



**Nota van Zienswijzen
Ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan
'Geesterduin 2.0. Castricum'**

Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	5
1.1.	<i>Ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.....</i>	5
1.2.	<i>Ter inzagelegging ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.....</i>	5
1.3.	<i>Ingekomen zienswijzen</i>	5
1.4.	<i>Wettelijk vooroverleg</i>	6
1.5.	<i>Ambtshalve en redactionele wijzigingen.....</i>	6
1.6.	<i>Leeswijzer.....</i>	6
2.	Ingekomen zienswijzen	8
2.1.	<i>Reclamant 1, Z25 252938.....</i>	8
2.1 a	<i>Samenvatting zienswijze reclamant 1</i>	8
2.1 b	<i>Reactie zienswijze reclamant 1</i>	9
2.1 c	<i>Conclusie zienswijze reclamant 1</i>	10
2.2.	<i>Reclamant 2, Z25 252974.....</i>	11
2.2 a	<i>Samenvatting zienswijze reclamant 2</i>	11
2.2 b	<i>Reactie zienswijze reclamant 2</i>	12
2.2 c	<i>Conclusie zienswijze reclamant 2</i>	15
2.3.	<i>Reclamant 3, Z25 252973.....</i>	16
2.3 a	<i>Samenvatting zienswijze reclamant 3</i>	16
2.3 b	<i>Reactie zienswijze reclamant 3</i>	17
2.3 c	<i>Conclusie zienswijze reclamant 3</i>	18
2.4.	<i>Reclamant 4, Z25 252981.....</i>	18
2.4 a	<i>Samenvatting zienswijze reclamant 4</i>	19
2.4 b	<i>Reactie zienswijze reclamant 4</i>	20
2.4 c	<i>Conclusie zienswijze reclamant 4</i>	25
2.5.	<i>Reclamant 5, Z25 252990.....</i>	26
2.5 a	<i>Samenvatting zienswijze reclamant 5</i>	26
2.5 b	<i>Reactie zienswijze reclamant 5</i>	27
2.5 c	<i>Conclusie zienswijze reclamant 5</i>	28
2.6.	<i>Reclamant 6, Z25 253516.....</i>	29
2.6 a	<i>Samenvatting zienswijze reclamant 6</i>	29
2.6 b	<i>Reactie zienswijze reclamant 6</i>	29
2.6 c	<i>Conclusie zienswijze reclamant 6</i>	31
2.7.	<i>Reclamant 7, Z25 253723.....</i>	31
2.7 a	<i>Samenvatting zienswijze reclamant 7</i>	32
2.7 b	<i>Reactie zienswijze reclamant 7</i>	32
2.7 c	<i>Conclusie zienswijze reclamant 7</i>	34
2.8.	<i>Reclamant 8, Z25 253806.....</i>	34
2.8 a	<i>Samenvatting zienswijze reclamant 8</i>	34
2.8 b	<i>Reactie zienswijze reclamant 8</i>	35
2.8 c	<i>Conclusie zienswijze reclamant 8</i>	38
2.9.	<i>Reclamant 9, Z25 253600.....</i>	38
2.9 a	<i>Samenvatting zienswijze reclamant 9</i>	39
2.9 b	<i>Reactie zienswijze reclamant 9</i>	39
2.9 c	<i>Conclusie zienswijze reclamant 9</i>	42
2.10.	<i>Reclamant 10, Z25 253817.....</i>	43
2.10 a	<i>Samenvatting zienswijze reclamant 10</i>	43
2.10 b	<i>Reactie zienswijze reclamant 10</i>	44

2.10 c	Conclusie zienswijze reclamant 10	46
2.11.	Reclamant 11, Z25 253850	46
2.11 a	Samenvatting zienswijze reclamant 11	46
2.11 b	Reactie zienswijze reclamant 11	47
2.11 c	Conclusie zienswijze reclamant 11	51
2.12.	Reclamant 12, Z25254146, Z25254145, Z25254506, Z25254508, Z25253802	52
2.12.1 a	Samenvatting zienswijze 1 reclamant 12	52
2.12.1 b	Reactie zienswijze 1 reclamant 12.....	53
2.12.1 c	Conclusie zienswijze 1 reclamant 12	58
2.12.2 a	Samenvatting zienswijze 2 reclamant 12	59
2.12.2 b	Reactie zienswijze 2 reclamant 12.....	59
2.12.2 c	Conclusie zienswijze 2 reclamant 12	64
2.12.3 a	Samenvatting zienswijze 3 reclamant 12	65
2.12.3 b	Reactie zienswijze 3 reclamant 12	65
2.12.3 c	Conclusie zienswijze 3 reclamant 12	70
2.12.4 a	Samenvatting zienswijze 4 reclamant 12	71
2.12.4 b	Reactie zienswijze 4 reclamant 12.....	71
2.12.4 c	Conclusie zienswijze 4 reclamant 12	74
2.12.5 a	Samenvatting zienswijze 5: Bodem & Asbest.....	75
2.12.5 b	Reactie zienswijze 5 reclamant 12.....	75
2.12.5 c	Conclusie zienswijze 5 reclamant 12	78
2.12.6 a	Samenvatting zienswijze 6 reclamant 12	79
2.12.6 b	Reactie zienswijze 6 reclamant 12.....	80
2.12.6 c	Conclusie zienswijze 6 reclamant 12	82
2.13.	Reclamant 13, Z25 254334	82
2.13 a	Samenvatting zienswijze reclamant 13	82
2.13 b	Reactie zienswijze reclamant 13	83
2.13 c	Conclusie zienswijze reclamant 13	91
2.14.	Reclamant 14, Z25 255130	91
2.14 a	Samenvatting zienswijze reclamant 14	91
2.14 b	Reactie zienswijze reclamant 14	93
2.14 c	Conclusie zienswijze reclamant 14	99
2.15.	Reclamant 15, Z25 254939 & Reclamant 16, Z25 254947	99
2.15 a	Samenvatting zienswijzen reclamant 15 & 16.....	99
2.15 b	Reactie zienswijzen reclamant 15 & 16	101
2.15 c	Conclusie zienswijzen reclamant 15 & 16.....	107
3.	Redactionele en ambtshalve wijzigingen	109
4.	Bijlagen	112
4.1	Bijlage 1: geanonimiseerde zienswijze reclamant 1, Z25 252938	113
4.2	Bijlage 2: geanonimiseerde zienswijze reclamant 2, Z25 252974	115
4.3	Bijlage 3: geanonimiseerde zienswijze reclamant 3, Z25 252973	119
4.4	Bijlage 4: geanonimiseerde zienswijze reclamant 4, Z25 252981	121
4.5	Bijlage 5: geanonimiseerde zienswijze reclamant 5, Z25 252990	129
4.6	Bijlage 6: geanonimiseerde zienswijze reclamant 6, Z25 253516	131
4.7	Bijlage 7: geanonimiseerde zienswijze reclamant 7, Z25 253723	132
4.8	Bijlage 8: geanonimiseerde zienswijze reclamant 8, Z25 253806	134
4.9	Bijlage 9: geanonimiseerde zienswijze reclamant 9, Z25 253600	136
4.10	Bijlage 10: geanonimiseerde zienswijze reclamant 10, Z25 253817	138

4.11	<i>Bijlage 11: geanonimiseerde zienswijze reclamant 11, Z25 253850</i>	140
4.12	<i>Bijlage 12: geanonimiseerde zienswijzen reclamant 12, Z25 254146, Z25 254145, Z25 254506, Z25 254508, Z25 253802</i>	147
4.13	<i>Bijlage 13: geanonimiseerde zienswijze reclamant 13, Z25 254334</i>	171
4.14	<i>Bijlage 14: geanonimiseerde zienswijze reclamant 14, Z25 255130</i>	184
4.15	<i>Bijlage 15: geanonimiseerde zienswijze reclamant 15, Z25 254939</i>	199
4.16	<i>Bijlage 16: geanonimiseerde zienswijze reclamant 16, Z25 254947</i>	205
4.17	<i>Bijlage 17: geanonimiseerde zienswijze reclamant 17, Z25 254541ingetrokken</i>	211

1. Inleiding

In deze Nota van Zienswijzen worden de ingediende zienswijzen op het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 van de gemeente Castricum samengevat, beantwoord en voorzien van een conclusie.

Naar aanleiding van deze zienswijzen en een nadere interne toetsing zijn tevens ambtshalve en redactionele wijzigingen doorgevoerd in de motivering en bijlagen. Deze wijzigingen worden in hoofdstuk 3 van deze nota nader toegelicht.

1.1. Ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

Het plan betreft het winkelcentrum Geesterduin met de omliggende gronden en het tankstation aan de Soomerwegh 3 te Castricum. Het gebied wordt globaal begrensd door de Soomerwegh aan de westzijde, de Geesterduinweg aan de noordzijde, de Albert Schweitzerlaan aan de oostzijde en de Nansenlaan en het Raadhuisplein aan de zuidzijde.

Met de wijziging van het omgevingsplan wordt het gebied getransformeerd naar een winkel- en woongebied, waarbij appartementen worden toegevoegd boven en tegen het bestaande winkelcentrum en een gedeeltelijke uitbreiding van het commerciële oppervlak plaatsvindt. De ontwikkeling vloeit voort uit de Ontwikkelingsvisie Geesterduin (2007) en de Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie Geesterduin 2.0, vastgesteld door de gemeenteraad op 23 september 2023.

1.2. Ter inzagelegging ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0

Op 12 november 2025 maakten burgemeester en wethouders via het Gemeenteblad nr. 486574 bekend dat het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0. Castricum (planidentificatie NL.IMRO.0383.TAMgeesterduin-ON01) van 13 november 2025 tot en met 25 december 2025 (zes weken) ter inzage lag. Alle stukken konden gedurende deze periode in de hal van het gemeentehuis worden ingezien. Ook was het mogelijk om de stukken digitaal in te zien op [Omgevingsloket - Regels op de kaart](#). Binnen bovengenoemde periode heeft eenieder de gelegenheid gekregen om schriftelijk en/of mondeling zienswijzen in te dienen tegen het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0. Daarnaast is op 26 november 2025 een informatieavond geweest in het gemeentehuis in het kader van de ter inzagelegging.

1.3. Ingekomen zienswijzen

Alle zienswijzen zijn afkomstig van belanghebbenden, zijn tijdig ingediend en zijn allemaal derhalve ontvankelijk. Daarnaast heeft één indiener nog een aanvullende zienswijze ingediend na afloop van de zienswijze termijn. Deze zienswijze was een aanvulling op de als eerst ingediende zienswijze, deze is meegenomen in de beantwoording omdat deze aansloot bij de tijdig ingediende zienswijze. De zienswijzen van reclamant 15 en 16 zijn inhoudelijk identiek en worden om die reden gezamenlijk beantwoord.

In totaal zijn 23 zienswijzen ingediend door 17 belanghebbenden. Eén zienswijze is na goed overleg ingetrokken, waardoor 22 ontvankelijke zienswijzen inhoudelijk zijn beoordeeld en betrokken in deze nota van zienswijzen. Dit betekent dat meerdere belanghebbenden meer dan één zienswijze hebben ingediend.

Er zijn zienswijzen ingediend door:

Naam	Ingekomen d.d.	Zaaknummer
Reclamant 1	28-11-2025	Z25 252938
Reclamant 2	10-12-2025	Z25 252974
Reclamant 3	10-12-2025	Z25 252973
Reclamant 4	11-12-2025	Z25 252981
Reclamant 5	11-12-2025	Z25 252990
Reclamant 6	15-12-2025	Z25 253516
Reclamant 7	16-12-2025	Z25 253723

Reclamant 8	16-12-2025	Z25 253806
Reclamant 9	16-12-2025	Z25 253600
Reclamant 10	16-12-2025	Z25 253817
Reclamant 11	17-12-2025 8-1-2026 aanvullende zienswijze	Z25 253850
Reclamant 12	18-12-2025 18-12-2025 18-12-2025 19-12-2025 17-12-2025	Z25 254146 Z25 254145 Z25 254506 Z25 254508 Z25 253802
Reclamant 13	19-12-2025	Z25 254334
Reclamant 14	24-12-2025	Z25 255130
Reclamant 15	24-12-2025	Z25 254939
Reclamant 16	24-12-2025	Z25 254947
Reclamant 17	22-12-2025 ingetrokken	Z25 254541

1.4. Wettelijk vooroverleg

De kennisgeving van het wettelijk vooroverleg is overeenkomstig met artikel 2.2 Ow (voorheen Artikel 3.1 Bro) toegestuurd aan de vooroverlegpartners, zoals bijvoorbeeld de provincie, veiligheidsregio, waterschap en de omgevingsdienst. Er zijn geen opmerkingen binnen gekomen die hebben geleid tot aanpassingen van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

1.5. Ambtshalve en redactionele wijzigingen

Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen zijn in het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 een aantal ambtshalve en redactionele wijzigingen doorgevoerd.

Van de 22 ontvankelijke zienswijzen zijn er twee gedeeltelijk gegrond verklaard, specifiek met betrekking tot de stikstofonderbouwing en saldering. De overige zienswijzen zijn ongegrond verklaard. Los van deze beoordeling heeft de gemeente, mede naar aanleiding van de ingebrachte aandachtspunten en een nadere toetsing, een aantal ambtshalve wijzigingen doorgevoerd. Deze wijzigingen zijn in algemene zin gericht op het verbeteren en verduidelijken van de onderbouwing van het plan.

+

De wijzigingen hebben voornamelijk betrekking op de motivering en de bijlagen en dienen ter verduidelijking, actualisering en verbetering van de motivering van het plan. Ze zijn technisch en onderbouwend van aard en hebben geen gevolgen voor de planregels zelf, met uitzondering van een geringe aanpassing van de maximaal toelaatbare geluidsbelasting op de gevel (van 61 dB naar 63 dB).

De belangrijkste ambtshalve wijzigingen betreffen onder meer:

- mobiliteitstoets (bijlage 7), waaronder het toevoegen van onderzoek naar de invoering van een rechtsafgebod op het kruispunt Geesterduinweg–Soomerwegh;
- aanpassing van de notitie auto- en fietsparkeren (bijlage 8), met onder meer een ruimtelijke reservering voor extra parkeerplaatsen;
- actualisering van het akoestisch onderzoek (bijlage 11);
- actualisering en uitbreiding van de stikstofonderbouwing, waaronder de toevoeging van een Passende Beoordeling (nieuwe bijlage 21) en een verschilberekening voor de aanlegfase (nieuwe bijlage 22);
- toevoeging van een separate notitie over het laden en lossen aan de Soomerwegh (nieuwe bijlage 23).

Een volledig overzicht van alle ambtshalve en redactionele wijzigingen is opgenomen in hoofdstuk 3 van deze nota van beantwoording zienswijzen. Omdat de wijzigingen geen wezenlijke wijziging van het plan inhouden en uitsluitend de motivering en onderbouwing betreffen, is het niet noodzakelijk het ontwerp TAM-IMRO opnieuw ter inzage te leggen. Voor zover nadere uitwerking plaatsvindt in de uitvoeringsfase, betreft dit een verdere detaillering. Op planniveau is reeds aangetoond dat de ruimtelijke effecten aanvaardbaar zijn.

1.6. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze nota van beantwoording zienswijzen zijn alle ingediende zienswijzen per reclamant behandeld. Per zienswijze (of per groep van gelijkkluidende zienswijzen) zijn de gronden puntsgewijs

samengevat, gevolgd door een reactie van de gemeente en een conclusie. Hierin is per punt aangegeven of het aangevoerde aanleiding geeft tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0. Castricum.

De zienswijzen zijn in hun totaliteit beoordeeld. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen de juridisch bindende onderdelen van het omgevingsplan (de planregels en de verbeelding) en de motivering met bijlagen. Alleen de planregels en de verbeelding zijn planologisch bindend. De motivering en de bijlagen kunnen naar aanleiding van de zienswijzen wel worden aangevuld of verduidelijkt.

In hoofdstuk 3 is een volledig overzicht opgenomen van alle redactionele en ambtshalve wijzigingen die naar aanleiding van de ingediende zienswijzen en een nadere interne toetsing in de motivering en de bijlagen zijn doorgevoerd.

2. Ingekomen zienswijzen

2.1. Reclamant 1, Z25 252938

Deze zienswijze is op 28 november 2025 ingediend en derhalve ontvankelijk.

2.1 a Samenvatting zienswijze reclamant 1

Reclamant 1 is eigenaar en exploitant van een motorbrandstoffenverkoopspunt (tankstation inclusief LPG-verkoop). Daarnaast beschikt reclamant over een opstalrecht op aangrenzende gemeentegrond ten behoeve van de LPG-verkoop. Als eigenaar, opstalhouder en exploitant is reclamant belanghebbende bij het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0. Castricum.

Het plan voorziet in een grootschalige herontwikkeling en uitbreiding van winkelcentrum Geesterduin, met onder meer maximaal 215 woningen, extra detailhandel en verbeterde ruimtelijke kwaliteit (nieuwe entree, groen en verblijfskwaliteit). Een essentiële randvoorwaarde voor deze ontwikkeling is het volledig uitplaatsen (verplaatsen of opheffen) van het bestaande motorbrandstoffenverkoopspunt. De planmotivering stelt expliciet dat het tankstation moet verdwijnen om de gewenste toekomstbestendigheid, uitstraling en toegankelijkheid van het centrumgebied te kunnen realiseren.

Standpunt van de reclamant

Ondanks herhaalde gesprekken met de gemeente Castricum en ontwikkelaar Hoorne Vastgoed is er tot op heden geen overeenstemming bereikt over de voorwaarden, een nieuwe locatie en de volledige compensatie (schadeloosstelling) voor eventuele uitplaatsing. Reclamant heeft steeds constructief deelgenomen aan de besprekingen, maar vindt dat de eigen belangen onvoldoende zijn geborgd. Het plan gaat voorbij aan het feit dat reclamant eigenaar is van de locatie en dat uitplaatsing zonder overeenstemming leidt tot een onevenredige aantasting van het eigendomsrecht en de lopende bedrijfsvoering. Ook is de oplossing voor het recent verlengde opstalrecht ten behoeve van de LPG-verkoop onvoldoende uitgewerkt.

Reclamant wijst erop dat de mogelijkheid van inpassing (behoud van het tankstation op de huidige locatie of een aangepaste inpassing in de plannen) niet deugdelijk is onderzocht als alternatief. Dit zou een constructieve oplossing kunnen zijn en de planvorming ten goede komen.

Juridische en planologische bezwaren

Reclamant voert aan dat:

- Het plan niet voldoet aan het vereiste van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties (ETFAL). Het belang van reclamant als zittende eigenaar, opstalhouder en exploitant is onvoldoende meegewogen. Alternatieven voor behoud/inpassing of verplaatsing zijn niet zorgvuldig onderzocht, en er is geen reële compensatie geboden.
- Het plan tracht een situatie te creëren waarin reclamant wordt geconfronteerd met een functiewijziging en feitelijke onteigening (via oneigenlijke toepassing van het recent gevestigde voorkeursrecht), zonder dat de noodzakelijke privaatrechtelijke afspraken zijn gemaakt. Dit is in strijd met het rechtszekerheidsbeginsel en het eigendomsrecht zoals beschermd in artikel 1 Eerste Protocol EVRM.
- De financiële uitvoerbaarheid van het plan is onvoldoende onderbouwd zolang er geen overeenstemming is met reclamant over de toekomst van het motorbrandstoffenverkoopspunt en compensatie. Dit kan leiden tot vertraging of zelfs onuitvoerbaarheid van het plan.

Reclamant verwijst naar het eigen bezwaarschrift van 27 januari 2025 tegen het besluit tot vestiging van een voorlopig voorkeursrecht op de locatie. In dat bezwaar is onder meer aangevoerd dat het voorkeursrecht wordt ingezet als drukmiddel om reclamant te bewegen tot medewerking, terwijl geen sprake is van speculatie of verkoop met speculatief oogmerk. De besprekingen waren informeel en oriënterend, mede door ontbrekende interne goedkeuringen en businesscase bij reclamant. Het voorkeursrecht blokkeert ook verkoop aan een andere partij voor voortzetting van het huidige gebruik, en het besluit is onvoldoende gemotiveerd, onevenredig en dient vooral het belang van de ontwikkelaar (détournement de pouvoir). Reclamant heeft de gemeente verzocht het besluit in te trekken.

Verzoek aan de gemeenteraad

Reclamant verzoekt de raad het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0. Castricum niet vast te stellen zolang er geen bindende afspraken zijn gemaakt over:

- de toekomst van het motorbrandstoffenverkooppunt (inclusief onderzoek naar inpassing);
- eventuele uitplaatsing daarvan;
- volledige schadeloosstelling van reclamant.

Reclamant behoudt zich het recht voor om, als het plan in huidige vorm wordt vastgesteld, beroep in te stellen bij de Raad van State en volledige schadevergoeding te vorderen.

2.1 b Reactie zienswijze reclamant 1

Reclamant heeft als eigenaar en exploitant van het tankstation en heeft een rechtstreeks belang bij de planontwikkeling. Dit belang is door de gemeente betrokken bij de planvorming en er is een belangenafweging gemaakt. De gemeente heeft het belang van het tankstation gewogen tegen het bredere publieke belang dat met de herontwikkeling van het gebied is gemoeid. Denk hierbij aan de versterking en het toekomstbestendig maken van het winkelcentrum, verbetering van de ruimtelijke kwaliteit, toevoeging van woningen en functiemenging in het centrum.

Ten aanzien van de nabij het tankstation gelegen en door reclamant geëxploiteerde LPG-installatie, beschouwt de grondeigenaar (de gemeente) het opstalrecht met ingang van 10 september 2024 als beëindigd.

Positie bestaande functie en reikwijdte van het omgevingsplan

Het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 heeft primair tot doel het planologisch-juridisch mogelijk maken van de herontwikkeling van het winkelcentrum, toevoeging van maximaal 215 woningen (waaronder sociale huur), extra detailhandel en verbetering van de ruimtelijke kwaliteit (nieuwe entree aan Soomerwegh, groen en verblijfskwaliteit).

Het plan regelt uitsluitend de publiekrechtelijke toedeling van functies aan locaties (Omgevingswet art. 2.4 en 2.9). Het bevat geen juridisch afdwingbare verplichtingen tot uitplaatsing, overdracht of beëindiging van het gebruik van het tankstation. Het ontbreken van privaatrechtelijke overeenstemming over uitplaatsing of compensatie maakt het plan niet op voorhand rechtens onuitvoerbaar.

Eventuele verplaatsing, schadeloosstelling of aankoop van gronden betreft een afzonderlijk privaatrechtelijk traject (onderhandelingen, eventueel onteigening of via het voorkeursrecht), dat losstaat van de vraag of de vaststelling van het omgevingsplan uitvoerbaar is en voldoet aan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. De daadwerkelijke beëindiging van het bestaande gebruik zal niet plaatsvinden zonder nadere besluitvorming en/of overeenstemming. Het eigendomsrecht en het opstalrecht van reclamant blijven onverkort in stand. De gemeente blijft bereid om, samen met initiatiefnemers, het overleg met reclamant voort te zetten met het oog op een minnelijke oplossing. Indien er echter geen minnelijke oplossing kan worden bereikt dan kan de gemeente haar actieve grondverwervingsinstrumenten inzetten. Dit onderdeel leidt niet tot aanpassing van het plan.

Ruimtelijke afweging en beleidsmatige keuze

Bij de planvorming is het belang van een integrale herontwikkeling van het winkelcentrum zwaarwegend geacht. De huidige locatie van het tankstation vormt een belemmering voor de beoogde ruimtelijke kwaliteit, toegankelijkheid (nieuwe entree), functiemenging (woningbouw in centrum), leefbaarheid en toekomstbestendigheid. Dit is een gemotiveerde ruimtelijke afweging die past binnen het gemeentelijk beleid voor centrumversterking (bijlage 1 motivering, Ruimtelijke Ontwikkelvisie Geesterduin 2.0, vastgesteld door de raad op september 2023).

Dat reclamant een andere invulling wenselijk acht (behoud/inpassing), betekent niet dat het plan planologisch onzorgvuldig is opgesteld. De gemeente moet bij de keuze van een bestemming een afweging maken van alle belangen die betrokken zijn bij de vaststelling van het plan. Om de afweging goed te kunnen maken is gebruik gemaakt van de door de raad in 2023 vastgestelde Ruimtelijke Ontwikkelvisie Geesterduin 2.0. Hierin was overwogen dat het BP tankstation uitgeplaatst moet worden om de gewenste kwaliteitsslag te kunnen realiseren en het winkelcentrum meer toekomstbestendig te maken door een integrale herontwikkeling voor het gehele gebied. Daarbij zijn ook de voor- en nadelen (zoals behoud of inpassing) betrokken.¹ Dit onderdeel leidt niet tot aanpassing van het plan.

¹¹¹ [Raad van State 15 maart 2023, ECLI:NL:RVS:2023:1025](#) r.o. 8.1

Evenwichtige toedeling van functies aan locaties (ETFAL)

Het plan is gebaseerd op een integrale belangenafweging waarbij functies ruimtelijk opnieuw zijn geordend ten behoeve van een toekomstbestendig centrumgebied. De keuze om op deze locatie in te zetten op functiemenging, woningbouw en versterking van de verblijfskwaliteit, en het tankstation niet langer als passende functie te beschouwen, is gemotiveerd vanuit ruimtelijke, milieukundige (geluid, veiligheid) en stedenbouwkundige overwegingen. Deze evenwichtige toedeling van functies aan locaties (ETFAL) is expliciet geconcludeerd in hoofdstuk 8 Evenwichtige toedeling van functies aan locaties van de motivering. Alternatieven (inpassing of behoud) zijn in eerdere fasen bekeken, maar leiden tot beperkingen van de beoogde kwaliteit (geen nieuwe entree, minder woningen, behoud van 'achterkant'-uitstraling). Middels deze afweging wordt voldaan aan ETFAL. De belangen van reclamant zijn betrokken en afgewogen, maar behoeven niet doorslaggevend te zijn als het algemeen belang van een samenhangende gebiedsontwikkeling (woningbouwopgave, leefbaarheid) zwaarder weegt. Daar is in dit geval sprake van. Dit onderdeel geeft geen aanleiding om het plan niet vast te stellen.

(Financiële) uitvoerbaarheid

De financiële uitvoerbaarheid is beoordeeld op planniveau in hoofdstuk 7 Kostenverhaal en financiële uitvoerbaarheid van de motivering. Kosten die samenhangen met eventuele verwerving, verplaatsing of beëindiging van bestaande functies maken onderdeel uit van de totale gebiedsontwikkeling en vormen geen belemmering voor vaststelling van het plan. Het ontbreken van overeenstemming met één individuele grondeigenaar betekent niet dat het plan onuitvoerbaar is. Bij het kostenverhaal wordt rekening gehouden met verwervings- en verplaatsingskosten. Het plan is dan ook financieel uitvoerbaar. Daarbij is het plan gelet op de eigendomsverhoudingen ook uitvoerbaar. Eigendomsverhoudingen zijn uit oogpunt van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties niet van doorslaggevende betekenis. Dat een deel van de gronden waarop het plan ziet niet in eigendom is van de gemeente zou slechts van belang zijn indien op voorhand duidelijk is dat de eigendomsverhoudingen aan de verwezenlijking van het in de weg staan en tevens niet aannemelijk is dat tot onteigening zal worden overgegaan. In dit geval zullen actieve grondbeleidsinstrumenten worden ingezet op het moment dat geen overeenstemming wordt bereikt. De gemeente zal in het uiterste geval tot onteigening kunnen overgaan.² Dit onderdeel leidt niet tot het oordeel dat het plan niet uitvoerbaar is.

Eigendomsrecht en EVRM

De gestelde strijd met artikel 1 Eerste Protocol EVRM wordt niet gevolgd. Een omgevingsplan is een algemeen verbindend voorschrift dat toekomstige functies en regels voor het gebied vastlegt. Het plan bevat geen verplichting tot overdracht of beëindiging van het gebruik en leidt niet tot een directe en onevenredige aantasting van het eigendomsrecht. Eventuele gevolgen voor de bedrijfsvoering vloeien niet rechtstreeks voort uit het plan zelf, maar uit toekomstige besluitvorming en onderhandelingen. Eventuele toekomstige besluitvorming zal afzonderlijk worden getoetst aan de toepasselijke wettelijke en verdragsrechtelijke kaders.

De gemeente acht de gemaakte belangenafweging in het licht van artikel 1 EP EVRM evenwichtig. Het plan dient een legitiem publiek belang en beoogt geen onevenredige last uitsluitend bij reclamant neer te leggen. Dit onderdeel geeft geen aanleiding om het plan niet vast te stellen

Voorkeursrecht

Het bezwaar tegen het voorkeursrecht (27 januari 2025) maakt geen onderdeel uit van de beoordeling van het omgevingsplan en wordt in de daarvoor bestemde procedure behandeld. De rechtmatigheid daarvan kan in deze procedure niet worden beoordeeld en vormt geen belemmering voor vaststelling van het plan. Het voorkeursrecht is een instrument om regie te houden en speculatie te voorkomen. Dit onderdeel leidt niet tot aanpassing van het plan.

2.1 c Conclusie zienswijze reclamant 1

Gelet op het vorenstaande is het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 zorgvuldig voorbereid als bedoeld in artikel 3:2 Awb, berust op een deugdelijke en kenbare motivering als bedoeld in artikel 3:46 Awb en is sprake van een evenwichtige belangenafweging als bedoeld in artikel 3:4, eerste en tweede lid, Awb.

De door reclamant 1 aangevoerde gronden zijn per onderwerp zorgvuldig beoordeeld:

- Het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 is zorgvuldig voorbereid en weegt de betrokken belangen af, inclusief de belangen van reclamant 1 als zittende eigenaar en exploitant.

² [Raad van State 24 december 2025, ECLI:NL:RVS:2025:6326](#), r.o. 16.1

Uitplaatsing van het tankstation is een noodzakelijke randvoorwaarde voor de beoogde ruimtelijke kwaliteit en woningbouw (bijlage 1 motivering, Ruimtelijke Ontwikkelvisie Geesterduin 2.0, vastgesteld door de raad op september 2023).

- Alternatieven (inpassing) zijn onderzocht en afgewogen; het plan voldoet aan ETFAL en de vereisten van de Omgevingswet (hoofdstuk 8 Evenwichtige toedeling van functies aan locaties).
- Privaatrechtelijke afspraken (compensatie, uitplaatsing) zijn nog niet afgerond, maar vallen buiten het planologische kader; dit vormt geen belemmering voor vaststelling aangezien het plan binnen tien jaar uitgevoerd wordt door het inzetten van actieve grondbeleidsinstrumenten indien uitvoering binnen de planperiode in gevaar komt. De raad zal in dat geval het instrument van onteigening kunnen inzetten. Dit vormt geen belemmering voor vaststelling (hoofdstuk 7 Kostenverhaal en financiële uitvoerbaarheid).
- Het voorkeursrecht en het daartegen lopende bezwaar vallen buiten deze procedure.
- Er is geen zodanige aantasting van belangen dat het plan planologisch onaanvaardbaar is. Er wordt voldaan aan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties (hoofdstuk 8 Evenwichtige toedeling van functies aan locaties).

De zienswijze van reclamant 1 geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 en wordt ongegrond verklaard.

2.2. Reclamant 2, Z25 252974

Deze zienswijze is op 10 december 2025 ingediend en derhalve ontvankelijk.

2.2 a Samenvatting zienswijze reclamant 2

Reclamant 2 is het Buurtcomité Regio Geesterhage (opgericht in 2001), dat de belangen behartigt van omwonenden in de regio Geesterhage. Het comité vertegenwoordigt meerdere bewonersgroepen (zoals Molenweide, Zilverzand, Koraalzand, Albert Schweitzerlaan, Ambassadeur, Romeo&Julia, De Weere, Zuidplein, Eerste Kwartier) en heeft in het verleden constructief meegedacht aan plannen via panelen of klankbordgroepen (bijv. bouwplannen Geesterhage, bouwplannen woningen en appartementen Achter de Hage, renovatie winkelcentrum Geesterduin, renovatie Geesterduinweg en bouwplannen appartementen boven de Vomar), vaak met goede oplossingen voor de buurt.

Bij Geesterduin 2.0 is er volgens reclamant een duidelijke kentering opgetreden: geen constructieve participatie meer. Sinds de eerste aanzet in september 2022 is er geen behoefte aan inbreng via panelen. De aanpak (participatieavonden zonder inhoudelijke discussie over essentiële onderdelen zoals woningprogramma, bouwhoogtes, verkeer/parkeren) leidt tot veel weerstand en wantrouwen in de buurt. De vermelding in het plan dat er "veel overleg" was met het Buurtcomité is feitelijk onjuist, Hoorne Vastgoed en gemeente wilden niet aan tafel. Reclamant heeft zelf bewonersgroepen ingericht ("blokhoofden") om knelpunten te inventariseren, maar communicatie bleef beperkt. Er ontstond wantrouwen, culminerend in bijeenkomsten met wethouder (11 maart 2025) en een moderator, maar zonder echte aanpassingen of adequate onderbouwing waarom suggesties werden afgewezen (bijv. overleg Molenweide september 2025, Eerste Kwartier oktober 2025). De raad had betere controle moeten hebben op het proces; in september 2023 ging de raad unaniem akkoord met "goede participatie", terwijl dat niet klopte.

Specifieke bezwaren uit de ingediende zienswijze:

1. Onvoldoende participatie en wantrouwen
 - Het participatieproces is op papier mooi, maar pakt nadelig uit voor omwonenden: geen actieve betrokkenheid bij hoogtes, verkeer/parkeren. Bewoners voelen zich afgepoeid met "we moeten bouwen" omdat dat staat in het coalitieakkoord. Reclamant pleit voor verandering: actief betrekken omwonenden bij verdere planvorming.
2. Aantal woningen (215) niet onderbouwd en alternatieve locaties niet onderzocht
 - Nergens staat hoe 215 woningen is berekend. Als omwonenden eerder waren betrokken, was mogelijk een lager aantal haalbaar zonder overlast voor omwonende. Suggesties: bouwen op BP-locatie (westkant, in hoogte, BP-station verdwijnt), oostkant winkelcentrum, of gemeentehuis betrekken. Maar niet bouwen op de noord en zuidkant omdat dit problemen veroorzaakt voor de bestaande woningen die er dan tegenover staan. Dit is niet opgepakt. Andere plekken (bijv. Zandzoom Limmen-Heiloo met A9-toerit-subsidie) hadden overwogen kunnen worden (Specifieke punten).
3. Hoogte bebouwing

- Maximumhoogte 15 m, maar voorgestelde 7 bouwlagen overschrijden deze hoogte.
- 4. Parkeren en verkeer
 - Voorstander van ondergronds parkeren op BP-locatie (in/uit Soomerwegh) in plaats van 135 plekken op dak (uitlaatgassen in besloten omgeving, schittering zonnepanelen, minder gebruik helling). Suggesties: eenrichtingsverkeer of rotonde Geesterduinweg-Soomerwegh, ondergrondse bevoorrading Vomar (geen gevaarlijke manoeuvres op plein). Huidig parkeren op dak wordt niet 100% benut; extra verkeer op Geesterduinweg niet realistisch onderzocht.
 - Parkeernorm is vastgesteld, maar steeds meer auto's per woning. Rapport lichtvaardig: "te weinig plekken lost zich op in omgeving", niet acceptabel.
- 5. Technische en financiële uitvoerbaarheid
 - Geen info over technische haalbaarheid (constructies over winkelcentrum). Financiële risico's hoog (stijgende bouwkosten, massaliteit). Wat gebeurt met sociale woningen bij overschrijding van de geraamde kosten?
- 6. Gevolgen voor fysieke leefomgeving
 - Analyse te planologisch en ambtelijk, mist een leefomgevingstoets vanuit bewonersbeleving. Cumulatieve effecten (verkeer, parkeerdruk, jongerenoverlast, bevoorrading, verlies groen, schooljeugd) onvoldoende bekeken. Geen actieve dialoog met bewoners waardoor er niet wordt stilgestaan bij de huidige ervaringen.

Reclamant maakt bezwaar tegen vaststelling wegens onvoldoende onderzoek leefomgeving, beperkte verkeersstudie en onvoldoende participatie.

2.2 b Reactie zienswijze reclamant 2

De gemeente waardeert de zienswijze van reclamant 2 (Buurtcomité Regio Geesterhage) en erkent de betrokkenheid van het comité bij de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving. De gemeente begrijpt dat de huidige aanpak anders aanvoelt en leidt tot gevoelens van onvoldoende gehoord worden. De punten uit de ingediende zienswijze worden hieronder concreet en puntsgewijs beargumenteerd.

1. Onvoldoende participatie en wantrouwen

Reclamant stelt dat het participatieproces onvoldoende is geweest, dat er geen gelijkwaardige uitwisseling heeft plaatsgevonden en dat dit heeft geleid tot wantrouwen in de buurt.

Het participatieproces is ingericht conform de eisen van de Omgevingswet (art. 3.1-3.3) en het gemeentelijke participatiebeleid: zorgvuldige organisatie, betrekken belanghebbenden, motiveringsplicht voor resultaten. Aan het begin van het participatietraject is de 'Participatieroute Geesterduin naar ontwikkeling' opgesteld waarin omwonenden en belanghebbenden zijn geïnformeerd over de te doorlopen participatietraject. Het participatieniveau is hierin duidelijk omschreven: meeweten en meedenken.

Omwonenden zijn betrokken via:

- Zeven inloopavonden (o.a. 28 september 2022, 1 februari 2023, 12 juli 2023, 27 maart 2024, 24 september 2024, 18 juni 2025 en 26 november 2025). Tijdens deze avonden hebben de deelnemers hun suggesties/reacties schriftelijk kunnen inbrengen en deze reacties zijn schriftelijk beantwoord in het verslag achteraf.
- Gerichtte gesprekken met (delen van) bewonersgroepen (o.a. via een moderator, o.a. aanpassingen bouwhoogtes na feedback zomer 2024).
- Via de projectpagina [Geesterduin 2.0: 215 woningen | Gemeente Castricum](#) waarop de participatiemomenten zijn aangekondigd geweest en alle verslagen van de informatiebijeenkomsten zijn opgenomen.

Uit het Participatieverslag (bijlage 2 Participatieverslag en de daarbij behorende bijlagen en paragraaf 3.2 Evaluatie en opbrengsten) blijkt dat alle ingebrachte punten systematisch zijn verzameld, beoordeeld en waar mogelijk verwerkt. Dit heeft geleid tot concrete aanpassingen zoals lagere bouwhoogtes op bepaalde plekken, extra setbacks en meer groen. Elke niet overgenomen suggestie is gemotiveerd. Dit voldoet aan de wettelijke eisen.

De Omgevingswet verplicht tot zorgvuldige participatie, maar kent geen recht op instemming of doorslaggevend invloed van omwonenden. Dat reclamant en andere omwonenden de mate van invloed als beperkt hebben ervaren en dat niet alle aangedragen aandachtspunten hebben geleid tot aanpassing van het plan, betekent niet dat het participatieproces onzorgvuldig of onrechtmatig is geweest. De inbreng is betrokken

bij de afweging, maar heeft niet in alle gevallen tot aanpassing geleid. Dit is gemotiveerd in de motivering (paragraaf 3.2 Evaluatie en opbrengsten en in bijlage 2 Participatieverslag en de daarbij behorende bijlagen).

2. Aantal woningen (215) niet onderbouwd en alternatieve locaties niet onderzocht

Reclamant stelt dat het aantal van maximaal 215 woningen onvoldoende is onderbouwd en dat alternatieve locaties (bijvoorbeeld de Zandzoom) niet serieus zijn onderzocht. Suggesties: bouwen op BP-locatie (westkant, in hoogte, BP-station verdwijnt), oostkant winkelcentrum, of gemeentehuis betrekken. Maar niet bouwen op de noord en zuidkant omdat dit problemen veroorzaakt voor de bestaande woningen die er dan tegenover staan.

Het woningbouwprogramma van maximaal 215 woningen staat benoemd in de motivering (hoofdstuk 2.4 Ontwikkeling, paragraaf 2.4.1 Algemeen). Daar staat letterlijk opgenomen:

"Het planvoornemen bestaat uit de inpandige transformatie en uitbreiding van het winkelcentrum Geesterduin met maximaal 500 m² detailhandel en maximaal 215 woningen. Ook worden de parkeerterreinen heringedeeld en efficiënter en wordt het parkeerdek uitgebreid. Om de uitbreiding van het winkelcentrum te kunnen realiseren moet het tankstation aan de Soomerwegh worden uitgeplaatst. Voor de ontwikkeling is een ontwikkelingsvisie opgesteld, welke is vastgesteld door de gemeenteraad van Castricum. Deze ontwikkelvisie dient als basis voor het wijzigingsbesluit."

Deze passage verwijst rechtstreeks naar de Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie Geesterduin 2.0 (bijlage 1, vastgesteld door de raad op 23 september 2023), waar het aantal van 215 woningen als uitgangspunt wordt gehanteerd.

Het woningprogramma sluit daarnaast ook aan bij het bredere gemeentelijke beleid, zoals vastgelegd in de Herijking Masterplan Inbreidingen 2025-2029 (p. 11, tabel C23). In dit masterplan is Geesterduin benoemd als prioritaire (categorie-A) inbreidingslocatie met hoge ontwikkelkans in het centrumgebied, waarbij expliciet een capaciteit van 215 appartementen wordt opgenomen.

Alternatieven (zoals andere locaties bijvoorbeeld Zandzoom) zijn afgewogen: maar Geesterduin is een prioritaire inbreidingslocatie met hoge ontwikkelkans (categorie A in het Masterplan inbreidingen), terwijl andere locaties zoals de Zandzoom een uitbreidingslocatie is die moet voldoen aan andere voorwaarden (infrastructuur, groencompensatie). Deze afweging is concreet gemotiveerd in de motivering van het TAM-IMRO plan (hoofdstuk 2 Planbeschrijving, bijlage 1 Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie Geesterduin 2.0, par. 3.2 Evaluatie en opbrengsten, bijlage 2 Participatieverslag en de bijbehorende bijlagen en hoofdstuk 8 Evenwichtige toedeling van functies aan locaties).

Suggesties van reclamant (BP-locatie in hoogte, oostkant, gemeentehuis) zijn niet haalbaar. De BP-locatie vereist uitplaatsing als randvoorwaarde voor de nieuwe entree en ruimtelijke kwaliteit zoals ook benoemd staat in de Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie Geesterduin 2.0 (bijlage 1). Het gemeentehuis (als bestaande bestuurlijke functie) is niet beschikbaar voor nieuwe ontwikkeling of functiewijziging, omdat het pand tijdens en na de lopende fusiebesprekingen met omliggende gemeenten (Heiloo/Bergen) in gebruik moet blijven als stabiel bestuurscentrum voor ambtenaren, raad en college. Dit is een interne randvoorwaarde die het fusieproces niet mag verstoren (logistiek, kosten, rechtszekerheid).

De Omgevingswet (art. 4.2) en art. 3:46 Awb vereisen een evenwichtige toedeling van functies aan locaties en een deugdelijke motivering. Deze afwegingen zijn zorgvuldig gemotiveerd en voldoen aan de vereiste van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties (motivering hoofdstuk 8). De hogere intensiteit is bovendien beleidsmatig gewenst voor een vitaal centrum en beleidsmatig verankerd in het Masterplan inbreidingen.

Dat reclamant andere locaties of een lager aantal woningen wenselijk acht, geeft geen aanleiding tot aanpassing van het planologisch kader. De raad heeft binnen zijn beleidsvrijheid een evenwichtige keuze gemaakt die planologisch aanvaardbaar is.

3. Hoogte bebouwing

Reclamant stelt dat de beoogde bouwhoogtes disproportioneel zijn in relatie tot de bestaande bebouwing en leiden tot aantasting van uitzicht, privacy en leefbaarheid. Daarnaast overschrijden de 7 bouwlagen de 15m maximale bouwhoogte.

De bouwhoogtes (maximaal 15 m, lokaal 7 lagen) zijn beleidsmatig verankerd in de Herijking Masterplan Inbreidingen 2025-2029 (vastgesteld door de raad op 6 februari 2025, bijlage 3 kaarten zonering bouwhoogte per kern). Dit beleid geeft prioriteit aan hogere intensiteit in centrumkernen en sluit aan bij de provinciale en rijksopgave voor binnenstedelijke verdichting. De maximale hoogte van 15 m (normaal 5-6 lagen) wordt op bepaalde strategische plekken verhoogd tot 7 bouwlagen (bij de nieuwe entree en het winkelplein). Dit is een bewuste stedenbouwkundige keuze om een herkenbare skyline en accenten te creëren, terwijl op de rest van het plangebied een lagere hoogte wordt gehanteerd voor een geleidelijke overgang naar de omliggende laagbouw wijken.

De hoogte is proportioneel voor een centrumlocatie en voldoet aan art. 4.2 Omgevingswet (evenwichtige toedeling van functies). De afweging tussen algemeen belang (woningopgave en centrumversterking) en individueel belang (uitzicht en privacy) is zorgvuldig en evenwichtig gemaakt (art. 2.4 Ow en art. 3:4 Awb). De locatie specifieke onderbouw is te vinden in de motivering van het TAM-IMRO plan (hoofdstuk 2 Planbeschrijving, bijlage 1 Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie Geesterduin 2.0 en bijlage 2 Participatieverslag met de bijhorende bijlagen).

4. Parkeren en verkeer

Reclamant is voorstander van ondergronds parkeren op de BP-locatie (in- en uitrit via de Soomerwegh) in plaats van 135 plekken op het dak en maakt zich zorgen over uitlaatgassen in een besloten omgeving, schittering van zonnepanelen en minder gebruik van de helling. Daarnaast doet reclamant suggesties voor eenrichtingsverkeer of een rotonde op de Geesterduinweg-Soomerwegh en ondergrondse bevoorrading van de Vomar om gevaarlijke manoeuvres op het plein te voorkomen. Reclamant stelt verder dat het huidige parkeren op het dak niet 100 % wordt benut, dat de parkeernorm vaststaat terwijl het aantal auto's per woning toeneemt en dat het rapport lichtvaardig is omdat het stelt dat "te weinig plekken zich oplost in de omgeving".

De parkeeroplossing en de verkeersafwikkeling zijn integraal onderzocht en onderbouwd in de motivering (paragraaf 5.6.2 Parkeren en paragraaf 5.6.3 Verkeer), bijlage 7 (Mobiliteitstoets) en bijlage 8 (Notitie auto en fietsparkeren). Het plan voorziet in een herinrichting en uitbreiding van de parkeervoorzieningen, waaronder een nieuw parkeerdek. Dit parkeerdek is bestemd voor zowel de bewoners van de nieuwe woningen als voor bezoekers van het winkelcentrum en is afsluitbaar ingericht om een goede balans te waarborgen tussen bewonersparkeren en openbaar bezoekersparkeren en om oneigenlijk gebruik te voorkomen.

Het plan voorziet in herinrichting en uitbreiding van parkeervoorzieningen en voldoet aan de Nota Parkeernormen 2025, die is opgesteld aan de hand van actuele, landelijke CROW-parkeerkencijfers uit 2025 en rekening houdt met het huidige autobezit, stedelijkheidsgraad en nabijheid van voorzieningen. De gebruikte getallen zijn gebaseerd op tellingen door een onafhankelijk telbureau en zijn representatief voor een centrumlocatie met NSTOMP-principes.

Alternatieven zoals ondergronds parkeren op de BP-locatie (in- en uitrit via de Soomerwegh) zijn onderzocht maar niet haalbaar gebleken vanwege hoge kosten, technische risico's (grondwater, stabiliteit) en beperkte ruimte (bijlage 8). Dakparkeren (parkeerdek) is in deze situatie de meest efficiënte oplossing, vermindert zoekverkeer en is in de bestaande situatie al effectief bewezen. Groenbedekking en zonnepanelen worden zorgvuldig ontworpen om schittering en hitte te minimaliseren.

Suggesties voor eenrichtingsverkeer op de hele Geesterduinweg of een rotonde zijn overwogen. De gekozen oplossing (vervallen linksaf + partieel eenrichtingsregime) scoort beter op verkeersveiligheid, doorstroming, ruimtebeslag en ruimtelijke kwaliteit.

De extra verkeersgeneratie op o.a. de Geesterduinweg is met het Verkeersmodel Alkmaar 2040 als basis onderzocht. De parkeerbehoefte is gebaseerd op actuele normen; "oplossen in de omgeving" is geen uitgangspunt, maar een mogelijke oplossing bij tijdelijke pieken. De gekozen parkeer- en verkeersoplossing is op planniveau aanvaardbaar en voldoet aan de Nota Parkeernormen 2025.

5. Technische en financiële uitvoerbaarheid

Reclamant plaatst vraagtekens bij de technische en financiële haalbaarheid van het plan (constructies over bestaande panden, kostenstijging, sociale woningbouw).

De technische uitwerking vindt plaats in de opvolgende ontwerp- en vergunningsfase. In Nederland zijn diverse voorbeelden van kracht waarbij optopping (wonen boven winkels) is uitgevoerd. In dat kader zal moeten

worden aangetoond dat de bouwplannen voldoen aan alle relevante wettelijke eisen, waaronder de voorschriften uit het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl).

Van de gehele nieuwbouwontwikkeling is de financiële uitvoerbaarheid getoetst in de motivering (hoofdstuk 7 Kostenverhaal en financiële uitvoerbaarheid). De geraamde opbrengsten overstijgen in dit geval de geraamde kosten. Hierbij zijn de financiële risico's in kaart gebracht en is rekening gehouden met een opbrengsten- en kostenstijging. Bij onvoorziene marktomstandigheden kan het omgevingsplan herzien worden en opnieuw in procedure worden gebracht.

Bij de toetsing van de financiële uitvoerbaarheid is tevens rekening gehouden met alle verschillende soorten en typologieën woningen, waaronder sociale woningbouw. De verdeling in de woningbouwprogrammering is enerzijds privaatrechtelijk vastgelegd in de gesloten anterieure overeenkomst met de initiatiefnemer en anderzijds publiekrechtelijk vastgelegd in het omgevingsplan zelf.

Zowel de technische als de financiële uitvoerbaarheid is op planniveau voldoende aannemelijk gemaakt (hoofdstuk 5 en hoofdstuk 7 Kostenverhaal en financiële uitvoerbaarheid). Dit voldoet aan de eisen van de Omgevingswet. De nadere uitwerking vindt plaats in de ontwerp- en vergunningsfase.

6. Gevolgen voor fysieke leefomgeving

Reclamant stelt dat cumulatieve effecten (verkeer, parkeerdruk, jongerenoverlast, bevoorrading, verlies groen, schooljeugd) onvoldoende zijn onderzocht en dat de analyse te planologisch-ambtelijk is zonder leefomgevingstoets vanuit bewonersbeleving.

De gevolgen voor de fysieke leefomgeving zijn integraal en cumulatief getoetst in hoofdstuk 5 van de motivering. Hierbij is expliciet aandacht besteed aan de door reclamant genoemde cumulatieve effecten, te weten verkeer, parkeerdruk, bevoorrading, verlies van groen en mogelijke overlast door jongeren en schooljeugd.

Verkeer en parkeerdruk zijn integraal onderzocht in samenhang met de bevoorrading en de inrichting van de openbare ruimte (paragraaf 5.6, bijlage 7 en bijlage 8). De bevoorrading van zowel de Vomar als de Albert Heijn wordt inpandig opgelost via twee afzonderlijke expeditiehoven: één aan de noordwestzijde (bij de Vomar) en één aan de oostzijde (rechter expeditiehof bij de Albert Heijn). Het rechter expeditiehof ligt bewust het verst van de bestaande woningen om de hinder voor omwonenden tot een minimum te beperken (bijlage 2 Participatieverslag en bijlage 3 van de regels Inrichtingsplan). Hiermee wordt de huidige hinder van uitpandig laden en lossen op het plein en in de openbare ruimte opgelost.

Verlies van groen wordt gecompenseerd en verbeterd door nieuwe groenstructuren en een natuurinclusief ontwerp van de openbare ruimte. Mogelijke overlast door jongeren en schooljeugd is meegenomen in de ruimtelijke inrichting, waaronder het Westplein als verblijfsgebied en de aangepaste verkeersstructuur. Daarnaast zal in de uitvoeringsfase monitoring plaatsvinden van de leefbaarheid en verkeerssituatie. Indien na realisatie van het plan onverhoopt toch overlast blijkt te ontstaan, biedt deze monitoring mogelijkheden tot gerichte bijsturing en het nemen van aanvullende maatregelen.

De analyse is niet alleen planologisch-ambtelijk, maar houdt ook rekening met de beleving van omwonenden. Dit is gebeurd via het uitgebreide participatieproces (bijlage 2 Participatieverslag), waarin zorgen over leefbaarheid, overlast en groen expliciet zijn besproken en waar mogelijk hebben geleid tot aanpassingen in het plan.

2.2 c Conclusie zienswijze reclamant 2

Gelet op het vorenstaande is het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 zorgvuldig voorbereid als bedoeld in artikel 3:2 Awb, berust op een deugdelijke en kenbare motivering als bedoeld in artikel 3:46 Awb en is sprake van een evenwichtige belangenafweging als bedoeld in artikel 3:4, eerste en tweede lid, Awb.

De door reclamant 2 (Buurtcomité Regio Geesterhage) aangevoerde gronden zijn per onderwerp zorgvuldig beoordeeld:

1. Het participatieproces is zorgvuldig uitgevoerd conform de Omgevingswet en het gemeentelijke participatiebeleid. Alle ingebrachte punten zijn verzameld, beoordeeld en waar mogelijk verwerkt, met duidelijke motivering waarom niet alle suggesties zijn overgenomen (bijlage 2 Participatieverslag en de bijbehorende bijlagen en paragraaf 3.2 Evaluatie en opbrengsten).

2. Het woningbouwprogramma van maximaal 215 woningen is beleidsmatig verankerd in de Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie Geesterduin 2.0 (bijlage 1) en in de Herijking Masterplan Inbreidingen 2025-2029 (p. 11, tabel C23). Alternatieve locaties zijn afgewogen maar niet gekozen (hoofdstuk 8 Evenwichtige toedeling van functies aan locaties en hoofdstuk 2 Planbeschrijving).
3. De beoogde bouwhoogtes zijn beleidsmatig onderbouwd in de Herijking Masterplan Inbreidingen 2025-2029 en locatie-specifiek gemotiveerd in bijlage 1 Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie Geesterduin 2.0 en hoofdstuk 8 van de motivering.
4. De parkeeroplossing en verkeersafwikkeling zijn integraal onderbouwd in paragraaf 5.6.2 Parkeren, paragraaf 5.6.3 Verkeer, bijlage 7 (Mobiliteitstoets) en bijlage 8 (Notitie auto en fietsparkeren) en voldoen aan de Nota Parkeernormen 2025. Hieruit volgt dat de verkeersafwikkeling en parkeerdruk binnen aanvaardbare normen blijven en geen onaanvaardbare effecten optreden voor de directe omgeving. Alternatieven zoals ondergronds parkeren en een rotonde zijn onderzocht maar niet haalbaar. De bevoorrading is in pandig opgelost via twee expeditiehoven.
5. De technische en financiële uitvoerbaarheid is op planniveau voldoende aannemelijk gemaakt (hoofdstuk 5 en hoofdstuk 7 van de motivering).
6. De gevolgen voor de fysieke leefomgeving, inclusief de cumulatieve effecten (verkeer, parkeerdruk, bevoorrading, verlies groen en mogelijke overlast door jongeren en schooljeugd), zijn integraal getoetst in hoofdstuk 5 van de motivering. De analyse houdt ook rekening met de beleving van omwonenden via het participatieproces (bijlage 2 Participatieverslag en de bijbehorende bijlagen).

De zienswijze van reclamant 2 geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 en wordt ongegrond verklaard.

2.3. Reclamant 3, Z25 252973

Deze zienswijze is op 10 december 2025 ingediend en derhalve ontvankelijk.

2.3 a Samenvatting zienswijze reclamant 3

Reclamant 3 is een individuele belanghebbende die in eerdere fasen van de planvorming (zowel schriftelijk als tijdens bijeenkomsten in het gemeentehuis) herhaaldelijk heeft gereageerd op de plannen voor Geesterduin. Reclamant is teleurgesteld over de wijze waarop volgens hem de inbreng van omwonenden en belanghebbenden (waaronder de wethouder en raadsleden) niet of onvoldoende is opgepakt en sluit zich volledig aan bij de zienswijze van het Buurtcomité Regio Geesterhage.

Reclamant brengt vijf specifieke punten naar voren:

1. Parkeren
 - In de parkeerberekeningen is onvoldoende rekening gehouden met bestaand gebruik door omwonenden. Het zuidelijke deel van de parkeerplaats langs de Geesterduinweg is structureel bezet door bewoners van de flat De Ambassadeur (overdag en 's nachts voor 80% vol). Ook gemeentepersoneel en bewoners van woningen aan de Geesterduinweg (tussen gemeentehuis en snackbar De Toren) parkeren daar regelmatig. Deze capaciteit is dus niet beschikbaar voor de nieuwbouw.
2. Gebruik van gemeentegrond en staatssteun
 - Het beschikbaar stellen van gemeentegrond aan de ontwikkelaar moet voldoen aan de wet Staatssteun. Reclamant vraagt zich af of het plan hierop is getoetst.
3. Financiële haalbaarheid
 - Reclamant betwijfelt of de financiële haalbaarheid voldoende is onderbouwd en vraagt inzicht in de wijze waarop dit is getoetst.
4. Funderingen en bouwtechnische aspecten
 - Reclamant betwijfelt of de huidige funderingen de nieuwe constructies kunnen dragen. De nieuwbouw moet gefundeerd worden op een manier die geen schade veroorzaakt aan omliggende woningen (veelal gefundeerd op staal, waaronder die van reclamant). Reclamant verwijst naar schade (scheuren in metselwerk) als gevolg van bronbemaling bij eerdere werkzaamheden in de straat.
5. Begrenzing plangebied
 - Reclamant vraagt waarom de grens van het plangebied is gelegd langs de Albert Schweitzerlaan en niet langs de Geesterduinweg.

Reclamant maakt bezwaar tegen het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 en verzoekt het niet vast te stellen.

2.3 b Reactie zienswijze reclamant 3

De gemeente waardeert de zienswijze van reclamant 3 en erkent de herhaalde en constructieve inbreng in eerdere fasen van de planvorming. De zorgen over parkeren, gemeentegrond, financiële haalbaarheid, funderingen en plangrens worden serieus genomen en hieronder per punt zorgvuldig beargumenteerd.

1. Parkeren

Reclamant vreest dat de parkeerberekeningen onvoldoende rekening houden met bestaand gebruik door omwonenden (flat De Ambassadeur, gemeentepersoneel, nabijgelegen woningen). Dit deel van de parkeerplaats is structureel bezet en dus niet beschikbaar voor de nieuwbouw.

De parkeeroplossing is integraal onderzocht en onderbouwd in paragraaf 5.6.2 Parkeren van de motivering en in bijlage 8 Notitie auto en fietsparkeren. Het plan voorziet in een herinrichting en uitbreiding van de parkeervoorzieningen, waaronder een nieuw parkeerdek. Hiermee wordt zowel de toekomstige parkeerbehoefte van de nieuwbouw als de bestaande parkeerdruk in het centrumgebied opgevangen. De berekeningen zijn gebaseerd op de Nota Parkeernormen 2025, actuele CROW-kencijfers en tellingen door een onafhankelijk telbureau en zijn representatief voor een centrumlocatie. In de tellingen is het huidige gebruik meegenomen en de parkeerberekeningen nemen de huidige bezetting in acht. De gekozen parkeeroplossing is op planniveau aanvaardbaar en voldoet aan de Nota Parkeernormen 2025.

2. Gebruik van gemeentegrond en staatssteun

Reclamant vraagt zich af of het beschikbaar stellen van gemeentegrond aan de ontwikkelaar voldoet aan de wet Staatssteun.

Het beschikbaar stellen van gemeentegrond aan de ontwikkelaar betreft een privaatrechtelijke aangelegenheid. Op 20 december 2023 heeft de gemeente, conform de uitspraak van de Hoge Raad van 26 november 2021, [ECLI:NL:HR:2021:1778](#) (Didam-arrest) in het Gemeenteblad (nr. 539805) bekendgemaakt dat zij voornemens is de voor het Geesterduin benodigde grond aan de ontwikkelaar uit te geven.

De gemeente heeft o.a. beargumenteerd waarom op grond van objectieve, redelijke en toetsbare criteria slechts de ontwikkelaar voor de uitgifte van gemeentegrond in aanmerking komt. Onder meer het integrale karakter van de geplande ontwikkeling binnen Geesterduin en de huidige eigendomspositie van deze ontwikkelaar heeft de gemeente doen besluiten dat de ontwikkelaar als enige serieuze gegadigde gekwalificeerd kan worden. Binnen de 30 dagen na voormelde publicatie heeft zich overigens geen enkele gegadigde gemeld c.q. is geen kort geding aanhangig gemaakt tegen genoemd voornemen tot uitgifte van de gemeentegrond.

Er is geen sprake van staatssteun, omdat met de ontwikkelaar is afgesproken dat de uit te geven gronden, conform het vigerende Grondprijnsbeleid van de gemeente, tegen markconforme prijzen gewaardeerd zullen worden. Daarvoor zal een onafhankelijke taxateur de waarde van de uit te geven gronden vaststellen. De gemeente waarborgt hiermee dat alle grondtransacties marktconform en staatssteun-vrij zijn.

3. Financiële haalbaarheid

Reclamant betwijfelt of de financiële haalbaarheid voldoende is onderbouwd.

De financiële uitvoerbaarheid is beoordeeld op planniveau in de motivering (hoofdstuk 7 Kostenverhaal en financiële uitvoerbaarheid). De geraamde opbrengsten overstijgen in dit geval de geraamde kosten. Hierbij zijn de financiële risico's in kaart gebracht en is rekening gehouden met een opbrengsten- en kostenstijging. Hieruit blijkt dat het project niet evident economisch onuitvoerbaar is en voldoende onderbouwd.

Bij onvoorziene marktomstandigheden kan het omgevingsplan herzien worden en opnieuw in procedure worden gebracht. Bij de toetsing van de financiële uitvoerbaarheid is tevens rekening gehouden met alle verschillende soorten en typologieën woningen, waaronder sociale woningbouw. De verdeling in de woningbouwprogrammering is enerzijds privaatrechtelijk vastgelegd in de gesloten anterieure overeenkomst met de initiatiefnemer en anderzijds publiekrechtelijk vastgelegd in het omgevingsplan zelf.

De financiële uitvoerbaarheid is op planniveau voldoende aannemelijk gemaakt (hoofdstuk 7 Kostenverhaal en financiële uitvoerbaarheid). Dit voldoet aan de eisen van de Omgevingswet. De nadere detaillering betreft vertrouwelijke gegevens die mogelijk de onderhandelingspositie van partijen kunnen schaden.

4. *Funderingen en bouwtechnische aspecten*

Reclamant betwijfelt of de huidige funderingen de nieuwe constructies kunnen dragen en vreest schade aan omliggende woningen (gefundeerd op staal). Reclamant verwijst naar schade door eerdere bronbemaling.

De technische aspecten, zoals funderingen, trillingen tijdens de bouw en mogelijke effecten op de omgeving betreffen detailvraagstukken die in de omgevingsvergunningsfase (vergunning bouwen) nader worden onderzocht en beoordeeld. Bij de aanvraag om een omgevingsvergunning voor bouwen dient de initiatiefnemer een specifiek trilling onderzoek en een fundering technisch advies aan te leveren. Dit rapport wordt getoetst aan de eisen van het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) door de omgevingsdienst.

Op planniveau is in hoofdstuk 5 van de motivering is voldoende aannemelijk gemaakt dat de voorgenomen ontwikkeling uitvoerbaar is. Schade als gevolg van eerdere of toekomstige werkzaamheden is een separaat privaatrechtelijk vraagstuk. Eventuele schade aan derden kan worden verhaald op de initiatiefnemer. Dit is geregeld in de anterieure overeenkomst tussen de gemeente en de initiatiefnemer en vormt geen grond voor aanpassing van het planologisch kader.

5. *Begrenzing van het plangebied*

Reclamant vraagt waarom de grens van het plangebied is gelegd langs de Albert Schweitzerlaan en niet langs de Geesterduinweg.

De begrenzing van het plangebied is gekozen op basis van de ruimtelijke en functionele samenhang van de beoogde herontwikkeling. Het plangebied omvat het bestaande winkelcentrum, de parkeerterreinen, de locatie van het uit te plaatsen tankstation en de gronden voor de nieuwe woningen en de nieuwe entree. De Albert Schweitzerlaan vormt een logische, herkenbare en functionele oostelijke begrenzing van het centrumgebied.

Deze begrenzing sluit aan bij de Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie Geesterduin 2.0 (bijlage 1, vastgesteld door de raad op 23 september 2023) en zorgt voor een heldere planologische afbakening. De vastgestelde plangrens valt binnen de beleidsvrijheid van de raad en is gemotiveerd in hoofdstuk 2 van de motivering.

Het doortrekken van het plangebied tot aan de Geesterduinweg zou geen wezenlijke meerwaarde hebben voor de ontwikkeling en zou onnodig ingrijpen in de bestaande openbare ruimte en woonomgeving.

2.3 c Conclusie zienswijze reclamant 3

Gelet op het vorenstaande is het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 zorgvuldig voorbereid als bedoeld in artikel 3:2 Awb, berust op een deugdelijke en kenbare motivering als bedoeld in artikel 3:46 Awb en is sprake van een evenwichtige belangenafweging als bedoeld in artikel 3:4, eerste en tweede lid, Awb.

De door reclamant 3 aangevoerde gronden zijn per onderwerp zorgvuldig beoordeeld:

1. De parkeeroplossing is integraal onderbouwd in paragraaf 5.6.2 Parkeren van de motivering en in bijlage 8 Notitie auto en fietsparkeren en voldoet aan de Nota Parkeernormen 2025.
2. Vraagstukken over het gebruik van gemeentegrond en mogelijke staatssteun maken geen onderdeel uit van de planologische beoordeling van het omgevingsplan en zijn privaatrechtelijk afgerond conform het Didam-arrest en de anterieure overeenkomst.
3. De financiële haalbaarheid is op planniveau voldoende aannemelijk gemaakt in hoofdstuk 7 Kostenverhaal en financiële uitvoerbaarheid van de motivering.
4. Bouwtechnische risico's en eventuele effecten op omliggende woningen worden in de omgevingsvergunningsfase nader onderzocht en geborgd.
5. De begrenzing van het plangebied berust op een gemotiveerde planologische afweging en sluit aan bij de Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie Geesterduin 2.0 (bijlage 1). Deze begrenzing valt binnen de beleidsvrijheid van de raad en is gemotiveerd in hoofdstuk 2 van de motivering.

De zienswijze van reclamant 3 geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 en wordt ongegrond verklaard.

2.4. Reclamant 4, Z25 252981

Deze zienswijze is op 11 december 2025 ingediend en derhalve ontvankelijk.

2.4 a Samenvatting zienswijze reclamant 4

Reclamant 4 is een groep bewoners, direct grenzend aan het nieuwe plein aan de Soomerwegh (in deze zienswijze "Westplein" genoemd). De bewoners staan positief tegenover de herontwikkeling van Geesterduin 2.0 en onderschrijven de doelstelling om het winkelcentrum toekomstbestendig te maken met betere presentatie aan de Soomerwegh, meer woningen en een mooier woon-winkelgebied (architectuur, materiaalgebruik, uitstraling). Ze roepen de initiatiefnemer (Hoorne Vastgoed BV) op om er een excellent project van te maken. Toch heeft reclamant grote bezwaren tegen de voorgestelde bevoorrading van de winkels.

Daarnaast brengt reclamant de volgende kritische punten naar voren:

1. Kritiek op de bevoorrading en inrichting van het Westplein
 - Reclamant stelt dat het plan tekortschiet in de presentatie aan de Soomerwegh. De beoogde inrichting van het Westplein bevat een weeffout: manoeuvrerende vrachtwagens (tot 20 m lang) worden geprojecteerd in een gebied voor voetgangers en fietsers. Daarnaast komt er een verhard keerpunt voor vrachtwagens aan de noordwestzijde van Het Eerste Kwartier, in plaats van de huidige groenstrook. Dit leidt tot:
 - 1.1 Verkeersonveilige situaties op het Westplein (vermenging manoeuvrerende vrachtwagens met voetgangers/fietsers).
 - 1.2 Geluids- en stankoverlast (piepende achteruitrijdende vrachtwagens, koelwagens, uitlaatgassen) vlak voor ramen, terrassen en balkons, met dagelijkse aantallen van tenminste 10 vrachtwagens.
 - 1.3 Aantasting van het woongenot en waardedaling van de appartementen (verminderde verkoopbaarheid en waarde).
 - 1.4 Verlies van groen (maximaal twee bomen, mogelijk meer leilindes en losstaande bomen).
 - 1.5 Aantasting van de ruimtelijke kwaliteit (verhard keerpunt in plaats van groenstrook; geen overzichtelijk en aantrekkelijk straatbeeld door de functievermenging).
 - Reclamant heeft dit pas ontdekt via een tekening ("Mobiliteit") tijdens de inloopavond van 24 september 2024. De beschrijving in het ontwerp (hoofdstuk 3.1 Participatie) is onduidelijk, onvolledig en bevat onjuistheden (bijv. "laden en lossen voorlangs Het Eerste Kwartier" terwijl het inpandig is bedoeld, maar aan- en afrijden over openbaar gebied gebeurt). Dit staat op gespannen voet met artikel 15 Overige regels (laden/lossen op eigen terrein, tenzij geen verkeersonveilige situatie). Reclamant betwist de bewering dat dit de "meest verkeersveilige" oplossing is (linksachteruit manoeuvreren) en dat er slechts "enige hinder in de vroege ochtend" is, er ontbreekt verifieerbaar onderzoek (Goudappel-rapport 20 juli 2023 is niet gebaseerd op data/risicoanalyse).
2. Verkeersveiligheid op het Westplein
 - Manoeuvrerende vrachtwagens leiden tot verkeersonveilige situaties voor voetgangers en fietsers. Reclamant betwijfelt de onderbouwing van de verkeerskundige beoordeling in paragraaf 5.6.3 Verkeer en verzoekt om een objectieve, verifieerbare risicoanalyse.
3. Geluid, stank en woongenot
 - Het geprojecteerde keerpunt voor vrachtwagens aan de noordwestzijde van Het Eerste Kwartier leidt tot geluidsoverlast, stankoverlast en aantasting van het woongenot als gevolg van de manoeuvrerende vrachtwagens. Reclamant vreest bovendien een waardedaling van de appartementen.
4. Ontbreken van onderbouwing en onduidelijkheden in het plan
 - Reclamant wijst op onduidelijkheden en onjuistheden in paragraaf 3.1 Participatie en in hoofdstuk 5.6.3 Verkeer. Er ontbreekt een heldere, eenduidige beschrijving van de bevoorrading, het Westplein en het keerpunt.
5. Drie voorgestelde alternatieven voor de bevoorrading
 - Reclamant geeft drie concrete alternatieven om het Westplein verkeersveilig en voetgangersvriendelijk te maken:
 - Optie 1: Bevoorrading aan de oostzijde van Geesterduin (verplaatsing losruimte Vomar).
 - Optie 2: Verticalisering van de bevoorrading via een lift van boven naar beneden.
 - Optie 3: Verticalisering van de bevoorrading via een lift van beneden naar boven (met verdieping onder het Westplein).
6. Verzoek aan de raad
 - Reclamant vraagt om:
 - 6.1 Een duidelijke, eenduidige omschrijving van het Westplein en keerpunt in het ontwerp.
 - 6.2 Aanvullende zienswijze mogelijkheid.

- 6.3 Objectief verkeerskundig onderzoek (risico-analyse veiligheid Westplein).
- 6.4 Onderzoek naar geluid (decibels, koelwagens, gepiep), trillingen en luchtkwaliteit (uitlaatgassen).
- 6.5 Juridisch afdwingbare garanties (bijv. dwangsommen bij meer dan "enige hinder").
- 6.6 Drie alternatieve opties voor bevoorrading (zodat Westplein veilig voetgangers/fietsersgebied wordt).

Reclamant heeft de knelpunten al eerder gemeld in brieven van 25 maart 2025 (aan de moderator) en 26 juni 2025 (aan de wethouder), maar het is nog steeds niet opgelost.

2.4 b Reactie zienwijze reclamant 4

De gemeente waardeert de zienswijze van reclamant 4 en erkent de positieve houding ten opzichte van de herontwikkeling. De zorgen over de bevoorrading, het Westplein en het keerpunt vrachtwagens worden serieus genomen. Dit is een belangrijk aandachtspunt voor leefbaarheid, verkeersveiligheid en ruimtelijke kwaliteit. De zorgen worden hieronder per onderwerp zorgvuldig beargumenteerd.

1. Kritiek op de bevoorrading en inrichting van het Westplein

Reclamant stelt dat het plan tekortschiet in de presentatie aan de Soomerwegh. De beoogde inrichting van het Westplein bevat een weeffout: manoeuvrerende vrachtwagens (tot 20 m lang) worden geprojecteerd in een gebied voor voetgangers en fietsers. Daarnaast komt er een verhard keerpunt voor vrachtwagens aan de noordwestzijde van Het Eerste Kwartier, in plaats van de huidige groenstrook.

De bevoorrading van zowel de Vomar als de Albert Heijn is inpandig georganiseerd in twee afzonderlijke expeditiehoven. Hiermee wordt de huidige overlast van uitpandig laden en lossen op het plein en in de openbare ruimte opgelost. De manoeuvres van de vrachtwagens voor het expeditiehof aan de noordwestzijde (bij de Vomar) vinden plaats in een speciaal daarvoor aangewezen manoeuvrezone aan de Soomerwegh kant. Deze manoeuvrezone is fysiek gescheiden van het voetgangers- en fietsgebied van het Westplein door een groenbuffer, een haag en barrières. Er is dus geen directe vermenging van vrachtverkeer met voetgangers en fietsers op het plein zelf.

De verkeerskundige afweging en de keuze voor de twee inpandige expeditiehoven en de bijbehorende manoeuvrezones, waaronder het expeditiehof aan de noordwestzijde bij de Vomar, zijn gedetailleerd beschreven en gemotiveerd in bijlage 2 Participatieverslag en de bijbehorende bijlagen en in bijlage 3 van de regels, Inrichtingsplan.

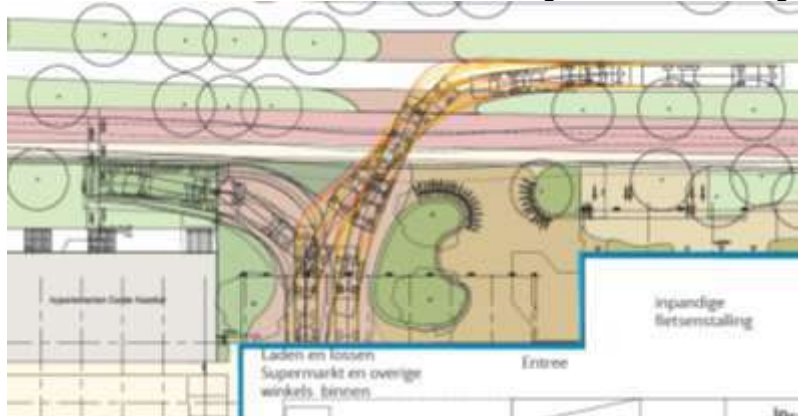
1.1 Verkeersonveilige situaties op het Westplein (vermenging manoeuvrerende vrachtwagens met voetgangers/fietsers)

Reclamant stelt dat manoeuvrerende vrachtwagens (tot 20 m lang) in een gebied voor voetgangers en fietsers komen en daarmee een weeffout in het plan veroorzaken.

De ingezoomde tekening van het inrichtingsplan (Figuur 1, detail bijlage 3 van de regels, Inrichtingsplan) laat zien dat de manoeuvres van de vrachtwagens plaatsvinden in een speciaal daarvoor aangewezen manoeuvrezone aan de Soomerwegh kant, direct grenzend aan het expeditiehof. Deze manoeuvrezone is fysiek gescheiden van het openbare voetgangers- en fietsgebied van het Westplein door een groenbuffer ("overrijdbaar groen"), een haag en barrières.

Voetgangers en fietsers blijven op het openbare Westplein en het aparte fietspad, buiten deze manoeuvrezone. Er is dus geen directe vermenging van vrachtverkeer met voetgangers en fietsers op het plein zelf. De verkeerskundige afweging en de keuze voor deze oplossing zijn gedetailleerd beschreven en gemotiveerd in bijlage 2 Participatieverslag en de daarbij behorende bijlagen en bijlage 3 van de regels

Inrichtingsplan. Daarbij is op planniveau beoordeeld dat de inrichting en situering van de manoeuvrezone geen onaanvaardbare risico's voor de verkeersveiligheid met zich brengt.



Figuur 1 ingezoomde detail bijlage 3 regels Inrichtingsplan

1.2 Geluids- en stankoverlast (piepende achteruitrijdende vrachtwagens, koelwagens, uitlaatgassen) vlak voor ramen, terrassen en balkons, met dagelijkse aantallen van tenminste 10 vrachtwagens

Reclamant vreest ernstige geluid- en stankoverlast direct voor de woningen, met minstens 10 vrachtwagens per dag.

De bevoorrading is bewust inpandig georganiseerd in twee afzonderlijke expeditiehoven. Hiermee wordt de huidige overlast van uitpandig laden en lossen op het plein en in de openbare ruimte opgelost. De manoeuvres van de vrachtwagens vinden plaats in een speciaal daarvoor aangewezen manoeuvre- en doorrijzone aan de Soomerwegh kant. Dit is géén stilstaan situatie of parkeerplaats voor vrachtwagens, maar een route waar vrachtwagens manoeuvreren en daarna weer vooruit kunnen wegrijden richting het inpandige expeditiehof.

Deze manoeuvrezone is fysiek gescheiden van het openbare Westplein en de dichtstbijzijnde woningen door een groenbuffer, een haag en barrières. Bovendien zal worden voorgesteld om het rechter expeditiehof (het verst van de bestaande woningen) als voorkeursvariant te gebruiken. Op planniveau is beoordeeld dat de te verwachten hinder niet leidt tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat.

De verkeerskundige afweging en de keuze voor deze inpandige oplossing zijn uitgebreid beschreven en gemotiveerd in bijlage 2 Participatieverslag.

1.3 Aantasting van het woongenot en waardedaling van de appartementen (verminderde verkoopbaarheid en waarde)

Reclamant vreest dat de overlast het woongenot aantast en leidt tot waardedaling van de appartementen (verminderde verkoopbaarheid en waarde).

Het plan is juist ontworpen om de huidige overlast in de openbare ruimte te verminderen. Momenteel vindt bevoorrading grotendeels uitpandig plaats op het plein, met bijbehorende hinder (geluid, manoeuvres en stank) voor omwonenden. In het nieuwe plan wordt de bevoorrading van zowel de Vomar als de Albert Heijn inpandig opgelost in twee afzonderlijke expeditiehoven.

De manoeuvres van de vrachtwagens vinden plaats in een speciaal daarvoor aangewezen manoeuvrezone aan de Soomerwegh kant, die fysiek is gescheiden van het openbare Westplein door een groenbuffer, een haag en barrières. Bovendien is bewust gekozen voor het rechter expeditiehof, dat het verst van de bestaande woningen ligt. Tegelijkertijd wordt het Westplein heringericht als een aantrekkelijk, overzichtelijk en groen verblijfsgebied.

Deze maatregelen leiden tot een aanzienlijke verbetering van de openbare ruimte en de leefbaarheid ten opzichte van de huidige situatie (bijlage 2 Participatieverslag en bijlage 3 van de regels, Inrichtingsplan). Een eventuele waardedaling van individuele woningen is geen planologisch relevant aspect dat tot aanpassing van het omgevingsplan leidt.

1.4 Verlies van groen (maximaal twee bomen, mogelijk meer leilindes en losstaande bomen)

Reclamant wijst op het verlies van groen, waaronder maximaal twee bomen en mogelijk meer leilindes en losstaande bomen.

Het verlies bomen wordt in het Participatieverslag (bijlage 2) expliciet genoemd en afgewogen. Deze bomen staan op de locatie van de benodigde manoeuvrezone en keerlus voor vrachtwagens, die noodzakelijk is om de inpandige expeditiehoven te kunnen bereiken. Om de negatieve impact zoveel mogelijk te beperken, is gekozen voor grasbeton tegels in plaats van volledig gesloten verharding.

Dit beperkte verlies wordt gecompenseerd door een aanzienlijke kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte, met meer groen elders, een betere inrichting en een overzichtelijker en aantrekkelijker straatbeeld (bijlage 3 van de regels, Inrichtingsplan). Dit leidt tot een netto verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid ten opzichte van de huidige situatie. Waarbij het uitgangspunt geldt dat kap van bomen zoveel mogelijk wordt voorkomen en pas plaatsvindt indien dit noodzakelijk is, waarbij eerst wordt bezien of behoud of verplaatsing mogelijk is.

Het omgevingsplan (ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0) heeft een specifieke rol: het stelt het planologische kader vast. Dat betekent dat het de grote lijnen regelt, zoals welke functies waar mogelijk zijn (woningen, winkels, parkeren, openbare ruimte), welke bouwhoogtes gelden en welke algemene regels van toepassing zijn. Het omgevingsplan is geen bouwplan en bevat daarom geen gedetailleerde uitwerkingen zoals bijvoorbeeld al een concreet beplantingsplan. Dat is ook niet de bedoeling van een omgevingsplan. Dit volgt in de volgende fase bij de omgevingsvergunning.

1.5 Aantasting van de ruimtelijke kwaliteit (verhard keerpunt in plaats van groenstrook; geen overzichtelijk en aantrekkelijk straatbeeld door de functievermenging)

Reclamant stelt dat het verhard keerpunt voor vrachtwagens (ingetekend op de voormalige groenstrook langs Het Eerste Kwartier) de ruimtelijke kwaliteit aantast en leidt tot een onoverzichtelijk en onaantrekkelijk straatbeeld door de functievermenging.

De ingezoomde tekening (Figuur 1 ingezoomde detail bijlage 3 regels Inrichtingsplan) laat zien dat het keerpunt is verhard met grasbeton tegels op de plek van de huidige groenstrook. Dit is bewust gekozen omdat het gebied functioneel moet dienen als manoeuvre- en keerzone voor vrachtwagens die de inpandige expeditiehoven moeten bereiken.

Tegelijkertijd leidt deze inrichting juist tot een overzichtelijker en aantrekkelijker straatbeeld dan in de huidige situatie. Het expeditiehof ligt inpandig en is fysiek gescheiden van het openbare Westplein door een haag en een zone "overrijdbaar groen". Het plein krijgt een heldere, functionele en groene inrichting met duidelijke scheidingen tussen voetgangers, fietsers en vrachtverkeer. Het Participatieverslag (Bijlage 2) concludeert hierover:

"De keuze brengt enige hinder voor bewoners met zich mee (geluid in de vroege ochtend) en gaat ten koste van maximaal twee bomen, maar levert tegelijkertijd een aanzienlijke kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte op, juist op een plek waar nu weinig kwaliteit aanwezig is."

De verharding met grasbeton tegels waarborgt de noodzakelijke functionaliteit, terwijl een groenere uitstraling behouden blijft. Samen met de nieuwe inrichting van het Westplein ontstaat hierdoor een betere ruimtelijke kwaliteit dan de huidige rommelige en ongeorganiseerde situatie.

Aanvullende opmerking onder punt 1

Reclamant citeert een lange passage over de bevoorrading en verwijst daarbij naar paragraaf 3.1 van de motivering. Daarnaast stelt hij dat hij pas tijdens de inloopavond van 24 september 2024 via een tekening onder de titel "Mobiliteit" ontdekte hoe de inrichting van het Westplein en het keerpunt voor vrachtwagens eruit zou zien. Hij vindt de beschrijving in paragraaf 3.1 onduidelijk, onvolledig en onjuist (bijvoorbeeld de formulering "laden en lossen voorlangs Het Eerste Kwartier" terwijl het inpandig is bedoeld, maar aan- en afrijden over openbaar gebied gebeurt). Dit zou op gespannen voet staan met artikel 15 Overige regels. Reclamant betwist bovendien dat dit de "meest verkeersveilige" oplossing is en stelt dat het Goudappel-rapport van 20 juli 2023 niet gebaseerd is op data/risicoanalyse.

De gemeente merkt op dat de Goudappel notitie een gerichte notitie is in opdracht van de ontwikkelaar. Zij maakt deel uit van de participatiefase en is niet bedoeld als volledige, gebiedsbrede verkeerskundige onderbouwing van het gehele plan. De notitie behoorde ook niet tot de stukken die officieel ter inzage hebben gelegen bij het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 en waarop een zienswijze kon worden ingediend.

Paragraaf 3.1 van de motivering bevat slechts een korte samenvatting van het participatieproces. De volledige passage die reclamant citeert staat letterlijk in bijlage 2 Participatieverslag, pagina 10-11. Dit is een van de stukken die ter inzage hebben gelegen.

In bijlage 2 Participatieverslag (p. 10-11) wordt de gekozen oplossing (met linksom achteruit manoeuvreren naar het expeditiehof) expliciet als de meest verkeersveilige en ruimtelijk uitvoerbare variant van alle onderzochte opties aangemerkt.

Op planniveau is een algemene mobiliteitstoets voldoende. Een aparte, gedetailleerde data- en risicoanalyse is niet wettelijk verplicht voor de vaststelling van het omgevingsplan. Artikel 15 Overige regels wordt nageleefd omdat het laden en lossen zelf inpandig plaatsvindt in het expeditiehof. De manoeuvres langs Het Eerste Kwartier zijn bewust zo ontworpen en verkeerskundig als veilig beoordeeld in de ter inzage gelegde stukken. Dit leidt niet tot een onaanvaardbare situatie.

2. Verkeersveiligheid op het Westplein

Manoeuvrerende vrachtwagens leiden volgens reclamant tot verkeersonveilige situaties. Reclamant betwijfelt de onderbouwing van de verkeerskundige beoordeling in paragraaf 5.6.3 Verkeer en verzoekt om een objectieve, verifieerbare risicoanalyse.

De ingezoomde tekening (Figuur 1 ingezoomde detail bijlage 3 regels Inrichtingsplan) laat zien dat het laden en lossen zelf inpandig plaatsvindt in het expeditiehof. De manoeuvres van de vrachtwagens vinden plaats in een afzonderlijke manoeuvrezone aan de Soomerwegh kant. Deze zone is fysiek gescheiden van het openbare Westplein door een groenbuffer ("overrijdbaar groen"), een haag en barrières. Voetgangers en fietsers blijven op het openbare plein en het aparte fietspad, buiten het expeditiehof.

De verkeerskundige beoordeling is opgenomen in paragraaf 5.6.3 Verkeer van de motivering en in bijlage 7 Mobiliteitstoets. Hierin wordt geconcludeerd dat de beoogde ontwikkeling niet leidt tot een verslechtering van de verkeersveiligheid ten opzichte van de autonome situatie. Er is geen sprake van een onaanvaardbaar risico op planniveau.

Op planniveau is een algemene mobiliteitstoets voldoende. Een aparte, gedetailleerde data- en risicoanalyse van individuele manoeuvres is niet wettelijk verplicht voor de vaststelling van het omgevingsplan. De manoeuvres zijn in de ter inzage gelegde stukken verkeerskundig beoordeeld en als aanvaardbaar aangemerkt.

3. Geluid, stank en woongenot

Het geprojecteerde keerpunt leidt volgens reclamant tot geluidsoverlast, stankoverlast en aantasting van het woongenot. Reclamant vreest bovendien een waardedaling van de appartementen.

De bevoorrading is bewust inpandig georganiseerd in twee afzonderlijke expeditiehoven. Hiermee wordt de huidige overlast van uitpandig laden en lossen op het plein en in de openbare ruimte opgelost. De manoeuvres van de vrachtwagens vinden plaats in een speciaal daarvoor aangewezen manoeuvre- en doorrijzone aan de Soomerwegh kant. Dit is géén stilstaan situatie of parkeerplaats voor vrachtwagens, maar een route waar vrachtwagens manoeuvreren en daarna weer vooruit kunnen wegrijden richting het inpandige expeditiehof.

Deze manoeuvrezone is fysiek gescheiden van het openbare Westplein en de dichtstbijzijnde woningen door een groenbuffer, een haag en barrières. Bovendien is bewust gekozen voor het rechter expeditiehof (het verst van de bestaande woningen) om overlast zoveel mogelijk te beperken.

De verkeerskundige en ruimtelijke afweging van deze oplossing is uitgebreid beschreven en gemotiveerd in bijlage 2 Participatieverslag en bijlage 3 van de regels, Inrichtingsplan. Het Participatieverslag concludeert dat de keuze enige hinder in de vroege ochtend met zich mee kan brengen, maar tegelijkertijd een aanzienlijke kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte oplevert op een plek waar nu weinig kwaliteit aanwezig is. Een eventuele waardedaling van individuele woningen is geen planologisch relevant aspect dat tot aanpassing van het omgevingsplan leidt.

4. Ontbreken van onderbouwing en onduidelijkheden in het plan

Reclamant wijst op onduidelijkheden en onjuistheden in paragraaf 3.1 Participatie en in hoofdstuk 5.6.3 Verkeer. Er ontbreekt een heldere, eenduidige beschrijving van de bevoorrading, het Westplein en het keerpunt.

Paragraaf 3.1 van de motivering bevat slechts een korte samenvatting van het participatieproces. De volledige passage die reclamant citeert en de gedetailleerde beschrijving van de bevoorrading, het Westplein en het keerpunt staan letterlijk in bijlage 2 Participatieverslag, pagina 10-11. Dit is een van de stukken die ter inzage hebben gelegen.

In bijlage 2 Participatieverslag is de verkeerskundige afweging, de keuze voor deze oplossing, de mogelijke hinder voor bewoners en de kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte zorgvuldig en gedetailleerd gemotiveerd.

De ter inzage gelegde stukken bevatten daarmee voldoende informatie om een goed onderbouwde zienswijze te kunnen indienen. Er is derhalve geen sprake van onduidelijkheden of onjuistheden die de zorgvuldige voorbereiding (artikel 3:2 Awb) of de motiveringsplicht (artikel 3:46 Awb) schenden.

5. Drie voorgestelde alternatieven voor de bevoorrading

Reclamant geeft drie concrete alternatieven:

Optie 1: Bevoorrading aan de oostzijde van Geesterduin (verplaatsing losruimte Vomar).

Optie 2: Verticalisering van de bevoorrading via een lift van boven naar beneden.

Optie 3: Verticalisering van de bevoorrading via een lift van beneden naar boven (met verdieping onder het Westplein).

Deze drie alternatieven zijn tijdens het participatieproces besproken en afgewogen. De volledige afweging is opgenomen in bijlage 2 Participatieverslag. Dit is een van de stukken die ter inzage hebben gelegen. In dit verslag is expliciet gesteld dat van de onderzochte varianten de gekozen inpandige oplossing (met linksom achteruit manoeuvreren naar het expeditiehof) de meest verkeersveilige en ruimtelijk uitvoerbare is.

Optie 1 – Bevoorrading aan de oostzijde (verplaatsing losruimte Vomar)

Deze variant zou leiden tot verlies van winkelvloeroppervlakte, ingrijpende interne verbouwingen van het bestaande winkelcentrum en extra verkeersbewegingen op de Geesterduinweg. Dit is technisch, ruimtelijk en functioneel minder geschikt gebleken dan de inpandige oplossing.

Optie 2 en 3 – Verticalisering via lift (van boven naar beneden of van beneden naar boven)

Deze opties vereisen zware constructieve aanpassingen aan het parkeerdek of diepe graafwerkzaamheden onder het Westplein. Beide varianten leiden tot hogere kosten, grotere technische risico's, vermindering van parkeercapaciteit en belemmering van de nieuwe entree en openbare ruimte. Ze zijn daarom als niet realistisch en niet haalbaar beoordeeld.

De drie door reclamant voorgestelde alternatieven zijn tijdens het participatieproces besproken en in de verkeersonderbouwing overwogen en afgewogen (bijlage 2 Participatieverslag). Van alle onderzochte varianten is de huidige inpandige oplossing met twee expeditiehoven en een manoeuvrezone aan de Soomerwegh kant als de meest verkeersveilige en ruimtelijk uitvoerbare aangemerkt. De alternatieven die de reclamant benoemd leiden technisch, ruimtelijk en/of financieel niet tot een betere overall oplossing voor het Westplein.

6. Verzoek aan de raad

Reclamant vraagt om:

- a. Een duidelijke, eenduidige omschrijving van het Westplein en keerpunt in het ontwerp.*
- b. Aanvullende zienswijze mogelijkheid.*
- c. Objectief verkeerskundig onderzoek (risico-analyse veiligheid Westplein).*
- d. Onderzoek naar geluid (decibels, koelwagens, gepiep), trillingen en luchtkwaliteit (uitlaatgassen).*
- e. Juridisch afdwingbare garanties (bijv. dwangsommen bij meer dan "enige hinder").*
- f. Drie alternatieve opties voor bevoorrading (zodat Westplein veilig voetgangers/fietsersgebied wordt).*

Hieronder volgt de reactie per verzoek van de reclamant aan de raad:

- a. Duidelijke, eenduidige omschrijving van het Westplein en keerpunt*

De gevraagde duidelijke en eenduidige beschrijving van het Westplein en het keerpunt staat in bijlage 2 Participatieverslag en in bijlage 3 van de regels, Inrichtingsplan. Deze stukken hebben ter inzage gelegen. Er is daarom geen aanleiding om het plan op dit punt aan te passen of aan te vullen.

- b. Aanvullende zienswijze mogelijkheid*

De wettelijke terinzagelegging en zienswijzeprocedure zijn afgesloten op grond van artikel 16.30 Omgevingswet. Er bestaat geen wettelijke grondslag voor heropening van de termijn.

c. Objectief verkeerskundig onderzoek (risico-analyse veiligheid Westplein)

De verkeersveiligheid op het Westplein, inclusief de manoeuvres van vrachtwagens, is beoordeeld in bijlage 2 Participatieverslag en de bijbehorende bijlagen. Op planniveau is een algemene mobiliteitstoets voldoende. Een aparte, gedetailleerde data- en risicoanalyse is niet wettelijk verplicht voor de vaststelling van het omgevingsplan. De gekozen oplossing is in de ter inzage gelegde stukken verkeerskundig als veilig en uitvoerbaar beoordeeld.

d. Specifiek onderzoek naar geluid (decibels, koelwagens, gepiep), trillingen en luchtkwaliteit (uitlaatgassen) in verband met de manoeuvres van vrachtwagens

Geluid is onderzocht in Bijlage 11 Akoestisch onderzoek. Dit onderzoek richt zich primair op de geluidsbelasting op de nieuw te bouwen woningen binnen het plangebied. Trillingen zijn behandeld in paragraaf 5.8 van de motivering en hebben betrekking op trillingen door activiteiten. Luchtkwaliteit is behandeld in paragraaf 5.10 van de motivering.

Ten aanzien van geluid door activiteiten wordt getoetst aan de waarden uit de bruidsschat (hoofdstuk 22 van het omgevingsplan van Castricum). Piekgeluiden tijdens de dag periode zijn uitgezonderd van toetsing. Laden en lossen vindt alleen overdag plaats; na sluiting van het winkelcentrum is laden en lossen niet mogelijk. Er bestaat geen wettelijke verplichting om op planniveau specifiek onderzoek uit te voeren naar geluid, trillingen en luchtkwaliteit veroorzaakt door vrachtwagenmanoeuvres in de gebruiksfase. Op planniveau leidt dit aspect niet tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat.

De gemeente zal in de uitvoerings- en nazorgfase monitoring uitvoeren van de leefbaarheid, waaronder mogelijke geluidsoverlast. Indien na realisatie van het plan onverhoopt toch structurele hinder voor omwonenden blijkt, kunnen gepaste maatregelen worden getroffen, bijvoorbeeld het aanplanten van extra groen als geluidsbarrière.

e. Juridisch afdwingbare garanties (bijv. dwangsommen bij meer dan "enige hinder")

Het omgevingsplan is een planologisch instrument en bevat geen mogelijkheid tot het opleggen van dwangsommen of andere privaatrechtelijke garanties. Dergelijke waarborgen vallen buiten de scope van deze procedure.

f. Drie alternatieve opties voor bevoorrading

De drie door reclamant voorgestelde alternatieven zijn reeds onderzocht en afgewogen in het participatieproces (bijlage 2 Participatieverslag). Zij bleken technisch, ruimtelijk en/of financieel niet haalbaar of minder geschikt dan de gekozen inpassende oplossing.

De verzoeken van reclamant 4 zijn grotendeels reeds behandeld in de bijlagen bij het plan. Er is geen aanleiding om het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 aan te passen of de procedure te heropenen.

2.4 c Conclusie zienswijze reclamant 4

Gelet op het vorenstaande is het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 zorgvuldig voorbereid als bedoeld in artikel 3:2 Awb, berust op een deugdelijke en kenbare motivering als bedoeld in artikel 3:46 Awb en is sprake van een evenwichtige belangenafweging als bedoeld in artikel 3:4, eerste en tweede lid, Awb.

De door reclamant 4 aangevoerde gronden zijn per onderwerp zorgvuldig beoordeeld:

1. De bevoorrading is inpassend georganiseerd in twee expeditiehoven en de manoeuvres vinden plaats in een afzonderlijke, fysiek gescheiden manoeuvrezone (bijlage 2 Participatieverslag en bijlage 3 van de regels, Inrichtingsplan).
2. *Verkeersveiligheid op het Westplein*: er is geen directe vermenging van vrachtwagens met voetgangers en fietsers op het openbare plein.

3. *Geluid, stank en woongenot*: de hinder is beperkt en wordt zoveel mogelijk geminimaliseerd door de inpandige expeditiehoven en fysieke barrières en leidt op planniveau niet tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat. Een eventuele waardedaling is geen planologisch relevant aspect.
4. *Ruimtelijke kwaliteit en verharding van het keerpunt*: het gebruik van grasbeton tegels en de herinrichting van het Westplein leiden tot een netto verbetering van de openbare ruimte ten opzichte van de huidige situatie (bijlage 2 en bijlage 3).
5. *Verlies van groen*: het beperkte verlies van bomen is expliciet afgewogen en gecompenseerd door een aanzienlijke kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte (bijlage 2).
6. *Alternatieven voor bevoorrading*: de drie door reclamant voorgestelde opties zijn tijdens het participatieproces onderzocht en bleken technisch, ruimtelijk en/of financieel niet haalbaar of minder geschikt (bijlage 2).
7. *Onderbouwing en onduidelijkheden*: de ter inzage gelegde stukken bevatten voldoende en duidelijke informatie over de bevoorrading en het Westplein. Er is geen sprake van schending van de zorgvuldigheidsplicht of motiveringsplicht.

De zienswijze van reclamant 4 geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 en wordt ongegrond verklaard.

2.5. Reclamant 5, Z25 252990

Deze zienswijze is op 11 december 2025 ingediend en derhalve ontvankelijk.

2.5 a Samenvatting zienswijze reclamant 5

Reclamant 5 is eigenaar van winkelvastgoed in het dorpscentrum van Castricum en richt zich specifiek tegen de voorgestelde uitbreiding van het supermarktaanbod binnen Geesterduin 2.0, met name de vergroting van de Vomar met circa 500 m² vwo.

De reclamant brengt de volgende kritische punten naar voren:

1. Onvoldoende onderbouwing van de supermarkuitbreiding
 - o Reclamant stelt dat de motivering bij het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 onvoldoende onderbouwing biedt voor deze uitbreiding.
 - 1.1 Ontbreken van inzicht in marktruimte
 - Er ontbreekt inzicht in de regionale en lokale marktruimte voor extra supermarktmeters.
 - 1.2 Ontbreken van effectenanalyse
 - Er ontbreekt inzicht in de effecten hiervan op het bredere supermarktaanbod in de gemeente.
2. Strijd met gemeentelijk beleid
 - o De uitbreiding maakt het feitelijk onmogelijk om elders in de gemeente, met name in het dorpscentrum, een aanvullende supermarkt te realiseren. Dit acht reclamant strijdig met eerder vastgesteld gemeentelijk beleid, waaronder eerdere visies en detailhandelsafwegingen, dat juist ruimte biedt voor aanvullend supermarktaanbod in het kerngebied. In het vigerend bestemmingsplan wordt zelfs de vestiging van een full service supermarkt in het kerngebied als gewenst genoemd. Door zonder duidelijke onderbouwing extra meters toe te staan in Geesterduin, wordt deze beleidsruimte eenzijdig ingeperkt.
3. Ontbreken van concurrentie- en afvloeiingseffecten
 - o Daarnaast ontbreekt een analyse van de concurrentie- en afvloeiingseffecten. Reclamant voorziet aanzienlijke risico's voor de vitaliteit van het centrumgebied wanneer een substantiële uitbreiding van het supermarktaanbod op één locatie plaatsvindt, zonder dat is aangetoond dat hiervoor daadwerkelijke behoefte bestaat. De mogelijke verschuiving van consumentstromen, omzetafname en leegstandsrisico's voor omliggend centrumvastgoed zijn in de huidige onderbouwing niet onderzocht, terwijl deze gevolgen ruimtelijk relevant en daarmee noodzakelijk toetsbaar zijn.
4. Verzoek aan de raad
 - o Reclamant verzoekt de gemeenteraad om pas tot besluitvorming over te gaan wanneer:
 - 4.1 Behoeft en marktruimte voor extra supermarktmeters in Geesterduin onafhankelijk en kwantitatief zijn onderbouwd.

- 4.2 Beleidsmatige consequenties voor de mogelijkheid om elders in de gemeente – en met name in het dorpscentrum, een extra supermarkt te realiseren expliciet zijn afgewogen dan wel beschermd zijn.
- 4.3 Ruimtelijk relevante effecten op het dorpscentrum, waaronder mogelijke leegstand en afname -van centrumvoorzieningen, inzichtelijk zijn gemaakt.

2.5 b Reactie zienswijze reclamant 5

De gemeente waardeert de zienswijze van reclamant 5 en erkent het belang van een vitaal en gebalanceerd detailhandelsaanbod in de gemeente Castricum, inclusief het dorpscentrum. De zorgen over marktruimte, beleidsruimte en concurrentie effecten worden serieus genomen en hieronder per punt beargumenteerd.

1. Onvoldoende onderbouwing van de supermarkuitbreiding

Reclamant stelt dat de motivering bij het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 onvoldoende onderbouwing biedt voor de uitbreiding van de Vomar met circa 500 m² wvo.

De voorgestelde uitbreiding betreft een beperkte aanpassing binnen een bestaand winkelcentrum en maakt onderdeel uit van de integrale herontwikkeling van Geesterduin 2.0 (motivering hoofdstuk 2 Planbeschrijving). Voor een dergelijke uitbreiding van een reeds bestaande supermarkt is geen afzonderlijke kwantitatieve marktruimteanalyse vereist op planniveau. De uitbreiding past binnen het bestaande detailhandelsprogramma van Geesterduin en draagt bij aan de toekomstbestendigheid van deze centrumlocatie (bijlage 4 Behoeftesonderzoek en de motivering hoofdstuk 8 Evenwichtige toedeling van functies aan locaties).

1.1 Ontbreken van inzicht in marktruimte

Reclamant stelt dat er geen inzicht is in de regionale en lokale marktruimte voor extra supermarktmeters.

De uitbreiding past binnen het bestaande detailhandelsprogramma van Geesterduin en sluit aan bij de functie als wijk- en buurtverzorgend winkelcentrum. Uit het Behoeftesonderzoek Sweco (bijlage 4 van de motivering) blijkt dat er in de regio Castricum nog 1.480–2.150 m² wvo ruimte is voor extra supermarktaanbod. De voorgenomen uitbreiding valt ruim binnen deze marktruimte. Bovendien kan het supermarktaanbod ook binnen het bestaande winkelcentrum worden uitgebreid, omdat er in het bestemmingsplan geen restrictie is opgenomen met betrekking tot de maximale oppervlakte van detailhandel/supermarkten.

1.2 Ontbreken van effectenanalyse

Reclamant stelt dat er geen inzicht is in de effecten op het bredere supermarktaanbod in de gemeente.

De effecten op het bredere supermarktaanbod zijn in de planvorming betrokken. Het Behoeftesonderzoek van Sweco (bijlage 4 motivering) concludeert dat de uitbreiding geen significante negatieve effecten heeft op het supermarktaanbod elders in de gemeente, waaronder het dorpscentrum. Er is geen sprake van duurzame ontwrichting of onevenredige leegstandsrisico's. Het dorpscentrum behoudt zijn eigen, aanvullende functie (kleinschaliger aanbod) die niet direct concurreert met de grotere supermarkt in Geesterduin.

2. Strijd met gemeentelijk beleid

Reclamant acht de uitbreiding strijdig met gemeentelijk beleid dat ruimte biedt voor aanvullend supermarktaanbod in het kerngebied, omdat het elders (met name in het dorpscentrum) een aanvullende supermarkt onmogelijk zou maken.

De uitbreiding past binnen het gemeentelijk beleid, waaronder de Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie Geesterduin 2.0 (vastgesteld 23 september 2023, bijlage 1) en de Herijking Masterplan Inbreidingen 2025-2029. Het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 wijzigt geen planologische regels buiten het plangebied Geesterduin en legt geen beperkingen op aan andere locaties. Eventuele toekomstige supermarktontwikkelingen elders blijven onderworpen aan een zelfstandige planologische beoordeling, inclusief behoeftesonderzoek en effectenanalyse. De beleidsruimte voor aanvullend supermarktaanbod in het dorpscentrum blijft dus intact. Daarbij is van belang dat de uitbreiding van detailhandel op grond van het vigerende bestemmingsplan reeds planologisch is toegestaan binnen de bestemming 'Centrum-3', waarbij geen maximum is gesteld aan het bruto vloeroppervlak voor detailhandel en uitsluitend de bouwcontouren en bouwhoogte begrenzend zijn.

Het voorliggende plan leidt derhalve niet tot een nieuwe planologische mogelijkheid voor detailhandel, maar betreft een nadere invulling binnen reeds bestaande planologische kaders.

3. Ontbreken van concurrentie- en afvloeiingseffecten

Reclamant voorziet risico's voor de vitaliteit van het centrumgebied (consumentenstromen, omzetafname, leegstand) en stelt dat deze ruimtelijk relevante gevolgen niet zijn onderzocht.

Concurrentieverhoudingen, omzetverschuivingen en mogelijke leegstand tussen winkelgebieden zijn in beginsel geen doorslaggevende planologische criteria. Slechts bij een duurzame ontwrichting van het voorzieningenniveau zou dit ruimtelijk relevant zijn. Uit de aard en omvang van de beperkte uitbreiding (500 m² wvo bij een bestaande supermarkt) volgt niet dat een dergelijke ontwrichting te verwachten is. Uit bijlage 4 (Behoeft- en effectenonderzoek Sweco) blijkt dat er geen duurzame ontwrichting van het voorzieningenniveau of significante leegstandsrisico's voor het dorpscentrum te verwachten zijn.

4. Verzoek aan de raad

Reclamant verzoekt de gemeenteraad om pas tot besluitvorming over te gaan wanneer:

- *Behoeft- en marktruimte voor extra supermarktmeters in Geesterduin onafhankelijk en kwantitatief zijn onderbouwd.*
- *Beleidsmatige consequenties voor de mogelijkheid om elders in de gemeente – en met name in het dorpscentrum – een extra supermarkt te realiseren expliciet zijn afgewogen dan wel beschermd zijn.*
- *Ruimtelijk relevante effecten op het dorpscentrum, waaronder mogelijke leegstand en afname van centrumvoorzieningen, inzichtelijk zijn gemaakt.*

De uitbreiding is een passende invulling binnen een bestaand centrumgebied en vereist geen aanvullend kwantitatieve marktruimteanalyse. De beleidsmatige consequenties en ruimtelijke effecten zijn in de planvorming betrokken en gemotiveerd (bijlage 4). Er is geen aanleiding om de besluitvorming uit te stellen.

2.5 c Conclusie zienswijze reclamant 5

Gelet op het vorenstaande is het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 zorgvuldig voorbereid als bedoeld in artikel 3:2 Awb, berust op een deugdelijke en kenbare motivering als bedoeld in artikel 3:46 Awb en is sprake van een evenwichtige belangenafweging als bedoeld in artikel 3:4, eerste en tweede lid, Awb.

De door reclamant 5 aangevoerde gronden zijn per onderwerp zorgvuldig beoordeeld:

1. De uitbreiding van de Vomar met circa 500 m² wvo is voldoende onderbouwd. (conclusie reactie punt 1)
Het betreft een beperkte uitbreiding binnen een bestaand winkelcentrum als integraal onderdeel van de herontwikkeling van Geesterduin 2.0 (motivering hoofdstuk 2 Planbeschrijving). Voor een dergelijke uitbreiding van een reeds bestaande supermarkt is geen afzonderlijke kwantitatieve marktruimteanalyse vereist op planniveau (bijlage 4 Behoeft- en effectenonderzoek en de motivering hoofdstuk 8 Evenwichtige toedeling van functies aan locaties).
2. Er is voldoende inzicht in de regionale en lokale marktruimte. (conclusie reactie punt 1.1)
Uit het Behoeft- en effectenonderzoek van Sweco (bijlage 4) blijkt dat er in de regio Castricum nog 1.480–2.150 m² wvo ruimte is voor extra supermarktaanbod. De voorgenoemde uitbreiding valt ruim binnen deze marktruimte.
3. De effecten op het bredere supermarktaanbod in de gemeente zijn voldoende beoordeeld. (conclusie reactie punt 1.2)
Hetzelfde Sweco onderzoek (bijlage 4 motivering) concludeert dat de uitbreiding geen significante negatieve effecten heeft op het supermarktaanbod elders in de gemeente, waaronder het dorpscentrum. Er is geen sprake van duurzame ontwrichting of onevenredige leegstandsrisico's.
4. De uitbreiding is niet strijdig met gemeentelijk beleid. (conclusie reactie punt 2)
Het gemeentelijk beleid (waaronder de Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie Geesterduin 2.0, vastgesteld 23 september 2023 toegevoegd aan de motivering als bijlage 1 en de Herijking Masterplan Inbreidingen 2025–2029) voorziet juist in versterking van bestaande centra. De uitbreiding past binnen dit beleid en beperkt de planologische mogelijkheden voor een extra supermarkt in het dorpscentrum niet. Eventuele toekomstige initiatieven elders blijven onderworpen aan een zelfstandige planologische beoordeling.
5. Concurrentie- en afvloeiingseffecten zijn voldoende onderzocht en aanvaardbaar. (conclusie reactie punt 3)
Concurrentieverhoudingen en mogelijke omzetverschuivingen zijn in beginsel geen doorslaggevende planologische criteria. Uit bijlage 4 volgt dat er geen duurzame ontwrichting van het voorzieningenniveau of significante leegstandsrisico's voor het dorpscentrum te verwachten zijn.
6. Er is geen aanleiding om de besluitvorming uit te stellen. (conclusie reactie punt 4)

Alle door reclamant 5 gevraagde onderbouwingen (marktruimte, beleidsconsequenties en ruimtelijke effecten) zijn in de motivering en bijlagen (met name bijlage 4) voldoende aangetoond. Het verzoek om uitstel van besluitvorming is daarom niet noodzakelijk.

De zienswijze van reclamant 5 geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 en wordt ongegrond verklaard.

2.6. Reclamant 6, Z25 253516

Deze zienswijze is op 15 december 2025 ingediend en derhalve ontvankelijk.

2.6 a Samenvatting zienswijze reclamant 6

Reclamant 6 spreekt zijn grote ongerustheid uit over de manier waarop bewoners door Hoorne Vastgoed en de gemeente worden gehoord en niet mee kunnen praten bij de plannen voor Geesterduin 2.0. Reclamant verwijst expliciet naar eerdere plannen waarbij het buurtcomité wél actief via panelen en klankbordgroepen kon meedenken: bouwplannen Geesterhage, bouwplannen woningen en appartementen Achter de Hage, renovatie winkelcentrum Geesterduin, renovatie Geesterduinweg en bouwplannen appartementen boven de Vomar.

Reclamant voert inhoudelijk aan dat:

1. Onvoldoende participatie en niet mee kunnen praten over de planvorming
2. (Te) hoge bebouwing: ook na eerdere aanpassingen nog extreem hoog, waarop kennelijk geen invloed meer kan worden uitgeoefend; het uitzicht voor velen wordt drastisch belemmerd ("uitzicht is niet te koop")
3. Verkeer en parkeermogelijkheden: overleg hierover met de gemeente is niet mogelijk; de verkeersoverlast en het geluid zullen proportioneel toenemen; het is nu al een chaos op het parkeerterrein bij Albert Heijn, met rijen auto's die bij minder goed weer moeten wachten op een parkeerplaats
4. Locatiekeuze: waarom moet er juist rondom Geesterduin worden gebouwd terwijl er al zo veel bebouwing staat; reclamant begreep dat aan de Zandzoom tussen Limmen en Heiloo nog genoeg gebouwd kan worden

Reclamant maakt bezwaar tegen de (te) hoge bebouwing en het niet mee kunnen praten over de planvorming. Reclamant verzoekt de bewoners actief te betrekken bij de verdere planvorming en ziet graag een reactie tegemoet.

2.6 b Reactie zienswijze reclamant 6

De gemeente waardeert de zienswijze van reclamant 6 en erkent de zorgen over participatie, bouwhoogtes, verkeer/parkeren en locatiekeuze. Deze punten worden hieronder concreet beargumenteerd.

1. Onvoldoende participatie en niet mee kunnen praten over de planvorming

Reclamant stelt dat bewoners niet worden gehoord en niet mee kunnen praten over de planvorming.

Het participatieproces is ingericht conform de eisen van de Omgevingswet (art. 3.1-3.3) en het gemeentelijke participatiebeleid: zorgvuldige organisatie, betrekken belanghebbenden, motiveringsplicht voor resultaten. Aan het begin van het participatietraject is de 'Participatieroute Geesterduin naar ontwikkeling' opgesteld waarin omwonenden en belanghebbenden zijn geïnformeerd over de te doorlopen participatietraject. Het participatieniveau is hierin duidelijk omschreven: meeweten en meedenken.

Omwonenden zijn betrokken via:

- Zeven inloopavonden (o.a. 28 september 2022, 1 februari 2023, 12 juli 2023, 27 maart 2024, 24 september 2024, 18 juni 2025 en 26 november 2025). Tijdens deze avonden hebben de deelnemers hun suggesties/reacties schriftelijk kunnen inbrengen en deze reacties zijn schriftelijk beantwoord in het verslag achteraf.
- Gerichte gesprekken met (delen van) bewonersgroepen (o.a. via een moderator, o.a. aanpassingen bouwhoogtes na feedback zomer 2024).

- Via de projectpagina [Geesterduin 2.0: 215 woningen | Gemeente Castricum](#) waarop de participatiemomenten zijn aangekondigd geweest en alle verslagen van de informatiebijeenkomsten zijn opgenomen.

Uit het Participatieverslag (bijlage 2 Participatieverslag en de daarbij behorende bijlagen en par. 3.2 Evaluatie en opbrengsten) blijkt dat alle ingebrachte punten systematisch zijn verzameld, beoordeeld en waar mogelijk verwerkt. Dit heeft geleid tot concrete aanpassingen zoals lagere bouwhoogtes op bepaalde plekken, extra setbacks en meer groen. Elke niet overgenomen suggestie is gemotiveerd. Dit voldoet aan de wettelijke eisen.

De Omgevingswet verplicht tot zorgvuldige participatie, maar kent geen recht op instemming of doorslaggevende invloed van omwonenden. Dat reclamant en andere omwonenden de mate van invloed als beperkt hebben ervaren en dat niet alle aangedragen aandachtspunten hebben geleid tot aanpassing van het plan, betekent niet dat het participatieproces onzorgvuldig of onrechtmatig is geweest. De inbreng is betrokken bij de afweging, maar heeft niet in alle gevallen tot aanpassing geleid. Dit is gemotiveerd in de motivering (par. 3.2 Evaluatie en opbrengsten en bijlage 2 Participatieverslag en de daarbij behorende bijlagen).

2. (Te) hoge bebouwing en aantasting van uitzicht

Reclamant stelt dat de bebouwing ondanks aanpassingen nog extreem hoog is en dat het uitzicht voor velen drastisch wordt belemmerd ("uitzicht is niet te koop").

De bouwhoogtes (maximaal 15 m, lokaal 7 lagen) zijn beleidsmatig verankerd in de Herijking Masterplan Inbreidingen 2025-2029 (bijlage 3, kaarten zonering bouwhoogte per kern).

De locatie specifieke onderbouwing, inclusief de bezonningstudies, is opgenomen in bijlage 2 Participatieverslag en de daarbij behorende bijlagen en in bijlage 1 Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie Geesterduin 2.0 (vastgesteld door de raad op 23 september 2023). Hierin is een integrale analyse gemaakt van bezonning, zichtlijnen, schaalovergangen, overgangszones naar de omliggende laagbouwwijken en verblijfskwaliteit.

De gekozen bouwhoogtes passen binnen het gemeentelijke beleid voor binnenstedelijke verdichting in centrumgebieden. Binnenstedelijke verdichting brengt onvermijdelijk een verandering van uitzicht en beleving met zich mee. Dit vormt op zichzelf geen grond voor planologische onaanvaardbaarheid. De raad heeft een evenwichtige belangenafweging gemaakt tussen het algemeen belang (woningopgave en centrumversterking) en individuele belangen (uitzicht en privacy), conform artikel 4.2 Omgevingswet (evenwichtige toedeling van functies) en artikel 3:4 Awb. Op planniveau is beoordeeld dat de effecten op de omgeving aanvaardbaar zijn. De exacte inpassing wordt in de uitvoeringsfase nader uitgewerkt en geoptimaliseerd.

3. Verkeer en parkeren

Reclamant stelt dat de verkeers- en geluidsoverlast proportioneel zal toenemen en dat het nu al een chaos is op het parkeerterrein bij Albert Heijn, met rijen auto's bij minder goed weer.

De gemeente erkent dat het huidige parkeerterrein bij Albert Heijn in bepaalde situaties (minder goed weer) druk is en tot wachtrijen kan leiden. Het plan voorziet in voldoende parkeeroplossing om de huidige en de nieuwe parkeervraag op te vangen.

De verkeers- en parkeersituatie is integraal en gedetailleerd onderzocht in de motivering (paragraaf 5.6.2 Parkeren en paragraaf 5.6.3 Verkeer), de Mobiliteitstoets (bijlage 7) en de Notitie auto en fietsparkeren (bijlage 8). Uit deze onderzoeken blijkt het volgende:

- Het plan voorziet in een herinrichting en uitbreiding van de parkeervoorzieningen, waaronder het parkeerdek. Dit leidt tot een groter en beter georganiseerd parkeeraanbod dan in de huidige situatie en is volgens de berekeningen voldoende om alle parkeervraag op te lossen.
- De parkeerbalans is berekend volgens de Nota Parkeernormen 2025 (op basis van actuele CROW-kencijfers en tellingen door een onafhankelijk bureau). De normen houden rekening met het huidige autobezit en de centrumfunctie.
- De extra verkeersgeneratie door de 215 woningen en de uitbreiding van het winkelcentrum bedraagt circa 1.275 motorvoertuigen per etmaal (Mobiliteitstoets bijlage 7). Dit is een aanvaardbare toename voor een centrumlocatie en leidt niet tot onaanvaardbare verkeers- of geluidsoverlast.

Overleg over verkeer en parkeren was mogelijk en heeft plaatsgevonden via de participatiekanalen (inloopavonden en gerichte gesprekken). De zorgen over parkeerchaos bij Albert Heijn en mogelijke toename van verkeer zijn door omwonenden ingebracht en meegenomen in de afweging. De uitkomsten hiervan zijn verwerkt en gemotiveerd in bijlage 2 Participatieverslag en de bijhorende bijlagen en zijn door vertaald naar

de technische onderzoeken in paragraaf 5.6.2 en 5.6.3 van de motivering, bijlage 7 Mobiliteitstoets en bijlage 8 Notitie auto en fietsparkeren. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de herinrichting en uitbreiding van de parkeervoorzieningen (inclusief het parkeerdek) de bestaande problemen niet verergert omdat het leidt tot een groter en beter georganiseerd parkeeraanbod dan in de huidige situatie.

De zorgen van reclamant over toename van verkeers- en geluidsoverlast zijn serieus genomen. De uitgevoerde onderzoeken tonen aan dat de verkeers- en parkeersituatie op planniveau aanvaardbaar is en geen aanleiding geeft tot aanpassing van het planologisch kader. De nieuwe inrichting lost de huidige knelpunten op door meer capaciteit en een betere organisatie van het parkeren.

4. Locatiekeuze (waarom rondom Geesterduin, alternatief Zandzoom)

Reclamant vraagt zich af waarom er juist rondom Geesterduin moet worden gebouwd terwijl er al veel bebouwing staat en noemt de Zandzoom tussen Limmen en Heiloo als alternatief.

Geesterduin is in de Herijking Masterplan Inbreidingen 2025-2029 (p. 11, tabel C23) expliciet aangemerkt als prioritaire categorie-A inbreidingslocatie met hoge ontwikkelkansen in het centrumgebied. Alternatieven zoals de Zandzoom betreffen uitbreidingslocaties die moeten voldoen aan andere planologische voorwaarden (infrastructuur, groencompensatie en externe verstedelijking).

Deze afweging is concreet gemotiveerd in bijlage 1 Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie Geesterduin 2.0, paragraaf 3.2 Evaluatie en opbrengsten. De raad beschikt binnen dit vastgestelde beleidskader over beleidsvrijheid om per locatie een afweging te maken en heeft gekozen voor de voorliggende ontwikkeling. Dat andere locaties denkbaar zijn, maakt het plan niet planologisch onaanvaardbaar.

2.6 c Conclusie zienswijze reclamant 6

Gelet op het vorenstaande is het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 zorgvuldig voorbereid als bedoeld in artikel 3:2 Awb, berust op een deugdelijke en kenbare motivering als bedoeld in artikel 3:46 Awb en is sprake van een evenwichtige belangenafweging als bedoeld in artikel 3:4, eerste en tweede lid, Awb.

De door reclamant 6 aangevoerde gronden zijn per onderwerp zorgvuldig beoordeeld:

1. Het participatieproces voldoet aan de eisen van de Omgevingswet (art. 3.1-3.3). Ingebrachte punten van omwonenden zijn betrokken en waar mogelijk verwerkt; niet alle suggesties konden worden overgenomen. Dit is gemotiveerd in de motivering (par. 3.2 Evaluatie en opbrengsten en bijlage 2 Participatieverslag).
2. De bouwhoogtes zijn beleidsmatig verankerd in de Herijking Masterplan Inbreidingen 2025-2029 en locatie specifiek gemotiveerd in de motivering (hoofdstuk 2 Planbeschrijving) en de Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie Geesterduin 2.0 (bijlage 1), inclusief bezonningstudies in bijlage 2 Participatieverslag en de daarbij behorende bijalgen. Er is geen onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat.
3. Verkeer en parkeren zijn integraal onderzocht in paragraaf 5.6.2 en 5.6.3 van de motivering, bijlage 7 (Mobiliteitstoets) en bijlage 8 (Notitie auto en fietsparkeren). De toename van verkeer en parkeerdruk is aanvaardbaar en leidt niet tot onaanvaardbare overlast.
4. De locatiekeuze voor Geesterduin is afgewogen binnen het Masterplan Inbreidingen. Geesterduin is aangemerkt als prioritaire categorie-A inbreidingslocatie met hoge ontwikkelkansen (Herijking Masterplan Inbreidingen 2025-2029, p. 11, tabel C23). Alternatieven zoals de Zandzoom zijn uitbreidingslocaties die moeten voldoen aan andere voorwaarden. Deze afweging is concreet gemotiveerd in de motivering van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 (hoofdstuk 2 Planbeschrijving, bijlage 1 Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie Geesterduin 2.0, par. 3.2 Evaluatie en opbrengsten). Dat andere locaties denkbaar zijn, maakt het plan niet onaanvaardbaar.

De zienswijze van reclamant 6 geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 en wordt ongegrond verklaard.

2.7. Reclamant 7, Z25 253723

Deze zienswijze is op 16 december 2025 ingediend en derhalve ontvankelijk.

2.7 a Samenvatting zienswijze reclamant 7

Reclamant 7 maakt bezwaar tegen het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

Reclamant voert inhoudelijk aan dat:

1. Onvoldoende participatie en communicatie: bewoners zijn slechts één keer uitgenodigd voor een informatieavond, en dat was pas in een laat stadium, terwijl er al meerdere bijeenkomsten hadden plaatsgevonden.
2. Onduidelijkheid over het BP-station: onbekend of het station van BP is, mogelijke verkoop van gronden en kosten voor bodemsanering; vraag waarom het plan al ter inzage is gelegd terwijl hierover nog geen duidelijkheid bestaat.
3. Parkeren: het complex heeft slechts circa 20 parkeerplaatsen voor 100 appartementen, waardoor bewoners structureel gebruikmaken van de parkeerplaats achter het gebouw. Deze parkeerplaats wordt ook gebruikt door bezoekers en personeel van het winkelcentrum en ambtenaren. De helft van het parkeerterrein is structureel bezet en er is in de zomerperiode sprake geweest van kamperen. Deze bestaande problemen en vormen van oneigenlijk gebruik zijn volgens reclamant niet meegenomen in het plan en de onderzoeken.
4. Verkeer, veiligheid en stankoverlast: toename van verkeer op de rotonde leidt tot meer geluid en uitlaatgassen (westenwind waait rechtstreeks op balkons en tuintjes). Daarnaast onveilige situaties door vrachtwagens die stilstaan op zebrapaden of nabij op- en afritten voor laden en lossen.

Reclamant concludeert dat het plan onvoldoende onderbouwd is, onvoldoende rekening houdt met de leefbaarheid van omwonenden en verzoekt het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 niet vast te stellen totdat meer duidelijkheid bestaat en in samenspraak met omwonenden oplossingen zijn uitgewerkt.

2.7 b Reactie zienswijze reclamant 7

De gemeente waardeert de zienswijze van reclamant 7 en erkent de zorgen over participatie, parkeren, verkeer/veiligheid, leefbaarheid en de positie van het BP-station. Deze punten worden hieronder concreet beargumenteerd.

1. Onvoldoende participatie en communicatie

Reclamant stelt dat bewoners slechts één keer zijn uitgenodigd voor een informatieavond en dat dit pas laat in het proces gebeurde.

Omwonenden zijn uitgenodigd via het gemeenteblad van de gemeente Castricum; de lokale krant De Castricummer. Via het prikbord in het winkelcentrum Geesterduin, via de projectpagina op de gemeentelijke website [Geesterduin 2.0: 215 woningen | Gemeente Castricum](#) en via de agenda op de meedenkwebsite. Daarnaast zijn de VvE's, persoonlijk per e-mail/brief uitgenodigd. Daarnaast konden omwonenden en belangstellenden hun mailadres achterlaten om geïnformeerd te blijven.

Het participatieproces is ingericht conform de eisen van de Omgevingswet (art. 3.1-3.3) en het gemeentelijke participatiebeleid: zorgvuldige organisatie, betrekken belanghebbenden, motiveringsplicht voor resultaten. Aan het begin van het participatietraject is de 'Participatieroute Geesterduin – naar ontwikkeling' opgesteld waarin omwonenden en belanghebbenden zijn geïnformeerd over de te doorlopen participatietraject. Het participatieniveau is hierin duidelijk omschreven: meeweten en meedenken. Omwonenden zijn betrokken via zeven inloopavonden (o.a. 28 september 2022, 1 februari 2023, 12 juli 2023, 27 maart 2024, 24 september 2024, 18 juni 2025 en 26 november 2025) en gerichte gesprekken met bewonersgroepen.

Uit het Participatieverslag (bijlage 2, p. 3-11) blijkt dat alle ingebrachte punten systematisch zijn verzameld, beoordeeld en waar mogelijk verwerkt. Niet alle suggesties konden worden overgenomen; dit is gemotiveerd in de motivering (par. 3.2 Evaluatie en opbrengsten en bijlage 2 Participatieverslag en de daarbij behorende bijlagen).

De Omgevingswet verplicht tot zorgvuldige participatie, maar kent geen recht op instemming of doorslaggevende invloed van omwonenden. Dat de VvE de mate van betrokkenheid als beperkt heeft ervaren, betekent niet dat het participatieproces onzorgvuldig of onrechtmatig is geweest.

2. Onduidelijkheid over het BP-station en bodemsanering

Reclamant vraagt zich af of het BP-station van BP is, wat de verkoop van de gronden en de kosten voor bodemsanering zijn, en waarom het plan al ter inzage is gelegd terwijl hierover nog geen duidelijkheid bestaat.

De positie van het motorbrandstoffenverkooppunt (eigendom, verkoop en eventuele sanering) is een privaatrechtelijke kwestie tussen de eigenaar (BP) en de initiatiefnemer/gemeente. Dit maakt geen onderdeel uit van de planologische beoordeling van het omgevingsplan.

De financiële en technische uitvoerbaarheid van het plan is op planniveau voldoende aannemelijk gemaakt in de motivering (hoofdstuk 7 Kostenverhaal en financiële uitvoerbaarheid en hoofdstuk 5 Gevolgen voor de fysieke leefomgeving, met name paragraaf 5.11 Bodem). Kosten voor eventuele sanering of verwerving maken onderdeel uit van de totale gebiedsontwikkeling en zijn meegenomen in de ramingen. De gronden zijn onafhankelijk getaxeerd.

De eigendomssituatie en de privaatrechtelijke onderhandelingen doen niet af aan de planologische aanvaardbaarheid van het plan en vormen geen belemmering voor het ter inzage leggen van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

3. Parkeren

Reclamant stelt dat het complex slechts 20 parkeerplaatsen heeft voor 100 appartementen, waardoor bewoners structureel gebruikmaken van de parkeerplaats achter het gebouw. Deze parkeerplaats wordt ook gebruikt door bezoekers en personeel van het winkelcentrum en ambtenaren. De helft van het parkeerterrein is structureel bezet en er is in de zomerperiode sprake geweest van kamperen. Deze bestaande problemen zijn volgens reclamant niet meegenomen in het plan en de onderzoeken.

De parkeersituatie is integraal onderzocht in de motivering (paragraaf 5.6.2 Parkeren) en bijlage 8 (Notitie auto en fietsparkeren). Het plan voorziet in een herinrichting en uitbreiding van de parkeervoorzieningen in het centrumgebied, waardoor zowel de nieuwe als de bestaande parkeerdruk beter wordt opgevangen. De parkeerbalans is berekend volgens de Nota Parkeernormen 2025 op basis van tellingen door een onafhankelijk bureau.

Het parkeerdek is primair bestemd voor de nieuwe woningen en bezoekers van het winkelcentrum en zal in de nachtelijke uren worden afgesloten om redenen van veiligheid en beheer.

Bestaand of oneigenlijk gebruik van parkeerplaatsen (zoals langdurig parkeren of kamperen) betreft een handavings- en beheervraagstuk via de Verordening Fysieke Leefomgeving Castricum 2024 en de Algemene Plaatselijke Verordening. Dit is geen planologisch aspect dat tot aanpassing van het omgevingsplan leidt.

4. Verkeer, veiligheid en stankoverlast

Reclamant maakt zich grote zorgen over de toename van verkeer op de rotonde, waardoor bewoners van de VvE Ambassadeur meer last zullen krijgen van geluid en stank. Door de overheersende westenwind komt deze hinder rechtstreeks op de balkons en tuintjes aan de achterzijde van het complex terecht. Reclamant vreest dat dit het gebruik van de balkons en het slapen aan de achterkant ernstig belemmert. Daarnaast wordt gewezen op onveilige situaties doordat vrachtwagens stilstaan op zebrapaden of voor op- en afritten om te laden en lossen.

De gemeente erkent dat de VvE Ambassadeur deze hinder aan de achterzijde van het complex als bijzonder belastend ervaart, zeker gezien de ligging direct bij de rotonde en de overheersende windrichting.

De verkeers- en milieueffecten zijn onderzocht in de motivering (paragraaf 5.6.3 Verkeer, paragraaf 5.7 Geluid en paragraaf 5.10 Luchtkwaliteit) en in de Mobiliteitstoets (bijlage 7) en Akoestisch onderzoek (bijlage 11). Uit deze onderzoeken blijkt dat de toename van verkeersbewegingen als gevolg van de herontwikkeling aanvaardbaar is en niet leidt tot een onaanvaardbare toename van geluid ten opzichte van de autonome situatie.

De bevoorrading van zowel de Vomar als de Albert Heijn is inpandig georganiseerd in twee afzonderlijke expeditiehoven (één aan de noordwestzijde bij de Vomar en één aan de oostzijde bij de Albert Heijn). Hiermee wordt de huidige overlast van uitpandig laden en lossen sterk beperkt.

Er blijft echter op een beperkt aantal locaties langs de Geesterduinweg (met name voor de kleinere winkels zoals de Toren en Blokker) nog sprake van uitpandig laden en lossen in de openbare ruimte. Dit wordt zoveel mogelijk geminimaliseerd. Omdat het winkelcentrum buiten de openingstijden is afgesloten, vindt er 's nachts geen of nauwelijks vrachtverkeer plaats voor bevoorrading.

Situaties waarbij vrachtwagens stilstaan op zebrapaden of op- en afritten betreffen primair handhaving en naleving van verkeersregels in de uitvoeringsfase. Dit is geen planologisch aspect dat in het omgevingsplan wordt geregeld. De zorgen van de VvE worden serieus genomen en worden betrokken bij de verdere uitwerking van het plan in de omgevingsvergunnings- en uitvoeringsfase. Op planniveau leidt de ontwikkeling niet tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat.

2.7 c Conclusie zienswijze reclamant 7

Gelet op het vorenstaande is het ontwerp-TAM-IMRO Geesterduin 2.0 zorgvuldig voorbereid als bedoeld in artikel 3:2 Awb, berust op een deugdelijke en kenbare motivering als bedoeld in artikel 3:46 Awb en is sprake van een evenwichtige belangenafweging als bedoeld in artikel 3:4, eerste en tweede lid, Awb.

De door reclamant 7 aangevoerde gronden zijn per onderwerp zorgvuldig beoordeeld:

1. Participatie
Het participatieproces is ingericht conform de eisen van de Omgevingswet (art. 3.1-3.3) en het gemeentelijk participatiebeleid. Omwonende zijn per e-mail/brief uitgenodigd en ingebrachte punten zijn systematisch verzameld en beantwoord (bijlage 2 Participatieverslag en de bijbehorende bijlagen). Het ontbreken van volledige overeenstemming maakt het proces niet onzorgvuldig.
2. Onduidelijkheid over het BP-station en bodemsanering
De positie van het motorbrandstoffenverkooppunt is een privaatrechtelijke kwestie. De financiële en technische uitvoerbaarheid van het plan is op planniveau voldoende aannemelijk gemaakt (hoofdstuk 7 Kostenverhaal en financiële uitvoerbaarheid en paragraaf 5.11 Bodem).
3. Parkeren
De parkeersituatie is integraal onderzocht en onderbouwd in paragraaf 5.6.2 Parkeren en bijlage 8 (Notitie auto en fietsparkeren). Het plan voorziet in uitbreiding en herinrichting van parkeervoorzieningen die zowel bestaande als toekomstige parkeerdruk opvangen. Bestaand oneigenlijk gebruik (zoals langdurig parkeren of kamperen) is een handhavingsvraagstuk en geen planologisch aspect.
4. Verkeer, veiligheid en stankoverlast
De verkeerskundige, geluid- en luchtkwaliteitseffecten zijn onderzocht in paragraaf 5.6.3 Verkeer, paragraaf 5.7 Geluid en paragraaf 5.10 Luchtkwaliteit en in de Mobiliteitstoets (bijlage 7). De toename van verkeer is aanvaardbaar, laden/lossen vindt waar mogelijk inpandig plaats. De ervaren overlast door westenwind en rotonde drukte is begrijpelijk, maar leidt op planniveau niet tot een zodanige aantasting van het woon- en leefklimaat dat het plan in zoverre niet aanvaardbaar is.

De zienswijze van reclamant 7 geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 en wordt ongegrond verklaard.

2.8. Reclamant 8, Z25 253806

Deze zienswijze is op 16 december ingediend en derhalve ontvankelijk.

2.8 a Samenvatting zienswijze reclamant 8

Reclamant 8 is omwonende en maakt bezwaar tegen het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0. Reclamant vreest directe gevolgen voor het woon- en leefklimaat en de waarde van zijn woning bij uitvoering van het plan.

Reclamant voert inhoudelijk aan dat:

1. Kap van beeldbepalende bomen en verharding terrein
Voor het complex staan zeven redelijk oude, beeldbepalende bomen. Volgens het plan worden hiervan drie gekapt (het plan spreekt van twee, maar reclamant telt er drie). Het terrein waarop zij staan wordt geasfalteerd. Dit verminkt volgens reclamant het aanzien van het complex, tast het woongenot aan en verlaagt de waarde van de woning.
2. Geluid, stank en uitlaatgassen van vrachtwagens bij de keerlus
Het geasfalteerde terrein wordt gebruikt als keerlus en parkeerplaats voor vrachtwagens. Dit ligt pal naast de tuintjes en vlak onder de balkons. Door de ligging van de keerlus komen de uitlaten van de vrachtwagens aan de kant van de woningen. De uitlaatgassen (dieselwalmen) waaien rechtstreeks naar de woningen toe. Dit is zeer onaangenaam bij gebruik van het balkon en ongezond; de gassen dringen bovendien de woning binnen.

3. *Extra kap van negen leibomen*

Naast de drie bomen voor het complex worden ook nog eens negen leibomen aan de kopse kant van het complex gekapt, in totaal dus twaalf beeldbepalende bomen. Reclamant vindt dit onnodig als de keerlus voor vrachtwagens anders wordt gesitueerd.

4. Parkeerdruk en parkeernormen

Het complex heeft slechts circa 20 parkeerplaatsen voor 100 appartementen. Reclamant verwijst naar het parkeeronderzoek van Stienstra d.d. juli 2023, waaruit blijkt dat er op dat moment geen overcapaciteit is. Voor de geplande 215 woningen moeten de geldende parkeernormen daarom volledig worden aangevuld. De opmerking van Kennemer Wonen dat bij sociale woningbouw minder parkeerplaatsen nodig zijn, wordt niet verder onderbouwd. Ook het STOMP-principe (dat volgens reclamant alleen voor stedelijke gebieden geldt) is onvoldoende onderbouwd voor Castricum als landelijke gemeente, waar autobezit hoger ligt. Daarnaast wordt het parkeerdek in de nachtelijke uren afgesloten, waardoor die plaatsen niet beschikbaar zijn voor (toekomstige) bewoners.

5. Elektrische deelauto's en rechtsgelijkheid

In het plan wordt gesproken over elektrische deelauto's, analoog aan het gebruik bij Het Eerste Kwartier. Reclamant stelt dat dan de juiste verhouding moet worden toegepast (1 deelauto per 8 woningen), wat neerkomt op 27 deelauto's voor 215 woningen. Daarnaast moeten toekomstige bewoners van Geesterduin akkoord gaan met dezelfde boeteregeling als bij Het Eerste Kwartier, anders ontstaat rechtsongelijkheid.

Reclamant maakt bezwaar tegen de vaststelling van het plan en vraagt om oplossingen in samenspraak met omwonenden.

2.8 b Reactie zienswijze reclamant 8

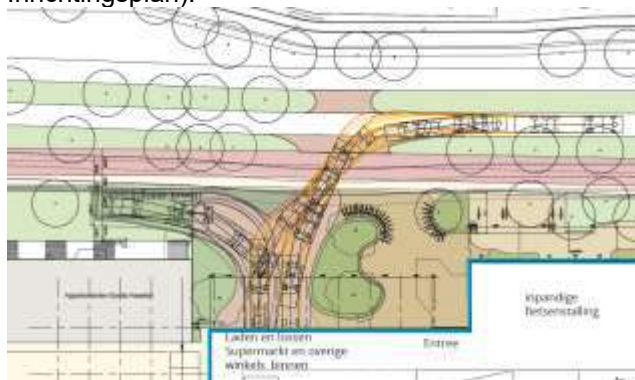
De gemeente waardeert de zienswijze van reclamant 8 en erkent de zorgen over bomen, leefbaarheid, verkeershinder, parkeren en rechtsgelijkheid. Deze punten worden hieronder concreet beargumenteerd.

1. *Kap van beeldbepalende bomen en verharding terrein*

Reclamaant stelt dat voor het appartementencomplex Het Eerste Kwartier zeven redelijk oude, beeldbepalende bomen staan, waarvan er volgens het plan drie (het plan spreekt van twee) worden gekapt. Het terrein zou worden geasfalteerd, waardoor het aanzien van het complex wordt verminkt, het woongenot wordt aangetast en de waarde van de woning daalt.

De gemeente erkent dat de beeldbepalende bomen een belangrijke bijdrage leveren aan het huidige straatbeeld en dat hun mogelijke kap een gevoelig punt is voor de bewoners van Het Eerste Kwartier. Volgens de stukken die ter inzage hebben gelegen (bijlage 2 Participatieverslag en de bijbehorende bijlagen) gaat de aanleg van de keerlus ten koste van maximaal twee bomen.

Het plan voorziet niet in asfaltering van het terrein, maar in de aanleg van grasbeton tegels. Dit is duidelijk zichtbaar op de hieronder ingezoomde detailtekening van het inrichtingsplan (bijlage 3 van de regels, Inrichtingsplan).



Figuur 2 ingezoomde detail bijlage 3 regels Inrichtingsplan

Grasbeton tegels zijn bewust gekozen omdat het terrein functioneel moet dienen als manoeuvre- en keerzone voor vrachtwagens naar de inpandige expeditiehoven, terwijl tegelijkertijd een groenere uitstraling en betere waterinfiltratie behouden blijven.

De kap van bomen is expliciet afgewogen in het participatieproces en het inrichtingsplan. Deze bomen staan op de locatie van de benodigde keerlus. De afweging heeft geleid tot de keuze voor grasbeton in plaats van

volledig gesloten verharding, juist om de negatieve impact op het straatbeeld zoveel mogelijk te beperken. Het plan levert tegelijkertijd een aanzienlijke kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte op (betere inrichting, fysieke barrières en duidelijke scheiding tussen voetgangers/fietsers en vrachtverkeer) zie hiervoor bijlage 2 Participatieverslag en de daarbij behorende bijlagen. De kap van bomen zal in de volgende fase zoveel mogelijk geprobeerd te voorkomen en alleen plaatsvinden indien dit noodzakelijk is, waarbij eerst wordt bezien of behoud of verplaatsing mogelijk is

Het omgevingsplan (ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0) heeft een specifieke rol: het stelt het planologische kader vast. Dat betekent dat het de grote lijnen regelt, zoals welke functies waar mogelijk zijn (woningen, winkels, parkeren, openbare ruimte), welke bouwhoogtes gelden en welke algemene regels van toepassing zijn. Het omgevingsplan is geen bouwplan en bevat daarom geen gedetailleerde beplantingsplan. Dat is ook niet de bedoeling van een omgevingsplan. Dat volgt in de volgende fase bij de omgevingsvergunning.

De zorgen over woongenot en woningwaarde worden serieus genomen. Op planniveau is deze ingreep echter noodzakelijk voor een veilige en functionele bevoorrading en leidt het niet tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat.

2. Geluid, stank en uitlaatgassen van vrachtwagens bij de keerlus

Reclamant stelt dat het geasfalteerde terrein als keerlus en parkeerplaats voor vrachtwagens wordt gebruikt, pal naast de tuintjes en vlak onder de balkons. Door de ligging van de keerlus komen de uitlaten van de vrachtwagens aan de kant van de woningen, waardoor dieselwalmen rechtstreeks naar de woningen waaien. Dit zou zeer onaangenaam en ongezond zijn bij balkongebruik en zou zelfs de woning binnendringen.

De bevoorrading van zowel de Vomar als de Albert Heijn is inpandig georganiseerd in twee afzonderlijke expeditiehoven. Hiermee wordt de huidige overlast van uitpandig laden en lossen op het plein en in de openbare ruimte opgelost. Dit is een duidelijke verbetering ten opzichte van de huidige situatie, waarin laden en lossen grotendeels in de buitenlucht plaatsvindt.

De manoeuvres van de vrachtwagens vinden plaats in een speciaal daarvoor aangewezen manoeuvre- en doorrijzone aan de Soomerwegh kant. Dit is géén stilstaan situatie of parkeerplaats voor vrachtwagens, maar een route waar vrachtwagens manoeuvreren en daarna weer vooruit kunnen weggrijden richting het inpandige expeditiehof. Deze manoeuvrezone is fysiek gescheiden van het openbare Westplein en de dichtstbijzijnde woningen door een groenbuffer, een haag en barrières. Bovendien is bewust gekozen voor het rechter expeditiehof (het verst van de bestaande woningen) om overlast zoveel mogelijk te beperken.

Geluid is onderzocht in bijlage 11 Akoestisch onderzoek. Dit onderzoek richt zich primair op de nieuw te bouwen woningen, maar toont aan dat voldaan wordt aan de grenswaarden uit het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). Het is aannemelijk dat ook ter plaatse van de bestaande woningen aan de normen wordt voldaan. Piekgeluiden tijdens de dagperiode zijn uitgezonderd van toetsing. Laden en lossen vindt alleen overdag plaats; na sluiting van het winkelcentrum is laden en lossen niet mogelijk.

De zorgen over geluid, stank en woongenot worden serieus genomen. Op planniveau leidt deze ingreep niet tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat. Eventuele resterende hinder wordt in de omgevingsvergunnings-, uitvoerings- en monitoringsfase verder uitgewerkt (bijvoorbeeld door aanvullende barrières, werken met tijdenvensters of groen als geluidsbuffer).

3. Extra kap van negen leibomen

Reclamant stelt dat naast de drie bomen voor het complex ook nog eens negen leibomen aan de kopse kant van het complex worden gekapt, in totaal dus twaalf beeldbepalende bomen. Reclamant vindt dit onnodig als de keerlus voor vrachtwagens anders zou worden gesitueerd.

De gemeente erkent dat de leibomen een belangrijke bijdrage leveren aan het groene straatbeeld en dat het mogelijke verlies van groen gevoelig ligt bij de bewoners van Het Eerste Kwartier. In de volgende fase bij het uitwerken van de stukken voor de omgevingsvergunning zal een gedetailleerde inrichtingsplan worden opgesteld. Hieruit zal naar voren komen wat er wordt aangeplant en wat er veranderd ten opzichte van de huidige situatie. Het uitgangspunt zal hierbij zijn dat de kap van bomen zoveel mogelijk zal worden geprobeerd te voorkomen, en alleen plaatsvinden indien dit noodzakelijk is, waarbij eerst wordt bezien of behoud of verplaatsing mogelijk is.

Het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan geeft alleen de hoofdlijnen van het plan weer de verdere detaillering en uitwerking vindt plaats in de volgende fases. Eventuele groencompensatie en de definitieve

detaillering van het groenplan worden verder uitgewerkt in de omgevingsvergunningsfase. De zorgen over het verlies van groen worden serieus genomen. Op planniveau leidt deze ingreep echter niet tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat.

4. Parkeerdruk en parkeernormen

Reclamant stelt dat het appartementencomplex Het Eerste Kwartier slechts circa 20 parkeerplaatsen heeft voor 100 appartementen, waardoor bewoners structureel gebruikmaken van de parkeerplaats achter het gebouw. Reclamant verwijst naar het parkeeronderzoek van Stienstra d.d. juli 2023 waaruit zou blijken dat er op dat moment geen overcapaciteit is. Voor de geplande 215 woningen zouden de geldende parkeernormen daarom volledig moeten worden aangevuld. De opmerking van Kennemer Wonen over minder parkeerplaatsen bij sociale woningbouw zou onvoldoende onderbouwd zijn. Ook het STOMP-principe zou alleen voor stedelijke gebieden gelden en niet voor het landelijke Castricum. Daarnaast zou het parkeerdek 's nachts worden afgesloten, waardoor die plaatsen niet beschikbaar zijn voor toekomstige bewoners.

De gemeente erkent dat de parkeerdruk in en rond het centrumgebied, en specifiek voor de bewoners van Het Eerste Kwartier, een reëel en gevoelig punt is. De bestaande parkeersituatie is dan ook expliciet meegenomen in de onderzoeken.

De parkeersituatie en de toekomstige parkeerbehoefte zijn integraal en actueel onderzocht in paragraaf 5.6.2 Parkeren van de motivering en in bijlage 8 Notitie auto en fietsparkeren. Het plan voorziet in een herinrichting en uitbreiding van de parkeervoorzieningen in het centrumgebied, waaronder een groter parkeerdek. De parkeerbalans is berekend volgens de Nota Parkeernormen 2025 op basis van actuele CROW-kencijfers en tellingen door een onafhankelijk bureau. Hierbij is rekening gehouden met de bestaande parkeerdruk.

Castricum is inderdaad een landelijke gemeente met een relatief hoog autobezit in het buitengebied. Geesterduin zelf wordt echter aangemerkt als schil-centrumlocatie met goede bereikbaarheid per fiets en openbaar vervoer en een hoge mate van functiemenging. Daarom wordt hier het STOMP-/NSTOMP-principe toegepast, conform het gemeentelijk beleid voor centrumgebieden in de Nota Parkeernormen 2025. De normen voor sociale woningbouw die de gemeente hanteert zijn afkomstig uit wetenschappelijk data van het CROW, deze cijfers zijn verwerkt in de Nota Parkeernormen 2025.

Het parkeerdek is primair bestemd voor de nieuwe woningen en bezoekers van het winkelcentrum. Eigenaren van de nieuwe woningen krijgen toegang tot het parkeerdek, ook wanneer dit in de nachtelijke uren wordt afgesloten om redenen van veiligheid en beheer.

Bestaand of oneigenlijk gebruik van parkeerplaatsen is een handhavings- en beheervraagstuk via de Verordening Fysieke Leefomgeving Castricum 2024 en de Algemene Plaatselijke Verordening. Dit is geen planologisch aspect dat tot aanpassing van het omgevingsplan leidt.

In de planregels van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 is expliciet bepaald dat parkeren moet voldoen aan de Nota Parkeernormen 2025. De zorgen over parkeerdruk worden serieus genomen. Op planniveau is de parkeeroplossing echter aanvaardbaar en voldoet zij aan de geldende gemeentelijke normen. Eventuele resterende knelpunten in de uitvoering kunnen in de verdere uitwerkings- en omgevingsvergunningsfase, inclusief de monitoring- en nazorgfase, nader worden uitgewerkt.

5. Elektrische deelauto's en rechtsgelijkheid

Reclamant stelt dat in het plan gesproken wordt over elektrische deelauto's, analoog aan het gebruik bij Het Eerste Kwartier. Volgens reclamant moet dan de verhouding 1 deelauto per 8 woningen worden toegepast (27 deelauto's voor 215 woningen). Daarnaast moeten toekomstige bewoners van Geesterduin akkoord gaan met dezelfde boeteregeling als bij Het Eerste Kwartier, anders ontstaat rechtsongelijkheid.

De gemeente erkent dat de wijze waarop deelmobiliteit wordt toegepast en de eventuele gevolgen voor parkeren een relevant aandachtspunt zijn voor de bewoners van Het Eerste Kwartier. In de parkeeronderbouwing (motivering paragraaf 5.6.2 Parkeren en bijlage 8 Notitie auto en fietsparkeren) wordt deelmobiliteit (waaronder elektrische deelauto's) inderdaad genoemd als aanvullende mobiliteitsmaatregel. Dit past binnen de mobiliteitscorrectie die is toegepast om de parkeerbehoefte te beperken.

De mobiliteitscorrectie met deelauto's voldoet aan de Nota Parkeernormen 2025. Daarbij is rekening gehouden met een ruimtelijke reservering voor het geval in de monitoring- en nazorgfase blijkt dat het concept deelmobiliteit onvoldoende effect heeft op het autobezit en de parkeerdruk hoger uitvalt dan voorzien. Indien dat het geval is, kunnen op de aangewezen reserveringslocaties extra parkeerplaatsen worden aangelegd.

De exacte invulling (het precieze aantal deelauto's, de verhouding 1:8 en eventuele boeteregeling) is echter geen onderdeel van het omgevingsplan zelf. Dit zijn privaatrechtelijke en uitvoeringsmatige afspraken die in de omgevingsvergunningsfase en het parkeerbeheerplan nader worden uitgewerkt door de initiatiefnemer en de toekomstige bewoners/VvE's.

De boeteregeling die geldt voor bewoners van Het Eerste Kwartier is een privaatrechtelijke afspraak binnen die specifieke VvE. Het omgevingsplan legt geen dergelijke regeling op aan de toekomstige bewoners van de nieuwe woningen. Het plan behandelt bestaande en nieuwe bewoners op dezelfde planologische basis (parkeernormen en mobiliteitsbeleid volgens de Nota Parkeernormen 2025). Er is derhalve geen sprake van rechtsongelijkheid in de zin van het omgevingsplan.

De zorgen van reclamant over een consistente en eerlijke toepassing van deelmobiliteit worden serieus genomen. Op planniveau vormt dit punt geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

2.8 c Conclusie zienswijze reclamant 8

Gelet op het vorenstaande is het ontwerp-TAM-IMRO Geesterduin 2.0 zorgvuldig voorbereid als bedoeld in artikel 3:2 Awb, berust op een deugdelijke en kenbare motivering als bedoeld in artikel 3:46 Awb en is sprake van een evenwichtige belangenafweging als bedoeld in artikel 3:4, eerste en tweede lid, Awb.

De door reclamant 8 aangevoerde gronden zijn per onderwerp zorgvuldig beoordeeld:

1. Kap van beeldbepalende bomen en verharding terrein
De kap is beperkt tot maximaal twee bomen ten behoeve van de manoeuvre- en keerzone. Het terrein krijgt grasbeton tegels geen asfalt (bijlage 3, van de regels, Inrichtingsplan en bijlage 2 Participatieverslag en de bijbehorende bijlagen). Dit leidt niet tot een onaanvaardbare aantasting van het straatbeeld of woongenot.
2. Geluid, stank en uitlaatgassen van vrachtwagens bij de keerlus
De bevoorrading is inpandig georganiseerd in twee expeditiehoven. De manoeuvrezone is een doorrijzone en geen parkeer- of stilstaansituatie. Het plan voldoet aan de wettelijke normen voor geluid en luchtkwaliteit (bijlage 11 Akoestisch onderzoek en paragraaf 5.7 en 5.10 motivering). Op planniveau leidt deze ingreep niet tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat.
3. Extra kap van negen leibomen
In de ter inzage gelegde stukken is geen kap van negen extra leibomen aan de kopse kant opgenomen. Dit is verdere detaillering en volgt in de volgende fase bij de omgevingsvergunning. Bij de verdere uitwerking geldt als uitgangspunt dat het kappen van bomen zoveel mogelijk wordt voorkomen. In eerste instantie wordt onderzocht welke maatregelen noodzakelijk zijn, waarbij behoud van bestaande bomen voorop staat en, waar mogelijk, verplaatsing wordt toegepast voordat tot kap wordt overgegaan.
4. Parkeerdruk en parkeernormen
De parkeersituatie is integraal onderzocht en voldoet aan de Nota Parkeernormen 2025 (paragraaf 5.6.2 Parkeren en bijlage 8 Notitie auto en fietsparkeren). Bovendien borgen de planregels dat voldaan moet worden aan de Nota Parkeernormen 2025. Geesterduin is een centrumlocatie waar het STOMP-principe wordt toegepast. Bestaande parkeerdruk is meegenomen. Nachtelijke afsluiting van het parkeerdek is een uitvoeringsmaatregel.
5. Elektrische deelauto's en rechtsgelijkheid
Deelmobiliteit wordt als mobiliteitscorrectie toegepast conform de Nota Parkeernormen 2025, inclusief een ruimtelijke reservering voor monitoring en nazorg. De exacte invulling en eventuele boeteregeling zijn privaatrechtelijk en worden in de uitvoeringsfase nader uitgewerkt. Het omgevingsplan legt geen ongelijke behandeling op.

De zienswijze van reclamant 8 geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 en wordt ongegrond verklaard.

2.9. Reclamant 9, Z25 253600

Deze zienswijze is op 16 december 2025 ingediend en derhalve ontvankelijk.

2.9 a Samenvatting zienswijze reclamant 9

Reclamant 9 is een omwonende en daarbij direct belanghebbende bij het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0, gelet op de nabijheid van blok D, de Geesterduinweg en de beoogde ontsluiting van het parkeerdek. Reclamant maakt bezwaar tegen het plan en vreest een ernstige aantasting van het woon- en leefklimaat door geluid, verkeer, luchtverontreiniging en trillingen.

Reclamant voert inhoudelijk aan dat:

1. Lawaaioverlast door los- en laadplekken
Reclamant ervaart (verwachte) lawaaioverlast door de los- en laadplekken ten behoeve van winkels aan de Geesterduinweg (o.a. Bakker Bart, van Haren en Ter Stal).
2. Zware verkeersoverlast op de Geesterduinweg
Reclamant verwacht zware verkeersoverlast op de Geesterduinweg, met veel galmende geluiden als gevolg van de toename van verkeer.
3. In- en uitrit parkeerdek nabij bestaande woningen ("knooppunt Hoevelaken")
De in-/uitrit van het parkeerdek is geprojecteerd bij de Geesterduinweg (nabij Blokter), in de achtertuin van de burens. Reclamant verwacht overlast van stank, geluid, uitlaatgassen, optrekkend verkeer en verkeerscongestie. Reclamant deelt de mening van zijn buurman over de onvoldoende onderbouwing in het Goudappel-rapport.
4. Onvoldoende onderbouwing verkeer en bereikbaarheid (hoofdstuk 5.6)
In het ontwerpbesluit ontbreekt een passage over de bevoorrading aan de Geesterduinweg (alleen aandacht voor het Eerste Kwartier). Reclamant mist concrete verkeersgegevens (aantal vrachtwagens per dag, tijdstippen, geluidspieken) en een analyse van de effecten op geluid, trillingen, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid en woongenot voor direct omwonenden. Er is geen woon- of leefbaarheidsanalyse gedaan.
5. Geluid wegen & activiteiten (paragraaf 5.7)
Reclamant kritiseert dat alleen de sterke punten worden beschreven (akoestisch onderzoek, grenswaarde niet overschreden, aandacht voor geluidluwe gevel). De zwakke punten en risico's worden niet belicht: overschrijding van de standaardwaarde op 9 van de 11 bouwblokken, geen garantie voor een geluidluwe gevel, geen concrete beoordeling van cumulatie (verkeer + parkeerdek + bevoorrading + horeca, vooral piekgeluiden), geen effectanalyse op bestaande woonstraten (Soomerwegh / Geesterduinweg) en het accepteren van structureel hogere geluidbelastingen. Reclamant wijst erop dat langdurige blootstelling boven 55 dB gezondheidsrisico's met zich meebrengt (WHO 2018).
6. Trillingen (paragraaf 5.8)
Reclamant vindt de conclusie "er zijn geen bronnen, dus er is geen risico" te snel getrokken. De bevoorrading met zware vrachtwagens (o.a. AH/Vomar) en de toename van verkeer + inrit parkeerdek worden niet meegenomen als potentiële trillingbron, met name bij nachtelijk verkeer. Reclamant verzoekt om een toetsing tijdens nachtelijke bevoorrading en verkeersdynamiek rond piekuren.

Reclamant maakt bezwaar tegen de vaststelling van het plan en verzoekt om nadere onderzoeken en aanpassingen.

2.9 b Reactie zienswijze reclamant 9

De gemeente waardeert de zienswijze van reclamant 9 en erkent de zorgen over geluid, verkeer, luchtverontreiniging en trillingen. Deze punten worden hieronder per onderwerp concreet beargumenteerd.

1. Lawaaioverlast door los- en laadplekken

Reclamant ervaart (verwachte) lawaaioverlast door de los- en laadplekken ten behoeve van winkels aan de Geesterduinweg (o.a. Bakker Bart, van Haren en Ter Stal).

De gemeente erkent dat lawaaioverlast van bevoorrading voor direct omwonenden aan de Geesterduinweg een relevant en gevoelig punt is.

De bevoorrading van de winkels aan de Geesterduinweg is waar mogelijk inpandig georganiseerd. Concreet betreft dit twee afzonderlijke expeditiehoven: één aan de noordwestzijde bij de Vomar en één aan de oostzijde bij de Albert Heijn. Hiermee wordt de huidige overlast van uitpandig laden en lossen sterk beperkt. Voor enkele kleinere winkels aan de Geesterduinweg (o.a. Bakker Bart, van Haren en Ter Stal) blijft laden en lossen op beperkte schaal in de openbare ruimte mogelijk. Dit wordt zoveel mogelijk geminimaliseerd.

De akoestische effecten van het laden en lossen zijn onderzocht in bijlage 11 Akoestisch onderzoek en paragraaf 5.7 Geluid van de motivering. Dit onderzoek richt zich primair op de nieuw te bouwen woningen, maar toont aan dat voldaan wordt aan de grenswaarden uit het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). Gelet op de resultaten is het aannemelijk dat ook ter plaatse van de bestaande woningen aan de normen wordt voldaan.

Ten aanzien van geluid door activiteiten wordt getoetst aan de waarden uit de bruidsschat zoals opgenomen in hoofdstuk 22 van het tijdelijke omgevingsplan van de gemeente Castricum. Piekgeluiden vanwege laden en lossen tijdens de dag periode zijn uitgezonderd van toetsing. Laden en lossen vindt alleen overdag plaats; na sluiting van het winkelcentrum is laden en lossen niet mogelijk. Op planniveau leidt dit aspect niet tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat.

De zorgen van reclamant worden serieus genomen. Wij blijven in gesprek tijdens de monitoring- en nazorgfase van het project. Indien er onverhoopt toch structurele hinder ontstaat, zal worden bezien wat de meest geschikte oplossing zou kunnen zijn.

2. Zware verkeersoverlast op de Geesterduinweg

Reclamant verwacht zware verkeersoverlast op de Geesterduinweg, met veel galmende geluiden als gevolg van de toename van verkeer.

De gemeente erkent dat de Geesterduinweg een belangrijke ontsluitingsweg is en dat bewoners van de Molenweide een toename van verkeer en daarmee samenhangende geluiden (inclusief galm door reflectie) als hinderlijk kunnen ervaren.

De verkeerskundige effecten van de herontwikkeling, inclusief de toename van verkeer op de Geesterduinweg, zijn uitgebreid onderzocht in paragraaf 5.6.3 Verkeer van de motivering en in bijlage 7 Mobiliteitstoets. Uit deze onderzoeken blijkt dat de totale verkeersgeneratie door de 215 woningen en de uitbreiding van het winkelcentrum aanvaardbaar is voor een centrumlocatie. De nieuwe verkeersstructuur zorgt voor een betere spreiding van stromen en een veiligere en efficiëntere afwikkeling dan de huidige situatie.

De akoestische effecten, waaronder mogelijke galmende geluiden door reflectie van nieuwe bebouwing, zijn onderzocht in bijlage 11 Akoestisch onderzoek. Hierbij is de omliggende bebouwing gemodelleerd. Hoewel het onderzoek zich primair richt op de geluidsbelasting ter plaatse van de nieuw te bouwen woningen zoals wettelijk bepaald, blijkt uit het onderzoek dat de indirecte effecten van de verkeerstoename niet leiden tot onaanvaardbare hinder voor de omgeving.

Het plan voldoet aan de wettelijke geluidsnormen. Op planniveau leidt deze toename van verkeer niet tot een onaanvaardbare verkeerssituatie of geluidhinder. De zorgen van reclamant worden serieus genomen. De gemeente blijft in gesprek tijdens de monitoring- en nazorgfase van het project. Indien er onverhoopt toch structurele hinder ontstaat, zal worden bezien wat de meest geschikte oplossing zou kunnen zijn.

3. In- en uitrit parkeerdek nabij bestaande woningen ("knooppunt Hoevelaken")

Reclamant stelt dat de in-/uitrit van het parkeerdek is geprojecteerd bij de Geesterduinweg (nabij Blokker), in de achtertuin van de burens. Reclamant verwacht overlast van stank, geluid, uitlaatgassen, optrekkend verkeer en verkeerscongestie. Reclamant deelt de mening van zijn buurman over de onvoldoende onderbouwing in het Goudappel-rapport.

De gemeente erkent dat de situering van de in- en uitrit van het parkeerdek nabij bestaande woningen een gevoelig punt is en dat bewoners overlast vrezen van uitlaatgassen, geluid en optrekkend verkeer.

De gemeente merkt op dat de Goudappel notitie een gerichte notitie is in opdracht van de ontwikkelaar. Deze notitie richt zich specifiek op de lokale gevolgen van de wijziging van de ontsluitingsstructuur van het maaiveld parkeren en het parkeerdek ter hoogte van de Molenweide/Geesterduinweg. Zij maakt deel uit van de participatiefase en is niet bedoeld als volledige, gebiedsbrede verkeerskundige onderbouwing van het gehele plan. De notitie verwijst zelf meerdere malen naar de Mobiliteitstoets van Rho Adviseurs als bredere onderbouwing en gebruikt deze als uitgangspunt voor de lokale berekeningen. De notitie bevestigt daarmee juist dat de bredere verkeerskundige effecten reeds in bijlage 7 zijn onderzocht. Daarnaast behoorde deze notitie ook niet tot de stukken die officieel ter inzage hebben gelegen bij het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 en waarop een zienswijze kon worden ingediend.

Het parkeerdek is primair bestemd voor de nieuwe woningen en bezoekers van het winkelcentrum en zal in de nachtelijke uren worden afgesloten om redenen van veiligheid en beheer. Eigenaren van de nieuwe woningen behouden toegang tot het parkeerdek, ook na sluiting van het winkelcentrum. De locatie en inrichting

van de in- en uitrit van het parkeerdek zijn als uitgangspunt in de actuele verkeerskundige onderbouwing van het plan, te weten bijlage 7 Mobiliteitstoets. Dit is de volledige en actuele verkeerskundige beoordeling die ter inzage heeft gelegen bij het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

In bijlage 7 Mobiliteitstoets is de gekozen situering van de in- en uitrit bij de Geesterduinweg als uitgangspunt gehanteerd voor de verkeersbeoordeling. Geconcludeerd is dat de verkeersafwikkeling niet tot knelpunten leidt. De effecten op geluid, luchtkwaliteit en verkeersafwikkeling zijn beoordeeld en leiden op planniveau niet tot een onaanvaardbare situatie.

De zorgen van reclamant worden serieus genomen. De gemeente blijft in gesprek tijdens de monitoring- en nazorgfase van het project. Indien er onverhoopt toch structurele hinder ontstaat, zal worden bezien wat de meest geschikte oplossing zou kunnen zijn. Op planniveau is de situering van de in- en uitrit aanvaardbaar en vormt zij geen grond voor aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

4. Onvoldoende onderbouwing verkeer en bereikbaarheid (hoofdstuk 5.6)

Reclamant mist in het ontwerpbesluit een duidelijke passage over de bevoorrading aan de Geesterduinweg (alleen het Eerste Kwartier wordt volgens hem behandeld). Hij mist concrete verkeersgegevens zoals het aantal vrachtwagens per dag, de tijdstippen en geluidspieken, en een analyse van de effecten op geluid, trillingen, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid en woongenot voor de direct omwonenden. Ook is er volgens reclamant geen woon- of leefbaarheidsanalyse uitgevoerd.

De gemeente erkent dat de zorgen van reclamant over de bevoorrading en de leefbaarheid aan de Geesterduinweg reëel en begrijpelijk zijn.

De bevoorrading aan de Geesterduinweg is waar mogelijk inpandig georganiseerd in twee afzonderlijke expeditiehoven: één aan de noordwestzijde bij de Vomar en één aan de oostzijde bij de Albert Heijn. Hiermee wordt de huidige overlast van uitpandig laden en lossen sterk beperkt. Voor enkele kleinere winkels aan de Geesterduinweg (o.a. Bakker Bart, van Haren en Ter Stal) blijft laden en lossen op beperkte schaal in de openbare ruimte mogelijk. Dit wordt zoveel mogelijk geminimaliseerd.

De verkeerskundige gevolgen van de hele herontwikkeling, en het verkeer op de Geesterduinweg, zijn integraal onderzocht in paragraaf 5.6.3 Verkeer van de motivering en in bijlage 7 Mobiliteitstoets.

De effecten op geluid, trillingen, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid en woongenot zijn beoordeeld in hoofdstuk 5 van de motivering (paragraaf 5.7 Geluid, paragraaf 5.8 Trillingen en paragraaf 5.10 Luchtkwaliteit) en in bijlage 11 Akoestisch onderzoek. In dit onderzoek zijn de cumulatieve effecten van verkeer en bevoorrading beoordeeld. In de onderzoeken komen ook de indirecte effecten van de verkeersaantrekkende werking aan bod. Hoewel het akoestisch onderzoek zich primair richt op de nieuw te bouwen woningen, is de geluidstoename voor deze woningen in algemene zin acceptabel bevonden. Daarnaast is het laden en lossen in het akoestisch onderzoek (bijlage 11) onderzocht. Ook hier richt het onderzoek zich primair op de bestaande woningen. Er wordt ter plaatse van de nieuwe woningen voldaan aan de norm. Gelet daarop is het aannemelijk dat ook ter plaatse van de bestaande woningen aan de normen van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) wordt voldaan.

Er bestaat geen wettelijke verplichting om op planniveau specifiek onderzoek uit te voeren naar trillingen veroorzaakt door verkeer en vrachtwagenmanoeuvres in de gebruiksfase. Een afzonderlijke, losse "woon- of leefbaarheidsanalyse" is op planniveau eveneens geen wettelijke vereiste. De gevolgen voor de fysieke leefomgeving zijn integraal getoetst via de genoemde onderzoeken die ter inzage hebben gelegen.

De zorgen van reclamant worden serieus genomen. De gemeente blijft in gesprek tijdens de monitoring- en nazorgfase van het project. Indien er onverhoopt toch structurele hinder ontstaat, zal worden bezien wat de meest geschikte oplossing zou kunnen zijn. Op planniveau is de onderbouwing voldoende en leidt het plan niet tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat.

5. Geluid wegen & activiteiten (paragraaf 5.7)

Reclamant kritiseert dat in paragraaf 5.7 alleen de sterke punten worden beschreven (akoestisch onderzoek uitgevoerd, grenswaarde niet overschreden, aandacht voor geluidluwe gevel). Hij mist een belichting van de zwakke punten en risico's: overschrijding van de standaardwaarde op 9 van de 11 bouwblokken, geen garantie voor een geluidluwe gevel, geen concrete beoordeling van cumulatie (verkeer + parkeerdek + bevoorrading + horeca, vooral piekgeluiden), geen effectanalyse op bestaande woonstraten (Soomerwegh / Geesterduinweg) en het accepteren van structureel hogere geluidbelastingen. Reclamant wijst op gezondheidsrisico's bij langdurige blootstelling boven 55 dB (WHO 2018).

De gemeente erkent dat reclamant een gedetailleerde en kritische analyse maakt van de geluidsparagraaf en dat de zorgen over cumulatieve geluidhinder en leefbaarheid voor direct omwonenden reëel en begrijpelijk zijn.

In bijlage 11 Akoestisch onderzoek is een volledig akoestisch onderzoek uitgevoerd naar wegverkeerslawaai. Hierin zijn zowel de wettelijke grenswaarden als de standaardwaarden beoordeeld, alsmede de cumulatieve effecten van verkeer en bevoorrading. Het onderzoek is gebaseerd op de verkeersgeneratie uit de Mobiliteitstoets (bijlage 7).

De overschrijding van de standaardwaarde op 9 van de 11 bouwblokken wordt in het rapport expliciet benoemd. Het plan voldoet aan de wettelijke grenswaarden uit het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). Deze overschrijding wordt in de omgevingsvergunningsfase gecompenseerd door gevelmaatregelen en/of een geluidluwe indeling van de woningen. De geluidsbelasting is tevens opgenomen in de planregels van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0, waaraan in de omgevingsvergunningsfase expliciet wordt getoetst. Ten aanzien van geluid door activiteiten wordt getoetst aan de waarden uit de bruidsschat, die is opgenomen in hoofdstuk 22 van het tijdelijke deel van het omgevingsplan van de gemeente Castricum.

De WHO-norm van 55 dB is een gezondheidsrichtlijn en geen bindende wettelijke plannorm. Een separate leefbaarheidstoets bovenop de wettelijke toetsing is op planniveau niet vereist.

De zorgen van reclamant worden serieus genomen. Wij blijven in gesprek tijdens de monitoring- en nazorgfase van het project. Indien er onverhoopt toch structurele hinder ontstaat, zal worden bezien wat de meest geschikte oplossing zou kunnen zijn. Op planniveau voldoet het plan aan de wettelijke eisen en leidt het niet tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat.

6. Trillingen (paragraaf 5.8)

Reclamant vindt de conclusie "er zijn geen bronnen, dus er is geen risico" te snel getrokken. Hij wijst erop dat de bevoorrading met zware vrachtwagens (o.a. AH/Vomar) en de toename van verkeer + inrit parkeerdek niet zijn meegenomen als potentiële trillingbron, met name bij nachtelijk verkeer. Reclamant verzoekt om een toetsing tijdens nachtelijke bevoorrading en verkeersdynamiek rond piekuren.

De gemeente erkent dat trillingen door zwaar vrachtverkeer en de nieuwe in-/uitrit van het parkeerdek een relevant aandachtspunt kunnen zijn voor direct omwonenden.

Er bestaat geen wettelijke verplichting om op planniveau specifiek onderzoek uit te voeren naar trillingen door verkeer of vrachtverkeer. Een dergelijke beoordeling is op het niveau van het omgevingsplan niet vereist. Er vindt bovendien geen nachtelijke bevoorrading plaats; laden en lossen is alleen mogelijk tijdens de openingstijden van het winkelcentrum.

Eventuele nadere toetsing van trillingen met betrekking tot de bouwfase vindt plaats in de omgevingsvergunningsfase, waarbij de initiatiefnemer een trilling onderzoek moet indienen dat wordt getoetst door de Omgevingsdienst.

De zorgen van reclamant worden serieus genomen. Wij blijven in gesprek tijdens de monitoring- en nazorgfase van het project. Indien er onverhoopt toch structurele hinder ontstaat, zal worden bezien wat de meest geschikte oplossing zou kunnen zijn. Op planniveau leidt dit aspect niet tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat.

2.9 c Conclusie zienswijze reclamant 9

Gelet op het vorenstaande is het ontwerp-TAM-IMRO Geesterduin 2.0 zorgvuldig voorbereid als bedoeld in artikel 3:2 Awb, berust op een deugdelijke en kenbare motivering als bedoeld in artikel 3:46 Awb en is sprake van een evenwichtige belangenafweging als bedoeld in artikel 3:4, eerste en tweede lid, Awb.

De door reclamant 9 aangevoerde gronden zijn per onderwerp zorgvuldig beoordeeld:

1. Lawaaioverlast door los- en laadplekken

De bevoorrading is waar mogelijk in pandig georganiseerd in twee expeditiehoven. Voor enkele kleinere winkels blijft beperkt uitpandig laden en lossen mogelijk langs de Geesterduinweg. De akoestische effecten zijn onderzocht in bijlage 11 Akoestisch onderzoek en paragraaf 5.7 Geluid. Op planniveau leidt dit niet tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat.

2. Zware verkeersoverlast op de Geesterduinweg
De verkeersgeneratie en afwikkeling zijn onderzocht in paragraaf 5.6.3 Verkeer en bijlage 7 Mobiliteitstoets. De akoestische effecten, inclusief galm door reflectie, zijn beoordeeld in bijlage 11 Akoestisch onderzoek. De verkeerstoename is aanvaardbaar voor een schil-centrumlocatie en leidt niet tot een zodanige verslechtering dat sprake is van een onaanvaardbare verkeers- of geluidssituatie.
3. In- en uitrit parkeerdek nabij bestaande woningen ("knooppunt Hoevelaken")
De situering en effecten van de in- en uitrit zijn als uitgangspunt genomen in Bijlage 7 Mobiliteitstoets. Het Goudappel-rapport van 20 juli 2023 heeft niet ter inzage gelegen. De effecten op geluid en luchtkwaliteit zijn beoordeeld in hoofdstuk 5 en Bijlage 11 Akoestisch onderzoek. Hieruit blijkt dat het op planniveau niet leidt tot onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat.
4. Onvoldoende onderbouwing verkeer en bereikbaarheid (hoofdstuk 5.6)
De bevoorrading, verkeersgegevens en cumulatieve effecten zijn onderzocht in paragraaf 5.6.3 Verkeer, bijlage 7 Mobiliteitstoets en bijlage 11 Akoestisch onderzoek. Een afzonderlijke woon- of leefbaarheidsanalyse is op planniveau geen wettelijke vereiste. De gevolgen voor de fysieke leefomgeving zijn integraal getoetst en is op planniveau aanvaardbaar geacht.
5. Geluid wegen & activiteiten (paragraaf 5.7)
Het akoestisch onderzoek (bijlage 11) toetst aan de wettelijke grenswaarden uit het Bkl en heeft cumulatieve effecten meegenomen. Overschrijding van de standaardwaarde op 9 van de 11 bouwblokken wordt gecompenseerd in de omgevingsvergunningsfase door gevelmaatregelen en/of een geluidluwe indeling. Ten aanzien van activiteiten wordt getoetst aan de bruidsschat, hoofdstuk 22 van het tijdelijke deel van het omgevingsplan voor de gemeente Castricum. De WHO-norm van 55 dB is een richtlijn, geen wettelijke plannorm.
6. Trillingen (paragraaf 5.8)
Trillingen door verkeer of vrachtverkeer in de gebruiksfase zijn op planniveau niet wettelijk verplicht te onderzoeken. Eventuele nadere toetsing van trillingen in de bouwfase vindt plaats in de omgevingsvergunningsfase, waarbij de initiatiefnemer een trilling onderzoek moet indienen dat wordt getoetst door de Omgevingsdienst.

De zienswijze van reclamant 9 geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 en wordt ongegrond verklaard.

2.10. Reclamant 10, Z25 253817

Deze zienswijze is op 16 december 2025 ingediend en derhalve ontvankelijk.

2.10 a Samenvatting zienswijze reclamant 10

Reclamant 10 is een omwonende en daarmee direct belanghebbende en maakt bezwaar tegen het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

Reclamant voert inhoudelijk aan dat:

1. Omvang en massaliteit van de bebouwing
Reclamant vindt de voorziene bebouwing te massaal en in schril contrast met de woonhuizen in de omliggende wijken aan de west-, noord- en oostzijde van het winkelcentrum.
2. Onvoldoende participatie
Reclamant onderschrijft volledig de kanttekeningen van het Buurtcomité Regio Geesterhage, met name over het gebrek aan participatie van de omwonenden bij de totstandkoming van de bouwplannen.
3. Verslechtering van het uitzicht
Als bewoners van een huis aan de Molenweide met de achtertuin langs de Geesterduinweg verwachten reclamanten een kwalitatieve verslechtering van het uitzicht in de richting van het winkelcentrum.
4. Toename van geluidsoverlast verkeer op de Geesterduinweg
In de huidige situatie is bewust gekozen voor een inrit naar de parkeerplaats aan de Soomerwegh-kant en een uitrit naar de Soomerwegh om geluidsoverlast van uitrijdende en accelererende auto's op de Geesterduinweg te voorkomen. In het nieuwe plan komt de in- en uitgang van zowel het (uitgebreide) parkeerterrein als het parkeerdek aan de Geesterduinweg. Daardoor zal al dit verkeer over de Geesterduinweg worden geleid. Reclamant verwacht dat dit, versterkt door de omringende hoge bebouwing, leidt tot volstrekt onacceptabele geluidsoverlast voor de aangrenzende bewoners.

Reclamant maakt bezwaar tegen de vaststelling van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 omdat er in het algemeen onvoldoende rekening wordt gehouden met de leefomgeving. De verkeerssituatie wordt volgens reclamant veel te rooskleurig ingeschat en de participatie van omwonenden was te beperkt.

2.10 b Reactie zienswijze reclamant 10

De gemeente waardeert de zienswijze van reclamant 10 en erkent de zorgen over massaliteit, uitzicht, geluid en participatie. Deze punten worden hieronder concreet beargumenteerd.

1. Omvang en massaliteit van de bebouwing

Reclamant vindt de voorziene bebouwing te massaal en in schril contrast met de woonhuizen in de omliggende wijken aan de west-, noord- en oostzijde van het winkelcentrum.

De gemeente erkent dat de omvang en bouwhoogte van het plan voor veel omwonenden als fors en contrasterend wordt ervaren. Dit is een veelgehoord en begrijpelijk punt tijdens het participatieproces.

Het woningbouwprogramma (maximaal 215 woningen) en de bouwhoogtes (maximaal 15 m, lokaal 7 lagen) zijn beleidsmatig verankerd in de Herijking Masterplan Inbreidingen 2025-2029 (vastgesteld door de raad op 6 februari 2025, bijlage 3, kaarten zonering bouwhoogte per kern). Dit beleid geeft prioriteit aan hogere intensiteit en binnenstedelijke verdichting in centrumkernen, conform provinciale en rijksdoelstellingen.

De locatie specifieke onderbouwing, inclusief de analyse van bezonning, zichtlijnen, schaalovergangen en overgang naar de omliggende laagbouw wijken, is opgenomen in de motivering (paragraaf 3.2 Evaluatie en opbrengsten), bijlage 1 Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie Geesterduin 2.0 en bijlage 2 Participatieverslag en de bijhorende bijlagen. Na inbreng van omwonenden zijn aanpassingen gedaan aan de bouwhoogtes. De uiteindelijke hoogtes vormen een afgewogen stedenbouwkundig resultaat.

Binnenstedelijke verdichting brengt onvermijdelijk een verandering van de bestaande situatie en beleving met zich mee. Dit vormt op zichzelf geen grond voor planologische onaanvaardbaarheid. De raad heeft een evenwichtige belangenafweging gemaakt tussen het algemeen belang (woningopgave en centrumversterking) en individuele belangen (uitzicht, privacy en straatbeeld), conform artikel 4.2 Omgevingswet en artikel 3:4 Awb. Hinder is getoetst en aanvaardbaar geacht; details van de exacte inpassing volgen in de uitvoeringsfase.

2. Onvoldoende participatie

Reclamant onderschrijft volledig de kanttekeningen van het Buurtcomité Regio Geesterhage, met name over het gebrek aan participatie van de omwonenden bij de totstandkoming van de bouwplannen.

Het participatieproces is ingericht conform de eisen van de Omgevingswet (art. 3.1-3.3) en het gemeentelijke participatiebeleid: zorgvuldige organisatie, betrekken belanghebbenden, motiveringsplicht voor resultaten. Aan het begin van het participatietraject is de 'Participatieroute Geesterduin naar ontwikkeling' opgesteld waarin omwonenden en belanghebbenden zijn geïnformeerd over de te doorlopen participatietraject. Het participatieniveau is hierin duidelijk omschreven: meeweten en meedenken.

Omwonenden zijn betrokken via:

- Zeven inloopavonden (o.a. 28 september 2022, 1 februari 2023, 12 juli 2023, 27 maart 2024, 24 september 2024, 18 juni 2025 en 26 november 2025). Tijdens deze avonden hebben de deelnemers hun suggesties/reacties schriftelijk kunnen inbrengen en deze reacties zijn schriftelijk beantwoord in het verslag achteraf.
- Gerichte gesprekken met (delen van) bewonersgroepen (o.a. via een moderator, o.a. aanpassingen bouwhoogtes na feedback zomer 2024).
- Via de projectpagina [Geesterduin 2.0: 215 woningen | Gemeente Castricum](#) waarop de participatiemomenten zijn aangekondigd geweest en alle verslagen van de informatiebijeenkomsten zijn opgenomen.

Uit het Participatieverslag (bijlage 2 Participatieverslag en de daarbij behorende bijlagen en par. 3.2 Evaluatie en opbrengsten) blijkt dat alle ingebrachte punten systematisch zijn verzameld, beoordeeld en waar mogelijk verwerkt. Dit heeft geleid tot concrete aanpassingen zoals lagere bouwhoogtes op bepaalde plekken, extra setbacks en meer groen. Elke niet overgenomen suggestie is gemotiveerd. Dit voldoet aan de wettelijke eisen.

De Omgevingswet verplicht tot zorgvuldige participatie, maar kent geen recht op instemming of doorslaggevende invloed van omwonenden. Dat reclamant en andere omwonenden de mate van invloed als beperkt hebben ervaren en dat niet alle aangedragen aandachtspunten hebben geleid tot aanpassing van het plan, betekent niet dat het participatieproces onzorgvuldig of onrechtmatig is geweest. De inbreng is betrokken bij de afweging, maar heeft niet in alle gevallen tot aanpassing geleid. Dit is gemotiveerd in de motivering (par. 3.2 Evaluatie en opbrengsten en bijlage 2 Participatieverslag en de daarbij behorende bijlagen).

3. Verslechtering van het uitzicht

Reclamant verwacht als bewoner van Molenweide 38 (met achtertuin langs de Geesterduinweg) een kwalitatieve verslechtering van het uitzicht in de richting van het winkelcentrum.

De gemeente erkent dat de nieuwe bebouwing het huidige uitzicht vanaf de Molenweide zal veranderen en dat dit voor direct omwonenden als een verlies wordt ervaren. Dit is een begrijpelijk en veelgehoord aandachtspunt tijdens het participatieproces.

De visuele impact en schaal van de bebouwing zijn expliciet onderzocht en afgewogen in de motivering (paragraaf 3.2 Evaluatie en opbrengsten), bijlage 1 Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie Geesterduin 2.0 en bijlage 2 Participatieverslag en de bijbehorende bijlagen. Hierin is een integrale analyse gemaakt van bezonning, zichtlijnen, schaalovergangen en de relatie met de omliggende laagbouwwijken, inclusief een zonnestudie met dwarsdoorsneden en profielen.

Binnenstedelijke verdichting brengt onvermijdelijk een verandering van het bestaande uitzicht en de beleving met zich mee. Dit vormt op zichzelf geen grond voor planologische onaanvaardbaarheid. De bouwhoogtes (maximaal 15 m, lokaal 7 lagen) zijn beleidsmatig verankerd in de Herijking Masterplan Inbreidingen 2025-2029 en vormen een bewuste stedenbouwkundige keuze om een herkenbare skyline te creëren bij de nieuwe entree en het winkelplein, terwijl op de rest van het plangebied een lagere hoogte wordt gehanteerd voor een geleidelijke overgang naar de omliggende woonwijken. Setbacks en groenvoorzieningen zijn opgenomen om de visuele impact te verzachten.

De raad heeft een evenwichtige belangenafweging gemaakt tussen het algemeen belang (woningopgave, centrumversterking en vitale openbare ruimte) en het individuele belang (uitzicht en privacy), conform artikel 4.2 Omgevingswet en artikel 3:4 Awb. Hinder is getoetst en aanvaardbaar geacht. Details van de exacte inpassing komen in de uitvoeringsfase.

4. Toename van geluidsoverlast verkeer op de Geesterduinweg

Reclamant stelt dat in de huidige situatie bewust is gekozen voor een inrit naar de parkeerplaats aan de Soomerwegh-kant en een uitrit naar de Soomerwegh, juist om geluidsoverlast van uitrijdende en accelererende auto's op de Geesterduinweg te voorkomen. In het nieuwe plan komt de in- en uitgang van zowel het uitgebreide parkeerterrein als het parkeerdek aan de Geesterduinweg. Daardoor zal al dit verkeer over de Geesterduinweg worden geleid, wat volgens reclamant, versterkt door de omringende hoge bebouwing, tot volstrekt onacceptabele geluidsoverlast leidt.

De gemeente erkent dat de verschuiving van de in- en uitrit naar de Geesterduinweg en de verwachte toename van verkeer voor bewoners aan de Molenweide een reëel en begrijpelijk punt van zorg is. De huidige situatie met de uitrit naar de Soomerwegh is inderdaad destijds bewust zo ontworpen om geluidshinder op de Geesterduinweg te beperken.

De verkeersstructuur is integraal en actueel onderzocht in paragraaf 5.6.3 Verkeer van de motivering en in bijlage 7 Mobiliteitstoets. De verkeerstoename en de toedeling van het verkeer naar de verschillende wegen is onderzocht. Hieruit blijkt dat er geen knelpunten zijn voor wat betreft de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid.

De akoestische effecten van deze nieuwe verkeersstructuur zijn beoordeeld in paragraaf 5.7 Geluid van de motivering en in bijlage 11 Akoestisch onderzoek. Het akoestisch onderzoek richt zich primair op de nieuw te bouwen woningen toont aan dat voldaan wordt aan de grenswaarden uit het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). Uit het Akoestisch onderzoek blijkt ook dat de indirecte effecten van de verkeerstoename op Geesterduinweg aanvaardbaar worden geacht.

Het plan voldoet aan de wettelijke geluidsnormen uit het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). Op planniveau leidt de wijziging van de in- en uitrit niet tot een onaanvaardbare toename van geluidsoverlast. De zorgen van reclamant worden serieus genomen. Wij blijven in gesprek tijdens de monitoring- en nazorgfase van het

project. Indien er onverhoopt toch structurele hinder ontstaat, zal worden gezien wat de meest geschikte oplossing zou kunnen zijn.

2.10 c Conclusie zienswijze reclamant 10

Gelet op het vorenstaande is het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 zorgvuldig voorbereid als bedoeld in artikel 3:2 Awb, berust op een deugdelijke en kenbare motivering als bedoeld in artikel 3:46 Awb en is sprake van een evenwichtige belangenafweging als bedoeld in artikel 3:4, eerste en tweede lid, Awb.

De door reclamant 10 aangevoerde gronden zijn per onderwerp zorgvuldig beoordeeld:

1. Omvang en massaliteit van de bebouwing

Het woningbouwprogramma en de bouwhoogtes zijn beleidsmatig verankerd in de Herijking Masterplan Inbreidingen 2025-2029. De locatie specifieke onderbouwing, inclusief bezonning, zichtlijnen en schaalovergangen, is opgenomen in paragraaf 3.2 Evaluatie en opbrengsten, Bijlage 1 Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie Geesterduin 2.0 en Bijlage 2 Participatieverslag en de daarbij behorende bijlagen. De raad heeft een evenwichtige belangenafweging gemaakt.

2. Onvoldoende participatie

Het participatieproces is ingericht conform de Omgevingswet (art. 3.1-3.3) en het gemeentelijk participatiebeleid. Omwonenden zijn betrokken via zeven inloopavonden, gerichte gesprekken en de projectpagina. Alle ingebrachte punten zijn systematisch verzameld, beoordeeld en waar mogelijk verwerkt. Dit is gemotiveerd in bijlage 2 Participatieverslag en de daarbij behorende bijlagen.

3. Verslechtering van het uitzicht

De visuele impact is expliciet onderzocht via een zonnestudie met dwarsdoorsneden en profielen in paragraaf 3.2 Evaluatie en opbrengsten, bijlage 1 Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie Geesterduin 2.0 en bijlage 2 Participatieverslag en de daarbij behorende bijlagen. De bouwhoogte is gedifferentieerd en de afweging tussen algemeen en individueel belang is zorgvuldig gemaakt.

4. Toename van geluidsoverlast verkeer op de Geesterduinweg

De nieuwe verkeersstructuur en de geluidseffecten zijn integraal onderzocht in paragraaf 5.6.3 Verkeer, bijlage 7 Mobiliteitstoets en bijlage 11 Akoestisch onderzoek. Het akoestisch onderzoek toont dat de indirecte effecten van de verkeerstoename op Geesterduinweg aanvaardbaar worden geacht.

De zienswijze van reclamant 10 geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-TAM-IMRO Geesterduin 2.0 en wordt ongegrond verklaard.

2.11. Reclamant 11, Z25 253850

Deze zienswijze is op 17 december 2025 ingediend en derhalve ontvankelijk. Daarnaast heeft reclamant op 8 januari 2026 een aanvullende zienswijze ingediend na afloop van de officiële inzageperiode. Deze aanvulling is niet ontvankelijk (art. 16.30 Omgevingswet; termijn was verstreken). De aanvulling (verzoeken tot maatregelenpakket, borging monitoring, etc.) overlapt deels de oorspronkelijke zienswijze en wordt daarom wel meegenomen in de reactie op de ontvankelijke zienswijze van 17 december.

2.11 a Samenvatting zienswijze reclamant 11

Reclamant 11 is een omwonende, direct grenzend aan het plangebied Geesterduin. Reclamant is voor woningbouw bij het winkelcentrum, maar maakt bezwaar tegen het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 vanwege de omvang en de gevolgen voor verkeer, parkeren, leefbaarheid, geluid, milieu en sociale veiligheid. Reclamant heeft een rechtstreeks betrokken persoonlijk belang (art. 1:2 Awb). Naast de zienswijze van 17 december 2025 is op 8 januari 2026 een aanvullend maatregelenpakket ingediend.

Reclamant voert inhoudelijk aan dat:

1. Onvoldoende participatie

Reclamant stelt dat participatie beperkt bleef tot informeren en raadplegen, terwijl de Omgevingswet bij direct belang coproductie of meebeslissen vereist. Informatieavonden waren druk en niet geschikt voor echte gesprekken. Medewerkers van Hoorne Vastgoed beantwoordden vragen over de openbare ruimte (een overheidstaak). Uit stuurgroepnotulen blijkt dat participatie bewust beperkt is vormgegeven om geen invloed te suggereren. Ingebrachte ideeën (o.a. via ideeënbus) zijn niet beantwoord of verwerkt. Reclamant voelt zich weggezet; dit leeft breed in de buurt.

2. Verkeers- en parkeereffecten onvoldoende onderzocht

Er wordt gewerkt met gemiddelden in plaats van reële piekmomenten (middag, avond, regen, feestdagen). De nieuwe uitrit van het parkeerterrein/ parkeerdek komt op de Geesterduinweg, met éénrichtingsverkeer op een deel daarvan. Dit leidt tot gewijzigde verkeersstromen en meer verkeer door de Molenweide. Het verkeersbesluit uit 1994 (sluiting uitrit Geesterduinweg wegens overlast) wordt zonder motivering geschrapt. Het Goudappel-rapport (maart 2025) bevat slechts één scenario en toont niet aan dat de situatie veiliger is geworden. Er ontbreekt een herstelmechanisme als prognoses niet kloppen. Parkeernorm 0,6 is te laag voor de wijk (gemiddeld 1,5 auto's per huishouden) en leidt tot dubbelgebruik. Risico voor hulpdiensten bij files.

3. Belangenverstrengeling en schending onafhankelijkheid van onderzoek

Onderzoeken naar verkeer, parkeren, natuur en veiligheid zijn gefinancierd door Hoorne Vastgoed. Dit creëert een risico op beïnvloeding ("wie betaalt, bepaalt"). Reclamant verzoekt om onafhankelijke onderzoeken.

4. Risico op onevenredige aantasting van woon- en leefomgeving

Het plan leidt tot onevenredige aantasting (art. 3:4 lid 2 Awb) door toename verkeersdruk en zoekverkeer over de Molenweide, onveilige situaties voor voetgangers/fietsers, ontbreken van overgangszones tussen hoogbouw en bestaande wijk, risico op verminderde sociale veiligheid en ontbreken van een draagkrachttoets voor de wijk bij 215 extra woningen.

5. Verzoeken en maatregelenpakket (aanvulling 8 januari)

Reclamant verzoekt de TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 niet vast te stellen en eerst:

- a. Herbezinning op het woningbouwvolume met draagkrachttoets.
- b. Onafhankelijke onderzoeken (verkeer, parkeren, geluid, milieu, stikstof).
- c. Deugdelijke participatie (wijkklankbordgroep met instemmingsrecht).
- d. Juridische waarborgen, monitoring en herstelclausules.
- e. Overgangszone hoogbouw – bestaande wijk, groen, sociale veiligheid.
- f. Maatregelen zoals rotonde, betaald parkeren, blauwe zone, verbod zware vrachtwagens, etc.

Reclamant verzoekt de gemeenteraad het TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 niet vast te stellen en eerst aanvullende onderzoeken, heroverweging van het woningbouwvolume en een verbeterd participatietraject te organiseren. Daarnaast concludeert reclamant dat het plan in strijd is met zorgvuldigheid (art. 3:2 Awb), evenwichtige belangenafweging (art. 3:4 Awb), motiveringsplicht (art. 3:46 Awb) en de Omgevingswet.

2.11 b Reactie zienswijze reclamant 11

De gemeente waardeert de zienswijze van reclamant 11 en erkent de zorgen over participatie, verkeer en parkeren, de onafhankelijkheid van onderzoeken en de leefbaarheid van de Molenweide. Reclamant heeft een rechtstreeks betrokken persoonlijk belang (art. 1:2 Awb). Naast de zienswijze van 17 december 2025 is op 8 januari 2026 een aanvullend maatregelenpakket ingediend. Deze punten worden hieronder concreet beargumenteerd.

1. Onvoldoende participatie

Reclamant stelt dat participatie beperkt bleef tot informeren en raadplegen, terwijl de Omgevingswet bij direct belang coproductie of meebeslissen vereist. Informatieavonden waren druk en niet geschikt voor echte gesprekken. Medewerkers van Hoorne Vastgoed beantwoordden vragen over de openbare ruimte (een overheidstaak). Uit stuurgroepnotulen blijkt dat participatie bewust beperkt is vormgegeven om geen invloed te suggereren. Ingebrachte ideeën (o.a. via ideeënbus) zijn niet beantwoord of verwerkt. Reclamant voelt zich weggezet; dit leeft breed in de buurt.

Het participatieproces is ingericht conform de eisen van de Omgevingswet (art. 3.1-3.3) en het gemeentelijke participatiebeleid: zorgvuldige organisatie, betrekken belanghebbenden, motiveringsplicht voor resultaten. Aan het begin van het participatietraject is de 'Participatieroute Geesterduin naar ontwikkeling' opgesteld waarin omwonenden en belanghebbenden zijn geïnformeerd over de te doorlopen participatietraject. Het participatieniveau is hierin duidelijk omschreven: meeweten en meedenken.

Omwonenden zijn betrokken via:

- Zeven inloopavonden (o.a. 28 september 2022, 1 februari 2023, 12 juli 2023, 27 maart 2024, 24 september 2024, 18 juni 2025 en 26 november 2025). Tijdens deze avonden hebben de deelnemers hun suggesties/reacties schriftelijk kunnen inbrengen en deze reacties zijn schriftelijk beantwoord in het verslag achteraf.

- Gerichte gesprekken met (delen van) bewonersgroepen (o.a. via een moderator, o.a. aanpassingen bouwhoogtes na feedback zomer 2024).
- Via de projectpagina [Geesterduin 2.0: 215 woningen | Gemeente Castricum](#) waarop de participatiemomenten zijn aangekondigd geweest en alle verslagen van de informatiebijeenkomsten zijn opgenomen.

Uit het Participatieverslag (bijlage 2 Participatieverslag en de daarbij behorende bijlagen en par. 3.2 Evaluatie en opbrengsten) blijkt dat alle ingebrachte punten systematisch zijn verzameld, beoordeeld en waar mogelijk verwerkt. Dit heeft geleid tot concrete aanpassingen zoals lagere bouwhoogtes op bepaalde plekken, extra setbacks en meer groen. Elke niet overgenomen suggestie is gemotiveerd. Dit voldoet aan de wettelijke eisen.

De Omgevingswet verplicht tot zorgvuldige participatie, maar kent geen recht op instemming of doorslaggevende invloed van omwonenden. Dat reclamant en andere omwonenden de mate van invloed als beperkt hebben ervaren en dat niet alle aangedragen aandachtspunten hebben geleid tot aanpassing van het plan, betekent niet dat het participatieproces onzorgvuldig of onrechtmatig is geweest. De inbreng is betrokken bij de afweging, maar heeft niet in alle gevallen tot aanpassing geleid. Dit is gemotiveerd in de motivering (par. 3.2 Evaluatie en opbrengsten en bijlage 2 Participatieverslag en de daarbij behorende bijlagen).

2. Verkeers- en parkeereffecten onvoldoende onderzocht

Reclamant stelt dat er gewerkt wordt met gemiddelden in plaats van reële piekmomenten (middag, avond, regen, feestdagen). De nieuwe uitrit van het parkeerterrein/parkeerdek komt op de Geesterduinweg, met éénrichtingsverkeer op een deel daarvan. Dit leidt tot gewijzigde verkeersstromen en meer verkeer door de Molenweide. Het verkeersbesluit uit 1994 (sluiting uitrit Geesterduinweg wegens overlast) wordt zonder motivering geschrapt. Reclamant verwijst naar het Goudappel-rapport van maart 2025. Dit rapport zou slechts één scenario bevatten en toont volgens reclamant niet aan dat de situatie veiliger is geworden. Er ontbreekt een herstelmechanisme als prognoses niet kloppen. Parkeernorm 0,6 is te laag voor de wijk (gemiddeld 1,5 auto's per huishouden) en leidt tot dubbelgebruik. Risico voor hulpdiensten bij files.

De gemeente erkent dat reclamant zich grote zorgen maakt over de verkeers- en parkeereffecten, met name de toename van verkeer door de Molenweide, de nieuwe uitrit op de Geesterduinweg en de gevolgen voor verkeersveiligheid en hulpdiensten. Dit is een begrijpelijk en relevant punt voor direct omwonenden.

De gemeente merkt op dat de Goudappel notitie een gerichte notitie is in opdracht van de ontwikkelaar. Deze notitie richt zich specifiek op de lokale gevolgen van de wijziging van de ontsluitingsstructuur van het maaiveld parkeren en het parkeerdek ter hoogte van de Molenweide/Geesterduinweg. Zij maakt deel uit van de participatiefase en is niet bedoeld als volledige, gebiedsbrede verkeerskundige onderbouwing van het gehele plan. De notitie verwijst zelf meerdere malen naar de Mobiliteitstoets van Rho Adviseurs als bredere onderbouwing en gebruikt deze als uitgangspunt voor de lokale berekeningen. De notitie bevestigt daarmee juist dat de bredere verkeerskundige effecten reeds in bijlage 7 zijn onderzocht. Daarnaast behoorde deze notitie ook niet tot de stukken die officieel ter inzage hebben gelegen bij het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 en waarop een zienswijze kon worden ingediend.

In bijlage 7 Mobiliteitstoets is niet alleen gewerkt met gemiddelden, maar ook met uurintensiteiten en piekmomenten. Er is rekening gehouden met de piekintensiteit (het drukste uur in de ochtend- en avondspits) en met etmaalintensiteiten (inclusief weekend- en feestdagpatronen). Dit is de standaard CROW-methodiek voor mobiliteitstoetsen.

De nieuwe verkeersstructuur (inclusief de in- en uitrit op de Geesterduinweg en éénrichtingsverkeer op een deel daarvan) is bewust gekozen om sluipverkeer via woonstraten te verminderen, een acceptabele verkeersveiligheid te creëren en een betere spreiding van stromen te realiseren ten opzichte van de huidige situatie.

Het plan voorziet in een herinrichting en uitbreiding van parkeervoorzieningen. De parkeernorm is gebaseerd op de Nota Parkeernormen 2025 en de daarbij behorende CROW-kencijfers voor de ligging van het gebied binnen de schil van het centrum. De norm van 0,6 geldt specifiek voor kleine sociale huurappartementen in deze zone van Castricum, waar goede fiets- en OV-bereikbaarheid en functiemenging een lagere autobezitsgraad ondersteunen. De parkeernormen zijn hoger voor woningen waarbij een hoger autobezit wordt voorzien, zo is de norm voor bijvoorbeeld een groot koopappartement 1,4. Bestaande parkeerdruk en dubbelgebruik zijn expliciet meegenomen in de parkeerbalans (paragraaf 5.6.2 Parkeren en bijlage 8 Notitie auto en fietsparkeren).

Daarnaast wordt gebruik gemaakt van deelmobiliteit als aanvullende mobiliteitsmaatregel. Dit past binnen de mobiliteitscorrectie die is toegepast om de parkeerbehoefte te beperken. Volgens de Nota Parkeernormen 2025 (hoofdstuk 5.1) is een mobiliteitscorrectie toegestaan, maar moet daarbij altijd een 100% ruimtelijke reservering worden gemaakt voor het geval de deelmobiliteit onvoldoende effect heeft. Indien in de monitoring- en nazorgfase blijkt dat de deelmobiliteit onvoldoende effect heeft, kan deze ruimtelijke reservering worden gebruikt om extra parkeerplaatsen te realiseren. Deze reserveringsverplichting is een belangrijk waarborgmechanisme.

De zorgen over risico's voor hulpdiensten bij files worden serieus genomen. De mobiliteitstoets toont aan dat de verkeersafwikkeling acceptabel blijft. De bereikbaarheid voor hulpdiensten wordt in de omgevingsvergunningfase expliciet getoetst door de Veiligheidsregio. Op planniveau is de onderbouwing van de verkeers- en parkeereffecten voldoende en leidt het plan niet tot een onaanvaardbare situatie. Een herstelmechanisme (bijstelling als prognoses niet kloppen) is op planniveau geen wettelijke verplichting.

De zorgen van reclamant worden serieus genomen. Wij blijven in gesprek tijdens de monitoring- en nazorgfase van het project. Indien er onverhoopt toch structurele hinder ontstaat, zal worden bezien wat de meest geschikte oplossing zou kunnen zijn.

3. Belangenverstrengeling en schending onafhankelijkheid van onderzoek

Reclamant stelt dat de onderzoeken naar verkeer, parkeren, natuur en veiligheid zijn gefinancierd door Hoorne Vastgoed. Dit zou een risico op beïnvloeding creëren ("wie betaalt, bepaalt"). Reclamant verzoekt daarom om volledig onafhankelijke onderzoeken.

De gemeente erkent dat reclamant zich zorgen maakt over de onafhankelijkheid van de onderzoeken. Dit is een legitiem en belangrijk aandachtspunt bij elke gebiedsontwikkeling.

De onderzoeken zijn in opdracht van de initiatiefnemer (Hoorne Vastgoed) uitgevoerd door onafhankelijke en erkende bureaus, waaronder Rho Adviseurs voor de Mobiliteitstoets (bijlage 7) en het akoestisch onderzoek (bijlage 11). Dit is in de praktijk gebruikelijk en toegestaan.

De gemeente heeft echter haar eigen wettelijke verantwoordelijkheid onder artikel 3:2 Awb (zorgvuldige voorbereiding). Daarom heeft de gemeente:

- zelf de onderzoeksopzet bepaald en goedgekeurd;
- de resultaten zelfstandig beoordeeld en waar nodig laten aanvullen of corrigeren;
- de conclusies kritisch getoetst aan de eisen van de Omgevingswet en het Besluit kwaliteit leefomgeving.

Dit waarborgt dat de onderzoeken als betrouwbaar en bruikbaar worden beschouwd voor de planologische besluitvorming. Er is geen enkele aanwijzing dat de bureaus onder druk zijn gezet of dat de resultaten zijn gemanipuleerd. De onderzoeken voldoen aan de gangbare richtlijnen en zijn uitgevoerd door bureaus die hiervoor erkend en gecertificeerd zijn.

De zorgen van reclamant over mogelijke belangenverstrengeling zijn begrijpelijk, maar worden opgevangen door de eigen toetsing en verantwoordelijkheid van de gemeente. Er is daarom geen aanleiding om de onderzoeken als onbetrouwbaar terzijde te schuiven of nieuwe, volledig door de gemeente gefinancierde onderzoeken te laten uitvoeren op planniveau.

4. Risico op onevenredige aantasting van woon- en leefomgeving

Reclamant stelt dat het plan leidt tot een onevenredige aantasting van de woon- en leefomgeving (art. 3:4 lid 2 Awb) door toename van verkeersdruk en zoekverkeer over de Molenweide, onveilige situaties voor voetgangers en fietsers, het ontbreken van overgangszones tussen hoogbouw en de bestaande wijk, risico op verminderde sociale veiligheid en het ontbreken van een draagkrachttoets voor de wijk bij 215 extra woningen.

De gemeente erkent dat reclamant zich zorgen maakt over de gevolgen voor de woon- en leefomgeving. Dit is een belangrijk en legitiem punt voor direct omwonenden.

Het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 is zorgvuldig voorbereid met een integrale belangenafweging conform artikel 2.4 Omgevingswet en artikel 3:4 lid 1 en 2 Awb. Hierbij zijn zowel het algemeen belang (woningbouwopgave, versterking van het centrum en toekomstbestendigheid van Geesterduin) als de belangen van omwonenden (leefbaarheid, verkeer, veiligheid en woongenot) tegen elkaar afgewogen.

Deze afweging is concreet gemotiveerd in:

- Hoofdstuk 8 Evenwichtige toedeling van functies aan locaties (in algemene zin)
- Paragraaf 3.2 Evaluatie en opbrengsten, bijlage 1 Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie Geesterduin 2.0 en bijlage 2 Participatieverslag en de daarbij behorende bijlagen
- Paragraaf 5.6 Verkeer en parkeren, bijlage 7 Mobiliteitstoets en bijlage 8 Notitie auto en fietsparkeren

Verkeersdruk en zoekverkeer over de Molenweide

De nieuwe verkeersstructuur is juist ontworpen om sluipverkeer via woonstraten zoals de Molenweide te verminderen. De Mobiliteitstoets (bijlage 7) en de Notitie auto en fietsparkeren (bijlage 8) tonen aan dat de extra verkeersgeneratie aanvaardbaar is en dat zoekverkeer beperkt blijft door voldoende en goed georganiseerde parkeercapaciteit.

Onveilige situaties voor voetgangers en fietsers

Het inrichtingsplan (bijlage 3 van de regels) voorzien in duidelijke functionele scheidingen tussen voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer, met fysieke barrières, een groenbuffer en een haag. Daarnaast zijn veilige oversteekplaatsen en een overzichtelijke routing opgenomen. De verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers is integraal getoetst in bijlage 7 Mobiliteitstoets. Hieruit blijkt dat de nieuwe inrichting niet leidt tot onaanvaardbare risico's op planniveau.

Overgangszones tussen hoogbouw en bestaande wijk

Er zijn wel degelijk overgangszones voorzien. De bouwhoogtes zijn gedifferentieerd en de stedenbouwkundige onderbouwing in paragraaf 3.2 Evaluatie en opbrengsten, bijlage 1 Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie Geesterduin 2.0 en bijlage 2 Participatieverslag (en de daarbij behorende bijlagen) bevat een integrale analyse van schaalovergangen, bezonning, zichtlijnen en verblijfskwaliteit. Dit sluit aan bij de zonering in de Herijking Masterplan Inbreidingen 2025-2029.

Sociale veiligheid

Sociale veiligheid is expliciet meegenomen in de stedenbouwkundige uitwerking en het inrichtingsplan (bijlage 3 van de regels, Inrichtingsplan, bijlage 1 Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie Geesterduin 2.0 en bijlage 2 Participatieverslag en de daarbij behorende bijlagen. Hierbij is aandacht besteed aan zichtlijnen, openheid van de openbare ruimte, verlichting, groenstructuur en een heldere, overzichtelijke indeling van functies. Deze elementen dragen bij aan een gevoel van veiligheid en sociale controle in het openbare gebied. De zorgen over sociale veiligheid worden serieus genomen. Op planniveau is geborgd dat de inrichting voldoet aan de uitgangspunten van sociale veiligheid. Concrete maatregelen worden in de omgevingsvergunningsfase nader uitgewerkt, zonder dat dit afdoet aan de planologische aanvaardbaarheid.

Draagkrachttoets 215 woningen

Een separate "draagkrachttoets" is op planniveau geen wettelijke vereiste. De effecten van de 215 woningen zijn integraal beoordeeld in hoofdstuk 5 (gevolgen fysieke leefomgeving), hoofdstuk 8 (Evenwichtige toedeling van functies aan locaties) en de mobiliteitstoets. De intensiteit past binnen het gemeentelijke beleid voor binnenstedelijke verdichting in centrumgebieden, zoals vastgelegd in de Herijking Masterplan Inbreidingen 2025-2029. Specifieke bouwtechnische aspecten (constructie, fundering, trillingen) worden in de omgevingsvergunningsfase getoetst aan het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl).

De zorgen over overgangszones, sociale veiligheid en leefbaarheid worden serieus genomen en vormen een integraal onderdeel van de verdere uitwerking in de omgevingsvergunningsfase en het inrichtingsplan. Dat reclamant een andere invulling of lagere intensiteit wenselijk acht, betekent niet dat het gekozen plan in strijd is met het evenredigheidsbeginsel of de beginselen van behoorlijk bestuur. De belangenafweging is zorgvuldig gemaakt, kenbaar gemotiveerd (art. 3:46 Awb) en voldoet aan de wettelijke eisen (art. 3:4 lid 2 Awb). Op planniveau leidt het plan niet tot een onevenredige aantasting van de woon- en leefomgeving.

5. Verzoeken en maatregelenpakket (aanvulling 8 januari)

Reclamant verzoekt de TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 niet vast te stellen en eerst:

- a. Herbezinning op het woningbouwwolume met draagkrachttoets.*
- b. Onafhankelijke onderzoeken (verkeer, parkeren, geluid, milieu, stikstof).*
- c. Deugdelijke participatie (wijkklankbordgroep met instemmingsrecht).*
- d. Juridische waarborgen, monitoring en herstelclausules.*
- e. Overgangszone hoogbouw – bestaande wijk, groen, sociale veiligheid.*
- f. Maatregelen zoals rotonde, betaald parkeren, blauwe zone, verbod zware vrachtwagens, etc.*

De gemeente erkent dat reclamant 11 met dit maatregelenpakket een aantal concrete verzoeken en suggesties doet om de leefbaarheid en de kwaliteit van het plan verder te verbeteren.

Een belangrijk deel van de verzoeken heeft betrekking op de nadere uitwerking in de uitvoeringsfase (zoals het inrichtingsplan, groenplan, verkeersbesluit en de omgevingsvergunning) en niet op het planologische kader van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 zelf. Voor zover deze verzoeken betrekking hebben op ruimtelijke effecten, is op planniveau reeds beoordeeld dat deze effecten binnen aanvaardbare grenzen blijven en geen belemmering vormen voor de vaststelling van het plan. Het omgevingsplan regelt de hoofdlijnen en de toedeling van functies aan locaties (artikel 4.2 Omgevingswet). Nadere detaillering, monitoring en optimalisatie van maatregelen vinden plaats in de uitvoeringsfase.

Specifieke reactie per verzoek:

a. Herbezinning op woningbouwvolume en draagkrachttoets

Het woningbouwprogramma van maximaal 215 woningen is beleidsmatig verankerd en integraal beoordeeld in de Herijking Masterplan Inbreidingen 2025-2029, hoofdstuk 8 Evenwichtige toedeling van functies aan locaties, paragraaf 3.2 Evaluatie en opbrengsten, Bijlage 1 Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie Geesterduin 2.0 en bijlage 2 Participatieverslag en de daarbij behorende bijlagen. Een separate draagkrachttoets op planniveau is niet vereist. Specifieke constructieve en funderingsberekeningen vinden plaats in de omgevingsvergunningsfase en worden getoetst aan het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl).

b. Onafhankelijke onderzoeken

De onderzoeken zijn uitgevoerd door onafhankelijke erkende bureaus en door de gemeente zelfstandig getoetst (zie reactie onder punt 3). Er is geen aanleiding om op planniveau nieuwe onderzoeken uit te voeren.

c. Deugdelijke participatie met instemmingsrecht

Het participatieproces voldoet aan de eisen van de Omgevingswet (art. 3.1-3.3) en het gemeentelijk beleid. Er bestaat geen wettelijk recht op instemming of een bindende klankbordgroep. Alle inbreng is betrokken en waar mogelijk verwerkt (Bijlage 2 Participatieverslag en de daarbij behorende bijlagen).

d. Juridische waarborgen, monitoring en herstelclausules

Monitoring en eventuele bijsturing kunnen in de uitvoeringsfase (verkeersbesluit en omgevingsvergunning) worden vastgelegd. Op het niveau van het omgevingsplan is dit niet vereist.

e. Overgangszone, groen en sociale veiligheid

Deze aspecten zijn integraal meegenomen in de stedenbouwkundige onderbouwing (paragraaf 3.2 Evaluatie en opbrengsten, bijlage 1 Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie Geesterduin 2.0, bijlage 2 Participatieverslag en de daarbij behorende bijlagen en bijlage 3 van de regels, Inrichtingsplan). Concrete uitwerking en optimalisatie vinden plaats in de omgevingsvergunningsfase en het inrichtingsplan.

f. Maatregelen zoals rotonde, betaald parkeren, blauwe zone, verbod zware vrachtwagens

Deze suggesties kunnen worden bekeken bij de verdere uitwerking van het inrichtingsplan en het verkeersbesluit. Op planniveau is aangetoond dat de verkeers- en parkeersituatie aanvaardbaar is (bijlage 7 Mobiliteitstoets en bijlage 8 Notitie auto en fietsparkeren). Indien in de monitoring- en nazorgfase blijkt dat de verkeers- of parkeersituatie toch knelpunten oplevert, kan hierop worden ingespeeld in het verkeersbesluit of het definitieve inrichtingsplan.

Conclusie bij dit punt

De verzoeken en het maatregelenpakket bevatten aandachtspunten die bij de verdere uitwerking van het plan kunnen worden betrokken. Op planniveau is beoordeeld dat de ontwikkeling, gelet op de onderbouwing en de onderzochte effecten, ruimtelijk aanvaardbaar is. De aangedragen punten leiden dan ook niet tot de noodzaak om de TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 aan te passen of de vaststelling uit te stellen.

2.11 c Conclusie zienswijze reclamant 11

Gelet op het vorenstaande is het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 zorgvuldig voorbereid als bedoeld in artikel 3:2 Awb, berust op een deugdelijke en kenbare motivering als bedoeld in artikel 3:46 Awb en is sprake van een evenwichtige belangenafweging als bedoeld in artikel 3:4, eerste en tweede lid, Awb.

De door reclamant 11 aangevoerde gronden zijn per onderwerp zorgvuldig beoordeeld:

1. Onvoldoende participatie

Het participatieproces is ingericht conform de eisen van de Omgevingswet (art. 3.1-3.3) en het gemeentelijke participatiebeleid. Alle ingebrachte punten zijn betrokken en waar mogelijk verwerkt. Er bestaat geen wettelijk recht op instemming of bindende medebeslissing.

2. Verkeers- en parkeereffecten onvoldoende onderzocht

De verkeers- en parkeereffecten zijn integraal en actueel onderzocht in paragraaf 5.6 Verkeer en Parkeren, bijlage 7 Mobiliteitstoets en bijlage 8 Notitie auto en fietsparkeren. De toename van verkeer is aanvaardbaar en leidt niet tot onaantvaardbare overlast of onveiligheid. De bereikbaarheid voor hulpdiensten wordt in de omgevingsvergunningsfase expliciet getoetst door de Veiligheidsregio.

3. Belangenverstrengeling en schending onafhankelijkheid van onderzoek

De onderzoeken zijn uitgevoerd door onafhankelijke erkende bureaus en door de gemeente zelfstandig getoetst conform artikel 3:2 Awb. Er is geen aanleiding om de onderzoeken als onbetrouwbaar terzijde te schuiven.

4. Risico op onevenredige aantasting van woon- en leefomgeving

Er is geen sprake van een onevenredige aantasting van de woon- en leefomgeving (art. 3:4 lid 2 Awb). De belangenafweging is zorgvuldig gemaakt en kenbaar gemotiveerd in hoofdstuk 8 Evenwichtige toedeling van functies aan locaties, paragraaf 3.2 Evaluatie en opbrengsten, bijlage 1 Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie Geesterduin 2.0, bijlage 2 Participatieverslag en de bijbehorende bijlagen. Overgangszones tussen hoogbouw en bestaande wijk zijn voorzien en geanalyseerd in de stedenbouwkundige onderbouwing. Sociale veiligheid en leefbaarheid worden in de uitvoeringsfase verder uitgewerkt..

5. Verzoeken en maatregelenpakket (aanvulling 8 januari)

De verzoeken en suggesties bevatten aandachtspunten die grotendeels in de uitvoeringsfase (inrichtingsplan, groenplan, verkeersbesluit en omgevingsvergunning) kunnen worden meegenomen. Zij geven echter geen aanleiding om het ontwerp-TAM-IMRO op planniveau aan te passen of de vaststelling uit te stellen.

De zienswijze van reclamant 11 geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp-TAM-IMRO Geesterduin 2.0 en wordt ongegrond verklaard.

2.12. Reclamant 12, Z25254146, Z25254145, Z25254506, Z25254508, Z25253802

Reclamant 12 heeft 6 afzonderlijke zienswijzen ingediend op 17, 18 en 19 december 2025. De ingediende zienswijzen zijn allemaal derhalve ontvankelijk.

De ingediende zienswijzen hebben betrekking op:

1. Verkeer & Verkeersafwikkeling Geesterduin project 2.0
2. Kostenverhaal en financiële uitvoerbaarheid ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0
3. Evenwichtige toedeling van functies aan locaties (Hoofdstuk 8)
4. Beoordeling RHO Adviesrapport.
5. Bodem & Asbest
6. Samenvatting van de conclusies en actiepunten van vijf zienswijzen

De zienswijzen zijn hieronder afzonderlijk per ingediende zienswijze samengevat en voorzien van een reactie en een conclusie.

2.12.1 a Samenvatting zienswijze 1 reclamant 12

Zienswijze 1 van reclamant 12 heeft betrekking op de Verkeer & Verkeersafwikkeling in het ontwerpbesluit TAM-IMRO Geesterduinproject 2.0. Reclamant 12 is als direct omwonende zwaar belanghebbend omdat de op- en afrit van het parkeerdek in zijn achtertuin is geprojecteerd.

1. Situatieschets, volgens het ontwerp komt ter hoogte van Molenweide 35-36:

Volgens het ontwerp komt ter hoogte van Molenweide 35-36 een inrit naar de parkeerplaats op maaiveld bij Blokker, die tevens dient als oprit naar het parkeerdek, en een uitrit van het parkeerdek, waar volgens Goudappel zowel links- als rechtsaf geslagen mag worden. De Geesterduinweg wordt hierbij als tweerichtingsverkeer ingetekend.

2. Bewonersvoorstel genegeerd, reclamant heeft samen met de bureaus een alternatief voorgesteld met:

Reclamant heeft samen met de bureaus een alternatief voorgesteld met uitsluitend rechtsaf afslaand verkeer, eenrichtingsverkeer op de Geesterduinweg en afsluiting van de Molenweide om sluipverkeer

te voorkomen. Dit voorstel is afgewezen zonder inhoudelijke onderbouwing, anders dan dat het "binnen de normen niet noodzakelijk" zou zijn.

3. Waarom de gekozen oplossing grote problemen veroorzaakt

3.1 Filevorming en congestie richting Soomerwegh.

De gekozen oplossing leidt tot een extra verkeersgeneratie van 1.275 mvt/etmaal, met wachtrijen bij de uitrit, geluidsbelasting door optrekkende en afremmende auto's, verhoogde uitstoot en geurhinder, en verminderde verkeersveiligheid op de kruising met de Soomerwegh. Het verkeersbesluit uit 1994 (eenzijdige inrichting Geesterduinweg) wordt zonder motivering geschrapt. Onvoldoende studiegebied, het onderzoek van Goudappel kijkt slechts naar de directe kruispunten; omliggende verkeersstructuren ontbreken (o.a. verkeersstromen van fietsende schooljeugd, intensiteiten vanaf Oranjelaan en Nelson Mandelahof, effecten op de Soomerwegh en toekomstige groei 2030-2035).

3.2 Onvoldoende studiegebied

Het onderzoek van Goudappel kijkt slechts naar de directe kruispunten; omliggende verkeersstructuren ontbreken in de analyse (o.a. verkeersstromen van fietsende schooljeugd, intensiteiten vanaf Oranjelaan en Nelson Mandelahof, effecten op de Soomerwegh en toekomstige groei richting 2030-2035).

3.3 Slechts één verkeersscenario doorgerekend

In het rapport is alleen een 50%-linksaf/50%-rechtsaf-scenario onderzocht. Onbekend blijven de effecten bij dominante linksaf-bewegingen, piekmomenten (zaterdagen, koopavonden) en bevoorrading/logistieke bewegingen.

3.4 Rapport Goudappel is niet openbaar

Het Goudappel-rapport is niet opgenomen in het RHO-advies en niet beschikbaar voor zienswijzenindieners, hetgeen in strijd is met de transparantieplicht.

3.5 Strijd met art. 4.62 Bkl, bereikbaarheid hulpdiensten

Het verkeer wordt afgewikkeld via nauwe routes langs een verhoogd parkeerdek, versmalde wegen en conflicterende fiets- en voetpaden. Er is geen expliciete toets op bereikbaarheid van brandweer, ambulance en politie.

4. Wat ontbreekt volledig in het plan?

- a. Langetermijnprognoses (2030-2035)
- b. Onderzoek naar schoolfietsroutes
- c. Onderbouwing van deelauto's (8 vereist)
- d. Analyse van sociale veiligheid onder het parkeerdek/oprit
- e. Onderzoek naar alternatieven

5. Verzoek om aanvullende maatregelen en onderzoeken, reclamant verzoekt om:

Reclamant verzoekt om een second opinion, openbaar maken van het Goudappel rapport, zichtbaarheid van alternatieven met motivering, onderzoek naar een rotonde-variant (Fietzersbond), nieuwe prognoses voor 2030-2035 en een integrale veiligheids- en hulpdienstentoeets (art. 4.62 Bkl).

6. Conclusie:

Het verkeersonderzoek is onvoldoende breed, onvoldoende transparant en onvoldoende toekomstgericht. De onderbouwing van de gekozen verkeersoplossing is daarmee niet robuust. Reclamant verzoekt de verkeersoplossing niet vast te stellen in de huidige vorm en eerst de gevraagde onderzoeken, alternatieven en toetsingen uit te voeren.

2.12.1 b Reactie zienswijze 1 reclamant 12

De gemeente erkent dat reclamant 12 als direct omwonende die zich grote zorgen maakt over de verkeersoplossing en de onderbouwing daarvan. Deze zorgen worden hieronder per punt beantwoord op basis van de planstukken die ter inzage waren gelegd waar het plan op berust en is gemotiveerd.

1. Situatieschets, volgens het ontwerp komt ter hoogte van Molenweide 35-36:

Volgens het ontwerp komt ter hoogte van Molenweide 35-36 een inrit naar de parkeerplaats op maaiveld bij Blokker, die tevens dient als oprit naar het parkeerdek, en een uitrit van het parkeerdek, waar volgens Goudappel zowel links- als rechtsaf geslagen mag worden. De Geesterduinweg wordt hierbij als tweerichtingsverkeer ingetekend.

De gemeente merkt op dat de beschreven in- en uitrit geen nieuwe ontsluiting betreft.

In de huidige situatie bestaat ter hoogte van Molenweide 35-36 reeds geruime tijd een gecombineerde in- en uitrit naar de bestaande parkeerplaatsen achter het winkelcentrum. In de nieuwe situatie wordt deze bestaande ontsluiting geherstructureerd tot één solitaire inrit (die tevens fungeert als oprit naar het parkeerdek) en één solitaire uitrit van het parkeerdek en de parkeerplaatsen op maaiveld naar de Geesterduinweg. De Geesterduinweg blijft, conform het plan, als tweerichtingsverkeer ingericht.

De wijziging leidt tot een betere spreiding van verkeersstromen en vermindert sluipverkeer via woonstraten ten opzichte van de huidige situatie. Het betreft derhalve een optimalisatie en herstructurering van een reeds lang bestaande ontsluiting in het kader van de totale herontwikkeling van het centrumgebied en de realisatie van het parkeerdek.

De Goudappel notitie maakte onderdeel uit van de participatiefase en heeft niet als formeel stuk ter inzage gelegen, en is geen onderdeel van de formele verkeerskundige onderbouwing. De formele verkeerskundige onderbouwing van het plan is opgenomen in bijlage 7 van de motivering.

2. Bewonersvoorstel genegeerd, reclamant heeft samen met de bureu een alternatief voorgesteld met: Reclamant heeft samen met de bureu een alternatief voorgesteld met uitsluitend rechtsaf afslaand verkeer, eenrichtingsverkeer op de Geesterduinweg en afsluiting van de Molenweide om sluipverkeer te voorkomen. Dit voorstel is afgewezen zonder inhoudelijke onderbouwing, anders dan dat het "binnen de normen niet noodzakelijk" zou zijn.

De gemeente merkt op dat het alternatieve voorstel van omwonenden wel degelijk is ontvangen en betrokken bij de planvorming.

Het voorstel is besproken in het kader van de participatie (bijlage 2 Participatieverslag en de bijbehorende bijlagen).

In deze stukken zijn verschillende verkeersstructuurvarianten, waaronder elementen van het bewonersvoorstel, tegen elkaar afgewogen. De uiteindelijk gekozen oplossing is gemotiveerd als de variant die de beste balans biedt tussen:

- een goede bereikbaarheid van het winkelcentrum, de nieuwe woningen en het parkeerdek,
- een optimale spreiding van verkeersstromen,
- beperking van sluipverkeer via woonstraten,
- verkeersveiligheid op de Geesterduinweg en het kruispunt met de Soomerwegh,
- en de ruimtelijke en functionele inpassing in het plangebied.

Het alternatief is derhalve niet zonder inhoudelijke onderbouwing afgewezen, maar maakt onderdeel uit van een bredere, planologische en verkeerskundige afweging die is vastgelegd in de ter inzage gelegde stukken.

3. Waarom de gekozen oplossing grote problemen veroorzaakt

- 3.1 Filevorming en congestie richting Soomerwegh.

De gekozen oplossing leidt tot een extra verkeersgeneratie van 1.275 mvt/etmaal, met wachtrijen bij de uitrit, geluidsbelasting door optrekkende en afremmende auto's, verhoogde uitstoot en geurhinder, en verminderde verkeersveiligheid op de kruising met de Soomerwegh. Het verkeersbesluit uit 1994 (eenzijdige inrichting Geesterduinweg) wordt zonder motivering geschrapt. Onvoldoende studiegebied, het onderzoek van Goudappel kijkt slechts naar de directe kruispunten; omliggende verkeersstructuren ontbreken (o.a. verkeersstromen van fietsende schooljeugd, intensiteiten vanaf Oranjelaan en Nelson Mandelahof, effecten op de Soomerwegh en toekomstige groei 2030-2035).

De gemeente erkent dat deze zorgen begrijpelijk zijn voor direct omwonenden.

De verkeerskundige effecten zijn integraal en actueel onderzocht in paragraaf 5.6.3 Verkeer van de motivering en in bijlage 7 Mobiliteitstoets. Dit vormt de formele verkeerskundige onderbouwing van het plan, die door de gemeente is beoordeeld en aanvaard.

Uit bijlage 7 blijkt dat de extra verkeersgeneratie (waaronder de door reclamant genoemde 1.275 mvt/etmaal) expliciet is doorgerekend met uurintensiteiten, piekmomenten (ochtend- en avondspits), etmaalintensiteiten en langetermijnprognoses tot 2030-2035. De toename is aanvaardbaar voor een centrumlocatie en leidt niet tot onaanvaardbare congestie of verkeersveiligheidsproblemen op planniveau. Daarnaast komt er in de mobiliteitstoets naar voren dat als gevolg van de toenames en toedeling op de verschillende wegvakken er geen knelpunten in de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid ontstaan. Ook de uitgevoerde kruispuntberekening ter plaatste van de Soomerwegh/Geesterduin geven geen aanleiding om sluipverkeer te verwachten.

Het verkeersbesluit uit 1994 is expliciet heroverwogen en gemotiveerd vervangen in paragraaf 5.6.3 vanwege de fundamenteel gewijzigde ruimtelijke en functionele situatie.

Het studiegebied in de mobiliteitstoets is adequaat en omvat de relevante omliggende verkeersstructuren met intensiteiten vanaf Oranjelaan en effecten op de Soomerwegh. Ten aanzien van Nelson Mandelahof wordt opgemerkt dat vanuit de ontwikkeling hier geen verkeer wordt verwacht en deze intensiteiten dan ook niet terug komen in de mobiliteitstoets.

De gevolgen voor luchtkwaliteit en uitstoot zijn beoordeeld in paragraaf 5.10 van de motivering. Daarbij is gebruik gemaakt van de meest actuele achtergrondconcentraties uit het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK 2023). Uit deze berekeningen blijkt dat de concentraties van NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} in en rond het plangebied ruim onder de wettelijke omgevingswaarden van artikel 5.51 Bkl blijven, zowel in de huidige als in de toekomstige situatie met het plan.

3.2 Onvoldoende studiegebied

Het onderzoek van Goudappel kijkt slechts naar de directe kruispunten; omliggende verkeersstructuren ontbreken in de analyse (o.a. verkeersstromen van fietsende schooljeugd, intensiteiten vanaf Oranjelaan en Nelson Mandelahof, effecten op de Soomerwegh en toekomstige groei richting 2030-2035).

De gemeente merkt op dat de Goudappel notitie een gerichte notitie is in opdracht van de ontwikkelaar. Deze notitie richt zich specifiek op de lokale gevolgen van de wijziging van de ontsluitingsstructuur van het maaiveld parkeren en het parkeerdek ter hoogte van de Molenweide/Geesterduinweg. Zij maakt deel uit van de participatiefase en is niet bedoeld als volledige, gebiedsbrede verkeerskundige onderbouwing van het gehele plan.

De actuele en volledige verkeerskundige onderbouwing van het plan is opgenomen in paragraaf 5.6.3 Verkeer van de motivering en in bijlage 7 Mobiliteitstoets. Deze mobiliteitstoets is opgesteld volgens de gangbare CROW-methodiek en hanteert een adequaat studiegebied. Hierin zijn expliciet meegenomen:

- intensiteiten vanaf Oranjelaan;
- de effecten op de Soomerwegh en de Geesterduinweg;
- langetermijnprognoses inclusief autonome verkeersgroei en toekomstige ontwikkelingen tot 2030-2035.

De Goudappel notitie verwijst zelf meerdere malen naar de Mobiliteitstoets van Rho Adviseurs als bredere onderbouwing en gebruikt deze als uitgangspunt voor de lokale berekeningen. De notitie bevestigt daarmee juist dat de bredere verkeerskundige effecten reeds in bijlage 7 zijn onderzocht.

3.3 Slechts één verkeersscenario doorgerekend

In het rapport is alleen een 50%-linksaf/50%-rechtsaf-scenario onderzocht. Onbekend blijven de effecten bij dominante linksaf-bewegingen, piekmomenten (zaterdagen, koopavonden) en bevoorrading/logistieke bewegingen.

De gemeente merkt op dat de Goudappel notitie een gerichte notitie is in opdracht van de ontwikkelaar in het kader van de participatie. In deze notitie is voor het zaterdagmiddagpiek uur inderdaad uitgegaan van een 50/50-verdeling links/rechtsaf als conservatieve rekenaansname.

De formele verkeerskundige onderbouwing van het plan is opgenomen in bijlage 7 Mobiliteitstoets van de motivering. In deze toets zijn niet alleen gemiddelde waarden, maar ook gedetailleerde uurintensiteiten, piekmomenten (ochtendspits, avondspits en zaterdagmiddagpiek) en etmaalintensiteiten doorgerekend. Tevens zijn meerdere scenario's en toekomstige netwerkaanpassingen (waaronder het eenrichtingsregime op (een deel van) de Geesterduinweg) als uitgangspunt voor de verkeersbeoordeling gehanteerd.

De Goudappel notitie verwijst zelf meerdere malen naar de Mobiliteitstoets van Rho Adviseurs als bredere onderbouwing en baseert haar lokale berekeningen daarop. De notitie richt zich specifiek op de lokale gevolgen van de wijziging van de ontsluitingsstructuur van het maaiveld parkeren en het parkeerdek ter hoogte van de Molenweide/Geesterduinweg en maakt deel uit van de participatiefase. De notitie was niet bedoeld als volledige, gebiedsbrede verkeerskundige onderbouwing van het gehele plan. De formele verkeerskundige onderbouwing van het plan is opgenomen in bijlage 7 Mobiliteitstoets van de motivering.

3.4 Rapport Goudappel is niet openbaar

Het Goudappel-rapport is niet opgenomen in het RHO-advies en niet beschikbaar voor zienswijzenindieners, hetgeen in strijd is met de transparantieplicht.

De gemeente merkt op dat de Goudappel notitie, een notitie is die is opgesteld in opdracht van de ontwikkelaar Hoorne Vastgoed Ontwikkeling B.V in het kader van de participatie.

Deze notitie is opgesteld na het participatiegesprek op 10 september 2025. Naar aanleiding van een verzoek van reclamant per e-mail op 17 september 2025 is de notitie op 18 september 2025 door de ontwikkelaar per e-mail aan de reclamant toegezonden. De notitie maakte onderdeel uit van de participatiefase.

De notitie heeft niet behoord tot de formele stukken die ter inzage zijn gelegd bij het ontwerpbesluit TAM-IMRO Geesterduin 2.0. De formele verkeerskundige onderbouwing van het plan is opgenomen in bijlage 7 Mobiliteitstoets (Rho Adviseurs). Deze bijlage heeft wél ter inzage gelegen en vormt de grondslag voor de zienswijzenprocedure.

Het feit dat een participatienotitie (die na een participatiegesprek is opgesteld en naar aanleiding van een specifiek verzoek van reclamant is toegezonden) niet als formeel stuk ter inzage is gelegd, betekent niet dat er sprake is van strijd met de transparantieplicht (artikel 3:11 Awb en de Omgevingswet). Belanghebbenden hebben voldoende kennis kunnen nemen van de formele onderbouwing van het plan (waaronder bijlage 7) en daarop hun zienswijze kunnen indienen.

3.5 Strijd met art. 4.62 Bkl, bereikbaarheid hulpdiensten

Het verkeer wordt afgewikkeld via nauwe routes langs een verhoogd parkeerdek, versmalde wegen en conflicterende fiets- en voetpaden. Er is geen expliciete toets op bereikbaarheid van brandweer, ambulance en politie.

De gemeente merkt op dat een goede bereikbaarheid van hulpdiensten een belangrijk aandachtspunt is.

Op planniveau is in het inrichtingsplan (bijlage 3 van de regels) rekening gehouden met voldoende wegbreedtes, manoeuvreerruimte en een verkeersstructuur die hulpdiensten in beginsel adequaat toegang biedt, conform de algemene eisen van artikel 4.62 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl).

De Veiligheidsregio heeft het plan gezien en heeft aangegeven graag betrokken te blijven bij de verdere uitwerking van het inrichtingsplan. De gemeente zal hiervoor zorgdragen en de Veiligheidsregio betrekken bij de omgevingsvergunningsfase, waarin de concrete bereikbaarheid van brandweer, ambulance en politie verder wordt getoetst en waar nodig nader wordt uitgewerkt.

Op basis van het huidige inrichtingsplan wordt op planniveau geen belemmering voor de bereikbaarheid van hulpdiensten voorzien.

4. Wat ontbreekt volledig in het plan?

- a. *Langetermijnprognoses (2030-2035)*
- b. *Onderzoek naar schoolfietsroutes*
- c. *Onderbouwing van deelauto's (8 vereist)*
- d. *Analyse van sociale veiligheid onder het parkeerdek/oprit*
- e. *Onderzoek naar alternatieven*

De gemeente merkt op dat reclamant zijn zienswijze op dit punt grotendeels baseert op de Goudappel notitie die niet behoorde tot de formele stukken die ter inzage zijn gelegd bij het ontwerpbesluit TAM-IMRO Geesterduin 2.0. maar slechts een notitie was in het kader van participatie.

Ter informatie: burgemeester en wethouders hebben op 12 november 2025 via het Gemeenteblad nr. 486574 bekendgemaakt dat het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 (planidentificatie NL.IMRO.0383.TAMgeesterduin-ON01) van 13 november 2025 tot en met 25 december 2025 ter inzage heeft gelegen. Alle formele stukken waren zowel fysiek in de hal van het gemeentehuis als digitaal via het Omgevingsloket – Regels op de kaart in te zien. Alleen deze ter inzage gelegde stukken vormen de formele basis voor de zienswijzenprocedure.

De volledige formele verkeerskundige onderbouwing van het plan is opgenomen in bijlage 7 Mobiliteitstoets en de daarbij behorende paragrafen in de motivering. Deze stukken hebben wél ter inzage gelegen. In deze stukken ontbreken de door reclamant genoemde aspecten niet:

a. Langetermijnprognoses (2030-2035)

Deze zijn expliciet opgenomen in bijlage 7 Mobiliteitstoets, inclusief autonome groei en toekomstige ontwikkelingen tot 2030-2035.

b. Onderzoek naar schoolfietsroutes

De toename van jongeren en schoolverkeer is onderkend en meegenomen in de algemene beoordeling van de verkeersveiligheid in bijlage 7 Mobiliteitstoets.

c. Onderbouwing van deelauto's (8 vereist)

In de parkeeronderbouwing van het plan (paragraaf 5.6.2 Parkeren van de motivering en bijlage 8 Notitie auto- en fietsparkeren) wordt deelmobiliteit, waaronder elektrische deelauto's, expliciet genoemd als aanvullende mobiliteitsmaatregel. Dit past binnen de toegepaste mobiliteitscorrectie om de parkeerbehoefte te beperken.

De mobiliteitscorrectie met deelauto's voldoet aan de Nota Parkeernormen 2025. Daarbij is rekening gehouden met een ruimtelijke reservering voor het geval in de monitoring- en nazorgfase blijkt dat het concept deelmobiliteit onvoldoende effect heeft op het autobezit en de parkeerdruk hoger uitvalt dan voorzien. Indien dat het geval is, kunnen op de aangewezen reserveringslocaties extra parkeerplaatsen worden aangelegd. De nadere juridische borging, het exacte aantal deelauto's en de monitoringregeling worden verder uitgewerkt in de omgevingsvergunningsfase. Daar zal het plan opnieuw worden getoetst aan de Nota Parkeernormen 2025, zoals ook is opgenomen in de planregels.

d. Analyse van sociale veiligheid onder het parkeerdek/oprit ontbreekt

Sociale veiligheid, inclusief specifiek de situatie onder het parkeerdek en bij de op- en afrit, is integraal beoordeeld in de ter inzage gelegde stukken:

- bijlage 1 Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie Geesterduin 2.0, waarin de visie op verblijfskwaliteit, sociale veiligheid en de inrichting van de openbare ruimte is vastgelegd;
- bijlage 2 Participatieverslag (en de bijbehorende bijlagen), waarin de zorgen van omwonenden over veiligheid expliciet zijn opgehaald en verwerkt in het plan;
- bijlage 3 Inrichtingsplan (deel van de regels), waarin concrete maatregelen zijn uitgewerkt met aandacht voor zichtlijnen, verlichting, groenvoorzieningen en de overzichtelijkheid van de openbare ruimte.

In het inrichtingsplan is nadrukkelijk gestreefd naar een ontwerp zonder blinde hoeken, met voldoende sociale controle en een veilig en aantrekkelijk verblijfsklimaat, ook in de avond- en nachtperiode.

e. Onderzoek naar alternatieven

Verschillende alternatieven, waaronder het bewonersvoorstel, zijn betrokken en afgewogen in het kader van de participatie (bijlage 2 en de bijbehorende bijlagen). De gekozen oplossing is gemotiveerd als de variant die de beste balans biedt tussen bereikbaarheid, verkeersveiligheid, spreiding van stromen en ruimtelijke inpassing.

5. Verzoek om aanvullende maatregelen en onderzoeken, reclamant verzoekt om:

Reclamant verzoekt om een second opinion, openbaar maken van het Goudappel rapport, zichtbaarheid van alternatieven met motivering, onderzoek naar een rotonde-variant (Fietzersbond), nieuwe prognoses voor 2030-2035 en een integrale veiligheids- en hulpdienstentoets (art. 4.62 Bkl).

De gemeente erkent dat reclamant zorg en betrokkenheid toont bij de verkeersoplossing en de impact op de directe woonomgeving. De verzochte onderzoeken en toetsen zijn grotendeels reeds (deels) uitgevoerd of worden in een later stadium nader uitgewerkt:

- Een formele second opinion is op planniveau niet noodzakelijk. De verkeerskundige effecten van de herontwikkeling en de nieuwe ontsluitingsstructuur zijn integraal en volgens de gangbare CROW-methodiek onderzocht in bijlage 7 Mobiliteitstoets. Dit vormt de formele onderbouwing van het plan.
- De Goudappel notitie is een participatiedocument dat is opgesteld in opdracht van de ontwikkelaar. Deze notitie heeft niet als formeel stuk ter inzage gelegen bij het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 en omvat niet de volledige verkeerskundige onderbouwing van het plan. Belanghebbenden hebben voldoende kennis kunnen nemen van de formele onderbouwing in bijlage 7 Mobiliteitstoets.

- Alternatieven, waaronder het bewonersvoorstel en een rotondevariant, zijn betrokken in het kader van de participatie (bijlage 2 Participatieverslag en de bijbehorende bijlagen). De gekozen oplossing is gemotiveerd als de variant die de beste balans biedt tussen bereikbaarheid, verkeersveiligheid, spreiding van stromen en ruimtelijke inpassing in het plangebied.
- Langetermijnprognoses tot 2030-2035 (inclusief autonome groei) zijn reeds expliciet opgenomen en doorerekend in bijlage 7 Mobiliteitstoets.
- De bereikbaarheid van hulpdiensten (art. 4.62 Bkl) is op planniveau in beginsel gewaarborgd in het inrichtingsplan (bijlage 3 van de regels). De Veiligheidsregio heeft het plan gezien en heeft aangegeven graag betrokken te blijven bij de verdere uitwerking. De gemeente zal hiervoor zorgdragen. Een gedetailleerde toetsing en afstemming met brandweer, ambulance en politie vindt plaats in de omgevingsvergunningsfase.

De zorgen van reclamant worden serieus genomen. Eventuele nadere detaillering, monitoring en mitigerende maatregelen kunnen in de omgevingsvergunningsfase en bij de definitieve inrichting van de openbare ruimte verder worden uitgewerkt.

6. Conclusie:

Het verkeersonderzoek is onvoldoende breed, onvoldoende transparant en onvoldoende toekomstgericht. De onderbouwing van de gekozen verkeersoplossing is daarmee niet robuust. Reclamant verzoekt de verkeersoplossing niet vast te stellen in de huidige vorm en eerst de gevraagde onderzoeken, alternatieven en toetsingen uit te voeren.

De gemeente merkt op dat reclamant zijn conclusie grotendeels baseert op de Goudappel notitie. Deze notitie is een participatiedocument in opdracht van de ontwikkelaar en vormt niet de volledige verkeersonderbouwing van het plan.

De volledig formele verkeerskundige onderbouwing is opgenomen in paragraaf 5.6.3 Verkeer van de motivering en in bijlage 7 Mobiliteitstoets. Deze stukken hebben wél ter inzage gelegen en vormen de grondslag voor de zienswijzenprocedure. Uit deze onderbouwing blijkt dat de verkeersgeneratie aanvaardbaar is voor een schil-centrumlocatie en dat op planniveau geen onaanvaardbare congestie, verkeersveiligheidsproblemen of andere negatieve effecten ontstaan.

De gemeente acht de verkeerskundige onderbouwing van het plan derhalve voldoende robuust en toekomstgericht. De zorgen van reclamant over verkeersafwikkeling, geluid, luchtkwaliteit, sociale veiligheid en bereikbaarheid van hulpdiensten worden serieus genomen. Waar nodig kunnen nadere detaillering, monitoring en mitigerende maatregelen in de omgevingsvergunningsfase verder worden uitgewerkt. Op planniveau leidt de herinrichting van de bestaande in- en uitrit niet tot een onaanvaardbare situatie. Gelet op de uitgevoerde onderzoeken en de gegeven motivering wordt het plan op planniveau aanvaardbaar geacht en kan het worden vastgesteld.

2.12.1 c Conclusie zienswijze 1 reclamant 12

Gelet op het vorenstaande is het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 zorgvuldig voorbereid als bedoeld in artikel 3:2 Awb, berust op een deugdelijke en kenbare motivering als bedoeld in artikel 3:46 Awb en is sprake van een evenwichtige belangenafweging als bedoeld in artikel 3:4, eerste en tweede lid, Awb.

De door reclamant 12 aangevoerde gronden in zienswijze 1 zijn per onderwerp zorgvuldig beoordeeld:

1. De situering van de in-/uitrit ter hoogte van Molenweide 35-36 betreft geen nieuwe ontsluiting, maar een herstructurering en optimalisatie van een reeds lang bestaande gecombineerde in- en uitrit (paragraaf 5.6.3 Verkeer en bijlage 7 Mobiliteitstoets).
2. De toename van verkeer leidt niet tot onaanvaardbare filevorming, congestie of verkeersveiligheidsproblemen. De formele onderbouwing in bijlage 7 Mobiliteitstoets toont een aanvaardbare verkeersafwikkeling op planniveau, met betere spreiding van stromen en minder sluipverkeer via woonstraten.
3. Het verkeersbesluit uit 1994 is expliciet heroverwogen en gemotiveerd vervangen vanwege de fundamenteel gewijzigde ruimtelijke en functionele situatie door de herontwikkeling (paragraaf 5.6.3 Verkeer en bijlage 7).
4. Reclamant baseert zich grotendeels op de Goudappel notitie, een participatiedocument dat niet als formeel stuk ter inzage heeft gelegen. De actuele en volledige verkeerskundige onderbouwing ligt in

bijlage 7 Mobiliteitstoets, die volgens de CROW-methodiek is opgesteld met uurintensiteiten, piekmomenten, etmaalintensiteiten en meerdere scenario's.

5. Het studiegebied in bijlage 7 is adequaat en omvat de relevante omliggende verkeersstructuren.
6. Sociale veiligheid (waaronder onder het parkeerdek) is integraal beoordeeld in bijlage 1 Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie, bijlage 2 Participatieverslag en de bijbehorende bijlagen en bijlage 3 van de regels, Inrichtingsplan.
7. De bereikbaarheid van hulpdiensten (art. 4.62 Bkl) is op planniveau in beginsel gewaarborgd in het inrichtingsplan (bijlage 3 van de regels). Nadere toetsing en afstemming met de Veiligheidsregio vindt plaats in de omgevingsvergunningsfase.
8. Alle verzochte onderzoeken en alternatieven (waaronder het bewonersvoorstel en een rotondevariant) zijn betrokken in de participatie en afgewogen. De gekozen oplossing is gemotiveerd als de beste balans.

De zienswijze van reclamant 12 geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 en wordt ongegrond verklaard.

2.12.2 a Samenvatting zienswijze 2 reclamant 12

Zienswijze 2 van reclamant 12 heeft betrekking op het Kostenverhaal en financiële uitvoerbaarheid. Reclamant maakt bezwaar tegen de onderbouwing van de financiële uitvoerbaarheid en het kostenverhaal in hoofdstuk 7 van de motivering.

Reclamant voert inhoudelijk aan dat:

1. Algemene conclusie
Het plan wordt door RHO gekwalificeerd als "op voorhand niet evident economisch onuitvoerbaar". Volgens reclamant biedt deze formulering geen positieve onderbouwing van financiële uitvoerbaarheid, geeft geen zekerheid en laat substantiële risico's bestaan voor gemeente en omgeving.
2. Onvoldoende onderbouwing keuze voor systeem met tijdvak (art. 13.14 Ow)
De gemeente kiest voor het systeem met tijdvak, maar onderbouwt niet waarom hier sprake is van een integraal eindbeeld met een planmatig ontwikkelritme. Reclamant stelt dat de fasering volledig afhangt van private marktpartijen en dat het eerder lijkt op een organische ontwikkeling (art. 13.15 Ow).
3. Gebrek aan juridische hardheid van de "concrete beoogde invulling"
Het ontwerpbesluit bevat geen vastgelegde fasering, geen bindende eindplanning en geen uitgewerkte planologische detaillering die noodzakelijk is voor een reële kostenraming.
4. Gebrek aan transparantie en onderbouwing van financiële raming
 - a. Geen specificatie van kosten en baten (alleen totaalposten zoals inbrengwaarde € 6,3 miljoen en werkzaamheden € 4,1 miljoen).
 - b. Ontbreken van risicoanalyse (kostenrisico's bij vertraging, marktfluctuaties, financieringsrisico's ontwikkelaar, kostenbeïnvloedende planwijzigingen).
5. Ontbrekende onderbouwing proportionaliteit en profijt (art. 8.13 Ob)
Er ontbreekt een overzicht van welke percelen profijt hebben, welke kosten aan welke eigenaren worden toegerekend en welke activiteiten kostenverhaal-plichtig zijn. Geen kadastrale profijtkaart.
6. Status van de ingrijpende transformatie van het winkelcentrum
Het is onduidelijk en onvoldoende onderbouwd waarom de transformatie van het winkelcentrum (incl. ca. 700 m² KVO-uitbreiding en constructieve ingrepen) geen kostenverhaal-plichtige activiteit zou zijn.
7. Niet-beschikbare regels kostenverhaal belemmeren inspraak (Awb 3:11)
De regels van het kostenverhaal die in het omgevingsplan worden opgenomen, zijn niet bijgevoegd. Zonder deze regels kan geen volledige zienswijze worden ingediend.
8. Verzoek aan de raad Reclamant verzoekt het college en de raad om:
 - a. Het ontwerpbesluit te herzien en hoofdstuk 7 volledig te actualiseren en te onderbouwen.
 - b. De noodzakelijke financiële, juridische en planologische documenten alsnog ter inzage te leggen.
 - c. Pas tot vaststelling over te gaan wanneer een transparante, toetsbare en juridisch houdbare onderbouwing beschikbaar is.

2.12.2 b Reactie zienswijze 2 reclamant 12

De gemeente erkent dat reclamant 12 zich grote zorgen maakt over de financiële uitvoerbaarheid en de onderbouwing van het kostenverhaal. Deze zorgen worden hieronder per punt beantwoord op basis van de planstukken die ter inzage waren gelegd waar het plan op berust en is gemotiveerd

1. Algemene conclusie

Reclamant stelt dat de kwalificatie “op voorhand niet evident economisch onuitvoerbaar” geen positieve onderbouwing biedt en substantiële risico’s laat bestaan.

Financiële uitvoerbaarheid van een omgevingsplan wordt altijd beoordeeld op planniveau. Dat betekent: we kijken of het plan in grote lijnen financieel haalbaar lijkt. Dit staat beschreven in hoofdstuk 7 Kostenverhaal en financiële uitvoerbaarheid van de motivering bij het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

De gemeente gebruikt de formulering “op voorhand niet evident economisch onuitvoerbaar”. Dit is geen losse zin, maar een wettelijk voorgeschreven manier van formuleren. Deze komt rechtstreeks uit de Omgevingswet (artikel 13.13 Ow) en de algemene zorgvuldigheidsplicht (artikel 3:2 Awb).

In hoofdstuk 7 van de motivering is een raming gemaakt van alle kosten en opbrengsten. Daaruit blijkt dat de geraamde opbrengsten (bijvoorbeeld uit de verkoop van woningen en winkels) hoger zijn dan de geraamde kosten (zoals bouwrijp maken, parkeervoorzieningen en inrichting openbare ruimte).

De meeste kosten en risico’s zijn voor de initiatiefnemer en grondeigenaar met de meeste gronden (Hoorne Vastgoed). Dit is privaatrechtelijk vastgelegd in de anterieure overeenkomst (AOK getekend op 5 november 2025) tussen Hoorne Vastgoed en de gemeente. Daarin staat onder andere dat Hoorne Vastgoed verantwoordelijk is voor de uitvoering en de bijbehorende kosten.

Op planniveau is voldoende aannemelijk gemaakt dat het plan financieel uitvoerbaar is. De wet vraagt niet om een gedetailleerde openbare begroting, maar om een zorgvuldige beoordeling dat het plan niet evident onuitvoerbaar is. Aan die eis is voldaan.

2. Onvoldoende onderbouwing keuze voor systeem met tijdvak (art. 13.14 Ow)

Reclamant stelt dat de keuze voor het systeem met tijdvak onvoldoende is gemotiveerd en dat het eerder om een organische ontwikkeling gaat.

De Omgevingswet biedt twee systemen voor kostenverhaal:

- Het systeem met tijdvak (artikel 13.14 Ow)
- Het systeem zonder tijdvak (artikel 13.15 Ow)

De gemeente heeft bewust gekozen voor het systeem met tijdvak. Deze keuze is expliciet gemotiveerd in hoofdstuk 7 Kostenverhaal en financiële uitvoerbaarheid.

Het systeem zonder tijdvak is geschikt voor organische ontwikkelingen. Een organische ontwikkeling is een project waarbij de ontwikkeling geleidelijk en stapsgewijs groeit, zonder dat van tevoren een vast eindbeeld, een duidelijke planning of een strakke fasering is vastgelegd. Het hangt sterk af van marktontwikkelingen, vraag van kopers of gebruikers en externe omstandigheden. Er is geen concreet, afgebakend einddoel en de uitkomst is minder voorspelbaar. Dit systeem (zonder tijdvak) is bedoeld voor projecten die meer “vanzelf” ontstaan en waarbij het niet zinvol is om een strakke tijdslimiet te stellen.

De keuze voor een systeem met tijdvak is gemaakt omdat dit project is een integrale ontwikkeling bevat. Er ligt een duidelijk eindbeeld voor:

- revitalisering en uitbreiding van het winkelcentrum Geesterduin met circa 500 m² extra winkelvloeroppervlakte;
- realisatie van maximaal 215 woningen;
- uitbreiding en herinrichting van het parkeerdek en de parkeerterreinen;
- herinrichting van de openbare ruimte.

Dit eindbeeld is vastgelegd in de Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie Geesterduin 2.0 (vastgesteld door de raad) en verder uitgewerkt in het omgevingsplan en de anterieure overeenkomst. Omdat er een concreet, afgebakend plan is met een duidelijk programma en planning, past het project bij het systeem met tijdvak. Dit systeem geeft meer zekerheid over het uiteindelijke resultaat, de fasering en de realisatie van het beoogde eindbeeld. Het stelt de gemeente in staat om duidelijke afspraken te maken hierover. Bij het systeem zonder tijdvak en bijbehorende organische ontwikkeling zou dat veel lastiger zijn omdat het eindbeeld minder vastligt.

De keuze voor het systeem met tijdvak is zorgvuldig gemotiveerd in hoofdstuk 7 op basis van de concrete aard van het project. Dit past binnen de wettelijke mogelijkheden van de Omgevingswet en waarborgt een betere sturing op het gewenste eindresultaat.

3. Gebrek aan juridische hardheid van de "concrete beoogde invulling"

Reclamant stelt dat er geen vastgelegde fasering en planologische detaillering is.

Het omgevingsplan (ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0) heeft een specifieke rol: het stelt het planologische kader vast. Dat betekent dat het de grote lijnen regelt, zoals welke functies waar mogelijk zijn (woningen, winkels, parkeren, openbare ruimte), welke bouwhoogtes gelden en welke algemene regels van toepassing zijn. Het omgevingsplan is geen bouwplan en bevat daarom geen gedetailleerde fasering of technische uitwerking. Dat is ook niet de bedoeling van een omgevingsplan.

De concrete invulling, de exacte fasering en de technische detaillering worden op andere momenten geregeld:

- *Anterieure overeenkomst (AOK)*
De fasering, planning en verdeling van verantwoordelijkheden zijn privaatrechtelijk vastgelegd in de anterieure overeenkomst die de gemeente op 5 november 2025 heeft gesloten met Hoorne Vastgoed.
- *Omgevingsvergunningsfase*
Wanneer het plan verder is uitgewerkt, moet de initiatiefnemer een omgevingsvergunning aanvragen. In deze fase worden de gedetailleerde bouwtekeningen, constructieberekeningen, funderingsplannen en technische uitwerking beoordeeld en goedgekeurd. Hier vindt ook de toetsing plaats op veiligheid, bouwtechnische eisen (Besluit bouwwerken leefomgeving, Bbl) en eventuele specifieke voorwaarden.
- *Bouw- en uitvoeringsfase*
Tijdens de daadwerkelijke bouw gelden de vergunningsvoorwaarden, bouwtechnische normen en veiligheidsvoorschriften. De gemeente (via de Omgevingsdienst) houdt toezicht op de uitvoering.
- *Nazorg- en monitoringfase*
Na oplevering kunnen monitoringverplichtingen (bijvoorbeeld verkeer, parkeren of leefbaarheid) worden opgenomen in het verkeersbesluit of het inrichtingsplan. Eventuele herstelmaatregelen of bijsturing kunnen dan nog worden afgedwongen.

Dat betekent dat het ontbreken van een gedetailleerde fasering in het omgevingsplan zelf geen tekortkoming is, maar dat dit hoort bij de normale verdeling van taken: het omgevingsplan regelt het publieke kader, de anterieure overeenkomst regelt de private afspraken, en de omgevingsvergunning + bouw regelen de technische uitvoering. Op planniveau is voldoende aannemelijk gemaakt dat het plan financieel uitvoerbaar is (hoofdstuk 7). Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

4. Gebrek aan transparantie en onderbouwing van financiële raming

Financiële ramingen bij een omgevingsplan zijn altijd een balans tussen transparantie en het beschermen van onderhandelingsposities. Het omgevingsplan stelt het planologische kader vast, maar bevat geen gedetailleerde commerciële berekeningen. Dit is normaal en wettelijk toegestaan. Hieronder wordt per sub punt ingegaan op de bezwaren.

a. Geen specificatie van kosten en baten (alleen totaalposten).

Reclamant stelt dat er alleen totaalposten worden genoemd (bijvoorbeeld inbrengwaarde € 6,3 miljoen en werkzaamheden € 4,1 miljoen) en dat een gedetailleerde specificatie ontbreekt.

Een gedetailleerde specificatie van alle kosten en baten (met onderliggende berekeningen, prijzen per post en winstmarges) is niet openbaar gemaakt. Dit is gedaan om de onderhandelingspositie van zowel de gemeente als marktpartijen niet te schaden. Als exacte cijfers openbaar zouden zijn, zou dat toekomstige onderhandelingen of aanbestedingen kunnen beïnvloeden. Daarnaast vraagt de wet niet om een gedetailleerde openbare begroting, maar om een zorgvuldige beoordeling dat het plan niet evident onuitvoerbaar is.

Op planniveau (dus voor de vaststelling van het omgevingsplan) is het niet nodig om alle details openbaar te maken. Het is voldoende dat aannemelijk wordt gemaakt dat de totale opbrengsten hoger zijn dan de totale kosten. Uit hoofdstuk 7 Kostenverhaal en financiële uitvoerbaarheid blijkt dat de geraamde opbrengsten de geraamde kosten overstijgen. De geraamde opbrengsten en kosten zijn daarnaast per post gespecificeerd en toegelicht. Dit is gedaan in hoofdstuk 7 Kostenverhaal en financiële uitvoerbaarheid.

De belangrijkste kosten (bouwrijp maken, parkeervoorzieningen, openbare ruimte en eventuele nadeelcompensatie) en de bijbehorende risico's zijn zowel publiekrechtelijk (via Regels Kostenverhaal) als privaatrechtelijk geborgd (in de anterieure overeenkomst (AOK) van 5 november 2025). In de AOK is vastgelegd dat Hoorne Vastgoed deze kosten grotendeels voor eigen rekening en risico draagt.

Dit betekent dat de beperkte openbaarheid van de raming geen tekortkoming is. Op planniveau is voldoende aangetoond dat het plan financieel uitvoerbaar is (hoofdstuk 7). Dit voldoet aan de wettelijke eisen.

b. Ontbreken van risicoanalyse.

Reclamant stelt dat er geen risicoanalyse is opgenomen in de financiële onderbouwing.

Een gedetailleerde, openbare risicoanalyse (met alle mogelijke risico's, kansen en scenario's) maakt geen deel uit van de openbare planstukken. Van de gehele nieuwbouwontwikkeling is de financiële uitvoerbaarheid getoetst in hoofdstuk 7 Kostenverhaal en financiële uitvoerbaarheid onder andere door de te verwachten kosten en opbrengsten te ramen en met elkaar vergeleken. Hieruit blijkt dat er voldoende inkomsten gegenereerd worden om de kosten te dekken. Hierdoor zijn de financiële risico's in kaart gebracht en is rekening gehouden met een opbrengsten- en kostenstijging. Verdere detaillering betreft vertrouwelijke gegevens die mogelijk de onderhandelingsposities van partijen kan schaden. Bij onvoorziene marktomstandigheden kan het omgevingsplan herzien worden en opnieuw in procedure worden gebracht.

Een groot deel van de risico's zijn privaatrechtelijk verhaald op de initiatiefnemer (Hoorne Vastgoed) middels de anterieure overeenkomst (AOK). In deze overeenkomst zijn afspraken gemaakt over wie welke risico's draagt en hoe eventuele tegenvallers worden opgevangen. De anterieure overeenkomst is openbaar en was net als het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 gedurende 6 weken ter inzage gelegd.

Op planniveau (dus voor het vaststellen van het omgevingsplan) is het niet nodig om een volledige, openbare risicoanalyse te publiceren. Het is voldoende dat aannemelijk wordt gemaakt dat het plan financieel uitvoerbaar is en dat de belangrijkste risico's zijn afgedekt. Aan deze eis is voldaan in hoofdstuk 7. Op planniveau is voldoende aannemelijk gemaakt dat het plan financieel uitvoerbaar is.

5. Ontbrekende onderbouwing proportionaliteit en profijt (art. 8.13 Ob)

Reclamant stelt dat er geen overzicht is van profijt per perceel en kostenverdeling.

Het profijtcriterium is een belangrijk wettelijk vereiste uit de Omgevingswet. Artikel 8.13 van het Omgevingsbesluit bepaalt dat kosten alleen mogen worden verhaald op partijen die daadwerkelijk profijt hebben van de ontwikkeling. De kosten moeten dus evenredig (proportioneel) worden verdeeld: degene die het meeste voordeel heeft, draagt ook een groter deel van de kosten. De kostenverdeling is proportioneel verdeeld middels de kostenverhaalsbijdrage per eenheid. De kosten worden proportioneel verdeeld op basis van draagkracht en profijt.

De proportionaliteit en het profijtcriterium zijn beoordeeld in hoofdstuk 7 Kostenverhaal en financiële uitvoerbaarheid. Hierin is gemotiveerd dat de kostenverdeling marktconform is en voldoet aan art. 8.13 Ob.

Een gedetailleerde kadastrale profijtkaat (een overzicht per perceel wie welk profijt heeft en hoeveel kosten er precies aan welk perceel worden toegerekend) is momenteel niet mogelijk. De kostenverdeling is proportioneel op basis van draagkracht en profijt verdeeld middels een kostenverhaalsbijdrage per eenheid. Een gedetailleerde kadastrale profijtkaat is mogelijk zodra duidelijk is welke en hoeveel eenheden op elk kadastraal perceel worden gerealiseerd. Aangezien het voorliggende omgevingsplan de grote lijnen regelt is het niet nodig om op kadastraal niveau inzichtelijk te hebben wat gerealiseerd wordt.

Op planniveau is voldoende aannemelijk gemaakt dat het kostenverhaal evenredig en wettelijk correct is. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

6. Status van de ingrijpende transformatie van het winkelcentrum

Reclamant stelt dat onduidelijk is waarom de transformatie geen kostenverhaalplichtige activiteit is.

De Omgevingswet maakt een onderscheid tussen verschillende soorten activiteiten. Kostenverhaal (art. 13.1 e.v. Ow) is vooral bedoeld voor nieuwe ontwikkelingen of grootschalige sloop/nieuwbouw waarbij de gemeente substantiële kosten maakt voor planologische medewerking, infrastructuur of openbare ruimte. De wettelijke kostenverhaalplicht is alleen van toepassing op kostenverhaalplichtige activiteiten. Kostenverhaalplichtige activiteiten zijn benoemd in artikel 8.13 van het Omgevingsbesluit.

De in pandige verbouwing (renovatie binnen de huidige muren) en bijbehorende aanpassingen aan het parkeerdek zijn op basis van artikel 8.13 geen kostenverhaalplichtige activiteiten. Publiekrechtelijk mogen hierdoor geen kosten worden verhaald voor de in pandige verbouwing. Aangezien deze kosten niet publiekrechtelijk verhaald mogen worden zijn ze geen onderdeel van de Regels Kostenverhaal.

Privaatrechtelijk mogen wel afspraken worden gemaakt over de totale herontwikkeling van Geesterduin 2.0 (inclusief niet-kostenverhaalplichtige activiteiten). Alle kosten die samenhangen met de totale herontwikkeling van Geesterduin 2.0 worden via de anterieure overeenkomst verhaald op de initiatiefnemer (Hoorne Vastgoed). In deze privaatrechtelijke overeenkomst is expliciet vastgelegd dat Horne Vastgoed verantwoordelijk is voor de financiering en realisatie van de gehele ontwikkeling.

De totale herontwikkeling winkelcentrum Geesterduin 2.0 bestaat uit:

- in pandige verbouwing (renovatie binnen de huidige muren);
- een uitbreiding van circa 500 m² bruto winkelvloeroppervlakte;
- aanpassingen aan het parkeerdek en de parkeerterreinen;
- de realisatie van 215 woningen.

In hoofdstuk 7 Kostenverhaal en financiële uitvoerbaarheid is bovenstaande toegelicht. Dit betekent dat de transformatie van het winkelcentrum (inclusief bijbehorende aanpassingen aan het parkeerdek) geen aparte kostenverhaalplichtige activiteit is omdat het een in pandige verbouwing betreft, als onderdeel van de integrale ontwikkeling met woningbouw. Alle kosten van de totale herontwikkeling zijn privaatrechtelijk afgedekt in de anterieure overeenkomst. De kosten behorend bij de kostenverhaalplichtige activiteiten zijn voldoende onderbouwd in hoofdstuk 7 en hiermee publiekrechtelijk afgedekt. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

7. Niet-beschikbare regels kostenverhaal belemmeren inspraak (Awb 3:11)

Reclamant stelt dat de regels kostenverhaal niet zijn bijgevoegd.

De regels voor kostenverhaal waar de reclamant naar verwijst zijn onderdeel van een planologisch besluit (artikel 13.14 Ow), in dit geval de TAM-IMRO (hoofdstuk 7 motivering en artikel 14 regels). Iedereen kon er tijdens de inzageperiode op reageren (Awb art. 3:11). De regels zijn hiermee onderdeel van het publiekrechtelijke besluitvormingstraject behorend bij de TAM-IMRO.

Artikel 3:11 Awb bepaalt dat belanghebbenden voldoende gelegenheid moeten krijgen om kennis te nemen van de relevante stukken, zodat zij een goed onderbouwde zienswijze kunnen indienen. Door de wettelijk voorgeschreven stukken (ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0) ter inzage te leggen, heeft de gemeente aan deze inspraakplicht voldaan. Hierdoor is de mogelijkheid tot inspraak niet belemmerd en is art. 3:11 Awb nageleefd. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

8. Verzoek aan de raad Reclamant verzoekt het college en de raad om:

- a. Het ontwerpbesluit te herzien en Hoofdstuk 7 volledig te actualiseren en te onderbouwen.*

Hoofdstuk 7 is reeds zorgvuldig opgesteld en bevat een toereikende onderbouwing van de financiële uitvoerbaarheid op planniveau. De ramingen, de keuze voor het systeem met tijdvak, de proportionaliteit en het profijt criterium zijn gemotiveerd. Er is geen aanleiding om hoofdstuk 7 te herzien of verder uit te breiden. De gevraagde details kunnen de onderhandelingspositie van marktpartijen schade en vallen (deels) onder de privaatrechtelijke anterieure overeenkomst. De gevraagde details zijn daarom niet openbaar.

De zakelijke beschrijving van de privaatrechtelijke anterieure overeenkomst lag daarentegen wél ter inzage. De Omgevingswet verplicht de gemeente om een zakelijke beschrijving (een samenvatting van de hoofdlijnen van de overeenkomst) ter inzage te leggen. Deze zakelijke beschrijving bevatte de belangrijkste afspraken over onder andere het kostenverhaal, de fasering, het woningbouwprogramma en de verdeling van verantwoordelijkheden.

Deze zakelijke beschrijving heeft gelijktijdig met het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 ter inzage gelegen op het gemeentehuis, van 13 november 2025 tot en met 24 december 2025. Dit is op 12 november 2025 bekend gemaakt door burgemeester en wethouders via het Gemeenteblad nr. 486320. Belanghebbenden, waaronder reclamant, hebben dus de volledige mogelijkheid gehad om kennis te nemen van de kernafspraken.

b. De noodzakelijke financiële, juridische en planologische documenten alsnog ter inzage te leggen.

De relevante planologische documenten, waaronder Regels Kostenverhaal (hoofdstuk 7 Kostenverhaal en financiële uitvoerbaarheid en artikel 14 van de regels) en het gehele ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0, hebben reeds ter inzage gelegen. De zakelijke beschrijving van de anterieure overeenkomst (samenvatting van de hoofdlijnen) heeft gelijktijdig ter inzage gelegen op het gemeentehuis. De volledige anterieure overeenkomst is een privaatrechtelijke overeenkomst en hoeft niet openbaar te worden gemaakt. Alle wettelijk verplichte stukken waren dus beschikbaar tijdens de inspraakperiode.

c. Pas tot vaststelling over te gaan wanneer een transparante, toetsbare en juridisch houdbare onderbouwing beschikbaar is.

Op planniveau is de financiële uitvoerbaarheid en het kostenverhaal voldoende onderbouwd en toetsbaar in hoofdstuk 7 en artikel 14 van de regels. De onderbouwing voldoet aan de eisen van de Omgevingswet en de Algemene wet bestuursrecht. Er is geen aanleiding om de vaststelling uit te stellen.

Algemene conclusie bij zienswijze 2

De financiële uitvoerbaarheid en het kostenverhaal zijn op planniveau voldoende onderbouwd in hoofdstuk 7 en artikel 14 van de regels. De verzoeken van reclamant hebben grotendeels betrekking op details die niet openbaar zijn gemaakt omdat ze mogelijk de onderhandelingspositie van partijen kunnen schade. Deels zijn deze details privaatrechtelijk afgedekt via de anterieure overeenkomst of worden in latere fases (omgevingsvergunning en uitvoering) nader uitgewerkt. Zij geven geen aanleiding tot herziening van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 of uitstel van de vaststelling.

2.12.2 c Conclusie zienswijze 2 reclamant 12

Gelet op het vorenstaande is het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 zorgvuldig voorbereid als bedoeld in artikel 3:2 Awb, berust op een deugdelijke en kenbare motivering als bedoeld in artikel 3:46 Awb en is sprake van een evenwichtige belangenafweging als bedoeld in artikel 3:4, eerste en tweede lid, Awb.

De door reclamant 12 aangevoerde gronden in Zienswijze 2 zijn per onderwerp zorgvuldig beoordeeld:

1. De financiële uitvoerbaarheid is op planniveau voldoende onderbouwd in hoofdstuk 7. De wettelijk vereiste formulering "op voorhand niet evident economisch onuitvoerbaar" is gehanteerd en de ramingen tonen aan dat opbrengsten de kosten overstijgen.
2. De keuze voor het systeem met tijdvak (art. 13.14 Ow) is expliciet gemotiveerd in hoofdstuk 7, omdat sprake is van een integrale herontwikkeling met een duidelijk eindbeeld.
3. De concrete invulling en fasering zijn privaatrechtelijk vastgelegd in de anterieure overeenkomst (AOK). Publiekrechtelijk is middels Regels Kostenverhaal op planniveau is voldoende aannemelijk gemaakt dat het plan financieel uitvoerbaar is.
4. De financiële raming is op planniveau toereikend. Gedetailleerde specificaties en risicoanalyses zijn niet opgenomen om onderhandelingsposities te beschermen. Tevens zijn deze privaatrechtelijk afgedekt in de AOK.
5. De proportionaliteit en het profijt criterium (art. 8.13 Ob) zijn beoordeeld in hoofdstuk 7.
6. De transformatie van het winkelcentrum is geen kostenverhaalplichtige activiteit. Kosten kunnen hiervoor niet publiekrechtelijk worden verhaald. De kosten derhalve privaatrechtelijk via de AOK verhaald.
7. De Regels Kostenverhaal zijn onderdeel van een planologisch besluit (artikel 13.14 Ow), in dit geval de TAM-IMRO (hoofdstuk 7 motivering en artikel 14 regels).
8. De verzoeken van reclamant (herziening hoofdstuk 7, ter inzage leggen van extra documenten en uitstel van vaststelling) zijn beoordeeld. De onderbouwing in hoofdstuk 7 is voldoende en de gevraagde details zijn vanwege mogelijke schade voor onderhandelingsposities niet openbaar te maken of de details komen in latere fases (omgevingsvergunning en uitvoering) aan de orde. Tevens zijn de gevraagde details privaatrechtelijk afgedekt. Er is geen aanleiding tot herziening of uitstel.

De zienswijze met betrekking tot het kostenverhaal en de financiële uitvoerbaarheid van reclamant 12 geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 en wordt ongegrond verklaard.

2.12.3 a Samenvatting zienswijze 3 reclamant 12

Reclamant stelt dat Hoofdstuk 8 van de motivering onvoldoende aantoont dat sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties (art. 4.2 Omgevingswet). Hij vindt de beoordeling abstract, onvoldoende toetsbaar en onevenredig belastend voor de bestaande woonomgeving.

Reclamant voert inhoudelijk aan dat:

1. Algemene conclusie
Het RHO-advies in Hoofdstuk 8 stelt in abstracte en weinig toetsbare bewoordingen dat de ontwikkeling "aanvaardbaar" is en dat sprake zou zijn van een "evenwichtige toedeling van functies aan locaties". Reclamant kan zich hier niet in vinden.
2. Kernbezwaren: ontbreken van evenwichtige toedeling
De ontwikkeling veroorzaakt volgens reclamant een onevenredig zware belasting van de bestaande woonomgeving op meerdere punten.
3. Hoogbouw (tot 7 lagen) direct naast laagbouwwijk
De hoogteopbouw wijkt fors af van de bestaande laagbouwwijk, vormt een harde en dominante overgang en is stedenbouwkundig onlogisch. Alternatieve hoogtelijnen zijn niet onderzocht.
4. Verkeersbelasting
Er is geen realistische berekening van verkeersstromen. De infrastructuur is al kwetsbaar en extra verkeer veroorzaakt onveilige situaties. De aan- en afrit van het parkeerdek komt direct in een woonstraat.
5. Parkeerdruk
De parkeercapaciteit is gebaseerd op theoretische normen, niet op reëel gebruik. De ontsluiting via bestaande woonstraten leidt tot ongewenste verschuiving van parkeerdruk. Er wordt geen rekening gehouden met piekmomenten.
6. Sociale veiligheid
Er is geen analyse van de toename van jongeren en schoolverkeer. Hangplekken en onveilige overgangen worden niet gemitigeerd. De situering leidt tot onoverzichtelijke situaties.
7. Openbare ruimte
Er ontbreekt een uitgewerkt en bindend ontwerp voor de openbare ruimte. Impact op groen, verblijfskwaliteit en toegankelijkheid is niet gekwantificeerd. Er zijn geen concrete beheerafspraken.
8. Geen deugdelijke planmotivering
De afweging in Hoofdstuk 8 is onvoldoende transparant, locatie-specifiek en integraal. Alternatieven zijn niet onderzocht of gepubliceerd. Relevante tegenargumenten van bewoners zijn niet verwerkt. Participatie was onvoldoende (bewoners waren geen gelijkwaardige partners).
9. Verzoek aan de raad
Reclamant verzoekt het college en de gemeenteraad om:
 - a. Hoofdstuk 8 te herzien en te voorzien van een volledige, toetsbare en transparante motivering.
 - b. De aspecten hoogbouw, verkeersdruk, parkeerdruk, sociale veiligheid en openbare ruimte afzonderlijk te beoordelen op proportionaliteit en ruimtelijke aanvaardbaarheid.
 - c. Alternatieve scenario's te onderzoeken waarin de belasting voor de woonomgeving significant lager is.
 - d. Pas tot vaststelling over te gaan wanneer objectief is aangetoond dat er daadwerkelijk sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

2.12.3 b Reactie zienswijze 3 reclamant 12

De gemeente erkent dat reclamant 12 zich zorgen maakt over de evenwichtige toedeling van functies aan locaties in hoofdstuk 8 van de motivering. Dit is een legitiem en belangrijk aandachtspunt voor direct omwonenden. Hieronder wordt elk punt zorgvuldig beantwoord:

1. Algemene conclusie

Reclamant stelt dat het RHO-advies in Hoofdstuk 8 abstract en weinig toetsbaar is en dat hij zich niet kan vinden in de conclusie dat de ontwikkeling "aanvaardbaar" is en sprake zou zijn van een evenwichtige toedeling.

De gemeente merkt op dat hoofdstuk 8 van de motivering een integrale en locatie specifieke belangenafweging bevat, conform artikel 4.2 Omgevingswet en artikel 3:4 lid 1 en 2 Awb. De afweging is niet abstract, maar is gebaseerd op concrete, gedocumenteerde analyses die allemaal deel uitmaakten van de stukken die ter inzage hebben gelegen.

Concreet zijn in Hoofdstuk 8 en de bijbehorende bijlagen de volgende aspecten onderzocht en afgewogen:

- Stedenbouwkundige schaal, massa en overgang naar de bestaande laagbouwwijk (paragraaf 3.2 Evaluatie en opbrengsten, bijlage 1 Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie en bijlage 2 Participatieverslag en de daarbij behorende bijlagen);
- Bezoning, zichtlijnen en verblijfskwaliteit (paragraaf 3.2 Evaluatie en opbrengsten en bijlage 2 Participatieverslag en de daarbij behorende bijlagen);
- Verkeers- en parkeereffecten (paragraaf 5.6 Verkeer en parkeren, bijlage 7 Mobiliteitstoets en bijlage 8 Notitie auto- en fietsparkeren);
- Sociale veiligheid (zichtlijnen, verlichting, groen en verblijfskwaliteit in bijlage 3 van de regels, Inrichtingsplan en bijlage 2 Participatieverslag en de daarbij behorende bijlagen);
- Kwaliteit en inrichting van de openbare ruimte (bijlage 3 van de regels, Inrichtingsplan en bijlage 2 Participatieverslag en de daarbij behorende bijlagen).

Het plan is bovendien getoetst aan de geldende instructieregels van het Rijk (Beluit kwaliteit leefomgeving) en de Provincie (waaronder de Omgevingsverordening Noord-Holland).

De conclusie dat de ontwikkeling "aanvaardbaar" is en dat sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties, is onderbouwd met de stedenbouwkundige visie, de mobiliteitstoets en het inrichtingsplan. Bovendien sluit de ontwikkeling aan bij de Herijking Masterplan Inbreidingen 2025-2029, waarin verdichting in centrumgebieden met goede fiets- en OV-bereikbaarheid juist wordt gestimuleerd.

De belangenafweging in Hoofdstuk 8 is kenbaar, toetsbaar en gebaseerd op de ter inzage gelegde stukken. Zij is niet abstract, maar concreet, locatie-specifiek en in lijn met het gemeentelijke en bovenlokale beleid voor binnenstedelijke verdichting.

2. Kernbezwaren: ontbreken van evenwichtige toedeling

Reclamant stelt dat de ontwikkeling een onevenredig zware belasting van de bestaande woonomgeving veroorzaakt.

In hoofdstuk 8 Evenwichtige toedeling van functies aan locaties is een zorgvuldige en integrale belangenafweging gemaakt, zoals vereist door artikel 4.2 Omgevingswet en artikel 3:4 lid 1 en 2 Awb. Hierbij zijn zowel het algemeen belang als de belangen van omwonenden expliciet tegen elkaar afgewogen.

Algemeen belang:

- Realisatie van de regionale en gemeentelijke woningbouwopgave (maximaal 215 woningen);
- Versterking en revitalisering van het centrumgebied Geesterduin;
- Toekomstbestendigheid van het winkelcentrum en de openbare ruimte.

Belangen van omwonenden:

- Leefbaarheid en woongenot in de directe woonomgeving;
- Verkeers- en parkeersituatie;
- Verkeersveiligheid;
- Sociale veiligheid;
- Overgang tussen hoogbouw en de bestaande laagbouwwijk.

Deze afweging is niet abstract, maar gebaseerd op concrete onderzoeken die allemaal ter inzage hebben gelegen. Het plan is bovendien getoetst aan de geldende instructieregels van het Rijk (Besluit kwaliteit leefomgeving) en de Provincie (Omgevingsverordening Noord-Holland).

Concreet zijn de motivering en de bijbehorende bijlagen de volgende aspecten onderzocht en afgewogen:

- Stedenbouwkundige schaal, massa en overgang naar de bestaande laagbouwwijk (paragraaf 3.2 Evaluatie en opbrengsten, bijlage 1 Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie en bijlage 2 Participatieverslag en de daarbij behorende bijlagen);
- Bezoning, zichtlijnen en verblijfskwaliteit (paragraaf 3.2 Evaluatie en opbrengsten en bijlage 2 Participatieverslag en de daarbij behorende bijlagen);
- Verkeers- en parkeereffecten (paragraaf 5.6 Verkeer en parkeren, bijlage 7 Mobiliteitstoets en bijlage 8 Notitie auto- en fietsparkeren);
- Inrichting openbare ruimte en sociale veiligheid (bijlage 3 van de regels, Inrichtingsplan en bijlage 2 Participatieverslag en de daarbij behorende bijlagen).

De effecten van de ontwikkeling zijn beoordeeld als aanvaardbaar binnen het gemeentelijke beleid voor binnenstedelijke verdichting, zoals vastgelegd in de Herijking Masterplan Inbreidingen 2025-2029. Er is geen sprake van een onevenredige aantasting van de woon- en leefomgeving. Dit betekent dat de ontwikkeling niet leidt tot een onevenredig zware belasting van de bestaande woonomgeving. De belangenafweging in hoofdstuk 8 is zorgvuldig, integraal en evenwichtig uitgevoerd op basis van de ter inzage gelegde stukken.

3. Hoogbouw (tot 7 lagen) direct naast laagbouwwijk

Reclamant stelt dat de hoogteopbouw disproportioneel is, een harde overgang vormt en dat alternatieve hoogtelijnen niet zijn onderzocht.

De bouwhoogtes in het plan zijn bewust gedifferentieerd ontworpen om een goede overgang te maken tussen de bestaande laagbouwwijk en het nieuwe centrumgebied. Het woningbouwprogramma (maximaal 215 woningen) en de bouwhoogtes (maximaal 15 m, lokaal 7 lagen) zijn beleidsmatig verankerd in de Herijking Masterplan Inbreidingen 2025-2029 (vastgesteld door de raad op 6 februari 2025). Dit beleid geeft prioriteit aan hogere intensiteit en verdichting in centrumkernen en sluit aan bij de provinciale en rijksopgave voor binnenstedelijke verdichting.

De maximale hoogte van 15 m (normaal 5-6 lagen) wordt op strategische plekken verhoogd tot 7 bouwlagen (bij de nieuwe entree en het winkelplein). Dit is een bewuste stedenbouwkundige keuze om een herkenbare skyline en accenten te creëren, terwijl op de rest van het plangebied een lagere bouwhoogte wordt gehanteerd voor een geleidelijke overgang naar de omliggende laagbouw wijken.

De locatie specifieke onderbouw is te vinden in de motivering van het TAM-IMRO plan (hoofdstuk 2 Planbeschrijving, bijlage 1 Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie Geesterduin 2.0 en bijlage 2 Participatieverslag en de daarbij behorende bijlagen). De hoogteopbouw is proportioneel voor een centrumlocatie en voldoet aan artikel 4.2 Omgevingswet (evenwichtige toedeling van functies). De afweging tussen het algemeen belang (woningbouwopgave en centrumversterking) en de belangen van omwonenden (uitzicht, privacy en overgang naar de laagbouwwijk) is zorgvuldig en evenwichtig gemaakt (artikel 3:4 Awb).

Er zijn daarnaast ook voorzien in overgangszones, waaronder extra groen, verblijfsruimte en een geleidelijke overgang in bouwhoogte. Dit alles is integraal geanalyseerd in paragraaf 3.2, bijlage 1 Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie en bijlage 2 Participatieverslag (en de daarbij behorende bijlagen). Dit betekent dat de hoogteopbouw niet disproportioneel is, maar juist gedifferentieerd en beleidsmatig verankerd. Alternatieve hoogtelijnen zijn overwogen in de stedenbouwkundige visie en de gekozen opbouw is gemotiveerd als de beste balans tussen verdichting en woongenot.

4. Verkeersbelasting

Reclamant stelt dat er geen realistische berekening van verkeersstromen is en dat extra verkeer onveilige situaties veroorzaakt.

De verkeersbelasting van de herontwikkeling is integraal en actueel onderzocht in bijlage 7 Mobiliteitstoets en in paragraaf 5.6 Verkeer en parkeren van de motivering. Beide stukken hebben ter inzage gelegen.

De nieuwe verkeersstructuur (waaronder de in- en uitrit van het parkeerdek op de Geesterduinweg en éénrichtingsverkeer op een deel daarvan) is als basis gehanteerd voor het verkeersonderzoek. Uit de verkeersbeoordeling blijkt dat er geen knelpunten in de verkeersafwikkeling of verkeersveiligheid worden verwacht. De extra verkeersgeneratie is doorgerekend met behulp van het Verkeersmodel Alkmaar 2040.

De conclusie van de Mobiliteitstoets is dat de extra verkeersgeneratie (door de 215 woningen en de uitbreiding van het winkelcentrum) acceptabel is en niet leidt tot onaantvaardbare congestie, filevorming of verkeersveiligheidsproblemen op de Geesterduinweg en het kruispunt met de Soomerwegh. De effecten zijn aanvaardbaar binnen het beleid voor centrumontwikkeling en binnenstedelijke verdichting.

5. Parkeerdruk

Reclamant stelt dat de parkeercapaciteit gebaseerd is op theoretische normen en leidt tot verschuiving van parkeerdruk.

De parkeernormen en de parkeerbalans zijn gebaseerd op de Nota Parkeernormen 2025 van de gemeente Castricum en de actuele landelijke CROW-parkeerkencijfers voor een schil-centrumlocatie.

In bijlage 8 Notitie auto- en fietsparkeren is een volledige en actuele parkeerbalans opgesteld. Hierin zijn niet alleen de nieuwe 215 woningen meegenomen, maar ook de bestaande parkeerdruk in en rondom het

winkelcentrum, dubbelgebruik tussen winkelend publiek, bewoners en andere bezoekers, de uitbreiding van het parkeerdek en de herinrichting en efficiëntere inrichting van de bestaande parkeerterreinen.

Het plan voorziet in herinrichting en uitbreiding van de parkeervoorzieningen en voldoet aan de Nota Parkeernormen 2025, die is opgesteld aan de hand van actuele, landelijke CROW-parkeerkencijfers uit 2025 en rekening houdt met het huidige autobezit, stedelijkheidsgraad en nabijheid van voorzieningen. De gebruikte getallen zijn gebaseerd op tellingen door een onafhankelijk telbureau en zijn representatief voor een centrumlocatie met NSTOMP-principes (Nabijheid Stimuleert Trap, OV, Maatregelen, Privéauto).

De balans toont aan dat de totale parkeercapaciteit na realisatie van het plan voldoende is om zowel de nieuwe als de bestaande parkeerbehoefte op te vangen zonder onaanvaardbare parkeerdruk in de omliggende woonstraten. De nieuwe ontsluiting via de Geesterduinweg is juist bedoeld om parkeer zoekverkeer in woonstraten zoals de Molenweide te beperken.

Dit betekent dat de parkeercapaciteit niet alleen gebaseerd is op theoretische normen, maar op een concrete parkeerbalans (bijlage 8) waarin bestaande parkeerdruk en dubbelgebruik expliciet zijn meegenomen. De parkeersituatie is aanvaardbaar en leidt volgens de analyse niet tot een onaanvaardbare verschuiving van parkeerdruk naar de woonomgeving.

6. Sociale veiligheid

Reclamant stelt dat er geen analyse is van toename van jongeren en schoolverkeer en dat de situering tot onoverzichtelijke situaties leidt.

Sociale veiligheid is integraal meegenomen in de stedenbouwkundige visie en het inrichtingsplan. Dit aspect is niet alleen op basis van normen beoordeeld, maar ook op basis van concrete ruimtelijke maatregelen om een veilig en overzichtelijk woon- en verblijfsgebied te creëren.

In bijlage 3 van de regels (Inrichtingsplan), paragraaf 3.2 Evaluatie en opbrengsten, bijlage 1 Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie en bijlage 2 Participatieverslag (en de daarbij behorende bijlagen) is expliciet aandacht besteed aan:

- zichtlijnen en overzichtelijkheid in de openbare ruimte,
- verlichting van straten, pleinen en entrees,
- groenvoorzieningen die bijdragen aan een prettige en veilige sfeer,
- veilige routes voor voetgangers en fietsers,
- vermindering van onoverzichtelijke hoeken en verborgen plekken.

De extra verkeersgeneratie als gevolg van de ontwikkeling is doorgerekend in bijlage 7 Mobiliteitstoets met behulp van het Verkeersmodel Alkmaar 2040. De situering van functies (woningen, winkels en openbare ruimte) is zodanig gekozen dat onoverzichtelijke situaties zoveel mogelijk worden voorkomen. Goede zichtlijnen vanuit woningen en winkels, voldoende straatverlichting en natuurlijke surveillance door functiemenging dragen bij aan een veilige omgeving.

Concrete maatregelen op het gebied van sociale veiligheid (zoals de exacte positionering van verlichting, groen en zitplekken) worden verder uitgewerkt in de uitvoeringsfase, wanneer het definitieve inrichtingsplan en het verkeersbesluit worden vastgesteld.

Dit betekent dat sociale veiligheid niet is onderbelicht in het plan, maar integraal beoordeeld en geoptimaliseerd in de ter inzage gelegde stukken. Er is geen sprake van onoverzichtelijke situaties; de situering is juist ontworpen om overzicht, veiligheid en verblijfskwaliteit te bevorderen. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

7. Openbare ruimte

Reclamant stelt dat er geen uitgewerkt en bindend ontwerp is en dat impact op groen en toegankelijkheid niet is gekwantificeerd.

Het inrichtingsplan bevat wél een uitgewerkt en concreet ontwerp voor de openbare ruimte. Dit ontwerp is vastgelegd in bijlage 3 van de regels (Inrichtingsplan) en is juridisch bindend omdat het gekoppeld is aan de planregels voor de bestemming Verkeer- en verblijfsgebied. Bij de aanleg en inrichting van de openbare ruimte moet worden getoetst aan dit inrichtingsplan.

In bijlage 3 zijn de volgende aspecten concreet uitgewerkt en in kaart gebracht:

- Inrichting van straten, pleinen en verblijfsruimtes;
- Groenvoorzieningen (bomen, struiken, grasvelden en bloeiende beplanting);
- Toegankelijkheid voor minder validen, fietsers en voetgangers (brede trottoirs en drempelloze overgangen);
- Verlichting, zitplekken en speelvoorzieningen;
- Waterafvoer en klimaatadaptieve maatregelen.

De impact op groen en verblijfskwaliteit is gekwantificeerd en beoordeeld in paragraaf 3.2 Evaluatie en opbrengsten, bijlage 1 Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie en bijlage 2 Participatieverslag (en de daarbij behorende bijlagen). Hierin is onder andere de toename van groenoppervlak en de verbetering van de verblijfskwaliteit ten opzichte van de huidige situatie in beeld gebracht.

Bijlage 3 (van de regels) is tevens gekoppeld aan de planregels. In de planregels wordt expliciet verwezen naar het Handboek Openbare Ruimte (HOIR) van de gemeente Castricum en naar het Inrichtingsplan zelf.

Verdere gedetailleerde uitwerking van de openbare ruimte vindt plaats in de omgevingsvergunningsfase, maar wordt wel getoetst aan de opgenomen regels van de motivering. Er is derhalve wél een uitgewerkt en bindend kader voor de openbare ruimte (bijlage 3 van de regels, Inrichtingsplan). De impact op groen en toegankelijkheid is gekwantificeerd in de ter inzage gelegde stukken. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

8. Geen deugdelijke planmotivering

Reclamant stelt dat de afweging onvoldoende transparant, locatie specifiek en integraal is, dat alternatieven niet zijn onderzocht en dat participatie inbreng onvoldoende is verwerkt.

In hoofdstuk 8 Evenwichtige toedeling van functies aan locaties is een transparante, locatie specifieke en integrale belangenafweging gemaakt, conform artikel 4.2 Omgevingswet en artikel 3:4 lid 1 en 2 Awb. Deze afweging is gebaseerd op concrete onderzoeken die allemaal ter inzage hebben gelegen.

In hoofdstuk 8 en de bijbehorende bijlagen is het algemeen belang (woningbouwopgave, centrumversterking en toekomstbestendigheid) expliciet afgewogen tegen de belangen van omwonenden (leefbaarheid, verkeer, veiligheid en woongenot). Dit is geen abstracte tekst, maar een locatie specifieke analyse die onder meer bevat:

- Stedenbouwkundige visie en schaalanalyse (paragraaf 3.2 Evaluatie en opbrengsten, bijlage 1 Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie en bijlage 2 Participatieverslag en de daarbij behorende bijlagen);
- Bezoning, zichtlijnen en verblijfskwaliteit (paragraaf 3.2 Evaluatie en opbrengsten en bijlage 2 Participatieverslag en de daarbij behorende bijlagen);
- Verkeers- en parkeereffecten (paragraaf 5.6 Verkeer en parkeren, bijlage 7 Mobiliteitstoets en bijlage 8 Notitie auto- en fietsparkeren);
- Sociale veiligheid en openbare ruimte (bijlage 3 van de regels, Inrichtingsplan en bijlage 2 Participatieverslag en de daarbij behorende bijlagen).

Uit het Participatieverslag (bijlage 2) en paragraaf 3.2 Evaluatie en opbrengsten blijkt dat alle ingebrachte punten systematisch zijn verzameld, beoordeeld en waar mogelijk verwerkt. Dit heeft geleid tot concrete aanpassingen, zoals lagere bouwhoogtes op bepaalde plekken, extra setbacks en meer groen. Elke niet overgenomen suggestie is gemotiveerd.

Alternatieve scenario's (onder andere ontsluitingsvarianten, andere hoogtelijnen en andere parkeeroplossingen) zijn overwogen tijdens het participatieproces. Dit is vastgelegd in bijlage 2 Participatieverslag en de bijbehorende bijlagen. De gekozen oplossing is hierin gemotiveerd als de beste balans tussen verkeersveiligheid, spreiding van stromen, ruimtelijke kwaliteit en uitvoerbaarheid.

Hiermee kan worden geconcludeerd dat de planmotivering in hoofdstuk 8 transparant, locatie specifiek en integraal is. Alternatieven zijn overwogen en gemotiveerd afgewogen, en participatie inbreng is daadwerkelijk verwerkt. De afweging voldoet aan de wettelijke eisen en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

9. Verzoek aan de raad

Reclamant verzoekt het college en de gemeenteraad om:

- a. Hoofdstuk 8 te herzien en te voorzien van een volledige, toetsbare en transparante motivering.*

Hoofdstuk 8 is reeds volledig, toetsbaar en transparant gemotiveerd. Het bevat een integrale belangenafweging met concrete analyses van schaal, bezonning, verkeer, parkeren, sociale veiligheid en openbare ruimte (zie paragraaf 3.2, bijlage 1, bijlage 2, bijlage 7 en bijlage 8 van de motivering en bijlage 3 van de regels). Er is geen aanleiding om hoofdstuk 8 te herzien.

b. De aspecten hoogbouw, verkeersdruk, parkeerdruk, sociale veiligheid en openbare ruimte afzonderlijk te beoordelen op proportionaliteit en ruimtelijke aanvaardbaarheid.

De aspecten hoogbouw, verkeersdruk, parkeerdruk, sociale veiligheid en openbare ruimte zijn zowel integraal als afzonderlijk beoordeeld op proportionaliteit en ruimtelijke aanvaardbaarheid in hoofdstuk 8, paragraaf 3.2, bijlage 1 (Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie), bijlage 3 van de regels (Inrichtingsplan), bijlage 7 (Mobiliteitstoets) en bijlage 8 (Notitie auto- en fietsparkeren).

c. Alternatieve scenario's te onderzoeken waarin de belasting voor de woonomgeving significant lager is.

Alternatieve scenario's (onder andere ontsluitingsvarianten, andere hoogtelijnen en andere parkeeroplossingen) zijn overwogen tijdens het participatieproces. Dit is vastgelegd in bijlage 2 Participatieverslag (en de bijbehorende bijlagen). De gekozen oplossing is hierin gemotiveerd als de beste balans tussen verkeersveiligheid, spreiding van stromen, ruimtelijke kwaliteit en uitvoerbaarheid.

d. Pas tot vaststelling over te gaan wanneer objectief is aangetoond dat er daadwerkelijk sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

Op planniveau is objectief aangetoond dat sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties (Hoofdstuk 8, artikel 4.2 Omgevingswet en artikel 3:4 Awb). De belangenafweging is zorgvuldig, kenbaar en gebaseerd op de ter inzage gelegde stukken. Er is geen aanleiding om de vaststelling uit te stellen.

Conclusie verzoeken reclamant

Alle verzoeken van reclamant zijn reeds beantwoord aan de hand van de ter inzage gelegde stukken. Hoofdstuk 8 is volledig gemotiveerd, alle aspecten zijn afzonderlijk en integraal beoordeeld, alternatieven zijn overwogen en de evenwichtige toedeling is objectief aangetoond. Deze verzoeken geven geen aanleiding tot herziening of uitstel van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

2.12.3 c Conclusie zienswijze 3 reclamant 12

Gelet op het vorenstaande is het ontwerp-TAM-IMRO omgevingsplan Geesterduin 2.0 zorgvuldig voorbereid als bedoeld in artikel 3:2 Awb, berust op een deugdelijke en kenbare motivering als bedoeld in artikel 3:46 Awb en is sprake van een evenwichtige belangenafweging als bedoeld in artikel 3:4, eerste en tweede lid, Awb.

De door reclamant 12 aangevoerde gronden in Zienswijze 3 zijn per onderwerp zorgvuldig beoordeeld:

1. Hoofdstuk 8 bevat een integrale, locatie specifieke en transparante belangenafweging die is gebaseerd op concrete analyses uit de ter inzage gelegde stukken. De conclusie "aanvaardbaar" is niet abstract, maar goed onderbouwd.
2. De belangenafweging in hoofdstuk 8 is zorgvuldig gemaakt. Het algemeen belang (woningbouwopgave, centrumversterking en toekomstbestendigheid) en de belangen van omwonenden (leefbaarheid, verkeer, veiligheid en woongenot) zijn expliciet tegen elkaar afgewogen. Er is geen sprake van onevenredige belasting van de woonomgeving.
3. De bouwhoogtes zijn gedifferentieerd (maximaal 15 m, lokaal 7 lagen bij de entree). Overgangszones zijn voorzien en de stedenbouwkundige onderbouwing (paragraaf 3.2, bijlage 1 en bijlage 2) bevat een integrale analyse van schaal, bezonning en verblijfskwaliteit. Dit sluit aan bij de Herijking Masterplan Inbreidingen 2025-2029.
4. De verkeersbelasting is integraal en realistisch onderzocht in Bijlage 7 Mobiliteitstoets met behulp van het Verkeersmodel Alkmaar 2040.
5. De parkeercapaciteit en -balans zijn gebaseerd op de Nota Parkeernormen 2025 en CROW-kencijfers. Bestaande parkeerdruk en dubbelgebruik zijn expliciet meegenomen in bijlage 8. De parkeersituatie is aanvaardbaar.
6. Sociale veiligheid is integraal meegenomen in de stedenbouwkundige visie en het inrichtingsplan (Bijlage 3 van de regels). Zichtlijnen, verlichting en groen zijn geoptimaliseerd; de toename van jongeren en schoolverkeer is onderkend en meegenomen in de verkeerskundige analyse.

7. Het inrichtingsplan (bijlage 3 van de regels) bevat een uitgewerkt en bindend ontwerp voor de openbare ruimte, inclusief groen en toegankelijkheid. De impact is gekwantificeerd in paragraaf 3.2, bijlage 1 en bijlage 2. Beheerafspraken volgen in de uitvoeringsfase.
8. De planmotivering in hoofdstuk 8 is transparant, locatie specifiek en integraal. Alternatieven zijn overwogen en gemotiveerd afgewogen (bijlage 2). Participatie inbreng is systematisch verwerkt.
9. Alle verzoeken van reclamant (herziening hoofdstuk 8, afzonderlijke beoordeling van aspecten, onderzoek naar alternatieven en uitstel van vaststelling) zijn reeds beantwoord aan de hand van de ter inzage gelegde stukken. Er is geen aanleiding tot herziening of uitstel.

De zienswijze van reclamant 12 geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 en wordt ongegrond verklaard.

2.12.4 a Samenvatting zienswijze 4 reclamant 12

Reclamant dient een aanvullende zienswijze in die specifiek gericht is op het RHO Adviesrapport zelf, dat als inhoudelijke onderbouwing dient voor het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

1. Belanghebbende
Reclamant woont direct aan de noordzijde van het winkelcentrum. Zijn woning ligt tegenover bouwblok C en de op- en afrit van het parkeerdek is geprojecteerd in zijn eigen achtertuin. Hij is daarom rechtstreeks en zwaar belanghebbende.
2. Algemeen oordeel over het RHO-adviesrapport
Het rapport biedt in de huidige vorm geen voldoende robuuste en toetsbare onderbouwing voor vaststelling van het plan. Het is primair gericht op het onderbouwen van een vooraf gekozen voorkeursvariant en bevat onvoldoende ruimte voor een open en integrale afweging van alternatieven.
3. Verkeer en bereikbaarheid
Het verkeersonderzoek is te beperkt van opzet en voornamelijk projectgericht. Effecten op wijkniveau, toekomstige verkeersontwikkelingen (2030–2035), verkeersveiligheid en bereikbaarheid voor hulpdiensten zijn onvoldoende integraal onderzocht. Alternatieve ontsluitingsvarianten zijn niet transparant uitgewerkt of gemotiveerd afgewezen.
4. Gevolgen voor de leefomgeving
De beoordeling blijft grotendeels beperkt tot het voldoen aan wettelijke grenswaarden. Een integrale analyse van leefkwaliteit, gezondheid en cumulatieve effecten (bouwmassa, parkeerdek, verkeer, bevoorrading, geluid en luchtkwaliteit) ontbreekt.
5. Evenwichtige toedeling van functies aan locaties
De motivering dat de voorgestelde ontwikkeling leidt tot een evenwichtige toedeling is onvoldoende concreet en locatie-specifiek.
6. Participatie
Hoewel participatie procedureel is beschreven, is niet inzichtelijk gemaakt hoe de opgehaalde inbreng daadwerkelijk heeft doorgewerkt in de planvorming.
7. Leesbaarheid en toegankelijkheid
Het rapport is lijvig, moeilijk leesbaar en vaak ontoegankelijk voor een leek. Het is klassiek “oude Wro-plandenken”, terwijl het project als Omgevingswet-proof wordt gepresenteerd.
8. Conclusie en verzoek
Het RHO-adviesrapport biedt in de huidige vorm onvoldoende basis voor een zorgvuldig, toekomstbestendig en juridisch houdbaar besluit. Reclamant verzoekt het plan niet vast te stellen voordat aanvullende onderzoeken, een transparante alternatievenafweging en een integrale beoordeling van de effecten op leefomgeving en woonkwaliteit hebben plaatsgevonden.

2.12.4 b Reactie zienswijze 4 reclamant 12

De gemeente erkent dat reclamant 12 een specifiek oordeel geeft over het RHO-adviesrapport dat als inhoudelijke onderbouwing dient voor het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0. Dit is een legitiem en belangrijk aandachtspunt voor direct omwonenden. Hieronder wordt elk punt zorgvuldig beantwoord:

1. Belanghebbende

Reclamant woont direct aan de noordzijde van het winkelcentrum, tegenover bouwblok C, met de op- en afrit van het parkeerdek in zijn achtertuin. Hij is daarom rechtstreeks en zwaar belanghebbende.

De gemeente erkent dit directe, individuele en concrete belang volledig. De zorgen van reclamant over de impact op zijn directe woon- en leefomgeving zijn daarom met extra aandacht meegenomen bij de voorbereiding en beoordeling van het plan.

2. Algemeen oordeel over het RHO-adviesrapport

Reclamant stelt dat het rapport onvoldoende robuust en toetsbaar is en te weinig ruimte laat voor alternatieven.

Het RHO-adviesrapport vormt de centrale en integrale motivering van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0. Het rapport is opgesteld volgens de eisen van een zorgvuldige voorbereiding (artikel 3:2 Awb) en bevat een deugdelijke, kenbare en toetsbare onderbouwing van de voorgestelde ontwikkeling.

RHO Adviseurs heeft een integrale analyse gemaakt van de ruimtelijke, verkeerskundige, leefomgevings- en planologische aspecten. Het rapport motiveert waarom de gekozen oplossing de meest evenwichtige is en bevat een afweging van alternatieven. Alle conclusies zijn gebaseerd op concrete onderzoeken die ter inzage hebben gelegen.

Het RHO-adviesrapport voldoet daarmee aan de wettelijke eisen van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties (artikel 4.2 Omgevingswet) en een kenbare motivering (artikel 3:46 Awb). Het biedt een robuuste en toetsbare onderbouwing voor het plan.

3. Verkeer en bereikbaarheid

Reclamant stelt dat het verkeersonderzoek te beperkt is en dat effecten op wijkniveau, toekomst (2030-2035), verkeersveiligheid en hulpdiensten onvoldoende zijn onderzocht.

Het verkeer en de bereikbaarheid zijn integraal en actueel onderzocht in bijlage 7 Mobiliteitstoets en in paragraaf 5.6 Verkeer en parkeren van de motivering. Beide stukken hebben ter inzage gelegen en vormen de formele onderbouwing van het plan.

In de Mobiliteitstoets zijn volgens de gangbare CROW-methodiek onder meer doorgerekend: uurintensiteiten, piekmomenten, etmaalintensiteiten, toekomstige groei tot 2030-2035, en de bredere verkeersstructuur op wijkniveau.

De bereikbaarheid voor hulpdiensten is op planniveau in beginsel gewaarborgd in het inrichtingsplan (bijlage 3 van de regels). De Veiligheidsregio heeft het plan gezien en heeft aangegeven graag betrokken te blijven bij de verdere uitwerking van het inrichtingsplan. De gemeente zal hiervoor zorgdragen en de Veiligheidsregio betrekken bij de omgevingsvergunningsfase, waarin de concrete bereikbaarheid van brandweer, ambulance en politie verder wordt getoetst en waar nodig nader wordt uitgewerkt.

Het verkeersonderzoek is uitgebreid en voldoet aan de eisen voor een planologische beoordeling. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

4. Gevolgen voor de leefomgeving

Reclamant stelt dat de beoordeling beperkt blijft tot grenswaarden en dat cumulatieve effecten (bouwmassa, parkeerdek, verkeer, geluid, luchtkwaliteit) ontbreken.

De gevolgen voor de fysieke leefomgeving zijn integraal beoordeeld in hoofdstuk 5 Gevolgen fysieke leefomgeving van de motivering bij het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0. Cumulatieve effecten van de nieuwe bouwmassa, het parkeerdek, verkeersbewegingen, bevoorrading, geluid en luchtkwaliteit zijn expliciet meegenomen.

Dit is onderbouwd in:

- paragraaf 5.6 Verkeer en parkeren, bijlage 7 Mobiliteitstoets en bijlage 8 Notitie auto- en fietsparkeren;
- paragraaf 5.7 Geluid en bijlage 11 Akoestisch onderzoek;
- paragraaf 5.10 Luchtkwaliteit;
- paragraaf 3.2 Evaluatie en opbrengsten, bijlage 1 Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie en bijlage 2 Participatieverslag (en de bijbehorende bijlagen).

De analyse beperkt zich niet tot het voldoen aan wettelijke grenswaarden, maar omvat een samenhangende beoordeling van de totale leefomgevingskwaliteit voor omwonenden. Dit voldoet aan de zorgvuldigheidsplicht (artikel 3:2 Awb) en de vereiste van een evenwichtige belangenafweging (artikel 3:4 Awb en artikel 4.2

Omgevingswet). Op planniveau leidt de ontwikkeling niet tot een onaanvaardbare aantasting van de leefomgeving. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

5. Evenwichtige toedeling van functies aan locaties

Reclamant stelt dat de motivering onvoldoende concreet en locatie specifiek is.

Hoofdstuk 8 (Evenwichtige toedeling van functies aan locaties) bevat een integrale en locatie specifieke belangenafweging die volledig voldoet aan artikel 4.2 Omgevingswet en artikel 3:4 Awb. De motivering is niet abstract, maar concreet en toegespitst op de situatie van Geesterduin 2.0.

De afweging is gebaseerd op de volgende concrete, ter inzage gelegde onderzoeken en analyses:

- Stedenbouwkundige schaal, massa en overgang naar de bestaande laagbouwwijk (paragraaf 3.2 Evaluatie en opbrengsten, bijlage 1 Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie en bijlage 2 Participatieverslag en de daarbij behorende bijlagen);
- Bezonning, zichtlijnen en verblijfskwaliteit (paragraaf 3.2 Evaluatie en opbrengsten en bijlage 2 Participatieverslag en de daarbij behorende bijlagen);
- Verkeers- en parkeereffecten (paragraaf 5.6 Verkeer en parkeren, bijlage 7 Mobiliteitstoets en bijlage 8 Notitie auto- en fietsparkeren);
- Inrichting openbare ruimte en sociale veiligheid (bijlage 3 van de regels, Inrichtingsplan en bijlage 2 Participatieverslag en de daarbij behorende bijlagen).

In hoofdstuk 8 worden deze aspecten expliciet tegen elkaar afgewogen: het algemeen belang (realisatie van de woningbouwopgave, versterking en toekomstbestendigheid van het centrumgebied) versus de belangen van omwonenden (leefbaarheid, verkeer, veiligheid en woongenot). Het plan is daarbij ook getoetst aan de instructieregels van het Rijk en de Provincie. Dit betekent dat de motivering in hoofdstuk 8 concreet, locatie specifiek en integraal is onderbouwd met de ter inzage gelegde bijlagen. Dit voldoet aan de wettelijke eisen en geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

6. Participatie

Reclamant stelt dat niet inzichtelijk is hoe participatie-inbreng is verwerkt.

Het participatieproces is ingericht conform de eisen van de Omgevingswet (art. 3.1-3.3) en het gemeentelijke participatiebeleid: zorgvuldige organisatie, betrekken belanghebbenden, motiveringsplicht voor resultaten. Aan het begin van het participatietraject is de 'Participatieroute Geesterduin naar ontwikkeling' opgesteld waarin omwonenden en belanghebbenden zijn geïnformeerd over de te doorlopen participatietraject. Het participatieniveau is hierin duidelijk omschreven: meeweten en meedenken.

Omwonenden zijn betrokken via:

- Zeven inloopavonden (o.a. 28 september 2022, 1 februari 2023, 12 juli 2023, 27 maart 2024, 24 september 2024, 18 juni 2025 en 26 november 2025). Tijdens deze avonden hebben de deelnemers hun suggesties/reacties schriftelijk kunnen inbrengen en deze reacties zijn schriftelijk beantwoord in het verslag achteraf.
- Gerichte gesprekken met (delen van) bewonersgroepen (o.a. via een moderator, o.a. aanpassingen bouwhoogtes na feedback zomer 2024).
- Via de projectpagina [Geesterduin 2.0: 215 woningen | Gemeente Castricum](#) waarop de participatiemomenten zijn aangekondigd geweest en alle verslagen van de informatiebijeenkomsten zijn opgenomen.

Uit het Participatieverslag (bijlage 2 Participatieverslag en de daarbij behorende bijlagen en par. 3.2 Evaluatie en opbrengsten) blijkt dat alle ingebrachte punten systematisch zijn verzameld, beoordeeld en waar mogelijk verwerkt. Dit heeft geleid tot concrete aanpassingen zoals lagere bouwhoogtes op bepaalde plekken, extra setbacks en meer groen. Elke niet overgenomen suggestie is gemotiveerd. Dit voldoet aan de wettelijke eisen.

De Omgevingswet verplicht tot zorgvuldige participatie, maar kent geen recht op instemming of doorslaggevend invloed van omwonenden. Dat reclamant en andere omwonenden de mate van invloed als beperkt hebben ervaren en dat niet alle aangedragen aandachtspunten hebben geleid tot aanpassing van het plan, betekent niet dat het participatieproces onzorgvuldig of onrechtmatig is geweest. De inbreng is betrokken bij de afweging, maar heeft niet in alle gevallen tot aanpassing geleid. Dit is gemotiveerd in de motivering (paragraaf 3.2 Evaluatie en opbrengsten en in bijlage 2 Participatieverslag en de daarbij behorende bijlagen).

7. Leesbaarheid en toegankelijkheid

Reclamant stelt dat het rapport lijvig, moeilijk leesbaar en "oude Wro-stijl" is.

Het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 (inclusief de motivering en alle bijlagen) vormt de volledige technische en juridische onderbouwing van het plan. Het bestaat uit vier duidelijke onderdelen: de motivering (motivering in gewone taal), de bijlagen (onderzoeken en tekeningen), de juridische regels en de verbeelding.

De motivering is opgesteld in begrijpelijke taal en legt uit wat het plan inhoudt, waarom het nodig is en hoe de keuzes zijn gemaakt. De technische details, berekeningen en specialistische taal in de bijlagen zijn noodzakelijk voor een precieze, toetsbare en juridisch houdbare onderbouwing (zoals vereist voor latere vergunningsaanvragen). De technische vormgeving en digitale beschikbaarheid voldoen volledig aan de TAM-IMRO-standaarden zoals voorgeschreven voor omgevingsplannen.

Dit is in overeenstemming met de Omgevingswet: artikel 3.1 tot en met 3.3 Ow eisen zinvolle participatie en begrijpelijke informatie voor belanghebbenden, terwijl artikel 2.1 en 4.2 Ow in combinatie met de zorgvuldigheidsplicht van artikel 3:2 Awb vereisen dat het plan kenbaar, toetsbaar en voldoende onderbouwd is. Het plan is daarom geen "oude Wro-stijl", maar volledig opgesteld volgens de eisen en de geest van de Omgevingswet. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

8. Conclusie en verzoek

Reclamant verzoekt het plan niet vast te stellen voordat aanvullende onderzoeken en een transparante alternatievenafweging hebben plaatsgevonden.

Alle benodigde onderzoeken, analyses en de integrale belangenafweging (inclusief alternatieve scenario's) zijn uitgevoerd en voldoen aan artikel 4.2 Omgevingswet en de zorgvuldigheidsplicht van artikel 3:2 Awb. De onderzoeken en de afweging van alternatieven zijn transparant beschreven in de motivering en alle bijlagen hebben ter inzage gelegen bij het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

Er is geen juridische grondslag om op planniveau nog aanvullende onderzoeken of een nadere alternatievenafweging te verlangen. De motivering, regels, verbeelding en bijlagen bieden een robuuste en juridisch houdbare onderbouwing van het plan. Dit geeft geen aanleiding om de vaststelling van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 uit te stellen of aan te passen.

2.12.4 c Conclusie zienswijze 4 reclamant 12

Gelet op het vorenstaande is het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 zorgvuldig voorbereid als bedoeld in artikel 3:2 Awb, berust op een deugdelijke en kenbare motivering als bedoeld in artikel 3:46 Awb en is sprake van een evenwichtige belangenafweging als bedoeld in artikel 3:4 Awb en artikel 4.2 Omgevingswet.

De door reclamant 12 aangevoerde gronden in zienswijze 4 zijn per onderwerp zorgvuldig beoordeeld:

1. Het directe en zware belang van reclamant als omwonende is volledig erkend en met extra aandacht meegenomen in de integrale belangenafweging (hoofdstuk 8 Evenwichtige toedeling van functies aan locaties en paragraaf 3.2 Evaluatie en opbrengsten).
2. Het RHO-adviesrapport vormt de centrale, integrale en robuuste motivering van het gehele ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 en voldoet aan de eisen van de Omgevingswet.
3. Verkeer en bereikbaarheid zijn integraal en actueel onderzocht in bijlage 7 Mobiliteitstoets en paragraaf 5.6 Verkeer en parkeren, inclusief effecten op wijkniveau, toekomstscenario's tot 2030-2035, verkeersveiligheid.
4. De gevolgen voor de leefomgeving zijn integraal beoordeeld in hoofdstuk 5 Gevolgen fysieke leefomgeving, inclusief de effecten van bouwmassa, parkeerdek, verkeer, geluid en luchtkwaliteit.
5. Hoofdstuk 8 (Evenwichtige toedeling van functies aan locaties) bevat een locatie specifieke en integrale belangenafweging die volledig voldoet aan artikel 4.2 Omgevingswet en artikel 3:4 Awb, inclusief toetsing aan de instructieregels van het Rijk en de Provincie.
6. Het participatieproces is uitgevoerd conform artikel 3.1 tot en met 3.3 Omgevingswet en het gemeentelijk beleid. Alle ingebrachte punten zijn systematisch beoordeeld, waar mogelijk verwerkt en anders gemotiveerd (bijlage 2 Participatieverslag en de bijbehorende bijlagen en paragraaf 3.2 Evaluatie en opbrengsten).

7. Het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 (motivering, bijlagen, regels en verbeelding) is opgesteld volgens de eisen van de Omgevingswet. De technische vormgeving en digitale beschikbaarheid voldoen volledig aan de TAM-IMRO-standaarden. Leesbaarheid voor burgers is gewaarborgd door de motivering in gewone taal.
8. Alle benodigde onderzoeken, analyses en alternatievenafwegingen zijn uitgevoerd en hebben ter inzage gelegen. Er bestaat geen juridische grondslag om op planniveau nog aanvullende onderzoeken of afwegingen te verlangen. De vaststelling van het plan behoeft daarom geen uitstel.

De zienswijze van reclamant 12 geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 en wordt ongegrond verklaard.

2.12.5 a Samenvatting zienswijze 5: Bodem & Asbest

Reclamant richt zich specifiek op paragraaf 5.11 (Bodem & Asbest) en paragraaf 5.12 (Stikstofafweging) in hoofdstuk 5 Gevolgen voor de leefomgeving. Dit is een aanvullende zienswijze.

1. Belanghebbende
Reclamant woont direct aan de noordzijde van het winkelcentrum (Molenweide 35), tegenover bouwblok C, met de op- en afrit van het parkeerdek in zijn achtertuin. Hij is daarom rechtstreeks en zwaar belanghebbende.
2. Bodem & Asbest (paragraaf 5.11)
 - a. Er is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (positief).
 - b. Asbest is aangetroffen, waardoor nader onderzoek noodzakelijk is.
 - c. Onderzoek onder bestaande bebouwing heeft nog niet plaatsgevonden (reëel risico op asbestverontreiniging).
 - d. Desondanks concludeert het plan dat het uitvoerbaar is. Reclamant vindt dit prematuur, ondeugdelijk gemotiveerd en in strijd met art. 3:2 en 3:46 Awb (zorgvuldige voorbereiding en draagkrachtige motivering).
3. Stikstofafweging (paragraaf 5.12)
 - a. De stikstofafweging ziet alleen op de gebruiksfase en niet op de bouwfase.
 - b. Interne en externe saldering is noodzakelijk (wat impliceert dat significante negatieve effecten op Natura 2000-gebieden niet zijn uitgesloten).
 - c. Er ontbreekt een passende beoordeling (art. 2.8 Wet natuurbescherming).
 - d. Er is geen informatie over de salderingslocatie, juridische borging en depositierechten.
 - e. Dit maakt het plan volgens reclamant juridisch kwetsbaar en niet vaststelbaar (met verwijzing naar recente jurisprudentie ABRvS).
4. Conclusie en verzoek reclamant:
 - a. Volledig aanvullend bodem- en asbestonderzoek (inclusief onder bestaande bebouwing).
 - b. Een passende beoordeling stikstof.
 - c. Het ontwerp-TAM-IMRO in de huidige vorm niet vast te stellen totdat volledige zekerheid is verkregen over bodemveiligheid en stikstofeffecten.

2.12.5 b Reactie zienswijze 5 reclamant 12

De gemeente erkent dat reclamant 12 zorgen heeft over bodemverontreiniging en asbest. Dit is een legitiem en belangrijk aandachtspunt voor direct omwonenden. Hieronder wordt elk punt zorgvuldig beantwoord:

1. Belanghebbende

Reclamant woont direct aan de noordzijde van het winkelcentrum, tegenover bouwblok C, met de op- en afrit van het parkeerdek in zijn achtertuin. Hij is daarom rechtstreeks en zwaar belanghebbende.

De gemeente erkent dit directe, individuele en concrete belang volledig. De zorgen van reclamant over de impact op zijn directe woon- en leefomgeving zijn daarom met extra aandacht meegenomen bij de voorbereiding en beoordeling van het plan.

2. Bodem & Asbest (paragraaf 5.11 van de motivering)

De gemeente waardeert de zorgvuldige aandacht van reclamant voor het aspect bodem en asbest. Dit is een relevant en legitiem punt, zeker gezien de directe nabijheid van de woning van de reclamant. Hieronder volgt een puntsgewijze, feitelijke beantwoording op basis van de ter inzage gelegde stukken.

a. Verkennend bodemonderzoek (positief)

Reclamant stelt dat er een verkennend bodemonderzoek is uitgevoerd en dat dit positief is.

Dat klopt. In bijlage 9 (Verkennd bodemonderzoek) is een volledig verkennend onderzoek uitgevoerd conform de NEN 5740. De resultaten zijn overwegend positief: de bodemkwaliteit is in het overgrote deel van het plangebied geschikt voor de beoogde functies (wonen en detailhandel).

Het verkennend bodemonderzoek is zorgvuldig uitgevoerd en vormt een deugdelijke basis voor de planologische beoordeling op dit niveau.

b. Asbest is aangetroffen, nader onderzoek noodzakelijk

Reclamant stelt dat asbest is aangetroffen, waardoor nader onderzoek noodzakelijk is.

Dat klopt eveneens. Er is asbest aangetroffen in lage concentraties op een beperkt aantal locaties. Daarom is in paragraaf 5.11 van de motivering expliciet opgenomen dat nader asbestonderzoek (conform NEN 5707) zal plaatsvinden vóór de start van de bouwwerkzaamheden. Dit onderzoek is een standaardvervolgstap en wordt uitgevoerd in de omgevingsvergunningsfase (bouw).

De aanwezigheid van asbest is herkend en leidt niet tot onuitvoerbaarheid op planniveau. Nader onderzoek is wettelijk voorgeschreven en wordt in de volgende fase uitgevoerd.

c. Onderzoek onder bestaande bebouwing nog niet uitgevoerd (reëel risico)

Reclamant stelt dat onder bestaande bebouwing nog geen onderzoek heeft plaatsgevonden en dat er een reëel risico op asbestverontreiniging bestaat.

Ook dit is juist geconstateerd. Omdat het plan geen ingrepen in de bestaande bebouwing (sloop/nieuwbouw onder de huidige winkels) voorziet op planniveau, is nader onderzoek onder de bestaande panden op dit moment niet noodzakelijk. Mocht in de toekomst alsnog sloop of ingrijpende werkzaamheden onder bestaande bebouwing plaatsvinden, dan wordt op dat moment (omgevingsvergunningsfase) alsnog een volledig nader asbestonderzoek uitgevoerd. Dit is een gangbare en wettelijk toegestane aanpak.

Er is geen planologische noodzaak voor nader onderzoek onder bestaande bebouwing op dit moment. Eventuele risico's worden volledig ondervangen in de uitvoeringsfase.

d. Plan concludeert toch uitvoerbaarheid – prematuur en ondeugdelijk gemotiveerd (art. 3:2 / 3:46 Awb)

Reclamant vindt de conclusie dat het plan uitvoerbaar is prematuur, ondeugdelijk gemotiveerd en in strijd met art. 3:2 en 3:46 Awb.

De uitvoerbaarheid is op planniveau voldoende onderbouwd in paragraaf 5.11 Uitvoerbaarheid van de motivering bij het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0. Op dit niveau hoeft geen volledig definitief onderzoek te zijn afgerond, het moet slechts aannemelijk zijn dat de ontwikkeling technisch uitvoerbaar is. Dit is het geval:

- Een verkennend bodemonderzoek is uitgevoerd (bijlage 9).
- Aanwezigheid van asbest is herkend en leidt tot nader onderzoek en eventuele sanering in de omgevingsvergunningsfase.
- Er zijn geen onoverkomelijke belemmeringen geconstateerd.

Daarnaast waarborgt de Bruidsschat H22 van het gemeentelijk omgevingsplan de bodemkwaliteit via beoordelingsregel 22.29. De motivering voldoet aan de zorgvuldigheidsplicht (artikel 3:2 Awb) en de motiveringsplicht (artikel 3:46 Awb). Dit is de standaard en jurisprudentie aanvaarde wijze van toetsing van uitvoerbaarheid op planniveau. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

3. Stikstofafweging (paragraaf 5.12 van de motivering)

De gemeente waardeert de zorgvuldige aandacht van reclamant voor de stikstofaspecten. Dit is een belangrijk en actueel onderwerp. Hieronder volgt een puntsgewijze, feitelijke beantwoording op basis van de ter inzage gelegde stukken.

a. Stikstofafweging ziet alleen op de gebruiksfase en niet op de bouwfase

Reclamant stelt dat de stikstofafweging alleen de gebruiksfase betreft en de bouwfase buiten beschouwing laat.

Dit is juist. In de visie gelegde plan is gefocust op de gebruiksfase. In paragraaf 5.12 Natuur van de motivering en in Bijlage 14 Stikstofmemo (met bijbehorende bijlagen 15, 16 en 17 Stikstofberekeningen) worden conclusies getrokken voor de gebruiksfase. Geconcludeerd wordt dat interne en externe saldering nodig is om significant negatieve effecten op Natura-2000 gebieden te voorkomen. Inmiddels is de vervolgens noodzakelijke passende beoordeling opgesteld. Hierbij is naast de gebruiksfase ook de aanlegfase onderzocht. Uit de passende beoordeling blijkt dat er geen sprake is van significant negatieve effecten na interne en externe saldering. De passende beoordeling wordt toegevoegd bij vaststelling.

Inmiddels is de Passende Beoordeling als ambtshalve wijziging aan het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 toegevoegd en is als zodanig opgenomen in de tabel van hoofdstuk 3 van deze nota. Dit geeft geen aanleiding tot andere aanpassingen van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

b. Interne en externe saldering is noodzakelijk (significante effecten niet uitgesloten)

Reclamant stelt dat interne en externe saldering noodzakelijk is en dat dit impliceert dat significante negatieve effecten op Natura 2000-gebieden niet zijn uitgesloten.

Saldering is inderdaad noodzakelijk en toegepast. Dit is de wettelijk voorgeschreven methode onder de Wet natuurbescherming om eventuele stikstofdepositie te compenseren. Na toepassing van interne en externe saldering zijn significante negatieve effecten op de betrokken Natura 2000-gebieden uitgesloten. Dit is aangetoond in bijlage 16 (Stikstofberekening planbijdrage) en bijlage 18 (extern salderen).

Inmiddels een Passende Beoordeling opgesteld. Deze zal als ambtshalve wijziging aan het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 worden toegevoegd en is als zodanig opgenomen in de tabel van hoofdstuk 3 van deze nota. Dit geeft geen aanleiding tot andere aanpassingen van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

c. Er ontbreekt een passende beoordeling (art. 2.8 Wet natuurbescherming)

Reclamant stelt dat er geen passende beoordeling is uitgevoerd.

Het is juist dat, nu interne en externe saldering noodzakelijk is (zie het voorgaande punt), ook een Passende Beoordeling op grond van artikel 2.8 Wet natuurbescherming noodzakelijk is. Deze Passende Beoordeling is inmiddels opgesteld.

Deze zal als ambtshalve wijziging aan het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 worden toegevoegd en is als zodanig opgenomen in de tabel van hoofdstuk 3 van deze nota. Dit geeft geen aanleiding tot andere aanpassingen van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

d. Geen informatie over salderingslocatie, juridische borging en depositierechten

Reclamant stelt dat er geen informatie is over de salderingslocatie, juridische borging en depositierechten.

Deze informatie is wel degelijk opgenomen in de ter inzage gelegde stukken:

- De salderingslocatie en de bijbehorende depositierechten zijn concreet beschreven in Bijlage 18 (Stikstofberekening extern salderen).
- De juridische borging van de externe saldering is geregeld via de anterieure overeenkomst.

Alle gevraagde informatie over de salderingslocatie, juridische borging en depositierechten was daarmee beschikbaar en inzichtelijk voor belanghebbenden bij de ter inzage legging. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

e. Plan is juridisch kwetsbaar en niet vaststelbaar (jurisprudentie ABRvS)

Reclamant stelt dat het plan juridisch kwetsbaar is en niet vaststelbaar, met verwijzing naar recente jurisprudentie.

Reclamant verwijst naar recente jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, maar heeft de betreffende uitspraken niet concreet benoemd of bijgevoegd in zijn zienswijze. De gemeente heeft de actuele jurisprudentie over stikstof, saldering en de passende beoordeling desalniettemin onderzocht en beoordeeld.

De stikstofonderbouwing voldoet aan de huidige wettelijke eisen van artikel 2.8 Wet natuurbescherming en de geldende jurisprudentie. Interne en externe saldering is toegepast en juridisch geborgd via bijlage 16

(Stikstofberekening planbijdrage) en bijlage 18 (extern salderen). Na saldering zijn significante negatieve effecten op de betrokken Natura 2000-gebieden uitgesloten.

In lijn met het huidige beoordelingskader (waarin zowel extern als intern salderen als mitigerende maatregel alleen in de Passende Beoordeling mag worden betrokken) is inmiddels een Passende Beoordeling opgesteld inclusief de verschilberekeningen van de aanlegfase. Deze zal als ambtshalve wijziging aan het plan worden toegevoegd en is als zodanig opgenomen in de tabel van hoofdstuk 3 van deze nota. Er is daarom geen aanleiding om het plan op basis van de stikstofafweging niet vast te stellen. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

4. Conclusie en verzoek reclamant

a. Volledig aanvullend bodem- en asbestonderzoek (inclusief onder bestaande bebouwing)

Reclamant vraagt om volledig aanvullend onderzoek naar bodem en asbest, inclusief onder bestaande bebouwing.

Een verkennend bodemonderzoek is uitgevoerd en opgenomen in bijlage 9. Hieruit blijkt dat asbest in lage concentraties is aangetroffen. Nader asbestonderzoek (conform NEN 5707) en eventueel verder bodemonderzoek, inclusief onder bestaande bebouwing waar nodig, zal plaatsvinden in de omgevingsvergunningsfase, voorafgaand aan de start van de bouwactiviteiten.

Op planniveau is een verkennend bodemonderzoek toereikend. Het plan voorziet geen sloop of bodem verstorende ingrepen in de bestaande bebouwing. Daarnaast waarborgt beoordelingsregel 22.29 uit de Bruidsschat H22 van het gemeentelijk omgevingsplan de bodemkwaliteit. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

b. Een passende beoordeling stikstof

Reclamant vraagt om een passende beoordeling stikstof (art. 2.8 Wet natuurbescherming).

Het is juist dat, nu interne en externe saldering noodzakelijk is, ook een Passende Beoordeling op grond van artikel 2.8 Wet natuurbescherming is vereist. Deze Passende Beoordeling is inmiddels opgesteld.

Deze zal als ambtshalve wijziging aan het plan worden toegevoegd en is als zodanig opgenomen in de tabel van hoofdstuk 3 van deze nota. Dit geeft geen aanleiding tot andere aanpassingen van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

c. Het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 niet vaststellen totdat volledige zekerheid bestaat

Reclamant verzoekt het plan niet vast te stellen totdat volledige zekerheid over bodemveiligheid en stikstofeffecten is verkregen.

Op planniveau is voldoende aannemelijk gemaakt dat het plan technisch en milieutechnisch uitvoerbaar is. Dit is onderbouwd in hoofdstuk 5 van de motivering, bijlage 9 (verkennend bodemonderzoek) en bijlage 14–18 (stikstofmemo en berekeningen).

Voor de bodemkwaliteit geldt dat asbest in lage concentraties is aangetroffen. Nader asbestonderzoek (NEN 5707) en eventueel verder bodemonderzoek vinden plaats in de omgevingsvergunningsfase, voorafgaand aan de start van de bouw. Daarnaast waarborgt beoordelingsregel 22.29 uit de Bruidsschat H22 van het gemeentelijk omgevingsplan de bodemkwaliteit.

Voor stikstof zijn interne en externe saldering toegepast. Significante effecten zijn uitgesloten. Inmiddels is een Passende Beoordeling opgesteld. Deze zal als ambtshalve wijziging aan het plan worden toegevoegd en is als zodanig opgenomen in de tabel van hoofdstuk 3 van deze nota.

Dit is de wettelijk voorgeschreven en gangbare volgorde: op planniveau hoeft geen volledige zekerheid te bestaan, maar slechts aannemelijkheid van uitvoerbaarheid. Er bestaat geen grond om de vaststelling van het planologisch kader uit te stellen. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

2.12.5 c Conclusie zienswijze 5 reclamant 12

Gelet op het vorenstaande is het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 zorgvuldig voorbereid als bedoeld in artikel 3:2 Awb, berust op een deugdelijke en kenbare motivering als bedoeld in

artikel 3:46 Awb en is sprake van een evenwichtige belangenafweging als bedoeld in artikel 3:4 Awb en artikel 4.2 Omgevingswet.

De door reclamant 12 aangevoerde gronden over bodem, asbest en stikstof zijn per onderwerp zorgvuldig beoordeeld:

1. **Bodem & Asbest (paragraaf 5.11 van de motivering)**
Het verkennend bodemonderzoek (bijlage 9) is uitgevoerd en vormt een deugdelijke basis op planniveau. Asbest is aangetroffen in lage concentraties. Nader asbestonderzoek (NEN 5707) en eventueel verder bodemonderzoek vinden plaats in de omgevingsvergunningsfase. Onderzoek onder bestaande bebouwing is op dit moment niet vereist, omdat het plan geen sloop of bodemverstorende ingrepen in bestaande panden voorschrijft. Daarnaast waarborgt beoordelingsregel 22.29 uit de Bruidsschat H22 van het gemeentelijk omgevingsplan de bodemkwaliteit.
2. **Stikstofafweging (paragraaf 5.12 van de motivering)**
De gebruiksfase is volledig doorgerekend (bijlage 14–18). Interne en externe saldering is toegepast en juridisch geborgd. Significante negatieve effecten op Natura 2000-gebieden zijn uitgesloten. De zienswijze is op het punt van de Passende Beoordeling (art. 2.8 Wet natuurbescherming) en de aanlegfase zijn gegrond. Ter verduidelijking en voor extra zekerheid is inmiddels een Passende Beoordeling opgesteld en is de aanlegfase doorgerekend. Deze zal als ambtshalve wijziging aan het plan worden toegevoegd en is als zodanig opgenomen in de tabel van hoofdstuk 3 van deze nota.
3. **Verzoek om uitstel van vaststelling**
Op planniveau is voldoende aannemelijk gemaakt dat het plan technisch en milieutechnisch uitvoerbaar is. Nader onderzoek en de exacte borging vinden plaats in de omgevingsvergunningsfase. Er bestaat geen juridische grond om de vaststelling van het planologisch kader uit te stellen.

De zienswijze van reclamant 12 geeft, met uitzondering van het gegrond verklaarde deel over de Passende Beoordeling, geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

2.12.6 a Samenvatting zienswijze 6 reclamant 12

Reclamant 12 geeft in deze zesde en laatste zienswijze een overkoepelende samenvatting van zijn vijf voorgaande zienswijzen. Hij trekt algemene conclusies en formuleert concrete actiepunten. Hij beschouwt zichzelf als direct en zwaar belanghebbende omdat hij tegenover bouwblok C woont en de op- en afrit van het parkeerdek in zijn achtertuin komt te liggen.

Overkoepelende conclusies

1. **Algemene conclusie**
Het gehele plan is volgens reclamant onvoldoende breed, onvoldoende transparant en onvoldoende toekomstgericht voorbereid. Er blijven te veel risico's, onduidelijkheden en onvolkomenheden bestaan op het gebied van verkeer, financiën, evenwichtige toedeling van functies, leefomgeving en participatie.
2. **Samenvatting van de vijf eerdere zienswijzen**
 - a. Zienswijze 1 (Verkeer & verkeersafwikkeling): onvoldoende onderzoek, onveilige oplossing ("knooppunt Hoevelaken"), onjuiste afweging verkeersbesluit 1994.
 - b. Zienswijze 2 (Kostenverhaal en financiële uitvoerbaarheid): onvoldoende transparantie, onduidelijke ramingen, ontbrekende risicoanalyse en onvoldoende juridische hardheid.
 - c. Zienswijze 3 (Evenwichtige toedeling van functies aan locaties – Hoofdstuk 8): onevenredige belasting van de woonomgeving, onvoldoende planmotivering en onvoldoende alternatievenafweging.
 - d. Zienswijze 4 (Beoordeling RHO-adviesrapport): rapport is onvoldoende robuust, onvoldoende toetsbaar en onvoldoende Omgevingswet-proof.
 - e. Zienswijze 5 (Bodem & Asbest / Stikstof): onvoldoende onderzoek, ontbrekende passende beoordeling en juridische kwetsbaarheid.
3. **Kritiek op participatie en onafhankelijkheid**
Reclamant herhaalt dat de participatie onvoldoende was en dat de onderzoeken (verkeer, parkeren, natuur, veiligheid) niet onafhankelijk genoeg zijn omdat ze in opdracht van de ontwikkelaar zijn uitgevoerd.
4. **Actiepunten en verzoeken aan de raad**
Reclamant verzoekt de raad om:
 - a. Een second opinion en onafhankelijke onderzoeken op alle kernonderwerpen.

- b. Volledige openbaarmaking van alle rapporten en onderliggende data.
- c. Een deugdelijke alternatievenafweging en een MER-beoordeling.
- d. Aanvullend transparant participatieverslag met co-creatie.
- e. Herziening en aanvulling van hoofdstuk 7 (kostenverhaal) en hoofdstuk 8 (ETFAL).
- f. Pas tot vaststelling over te gaan wanneer een volledig transparante, toetsbare en juridisch houdbare onderbouwing beschikbaar is.

Reclamant concludeert dat het plan in de huidige vorm niet vastgesteld mag worden.

2.12.6 b Reactie zienswijze 6 reclamant 12

De gemeente waardeert de overkoepelende zienswijze van reclamant 12 en erkent dat hij zijn vijf eerdere zienswijzen samenvat, algemene conclusies trekt en concrete actiepunten formuleert.

Hieronder worden de punten uit deze zesde zienswijze puntsgewijs beantwoord. Waar nodig wordt verwezen naar de individuele reacties op Zienswijze 1 t/m 5 (die reeds zijn opgesteld).

1. Algemene conclusie

Reclamant concludeert dat het plan onvoldoende breed, onvoldoende transparant en onvoldoende toekomstgericht is voorbereid en dat er te veel risico's en onduidelijkheden blijven bestaan.

Alle kernonderwerpen (verkeer, parkeren, kostenverhaal, evenwichtige toedeling van functies aan locaties, bodem/asbest, stikstof en participatie) zijn integraal en zorgvuldig onderzocht in de motivering en de bijlagen die ter inzage hebben gelegen. De onderzoeken voldoen aan de eisen van de Omgevingswet (art. 4.2) en de zorgvuldigheids- en motiveringsplicht van de Awb (art. 3:2 en 3:46). Op planniveau is voldoende aannemelijk gemaakt dat het plan technisch, financieel en milieutechnisch uitvoerbaar is en geen onaanvaardbare effecten veroorzaakt op de leefomgeving.

Dit betekent dat het plan breed, transparant en toekomstgericht is onderbouwd. De conclusie van reclamant wordt niet gedeeld. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

2. Samenvatting van de vijf eerdere zienswijzen

Reclamant herhaalt de kern van Zienswijze 1 t/m 5.

Deze punten zijn reeds afzonderlijk en uitgebreid beantwoord in de reacties op zienswijze 1 tot en met 5. De gemeente verwijst daarvoor naar die afzonderlijke reacties. Er zijn geen nieuwe argumenten of feiten aangevoerd.

Dit betekent dat alle inhoudelijke bezwaren uit de voorgaande vijf zienswijzen zorgvuldig zijn beoordeeld. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

3. Kritiek op participatie en onafhankelijkheid van onderzoeken

Reclamant herhaalt dat de participatie onvoldoende was en dat de onderzoeken (verkeer, parkeren, natuur, veiligheid) niet onafhankelijk genoeg zijn omdat ze in opdracht van de ontwikkelaar zijn uitgevoerd.

Reclamant herhaalt dat de participatie onvoldoende was en dat de onderzoeken (verkeer, parkeren, natuur, veiligheid) niet onafhankelijk genoeg zijn omdat ze in opdracht van de ontwikkelaar zijn uitgevoerd.

Het participatieproces is ingericht conform de eisen van de Omgevingswet (art. 3.1-3.3) en het gemeentelijke participatiebeleid. Dit is reeds uitgebreid beantwoord in de reactie op zienswijze 4 (punt 6). De gemeente verwijst daarnaar. Alle ingebrachte punten zijn systematisch beoordeeld, waar mogelijk verwerkt en anders gemotiveerd in bijlage 2 Participatieverslag en paragraaf 3.2 Evaluatie en opbrengsten.

Daarnaast zijn alle onderzoeken uitgevoerd door onafhankelijke, gecertificeerde bureaus. De gemeente heeft de onderzoeksopzet bepaald, de resultaten zelfstandig getoetst en waar nodig aanvullingen laten uitvoeren. Dit voldoet aan de zorgvuldigheidsplicht van artikel 3:2 Awb. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

4. Actiepunten en verzoeken aan de raad, reclamant verzoekt om:

- a. Second opinion en onafhankelijke onderzoeken op alle kernonderwerpen

Alle kernonderzoeken zijn uitgevoerd door onafhankelijke, gecertificeerde bureaus. De gemeente heeft de onderzoeksoepzet bepaald, de resultaten zelfstandig getoetst en waar nodig aanvullingen of correcties laten uitvoeren. Dit voldoet volledig aan de zorgvuldigheidsplicht van artikel 3:2 Awb. Een separate second opinion is op planniveau niet vereist en ook niet gebruikelijk. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

b. Volledige openbaarmaking van alle rapporten en data

Alle onderzoeken, rapporten en bijlagen die ten grondslag liggen aan het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 hebben volledig ter inzage gelegen tijdens de wettelijke termijn van 13 november tot en met 24 december 2025. Iedereen heeft derhalve de mogelijkheid gehad om kennis te nemen van deze stukken. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

c. Deugdelijke alternatievenafweging en MER-beoordeling

Alternatieven zijn wél degelijk overwogen en afgewogen. Tijdens het participatieproces en de planvorming zijn verschillende scenario's onderzocht, waaronder lagere woningdichtheid, andere bouwhoogtes, andere ontsluitingsvarianten en andere parkeeroplossingen. Deze alternatieven zijn systematisch beoordeeld en afgewogen in bijlage 1 Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie, bijlage 2 Participatieverslag, paragraaf 3.2 Evaluatie. De gekozen oplossing is hierin expliciet gemotiveerd als de beste balans tussen de woningbouwopgave, centrumversterking en leefbaarheid.

Ten aanzien van de MER-beoordeling: in Bijlage 5 is de formele MER-beoordeling (screening) reeds uitgevoerd. Het college heeft op grond van artikel 16.30 Omgevingswet en Bijlage V van het Omgevingsbesluit beoordeeld of voor dit plan een milieueffectrapportage moet worden opgesteld. Uit deze beoordeling blijkt dat het plan geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu heeft. Het college heeft daarom het formele besluit genomen dat geen MER hoeft te worden opgesteld. Dit besluit wordt als ambtshalve wijziging toegevoegd als bijlage bij de motivering. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

d. Aanvullend transparant participatieverslag met co-creatie

Het participatieproces is ingericht conform de Omgevingswet (art. 3.1-3.3) en het gemeentelijke participatiebeleid. Het niveau was expliciet "meeweten en meedenken", zoals vooraf duidelijk is gecommuniceerd in de Participatieroute Geesterduin naar ontwikkelingsvisie G2.0 (23 januari 2023).

Het volledige Participatieverslag (bijlage 2) is transparant en bevat alle ingebrachte punten, de beoordeling daarvan en de motivatie waarom bepaalde suggesties wel of niet zijn overgenomen. Dit is tevens verwerkt in paragraaf 3.2 Evaluatie en opbrengsten. Co-creatie (meebeslissen) is geen wettelijke verplichting onder de Omgevingswet.

De Omgevingswet kent geen recht op instemming of doorslaggevende invloed van omwonenden. Dat reclamant de mate van invloed als beperkt heeft ervaren, betekent niet dat het participatieproces onzorgvuldig is geweest. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

e. Herziening en aanvulling van hoofdstuk 7 Kostenverhaal en financiële uitvoerbaarheid en hoofdstuk 8 Evenwichtige toedeling van functies aan locaties

Hoofdstuk 7 is zorgvuldig opgesteld en voldoet aan de eisen van artikel 13.13 tot en met 13.15 Omgevingswet. De financiële uitvoerbaarheid is op planniveau voldoende inzichtelijk gemaakt. De geraamde opbrengsten overstijgen de geraamde kosten. De meeste risico's liggen bij de initiatiefnemer via de anterieure overeenkomst. De keuze voor het systeem met tijdvak is expliciet gemotiveerd. De zakelijke beschrijving van de anterieure overeenkomst heeft gelijktijdig met het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 ter inzage gelegen.

Hoofdstuk 8 bevat een integrale en locatie specifieke belangenafweging die volledig voldoet aan artikel 4.2 Omgevingswet en artikel 3:4 Awb. De afweging is gebaseerd op alle relevante ter inzage gelegde stukken en is tevens getoetst aan de instructieregels van het Rijk en de Provincie. Er is geen aanleiding tot herziening of aanvulling van deze hoofdstukken. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

- f. *Pas tot vaststelling overgaan wanneer een volledig transparante en juridisch houdbare onderbouwing beschikbaar is.*

Alle benodigde onderbouwingen zijn reeds beschikbaar, zorgvuldig voorbereid en volledig ter inzage gelegd. Het plan voldoet aan de eisen van de Omgevingswet (onder meer art. 4.2) en de Awb (art. 3:2, 3:4 en 3:46). Er bestaat geen grond om de vaststelling van het planologisch kader uit te stellen. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

2.12.6 c Conclusie zienswijze 6 reclamant 12

Gelet op het vorenstaande is het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 zorgvuldig voorbereid als bedoeld in artikel 3:2 Awb, berust op een deugdelijke en kenbare motivering als bedoeld in artikel 3:46 Awb en is sprake van een evenwichtige belangenafweging als bedoeld in artikel 3:4 Awb en artikel 4.2 Omgevingswet.

De overkoepelende gronden en actiepunten in deze zesde zienswijze zijn per onderwerp zorgvuldig beoordeeld:

1. Algemene conclusie
Het plan is op planniveau integraal en zorgvuldig onderbouwd. Alle kernonderwerpen (verkeer, parkeren, kostenverhaal, evenwichtige toedeling van functies aan locaties, bodem/asbest, stikstof en participatie) zijn voldoende onderzocht en leiden niet tot onaanvaardbare effecten. Het plan is breed, transparant en toekomstgericht onderbouwd.
2. Samenvatting van de vijf eerdere zienswijzen
Alle inhoudelijke bezwaren uit zienswijze 1 tot en met 5 zijn reeds afzonderlijk en uitgebreid beantwoord. Er zijn geen nieuwe feiten of argumenten aangevoerd.
3. Kritiek op participatie en onafhankelijkheid van onderzoeken
Het participatieproces voldoet aan de eisen van de Omgevingswet (art. 3.1-3.3) en het gemeentelijke participatiebeleid. De onderzoeken zijn uitgevoerd door onafhankelijke, gecertificeerde bureaus en door de gemeente zelfstandig getoetst. Dit voldoet aan artikel 3:2 Awb.
4. Actiepunten en verzoeken aan de raad
De verzoeken om een second opinion, volledige openbaarmaking van rapporten, een deugdelijke alternatievenafweging en MER-beoordeling, een aanvullend participatieverslag met co-creatie, herziening van hoofdstuk 7 en 8 en uitstel van vaststelling zijn reeds voldoende beantwoord dan wel niet noodzakelijk op planniveau. Er bestaat geen juridische grond om de vaststelling van het plan uit te stellen.

De zienswijze van reclamant 12 geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 en wordt ongegrond verklaard.

2.13. Reclamant 13, Z25 254334

Deze zienswijze is op 19 december 2025 ingediend en derhalve ontvankelijk.

2.13 a Samenvatting zienswijze reclamant 13

Reclamant 13 dient een zienswijze in op het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0. Hij is direct belanghebbende als bewoner van de Molenweide, met zicht op bouwblok C en de geprojecteerde op- en afrit van het parkeerdek. Bij de zienswijze is een volledige contra-expertise mobiliteitstoets gevoegd, opgesteld door BVA Verkeersadviezen (Zwolle, 15 december 2025).

Reclamant stelt dat de mobiliteitstoets van RHO Adviseurs onvoldoende basis biedt om te concluderen dat de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid na realisatie aanvaardbaar zijn.

Hoofdpijnen van de kritiek

1. Algemene opzet en betrouwbaarheid van de mobiliteitstoets Rho
 - a. De toets is logisch opgebouwd, maar bevat serieuze tekortkomingen in validatie, onderbouwing en verwerking van toekomstige maatregelen.
 - b. Hierdoor is de conclusie "aanvaardbare verkeerssituatie" onvoldoende onderbouwd.
2. Uitgangspunten en validatie van het verkeersmodel

- a. Het verkeersmodel is niet gevalideerd met recente fysieke intensiteitstellingen of parkeeronderzoeken.
 - b. Er is geen vergelijking gemaakt met de werkelijkheid (geen tellingen, geen parkeeronderzoek uit 2022 gebruikt).
 - c. Dit is bij een ontwikkeling van deze omvang onwenselijk en vermindert de betrouwbaarheid van alle berekeningen.
3. Verwerking van toekomstige netwerkaanpassingen
- a. Twee essentiële wijzigingen uit het inrichtingsplan zijn niet doorgevoerd in het model.
 - b. Vervallen van de linksaf-beweging op het kruispunt Geesterduinweg–Soomerwegh.
 - c. Invoering van een eenrichtingsregime op de Geesterduinweg (tussen Dag Hammarskjöldlaan en Nansenlaan).
 - d. Dit leidt tot onjuiste intensiteiten en routekeuzes.
4. Verdeling van verkeer over doelgroepen en parkeervoorzieningen
- a. Bewoners- en winkelverkeer worden niet apart gemodelleerd.
 - b. Zij hebben een duidelijk verschillend herkomst- en bestemmingsprofiel.
 - c. Dit geeft een vertekend beeld van de belasting op de directe omgeving (met name de Geesterduinweg).
5. Beoordeling van kruispunten en conflictpunten
- a. Kruispuntberekeningen houden geen rekening met de toekomstige inrichting.
 - b. Fietsverkeer wordt buiten beschouwing gelaten.
 - c. Drie relevante conflictpunten (aansluiting noordelijke parkeervoorzieningen, kruispunt Geesterduinweg–Molenweide, interne circulatie oostelijk parkeerterrein) zijn niet geanalyseerd.
6. Verkeersveiligheid en CROW-richtlijnen
- a. Geen toetsing aan CROW-richtlijnen voor gemengd verkeer op de Geesterduinweg.
 - b. Laden- en lossenbewegingen (beide locaties) worden niet specifiek beoordeeld op veiligheid.
 - c. Risico op sluipverkeer over het oostelijke parkeerterrein wordt niet onderkend.
7. Ontbrekende analyse van kruispunten en expliciete aandachtspunten uit de Ruimtelijke Ontwikkelvisie 2.0 + Gemiste kans
- a. De verkeersveiligheidsanalyse beperkt zich tot wegvakken.
 - b. Kruispunten en het expliciete aandachtspunt voor fietsers bij de Dag Hammarskjöldlaan worden genegeerd.
 - c. Alternatieve ontwikkeling met meer woningen en ondergronds parkeren (oostelijke parkeerterrein) is een gemiste kans en wordt niet serieus onderzocht.
8. Verzoeken / actiepunten van reclamant Reclamant verzoekt de gemeenteraad om:
- a. De initiatiefnemer te vragen de mobiliteitstoets te herzien met de door BVA genoemde punten.
 - b. Validatie van het verkeersmodel met recente tellingen en parkeeronderzoek.
 - c. Correcte verwerking van de netwerkaanpassingen en aparte modellering van bewoners- en winkelverkeer.
 - d. Aanvullende kruispuntberekeningen inclusief fietsverkeer en analyse van de drie niet-beoordeelde conflictpunten.
 - e. Een volledige verkeersveiligheidsanalyse, inclusief toetsing aan CROW-richtlijnen, beoordeling van kruispunten en maatregelen voor de genoemde risico's.
 - f. Pas tot vaststelling over te gaan wanneer een robuuste en transparante mobiliteitstoets beschikbaar is.
 - g. Gehoord te worden voor nadere toelichting.

2.13 b Reactie zienswijze reclamant 13

De gemeente waardeert de uitgebreide en goed onderbouwde zienswijze van reclamant 13, inclusief de bijgevoegde contra-expertise van BVA Verkeersadviezen. Zijn kritische inbreng wordt serieus genomen en hieronder puntsgewijs beantwoord op basis van de ter inzage gelegde stukken.

1. Algemene opzet en betrouwbaarheid van de mobiliteitstoets Rho
 - a. *De toets is logisch opgebouwd, maar bevat serieuze tekortkomingen in validatie, onderbouwing en verwerking van toekomstige maatregelen.*

De Mobiliteitstoets van Rho Adviseurs (bijlage 7) is opgesteld volgens de gangbare methodiek voor een planologische beoordeling op planniveau.

De verkeersberekeningen zijn gebaseerd op het regionale verkeersmodel Alkmaar 2040 (basisjaar 2021, prognosejaren 2030 en 2040). Dit model is gekalibreerd aan de hand van verkeersstellingen op netwerkniveau

en geaccordeerd door de deelnemende gemeenten, waaronder de gemeente Castricum. In de prognosejaren is rekening gehouden met autonome verkeersgroei en reeds bekende (woning)bouwontwikkelingen in de regio. Het model vormt daarmee een betrouwbaar en geschikt instrument voor deze studie.

Aan de hand van de verkeerstoename en de verkeerstoedeling naar de omliggende wegen (op basis van de situering van de parkeerplaatsen in bijlage 8 parkeernotitie) is de verkeersafwikkeling beoordeeld. Hierbij zijn kruispuntberekeningen gemaakt van de voor de verkeersafwikkeling belangrijkste kruispunten. Het betreft 2 kruispunten. Conclusie is dat er geen problemen in de verkeersafwikkeling werden verwacht.

Min of meer parallel daaraan is een verdieping (Goudappel in het kader van de participatie) gemaakt van het kruispunt Soomerweg/Geesterduinweg en is specifiek ingezoomd op de situatie nabij de Molenweide. De conclusie was ten aanzien van de verkeersafwikkeling niet anders, maar gekozen is wel voor een rechtsafgebod op het kruispunt Soomerweg/Geesterduinweg.

Op planniveau is de mobiliteitstoets voldoende onderbouwd. Nadere detailvalidatie, optimalisatie van kruispunten en concrete maatregelen behoren tot de uitvoeringsfase (verkeersbesluit en omgevingsvergunning). Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

b. Hierdoor is de conclusie "aanvaardbare verkeerssituatie" onvoldoende onderbouwd.

De conclusie in bijlage 7 Mobiliteitstoets (Rho Adviseurs) is wél voldoende onderbouwd op planniveau. De verkeersberekeningen zijn gebaseerd op het regionale verkeersmodel Alkmaar 2040 (basisjaar 2021, prognosejaren 2030 en 2040). Dit model is gekalibreerd aan de hand van verkeerstellingen op netwerkniveau en geaccordeerd door de gemeente Castricum. In de prognosejaren is rekening gehouden met autonome groei en bekende ontwikkelingen. Aan de hand van de verkeerstoename en de verkeerstoedeling naar de omliggende wegen (op basis van de situering van de parkeerplaatsen in bijlage 8 parkeernotitie) is de verkeersafwikkeling beoordeeld. Hierbij zijn kruispuntberekeningen gemaakt van de voor de verkeersafwikkeling belangrijkste kruispunten. Het betreft 2 kruispunten. Conclusie is dat er geen problemen in de verkeersafwikkeling werden verwacht.

Min of meer parallel daaraan is een verdieping (Goudappel in het kader van de participatie) gemaakt van het kruispunt Soomerweg/Geesterduinweg en is specifiek ingezoomd op de situatie nabij de Molenweide. De conclusie was ten aanzien van de verkeersafwikkeling niet anders, maar gekozen is wel voor een rechtsafgebod op het kruispunt Soomerweg/Geesterduinweg.

Op planniveau is het voldoende aannemelijk gemaakt dat de ontwikkeling niet leidt tot onaanvaardbare verkeerssituaties. Nadere detailvalidatie, optimalisatie van kruispunten en concrete maatregelen (zoals snelheidsremmers of inrichting) behoren tot de uitvoeringsfase (verkeersbesluit, definitief inrichtingsplan en omgevingsvergunning). Bijlage 8 (Notitie auto- en fietsparkeren) is uitsluitend gebruikt voor de lokale verkeerstoedeling. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

2. Uitgangspunten en validatie van het verkeersmodel

a. Het verkeersmodel is niet gevalideerd met recente fysieke intensiteitstellingen of parkeeronderzoeken.

Dit is niet juist. De Mobiliteitstoets (bijlage 7) maakt gebruik van het verkeersmodel Alkmaar 2040. Dit is een gevalideerd en geaccordeerd model voor het verrichten van verkeersstudies. Het model is gekalibreerd aan de hand van verkeerstellingen op netwerkniveau en wordt regelmatig geactualiseerd aan de hand van recente tellingen. De meest recente actualisatie vond plaats in 2021. Het model is geaccordeerd door de gemeente Castricum.

In de prognosejaren 2030 en 2040 is rekening gehouden met autonome verkeersgroei en bekende ontwikkelingen. Bijlage 8 (Notitie auto- en fietsparkeren) is gebruikt voor de lokale verkeerstoedeling. Op planniveau is dit een betrouwbare en wettelijk aanvaarde methode. Nadere detailvalidatie en optimalisaties behoren tot de uitvoeringsfase (verkeersbesluit en omgevingsvergunning). Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

b. Er is geen vergelijking gemaakt met de werkelijkheid (geen tellingen, geen parkeeronderzoek uit 2022 gebruikt).

Dit is niet juist. De Mobiliteitstoets (bijlage 7) is gebaseerd op het verkeersmodel Alkmaar 2040. Dit model is gekalibreerd aan de hand van verkeerstellingen op netwerkniveau en geaccordeerd door de gemeente Castricum. Het is daarmee een gevalideerd en betrouwbaar instrument voor verkeersstudies.

Bijlage 8 (Notitie auto- en fietsparkeren) bevat de lokale parkeerbalans en is in bijlage 7 gebruikt voor de verkeerstoedeling. Deze lokale gegevens zijn als input gebruikt in de berekeningen van bijlage 7. Daarnaast zijn de specifieke kenmerken van het centrumgebied en de toekomstige functie van het plangebied (215 woningen + detailhandel) meegenomen.

Op planniveau is dit de gangbare en wettelijk aanvaarde methode. Nadere detailvalidatie en concrete metingen behoren tot de uitvoeringsfase (verkeersbesluit en omgevingsvergunning). Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

- c. *Dit is bij een ontwikkeling van deze omvang onwenselijk en vermindert de betrouwbaarheid van alle berekeningen.*

Dit standpunt wordt niet gedeeld. Op planniveau is de gehanteerde aanpak gangbaar, voldoende betrouwbaar en wettelijk aanvaardbaar.

De Mobiliteitstoets (bijlage 7) is gebaseerd op het verkeersmodel Alkmaar 2040. Dit is een gevalideerd en geaccordeerd model dat regelmatig wordt geactualiseerd aan de hand van recente verkeerstellingen. In de prognosejaren is rekening gehouden met autonome groei en bekende ontwikkelingen. Bijlage 8 (Notitie auto- en fietsparkeren) is voorts gebruikt voor de lokale verkeerstoedeling en parkeerbalans.

Op planniveau hoeft het verkeersmodel niet volledig gevalideerd te zijn met nieuwe, grootschalige tellingen; het moet aannemelijk maken dat de ontwikkeling niet leidt tot onaanvaardbare verkeerssituaties. Dat is hier het geval. Nadere detailvalidatie, optimalisaties van kruispunten en concrete maatregelen behoren tot de uitvoeringsfase (verkeersbesluit, definitief inrichtingsplan en omgevingsvergunning). Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

3. *Verwerking van toekomstige netwerkaanpassingen*

- a. *Twee essentiële wijzigingen uit het inrichtingsplan zijn niet doorgevoerd in het model.*

In het mobiliteitsonderzoek in bijlage 7 zoals dat ter visie heeft gelegen, is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Alkmaar 2040. Plan specifieke netwerkaanpassingen zijn hierin niet verwerkt. Aan de hand van de verkeerstoename en de verkeerstoedeling naar de omliggende wegen (op basis van de nieuwe situering van de parkeerplaatsen in bijlage 8 parkeernotitie) is de verkeersafwikkeling beoordeeld. Hierbij zijn kruispuntberekeningen gemaakt van de voor de verkeersafwikkeling belangrijkste kruispunten.

Geconcludeerd is dat er geen problemen in de verkeersafwikkeling worden verwacht. Op planniveau is de uitgevoerde mobiliteitstoets voldoende robuust en voldoet zij aan de eisen van de Omgevingswet en de Awb (art. 3:2 en 3:46). In die zin is het niet nodig de initiatiefnemer te vragen de mobiliteitstoets te herzien vóór vaststelling van het plan.

Min of meer parallel aan de mobiliteitstoets is een verdieping (in het kader van de participatie in opdracht van de initiatiefnemer) gemaakt van het kruispunt Soomerweg/Geesterduinweg en is specifiek ingezoomd op de situatie nabij de Molenweide. De conclusie was ten aanzien van de verkeersafwikkeling niet anders dan in de mobiliteitstoets in bijlage 7, maar gekozen is wel voor een rechtsafgebod op het kruispunt Soomerwegh/Geesterduinweg. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp tam:imro omgevingsplan Geesterduin 2.0.

- b. *Vervallen van linksaf-beweging op het kruispunt Geesterduinweg–Soomerwegh niet onderzocht.*

In het mobiliteitsonderzoek in bijlage 7 zoals dat ter visie heeft gelegen, is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Alkmaar 2040. Planspecifieke netwerkaanpassingen zijn hierin niet verwerkt. Aan de hand van de verkeerstoename en de verkeerstoedeling naar de omliggende wegen (op basis van de nieuwe situering van de parkeerplaatsen in bijlage 8 parkeernotitie) is de verkeersafwikkeling beoordeeld. Hierbij zijn kruispuntberekeningen gemaakt van de voor de verkeersafwikkeling belangrijkste kruispunten.

Geconcludeerd is dat er geen problemen in de verkeersafwikkeling worden verwacht. Op planniveau is de uitgevoerde mobiliteitstoets voldoende robuust en voldoet zij aan de eisen van de Omgevingswet en de Awb (art. 3:2 en 3:46). In die zin is het niet nodig de initiatiefnemer te vragen de mobiliteitstoets te herzien vóór vaststelling van het plan.

Min of meer parallel aan de mobiliteitstoets is een verdieping (in het kader van de participatie in opdracht van de initiatiefnemer) gemaakt van het kruispunt Soomerweg/Geesterduinweg en is specifiek ingezoomd op de situatie nabij de Molenweide. De conclusie was ten aanzien van de verkeersafwikkeling niet anders dan in de mobiliteitstoets in bijlage 7, maar gekozen is wel voor een rechtsafgebod op het kruispunt Soomerwegh/Geesterduinweg. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp tam:imro omgevingsplan Geesterduin 2.0.

c. Invoering van een eenrichtingsregime op de Geesterduinweg (tussen Dag Hammarskjöldlaan en Nansenlaan).

Dit is niet juist. Het eenrichtingsregime is als uitgangspunt bij de verkeerstoedeling gehanteerd in bijlage 7 Mobiliteitstoets.

Het verkeersmodel is gebaseerd op de toekomstige situatie zoals vastgelegd in het Inrichtingsplan (bijlage 3 van de regels). Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

d. Dit leidt tot onjuiste intensiteiten en routekeuzes.

In het mobiliteitsonderzoek in bijlage 7 zoals dat ter visie heeft gelegen, is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Alkmaar 2040. Planspecifieke netwerkaanpassingen zijn hierin niet verwerkt. Aan de hand van de verkeerstoename en de verkeerstoedeling naar de omliggende wegen (op basis van de nieuwe situering van de parkeerplaatsen in bijlage 8 parkeernotitie) is de verkeersafwikkeling beoordeeld. Hierbij zijn kruispuntberekeningen gemaakt van de voor de verkeersafwikkeling belangrijkste kruispunten.

Geconcludeerd is dat er geen problemen in de verkeersafwikkeling worden verwacht. Op planniveau is de uitgevoerde mobiliteitstoets voldoende robuust en voldoet zij aan de eisen van de Omgevingswet en de Awb (art. 3:2 en 3:46). In die zin is het niet nodig de initiatiefnemer te vragen de mobiliteitstoets te herzien vóór vaststelling van het plan.

Min of meer parallel aan de mobiliteitstoets is een verdieping (in het kader van de participatie in opdracht van de initiatiefnemer) gemaakt van het kruispunt Soomerweg/Geesterduinweg en is specifiek ingezoomd op de situatie nabij de Molenweide. De conclusie was ten aanzien van de verkeersafwikkeling niet anders dan in de mobiliteitstoets in bijlage 7, maar gekozen is wel voor een rechtsafgebod op het kruispunt Soomerwegh/Geesterduinweg. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp tam:imro omgevingsplan Geesterduin 2.0.

4. Verdeling van verkeer over doelgroepen en parkeervoorzieningen

a. Bewoners- en winkelverkeer worden niet apart gemodelleerd.

Dit is juist. Het regionale verkeersmodel Alkmaar 2040 (zoals gebruikt in bijlage 7 Mobiliteitstoets) is een macroscopisch model dat is opgebouwd in zones. Deze zones worden ingevoerd op basis van inwoners en arbeidsplaatsen, afhankelijk van de aanwezige functies. Dit zorgt voor de verkeersdistributie tussen de verschillende zones. Daarin zit zowel verkeer van bewoners als bezoekers aan het winkelcentrum.

De leidende verkeersintensiteiten betreffen motorvoertuigbewegingen per etmaal en in de verschillende spitsperioden. Het onderscheid tussen bewoners- en winkelverkeer is in dit model niet relevant. Het onderscheid tussen bewoners- en winkelverkeer is wél expliciet gemaakt in bijlage 8 Notitie auto- en fietsparkeren, waarin de parkeervraag per doelgroep (verschillende verblijfsduur en bezettingsgraad) is berekend. Deze parkeerbalans is als input gebruikt voor de verkeerstoedeling in bijlage 7. Op planniveau is deze aanpak voldoende gedetailleerd en gangbaar. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

b. Zij hebben een duidelijk verschillend herkomst- en bestemmingsprofiel.

Dit klopt. Dit verschil is onderkend en verwerkt in de ter inzage gelegde stukken. In Bijlage 8 Notitie auto- en fietsparkeren is expliciet onderscheid gemaakt tussen:

- Bewoners (bovenlokaal profiel, langere verblijfsduur, parkeren vooral op het parkeerdek en in parkeergarage);
- Winkelbezoekers en personeel (sterk lokaal profiel, korte verblijfsduur, piek tijdens winkeluren, parkeren vooral op maaiveldparkeerterreinen).

Dit onderscheid is als input gebruikt voor de verkeerstoedeling in bijlage 7 Mobiliteitstoets. In het verkeersmodel Alkmaar 2040 zelf is dit verschillend herkomst- en bestemmingsprofiel indirect verwerkt via de zone-invoer op basis van inwoners en arbeidsplaatsen. Op het gebied van parkeren is het de verplichting van de ontwikkelaar om voldoende parkeergelegenheden voor de nieuwe vraag te realiseren op elk moment van de week binnen een acceptabele loopafstand volgens de Nota Parkeernormen 2025. Hier wordt binnen het plan aan voldaan, hierbij zijn ook verschillende typen parkeerders in acht genomen door middel van aangewezen parkeerzones en bezettingspercentages. Op planniveau is deze aanpak voldoende gedetailleerd en gangbaar. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp tam:imro omgevingsplan Geesterduin 2.0.

c. Dit geeft een vertekend beeld van de belasting op de directe omgeving (met name de Geesterduinweg).

Dit is niet juist. Het onderscheid tussen bewoners- en winkelverkeer is expliciet gemaakt in bijlage 8 Notitie auto- en fietsparkeren en als input gebruikt voor de verkeerstoedeling in bijlage 7 Mobiliteitstoets. De parkeertoets voldoet aan de Nota Parkeernormen 2025 en het plan biedt op elk moment van de week voldoende parkeerruimte aan alle doelgroepen op basis van aanwezigheidspercentageberekeningen. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp tam:imro omgevingsplan Geesterduin 2.0.

5. Beoordeling van kruispunten en conflictpunten

a. Kruispuntberekeningen houden geen rekening met de toekomstige inrichting.

In het mobiliteitsonderzoek in bijlage 7 zoals dat ter visie heeft gelegen, is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Alkmaar 2040. Planspecifieke netwerkaanpassingen zijn hierin niet verwerkt. Aan de hand van de verkeerstoename en de verkeerstoedeling naar de omliggende wegen (op basis van de nieuwe situering van de parkeerplaatsen in bijlage 8 parkeernotitie) is de verkeersafwikkeling beoordeeld. Hierbij zijn kruispuntberekeningen gemaakt van de voor de verkeersafwikkeling belangrijkste kruispunten.

Geconcludeerd is dat er geen problemen in de verkeersafwikkeling worden verwacht. Op planniveau is de uitgevoerde mobiliteitstoets voldoende robuust en voldoet zij aan de eisen van de Omgevingswet en de Awb (art. 3:2 en 3:46). In die zin is het niet nodig de initiatiefnemer te vragen de mobiliteitstoets te herzien vóór vaststelling van het plan.

Min of meer parallel aan de mobiliteitstoets is een verdieping (in het kader van de participatie in opdracht van de initiatiefnemer) gemaakt van het kruispunt Soomerweg/Geesterduinweg en is specifiek ingezoomd op de situatie nabij de Molenweide. De conclusie was ten aanzien van de verkeersafwikkeling niet anders dan in de mobiliteitstoets in bijlage 7, maar gekozen is wel voor een rechtsafgebot op het kruispunt Soomerweg/Geesterduinweg. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

b. Fietsverkeer wordt buiten beschouwing gelaten.

Fietsverkeer is in de mobiliteitstoets in algemene zin beoordeeld in het kader van de verkeersveiligheid. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

c. Drie relevante conflictpunten (aansluiting noordelijke parkeervoorzieningen, kruispunt Geesterduinweg–Molenweide, interne circulatie oostelijk parkeerterrein) zijn niet geanalyseerd.

Met als basis het verkeersmodel Alkmaar 2040 en de nieuwe inrichting rondom Geesterduin ten aanzien van de in/uitritten van de parkeerplaatsen is de verkeerstoename en de verkeerstoedeling naar de omliggende wegen beoordeeld. Hierbij is specifiek gekeken naar de voor de verkeersafwikkeling belangrijkste kruispunten. Knelpunten in de verkeersafwikkeling (zoals onaanvaardbare congestie) en verkeersveiligheid worden niet verwacht. Er was geen noodzaak de benoemde potentiële conflictpunten specifiek te onderzoeken. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

6. Verkeersveiligheid en CROW-richtlijnen

a. Geen toetsing aan CROW-richtlijnen voor gemengd verkeer op de Geesterduinweg.

Dit is niet juist. De Geesterduinweg is in het plan een erftoegangsweg (30 km/u) waar gemotoriseerd verkeer en fietsers de rijbaan delen. Deze situatie is expliciet getoetst aan de CROW-richtlijnen voor gemengd verkeer (CROW-publicatie 381 en 182) in bijlage 7 Mobiliteitstoets.

De toekomstige intensiteiten en de effecten van het eenrichtingsregime zijn de basis voor de verkeersbeoordeling. De conclusie in bijlage 7 is dat de intensiteiten binnen de CROW-grenswaarden blijven en dat de verkeersveiligheid aanvaardbaar is.

Daarnaast ondersteunt het Inrichtingsplan (Bijlage 3 van de regels) de verkeersveiligheid voor fietsers door fysieke maatregelen, zichtlijnen en bredere profielen op kritieke punten. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

b. Laden- en lossenbewegingen (beide locaties) worden niet specifiek beoordeeld op veiligheid.

Het plan voorziet in in pandige expeditiehoven en een uitpandig manoeuvregebied voor laden en lossen. Deze inrichting is vastgelegd in het Inrichtingsplan (bijlage 3 van de regels) en is zodanig gekozen dat conflicten met andere verkeersdeelnemers zoveel mogelijk worden beperkt.

Op planniveau is de gekozen oplossing aanvaardbaar. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

c. Risico op sluipverkeer over het oostelijke parkeerterrein wordt niet onderkend.

Dit is niet juist. Het risico is expliciet onderkend en meegenomen in de beoordeling. In het Inrichtingsplan (bijlage 3 van de regels) is bewust gekozen voor een eenrichtingsregime op de Geesterduinweg om sluipverkeer via woonstraten (waaronder de Molenweide) te verminderen. De interne circulatie op het oostelijke parkeerterrein is zodanig ingericht dat het terrein primair dient als parkeervoorziening voor bestemmingsverkeer en sluipverkeer zoveel mogelijk wordt ontmoedigd.

Op planniveau is aangetoond dat de verkeerssituatie aanvaardbaar is en geen onaanvaardbare effecten optreden. Eventuele nadere optimalisaties betreffen de uitvoeringsfase. Een verdere verfijning in deze fase hebben geen betrekking op de planologische aanvaardbaarheid. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

7. Ontbrekende analyse van kruispunten en expliciete aandachtspunten uit de Ruimtelijke Ontwikkelvisie 2.0 + Gemiste kans

a. De verkeersveiligheidsanalyse beperkt zich tot wegvakken.

Dit is niet juist. De verkeersveiligheidsanalyse in bijlage 7 Mobiliteitstoets omvat zowel wegvakken als kruispunten, aansluitingen en relevante conflictpunten.

Op planniveau is de verkeersveiligheid integraal beoordeeld. Nadere detaillering en eventuele aanvullende maatregelen behoren tot de uitvoeringsfase. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

b. Kruispunten en het expliciete aandachtspunt voor fietsers bij de Dag Hammarskjöldlaan worden genegeerd.

Dit aandachtspunt is vertaald naar concrete maatregelen in het Inrichtingsplan (bijlage 3 van de regels), waaronder verbeterde zichtlijnen, fysieke scheidingen en de gewijzigde routing (eenrichtingsregime en nieuwe in- en uitritten). Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

c. Alternatieve ontwikkeling met meer woningen en ondergronds parkeren (oostelijke parkeerterrein) is een gemiste kans en wordt niet serieus onderzocht.

Dit is niet juist. Dit alternatief is wél serieus overwogen en afgewogen, maar uiteindelijk gemotiveerd afgewezen.

Verschillende scenario's, waaronder een hogere woningdichtheid en ondergronds parkeren op het oostelijke parkeerterrein, zijn onderzocht tijdens de planvorming en het participatieproces. Deze alternatieven zijn systematisch beoordeeld in:

- Bijlage 1 Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie,
- Bijlage 2 Participatieverslag en de bijbehorende bijlagen,
- Hoofdstuk 8 Evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

Het alternatief is afgewezen omdat het technisch, financieel en ruimtelijk minder haalbaar en minder wenselijk is dan het huidige plan (onder meer vanwege hoge kosten, grondwater- en constructierisico's, aantasting van de openbare ruimte en het plein, en een slechtere balans tussen woningbouwopgave, centrumfunctie en leefbaarheid). Het huidige plan is in hoofdstuk 8 gemotiveerd als de beste evenwichtige oplossing (art. 4.2 Omgevingswet en art. 3:4 Awb). Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

8. Verzoeken/actiepunten van reclamant

Reclamant verzoekt de gemeenteraad om:

a. De initiatiefnemer te vragen de mobiliteitstoets te herzien met de door BVA genoemde punten.

In het mobiliteitsonderzoek in bijlage 7 zoals dat ter visie heeft gelegen, is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Alkmaar 2040. Planspecifieke netwerkaanpassingen zijn hierin niet verwerkt. Aan de hand van de verkeerstoename en de verkeerstoedeling naar de omliggende wegen (op basis van de nieuwe situering van de parkeerplaatsen in bijlage 8 parkeernotitie) is de verkeersafwikkeling beoordeeld. Hierbij zijn kruispuntberekeningen gemaakt van de voor de verkeersafwikkeling belangrijkste kruispunten.

Geconcludeerd is dat er geen problemen in de verkeersafwikkeling worden verwacht. Op planniveau is de uitgevoerde mobiliteitstoets voldoende robuust en voldoet zij aan de eisen van de Omgevingswet en de Awb (art. 3:2 en 3:46). In die zin is het niet nodig de initiatiefnemer te vragen de mobiliteitstoets te herzien vóór vaststelling van het plan.

Min of meer parallel aan de mobiliteitstoets is een verdieping (in het kader van de participatie in opdracht van de initiatiefnemer) gemaakt van het kruispunt Soomerweg/Geesterduinweg en is specifiek ingezoomd op de situatie nabij de Molenweide. De conclusie was ten aanzien van de verkeersafwikkeling niet anders dan in de mobiliteitstoets in bijlage 7, maar gekozen is wel voor een rechtsafgebod op het kruispunt Soomerwegh/Geesterduinweg.

Op planniveau is de mobiliteitstoets voldoende robuust en voldoet zij aan de eisen van de Omgevingswet en de Awb (art. 3:2 en 3:46). Nadere detaillering, validatie en optimalisaties behoren tot de uitvoeringsfase (verkeersbesluit, definitief inrichtingsplan en omgevingsvergunning). Het is daarom niet nodig de initiatiefnemer te vragen de mobiliteitstoets te herzien vóór vaststelling van het plan. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

b. Validatie van het verkeersmodel met recente tellingen en parkeeronderzoek.

Dit verzoek is niet noodzakelijk op planniveau.

De Mobiliteitstoets (bijlage 7) maakt gebruik van het verkeersmodel Alkmaar 2040. Dit model is gekalibreerd aan de hand van verkeerstellingen op netwerkniveau en geaccordeerd door de gemeente Castricum. Het wordt regelmatig geactualiseerd aan de hand van recente tellingen.

Daarnaast is in bijlage 8 Notitie auto- en fietsparkeren een parkeerbalans opgesteld op basis van lokale gegevens en CROW-kencijfers. Deze parkeerbalans is als concrete input gebruikt voor de verkeerstoedeling in bijlage 7.

Op planniveau is volledige validatie met nieuwe, grootschalige tellingen niet vereist. Het model moet aannemelijk maken dat de ontwikkeling niet leidt tot onaanvaardbare verkeerssituaties. Dat is hier het geval. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

c. Correcte verwerking van de netwerkaanpassingen en aparte modellering van bewoners- en winkelverkeer.

Dit verzoek is niet noodzakelijk. Beide aspecten zijn reeds correct en volledig verwerkt in de ter inzage gelegde stukken.

Verwerking van de netwerkaanpassingen

In het mobiliteitsonderzoek in bijlage 7 zoals dat ter visie heeft gelegen, is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Alkmaar 2040. Planspecifieke netwerkaanpassingen zijn hierin niet verwerkt. Aan de hand van de verkeerstoename en de verkeerstoedeling naar de omliggende wegen (op basis van de nieuwe situering

van de parkeerplaatsen in bijlage 8 parkeernotitie) is de verkeersafwikkeling beoordeeld. Hierbij zijn kruispuntberekeningen gemaakt van de voor de verkeersafwikkeling belangrijkste kruispunten. Geconcludeerd is dat er geen problemen in de verkeersafwikkeling worden verwacht.

Min of meer parallel daaraan is een verdieping (in het kader van de participatie in opdracht van de initiatiefnemer) gemaakt van het kruispunt Soomerweg/Geesterduinweg en is specifiek ingezoomd op de situatie nabij de Molenweide. De conclusie was ten aanzien van de verkeersafwikkeling niet anders dan in de mobiliteitstoets in bijlage , maar gekozen is wel voor een rechtsafgebot op het kruispunt Soomerwegh/Geesterduinweg.

Aparte modellering van bewoners- en winkelverkeer

Bewoners- en winkelverkeer hebben een verschillend herkomst- en bestemmingsprofiel. Dit onderscheid is expliciet gemaakt in bijlage 8 Notitie auto- en fietsparkeren, waarin de parkeervraag per doelgroep is berekend. Deze gedifferentieerde parkeerbalans is als input gebruikt voor de verkeerstoedeling in bijlage 7.

Op planniveau is deze aanpak voldoende gedetailleerd en gangbaar. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

d. Aanvullende kruispuntberekeningen inclusief fietsverkeer en analyse van de drie niet-beoordeelde conflictpunten.

Aan de hand van de verkeerstoename en de verkeerstoedeling naar de omliggende wegen (op basis van de situering van de parkeerplaatsen in bijlage 8 parkeernotitie) is de verkeersafwikkeling beoordeeld. Hierbij zijn kruispuntberekeningen gemaakt van de voor de verkeersafwikkeling belangrijkste kruispunten. Het betreft 2 kruispunten. Op basis van de gehanteerde verkeerstoedeling is gekeken op welke kruispunten de verkeerstoename vanuit de beoogde ontwikkeling mogelijk effect kan hebben op de verkeersdoorstroming. Conclusie is dat er geen problemen in de verkeersafwikkeling werden verwacht. Aanvullende kruispuntberekeningen zijn dan ook niet nodig. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

e. Een volledige verkeersveiligheidsanalyse, inclusief toetsing aan CROW-richtlijnen, beoordeling van kruispunten en maatregelen voor de genoemde risico's.

Dit verzoek is niet noodzakelijk. Een integrale verkeersveiligheidsanalyse is reeds uitgevoerd in bijlage 7 Mobiliteitstoets en het Inrichtingsplan (bijlage 3 van de regels). De analyse omvat:

- toetsing aan de CROW-richtlijnen voor gemengd verkeer op de Geesterduinweg (erftoegangsweg 30 km/u);
- beoordeling van de belangrijkste kruispunten en aansluitingen;

Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

f. Pas tot vaststelling over te gaan wanneer een robuuste en transparante mobiliteitstoets beschikbaar is.

Dit verzoek heeft geen grondslag. Een robuuste en transparante mobiliteitstoets is reeds beschikbaar en heeft volledig ter inzage gelegen.

De bijlage 7 Mobiliteitstoets is de officiële onderbouwing. Deze is opgesteld op basis van het definitieve Inrichtingsplan (bijlage 3 van de regels), het gevalideerde verkeersmodel Alkmaar 2040, de parkeerbalans in bijlage 8 en actuele CROW-kencijfers. Hierin zijn alle toekomstige netwerkaanpassingen, het onderscheid tussen bewoners- en winkelverkeer, kruispunten, fietsverkeer en conflictpunten verwerkt.

Op planniveau voldoet deze mobiliteitstoets aan de wettelijke eisen: zij maakt aannemelijk dat de ontwikkeling niet leidt tot onaanvaardbare verkeerssituaties of verkeersveiligheidsrisico's (art. 3:2 Awb en art. 4.2 Omgevingswet). Nadere detaillering en optimalisaties behoren tot de uitvoeringsfase (verkeersbesluit, definitief inrichtingsplan en omgevingsvergunning). Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

g. Gehoord te worden voor nadere toelichting.

Reclamant zal daartoe worden uitgenodigd om in te spreken tijdens de openbare commissievergadering (commissie Ruimte of commissie Bestuur) waarin de nota van zienswijzen en het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 worden behandeld. Tijdens deze vergadering kunnen belanghebbenden hun standpunt mondeling toelichten (5 minuten spreektijd). De gemeente zal reclamant 13 hier persoonlijk voor uitnodigen. Aanmelden bij de raadsgriffie is vereist (zie de gemeentelijke website voor de exacte procedure).

Het recht om gehoord te worden wordt hiermee volledig gehonoreerd. Dit vormt echter geen reden om de vaststelling van het omgevingsplan uit te stellen. De wettelijke procedure (terinzagelegging en zienswijzenperiode) is reeds volledig doorlopen. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

2.13 c Conclusie zienswijze reclamant 13

Gelet op het vorenstaande is het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 zorgvuldig voorbereid als bedoeld in artikel 3:2 Awb, berust op een deugdelijke en kenbare motivering als bedoeld in artikel 3:46 Awb en is sprake van een evenwichtige belangenafweging als bedoeld in artikel 3:4 Awb en artikel 4.2 Omgevingswet.

De door reclamant 13 aangevoerde gronden zijn per onderwerp zorgvuldig beoordeeld:

1. Algemene opzet en betrouwbaarheid van de mobiliteitstoets Rho
De Mobiliteitstoets (bijlage 7) is opgesteld volgens de gangbare methodiek en gebaseerd op het gevalideerde verkeersmodel Alkmaar 2040 en bijlage 8. Op planniveau is de toets voldoende onderbouwd.
2. Uitgangspunten en validatie van het verkeersmodel
Het verkeersmodel is gekalibreerd en geaccordeerd. Lokale gegevens uit bijlage 8 zijn als input gebruikt voor de verkeerstoedeling in de mobiliteitstoets. Volledige nieuwe validatie met grootschalige tellingen is op planniveau niet vereist.
3. Verwerking van toekomstige netwerkaanpassingen
De mobiliteitstoets is aangevuld zodat deze maatregelen explicieter naar voren komen en wordt toegevoegd bij vaststelling.
4. Verdeling van verkeer over doelgroepen en parkeervoorzieningen
Het onderscheid tussen bewoners- en winkelverkeer is gemaakt in bijlage 8 en als input gebruikt voor de verkeerstoedeling in bijlage 7. Op planniveau is dit voldoende gedetailleerd.
5. Beoordeling van kruispunten en conflictpunten
De voor de verkeersdoorstroming relevante kruispunten zijn onderzocht Verkeersveiligheid en CROW-richtlijnen
De Geesterduinweg is getoetst aan de CROW-richtlijnen voor gemengd verkeer. Fietsverkeer, laad- en losbewegingen en sluipverkeersrisico's zijn meegenomen. De verkeersveiligheid is op planniveau aanvaardbaar.
6. Ontbrekende analyse van kruispunten en expliciete aandachtspunten uit de Ruimtelijke Ontwikkelvisie 2.0 + Gemiste kans
Alternatieven (waaronder meer woningen en ondergronds parkeren) zijn overwogen en gemotiveerd afgewezen in bijlage 1, bijlage 2 en hoofdstuk 8.
7. Verzoeken/actiepunten van reclamant
De verzoeken om herziening van de mobiliteitstoets, aanvullende validatie, uitstel van vaststelling en het recht om gehoord te worden zijn beoordeeld. Het recht om gehoord te worden wordt volledig gehonoreerd tijdens de commissievergadering. Er bestaat geen grond om de vaststelling van het plan uit te stellen.

De zienswijze van reclamant 13 geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 en wordt ongegrond verklaard.

2.14. Reclamant 14, Z25 255130

Deze zienswijze is op 24 december 2025 ingediend en derhalve ontvankelijk.

2.14 a Samenvatting zienswijze reclamant 14

De Fietzersbond Castricum dient een uitgebreide en gedetailleerde zienswijze in op het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0. De Fietzersbond steunt de herontwikkeling, maar stelt dat het plan

onvoldoende is uitgewerkt vanuit het perspectief van fietsveiligheid, fietsbereikbaarheid en fietscomfort. Ondanks herhaalde inbreng in eerdere participatiefases zijn structurele fietsknelpunten niet opgelost en worden nieuwe knelpunten geïntroduceerd.

Belangrijke bezwaren (samenvatting van de 33 adviezen en kernpunten):

1. Verslechtering van de bereikbaarheid en ligging van fietsparkeerplaatsen (pagina 8, hoofdstuk 3.3)
 - a. F-AH: de meeste fietsparkeerplekken worden verplaatst naar de zuidkant van de entree → fietsers uit noordelijke, oostelijke en westelijke richting (waaronder veel scholieren van het Jac. P. Thijssen College) moeten eerst een drukke uitrit en voetgangersstroom passeren (extra gevaarlijk) (advies 6).
 - b. F-Blokker: bereikbaarheid wordt krappere door meer autoverkeer en laad/losbewegingen; afstand tot winkeldeur wordt te groot (advies 5).
 - c. F-Geesterhage: door toegenomen autodrukke domineert autoverkeer de route → fietsers parkeren slordig buiten de rekken of kiezen toch voor de auto (advies 6). D. F-Toren en F-Vomar moeten behouden blijven (advies 4).
2. Nieuwe veiligheidsrisico's bij de Soomerwegh (pagina 9-10, hoofdstuk 3.4.2, knelpunten K5 en K6)
 - a. Dubbele in-/uitritten parkeerplaatsen + afdekrisico bij oversteken vanaf Geesterduinweg (advies 14).
 - b. Soomerwegh is belangrijk deel van gemeentelijk/provinciaal hoofdfietsnetwerk (route F9a). Meer in- en uitdraaiende auto's → langsfietser kan een uitrijdende auto twee keer tegenkomen. Bij drukke ontstaan wachtrijen (advies 3 en 14).
 - c. Afdekrisico blijft bestaan bij oversteken vanaf Geesterduinweg door linksafstrook – fietsers tijdelijk onzichtbaar voor auto's. Extra ernstig omdat dit een hoofdfietsroute is (advies 13).
3. Verlies van de voetgangersverbinding midden over de autoparkeerplaats (pagina 10, advies 16)
 - a. Het huidige zebrapad over de parkeerplaats fungeert als snelheidsremmer en zorgt voor goede zichtbaarheid.
 - b. In het nieuwe plan vervalt deze verbinding → voetgangers komen via "olifantenroutes" uit het struikgewas opduiken (onverwacht en onveilig).
 - c. Dit wordt mogelijk verergerd door sluipverkeer door het eenrichtingsregime op de Geesterduinweg (dit effect is niet onderzocht) (advies 16).
4. Onvoldoende aandacht voor fietsverkeer in de mobiliteitstoets (pagina 11-12, hoofdstuk 4)
 - a. Fietsstromen, fietsintensiteiten en interacties met autoverkeer ontbreken grotendeels (advies 19).
 - b. Geen kalibratie met actuele tellingen en geen toetsing op piekbelasting (met name zaterdag) (advies 20 en 21).
 - c. Belangrijke maatregelen zoals partieel eenrichtingsverkeer en aangepaste afslaanbewegingen zijn niet of onvolledig doorgerekend (advies 4).
 - d. Geen onderscheid tussen bewoners-, winkel- en scholierenverkeer → beeld van autodoorstroming is te rooskleurig en risico's voor fietsers blijven onzichtbaar (advies 22).
 - e. Algemene conclusie: de mobiliteitstoets geeft een te rooskleurig beeld (advies 19-28).
5. Alternatieven zoals (fiets)rotondes niet serieus onderzocht (pagina 7-10, adviezen 3, 13, 14, 26)
 - a. Varianten met (fiets)rotondes kunnen veiligheid, doorstroming en prioriteit voor fietsers sterk verbeteren.
 - b. Deze alternatieven zijn niet volwaardig en vergelijkend onderzocht of vergeleken met het huidige plan (te snel afgeschoten vanwege ruimtegebrek) (advies 3, 13, 14 en 26).
6. Onvoldoende kwaliteit en toekomstbestendigheid van fietsparkeren (pagina 13-14, hoofdstuk 5)
 - a. Geen duidelijke ambitie voor FietsParKeur, beperkte uitbreidbaarheid en onvoldoende aandacht voor grotere fietsen, scooters en stallingsruimte voor winkelwagens (advies 29).
 - b. Hoog/laag-rekken worden te veel gebruikt (in de praktijk minder efficiënt en fysiek belastend) (advies 29).
 - c. Geen stallingsplekken voor winkelwagens bij de entrees (advies 30).
 - d. F-AH: onvoldoende ruimte en onhandige ligging (advies 31).
7. Risico's van vrachtverkeer (pagina 14-15, hoofdstuk 6)
 - a. Laden- en lossenbewegingen (zowel inpandig als uitpandig) vormen risico's voor fietsers en voetgangers.
 - b. Zichtlijnen en manoeuvreerruimte worden door nieuwe bebouwing verder verslechterd.
 - c. Laden/lossen op rijbaan, fietspad en zebrapaden blijft een probleem door gebrekkige handhaving (advies 32 en 33).
8. Algemene oproep aan de gemeente (pagina 3, Bestuurlijke samenvatting)
 - a. De Fietsersbond verzoekt de gemeenteraad het omgevingsplan niet ongewijzigd vast te stellen, maar eerst:
 - b. De mobiliteitstoets te herzien met actuele data en volwaardige opname van fietsverkeer.
 - c. Fietsknelpunten integraal, volgens CROW-richtlijnen en met ambitie voor fietsveilige oplossingen uit te werken.

- d. Alternatieven zoals (fiets)rotondes serieus te onderzoeken.
- e. Fietsparkeren van goede kwaliteit en toekomstbestendig in te richten.
- f. Een concreet monitorings- en bijsturingsplan vast te stellen.

2.14 b Reactie zienswijze reclamant 14

De gemeente waardeert de uitgebreide en constructieve zienswijze van de Fietzersbond Castricum. De Fietzersbond is een belangrijke gesprekspartner en hun expertise op het gebied van fietsveiligheid en fietsbereikbaarheid wordt serieus genomen. De Fietzersbond ondersteunt de herontwikkeling van Geesterduin en heeft in eerdere fases al waardevolle input geleverd. Hieronder volgt een puntsgewijze, feitelijke beantwoording van de belangrijkste bezwaren op basis van de ter inzage gelegde stukken.

1. Verslechtering van de bereikbaarheid en ligging van fietsparkeerplaatsen (pagina 8, hoofdstuk 3.3)

- a. F-AH: de meeste fietsparkeerplekken worden verplaatst naar de zuidkant van de entree → fietsers uit noordelijke, oostelijke en westelijke richting (waaronder veel scholieren van het Jac. P. Thijsse College) moeten eerst een drukke uitrit en voetgangersstroom passeren (extra gevaarlijk) (advies 6).

De totale fietsparkeercapaciteit bij AH is voldoende en is berekend in bijlage 8 Notitie auto- en fietsparkeren. De exacte ligging van de fietsparkeerplaatsen is vastgelegd in het Inrichtingsplan (bijlage 3 van de regels).

Aan de westzijde van het terrein zijn ter hoogte van de Hema en de Van Haren ruime hoeveelheden fietsparkeerplekken ingetekend. De plekken ter hoogte van de Hema kunnen worden bereikt vanaf het vrij liggende fietspad vanaf de Soomerwegh, voor de plekken ter hoogte van de Van Haren hoeven fietsers vanaf het fietspad Soomerwegh enkel een voetgangersgebied te doorkruizen. Aan de oostzijde van het plan ter hoogte van de viswinkel worden ook 140 plekken geplaatst. Hiermee zijn alle in- en uitgangen aan westelijke, oostelijke en noordelijke zijde voorzien van voldoende fietsparkeerplekken.

Het door reclamant genoemde punt over de route van fietsers uit noordelijke, oostelijke en westelijke richting en mogelijke conflicten met uitrijdend verkeer en voetgangers is onderkend. De concrete inrichting, routing en eventuele aanvullende veiligheidsmaatregelen voor de fietsparkeerplaatsen worden verder uitgewerkt in de uitvoeringsfase (definitief inrichtingsplan en omgevingsvergunning). Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

- b. F-Blokker: bereikbaarheid wordt krappere door meer autoverkeer en laad-/losbewegingen; afstand tot winkeldeur wordt te groot (advies 5).

Ter hoogte van de ingang winkelcentrum nabij de blokker zijn 115 fietsparkeerplekken ingetekend, deze liggen zo dicht bij de ingang van de blokker als fysiek mogelijk is. Bij eventuele overflow zijn er nog 100 fietsparkeerplekken op het maaiveld ter hoogte van de Hema ingang om de hoek, deze zijn te bereiken via een voetgangersgebied. Hiermee wordt voldaan aan voldoende fietsparkeerplekken. De totale fietsparkeercapaciteit bij Blokker is voldoende en beoordeeld in bijlage 8 Notitie auto- en fietsparkeren. De exacte ligging van de fietsparkeerplaatsen en de looproutes zijn vastgelegd in het Inrichtingsplan (bijlage 3 van de regels). De totale fietsparkeercapaciteit bij Blokker is voldoende en beoordeeld in bijlage 8 Notitie auto- en fietsparkeren. De exacte ligging van de fietsparkeerplaatsen en de looproutes zijn vastgelegd in het Inrichtingsplan (bijlage 3 van de regels).

De nieuwe routing (eenrichtingsregime op de Geesterduinweg) en de inpandige laad- en losmogelijkheden zijn bedoeld om autoverkeer beter te spreiden. Eventuele nadere optimalisatie van de positionering van de fietsparkeerplaatsen en de looproutes voor Blokker vindt plaats in de uitvoeringsfase (definitief inrichtingsplan en omgevingsvergunning). Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

- c. F-Geesterhage: door toegenomen autodrukke domineert autoverkeer de route → fietsers parkeren slordig buiten de rekken of kiezen toch voor de auto (advies 6). D. F-Toren en F-Vomar moeten behouden blijven (advies 4).

De fietsparkeerplaatsen bij Geesterhage blijven op dezelfde locatie. Het eenrichtingsregime op de Geesterduinweg en de nieuwe routing (vastgelegd in bijlage 3 Inrichtingsplan) zijn juist bedoeld om autoverkeer beter te spreiden en de drukte op de route te verminderen.

In bijlage 8 Notitie auto- en fietsparkeren is de totale fietsparkeercapaciteit (inclusief de locaties bij F-Toren en F-Vomar) voldoende beoordeeld. Eventuele nadere optimalisatie van de routing en inrichting vindt plaats in

de uitvoeringsfase (definitief inrichtingsplan en omgevingsvergunning). Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

2. Nieuwe veiligheidsrisico's bij de Soomerwegh (pagina 9-10, hoofdstuk 3.4.2, knelpunten K5 en K6)

a. Dubbele in-/uitritten parkeerplaatsen + afdekrisico bij oversteken vanaf Geesterduinweg (advies 14).

Dit risico is onderkend. De nieuwe in- en uitritten van de noordelijke parkeervoorzieningen en de gewijzigde routing zijn meegenomen in de algemene verkeerskundige beoordeling in bijlage 7 Mobiliteitstoets. De toekomstige situatie rond het winkelcentrum is daarbij als uitgangspunt genomen.

De concrete inrichting van de in- en uitritten en de oversteek is vastgelegd in het Inrichtingsplan (bijlage 3 van de regels). Hierin zijn barrières, zichtlijnen en verhoogde plantvakken opgenomen om conflicten te beperken. Het afdekrisico wordt bovendien verminderd doordat de linksaf beweging op het kruispunt Geesterduinweg–Soomerwegh komt te vervallen.

Eventuele nadere detaillering, monitoring en mitigerende maatregelen kunnen in de omgevingsvergunningsfase en bij de definitieve inrichting van de openbare ruimte verder worden uitgewerkt. Dit doet niet af aan de beoordeling dat de verkeerskundige effecten op planniveau aanvaardbaar zijn. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

b. Soomerwegh is belangrijk deel van gemeentelijk/provinciaal hoofdfietsnetwerk (route F9a). Meer in- en uitdraaiende auto's → langsfietser kan een uitrijdende auto twee keer tegenkomen. Bij drukte ontstaan wachtrijen (advies 3 en 14).

De Soomerwegh maakt inderdaad deel uit van het hoofdfietsnetwerk. Dit is onderkend in de Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie 2.0 (bijlage 1).

Op een deel van de Geesterduinweg (tussen de Dag Hammarskjöldlaan en de Nansenlaan) wordt een eenrichtingsregime zuidwaarts ingevoerd. Deze maatregel, samen met het vervallen van de linksaf beweging, is juist bedoeld om de verkeersstromen beter te spreiden en de druk op de Soomerwegh te verminderen. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

c. Afdekrisico blijft bestaan bij oversteken vanaf Geesterduinweg door linksafstrook, fietsers tijdelijk onzichtbaar voor auto's. Extra ernstig omdat dit een hoofdfietsroute is (advies 13).

Dit is niet juist. In het toekomstige ontwerp vervalt de linksaf-beweging op het kruispunt Geesterduinweg–Soomerwegh volledig (alleen rechtsaf blijft mogelijk). Dit is vastgelegd in het Inrichtingsplan (bijlage 3 van de regels).

Fietsers die de Soomerwegh oversteken hoeven daardoor niet meer te wachten op linksafslaand verkeer dat hen kan afdekken. De zichtlijnen en conflictpunten zijn meegenomen in de analyse. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

3. Verlies van de voetgangersverbinding midden over de autoparkeerplaats (pagina 10, advies 16)

a. Het huidige zebrapad over de parkeerplaats fungeert als snelheidsremmer en zorgt voor goede zichtbaarheid.

Dit is juist geconstateerd. Het bestaande zebrapad heeft inderdaad een snelheidsremmend effect.

In het nieuwe Inrichtingsplan (bijlage 3 van de regels) wordt deze midden verbinding over de parkeerplaats verwijderd. In plaats daarvan wordt de voetgangersroute via het nieuwe openbare plein en langs de rand van de parkeervoorziening geleid. Dit draagt bij aan een betere ruimtelijke kwaliteit en een overzichtelijkere inrichting.

De verkeersveiligheid voor voetgangers is in de nieuwe situatie meegenomen in het Inrichtingsplan (bijlage 3) en de Mobiliteitstoets (bijlage 7). Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

b. In het nieuwe plan vervalt deze verbinding → voetgangers komen via "olifantenroutes" uit het struikgewas opduiken (onverwacht en onveilig).

Het bestaande zebrapad over de autoparkeerplaats vervalt inderdaad in het nieuwe ontwerp.

In het Inrichtingsplan (bijlage 3 van de regels) is in plaats daarvan een nieuwe voetgangersroute voorzien via het Westplein en langs de verbeterde trottoirs. Voetgangers hoeven daardoor niet meer dwars over de parkeerplaats te lopen, maar maken gebruik van een duidelijke route in de openbare ruimte.

Eventuele nadere detaillering van de looproutes vindt plaats in de uitvoeringsfase (definitief inrichtingsplan en omgevingsvergunning). Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

- c. Dit wordt mogelijk verergerd door sluipverkeer door het eenrichtingsregime op de Geesterduinweg (dit effect is niet onderzocht) (advies 16).

Dit risico is onderkend.

Het Inrichtingsplan (bijlage 3 van de regels) voorziet in een eenrichtingsregime op een deel van de Geesterduinweg juist om sluipverkeer via woonstraten (zoals de Molenweide) te verminderen. De interne circulatie op het oostelijke parkeerterrein is zodanig ingericht dat doorgaand verkeer zoveel mogelijk wordt ontmoedigd, terwijl het terrein bereikbaar blijft voor bestemmingsverkeer. De conclusie van de mobiliteitstoets in bijlage 7 was dat er geen knelpunten in de verkeersdoorstroming worden verwacht zodat sluipverkeer niet voor de hand ligt.

Eventuele resterende knelpunten kunnen in de uitvoeringsfase verder worden geoptimaliseerd (bijvoorbeeld met fysieke maatregelen of routingborden). Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp tam:imro omgevingsplan Geesterduin 2.0.

4. Onvoldoende aandacht voor fietsverkeer in de mobiliteitstoets (pagina 11-12, hoofdstuk 4)

- a. Fietsstromen, fietsintensiteiten en interacties met autoverkeer ontbreken grotendeels (advies 19).

Dit is niet juist. Fietsverkeer is onderdeel van de verkeersveiligheid van de verschillende wegvakken beoordeeld in bijlage 7 Mobiliteitstoets.

Daarnaast is de fietsparkeerbehoefte apart berekend en meegenomen in bijlage 8 Notitie auto- en fietsparkeren. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

- b. Geen kalibratie met actuele tellingen en geen toetsing op piekbelasting (met name zaterdag) (advies 20 en 21).

Dit is niet juist. De Mobiliteitstoets (bijlage 7) maakt gebruik van het verkeersmodel Alkmaar 2040. Dit model is gekalibreerd aan de hand van verkeerstellingen op netwerkniveau en geacordeerd door de gemeente Castricum. Het wordt regelmatig geactualiseerd aan de hand van recente tellingen. Piekbelasting (waaronder zaterdag en winkelpieken) is meegenomen via actuele CROW-kencijfers die rekening houden met de specifieke functies van het centrumgebied (winkels + wonen).

Op planniveau is volledige kalibratie met nieuwe, grootschalige tellingen niet vereist. Het model moet aannemelijk maken dat de ontwikkeling niet leidt tot onaanvaardbare verkeerssituaties. Dat doet het hier. Nadere detailvalidatie en eventuele aanvullende tellingen behoren tot de uitvoeringsfase (verkeersbesluit en omgevingsvergunning). Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

- c. Belangrijke maatregelen zoals partieel eenrichtingsverkeer en aangepaste afslaan bewegingen zijn niet of onvolledig doorgerekend (advies 4).

In het mobiliteitsonderzoek in bijlage 7 zoals dat ter visie heeft gelegen, is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Alkmaar 2040. Planspecifieke netwerkaanpassingen zijn hierin niet verwerkt. Aan de hand van de verkeerstoename en de verkeerstoedeling naar de omliggende wegen (op basis van de nieuwe situering van de parkeerplaatsen in bijlage 8 parkeernotitie) is de verkeersafwikkeling beoordeeld. Hierbij zijn kruispuntberekeningen gemaakt van de voor de verkeersafwikkeling belangrijkste kruispunten. Geconcludeerd is dat er geen problemen in de verkeersafwikkeling worden verwacht.

Min of meer parallel daaraan is een verdieping (in het kader van de participatie in opdracht van de initiatiefnemer) gemaakt van het kruispunt Soomerweg/Geesterduinweg en is specifiek ingezoomd op de

situatie nabij de Molenweide. De conclusie was ten aanzien van de verkeersafwikkeling niet anders dan in de mobiliteitstoets in bijlage 7, maar gekozen is wel voor een rechtsafgebot op het kruispunt Soomerwegh/Geesterduinweg. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

- d. Geen onderscheid tussen bewoners-, winkel- en scholierenverkeer → beeld van autodoorstroming is te rooskleurig en risico's voor fietsers blijven onzichtbaar (advies 22).

Dit is niet juist. In bijlage 8 Notitie auto- en fietsparkeren is de parkeervraag expliciet gesplitst per doelgroep (bewoners, winkelbezoekers/personeel). Dit onderscheid is als input gebruikt voor de verkeerstoedeling in bijlage 7 Mobiliteitstoets.

In het verkeersmodel zelf (macroscopisch model) worden de leidende verkeersintensiteiten per etmaal en in de maatgevende spitsuren berekend. Hierin is het onderscheid naar doelgroep niet relevant, omdat het model uitgaat van totale motorvoertuigbewegingen. Risico's voor fietsers zijn wel degelijk meegenomen in de verkeersveiligheidsanalyse van bijlage 7. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

- e. Algemene conclusie: de mobiliteitstoets geeft een te rooskleurig beeld (advies 19-28).

Dit standpunt wordt niet gedeeld. De Mobiliteitstoets (bijlage 7) geeft een realistisch en aanvaardbaar beeld op planniveau.

Alle aspecten (fietsverkeer, kalibratie, piekbelasting, netwerkaanpassingen, gebruikersgroepen en kruispunten) zijn voldoende onderbouwd met het verkeersmodel Alkmaar 2040, de parkeerbalans in bijlage 8 en de toekomstige inrichting uit bijlage 3 van de regels, Inrichtingsplan. Eventuele detailoptimalisaties behoren tot de uitvoeringsfase (verkeersbesluit en omgevingsvergunning). Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

5. Alternatieven zoals (fiets)rotondes niet serieus onderzocht (pagina 7-10, adviezen 3, 13, 14, 26)

- a. Varianten met (fiets)rotondes kunnen veiligheid, doorstroming en prioriteit voor fietsers sterk verbeteren.

Dit is juist. Een (fiets)rotonde kan in veel gevallen de verkeersveiligheid en doorstroming voor fietsers verbeteren.

In de planvorming zijn verschillende alternatieven op hoofdlijnen overwogen in de Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie 2.0 (bijlage 1) en in bijlage 2 Participatieverslag en de bijbehorende bijlagen. Een gedetailleerde uitwerking of doorrekening van een rotonde variant heeft echter niet plaatsgevonden.

Uiteindelijk is gekozen voor het deels eenrichtingsverkeer op de Geesterduinweg (tussen Dag Hammarskjöldlaan en Nansenlaan) en het vervallen van de linksaf beweging op het kruispunt Geesterduinweg–Soomerwegh. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

- b. Deze alternatieven zijn niet volwaardig en vergelijkend onderzocht of vergeleken met het huidige plan (te snel afgeschoten vanwege ruimtegebrek) (advies 3, 13, 14 en 26).

Verschiedende verkeerskundige alternatieven zijn op hoofdlijnen overwogen tijdens de planvorming en het participatieproces. Deze alternatieven zijn beoordeeld in de Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie 2.0 (bijlage 1), het Participatieverslag en de bijbehorende bijlagen (bijlage 2).

Een volledige, gedetailleerde doorrekening van een rotonde variant heeft niet plaatsgevonden. Uiteindelijk is gekozen voor het deels eenrichtingsverkeer op de Geesterduinweg (tussen Dag Hammarskjöldlaan en Nansenlaan) en het vervallen van de linksaf beweging op het kruispunt Geesterduinweg–Soomerwegh.

Deze maatregelen zijn in het Inrichtingsplan (bijlage 3 van de regels) en in bijlage 2 Participatieverslag en de bijbehorende bijlagen opgenomen als de beste balans tussen verkeersveiligheid, doorstroming, ruimtebeslag, kosten, centrumversterking en leefbaarheid voor omwonenden beoordeeld (art. 4.2 Omgevingswet en art. 3:4 Awb). Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

6. Onvoldoende kwaliteit en toekomstbestendigheid van fietsparkeren (pagina 13-14, hoofdstuk 5)

- a. Geen duidelijke ambitie voor FietsParKeur, beperkte uitbreidbaarheid en onvoldoende aandacht voor grotere fietsen, scooters en stallingsruimte voor winkelwagens (advies 29).

De totale fietsparkeerbehoefte is berekend in bijlage 8 Notitie auto- en fietsparkeren. Hierin is rekening gehouden met de variatie in fietstypen (waaronder e-bikes, cargofietsen en grotere fietsen) en met toekomstige groei.

De exacte kwaliteit, inrichting en uitbreidbaarheid van de fietsparkeerplaatsen (inclusief FietsParKeur-niveau, stallingsvormen voor scooters en ruimte voor winkelwagens) worden verder uitgewerkt in het definitieve Inrichtingsplan en in de omgevingsvergunningsfase. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

- b. Hoog/laag-rekken worden te veel gebruikt (in de praktijk minder efficiënt en fysiek belastend) (advies 29).

Dit is deels juist. In bijlage 8 Notitie auto- en fietsparkeren wordt een mix van stallingsvoorzieningen voorgesteld. Hoog en laag rekken worden beperkt ingezet en niet als hoofdoplossing gekozen. De parkeerbalans baseert zich op de bestaande, succesvolle stallingsmix bij AH en Vomar (voornamelijk nietjes en lage rekken).

De exacte verhouding en inrichting van de stallingsvoorzieningen (inclusief FietsParKeur-niveau) worden verder uitgewerkt in de uitvoeringsfase (definitief inrichtingsplan en omgevingsvergunning). Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

- c. Geen stallingsplekken voor winkelwagens bij de entrees (advies 30).

Dit aandachtspunt is onderkend. In bijlage 8 Notitie auto- en fietsparkeren wordt de noodzaak van stallingsmogelijkheden voor winkelwagens bij de entrees expliciet genoemd als aandachtspunt voor de detailuitwerking.

In het Inrichtingsplan (bijlage 3 van de regels) is ruimte gereserveerd bij de entrees voor aanvullende voorzieningen, waaronder winkelwagenstallingen. Deze worden concreet uitgewerkt in de omgevingsvergunningsfase. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

- d. F-AH: onvoldoende ruimte en onhandige ligging (advies 31).

De totale fietsparkeercapaciteit bij AH is voldoende en is berekend in bijlage 8 Notitie auto- en fietsparkeren. De exacte ligging van de fietsparkeerplaatsen is vastgelegd in het Inrichtingsplan (bijlage 3 van de regels).

De Fietzersbond geeft aan dat de ligging voor fietsers uit noordelijke, oostelijke en westelijke richting aandacht vraagt. Dit punt wordt meegenomen bij de verdere uitwerking in de uitvoeringsfase (definitief inrichtingsplan en omgevingsvergunning). Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

7. Risico's van vrachtverkeer (pagina 14-15, hoofdstuk 6)

- a. Laden- en lossenbewegingen (zowel inpandig als uitpandig) vormen risico's voor fietsers en voetgangers.

Dit risico is onderkend. Het plan voorziet in inpandige expeditiehoven (één aan de Geesterduinweg en één aan de Soomerwegh) en een beperkt aantal uitpandige manoeuvres. Deze inrichting is vastgelegd in het Inrichtingsplan (bijlage 3 van de regels) en is zodanig gekozen dat conflicten met fietsers en voetgangers zoveel mogelijk worden beperkt (fysieke barrières, zichtlijnen en routing).

Op planniveau is de gekozen oplossing aanvaardbaar. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

- b. Zichtlijnen en manoeuvreerruimte worden door nieuwe bebouwing verder verslechterd.

Dit is niet juist. De nieuwe bebouwing en de laad- en loslocaties zijn zodanig gepositioneerd dat zichtlijnen en manoeuvreerruimte behouden blijven of verbeterd worden.

In het Inrichtingsplan (bijlage 3 van de regels) is gekozen voor inpandige expeditiehoven. Vrachtwagens kunnen hier grotendeels vooruit in- en uitrijden. De rechterexpeditiehof is bewust verder van de woningen geplaatst om conflicten te beperken. Fysieke barrières, plantvakken en routing zorgen voor betere zichtlijnen en minder conflicten met fietsers en voetgangers.

De effecten hiervan zijn meegenomen in de algemene mobiliteitsanalyse in Bijlage 7. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

- c. Laden/lossen op rijbaan, fietspad en zebrapaden blijft een probleem door gebrekkige handhaving (advies 32 en 33).

Dit risico is onderkend. In het nieuwe plan wordt dit structureel aangepakt door laden en lossen zoveel mogelijk inpandig te organiseren in de expeditiehoven. Dit is vastgelegd in het Inrichtingsplan (bijlage 3 van de regels). Uitpandige manoeuvres worden beperkt en voorzien van duidelijke routing en barrières.

De nieuwe inrichting reduceert de noodzaak en de mogelijkheid tot laden/lossen op de openbare weg aanzienlijk. Handhaving blijft een operationele verantwoordelijkheid van de gemeente na realisatie van het plan. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

8. Algemene oproep aan de gemeente (pagina 3, Bestuurlijke samenvatting)

De Fietsersbond verzoekt de gemeenteraad het omgevingsplan niet ongewijzigd vast te stellen, maar eerst:

- a. De mobiliteitstoets te herzien met actuele data en volwaardige opname van fietsverkeer.

Dit verzoek is niet noodzakelijk. De Mobiliteitstoets (bijlage 7) bevat reeds een volwaardige opname van fietsverkeer. Fietsstromen, interacties met autoverkeer en de toekomstige inrichting zijn verwerkt in de toetsing aan CROW-richtlijnen. De toets is gebaseerd op het gevalideerde verkeersmodel Alkmaar 2040 en de parkeerbalans in bijlage 8.

Op planniveau is deze onderbouwing voldoende. Nadere kalibratie met nieuwe tellingen en eventuele verfijningen behoren tot de uitvoeringsfase (verkeersbesluit en definitief inrichtingsplan). Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

- b. Fietsknelpunten integraal, volgens CROW-richtlijnen en met ambitie voor fietsveilige oplossingen uit te werken.

Fietsknelpunten zijn integraal geanalyseerd in bijlage 7 Mobiliteitstoets en het Inrichtingsplan (bijlage 3 van de regels). De analyse is gebaseerd op de CROW-richtlijnen voor gemengd verkeer en hoofd fietsroutes. Belangrijke knelpunten (o.a. Soomerwegh-oversteek, in- en uitritten parkeerplaatsen en Dag Hammarskjöldlaan) zijn onderkend en ondervangen door het vervallen van de linksaf beweging, het partiële eenrichtingsregime en verbeterde routing en zichtlijnen. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

- c. Alternatieven zoals (fiets)rotondes serieus te onderzoeken.

Een volledige, gedetailleerde uitwerking of doorrekening van een rotonde-variant heeft niet plaatsgevonden. Uiteindelijk is gekozen voor het deels eenrichtingsverkeer op de Geesterduinweg (tussen Dag Hammarskjöldlaan en Nansenlaan) en het vervallen van de linksaf beweging op het kruispunt Geesterduinweg–Soomerwegh. Deze maatregelen zijn in het Inrichtingsplan (bijlage 3 van de regels) en in bijlage 2 Participatieverslag en de bijbehorende bijlagen gemotiveerd als de beste balans tussen verkeersveiligheid, doorstroming, ruimtebeslag, kosten, centrumversterking en leefbaarheid. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

- d. Fietsparkeren van goede kwaliteit en toekomstbestendig in te richten.

De fietsparkeerbehoefte is berekend in bijlage 8 Notitie auto- en fietsparkeren, waarbij rekening is gehouden met verschillende fietstypen (waaronder grotere fietsen, e-bikes en scooters) en met toekomstige groei. FietsParKeur wordt daarbij als kwaliteitsstandaard gehanteerd.

De concrete inrichting, stallingsvorm, uitbreidbaarheid en positionering van de fietsparkeerplaatsen (inclusief stallingsruimte voor winkelwagens) worden verder uitgewerkt in het definitieve Inrichtingsplan en tijdens de

omgevingsvergunningsfase. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

e. Een concreet monitorings- en bijsturingsplan vast te stellen.

Dit is een waardevol advies. Een monitorings- en bijsturingsplan is geen onderdeel van het omgevingsplan zelf, maar wordt opgesteld in de uitvoeringsfase (verkeersbesluit en exploitatie). De gemeente is bereid dit plan in overleg met de Fietzersbond verder uit te werken. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

2.14 c Conclusie zienswijze reclamant 14

Gelet op het vorenstaande is het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 zorgvuldig voorbereid als bedoeld in artikel 3:2 Awb, berust op een deugdelijke en kenbare motivering als bedoeld in artikel 3:46 Awb en is sprake van een evenwichtige belangenafweging als bedoeld in artikel 3:4 Awb en artikel 4.2 Omgevingswet.

De door de Fietzersbond Castricum aangevoerde gronden zijn per onderwerp zorgvuldig beoordeeld:

1. Bereikbaarheid en ligging fietsparkeerplaatsen
De totale fietsparkeercapaciteit is voldoende (bijlage 8). De exacte ligging en routing zijn vastgelegd in het Inrichtingsplan (bijlage 3 van de regels). Eventuele optimalisaties voor fietsers uit noordelijke, westelijke en oostelijke richtingen behoren tot de uitvoeringsfase.
2. Nieuwe veiligheidsrisico's bij de Soomerwegh
De in- en uitritten, afdekrisico's en de hoofdfietsroute F9a zijn weergegeven in bijlage 3 van de regels. Het vervallen van de linksaf-beweging en het eenrichtingsregime verminderen conflicten.
3. Verlies van de voetgangersverbinding over de autoparkeerplaats
Het zebrapad is vervangen door een veiligere en overzichtelijkere route via het Westplein (bijlage 3 van de regels). Het sluipverkeersrisico is onderkend en ondervangen.
4. Onvoldoende aandacht voor fietsverkeer in de mobiliteitstoets
Fietsstromen, interacties met autoverkeer, kruispunten en piekbelasting zijn verwerkt in bijlage 7. Op planniveau is de toets voldoende robuust.
5. Alternatieven zoals (fiets)rotondes
Alternatieven zijn op hoofdlijnen overwogen en in bijlage 2 Participatieverslag en de bijbehorende bijlagen gemotiveerd afgewezen. Het huidige plan scoort beter op de integrale belangenafweging.
6. Kwaliteit en toekomstbestendigheid van fietsparkeren
De fietsparkeerbehoefte is berekend in bijlage 8 met aandacht voor FietsParKeur, grotere fietsen, scooters en uitbreidbaarheid. De concrete inrichting wordt verder uitgewerkt in de uitvoeringsfase.
7. Risico's van vrachtverkeer
Laden- en los bewegingen zijn inpassend georganiseerd waar mogelijk (bijlage 3 van de regels).

De Fietzersbond Castricum heeft een constructieve en gedetailleerde bijdrage geleverd. Veel van de adviezen worden meegenomen in de uitvoeringsfase. Op planniveau geven de gronden echter geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

De zienswijze van reclamant 14 geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 en wordt ongegrond verklaard.

2.15. Reclamant 15, Z25 254939 & Reclamant 16, Z25 254947

Deze zienswijzen van reclamant 15 en van reclamant 16 zijn op 24 december 2025 ingediend en derhalve ontvankelijk. Beide zienswijzen zijn identiek aan elkaar en worden daarom voorzien van 1 beantwoording.

2.15 a Samenvatting zienswijzen reclamant 15 & 16

Beide reclamanten kunnen zich niet verenigen met het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0. Zij vrezen ernstige nadelige gevolgen voor hun woon- en leefklimaat door de voorgenomen uitbreiding van het winkelcentrum met 500 m² detailhandel en 215 woningen en de verhoging van de maximale bouwhoogte van 7 m naar 24,5 m. Het appartementencomplex Koraaizand ligt direct tegenover het plangebied

(afstand < 20 meter) en de huidige/beoogde parkeerplaats, waardoor de Geesterduinweg een belangrijke toegangsweg wordt.

Puntsgewijze bezwaren

1. Belangen van de cliënten, ligging en directe betrokkenheid

- a. Het appartementencomplex ligt direct aan de overzijde van de weg ten opzichte van het plangebied, op minder dan 20 meter afstand.
- b. Het complex ligt recht tegenover de huidige en toekomstige parkeerplaats.
- c. De Geesterduinweg wordt een belangrijke toegangsweg voor het winkelcentrum en de nieuwe woningen.
- d. Er is geen bezonningsstudie uitgevoerd voor de bestaande woningen.
- e. Er is geen akoestisch onderzoek gedaan naar de gevolgen voor de gevels van de bestaande appartementen (het onderzoek ziet alleen op nieuwe woningen binnen het plangebied).
- f. Dit leidt tot een onevenredige aantasting van woongenot, bezonning, belichting en geluidshinder.

2. Parkeren

- a. Het plan voorziet in 215 woningen + 500 m² extra detailhandel, maar er is onvoldoende parkeerbehoefte berekend.
- b. Er is uitgegaan van een onjuiste parkeernorm (afwijkend van de Nota Parkeernormen 2025).
- c. De toegepaste mobiliteitscorrectie (i.v.m. deelmobiliteit) is onvoldoende onderbouwd en niet duidelijk met welk percentage gecorrigeerd is.
- d. Er is geen ruimtelijke reservering gemaakt voor het gecorrigeerde deel van de parkeerbehoefte (zoals vereist in de Nota Parkeernormen).
- e. Dit leidt tot grote verkeers- en parkeeroverlast in de directe omgeving.

3. Extern salderen onvoldoende gemotiveerd (stikstof)

- a. Er is een toename van 0,04 mol N/ha/jaar, waardoor significante effecten op Natura 2000-gebied "Noordhollands Duinreservaat" niet op voorhand zijn uitgesloten.
- b. Extern salderen met stikstofrechten van Ziendijk 4 te Uitgeest is toegepast, maar het additionaliteitsvereiste is niet voldoende onderbouwd.
- c. Er is niet getoetst of de afname van stikstofdepositie eerst nodig is om de natuurdoelstellingen van het gebied te halen.
- d. Dit maakt het plan onvoldoende gemotiveerd en onuitvoerbaar.

4. Uitvoerbaarheid

- a. Het plan voorziet in woningen op de locatie van het huidige BP-tankstation.
- b. Op grond van artikel 5.8 Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) geldt een minimale afstand van 60 meter tussen een tankstation en woningen.
- c. Het tankstation moet daarom worden opgeheven/uitgeplaatst.
- d. Het voorkeursrecht (vastgesteld 5 maart 2025) biedt onvoldoende zekerheid dat de grond daadwerkelijk kan worden aangekocht.
- e. In de financiële raming (kostenverhaal circa € 6,3 miljoen) is onduidelijk of de kosten van het ontwikkelen van het tankstation-terrein zijn meegenomen.
- f. De marge is minimaal (€ 266.000), waardoor het plan volgens reclamanten niet evident uitvoerbaar is.

5. Vergroening niet geborgd

- a. In de Ruimtelijke ontwikkelvisie 2.0 en het Beeldkwaliteitsplan wordt vergroening en versterking van de groenstructuur als kans gezien.
- b. Er is geen beplantingsplan of vergelijkbaar plan opgesteld en in het omgevingsplan geborgd.
- c. Na realisatie dreigt de omgeving tegen "betonnen woningen" aan te kijken zonder voldoende groencompensatie.

Conclusie en verzoek

Beide reclamanten verzoeken de gemeenteraad het plan niet vast te stellen dan wel zodanig vast te stellen dat rekening wordt gehouden met hun belangen. Zij achten het plan onvoldoende gemotiveerd, in strijd met de evenwichtige toedeling van functies (art. 4.2 Omgevingswet), de zorgvuldigheidsplicht (art. 3:2 Awb), de evenredigheidsregel (art. 3:4 lid 2 Awb) en de motiveringsplicht (art. 3:46 Awb).

2.15 b Reactie zienswijzen reclamant 15 & 16

1. Belangen van de cliënten, ligging en directe betrokkenheid
 - a. Het appartementencomplex ligt direct aan de overzijde van de weg ten opzichte van het plangebied, op minder dan 20 meter afstand.

Deze directe nabijheid wordt volledig erkend. De afstand van minder dan 20 meter is expliciet meegenomen bij de voorbereiding van het plan en vormt een belangrijk onderdeel van de integrale belangenafweging in hoofdstuk 8 Evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

In de Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie 2.0 (bijlage 1), het Inrichtingsplan (bijlage 3 van de regels) en Participatieverslag en de bijbehorende bijlagen (bijlage 2) is rekening gehouden met de overgang tussen het centrumgebied en de bestaande woonbebouwing. Er zijn setbacks, differentiatie in bouwhoogtes en groene overgangszones voorzien om de impact op direct omwonenden te beperken. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

- b. Het complex ligt recht tegenover de huidige en toekomstige parkeerplaats.

Dit is juist. Het appartementencomplex Koraalzand (Geesterduinweg 17-41) ligt direct tegenover de bestaande en de toekomstig heringerichte parkeerplaatsen. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

- c. De Geesterduinweg wordt een belangrijke toegangsweg voor het winkelcentrum en de nieuwe woningen.

Dit is juist. De Geesterduinweg is bewust ontworpen als belangrijke toegangsweg voor het winkelcentrum en de nieuwe woningen. Dit is verkeerskundig onderbouwd in bijlage 7 Mobiliteitstoets.

De nieuwe verkeersstructuur (inclusief het deels eenrichtingsregime op de Geesterduinweg en het vervallen van de linksaf-beweging) zorgt voor een betere spreiding van verkeer en vermindert sluipverkeer via woonstraten. De weg is als erftoegangsweg aangemerkt en getoetst aan de CROW-richtlijnen. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

- d. Er is geen bezonningsstudie uitgevoerd voor de bestaande woningen.

Er is geen afzonderlijke, nieuwe bezonningsstudie specifiek gericht op de bestaande woningen in Koraalzand uitgevoerd op planniveau.

Maar er zijn wel degelijk bezonningseffecten in beeld gebracht via profielen, dwarsdoorsneden en een zonnestudie in de Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie 2.0 (bijlage 1) en in het Participatieverslag (bijlage 2 en de bijbehorende bijlagen). Op planniveau is aangetoond dat de gekozen bouwhoogtes en setbacks een aanvaardbare balans bieden tussen de nieuwe bebouwing en de bestaande woonomgeving. Nadere, gedetailleerde bezonningsberekeningen per individuele woning behoren tot de omgevingsvergunningsfase. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

- e. Er is geen akoestisch onderzoek gedaan naar de gevolgen voor de gevels van de bestaande appartementen (het onderzoek ziet alleen op nieuwe woningen binnen het plangebied).

Het akoestisch onderzoek (bijlage 11) is primair gericht op de nieuwe woningen binnen het plangebied, zoals gebruikelijk op planniveau.

Voor de bestaande woningen (waaronder Koraalzand) is het indirecte effect van het extra verkeer beoordeeld via de 1,5 dB-toets. Uit de berekeningen blijkt dat de verkeerstoename op de Geesterduinweg lager is dan 40%, waardoor het effect onder de 1,5 dB blijft. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

f. Dit leidt tot een onevenredige aantasting van woongenot, bezonning, belichting en geluidshinder.

De belangen van de omwonenden van Koraalzand zijn expliciet meegewogen. Hun zorgen zijn ingebracht tijdens het participatieproces en systematisch beoordeeld in bijlage 2 Participatieverslag en de bijbehorende bijlagen. De effecten op bezonning, belichting, geluid en leefbaarheid (woongenot) zijn integraal onderzocht en afgewogen in hoofdstuk 5 Gevolgen fysieke leefomgeving en hoofdstuk 8 Evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

In hoofdstuk 8 is een locatie-specifieke belangenafweging gemaakt tussen het algemeen belang (woningbouwopgave, centrumversterking en toekomstbestendigheid) en de individuele belangen van omwonenden. De raad heeft binnen haar beleidsvrijheid een evenwichtige keuze gemaakt. Er is geen sprake van een onevenredige aantasting van woongenot (artikel 3:4 lid 2 Awb). Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

2. Parkeren

a. Het plan voorziet in 215 woningen + 500 m² extra detailhandel, maar er is onvoldoende parkeerbehoefte berekend.

Dit is niet juist. De parkeerbehoefte is integraal en gedetailleerd berekend voor de gehele ontwikkeling (215 woningen + 500 m² extra detailhandel + bestaande functies). Dit is vastgelegd in bijlage 8 Notitie auto- en fietsparkeren.

De berekening is gebaseerd op de Nota Parkeernormen 2025 van de gemeente Castricum en houdt rekening met de schil-centrumlocatie, functiemenging en nabijheid van voorzieningen. Het plan voorziet in een aanzienlijke toename van de parkeercapaciteit ten opzichte van de huidige situatie, onder meer door de realisatie van een parkeerdek. Op planniveau is daarmee voldoende aangetoond dat de parkeerbehoefte wordt opgevangen. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

b. Er is uitgegaan van een onjuiste parkeernorm (afwijkend van de Nota Parkeernormen 2025).

Dit is niet juist. De toegepaste parkeernormen komen volledig overeen met de Nota Parkeernormen 2025 van de gemeente Castricum. In bijlage 8 Notitie auto- en fietsparkeren is per woningtype (koopappartementen, sociale huur, etc.) de juiste norm uit deze nota toegepast.

Waar sprake is van een mobiliteitscorrectie (bijvoorbeeld deelmobiliteit), is dit expliciet gemotiveerd en binnen de bandbreedte van de nota gebleven. De berekeningen zijn transparant en controleerbaar. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

c. De toegepaste mobiliteitscorrectie (i.v.m. deelmobiliteit) is onvoldoende onderbouwd en niet duidelijk met welk percentage gecorrigeerd is.

Dit is niet juist. De mobiliteitscorrectie is wel degelijk onderbouwd en transparant in bijlage 8 Notitie auto- en fietsparkeren.

Er is uitgegaan van acht deelauto's, wat resulteert in een mobiliteitscorrectie binnen de maximale bandbreedte van 20% die de Nota Parkeernormen 2025 toestaat. De onderbouwing is gebaseerd op de ervaring bij vergelijkbare centrumlocaties (waaronder Het Eerste Kwartier) en de goede fiets- en OV-bereikbaarheid van Geesterduin. Het toegepaste percentage en de motivatie zijn expliciet vermeld in bijlage 8.

De mobiliteitscorrectie is daarmee voldoende gemotiveerd en blijft binnen de grenzen van de Nota Parkeernormen 2025. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

d. Er is geen ruimtelijke reservering gemaakt voor het gecorrigeerde deel van de parkeerbehoefte (zoals vereist in de Nota Parkeernormen).

De Nota Parkeernormen 2025 vereist inderdaad een ruimtelijke reservering voor het gecorrigeerde deel. Hieraan is voldaan.

De gemeente heeft expliciet getoetst of voldoende ruimte is gereserveerd voor eventuele extra parkeerplaatsen. Het parkeerdek en de heringerichte maaiveldparkeerplaatsen bieden een kleine overcapaciteit die als buffer fungeert. Daarnaast is in de anterieure overeenkomst en de financiële raming rekening gehouden met mogelijke aanvullende parkeerplaatsen. Mocht monitoring in de toekomst uitwijzen dat de deelmobiliteit onvoldoende werkt, dan kunnen alsnog extra parkeerplaatsen worden gerealiseerd, zoals vastgelegd in de overeenkomst tussen de gemeente en de ontwikkelaar.

Omdat deze ruimte-reservering een interne toetsing betreft en geen onderdeel uitmaakt van het plan zelf, is zij niet expliciet opgenomen in het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0. Op planniveau is de parkeeroplossing daarmee voldoende flexibel en toekomstbestendig en wordt voldaan aan de Nota Parkeernormen 2025. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

e. Dit leidt tot grote verkeers- en parkeeroverlast in de directe omgeving.

Deze vrees wordt niet onderschreven door de onderzoeken. Uit bijlage 8 Notitie auto- en fietsparkeren blijkt dat de parkeerbehoefte gedetailleerd is berekend en dat het plan voorziet in een aanzienlijke toename van de parkeercapaciteit ten opzichte van de huidige situatie, onder meer door de realisatie van een parkeerdek. Dit draagt bij aan het opvangen en verminderen van de parkeerdruk. Uit bijlage 7 Mobiliteitstoets volgt dat er geen knelpunten worden verwacht ten aanzien van de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid.

De onderzoeken tonen aan dat het plan geen onaanvaardbare verkeers- of parkeeroverlast veroorzaakt en bestaande knelpunten juist deels oplost. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

3. Extern salderen onvoldoende gemotiveerd (stikstof)

a. Er is een toename van 0,04 mol N/ha/jaar, waardoor significante effecten op Natura 2000-gebied "Noordhollands Duinreservaat" niet op voorhand zijn uitgesloten.

Dit klopt. De stikstofberekening voor de gebruiksfase laat inderdaad een stikstofdepositie zien op het Noordhollands Duinreservaat. Omdat significante effecten daardoor niet op voorhand kunnen worden uitgesloten, is interne en externe saldering noodzakelijk. Dit is inzichtelijk gemaakt in paragraaf 5.12 van de motivering en in de bijbehorende berekeningen (bijlage 14 Stikstofmemo, bijlage 16 Stikstofberekening planbijdrage, bijlage 17 Stikstofberekening toekomstige situatie en bijlage 18 Stikstofberekening extern salderen).

Omdat saldering noodzakelijk is, is een Passende Beoordeling noodzakelijk, deze is inmiddels opgesteld, daaruit blijkt dat na in en extern salderen er geen sprake is van significant negatieve effecten. Deze passende beoordeling zal als ambtshalve wijziging aan het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 worden toegevoegd en is als zodanig opgenomen in de tabel van hoofdstuk 3 van deze nota.

Dit geeft, met uitzondering van de ambtshalve toevoeging van de Passende Beoordeling, geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

b. Extern salderen met stikstofrechten van Ziendijk 4 te Uitgeest is toegepast, maar het additionaliteitsvereiste is niet voldoende onderbouwd.

Reclamant heeft hierin gelijk dat het additionaliteitsvereiste in de oorspronkelijke bijlagen (bijlage 14 Stikstofmemo en bijlage 18 Stikstofberekening extern salderen) nog niet was uitgewerkt.

Omdat saldering noodzakelijk is en significante effecten niet op voorhand konden worden uitgesloten, is een Passende Beoordeling opgesteld. In deze Passende Beoordeling is het additionaliteitsvereiste expliciet onderbouwd. Hierin is aangetoond dat de gebruikte stikstofrechten van Ziendijk 4 additioneel zijn, conform de eisen van de Wet natuurbescherming.

Deze Passende Beoordeling zal als ambtshalve wijziging aan het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 worden toegevoegd en is als zodanig opgenomen in de tabel van hoofdstuk 3 van deze nota. De saldering zelf is vastgelegd in bijlage 18 en bijlage 14. Dit geeft, met uitzondering van de ambtshalve toevoeging van de Passende Beoordeling, geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

- c. Er is niet getoetst of de afname van stikstofdepositie eerst nodig is om de natuurdoelstellingen van het gebied te halen.

Reclamant heeft hierin gelijk dat dit aspect in de oorspronkelijke bijlagen (bijlage 14 Stikstofmemo en bijlage 18 Stikstofberekening extern salderen) nog niet was uitgewerkt.

Omdat saldering noodzakelijk is en significante effecten niet op voorhand konden worden uitgesloten, is een Passende Beoordeling opgesteld. In deze Passende Beoordeling is expliciet getoetst of de afname van de stikstofrechten van Ziendijk 4 additioneel is en niet eerst nodig is voor het behalen van de natuurdoelstellingen van het Natura 2000-gebied. Deze toetsing is positief uitgevallen.

Deze Passende Beoordeling zal als ambtshalve wijziging aan het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 worden toegevoegd en is als zodanig opgenomen in de tabel van hoofdstuk 3 van deze nota. Dit geeft, met uitzondering van de ambtshalve toevoeging van de Passende Beoordeling, geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

- d. Dit maakt het plan onvoldoende gemotiveerd en onuitvoerbaar.

Dit is niet juist. Het plan is zowel voldoende gemotiveerd als uitvoerbaar. De stikstofaspecten zijn volledig en zorgvuldig onderbouwd in paragraaf 5.12 van de motivering en in de bijlagen 14 t/m 18. De stikstoftoename is gecompenseerd via legale externe saldering. Op planniveau is daarmee aangetoond dat het plan niet in strijd is met de Wet natuurbescherming.

Omdat saldering noodzakelijk is, is tevens een Passende Beoordeling noodzakelijk en opgesteld. Deze zal als ambtshalve wijziging aan het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 worden toegevoegd en is als zodanig opgenomen in de tabel van hoofdstuk 3 van deze nota.

Eventuele nadere details of actuele updates van de salderingsrechten kunnen in de omgevingsvergunningsfase worden geactualiseerd, maar vormen geen belemmering voor de vaststelling van het omgevingsplan. Dit geeft, met uitzondering van de ambtshalve toevoeging van de Passende Beoordeling, geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

4. Uitvoerbaarheid

- a. Het plan voorziet in woningen op de locatie van het huidige BP-tankstation.

Dit klopt. Het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 maakt woningbouw mogelijk op (een deel van) de locatie waar momenteel het BP-tankstation staat. De uitplaatsing van het tankstation is een expliciete randvoorwaarde voor de beoogde herontwikkeling, de realisatie van een nieuwe entree en de hoogwaardige openbare ruimte aan de Soomerwegh.

Dit is duidelijk vastgelegd in de motivering, hoofdstuk 2 Planbeschrijving/Ontwikkeling en bijlage 1 Ruimtelijke ontwikkelvisie Geesterduin 2.0. De uitplaatsing van het BP-tankstation is een bewuste en noodzakelijke randvoorwaarde voor de integrale herontwikkeling van het gebied.

Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

- b. Op grond van artikel 5.8 Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) geldt een minimale afstand van 60 meter tussen een tankstation en woningen.

Dit klopt. Artikel 5.8 Bkl stelt inderdaad een afstandseis van 60 meter tussen een motorbrandstoffenverkooppunt en gevoelige functies zoals woningen. Omdat het plan woningen mogelijk maakt op (deels) dezelfde locatie als het huidige BP-tankstation, is uitplaatsing van het tankstation noodzakelijk. Dit is in het plan expliciet onderkend en vormt een randvoorwaarde voor de ontwikkeling. Dit is vastgelegd in de motivering hoofdstuk 2 Planbeschrijving/Ontwikkeling en bijlage 1 Ruimtelijke ontwikkeling Geesterduin 2.0. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

c. Het tankstation moet daarom worden opgeheven/uitgeplaatst.

Dit klopt. De uitplaatsing (of opheffing) van het BP-tankstation is een expliciete randvoorwaarde voor de integrale herontwikkeling van het gebied. Dit is zowel publiekrechtelijk als privaatrechtelijk geregeld:

Publiekrechtelijk wordt in het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 de nieuwe functie (wonen) toegekend aan (een deel van) de locatie van het huidige tankstation. Het huidige gebruik als motorbrandstoffenverkooppunt wordt daarmee niet langer mogelijk gemaakt. Privaatrechtelijk is de uitplaatsing vastgelegd via het voorkeursrecht (vastgesteld 5 maart 2025) en de anterieure overeenkomst met de initiatiefnemer.

De concrete uitvoering (aankoop, verplaatsing en compensatie) vindt plaats in de privaatrechtelijke en vergunningsfase. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

d. Het voorkeursrecht (vastgesteld 5 maart 2025) biedt onvoldoende zekerheid dat de grond daadwerkelijk kan worden aangekocht.

Het voorkeursrecht is een wettelijk instrument (artikel 2.1 Wet voorkeursrecht gemeenten) dat de gemeente het eerste recht van koop geeft. Het is een veelgebruikt en legitiem middel in gebiedsontwikkelingen om de gewenste ontwikkeling te realiseren. Het voorkeursrecht biedt op zichzelf geen absolute garantie op vrijwillige overdracht, maar vormt een sterke juridische basis. Indien vrijwillige aankoop niet lukt, beschikt de gemeente over verdere instrumenten, waaronder onteigening, om de ontwikkeling binnen de planperiode te realiseren.

Op planniveau is de financiële en juridische uitvoerbaarheid voldoende aannemelijk gemaakt in hoofdstuk 7 Kostenverhaal en financiële uitvoerbaarheid en in de anterieure overeenkomst. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

e. In de financiële raming (kostenverhaal circa € 6,3 miljoen) is onduidelijk of de kosten van het ontwikkelen van het tankstation-terrein zijn meegenomen.

De kosten van de uitplaatsing en de ontwikkeling van het tankstation terrein maken integraal onderdeel uit van de kostenraming in hoofdstuk 7 Kostenverhaal en financiële uitvoerbaarheid van de motivering. Deze kosten zijn verwerkt in de totale exploitatieopzet en worden via de anterieure overeenkomst verhaald op de initiatiefnemer. De regels van kostenverhaal (artikel 13.13 tot en met 13.15 Omgevingswet) zijn opgenomen in de juridische regels van het omgevingsplan.

Op planniveau is de raming voldoende gedetailleerd. Een meer gedetailleerde specificatie van onderhandelingsposities en exacte posten wordt niet openbaar gemaakt om de onderhandelingspositie van de gemeente niet te schaden. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

f. De marge is minimaal (€ 266.000), waardoor het plan volgens reclamanten niet evident uitvoerbaar is.

Dit is niet juist. De marge van € 266.000 is het resultaat van de integrale kostenraming op planniveau zoals vastgelegd in hoofdstuk 7 Kostenverhaal en financiële uitvoerbaarheid.

Volgens de wettelijke toets is het plan niet "evident onuitvoerbaar". Dit is geen losse zin, maar een wettelijk voorgeschreven manier van formuleren. Deze komt rechtstreeks uit de Omgevingswet (artikel 13.13 Ow) en de algemene zorgvuldigheidsplicht (artikel 3:2 Awb). De meeste risico's en kosten liggen bij de initiatiefnemer via de anterieure overeenkomst. Bovendien kan het omgevingsplan bij onvoorziene omstandigheden worden herzien. Op planniveau is de financiële uitvoerbaarheid daarmee voldoende aannemelijk gemaakt. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

5. Vergroening niet geborgd

- a. In de Ruimtelijke ontwikkelvisie 2.0 en het Beeldkwaliteitsplan wordt vergroening en versterking van de groenstructuur als kans gezien.

Dit is juist. Vergroening en versterking van de groenstructuur worden expliciet benoemd als belangrijke ambitie in bijlage 1 Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie Geesterduin 2.0 en in het Beeldkwaliteitsplan.

Deze ambitie is concreet geborgd in het Inrichtingsplan (bijlage 3 van de regels), dat deel uitmaakt van de juridische regels van het omgevingsplan. Daarin zijn concrete maatregelen voor meer groen, verblijfskwaliteit en een betere overgang naar de omliggende woonwijk vastgelegd. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

- b. Er is geen beplantingsplan of vergelijkbaar plan opgesteld en in het omgevingsplan geborgd.

Dit klopt deels. Een gedetailleerd beplantingsplan (met exacte soorten, aantallen en onderhoudsvoorschriften) is inderdaad niet als apart document opgesteld en in de regels van het omgevingsplan geborgd. Dit is ook niet vereist op planniveau. Vergroening en versterking van de groenstructuur zijn wel expliciet als ambitie vastgelegd in bijlage 1 Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie en vertaald naar concrete maatregelen in het Inrichtingsplan (bijlage 3 van de regels). Dit inrichtingsplan maakt onderdeel uit van de juridische regels van het omgevingsplan en bevat het concept voor de openbare ruimte, inclusief groen, bomen, grasbeton en verticale groenstructuur.

Een gedetailleerd beplantingsplan en het exacte beheer behoren tot de uitvoeringsfase (definitief inrichtingsplan en omgevingsvergunning voor de bouw). Op planniveau is vergroening daarmee voldoende geborgd. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

- c. Na realisatie dreigt de omgeving tegen "betonnen woningen" aan te kijken zonder voldoende groencompensatie.

Deze vrees wordt niet onderschreven. Het plan voorziet juist in een aanzienlijke verbetering van de groen- en verblijfskwaliteit ten opzichte van de huidige situatie. Setbacks, differentiatie in bouwhoogtes en verticale groenstructuur zorgen voor een zachtere overgang naar de bestaande woonwijk (bijlage 1 Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie en bijlage 3 Beeldkwaliteitplan). Het Inrichtingsplan (bijlage 3 van de regels) bevat meer groen, bomen, grasbeton en een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte rond het Westplein en langs de Geesterduinweg.

Groencompensatie voor eventuele kap is expliciet meegenomen in de afweging en wordt nader uitgewerkt in de uitvoeringsfase. De integrale belangenafweging in hoofdstuk 8 Evenwichtige toedeling van functies aan locaties concludeert dat de ontwikkeling een aanvaardbare en zelfs verbeterde ruimtelijke kwaliteit oplevert. Dit geeft geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0.

Conclusie en verzoek

Beide reclamanten verzoeken de gemeenteraad het plan niet vast te stellen dan wel zodanig vast te stellen dat rekening wordt gehouden met hun belangen. Zij achten het plan onvoldoende gemotiveerd, in strijd met de evenwichtige toedeling van functies (art. 4.2 Omgevingswet), de zorgvuldigheidsplicht (art. 3:2 Awb), de evenredigheidsregel (art. 3:4 lid 2 Awb) en de motiveringsplicht (art. 3:46 Awb).

De gemeenteraad heeft alle door reclamant 15 en reclamant 16 aangevoerde gronden zorgvuldig beoordeeld. De belangen van de omwonenden (woongenot, bezonning, geluid, parkeren, stikstof, groen en uitvoerbaarheid) zijn integraal meegewogen in hoofdstuk 8 Evenwichtige toedeling van functies aan locaties en in de onderzoeken die ter inzage hebben gelegen.

De voorbereiding voldoet aan de zorgvuldigheidsplicht (art. 3:2 Awb) en de motivering is kenbaar en deugdelijk (art. 3:46 Awb). Er is geen sprake van onevenredige benadeling (art. 3:4 lid 2 Awb). De raad heeft binnen haar beleidsvrijheid een evenwichtige keuze gemaakt tussen het algemeen belang en de belangen van de omwonenden.

Het verzoek om het plan niet vast te stellen wordt niet gevolgd. Het plan wordt vastgesteld met een aantal ambtshalve wijzigingen. Deze wijzigingen leiden echter niet tot een andere beoordeling van de door reclamant 15 en reclamant 16 aangedragen gronden. Alle door hen ingebrachte bezwaren zijn zorgvuldig beoordeeld en leiden niet tot inhoudelijke aanpassing van het plan.

De zienswijzen van reclamant 15 en reclamant 16 geven, met uitzondering van de reeds doorgevoerde ambtshalve wijzigingen, geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 en worden deels gegrond en deels ongegrond verklaard.

2.15 c Conclusie zienswijzen reclamant 15 & 16

Gelet op het vorenstaande is het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 zorgvuldig voorbereid als bedoeld in artikel 3:2 Awb, berust op een deugdelijke en kenbare motivering als bedoeld in artikel 3:46 Awb en is sprake van een evenwichtige belangenafweging als bedoeld in artikel 3:4 Awb en artikel 4.2 Omgevingswet.

De door reclamant 15 en reclamant 16 (VvE Koraalzand) aangevoerde gronden, die inhoudelijk identiek zijn, zijn per onderwerp zorgvuldig beoordeeld:

1. Belangen van de cliënten, ligging en directe betrokkenheid
De nabijheid van het appartementencomplex Koraalzand (< 20 m) en de ligging tegenover de parkeerplaatsen zijn expliciet erkend en meegenomen in de integrale belangenafweging (hoofdstuk 8 Evenwichtige toedeling van functies aan locaties, bijlage 1 Ruimtelijke Ontwikkelingsvisie, bijlage 2 Participatieverslag en de bijbehorende bijlagen en bijlage 3 van de regels, Inrichtingsplan). Bezonning, belichting en geluidseffecten op bestaande woningen zijn beoordeeld; nadere detailtoetsing vindt plaats in de omgevingsvergunningsfase.
2. Parkeren
De parkeerbehoefte voor 215 woningen + 500 m² extra detailhandel is gedetailleerd berekend conform de Nota Parkeernormen 2025 (bijlage 8). De mobiliteitscorrectie is onderbouwd en er is voldoende ruimtelijke buffer via het parkeerdek en herinrichting. Er ontstaat geen onaanvaardbare parkeer- of verkeersoverlast.
3. Extern salderen (stikstof)
Er is inderdaad een toename aan stikstofdepositie berekend. Omdat saldering noodzakelijk is, is een Passende Beoordeling opgesteld, inclusief het additionaliteitsvereiste. Deze zal als ambtshalve wijziging aan het plan worden toegevoegd en is opgenomen in de tabel van hoofdstuk 3 van deze nota.
4. Uitvoerbaarheid (BP-tankstation)
Uitplaatsing van het tankstation is een expliciete randvoorwaarde van de ontwikkeling. Het voorkeursrecht en de anterieure overeenkomst bieden voldoende juridische en financiële zekerheid. De kosten zijn meegenomen in de raming van hoofdstuk 7 Kostenverhaal en financiële uitvoerbaarheid.
5. Vergroening
Vergroening en versterking van de groenstructuur zijn expliciete ambities in bijlage 1 en worden geborgd via het Inrichtingsplan (bijlage 3 van de regels). Er is geen sprake van een "betonnen" omgeving zonder groencompensatie.

De zienswijzen van reclamant 15 en reclamant 16 geven, met uitzondering van de reeds doorgevoerde ambtshalve wijzigingen, geen aanleiding tot aanpassing van het ontwerp TAM-IMRO wijziging omgevingsplan Geesterduin 2.0 en worden ongegrond verklaard.

3. Redactionele en ambtshalve wijzigingen

Redactionele & ambtshalve wijzigingen				
Pagina/artikel		Wijziging		
Algemeen				
Omgevingsplan	Redactionele wijziging, Hoofdstuknummering veranderen van 22b naar 22c. Dit vanwege een ander Tam-omgevingsplan dat eerder is vastgesteld.			
Doorlopend	Schrijffouten, kennelijke verschrijvingen en foutieve verwijzingen e.d. zijn daar waar nodig verbeterd. Deze hebben geen inhoudelijke consequenties.			
Regels				
Artikel 7.3.5. Specifieke bouwregels Geluid (Centrum-3)	Als gevolg van het aangepaste akoestische onderzoek (zie hierna Bijlage 11) wordt in sub a de geluidsbelasting op de gevel op ten hoogste 63 dB ipv 61 dB gesteld.			
Artikel 9.3.5. Specifieke bouwregels Geluid (Wonen)	Als gevolg van het aangepaste akoestische onderzoek (zie hierna Bijlage 11) wordt in sub a de geluidsbelasting op de gevel op ten hoogste 63 dB ipv 61 dB gesteld.			
Bijlage bij de regels				
Bijlage 2 Gecumuleerd en gezamenlijk geluid	Als gevolg van het aangepaste akoestische onderzoek (zie hierna Bijlage 11) worden de tabel en de bijbehorende figuren in Bijlage 2 van de regels vervangen. De tabel komt als volgt te luiden:			
	Bouwblok		Hoogst berekende gecumuleerde geluidbelasting (L _{den} in dB)	Geluidkwaliteit
	A		61	Zeer matig
	B		56	Matig
	C		58	Matig
	D		58	Matig
	E		58	Matig
	F		56	Matig
	G		59	Matig
	H		58	Matig
	I		49	Redelijk
	J		52	Redelijk
	K		60	Zeer matig
Motivering				
Hoofdstuk 1, paragraaf 1.2 Locatie wijziging omgevingsplan	De locatieomschrijving wordt specifieker gemaakt aan de hand van de omschrijving onder 1 van deze Nota, te weten: Het gebied wordt globaal begrensd door de Soomerwegh aan de westzijde, de Geesterduinweg aan de noordzijde, de Albert Schweitzerlaan aan de oostzijde en de Nansenlaan en het Raadhuisplein aan de zuidzijde.			
Hoofdstuk 3 paragraaf 3.3 Ketenpartners	De volgende paragraaf is toegevoegd: De kennisgeving van het wettelijk vooroverleg is overeenkomstig met artikel 2.2 Ow (voorheen Artikel 3.1 Bro) toegestuurd aan de vooroverlegpartners, zoals bijvoorbeeld de provincie, veiligheidsregio, waterschap en de omgevingsdienst. Er zijn geen opmerkingen binnen gekomen die hebben geleid tot aanpassingen van het ontwerp TAM-Omgevingsplan.			
Hoofdstuk 3 paragraaf 3.4 Zienswijze (nieuw)	De volgende paragraaf is toegevoegd met een verwijzing naar de nieuwe bijlage 24 nota van beantwoording zienswijzen: Het ontwerp TAM-omgevingsplan heeft vanaf 13 november t/m 25 december 2025 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode werd eenieder in de gelegenheid gesteld een zienswijze naar voren te brengen. De binnengekomen zienswijzen zijn beantwoord in een Nota van zienswijzen, die als bijlage 24 bij deze motivering is opgenomen. In deze nota is tevens aangegeven in hoeverre het plan is gewijzigd naar aanleiding van de zienswijze en ambtshalve aanpassingen.			

Hoofdstuk 5 paragraaf 5.2 Milieueffectrapportage.	Deze paragraaf is aangepast aan de hand van de aangepaste Notitie m.e.r.-beoordeling zoals opgenomen in bijlage 5. Ook is er een tekstuele verwijzing gemaakt naar het nog bij te voegen m.e.r. beoordelingsbesluit nadat deze is genomen.
Hoofdstuk 5, paragraaf 5.6. Verkeer en Parkeren	In de paragraaf zijn de aangepaste mobiliteitstoets (bijlage 7) en de Notitie auto en fietsparkeren (bijlage 8) verwerkt. Daarnaast is de notitie m.b.t. laden en lossen Eerste Kwartier (bijlage 23 nieuw) samengevat en verwerkt.
Hoofdstuk 5, paragraaf 5.6.3. Verkeer en Parkeren	Aan de motivering is de volgende zin toegevoegd "De mobiliteitstoets is gebaseerd op beschikbare data; in de uitvoeringsfase zal monitoring van fietsstromen en interacties worden toegepast conform CROW-richtlijnen."
Hoofdstuk 5 paragraaf 5.12 Natuur	Deze paragraaf is uitgebreid met een samenvatting van en een verwijzing naar de nieuwe bijlage 21 Passende beoordeling en de naar aanleiding daarvan nieuw uitgevoerde verschilberekening voor de aanlegfase (bijlage 22). De verschilberekening voor de gebruiksfase was al bijgevoegd aan het ontwerp-plan en is enkel geactualiseerd.
Hoofdstuk 5 paragraaf 5.7 Geluid vanwege wegen en activiteiten	De paragraaf is aangepast op basis van het geactualiseerde akoestisch onderzoek en is uitgebreid met de volgende alinea: Indirecte effecten Voor indirecte effecten vanwege veranderend verkeer geldt de "1,5 dB-toets", wat neerkomt op een verkeerstoename van 40%. Uit tabel 3 blijkt dat de grootste relatieve toename van verkeer plaats zal vinden op de Geesterduinweg tussen de Soomerwegh en de Nansenlaan. De relatieve toename is hier lager dan 40%. Het is daarom aannemelijk dat het effect van veranderd verkeer niet meer bedraagt dan 1,5 dB.
Hoofdstuk 5 paragraaf 5.12 Natuur	De tekst is aangepast aan de hand van de inmiddels opgestelde Passende Beoordeling (zie bijlage 21 en 22 nieuw)
Hoofdstuk 6	Juridische vormgeving Dit hoofdstuk is tekstueel uitgebreid en verduidelijkt op basis van de regeling van het omgevingsplan.
Bijlagen bij de motivering (onderzoeken)	
Bijlage 5 M.e.r. beoordeling	De Notitie m.e.r.-beoordeling is aangepast in verband met de Passende beoordeling (zie Bijlage 21 nieuw)
Bijlage 7 Mobiliteitstoets	De Mobiliteitstoets is aangepast: • Aanvullend onderzoek met betrekking tot het kruispunt Geesterweg-Soomerwegh waar een rechtsaf gebod wordt ingesteld om terugslag te beperken en sluisverkeer door Molenweide te voorkomen. • Integratie van Verkeersonderzoek Goudappel verkeerseffect Molenweide herontwikkeling winkelcentrum Geesterduin in de mobiliteitstoets. • De beoordeling van de verkeersveiligheid van de Geesterduinweg is uitgebreid zodat wordt ingegaan op de wisselende inrichting van de rijbaan per deel van de weg. • Verduidelijking en verbeteringen van de mobiliteitstoets.
Bijlage 8 Notitie auto en fietsparkeren	De notitie is aangepast aan reservering van extra parkeerplaatsen voor het geval dit nodig blijkt (terugvaloptie voor deelmobiliteit) en extra parkeerplaatsen aan de Nansenlaan.
Bijlage 11 Akoestisch onderzoek	Het akoestisch onderzoek is aangepast aan de hand van de aangepaste Mobiliteitstoets (bijlage 7) en de daarin opgenomen verkeersintensiteiten en verkeersafwikkeling. De titel is gewijzigd van Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï Geesterduin naar Akoestisch onderzoek Geesterduin. Omdat het onderzoek naast wegverkeerslawaaï ook ziet op het geluid door activiteiten.
Bijlagen 14 tot en met 18 Stikstofmemo en stikstofberekeningen	De memo en de berekeningen zijn aangepast aan de hand van de aangepaste Mobiliteitstoets (bijlage 7) en de daarin opgenomen verkeersaantrekkende werking
Bijlage 21 (nieuw) Passende beoordeling	Een passende beoordeling is noodzakelijk omdat op voorhand – zonder in- en extern salderen- niet de conclusie kon worden getrokken dat er geen significante negatieve effecten vanwege stikstofdepositie zijn op Natura 2000- gebieden. In de passende beoordeling zijn in- en extern salderen wel betrokken en wordt geconcludeerd dat significant negatieve effecten kunnen worden uitgesloten.
Bijlage 22 (nieuw) Verschilberekening aanlegfase	In aanvulling op de verschil berekening stikstofdepositie voor de gebruiksfase is er ook een verschil berekening uitgevoerd voor de aanlegfase. Deze maakt ook onderdeel uit van de passende beoordeling.
Bijlage 23 (nieuw) Beoordeling expeditie zijde Soomerweg	Met de ontwikkeling wordt voorzien in een laad- en losplaats ter hoogte van het Eerste Kwartier aan de Soomerwegh. Om de effecten van deze laad- en losplaats op het omliggende wegennet te beoordelen is een aparte notitie opgesteld. Uit de resultaten van de notitie komt naar voren dat de bevoorrading via de Soomerwegh niet leidt tot knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en bereikbaarheid.
Bijlage 24 (nieuw) Nota van beantwoording zienswijze	In deze bijlage wordt de nota van beantwoording zienswijze opgenomen.

Bijlage 25 (nieuw) M.e.r. beoordelingsbesluit	M.e.r. beoordelingsbesluit (besluit college) wordt toegevoegd nadat dit besluit is genomen. Aan de hand van de notitie m.e.r.-beoordeling (bijlage 5) neemt het college het besluit dat geen MER nodig is.
Verbeelding	
	De verbeelding is ongewijzigd

4. Bijlagen

4.1 Bijlage 1: geanonimiseerde zienswijze reclamant 1, Z25 252938

[REDACTED]



Gemeente Castricum
T.a.v. de gemeenteraad
Postbus 1301
1900 BH Castricum

Tevens per e-mail: [REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]
Senior Real Estate Project Manager
Commercial Development

bp Retail Netherlands B.V.
d'Arcyweg 76
3198 NA Europoort Rotterdam
Postbus 449
3000 AK Rotterdam

[REDACTED]
28 november 2025

Betreft: Zienswijze Geesterduin 2.0 Castricum

Geachte Gemeenteraad,

Hierbij ontvangt u namens bp Retail Netherlands B.V. ("bp") de volgende zienswijze op het ontwerp TAM IMRO Geesterduin 2.0, zoals dit vanaf 13 november gedurende zes weken ter inzage ligt.

Belang

bp is eigenaar van een perceel kadastraal bekend gemeente Castricum, sectie C nr. 3693, plaatselijk bekend als Soomerwergh 3, 1902 CE te Castricum, inclusief de hierop aanwezige motorbrandstoffenverkoopspunt c.a. dat geheel voor rekening en risico van bp is gesticht. bp is in haar hoedanigheid als eigenaar van het perceel en eigenaar van opstallen als belanghebbende aan te merken ten aanzien van het ontwerp TAM IMRO Geesterduin 2.0. Voorts beschikt bp in/nabij het plangebied over een opstalrecht op aangrenzende gemeentegrond, dit ten behoeve van haar LPG verkoopspunt als onderdeel van het motorbrandstoffenverkoopspunt.

Samenvatting van het plan en gevolgen voor bp

Het plan voorziet in een grootschalige transformatie en uitbreiding van winkelcentrum Geesterduin, inclusief de bouw van maximaal 215 woningen en extra detailhandel. Randvoorwaarde voor deze ontwikkeling is het uitplaatsen van het bp-tankstation aan de Soomerwergh. In de planmotivering wordt expliciet benoemd dat het tankstation moet verdwijnen om de gewenste ruimtelijke kwaliteit en toekomstbestendigheid van het winkelcentrum te realiseren.

Standpunt bp: geen overeenstemming over uitplaatsing

Ondanks herhaalde gesprekken met zowel Hoorne Vastgoed als de gemeente Castricum is er tot op heden geen overeenstemming bereikt over de voorwaarden, locatie en compensatie voor eventuele uitplaatsing van het tankstation. bp heeft steeds constructief geparticipeerd, maar de belangen van bp zijn onvoldoende geborgd. Het plan gaat voorbij aan het feit dat bp eigenaar is van de locatie en dat uitplaatsing zonder overeenstemming leidt tot een onevenredige aantasting van het eigendomsrecht en bedrijfsvoering van bp. Ook ontbreekt een oplossing voor de wijze waarop omgegaan moet worden met het recent verlengde opstalrecht ten behoeve van de LPG verkoop.

Evenmin is de mogelijkheid van inpassing van het motorbrandstoffenverkoopspunt in de bestaande plannen deugdelijk onderzocht als optie. Een dergelijke optie zou wellicht een alternatief kunnen betekenen voor een constructieve oplossing en de planvorming ten goede kunnen komen.

bp Retail Netherlands B.V.

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Juridische en planologische bezwaren

- Het plan voldoet niet aan het vereiste van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties (ETFAL), nu het belang van bp als zittende eigenaar, opstalhouder en exploitant onvoldoende is meegewogen. Uit de motivering blijkt niet dat alternatieven voor behoud/inpasbaarheid of verplaatsing van het tankstation zorgvuldig zijn onderzocht of dat er een reële compensatie wordt geboden. [Castricum...50127.docx | PDF]
- Het plan tracht een situatie te creëren waarin bp wordt geconfronteerd met een functiewijziging en feitelijke onteigening (via oneigenlijke toepassing van een recent gevestigd voorkeursrecht, zie hierna) zonder dat de noodzakelijke privaatrechtelijke afspraken zijn gemaakt. Dit is in strijd met het rechtszekerheidsbeginsel en het eigendomsrecht zoals beschermd in artikel 1 Eerste Protocol EVRM.
- De financiële uitvoerbaarheid van het plan is onvoldoende onderbouwd zolang er geen overeenstemming is met bp over de toekomst van het motorbrandstoffenverkoopspunt en compensatie. Dit kan leiden tot vertraging of zelfs onuitvoerbaarheid van het plan

Verwijzing naar het bezwaarschrift voorkeursrecht

bp wijst erop dat reeds op 27 januari 2025 formeel bezwaar is gemaakt door bp tegen het besluit van het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Castricum tot het vestigen van een voorlopig voorkeursrecht op de locatie Soomerwegh 3 (kadastraal: Castricum, sectie C, nummer 3693) e.e.a. bij het college genoegzaam bekend. In dit bezwaarschrift is onder meer aangevoerd dat:

- Het voorkeursrecht wordt ingezet als drukmiddel om bp te bewegen tot medewerking aan de plannen van de gemeente en Hoorne Vastgoed, terwijl geen sprake is van speculatie of verkoop met speculatief oogmerk.
- De besprekingen over uitplaatsing zijn steeds informeel en oriënterend geweest, mede vanwege het ontbreken van interne goedkeuringen bij bp en het ontbreken van een rendabele business case voor verplaatsing.
- Het voorkeursrecht blokkeert ook een verkoop aan een andere partij met als doel voortzetting van het huidige gebruik, hetgeen in strijd is met het doel van het voorkeursrecht.
- Het besluit tot vestiging van het voorkeursrecht is onvoldoende gemotiveerd, onevenredig en dient niet het algemeen belang maar vooral het belang van Hoorne Vastgoed.
- bp acht het gebruik van het voorkeursrecht in deze context een oneigenlijk middel (détournement de pouvoir) en heeft de gemeente verzocht het besluit in te trekken.

Verzoek aan de gemeenteraad

- bp verzoekt de gemeenteraad het ontwerp TAM-omgevingsplan niet vast te stellen zolang er geen bindende afspraken zijn gemaakt over de toekomst van het motorbrandstoffenverkoopspunt (inclusief een onderzoek naar inpassing hiervan in de planvorming), eventuele uitplaatsing daarvan en volledige schadeloosstelling van bp.
- bp behoudt zich het recht voor om, indien het plan in huidige vorm wordt vastgesteld, beroep in te stellen bij de Raad van State en volledige schadevergoeding te vorderen.

Slotopmerking

bp behoudt zich nadrukkelijk het recht voor deze zienswijze aan te vullen met nadere argumenten.

Met vriendelijke groet,

[Handtekening]

Senior Real Estate Project Manager

[Handtekening]

Directeur

bp Retail Netherlands B.V.

[Handtekening]

4.2 Bijlage 2: geanonimiseerde zienswijze reclamant 2, Z25 252974

Buurtcomité Regio Geesterhage sinds 2001	
11 DEC 2025	
AFD:	
ONTVANGSTBEVESTIGING	
cc. BEZWAARENCOMM.	
Betreft: Zienswijze Geesterduin 2.0 Castricum	datum: 10 december 2025

Gemeenteraad Castricum
Postbus 1301
1900 BH Castricum

ter kennisname: B&W

Geachte Raad,
Het bestuur van het Buurtcomité Regio Geesterhage heeft nota genomen van het Ontwerp TAM/IMRO wijziging Omgevingsplan Geesterduin 2.0 dat op 13 november 2025 ter inzage is gelegd. Op grond daarvan willen we als Buurtcomité een aantal kanttekeningen maken.

Inleiding

Sinds de oprichting van het Buurtcomité Regio Geesterhage in 2001 heeft zij zich positief opgesteld om actief mee te denken in de ontwikkelingen in de buurt, zoals bouwplannen Geesterhage, bouwplannen woningen en appartementen Achter de Hage, renovatie winkelcentrum Geesterduin, renovatie Geesterduinweg, bouwplannen appartementen boven de Vomar. Meestal konden we via een ingericht panel of klankbordgroep meedenken aan de plannen en komen tot oplossingen die ook voor omwonenden aanvaardbaar waren. Helaas is daar bij de huidige planvorming Geesterduin 2.0 een kentering in gekomen. Na kennisname in september 2022 van de eerste aanzet tot de plannen hebben we bij Hoorne en gemeente aangegeven om op de zelfde manier als in eerder plannen mee te kunnen denken. Daar had men geen behoefte aan! Er was gekozen voor een andere wijze van participeren. Uit onze ervaring tot op heden ligt dit ver af van de constructieve insteek vanuit het Buurtcomité zoals in eerdere bouwplannen. Wij betreuren dat zeer en de wijze waarop Hoorne de participatie nu vormgeeft is reden dat er zoveel weerstand is in de buurt.

Als we dan in het ontwerp TAM/IMRO document lezen dat er veel overleg is geweest met het Buurtcomité is dit dan ook feitelijk onjuist. Hoorne en gemeente wilden niet met ons aan tafel! Daarom hebben we al in 2023 geïnitieerd bij de buurt om te komen tot Omwonersgroepen met een contactpersoon per groep ("blokhoofd"). Er werden verschillende groepen ingericht: Molenweide 34-40, Zilverzand, Koraalzand, Albert Schweitzerlaan, Ambassadeur, Romeo&Julia, De Weere, Zuidplein, Eerste Kwartier. Alle bewonersgroepen die direct belanghebbend zijn bij de ontwikkelingen. Maar communicatie naar deze groepen liet ook zeer te wensen over.

We hebben sterk het idee dat er vanuit Hoorne en gemeente een tunnelvisie is ontstaan dat er bij de participatieavonden voldoende ideeën uit de buurt konden worden ingebracht. Deels zal dit zijn gebeurd, maar de directe betrokkenheid werd node gemist. Bijvoorbeeld over de hoogtes van het ontwerp kon niet gesproken worden. Ook de gemeenteraad valt wat dat betreft te verwijten dat ze geen controle hebben gehad of de omwonende goed gehoord werden. In september 2023 toen de ontwikkelingsvisie in een commissie vergadering aan de orde kwam en wij hebben ingesproken ging de raad unaniem akkoord met de opmerking dat de participatie goed geregeld was. Nee dus. Bovendien werd en passant in de vergadering vastgesteld dat de raad dan ook alvast unaniem akkoord ging.

Pas eind 2023/ begin 2024 toen er grond rond het winkelcentrum verkocht werd en omwonenden en het Buurtcomité bezwaar aantekenden, werd een bijeenkomst belegd waar uitgelegd werd dat hierop geen bezwaar mogelijk was. Tijdens deze bijeenkomst werd door de heer [REDACTED] die ook aanwezig was, betoogd dat er toch verandering moest komen in de starre houding van Hoorne en gemeente om niet inhoudelijk over de plannen mee te kunnen praten. Toen is er een bijeenkomst geweest met vertegenwoordiging van de omwonersgroepen, Hoorne en gemeente onder voorzitterschap van de heer [REDACTED] om te inventariseren welke ideeën er waren over de hoogtes van de appartementen tegenover hun bewonersgroep. In de zomer van 2024 heeft de her [REDACTED] als intermediair tussen de bewonersgroepen en Hoorne/gemeente opgetreden en is er een aanpassing gekomen op de hoogtes. Niet tot volle tevredenheid van alle bewonersgroepen, maar dat is inherent aan de massaliteit van het plan. We komen daar verderop op terug.

Secretariaat: [REDACTED]
E-mail: [REDACTED]
Bankrelatie [REDACTED]

Buurtcomité Regio Geesterhage sinds 2001

In een gesprek dat ik had na de zomer van 2024 met de heer [REDACTED] concludeerden we, dat er qua wijziging van de hoogtes kennelijk niet meer inzat, gegeven de aantallen woningen van 215. Wel hebben we toen het idee ontwikkeld om voor het verkeer en parkeren bij Hoorne en gemeente het participatieproces van planontwikkeling vanaf nul te laten beginnen. Dus eerst samen met de omwonenden bekijken waar knelpunten zouden zijn en dan gezamenlijk de knelpunten op te lossen. Na samenspraak met de projectgroep Hoorne/gemeente kregen we mandaat om dit op te pakken. Op 16 december 2024 is op persoonlijke titel door de heer [REDACTED] en [REDACTED] een bijeenkomst belegd met omwonenden. Tijdens deze vergadering bleek er zoveel wantrouwen naar gemeente en Hoorne dat men niet wilde praten over de suggestie om mee te denken. Men wilde eerst een gesprek met wethouder [REDACTED]. Dat is gebeurd op een bijeenkomst van 11 maart 2025. Men was zeer ontevreden over de beantwoording van de vragen door de wethouder, en verder bleek dat men het niet zag zitten om een aparte weg van participatie te bewandelen. Wel werden een aantal suggesties gedaan. In een gesprek met Hoorne en gemeente op 26 maart is dat door de moderatoren [REDACTED] en [REDACTED] besproken. (niet dus in overleg met BRG zoals in het participatieverslag staat en in de tekst van het document TAM/IMRO)

Afspraak was dat er geen aparte participatieroute zou komen, wel werd benadrukt dat er vanuit Hoorne en gemeente met specifieke bewonersgroepen overleg op te zetten om gerezen knelpunten op te lossen. Daarbij zou goed geargumenteed moeten worden waarom aangedragen oplossingen niet zouden kunnen. Pas in september 2025 is er een gesprek geweest met de Molenweidegroep, waar tijdens de vergadering al werd aangegeven dat een aantal suggesties niet werden overgenomen, zonder adequate onderbouwing. Ook een overleg met Eerste Kwartier in oktober 2025 leverde op dezelfde manier niets op. Met de andere groepen is geen contact opgenomen om over de situatie voor hun te praten!

Conclusie van ons: de gekozen participatieroute van Hoorne/gemeente lijkt op papier heel mooi, maar pakt uiteindelijk voor omwoners zeer nadelig uit. Ze worden geconfronteerd met achteruitgang van hun uitzicht en geconfronteerd met meer verkeersoverlast en geluid, zonder dat ze zich gehoord voelen en afgepoeld voelen met de dooddoener 'we moeten bouwen, want dat staat in het coalitieakkoord.' Wij vinden dat u als raad betere controle had moeten hebben op het participatieproces. Want in de huidige situatie is het wantrouwen naar gemeente en Hoorne groot. Wij pleiten dan ook voor een verandering van inzicht bij gemeente en Hoorne om voortaan actief de omwonenden te betrekken bij de verder planvorming.

Specifieke punten

In de plannen staat dat uitgegaan wordt van 215 woningen, maar nergens staat waar dit op is gestoeld.

Indien in eerder instantie samen met de omwonenden was gekeken waar bebouwing rondom Geesterduin mogelijk was, zonder dat dit overlast zou geven voor omwonenden, dan was men mogelijk op een lager getal uitgekomen, maar had de impact op verkeer en parkeren ook veel lager geweest. Wij hebben al in een vroegtijdig stadium aangegeven dat we niet tegen bouwen zijn, maar wel zo goed mogelijk inpasbaar in de omgeving zonder overlast. Onze suggestie was destijds dat aan de westkant, op de huidige plek van de BP-pomp te bouwen was in hoogte, uiteraard moet het BP-station dan verdwijnen. Ook aan de oostkant van het winkelcentrum waren mogelijkheden, maar op de noord en zuidkant had men al gauw problemen vanwege woningen er tegenover van omwonenden. Ook hebben we genoemd om het gebouw van het gemeentehuis er bij te betrekken omdat in verband met de fusiebesprekingen het overtuigend dan wel te groot zou zijn. Hier is niet op ingegaan.

In het document staat ook dat er geen andere plek was om zoveel woningen te bouwen. Dat is volgens ons onjuist. Er waren al grootschalige plannen voor de bouwen aan de Zandzoom tussen Limmen en Heiloo. Inmiddels is er kortgeleden geld van de overheid toegezegd om de noodzakelijk geachte toe-rit naar de A9 mee te bekostigen, dus daar zou men ook verder kunnen gaan met bebouwingsplannen.

Secretariaat: [REDACTED]
E-mail: [REDACTED]
Bankrelatie [REDACTED]

Buurtcomité Regio Geesterhage sinds 2001

Hoogte

In het document wordt gesteld dat de maximum hoogte 15 m zou mogen bedragen, maar de voorgestelde hoogbouw van 7 bouwlagen zou men hier al bovenuit komen.

Parkeren/verkeer

Wij hebben al vroegtijdig aangegeven dat wij voorstander zijn van ondergronds parkeren op de plek van het huidige BP-station met in- en uitgang vanaf de Soomerwegh in plaats van aanleg van 135 parkeerplaatsen op het dak. We kunnen ons voorstellen dat het ondergronds parkeren kosten verhogend werkt maar via subsidie van provincie of hoger overheid is dit mogelijk te financieren. Parkeren op het dak zal de leefomgeving voor de te bouwen woningen er niet beter op maken door de uitlaatgassen in een vrij besloten omgeving. Er wordt gedacht aan groenbedekking op het dak om hitte tegen te gaan, maar aan de andere kant zal het aanbrengen van zonnepanelen veel schittering met zich meebrengen. Ook hebben we al eerder aangegeven dat het huidige parkeren op het dak niet voor 100% benut wordt omdat men nu al niet graag een helling op rijdt.

Bovendien zijn we het oneens met de onderzoeken dat er niet meer verkeer vanuit het parkeerdek en de parkeerplaats voor Blokker op de Geesterduin komt. Zeker nu zowel de ingang als de uitgang op de Geesterduinweg is.

Wij denken dat hier extra voorzieningen moeten komen, uiteenlopend van éénrichtingsverkeer of het aanbrengen van een extra rotonde op de kruising Geesterduinweg met de Soomerwegh.

Ook de bevoorrading van Vomar zou ondergronds kunnen gebeuren in plaats van de nu voorgestelde gevaarlijk manoeuvres van vrachtwagens over het geprojecteerde plein naast Eerste Kwartier.

Ook het rapport over de beschikbare/benodigde parkeerplekken is wel heel lichtvaardig. Weliswaar is er ook een parkeernorm vastgesteld door de gemeente, maar hoe realistisch is dat als je ziet dat er steeds meer auto's per woning aanwezig zijn. In het rapport staat ook dat mochten er te weinig plekken zijn op enig moment dan lost zich dat wel op in de omgeving!

Uitvoerbaarheid

We hebben nergens kunnen lezen of het plan technisch uitvoerbaar is. We denken met name aan constructies die over delen van het huidige winkelcentrum aangebracht zullen moeten worden.

Ook de financiële haalbaarheid is hoogst onzeker, de prijzen van het bouwen stijgen elk jaar en de gekozen bouw om, en deels over, het winkelcentrum brengt veel risico's mee. En dat resulteert al gauw op overschrijding van geraamde kosten en wat zal er dan gebeuren met de geprognosticeerde woningen in de sociale sector. Heeft de gemeenteraad daar sluitende afspraken over gemaakt?

Gevolgen voor de fysieke leefomgeving

De tekst van het document is juridisch en technisch waarschijnlijk goed toegesneden op de uitgangspunten van de Omgevingswet, maar de analyse is vooral planologisch-ambtelijk en mist een leefomgevingstoets vanuit de beleving van bewoners. Er wordt voorbijgegaan aan cumulatieve effecten (zoals verkeer+parkeerdruk+ jongerenoverlast+ bevoorrading winkels+ verlies groen+ schooljeugd). Ook wordt er niet stil gestaan bij de huidige ervaringen omdat er geen actieve benadering is om in gesprek te komen met bewoners.

Concluderend

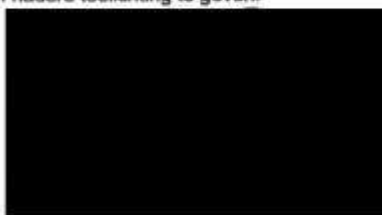
Wij maken bezwaar tegen het vaststellen van de TAM-IMRO omdat er onvoldoende onderzoek is geweest naar de leefomgeving. De verkeersstudie te beperkt is geweest. En de participatie vanuit de omwonenden te beperkt was in de gekozen vorm. We hebben hierboven al uiteengezet hoe dat in onze ogen beter had gemoeten.

Secretariaat: [REDACTED]
E-mail: [REDACTED]
Bankrelatie [REDACTED]

Buurtcomité Regio Geesterhage sinds 2001

Tot Slot. Het bestuur wil graag gehoord worden om nadere toelichting te geven.

Namens bestuur Buurtcomité Regio Geesterhage
[redacted] voorzitter/secretaris
p.a. Raadhuisplein 11, 1902CK Castricum
mailadres: [redacted]



Secretariaat: [redacted]
E-mail: [redacted]
Bankrelatie [redacted]

4.3 Bijlage 3: geanonimiseerde zienswijze reclamant 3, Z25 252973

Castricum, 10 december 2025

Aan de gemeenteraad van Castricum

Postbus 1301

1900 BH Castricum

GEMEENTE CASTRICUM INGEKOMEN	
11 DEC 2025	
AFD:	
ONTVANGSTBEVESTIGING	
cc. BEZWAARENCOMM.	
RAAD	

Betreft:

Zienswijze procedure TAM/IMRO Ontwerp Wijziging Omgevingsplan
Geesterduin 2.0

Geachte Raad,

Al diverse keren heb ik gereageerd op voorstellen voor de plannen voor Geesterduin. Ik heb al eerder zowel schriftelijk als fysiek tijdens bijeenkomsten in het gemeentehuis gereageerd op de plannen van Hoorne Vastgoed. Ik ben erg teleurgesteld over de manier waarop wethouder [REDACTED] evenals de alle raadsleden, zijn omgegaan met de geleverde input van diverse partijen in het ontwikkelingsproces. Het is heel frustrerend als zinnige kanttekeningen niet worden opgepakt.

Ik sluit mij aan bij de door het Buurtcomité Regio Geesterhage gemaakte kanttekeningen. En ik onderschrijf zodoende ook het gestelde in de zienswijze van het Buurtcomité Regio Geesterhage. Voor een vijftal zaken wil ik nadrukkelijk de aandacht vragen.

1. Parkeren

In de voorstellen voor de benodigde parkeerplaatsen, is het huidige gebruik door omliggende woningen niet meegenomen. Op dit moment wordt het zuidelijke deel van de parkeerplaats langs de Geesterduinweg grotendeels bezet door bewoners van de flat de Ambassadeur. Als bewoner van de Albert Schweitzerlaan heb ik dat proefondervindelijk vast kunnen stellen. Het staat zowel overdag als des nachts voor 80 % vol. Die capaciteit is dus niet beschikbaar voor de nieuwbouw.

Welke capaciteit is er berekend voor het gebruik van parkeren door gemeente-ambtenaren? Die zie ik regelmatig hun voertuig op het zuidelijk deel parkeren. Ook de benodigde parkeercapaciteit voor bewoners van de woningen aan de Geesterduinweg tussen

gemeentehuis en snackbar de Toren worden niet meegeteld in de capaciteitsberekeningen. Kortom kijk niet alleen naar het parkeren in het plangebied, maar neem nadrukkelijk de omliggende bebouwing/woningen mee.

2. Gemeentegrond

Zoals bekend mag worden verondersteld, mag niet zomaar gemeentegrond beschikbaar worden gesteld aan een ontwikkelaar. Deze transacties moeten voldoen aan de wet Staatssteun. Is het plan op die consequenties getoetst?

3. Financiële haalbaarheid.

Hoe is/wordt die getoetst?

4. Funderingen.

Ik betwijfel zeer of de huidige funderingen de nieuwe constructies kunnen dragen, dus op welke wijze wordt de nieuwbouw gefundeerd? Mijn woning aan de Albert Schweitzerlaan heeft een "fundering op staal" evenals meerder woningen in de buurt. De invloed op de ondergrond van de nieuwe funderingen moet grondig worden geanalyseerd. Zo heeft de bronbemaling die heeft plaatsgevonden voor de vernieuwing van de gasleidingen in de straat, scheuren in het metselwerk van mijn huis veroorzaakt.

5. Grens plangebied.

Waarom is de grens van het plangebied gelegd langs de Albert Schweitzerlaan en niet op de Geesterduinweg?

Resumerend, ik maak bezwaar tegen het ontwerp wijziging Omgevingsplan Geesterduin 2.0



Albert Schweitzerlaan 49

1902 EG Castricum

Mail: [redacted]

Cc: Buurtcomité Regio Geesterhage

4.4 Bijlage 4: geanonimiseerde zienswijze reclamant 4, Z25 252981

Gemeenteraad van Castricum
Inzake Zienswijze Geesterduin 2.0 Castricum
Postbus 1301
1900BH Castricum

Castricum, 11 december 2025

Geachte leden van de Gemeenteraad van Castricum,

Graag vragen wij uw aandacht voor het volgende.

Namens bewoners van het Eerste Kwartier en derhalve belanghebbende omwonenden van Geesterduin dienen wij bijgaande zienswijze in. Deze heeft betrekking op het Ontwerp TAM/IMRO wijziging Omgevingsplan Geesterduin 2.0. (Gemeentebld nr 486574, 12 november 2025). Dat is ter inzage gelegd door burgemeester en wethouders op grond van artikel 16.30-1 Omgevingswet. Dit document is opgesteld door de in de Anterieurovereenkomst genoemde Initiatiefnemer, ic Van Hoorne Vastgoed BV. In het vervolg worden deze Ontwerp en Initiatiefnemer genoemd.

Wij verzoeken u als Gemeenteraad van de Gemeente Castricum om deze zienswijze te betrekken in uw besluitvorming inzake het Ontwerp.

De doelstelling van het Ontwerp is kort en bondig beschreven in de conclusie van hoofdstuk 8 van de Motivering: *'De ontwikkeling betreft een herontwikkeling van een bestaand winkelcentrum. Aanleiding voor de ontwikkeling is de grote vraag naar woningen en de wens om het winkelcentrum verder toekomstbestendig te maken met een betere presentatie ten aanzien van de Soomerwegh'.*

Als bewoners van Het Eerste Kwartier onderschrijven wij deze conclusie, cq doelstelling. Wij roepen de Initiatiefnemer op om van Geesterduin qua architectuur, materiaalgebruik en uitstraling het mooiste woon- en winkelgebied van Noord Holland te maken. Maar wij zijn ook van mening dat het Ontwerp tekort schiet als het gaat om de presentatie ten aanzien van de Soomerwegh. Die zou aanzienlijk kunnen worden verbeterd als de Initiatiefnemer een andere oplossing weet te vinden voor de bevoorrading van de winkels. In de huidige vorm bevat de verkeersinfrastructuur op het nieuwe plein aan de Soomerwegh (in deze zienswijze noemen wij dit het Westplein) een weeffout. Achteruit manoeuvrerende vrachtwagens worden geprojecteerd in een gebied van voetgangers en fietsers. Dat zal leiden tot verkeersonveilige situaties.

Verder is voorzien in een verhard keerpunt voor vrachtwagens aan de noordwest zijde van het Eerste Kwartier, in plaats van de huidige groenstrook. Ook dit voornemen doet afbreuk aan het oogmerk de presentatie van de Soomerwegh te verbeteren. Het doet afbreuk aan de verkeersveiligheid op het Westplein. Voorts doen geluids- en stankoverlast afbreuk aan het woongenot van omwonenden. Kortom: wij roepen de Gemeenteraad op te bevorderen dat de Initiatiefnemer een andere oplossing vindt voor de bevoorrading van de winkels. Daarvoor zullen wij in deze zienswijze drie opties geven.

Wij hebben vastgesteld dat de Initiatiefnemer de inrichting van het Westplein niét heeft beschreven in het Ontwerp en evenmin in eerdere publicaties. Wij zijn er pas achter gekomen door bestudering van een tekening onder de titel Mobiliteit tijdens de inloopavond van 24 september 2024. Wij hebben twee keer een brief verzonden naar de Gemeente en vervolgens twee keer overleg gehad met medewerkers die betrokken waren bij de ontwikkeling van het Ontwerp. Dat overleg hebben wij gewaardeerd. Ons werd uitleg gegeven over de bedoelingen inzake het Westplein en het keerpunt vrachtwagens aan de noordwestzijde van het Eerste Kwartier.

Initiatiefnemer besteedt slechts één passage aan de voornemens over de bevoorrading, het Westplein en het keerpunt vrachtwagens, in hoofdstuk 3.1 Participatie. Die luidt als volgt (*in cursief*).

'Een belangrijk aandachtspunt betrof de bevoorrading. Volgens de boordeling van verkeerskundigen is bevoorrading uitsluitend technisch haalbaar door het laden en lossen voorlangs het Eerste Kwartier te laten plaatsvinden. Van de onderzochte varianten is dit – met linksomachteruit manoeuvreren naar het expeditiehof - de meest verkeersveilige en ruimtelijk uitvoerbare oplossing. De keuze brengt enige hinder voor bewoners met zich mee (geluid in de vroege ochtend) en gaat ten koste van maximaal twee bomen, maar levert tegelijkertijd een

GEMEENTE CASTRICUM INGEKOMEN	
11 DEC 2025	
AFD:	
ONTVANGSTBEVESTIGING	
cc. BEZWAARENCOMM.	
RAAD	

aanzienlijke kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte op, juist op een plek waar weinig kwaliteit aanwezig is. Door het laden en lossen in pandig te organiseren wordt geluid zoveel mogelijk afgeschermd en ontstaat een overzichtelijk en aantrekkelijk straatbeeld met duidelijke scheidingen en fysieke barrières in de inrichting. Daarbij is nadrukkelijk gekozen voor het rechter-expeditiehof, dat het verst van de woningen ligt en zoveel mogelijk gebruikt zal worden, zodat hinder voor bewoners zoveel mogelijk wordt beperkt'.

Deze passage bevat onduidelijkheden en onjuistheden. Die willen wij als volgt toelichten.

De zin *'Volgens de beoordeling van verkeerskundigen is bevoorrading uitsluitend technisch haalbaar door het laden en lossen voorlangs het Eerste Kwartier te laten plaatsvinden'* leidt tot onduidelijkheid. Letterlijk staat er dat het laden en lossen buiten zal plaatsvinden (voorlangs het appartementengebouw Het Eerste Kwartier). Als de Gemeenteraad instemt met deze formulering betekent het dus dat de vrachtwagens niet in de in pandige expeditieruimte aan het Westplein zullen worden gelost, maar buiten voorlangs Het Eerste Kwartier. Dat zou inefficiënt zijn voor de winkels en veel overlast geven voor de bewoners van het Eerste Kwartier. Bovendien zou dit in strijd zijn met artikel 15 Overige regels, waarin is opgenomen dat laden en lossen op eigen terrein dient plaats te vinden. Hiervan kan alleen worden afgeweken als laden en lossen op openbaar gebied niet leidt tot een verkeersonveilige situatie. Dit zal niet de bedoeling zijn.

Op basis van de tekeningen en hetgeen ons is verteld hebben wij een beeld gekregen van bedoeling van de Initiatiefnemer. En die is anders dan de geciteerde passage in paragraaf 3.1. De bevoorrading is gepland in twee in pandige expeditieruimtes aan het Westplein. Kern is dat de vrachtwagens het Westplein benaderen vanaf de noordzijde van de Soomerwegh. Ter hoogte van het Westplein slaan de vrachtwagens linksaf en vervolgens op het Westplein onmiddellijk rechtsaf naar het keerpunt. Dat is gelegen aan de huidige groenstrook voor de noordwestgevel van Het Eerste Kwartier. Die groenstrook zal voor een deel verdwijnen en worden vervangen door een verharde doodlopende weg. De vrachtwagens zullen vervolgens achteruitrijdend en naar links draaiend over het Westplein de in pandige expeditieruimte inrijden. Na het laden/lossen zullen de vrachtwagens de in pandige expeditieruimte uitrijden en over het Westplein naar de Soomerwegh rijden.

Wij gaan er vanuit dat dit het werkelijke plan is en verzoeken de Gemeenteraad te bevorderen dat dit aanvullend, eenduidig en waarheidsgetrouw wordt beschreven in het Ontwerp. Verder verzoeken wij vervolgens de gelegenheid te krijgen een aanvullende zienswijze in te dienen. Want wij hebben grote bezwaren tegen dit voornemen: de manoeuvrerende vrachtwagens maken het Westplein onveilig voor fietsers en voetgangers. Verder zal het keerpunt vrachtwagens het woongenot van de bewoners van het Eerste Kwartier aantasten.

Het plan staat op gespannen voet met de strekking van artikel 15 Overige regels. Daarin is zoals gezegd opgenomen dat laden en lossen op eigen terrein dient plaats te vinden. Hiervan kan alleen worden afgeweken als laden en lossen op openbaar gebied niet leidt tot een verkeersonveilige situatie. In het plan is het laden en lossen weliswaar geprojecteerd op eigen terrein, cq de in pandige expeditieruimte, maar het aan- en afrijden van vrachtwagens ten behoeve van laden en lossen, is geprojecteerd op openbaar gebied. Daardoor is Art 15 Overige regels in het geding. De wetgever legt het primaat bij de verkeersveiligheid, niet bij laden en lossen.

Verder hebben wij gezocht naar de onderbouwing van de beoordeling van verkeerskundigen dat bevoorrading uitsluitend technisch haalbaar zou zijn door het laden en lossen voorlangs het Eerste Kwartier te laten plaatsvinden. Die hebben wij niet aangetroffen. Wij weten niet om welke verkeersdeskundigen en welke publicaties het gaat. Deze zin roept dan ook de vraag op of de beoordeling is gebaseerd op verifieerbare onderzoeksresultaten – of gaat het om een persoonlijke opvatting?

'Van de onderzochte varianten is dit – met linksomachteruit manoeuvreren naar het expeditiehof – de meest verkeersveilige en ruimtelijk uitvoerbare oplossing'.

Het argument van de linksomachteruit draaiende vrachtwagens roept vragen op. Waar zijn de onderzoeksresultaten waaruit blijkt dat linksachteruit manoeuvrerende vrachtwagens veiliger zijn dan rechtsachteruit manoeuvrerende vrachtwagens? Ons is het argument ter ore gekomen dat chauffeurs beter zicht zouden hebben. Dat argument is betwistbaar. Er kan immers tegenover worden gesteld dat vrachtwagenchauffeurs rechtsachteruitrijdend een grotere achtzaamheid zullen tonen in risico-waarneming en -beoordeling dan linksachteruitrijdend. Om te weten hoe dit precies ligt, is empirisch onderzoek nodig. Wij verwachten dat er geen significant verschil is in ongevalsrisico tussen links- en rechtsachteruitrijdende vrachtwagens. Als verkeersveiligheid

werkelijk prioriteit heeft voor de Gemeente Castricum, dan is de beste oplossing om vrachtwagens te weren van het Westplein en een andere oplossing te zoeken voor de bevoorrading van de winkels. Dat zal ook positief uitwerken op de ruimtelijke aspecten.

De keuze brengt enige hinder voor bewoners met zich mee (geluid in de vroege ochtend) en gaat ten koste van maximaal twee bomen, maar levert tegelijkertijd een aanzienlijke kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte op, juist op een plek waar weinig kwaliteit aanwezig is.

Als bewoners constateren wij dat de Initiatiefnemer stelt dat er sprake zal zijn van 'enige hinder voor bewoners (geluid in de vroege ochtend)'. Wij betwisten die bewering, maar gaan er ook vanuit dat de Initiatiefnemer bereid is om juridisch afdwingbaar vast te leggen dat het keerpunt vrachtwagens daadwerkelijk niet meer dan 'enige hinder' voor de omwonenden zal geven. Wij denken dan aan de acceptatie van dwangsommen als blijkt dat vrachtwagens meer dan 'enige hinder' veroorzaken.

Het roept ook de vraag op of 'enige hinder voor bewoners met zich meebrengt' kan worden onderbouwd. Wat is enige hinder? In het onderzoek naar verkeersveiligheid en geluidshinder blijkt niet dat de effecten van de vrachtwagens op het Westplein en het keerpunt zijn onderzocht. Graag willen wij als bewoners van Het Eerste Kwartier in een aanvullende beschrijving van het Ontwerp inzicht krijgen in de aantallen vrachtwagens, die dagelijks gebruik zullen maken van het keerpunt en de daaraan verbonden geluids- en overlast in kwantitatieve termen (decibels). Ten overvloede: koelwagens maken veel geluid; ook het gepiep van achteruitrijdende vrachtwagens geeft geluidsoverlast.

Graag stellen wij vast dat Initiatiefnemer de toezegging doet om maximaal twee bomen te kappen. Wij vragen ons af of Initiatiefnemer al weet om welke twee bomen het gaat. Voor de goede orde: aan de noordwestzijde van het Eerste Kwartier staan negen leilindes en zeven los staande bomen.

Wij betwisten de bewering van de Initiatiefnemer dat verandering van de huidige groenstrook in een verhard keerpunt zal leiden tot een 'aanzienlijke kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte, juist op de plek waar weinig kwaliteit aanwezig is'. Wij verzoeken de Gemeenteraad niet mee te gaan in deze bewering. De huidige groenstrook biedt meer kwaliteit van de openbare ruimte dan een verhard keerpunt voor vrachtwagens.

Door het laden en lossen inpandig te organiseren wordt geluid zoveel mogelijk afgeschermd en ontstaat een overzichtelijk en aantrekkelijk straatbeeld met duidelijke scheidingen en fysieke barrières in de inrichting.

Wij zijn het op zichzelf eens met de bewering dat inpandig laden en lossen minder geluidsoverlast geeft dan buitenpandig laden en lossen. Dat is evident. Ons bezwaar richt zich zoals gezegd tegen het aan- en afrijden op het Westplein waar veel voetgangers en fietsers verblijven en voortbewegen, alsmede tegen een keerpunt voor vrachtwagens aan de noordwestzijde van Het Eerste Kwartier.

Verder is ons niet duidelijk op basis waarvan Initiatiefnemer de conclusie trekt dat een overzichtelijk en aantrekkelijk straatbeeld ontstaat met duidelijke scheidingen en fysieke barrières in de inrichting. Het tegendeel is immers het geval. Het is de vermenging van verblijfsfunctie voor voetgangers en fietsers en de aan- en afrijdfunctie voor vrachtwagens op het Westplein die naast veiligheidsproblemen zal leiden tot een onoverzichtelijk en onaantrekkelijk straatbeeld.

Daarbij is nadrukkelijk gekozen voor het rechter-expeditiehof, dat het verst van de woningen ligt en zoveel mogelijk gebruikt zal worden, zodat hinder voor bewoners zoveel mogelijk wordt beperkt.

Ook voor deze beweringen ontbreekt uitleg en onderbouwing. Wat is het rechter-expeditiehof? En waarom ligt dit het verst van de woningen. Hoe moeten wij dat begrijpen in het licht van de doelstelling om tientallen woningen te projecteren boven de inpandige laad- en losplaatsen...?

'Een belangrijk aandachtspunt betrof de bevoorrading'

Deze zin roept de vraag op waarom het vraagstuk van de bevoorrading op het Westplein is opgenomen in het hoofdstuk 'Participatie'. Het zou meer voor de hand liggen als Initiatiefnemer een afzonderlijke paragraaf zou hebben ingericht in het hoofdstuk Verkeer en parkeren. Het ontbreekt nu aan een heldere omschrijving van de voorstellen voor bevoorrading in het Ontwerp. En dat is paradoxaal omdat in deze zin expliciet wordt aangegeven dat bevoorrading een belangrijk aandachtspunt is.

Het proces met BRG, de heer ██████, de Gemeente en Hoorne is op 26 maart afgerond met de gezamenlijk constatering dat knelpunten zorgvuldig zijn geïnventariseerd en waar mogelijk opgelost

Deze zin is misleidend. Als bewoners van het Eerste Kwartier hebben wij vastgesteld dat de onveilige verkeersinfrastructuur op het Westplein en de inrichting van een keerpunt vrachtwagens een groot knelpunt is: eerst in een brief aan de heer ██████, d.d. 25 maart 2025 en vervolgens in een brief aan de heer ██████, d.d. 26 juni 2025. Dit knelpunt is niet opgelost. Beide brieven zijn in kopie verzonden naar de fractievoorzitters in de Gemeenteraad en bovendien ten overvloede als bijlage toegevoegd aan deze zienswijze.

Er zijn meer kritische kanttekeningen te maken op belangrijke passages in het Ontwerp.

5.6.3 Verkeer

In bijlage 7 is een mobiliteitstoets uitgevoerd om de gevolgen te beoordelen van de beoogde ontwikkeling op de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid van het omliggende wegennet. Conclusie is dat de beoogde ontwikkeling niet leidt tot een verslechtering van de verkeersveiligheid ten opzichte van de autonome situatie.

Het valt ons op dat in de mobiliteitstoets geen aandacht is besteed aan de verkeersveiligheid op het Westplein. Wij roepen de Gemeenteraad op te bevorderen dat objectief en verifieerbaar verkeerskundig onderzoek met een risico-analyse wordt uitgevoerd naar de veiligheid van de beoogde toekomstige verkeersinfrastructuur op het Westplein, met inbegrip van manoeuvrerende vrachtwagens in een voetgangers- en fietsersgebied. Zoals gezegd: als verkeersveiligheid prioriteit heeft dan is de beste oplossing om vrachtwagens te weren van het Westplein en een andere oplossing te zoeken voor de bevoorrading van winkels.

5.7 Geluid

In deze paragraaf wordt aangegeven dat standaardwaarden voor de bouwblokken ABCDEFGHK wordt overschreden, maar de grenswaarden niet. Ook geldt dat voor de appartementen aan de zijde van de Soomerwegh de gecumuleerde geluidbelasting als matig tot onvoldoende wordt ervaren.

De tekst gaat over geluidbelasting van de Soomerwegh; niet is aangegeven dat hierbij rekening is gehouden met de specifieke geluidbelasting door vrachtwagens op het geprojecteerde keerpunt en het Westplein. Als bewoners van het Eerste Kwartier, met name degenen aan de noordwestzijde, maken wij ons uiteraard zorgen over de specifieke geluidbelasting van vrachtwagens op het keerpunt. Die hebben flinke afmetingen (tot 20 meter lang, 3 meter breed en 4,5 meter hoog) en manoeuvreren vlak voor onze raampartijen, terrassen, balkons. Wij willen weten of de door de wetgever gestelde normen kunnen worden overtreden. En verder zoals gezegd: nodig is een verifieerbare onderbouwing van de bewering dat er slechts sprake zal zijn van 'enige' geluidshinder 'in de vroege ochtend'. En tevens de mogelijkheid voor bewoners om via dwangsommen juridisch af te dwingen dat die hinder daadwerkelijk beperkt blijft.

5.8. Trillingen

Conclusie van de toetsing is dat in de directe omgeving geen bronnen zijn die trillingshinder veroorzaken.

Wij hebben niet kunnen vaststellen dat de trillingen van vrachtwagens op het keerpunt vrachtwagens en het Westplein onderdeel zijn geweest van dit onderzoek. Graag verzoeken wij dit onderzoek alsnog uit te laten voeren. Wij willen zekerheid dat ons appartementsgebouw geen schade oploopt als gevolg van trillingen door manoeuvrerende vrachtwagens.

5.10 Luchtkwaliteit

Conclusie dat de ontwikkeling van Geesterduin 2.0, gezien de afstand en aard geen invloed zal hebben op de luchtkwaliteit.

Die conclusie roept de vraag op of er rekening is gehouden met lokale effecten. Op het geprojecteerde keerpunt vrachtwagens zal de luchtkwaliteit voor omwonenden ongetwijfeld verslechteren door de uitlaatgassen van manoeuvrerende vrachtwagens. Bewoners willen weten of de door de wetgever gestelde normen kunnen worden overtreden.

6.1.4. bevat een overzicht van 12 bulletpoints met wijzigingen

Het valt ons op dat ook in deze afsluitende passage de inrichting van het Westplein en het keerpunt vrachtwagens niet worden genoemd. Dit roept dus de vraag op of die in formele zin deel uitmaken van het Ontwerp. Zo ja, dan verzoeken wij zoals gezegd om een aanvullende, heldere, eenduidige en waarheidsgetrouwe omschrijving in het Ontwerp, op basis waarvan wij een aanvullende zienswijze willen indienen.

Tenslotte vragen wij uw aandacht voor drie opties als alternatief voor het Westplein. Kern is dat voor de bevoorrading van winkels een andere oplossing wordt gevonden, zodat het Westplein geheel kan worden ingericht als winkelgebied voor voetgangers. Daarmee worden ook de presentatie vanaf de Soomerwegh en de corridorfunctie met de Dorpstraat verbeterd.

Optie 1. Bevoorrading aan de oostzijde van Geesterduin, waardoor ruimte ontstaat voor winkels aan het Westplein. Het betekent de facto de verplaatsing van de losruimte van Vomar naar de Geesterduinweg. Daar is parkeer ruimte beschikbaar. Het zou betekenen dat de ruimte van de huidige schoenwinkel Nelson wordt ingericht als magazijn van Vomar. Voor deze winkel zal dan een andere plek moeten worden gevonden. Er komt ruimte beschikbaar aan het Westplein. Groot voordeel voor Vomar is dat het geprojecteerde magazijn aan het Westplein kan worden veranderd in winkeloppervlak. Bovendien krijgt Vomar de mogelijkheid een aantrekkelijke entree aan het drukke Westplein te creëren. Mogelijke additionele kosten van deze optie zullen kunnen worden gecompenseerd door additionele inkomsten uit toekomstige omzetgroei.

Optie 2. Verticalisering van de bevoorrading, met behulp van een lift. Een mogelijkheid is van boven naar beneden. Het betekent aan- en afrijroutes van de vrachtwagens op het parkeerdek liggen boven de geprojecteerde expeditieruimte: goederen worden dan uitgeladen op het parkeerdek en vervolgens met de lift omlaag naar de expeditieruimte gebracht en vervolgens verder gedistribueerd in het winkelcentrum. Het betekent dat de geprojecteerde aanrij- en afrijroutes op het parkeerdek geschikt moeten worden gemaakt voor vrachtwagens.

Optie 3. Verticalisering van de bevoorrading met een andere mogelijkheid: van beneden naar boven. Aan- en afrijroutes van de vrachtwagens liggen onder het Westplein en de geprojecteerde expeditieruimte op de begane grond: goederen worden uitgeladen onder het Westplein en vervolgens met de lift omhoog naar de expeditieruimte gebracht en verder gedistribueerd in het winkelcentrum. Als het tankstation wordt ontmanteld, zal er ongetwijfeld diep moeten worden gegraven om vervuilde grond af te voeren. In plaats van het gat weer te vullen met zand, zou dan vijf meter onder het maaiveld een ruimte worden gemaakt om vrachtwagens te kunnen laden en lossen. Het betekent tevens dat de Soomerwegh ter hoogte van het Westplein zou moeten worden verdiept. Dat is een toekomstbestendige investering. En die zal zich uitbetalen. Resultaat is immers dat het Westplein tot in lengte van jaren kan worden ingericht als veilig voetgangers- en fietsersgebied. En dat is wat Geesterduin 2.0 en Castricum verdienen.

Uiteraard zijn wij beschikbaar voor nadere toelichting en overleg.

Vriendelijke groet

Namens bewoners van Het Eerste Kwartier



De bewoners van Het Eerste Kwartier hebben twee keer hun standpunt kenbaar gemaakt, eerst op 25 maart 2025 aan de heer [REDACTED] als intermediair en vervolgens d.d. 26 juni 2025 aan wethouder [REDACTED]. Beide brieven zijn in kopie verzonden aan de fractievoorzitters in de Gemeenteraad. Ten overvloede worden deze als bijlage toegevoegd bij deze zienswijze.

Bijlage 1

Gemeente Castricum
De heer [REDACTED] wethouder
Raadhuisplein 1
1902CA Castricum

Castricum, 26 juni 2025

Geachte heer [REDACTED],

Graag vragen wij uw aandacht voor Geesterduin 2.0 en brengen de bijeenkomst van 11 maart 2025 in herinnering. Toen sprak u met omwonenden over dit project. U bood hen toen de mogelijkheid om additionele input te geven.

Naar aanleiding van dit overleg hebben wij als bewoners van het appartementengebouw Het Eerste Kwartier op 25 maart 2025 een brief verzonden naar de initiatiefnemers van de bijeenkomst, de heren [REDACTED] en [REDACTED]. Deze brief hebben wij in kopie en ter kennisname ook verzonden naar de fractievoorzitters in de Gemeenteraad. De brief is aanleiding geweest voor een bijeenkomst tussen vertegenwoordigers Van Hoorne Vastgoed BV en een delegatie van bewoners van Het Eerste Kwartier op 17 juni 2025. Die bijeenkomst is georganiseerd door [REDACTED] (Gebiedsregisseur Gemeente Castricum). Wij hebben dit initiatief op prijs gesteld.

Naar aanleiding van de bijeenkomsten van 11 maart 2025 en 17 juni 2025 willen wij graag de volgende overwegingen inbrengen.

1. Wij staan positief tegenover het project Geesterduin 2.0, maar pleiten op een onderdeel voor wijziging van het plan.
2. Het gaat om een keerpunt voor vrachtwagens voor de bevoorrading van winkels, in het bijzonder de Vomar. Dat is geprojecteerd aan de noordwestzijde van Het Eerste Kwartier. Wij hebben hiervan voor het eerst kennisgenomen tijdens de informatiebijeenkomst van Hoorne Vastgoed BV, d.d. 24 september 2024. Toen bleek op de sheet Mobiliteit het betreffende keerpunt te zijn ingetekend. Dit was een buitengewoon onaangename verrassing. Want het zal dagelijks gaan om tenminste tien vrachtwagens. Die zullen daar keren om vervolgens piepend achterwaarts het (west)plein van Geesterduin op te rijden naar de inpandige losplaatsen van de winkels. Uitvoering van dit voornemen zal leiden tot een ingrijpende aantasting van het leef- en woongenot van bewoners van Het Eerste Kwartier. Bovendien zal naar verwachting een aanzienlijke financiële schade worden geleden, omdat de verkoopbaarheid van appartementen en bijgevolg de waarde zal verminderen.

Tijdens het overleg van 17 juni 2025 bleek dat het keerpunt vrachtwagens ongewijzigd deel uitmaakte van het plan. Wij pleiten ervoor het plan te veranderen en een andere oplossing voor de bevoorrading van de winkels te kiezen. Wij willen er geen misverstand over laten bestaan dat wij alle rechtsmiddelen zullen inzetten om te voorkomen dat een keerpunt voor vrachtwagens voor ons appartementengebouw wordt gesitueerd.
3. Het voorstel heeft ook andere bezwaren. De bevoorrading van de winkels zal zoals gezegd volgens het plan lopen via twee inpandige losplaatsen voor vrachtwagens aan het westplein. Aan hetzelfde plein is ook een entree van het winkelcentrum voorzien en mogelijk de ingang van een appartementencomplex. Het wordt dus een gebied met veel voetgangers en fietsers. De combinatie van voetgangers, fietsers en manoeuvrerende vrachtwagens zal afbreuk doen aan de verkeersveiligheid op het plein. Dit wordt niet ontkend. Van Hoorne voert een rapport van het bureau Goudappel aan ter onderbouwing. Een medewerker van Goudappel was ook aanwezig tijdens de bijeenkomst van 17 juni jl. Wij hebben het rapport van 20 juli 2023 gelezen. Het bevat onder meer opvattingen over oversteekruimte op fietspaden, een verre toekomst van elektrische vrachtwagens, de

ruimte voor vrachtwagenchauffeurs om voetgangers te zien, e.d.. Maar het is niet gebaseerd op onderzoek. Er is geen verifieerbare risico-analyse vervaardigd op basis van data over veiligheid van vergelijkbare pleinen aan winkelcentra in ons land. Wij hebben niet kunnen lezen dat het risico op ongevallen tussen kerende vrachtwagens en voetgangers/fietsers zal zijn te verwaarlozen. Wij zijn dan ook van mening dat de functievermenging van het westplein (verblijfsruimte voetgangers/fietsers en manoeuvrerende vrachtwagens) een weeffout is in het plan Geesterduin 2.0.

4. De oplossing voor het westplein lijkt voor de hand te liggen. Er zijn twee opties: ofwel dit plein te bestemmen voor vrachtwagens; ofwel voor voetgangers en fietsers. Als het plein wordt bestemd voor vrachtwagens, dan kunnen die daar draaien en is er geen keerpunt nodig aan de noordwestzijde van Het Eerste Kwartier. De entree voor Geesterduin zal dan wel op een andere plaats moeten komen. Als het plein wordt bestemd voor voetgangers en fietsers zal dit een bijdrage kunnen leveren aan de doelstelling inzake de corridorfunctie naar de Dorpsstraat. Ook dan is er geen keerpunt nodig aan de noordwestzijde van Het Eerste Kwartier. Wel zal een andere losplek voor de bevoorrading van de winkels moeten worden gevonden.
5. Tijdens het overleg met de vertegenwoordigers van Van Hoorne op 17 juni jl bleek dat de functievermenging van het westplein een keuze is geweest na afweging van verschillende opties. Het zou gaan om de minste slechte optie. Andere opties zouden andere, grotere nadelen hebben. Dit werd ons voorgehouden, maar is niet inhoudelijk toegelicht. Wel viel ons op dat er beperkte vrijheidsgraden waren voor de ontwerpers om een betere oplossing te bedenken. Van Hoorne stelt zich op het standpunt dat de huidige inrichting van het winkelcentrum, cq de verdeling van de ruimte over de winkels, een gegeven is, waar niet aan getornd mag worden. Dat heeft ons verbaasd. Het komt er immers op neer dat de veiligheid van voetgangers en fietsers minder zwaar weegt in het plan Geesterduin 2.0 dan het behoud van de status quo: een indeling die eerder onder andere omstandigheden tot stand is gekomen. Mogelijk dat financiële overwegingen van Van Hoorne daarbij leidend zijn.
6. Wij vragen u om daar als bestuursorgaan van de Gemeente Castricum een andere afweging in te maken. Er zal een moment komen dat vergunningen moeten worden verleend. Wij pleiten ervoor om het maatschappelijk belang van verkeersveiligheid op het westplein te laten prevaleren.
7. Tijdens het genoemde overleg op 17 juni jl hebben wij vrijblijvend gesproken over andere opties, zoals de uitbreiding van de losruimte aan de noordzijde bij Albert Heijn, de inrichting van een losruimte aan de noordwestzijde (huidige blokker); een verticale losfunctie (via parkeerdek of ondergronds). Een kansrijke optie is volgens ons de verplaatsing van de losruimte van Vomar naar de oostzijde van Geesterduin. Daar is parkeerterrein beschikbaar. Die kan worden ingezet voor de bevoorrading van winkels, in het bijzonder de Vomar. Het zou betekenen dat de ruimte van de huidige schoenwinkel Nelson wordt ingericht als magazijn van Vomar. Voor de schoenwinkel zal dan een andere plek moeten worden gevonden. Groot voordeel voor Vomar is dat het geprojecteerde magazijn aan het westplein kan worden veranderd in winkeloppervlak. Bovendien krijgt Vomar de mogelijkheid een aantrekkelijke entree aan het drukke westplein te creëren. Mogelijke additionele kosten van deze optie zullen kunnen worden gecompenseerd door additionele inkomsten uit toekomstige omzetgroei. Tijdens de bijeenkomst was de enige tegenwerping van de zijde van Van Hoorne dat aan de oostzijde van Geesterduin appartementen zijn geprojecteerd. Op zichzelf is die bewering juist, maar dat is geen verschil met het voorliggende plan; ook aan het westplein zijn immers appartementen geprojecteerd.

Graag verzoeken wij u deze overwegingen mee te nemen in de verdere beleidsontwikkeling van Geesterduin. Uiteraard zijn wij bereid tot nader overleg. Voorts wensen wij u graag succes met dit project.

Vriendelijke groet, namens bewoners van Het Eerste Kwartier

Bijlage 2

Op 25 mrt. 2025, om 23:19 heeft [REDACTED] het volgende geschreven:

Beste [REDACTED],

Naar aanleiding van de bijeenkomst van omwonenden van Geesterduin, d.d. 11 maart 2025 met wethouder [REDACTED] maken wij als bewoners van Het Eerste Kwartier graag gebruik van de mogelijkheid om additionele input te geven voor het vraagstuk mobiliteit in en rondom Geesterduin 2.0..

In de eerste plaats staan wij als bewoners van Het Eerste Kwartier positief tegenover het project Geesterduin 2.0. Wij kijken graag naar mooie gebouwen en willen de Gemeente en ontwikkelaar Hoorne Vastgoed graag oproepen om er een excellent project van te maken en vooral niet te bezuinigen op de kwaliteit van architectuur en bouwmaterialen.

Maar er is ook een onderdeel dat ons zorgen baart. Tijdens de informatiebijeenkomst van Hoorne Vastgoed d.d. 24 september 2024 bleek dat op de sheet Mobiliteit een keerpunt voor vrachtwagens was ingetekend aan de noordwest-zijde van Het Eerste Kwartier, direct grenzend aan de appartementen van bewoners (zie bijlage 1).

Dat was nieuw voor ons. En het was een buitengewoon onaangename verrassing. Want het zal ertoe leiden dat daar dagelijks naar schatting zo'n tien tot twintig vrachtwagens zullen keren om vervolgens piepend achterwaarts het plein op te rijden naar de inpandige losplaats van de winkels in Geesterduin, in het bijzonder Vomar en (mogelijk) Action. Dit is een ingrijpende aantasting van het leef- en woongenot van bewoners van Het Eerste Kwartier. Bovendien zal de waarde van de appartementen naar verwachting dalen, wat kan leiden tot een aanzienlijke financiële schade. Hoewel de tekening geen formele status heeft, is er reden genoeg om te reageren. Wij pleiten ervoor de tekening in te trekken en een andere oplossing voor het vraagstuk van de kerende vrachtwagens te kiezen. Wij willen er geen misverstand over laten bestaan dat wij alle rechtsmiddelen zullen inzetten om te voorkomen dat een keerpunt voor ons appartementengebouw wordt gesitueerd.

Het voorstel voor het keerpunt heeft ook andere bezwaren. Thans zijn er op de locatie van het BP-station weinig fietsers en voetgangers. Die hebben daar niets te zoeken. Maar dat zal veranderen; er zijn immers tientallen nieuwe woningen gepland rond het plein. Het zal een druk punt worden. Manoeuvrerende vrachtwagens zullen afbreuk doen aan de veiligheid op het plein voor die voetgangers en fietsers. Bijlage 2 is een recente foto van twee vrachtwagens voor de huidige losplaats: die zou je niet moeten willen in een voetgangersgebied...

Voor het project Geesterduin 2.0 zou het goed zijn als de vrachtwagens op een andere plaats kunnen lossen, zoals thans achter Albert Heijn.

Uiteraard zijn wij bereid tot nader overleg.

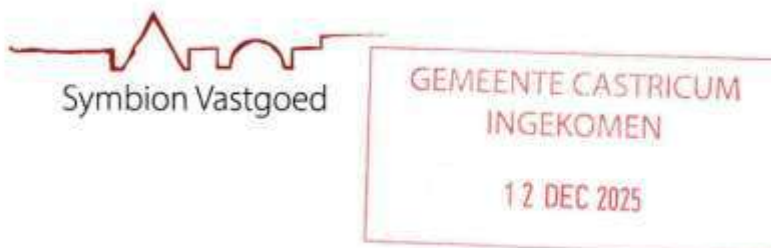
Dank

Vriendelijke groet, namens bewoners van Het Eerste Kwartier

Bijlage 1

<mobilit240924.jpeg>

4.5 Bijlage 5: geanonimiseerde zienswijze reclamant 5, Z25 252990



Gemeente Castricum
t.a.v. de gemeenteraad
Postbus 1301
1900 BH CASTRICUM

Tevens per mail: raadsgriffie@castricum.nl

Limmen, 11 december 2025

Referentie: 250103/MV
Betreft: zienswijze Geesterduin 2.0 Castricum, planID NL.IMRO.0383.TAMgeesterduin-ON01

Geachte Raadsleden,

Namens Symbion Vastgoed, eigenaar van winkelvastgoed in het dorpscentrum van Castricum, brengen wij hierbij onze zienswijze naar voren ten aanzien van de voorgestelde TAM IMRO-wijziging voor Geesterduin 2.0.

Hoewel wij de ambities voor modernisering van Geesterduin begrijpen, constateren wij dat de toelichting onvoldoende onderbouwing biedt voor de beoogde uitbreiding van het supermarktaanbod, in het bijzonder de voorgestelde vergroting van de Vomar met circa 500 m² wvo. De stukken geven geen inzicht in de regionale en lokale marktruimte voor extra supermarktmeters, noch in de effecten hiervan op het bredere supermarktaanbod in de gemeente.

Dit is problematisch, omdat door de bovengenoemde uitbreiding het feitelijk onmogelijk kan worden op een andere locatie binnen de gemeente – waaronder in ons geval expliciet het dorpscentrum – een aanvullende supermarkt te realiseren. Het gemeentelijk beleid, waaronder eerdere visies en detailhandelsafwegingen, voorziet juist in het mogelijk maken van aanvullend supermarktaanbod in het dorp. In het vigerend bestemmingsplan wordt zelfs de vestiging van een full service supermarkt in het kerngebied als gewenst genoemd. Door nu zonder duidelijke onderbouwing extra meters toe te staan binnen Geesterduin, kan deze beleidsruimte eenzijdig worden ingeperkt.

Daarnaast ontbreekt een analyse van de concurrentie- en afvloeiingseffecten. Als eigenaar van winkelvastgoed in het dorpscentrum voorzien wij aanzienlijke risico's voor de vitaliteit van het centrumgebied wanneer een substantiële uitbreiding van het supermarktaanbod op één locatie plaatsvindt, zonder dat is aangetoond dat hiervoor daadwerkelijke behoefte bestaat. De mogelijke verschuiving van consumentstromen, omzetafname en leegstandsrisico's voor omliggend centrumvastgoed zijn in de huidige onderbouwing niet onderzocht, terwijl deze gevolgen ruimtelijk relevant en daarmee noodzakelijk toetsbaar zijn.



Wij verzoeken de gemeenteraad daarom om pas tot besluitvorming over te gaan wanneer:

1. **Behoefte en marktruimte voor extra supermarktmeters** in Geesterduin onafhankelijk en kwantitatief zijn onderbouwd;
2. **Beleidsmatige consequenties** voor de mogelijkheid om elders in de gemeente – en met name in het dorpscentrum – een extra supermarkt te realiseren expliciet zijn afgewogen dan wel beschermd zijn;
3. **Ruimtelijk relevante effecten op het dorpscentrum**, waaronder mogelijke leegstand en afname van centrumvoorzieningen, inzichtelijk zijn gemaakt.

Een zorgvuldige afweging op basis van volledige en objectieve informatie is noodzakelijk om te voorkomen dat de gewenste balans in het supermarktaanbod binnen Castricum structureel wordt verstoord.

Met vriendelijke groet,
Symbion Vastgoed bv

Directeur

4.6 Bijlage 6: geanonimiseerde zienswijze reclamant 6, Z25 253516

Geesterduinweg 33
1902 CB Castricum



15 december 2025

Gemeente Castricum
Raadhuisplein 1
Castricum

Bouwplannen Geesterhage

Geachte dames, heren,

Inzake bouwplannen Geesterhage, bouwplannen woningen en appartementen Achter de Hage, renovatie winkelcentrum Geesterduin, renovatie Geesterduinweg, bouwplannen appartementen boven de Vomar, spreek ik als bewoner van Koraaizand mijn grote ongerustheid uit over de manier waarop wij door Hoorne en Gemeente worden gehoord en niet mee kunnen praten.

Ook al is er iets aan de hoogte van de bebouwing gedaan, dan nog wordt het extreem hoog, waarop kennelijk ook geen invloed meer kan worden uitgeoefend. Het uitzicht voor velen wordt drastisch belemmerd. De Gemeente en Hoorne denken kennelijk "uitzicht is niet te koop"!

Dan een heel belangrijk punt is het verkeer en de parkeermogelijkheden. Als ik het goed begrijp is overleg hierover met de Gemeente niet mogelijk. Dan vraag ik me af hoe is het mogelijk, dat hierover niet met elkaar kan worden gepraat?

Ik wil hierbij dan ook bezwaar aantekenen tegen het volgende:

De verkeersoverlast zal proportioneel toenemen, alsook het geluid. Het is nu al een chaos op het parkeerterrein bij AH. Met minder goed weer staan er al rijen auto's te wachten op een parkeerplaats.

Ik verzoek u dan ook ons als bewoners actief te betrekken bij de verdere planvorming.

Verder vraag ik mij af waarom er nu juist rondom Geesterduin moet worden gebouwd, terwijl er al zo veel bebouwing staat. Ik begreep, dat aan de Zandzoom tussen Limmen en Heiloo nog genoeg gebouwd kan gaan worden.

Kortom mijn bezwaar is de (te) hoge bebouwing en het niet mee kunnen praten over de planvorming.

Uw reactie zie ik graag tegemoet.



4.7 Bijlage 7: geanonimiseerde zienswijze reclamant 7, Z25 253723

Dinsdag 16 december 2025

Aan de gemeenteraad van Castricum, cc College B&W
Postbus 1301
1900 BH Castricum

Betreft: zienswijze TAM/IMRO Ontwerp Wijziging
Omgevingsplan Geesterduin 2.0

Geachte Raad,

Namens het bestuur van de VvE Ambassadeur betreffende 100 appartementen hebben wij de volgende bezwaren omtrent deze ontwikkeling.

Communicatie: slechts 1x zijn de bewoners uitgenodigd voor een informatieavond. Dat was pas nadat er al heel wat informatieavonden hadden plaatsgevonden. Waarom worden wij niet uitgenodigd en meegenomen in dit plan?

Het BPstation blijkt niet van BP te zijn. Het is een andere organisatie. Wat blijkt is ook dat het om miljoenen gaat qua verkoop van de gronden. En dan komt er nog een kostenplaatje van bodemsanering bij. Vraag: is het normaal dat dit plan al ter inzage wordt gelegd terwijl er nog steeds geen duidelijkheid is over het benzinestation?

Parkeren: ons appartement beschikt over 20 parkeerplaatsen. Beetje weinig gezien de 100 appartementen. Dus wordt er niet alleen door onze bewoners gebruik gemaakt van de parkeerplaats achter het gebouw. Maar ook die van het winkelcentrum dus. Ook ambtenaren maken daar gebruik van en uiteraard personeel van het winkelcentrum. De helft van het totale parkeerplein staat altijd al vol. Ook werd er gewoon gekampeerd deze zomer op de parkeerplaats. Dit is in het plan en door het onderzoeksbureau niet meegenomen. Waarom niet?

Verkeer, veiligheid en stankoverlast: grote zorgen maken wij ons over de drukte op de rotonde. Door veel meer verkeer over de rotonde hebben wij als bewoners meer last van geluid en stank. De wind is meestal west dus komt rechtstreeks op onze balkons oftewel onze tuintjes. Achter ons gebouw is al drukte genoeg dus hoe gaat u zorgen dat wij nog met goed fatsoen op ons balkonnetje kunnen zitten en kunnen slapen aan de achterkant? Er is ook nog steeds veel onduidelijkheid over verkeersontwikkelingen.

Dan de veiligheid. Vrachtwagens die gewoon op het zebrapad staan of rustig voor de op- en afrit gaan staan om te laden en lossen.

GEMEENTE CASTRICUM INGEKOMEN	
16 DEC 2025	
AFD:	
ONTVANGSTBEVESTIGING	
cc. BEZWAARENCOMM.	
RA:	

Resumerend maken wij bezwaar tegen het vaststellen van de TAM/IMRO, omdat er onvoldoende is onderbouwd dat het project uitgevoerd kan worden en er onvoldoende rekening is gehouden met de leefbaarheid van de omwonenden. Er zijn nog te veel vragen die opgelost moeten worden in samenspraak met de omwonenden.

Namens het bestuur van de VvE van de Ambassadeur

██████████
C.F. Smeetslaan 111
1901 GL Castricum

4.8 Bijlage 8: geanonimiseerde zienswijze reclamant 8, Z25 253806

Gemeenteraad van Castricum

Postbus 1301

1900 BH Castricum

Betreft zienswijze Geesterduin 2.0

GEMEENTE CASTRICUM
INGEKOMEN

17 DEC 2025

Castricum, 16 december 2025

Geachte leden van de Gemeenteraad van Castricum,

Als bewoner van het Eerste Kwartier dien ik onderstaande zienswijze in. Dit heeft betrekking op het Ontwerp TAM/IMRO wijziging Omgevingsplan Geesterduin 2.0. In dit ontwerp staan een aantal zaken die bij uitvoering direct van invloed zijn op het woongenot van mij en mijn familie en derhalve ook van invloed zijn op de waarde van onze woning.

- A. Voor ons appartementencomplex staan zeven redelijk oude beeldbepalende bomen. In het plan worden drie hiervan omgehakt (In het plan staat twee maar het worden er drie). Daarvoor in de plaats wordt het stuk grond waarop zijn staan geasfalteerd. Door deze actie wordt het aanzien van ons complex aanzienlijk verminkt waardoor ons woongenot en de waarde van onze woning wordt aangetast.
- B. Het geasfalteerde stuk grond zal worden gebruikt om vrachtwagens te kunnen laten keren en, als er al een vrachtwagen staat te lossen, andere vrachtwagens te laten parkeren. Dit gebeurt pal naast de tuintjes en vlak onder ons balkon. Door de keuze van de keerlus komt de linkerkant van de vrachtwagens aan de kant van onze woning. Zoals algemeen bekend en zichtbaar is, blazen de uitlaten van (vracht-)auto's naar links en dus naar onze woning. Doordat de keerlus pal voor onze woning en onder ons balkon is gesitueerd komen wij in de dieselwalmen van die vrachtauto's te zitten. Dat is zeer onaangenaam als wij op het balkon zitten en ook zeer ongezond. Daarnaast zullen deze gassen onze woning binnendringen hetgeen zeer onwenselijk is.
- C. Naast het kappen van de drie bomen voor ons complex zullen tevens nog eens negen leibomen worden omgehakt die aan de kopse kant van ons complex staan. Dus in totaal zullen twaalf beeldbepalende bomen worden omgehakt. Dit alles is geheel onnodig als de keerlus voor vrachtauto's anders wordt gesitueerd.
- D. Er is een parkeerstudie gemaakt door adviesbureau Stienstra d.d. juli 2023. Daaruit is geconcludeerd dat er op dat moment geen overcapaciteit is in het parkeeraanbod. Dat betekent dus dat voor de nu geplande 215 woningen de geldende normen in zijn totaliteit moet worden aangevuld. De opmerking van Kennemer Wonen dat bij sociale woningbouw minder parkeerplaatsen nodig zijn wordt niet verder toegelicht en onderbouwd en kan dus niet gebruikt worden om de parkeercapaciteit op te plussen. Ook wordt gesproken over het Nstomp-principe. Echter dat principe geldt voor stedelijke gebieden. Castricum is een landelijke gemeente en in de landelijke gebieden is het (noodzakelijk) bezit van auto's groter dan in stedelijke gebieden. Dus de conclusie dat er voor Geesterduin minder parkeerplaatsen nodig zijn is wensdenken. Er zullen dus aanzienlijk meer parkeerplaatsen moeten bijkomen dan de nu geplande 153. Daarnaast wordt het parkeerdek in de nachtelijke uren afgesloten. Dat betekent dat die plaatsen in de uren niet beschikbaar zijn voor (toekomstige) bewoners.

- E. In het plan wordt aangegeven dat er sprake kan zijn van elektrische deelauto's analoog aan het gebruik door de bewoners van het 1^e Kwartier. In dat geval moet wel de juiste verhouding worden toegepast van 1 auto voor 8 woningen. Dat betekent dus $215(\text{woningen}) : 8 = 27$ deelauto's. Daarnaast zullen de toekomstige bewoners van Geesterduin akkoord moeten gaan met een boetepaling zoals die ook geldt voor de bewoners van het 1^e Kwartier, want anders is er sprake van rechtsongelijkheid.

Hoogachtend,

Raadhuisplein 3 g

1902 CA Castricum

Email:

4.9 Bijlage 9: geanonimiseerde zienswijze reclamant 9, Z25 253600

Geachte Gemeenteraad,

Hierbij dien ik mijn zienswijze in het ontwerpbesluit TAM-IMRO Geesterduinproject 2.0.. Ondergetekende woont aan de Molenweide 39, dat is schuin gelegen tegenover blok D en tegenover Ter stal (blok D), dus een direct belanghebbende.

Problemen:

Ik ervaar de volgende problemen:

1. Lawaaioverlast door de Los en Laadplekken ten behoeve van winkels van Bakker Bart, van Haren en Ter Stal..
2. Ik verwacht zware verkeersoverlast op Geesterduinweg met veel galmende geluiden.
3. Daarnaast is in de achtertuin van mijn burens de oprit/afrit naar het parkeerdek geprojecteerd bij de Geesterduinweg, de in-/uitrit nabij Blokter. Door bewoners inmiddels "knooppunt Hoevelaken" genoemd –. Ik verwacht overlast van stank, geluid, uitlaatgassen, optrekkend verkeer en verkeerscongestie. Hierover heeft mijn buurman al een zienswijze ingediend, die bezwaar maakte tegenover de onderbouwing in het Rapport Goudappel. Die mening deel ik

Bezwaren:

Ik lees in hoofdstuk 5 Gevolgen voor de Leefomgeving in het ontwerpbesluit TAM-IMRO Geesterduinproject het volgende:

1. Over het onderdeel **Verkeer en Bereikbaarheid** Er staat in de tekst alleen maar een passage over de bevoorrading van het Eerste Kwartier, maar geen enkele passage over de bevoorrading bij de Geesterduinweg in het rapport. Ook hier mis ik :

1. Er worden geen verkeersgegevens gegeven (aantal vrachtwagens per dag, tijdstippen, geluidspieken).
2. Effecten op geluid, trillingen, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid & woongenot voor direct omwonenden zijn niet onderzocht.
3. Er is geen woon- of leefbaarheidsanalyse gedaan voor het Eerste Kwartier.

Ik ageer: De keuze voor bevoorrading is vooral financieel en logistiek gedreven – niet gebaseerd op een kwalitatieve afweging tussen bewonersbelangen en exploitatiebelangen.

2. Geluid wegen & activiteiten (5,7)

Alleen de sterke punten worden beschreven, zoals er is

Akoestisch onderzoek is uitgevoerd; de grenswaarde wordt formeel niet overschreden.

Er is aandacht voor een geluidluwe gevel / indeling van woningen.

De noodzaak van cumulatief geluid is erkend.

Maar de zwakke punten & risico Geluid Wegen worden niet belicht

De standaardwaarde wordt overschreden op 9 van de 11 bouwblokken: dit is een duidelijke waarschuwing, maar wordt afgezwakt.

Geen garantie dat appartementen daadwerkelijk een geluidluwe gevel krijgen = slechts een aandachtspunt□.

Cumulatie door verkeer + parkeerdek + bevoorrading + horeca wordt niet concreet beoordeeld (vooral piekgeluiden).

Geen effectanalyse op bestaande woonstraten (Soomerwegh / Geesterduinweg).

Men accepteert structureel hogere geluidbelastingen onder het mom dat de grenswaarde (70 dB) niet wordt overschreden. De grenswaarde is echter bedoeld als uiterste grens, niet als streefwaarde. Er wordt geen leefbaarheidstoets gedaan – alleen een juridische toets. Hierdoor kan een woonomgeving ontstaan die objectief ongezond is, want langdurige blootstelling boven 55 dB verhoogt de kans op hart- en vaatziekten (WHO 2018).

5.8 Trillingen

Zwakke punten Trillingen

- De conclusie : "Er zijn geen bronnen, dus er is geenrisico" is te snel getrokken.
- De Bevoorrading met zware vrachtwagens (o.a. AH/Vomar) wordt niet meegenomen.
- De Toename van verkeer en de inrit voor het parkeerdek zijn zeker een potentiële trillingbron, zeker bij nachtelijk verkeer.

Ik verzoek: toetsing uit te laten voeren tijdens nachtelijke bevoorrading & verkeersdynamiek rond piekuren. Deze is nu onvoldoende onderbouwd.

Aldus getekend:
16 december 2025.


Molenweide 39
1902CH Castricum

4.10 Bijlage 10: geanonimiseerde zienswijze reclamant 10, Z25 253817

██████████
██████████
Molenweide 38
1902 CH Castricum

GEMEENTE CASTRICUM INGEKOMEN	
16 DEC 2025	
AFD:	
ONTVANGSTBEVESTIGING	
cc. BEZWAARENCOMM.	
RAAD	

Aan: De gemeenteraad Castricum
Postbus 1301
1900 BH Castricum

Betreft: Zienswijze Geesterduin 2.0 Castricum

16 december 2025

Geachte Leden van de Gemeenteraad van Castricum,

Naar aanleiding van het Ontwerp TAM/IMRO wijziging Omgevingsplan Geesterduin 2.0 dat op 13 november 2025 ter inzage is gelegd, volgt hierna onze zienswijze op de gepresenteerde plannen.

Met alle respect voor het streven naar het realiseren van meer woonruimte hebben we bezwaar tegen de omvang, de massaliteit van het plan. De voorziene bebouwing staat in schril contrast met woonhuizen in de omliggende wijken aan de west-, noord- en oostzijde van het winkelcentrum.

Verder onderschrijven we volledig de kanttekeningen van het Buurtcomité Regio Geesterhage met name over het gebrek aan participatie van de omwonenden bij de totstandkoming van de bouwplannen.

Als bewoners van een huis aan de Molenweide met de achtertuin langs de Geesterduinweg verwachten we een kwalitatieve verslechtering van het uitzicht in de richting van het winkelcentrum en een aanzienlijke toename van de geluidsoverlast van het verkeer. Het eerste wordt evident verondersteld maar het tweede wordt hierna verder toegelicht.

In de huidige situatie is er vanaf de Geesterduinweg alleen een inrit naar de parkeerplaats aan de kant van de Soomerwegh (tussen De Blokker en de BP). De uitrit is naar de Soomerwegh. Hier is destijds met opzet voor gekozen om de geluidsoverlast van uitrijdende, accelererende auto's op de Geesterduinweg te voorkomen. In het plan Geesterduin 2.0 zal de "in- en uitgang" van dit, enigszins uitgebreide parkeerterrein plus het uitgebreide parkeerdak aan de Geesterduinweg komen. Daar waar nu de afrit van bedoelde parkeerplaats plus de in- en uitrit van het parkeerdak naar de Soomerwegh gaan, zal dit verkeer in het plan Geesterduin 2.0 allemaal over de Geesterduinweg worden geleid. Dat is heel vervelend voor de automobilisten die daar straks in de file staan maar de geluidsoverlast van het verkeer, versterkt door de omringende hoge bebouwing is naar onze verwachting volstrekt onacceptabel voor de aangrenzende bewoners.

Concluderend maken we bezwaar tegen het vaststellen van de TAM-IMRO omdat er in z'n algemeen onvoldoende rekening wordt gehouden met de leefomgeving. De verkeerssituatie

wordt veel te rooskleurig ingeschat en de participatie vanuit de omwonenden was te beperkt en heeft tot bijna niets geleid.

Tot slot danken we u voor uw inzet voor ons dorp en wensen we u veel wijsheid bij de keuzes die nog gaan komen. Ook fijne feestdagen, een behouden jaarwisseling en alle goeds voor 2026.

Met vriendelijke groet,



4.11 Bijlage 11: geanonimiseerde zienswijze reclamant 11, Z25 253850

Zienswijze (Ontwerp TAM/IMRO-omgevingsplan Geesterduin 2.0)

Aan: De gemeenteraad van Castricum

Ter kennisname B&W

Postbus 1301

1902 CA Castricum

Mijn gegevens

[REDACTED]

Molenweide 47

1902 CH Castricum

[REDACTED]

1. Inleiding

Ik ben met mijn gezin woonachtig op Molenweide 47 te Castricum, direct grenzend aan het plangebied Geesterduin. De ontwikkeling heeft aantoonbaar invloed op verkeersdruk, parkeerdruk, leefbaarheid, geluid, milieu en sociale veiligheid. Daarmee is sprake van een rechtstreeks betrokken persoonlijk belang, conform art. 1:2 Algemene wet bestuursrecht. Ik ben voor woningbouw bij het winkelcentrum. Het volume baart grote zorg en gaat leiden tot veel meer overlast in mijn straat.

Ik heb uw plan voor Geesterduin 2.0 getoetst aan onder meer de algemene beginselen van behoorlijk bestuur, zoals:

- Zorgvuldigheid (3:2 Algemene wet bestuursrecht; Awb),
- Evenwichtige belangenafweging (3:4 lid 1 Awb),
- Evenredigheid (3:4 lid 2 Awb),
- Motiveringsplicht (3:46 Awb),
- Informatieplicht en participatieverplichtingen uit de Omgevingswet (art. 3:42 Awb.)

Hieronder zal ik dat toelichten.

2. Participatie

In de TAM-IMRO wordt gesteld dat participatie heeft plaatsgevonden via informatieavonden, consultatie en bijeenkomsten. In de praktijk was echter enkel sprake van informeren en raadplegen, terwijl de Omgevingswet ten aanzien van omwonenden met direct belang voorschrijft dat participatie moet plaatsvinden op het niveau van coproductie of meebeslissen. Omwonenden en woningzoekenden werden door de organisatie (Hoorne) langs zogenaamde banners geleid met informatie. Vragen stellen of een gesprek voeren was door de drukte nagenoeg niet mogelijk op uw informatie-avonden. Het past ook niet dat medewerkers van Hoorne Vastgoed vragen beantwoorden in relatie tot de inrichting van de openbare ruimte. Dit is een overheidstaak.

Relevant voor mij is dat tijdens een voorbereidend overleg van de stuurgroep is vastgelegd dat "het niet moet lijken alsof de gemeente de bijeenkomsten organiseert", om te voorkomen dat participatie invloed zou suggereren. Tevens is vastgelegd dat door [REDACTED] werd geadviseerd op voorhand niet eigenaren, winkeliers en omwonenden te informeren. Gemeente heeft aangegeven zich dit bij bewoners te kunnen voorstellen.

Hieruit blijkt dat participatie bewust beperkt is vormgegeven en niet conform de geest van de Omgevingswet.

Bovendien werden ingebrachte voorstellen en opmerkingen, zoals via de ideeënbus, niet beantwoord of verwerkt, wat in strijd is met responsieve participatie en zorgvuldige voorbereiding (art. 3:2 Awb).

Mijn conclusie: De wijze van participatie voldoet niet aan de vereisten van art. 3:2 Awb, art. 3:4 lid 1 Awb, en de participatiebepalingen van de Omgevingswet. De belangen van direct aanwonenden zijn onvoldoende gewogen.

Er is nog tijd tot de eerste palen de grond in gaan. Gaat u als gemeenteraad de uitdaging aan met omwonenden een fatsoenlijk participatietraject in te richten, waarbij door omwonenden hun ideeën, inzichten en risico's worden aangedragen? Het vergroot in ieder geval de kansen op een gedragen plan met de omgeving. Op dit moment voel ik mij in ieder geval weggezet door deze gemeente. Op een recent drukbezochte vergadering van het buurtcomité bleek dit gevoel breed te leven.

3. Verkeers- en parkeereffecten onvoldoende onderzocht

In de TAM-IMRO wordt met gemiddelden gerekend, niet met reële piekmomenten, terwijl juist piekbelasting (middag, avond, regen, feestdagen) bepalend is voor verkeersveiligheid, met name voor fietsers en voetgangers, en parkeerdruk. Er wordt een uitrit van de parkeerplaats Blokker/parkeerdek gepland op de Geesterduinweg. Tevens wordt voorzien in éénrichtingsverkeer op een deel van de Geesterduinweg. Dit alles zal leiden tot gewijzigde verkeersstromen van en naar het winkelcentrum Geesterduin. Tevens zullen deze ingrepen, met nieuwe bewoners en hun auto's, leiden tot meer verkeersstromen door mijn straat, de Molenweide.

Er ontbreekt een scenario voor de situatie tijdens en ná oplevering van het winkelcentrum, terwijl dat mijns inziens noodzakelijk is voor een volledige afweging van mijn belangen. Ik verwacht namelijk veel meer verkeer van zowel de noord- als de zuidzijde langs mijn woning. Tevens voegt het plan extra verkeersbewegingen per dag toe. (CROW: 3.5-4.5 ritten per appartement per etmaal).

Het verkeersbesluit uit 1994 — waarin de uitrit aan de Geesterduinweg werd gesloten in verband met onveiligheid en ernstige overlast — wordt zonder motivering geschrapt. Ik heb het rapport van Goudappel (verkeersonderzoek maart 2025) ingezien daarin wordt één scenario geschetst — 50% rechtsafslaand en 50% linksafslaand verkeer bij nieuwe uitrit Geesterduinweg - Er wordt geen ander scenario gemeld c.q. niet aangetoond dat de omstandigheden veranderd zijn of dat het veiliger is geworden in relatie tot 1994; dit is in strijd met de motiveringsplicht (art. 3:46 Awb).

Op het kruispunt Geesterduinweg-Molenweide wordt volgens de TAM-IMRO een duidelijke verkeerstoename verwacht. Dit wellicht omdat het nabij de uitrit ligt van de parkeerplaats Blokker/parkeerdek. Tevens ligt de Molenweide evenwijdig aan de Soomerweg. Mijn verwachting is dat verkeer, bij doorstromingsproblemen op de kruising Geesterduinweg/Soomerweg massaal gebruik zal maken van de rijbaan van de Molenweide in noordelijke richting. Een voorstel van mij en de heer [REDACTED] de Molenweide aan de zijde van de Geesterduinweg af te sluiten werd in september door de projectgroep Geesterduin 2.0 afgewezen. Het aangehaalde rapport van Goudappel was hier leidend in.

De verkeersmaatregelen die in het nabije verleden zijn gemaakt bij de revitalisatie van het winkelcentrum en de nieuwbouw van de appartementen Zilverzand en Koraalzand hebben geleid tot meer verkeer over de Molenweide en meer onveiligheid voor fietsers en voetgangers. Tevens wordt meer geluidsoverlast ervaren. Een afsluiting van een deel van de Dag Hammerskjoldlaan naar de Geesterduinweg en hiervoor in de plaats de inrichting van een fietspad leidde tot een verschuiving van de verkeersstroom van uit het oosten van Castricum. Dit heeft ook een verkeersonderzoek aangetoond. Deze verkeerstelling is gepresenteerd op een informatie-avond in 2024. Een aanwezige ambtenaar kon de gepresenteerde analyse van de verkeerstelling verder niet toelichten, omdat hij sinds een week werkzaam was bij de gemeente Castricum.

Voor 200+ woningen zijn een minimaal aantal parkeerplaatsen nodig (CROW). De toegepaste parkeernorm van 0,6 is niet representatief voor mijn straat (gemiddeld 1,5 auto's per huishouden) én parkeren leidt tot structureel dubbelgebruik van parkeerplaatsen door bewoners en werknemers van Geesterhage en Geesterduin. Bij terugkomst zijn parkeerplaatsen veelal bezet.

Er is daarnaast geen enkel herstelmecanisme of waarborg, mocht de prognose niet kloppen. Dit is in strijd met het evenredigheidsbeginsel (art. 3:4 lid 2 Awb).

Op drukke momenten rondom het winkelcentrum wordt er nu al in file gereden over de Soomerwegh en Geesterduinweg. Dit kan het aanrijden van de hulpdiensten bemoeilijken!!

4. Belangenverstrengeling en schending onafhankelijkheid van onderzoek

Uit de intentieovereenkomst 2022 blijkt dat onderzoeken naar verkeer, parkeren, natuur en veiligheid zijn gefinancierd door Hoorne Vastgoed. Dit creëert een risico dat de onafhankelijkheid van onderzoek in het geding is. De momenten van parkeeronderzoek zijn bijvoorbeeld gekozen, in september/oktober 2022 en begin juli 2024. Bij navraag bij het KNMI bleken de onderzoeksdagen in 2022 allen zonnige dagen.

Gelet op de beginselen van objectiviteit, onafhankelijkheid en bestuurlijke zorgvuldigheid, geldt dat rapporten waarop de overheid haar besluitvorming baseert ook onafhankelijk tot stand moeten zijn gekomen en moeten zijn getoetst.

De vraag die hier speelt:

"Wie betaalt, bepaalt?" — en dat vormt een bestuurlijk risico.

Dit raakt direct aan de beginselen van behoorlijk bestuur, waaronder:

- Zorgvuldige voorbereiding (art. 3:2 Awb),
- Evenwichtige belangenafweging (art. 3:4 lid 1 Awb),
- Motiveringsplicht (art. 3:46 Awb).

Ik verzoek u als gemeenteraad opdracht te geven tot onafhankelijke verkeer-, parkeer-, milieu-, geluid en stikstofonderzoeken, waarin ook de belangen van omwonenden van het winkelcentrum worden meegenomen in de onderzoeksvraag en dat aan de risico's voor veiligheid, leefbaarheid en gezondheid helder wordt aangegeven waar en wanneer de norm wordt overschreden. Dat bewoners weten waar zij aan toe zijn tijdens de bouw en na de voltooiing van het nieuwe winkelcentrum qua risico's op veiligheid, leefbaarheid en gezondheid, dat de gemeente gaat zorgen voor beschermingsmaatregelen als wettelijk gestelde normen NIET worden gehaald.

Zorg voor een goed, helder, leesbaar en begrijpelijk overzicht en inzicht op deze belangrijke aspecten.

5. Risico op onevenredige aantasting van woon- en leefomgeving

Deze TAM-IMRO leidt tot een onevenredige aantasting van mijn woonomgeving, waaronder:

- Toename van verkeersdruk en zoekverkeer over de Molenweide,
- Onveilige situaties voor voetgangers en fietsers,
- Geen overgangszones tussen hoogbouw en bestaande wijk,
- Risico op vermindering sociale veiligheid in de avonduren,
- Geen toetsing van de draagkracht van de wijk bij de toename van 215 woningen.

Volgens art. 3:4 lid 2 Awb mag een besluit niet leiden tot een onevenredige benadeling van burgers. De huidige TAM-IMRO doet dat wel.

6. Verzoek aan de gemeenteraad

Gelet op bovenstaande vraag ik u om de TAM-IMRO in de huidige vorm **niet vast te stellen**, maar eerst:

1. Een herbezinning op het woningbouwvolume (215 woningen) met toetsing op draagkracht van de omgeving. Waarom is gekozen voor 215 in plaats van 150? Wat is het eerlijke antwoord?
2. Laat een onafhankelijk parkeer- en verkeersonderzoek uitvoeren waarin breder wordt onderzocht wat de gevolgen zijn voor omliggende straten zoals de Molenweide. Het TAM-IMRO schetst een te beperkt beeld over de toekomstige situatie van de verkeersveiligheid. Mijn straat kruist de Geesterduinweg bij het winkelcentrum en behoort in uw planvorming robuuster aandacht te krijgen dan nu het geval is. Laat een verkeerscirculatieplan ontwikkelen voor de wijken rondom het winkelcentrum Geesterduin. Schroom niet naar aanleiding van deze onderzoeken maatregelen te nemen;
3. Organiseer deugdelijke participatie. Doe dit met de wijk, niet eroverheen, niet met woningzoekenden erbij — conform Omgevingswet.
4. Zorg voor publicatie van onafhankelijke en controleerbare rapporten (verkeer, parkeren, geluid, milieu, stikstof en natuurbescherming). Denk hierbij aan beschermde vogels, zoals bijvoorbeeld de meeuw. In groten getale aanwezig tijdens het broedselzoen in het voorjaar. TAM-IMRO zegt niets over maatregelen die genomen worden richting beschermde vogels / dieren, tijdens het broedselzoen in relatie tot de bouw.
5. Neem juridische waarborgen op voor de situatie dat de verkeers- en parkeerprognoses onjuist blijken te zijn in de toekomst.
6. Ontwerp een overgangszone tussen hoogbouw en bestaande eengezinswoningen, in het belang van sociale veiligheid en leefbaarheid.
7. Voorkom door de verstedelijking significante stijging van de temperatuur. Laat u niet met een kluitje in het riet sturen. Laat hiernaar onafhankelijk onderzoek doen. Stel harde eisen

aan de ontwikkelaar van Hoorne ook als het gaat om vergroening van bijvoorbeeld het parkeerdek.

7. Advies aan de gemeenteraad

1. Ontwikkel een visie over het gebruik en het terugdringen van de auto in de twee centrumgebieden van het dorp Castricum;
2. Richt een rotonde in op de kruising Soomerwegh/Geesterduinweg en sluit de in- en uitrit van de parkeerplaats bij Blokker aan op deze rotonde.
3. Voer betaald parkeren in tijdens winkeltijden voor de parkeerplaatsen van het winkelcentrum. Is een inkomstenbron voor de gemeente en zorgt voor een verschuiving van auto naar de fiets en minder autoverkeer naar het winkelcentrum; OF
4. Richt in het centrumgebied Geesterduin, (parkeerplaatsen Geesterduin en omliggende straten) een blauwe zone in. Bewoners krijgen een ontheffing in hun auto achter de voorruit;
5. Verbiedt zware vrachtwagens in centrumgebieden van het dorp Castricum, zoals rond het winkelcentrum Geesterduin en de Dorpsstraat, vanuit een oogpunt van veiligheid, met name voor fietsers en leefbaarheid. Zorg voor een logistiek punt buiten Castricum waar goederen in kleinere elektrische vrachtwagens worden overgeladen;
6. Zorg voor een visie met betrekking tot spreiding van supermarkten over de dorpen Castricum en Bakkum;
7. Organiseer handhaving en toezicht, ook in het winkelcentrum. Zorg bijvoorbeeld voor het vrijhouden van toegangen van het winkelcentrum van fietsen. Een gele lijn trekken is volstrekt onvoldoende. Overlastgevende jongeren, het oneigenlijke gebruik van parkeerplaatsen, veel te hard rijden en andere overtredingen vragen aandacht.

Tenslotte:

Een plan dat zó ingrijpt op een bestaande wijk, moet mét de wijk en haar bewoners worden ontwikkeld — niet eroverheen.

Castricum, 17 december 2025.

Met vriendelijke groet, Jos Overes

Aanvullende mail Maatregelen pakket → 8 januari (na de inzage termijn ingediend)

Geachte leden van de wooncommissie,

Bijgaand een samenhangend maatregelenpakket voor project Geesterduin 2.0, opgesteld naar aanleiding van mijn ingediende zienswijze op de TAM-IMRO Geesterduin 2.0. Dit pakket is geen opsomming van wensen, maar een noodzakelijke set randvoorwaarden om te komen tot een ruimtelijke ontwikkeling die juridisch houdbaar, verkeerskundig verantwoord en maatschappelijk aanvaardbaar is.

De kern van de zorg van direct omwonenden is helder: het huidige plan schuift aantoonbare risico's op het gebied van verkeer, parkeren, leefbaarheid en veiligheid vooruit, terwijl deze risico's juist vooraf inzichtelijk en beheersbaar moeten zijn. Daarbij ontbreekt op cruciale punten onafhankelijke onderbouwing en echte participatie, terwijl de gevolgen vrijwel volledig neerslaan in bestaande woonstraten.

Dit maatregelenpakket biedt u als raad een concreet en toetsbaar instrument om regie te nemen.

Het maakt inzichtelijk:

- welke onderzoeken en waarborgen minimaal nodig zijn vóór vaststelling,
- hoe participatie inhoudelijk en niet-symbolisch kan worden ingericht,
- en hoe monitoring en bijsturing juridisch afdwingbaar kunnen worden vastgelegd.

Belangrijk: de voorgestelde maatregelen zijn niet bedoeld om woningbouw te blokkeren, maar om te voorkomen dat de raad instemt met een plan waarvan de negatieve effecten pas zichtbaar worden wanneer bijsturen niet meer mogelijk is. Zonder deze borgingen wordt een onomkeerbaar besluit genomen op basis van aannames, terwijl de gevolgen structureel zijn.

Wij verzoeken u dit pakket te beschouwen als een minimale ondergrens voor een zorgvuldige besluitvorming. Het biedt u de mogelijkheid om als wooncommissie te laten zien dat versnelling van woningbouw hand in hand kan gaan met verantwoordelijkheid voor bestaande wijken, verkeersveiligheid en leefkwaliteit.

Met vriendelijke groet, [Redacted]

Maatregelenpakket Geesterduin 2.0

1. Participatie (verplicht vóór vaststelling)

- Richt een **wijklankbordgroep** in met direct omwonenden, met instemmings- of zwaarwegend adviesrecht op verkeer, parkeren en inrichting openbare ruimte.
- Leg vast dat **alle ingebrachte reacties schriftelijk worden beantwoord** en zichtbaar worden verwerkt.
- Organiseer minimaal **twee ontwerpessies (co-creatie)** vóór definitieve besluitvorming.

2. Verkeer

- Laat een **onafhankelijk verkeersonderzoek** uitvoeren (niet gefinancierd door de ontwikkelaar).
- Onderzoek **meerdere scenario's**, inclusief:
 - piekmomenten (avond, weekend, feestdagen, regen),
 - bouwfase,
 - calamiteiten.
- Handhaaf de **sluiting van de uitrit Geesterduinweg**, tenzij onafhankelijk wordt aangetoond dat:
 - verkeersveiligheid aantoonbaar verbetert t.o.v. 1994,
 - en dit juridisch wordt gemotiveerd.
- Voer **verkeersremmende maatregelen** in de Molenweide in (30 km-zone, versmallingen, plateaus).

3. Parkeren

- Verhoog de parkeernorm naar een **realistische wijknorm** (min. 1,2–1,5 per woning).
- Scheid parkeren voor:
 - bewoners,
 - personeel,
 - winkelend publiek.
- Voer **betaald of gereguleerd parkeren** in tijdens winkeltijden.
- Neem een **herstelclausule** op:

"Indien parkeerdruk >85% structureel wordt overschreden, worden binnen 6 maanden aanvullende maatregelen genomen."

4. Juridische borging & monitoring

- Neem bindend op:
 - **monitoring verkeer en parkeren** na 6, 12 en 24 maanden.
 - **verplichte bijsturing** bij overschrijding normen (geen 'best effort').
- Leg vast dat maatregelen **op kosten van initiatiefnemer** worden uitgevoerd.
- Stel een **maximumgrens** vast voor verkeersbewegingen en parkeerdruk.

5. Onafhankelijkheid onderzoeken

- Laat alle kernonderzoeken (verkeer, parkeren, geluid, milieu, stikstof) uitvoeren:
 - door een **door de gemeente geselecteerd bureau**,
 - met **openbare onderzoeksopzet en data**.
- Voer een **second opinion** uit vóór vaststelling.

6. Leefbaarheid & veiligheid

- Ontwerp een **overgangszone** tussen hoogbouw en bestaande woonwijk:
 - lagere bouwhoogte,
 - groene buffer,
 - zichtlijnen en sociale controle.
- Verplicht een **sociale-veiligheidsanalyse**(avond/nacht).
- Beperk **bouwverkeer**:
 - vaste routes,
 - tijdvensters,
 - geen zwaar vrachtverkeer door woonstraten.

7. Fasering woningbouw

- Bouw gefaseerd:
 - eerst evaluatie verkeer/parkeren,
 - daarna pas volgende woningbouw fase.
- Leg vast dat **opschaling alleen mag bij aantoonbare haalbaarheid**.

8. Logistiek & duurzaamheid

- Verbied **zware vrachtwagens** in het centrumgebied.
- Richt een **logistieke hub buiten Castricum** in met elektrische bevoorrading.
- Stimuleer fietsgebruik door:
 - extra fietsenstallingen,
 - veilige fietsroutes.

Met vriendelijke groet, [REDACTED]

4.12 Bijlage 12: geanonimiseerde zienswijzen reclamant 12, Z25 254146, Z25 254145, Z25 254506, Z25 254508, Z25 253802

6 Zienswijze van meneer [REDACTED]

1. Verkeer & Verkeersafwikkeling Geesterduinproject 2.0
2. Kostenverhaal en financiële uitvoerbaarheid TAM-IMRO Geesterduin 2.0
3. Evenwichtige toedeling van functies aan locaties (Hoofdstuk 8)
4. Beoordeling RHO Adviesrapport.
5. Bodem & Asbest
6. Samenvatting van de conclusies en actiepunten van vijf zienswijzen

Zienswijze 1

#626 Ccum 4-17 december 2025 Chat #1 Zienswijze DS #1: Verkeer & Verkeersafwikkeling
Geesterduinproject 2.0, Knooppunt Hoevelaken

Zienswijze DS #1 – Verkeer & Verkeersafwikkeling Geesterduinproject 2.0

Betreft: Zienswijze over verkeersafwikkeling, parkeerdek-in-/uitrit en rapport Goudappel

Datum: 17 december 2025 REF DS 626

Indiener: [REDACTED], Molenweide 35, 1902 CH Castricum

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij dien ik mijn zienswijze in over het onderdeel **Verkeer en Bereikbaarheid** in het ontwerpbesluit TAM-IMRO Geesterduinproject 2.0. Deze zienswijze richt zich specifiek op de gekozen verkeersoplossing bij de Geesterduinweg, de in-/uitrit nabij Blokter en de onderbouwing in het rapport van Goudappel.

Ik ben als direct omwonende (Molenweide 35) direct en zwaar belanghebbend. In mijn achtertuin - gelegen aan de Geesterduinweg tegenover Ter Stal en nabij blok C - is de oprit/afrit naar het parkeerdek geprojecteerd - door bewoners inmiddels "knooppunt Hoevelaken" genoemd - met te verwachten overlast van stank, geluid, uitlaatgassen, optrekkend verkeer en verkeerscongestie.

1. Situatieschets

Volgens het ontwerp komt ter hoogte van Molenweide 35-36:

- een **inrit** naar de parkeerplaats op maaiveld bij Blokter,
- die ook dient als **oprit naar het parkeerdek**,
- en een **uitrit** van het parkeerdek, waar volgens Goudappel zowel links- als rechtsaf geslagen mag worden.

De Geesterduinweg wordt hierbij als tweerichtingsverkeer ingetekend. Dit betekent dat verkeer vanaf het parkeerdek rechtstreeks de Geesterduinweg op kan - precies op een punt dat al kwetsbaar is en op korte afstand ligt van het kruispunt Geesterduinweg-Soomerwegh.

2. Bewonersvoorstel genegeerd

Ik heb samen met de burens een alternatief voorgesteld met:

- uitsluitend **rechtsaf afslaand verkeer**,
- **eenrichtingsverkeer op de Geesterduinweg**,
- afsluiting van de Molenweide om sluipverkeer te voorkomen.

Dit voorstel is afgewezen zonder inhoudelijke onderbouwing, anders dan dat het "binnen de normen niet noodzakelijk" zou zijn. Het voorstel is dus **op puur technische gronden** verworpen, niet op leefbaarheid, verkeersveiligheid of langetermijneffecten.

3. Waarom de gekozen oplossing grote problemen veroorzaakt

3.1 Filevorming en congestie richting Soomerwegh

De gekozen oplossing leidt tot een extra verkeersgeneratie van **1.275 mvt/etmaal**. Dit is substantieel en heeft onvermijdelijk impact op:

- wachtrijen bij de uitrit,
- geluidsbelasting door optrekkende en afremmende auto's,
- verhoogde uitstoot en geurhinder,
- verminderde verkeersveiligheid op de drukke kruising met de Soomerwegh.

Het is niet zonder reden dat de Geesterduinweg al in 1994 is ingericht als eenrichtingsweg. Die eerdere maatregel wordt nu genegeerd zonder motivering.

3.2 Onvoldoende studiegebied (gebied te klein afgebakend)

Het onderzoek van Goudappel kijkt slechts naar de directe kruispunten; omliggende verkeersstructuren ontbreken in de analyse. Niet onderzocht zijn o.a.:

- verkeersstromen van fietsende schooljeugd,
- intensiteiten vanaf Oranjelaan en Nelson Mandelahof,
- effecten op de Soomerwegh,
- toekomstige groei richting jaren 2030–2035.

Dit is in strijd met de principes van de Omgevingswet, die vraagt om een integrale beoordeling van **gebiedsbrede effecten**.

3.3 Slechts één verkeersscenario doorgerekend

In het rapport is alleen een 50%-linksaf/50%-rechtsaf-scenario onderzocht. Onbekend is:

- wat de effecten zijn bij dominante linksaf-bewegingen,
- wat de piekbelastingen zijn (zaterdagen, koopavonden),
- wat de effecten zijn van bevoorrading en logistieke bewegingen.

Dit maakt de conclusie “er ontstaat geen knelpunt” feitelijk **niet verifieerbaar**.

3.4 Rapport Goudappel is niet openbaar en onvoldoende transparant

Bewoners kunnen het Goudappel-rapport niet beoordelen. Het is niet opgenomen in het RHO-advies en niet beschikbaar voor zienswijzenindieners. Dit is in strijd met de **transparantieplicht** van de overheid: onderbouwing moet controleerbaar zijn.

3.5 Strijd met art. 4.62 Bkl – bereikbaarheid hulpdiensten

Het verkeer wordt afgewikkeld via nauwe routes langs:

- een verhoogd parkeerdek,
- versmalde wegen,
- conflicterende fiets- en voetpaden.

Er is geen expliciete toets op bereikbaarheid van brandweer, ambulance en politie, terwijl art. 4.62 Bkl verplicht dat plannen **hulpdiensten adequaat en tijdig toegang moeten bieden**.

Gezien de filevorming en het ontwerp is dit een serieuze ommissie.

4. Wat ontbreekt volledig in het plan?

1. **Langetermijnprognoses (2030-2035)**
 - essentieel maar niet aanwezig.
 2. **Onderzoek naar schoolfietsroutes**
 - terwijl dit één van de drukste routes is in Castricum.
 3. **Onderbouwing van deelauto's (8 vereist)**
 - deze voorwaarde is niet juridisch geborgd: zonder verplichting dreigt de parkeerdruk hoger uit te vallen dan berekend.
 4. **Analyse van sociale veiligheid onder parkeerdek / oprit**
 - ontbreekt volledig.
 5. **Onderzoek naar alternatieven**
 - niet opgenomen in het participatieverslag of RHO-advies.
-

5. Verzoek om aanvullende maatregelen en onderzoeken

Ik verzoek het college en de raad om:

1. Een second opinion uit te laten voeren

Gelet op de impact op de gehele wijk is een onafhankelijke toets absoluut noodzakelijk.

2. Het Goudappel-rapport openbaar te maken

Zodat bewoners en belangenorganisaties dit kunnen controleren.

3. Alternatieven zichtbaar te maken

Met motivering waarom zij zijn afgewezen, conform transparantieplicht.

4. Een rotonde-variant te onderzoeken

Zoals voorgesteld door de Fietzersbond.

5. Nieuwe prognoses voor 2030–2035 op te stellen

In lijn met de Omgevingswet en toekomstige verkeersdruk.

6. Een integrale veiligheids- en hulpdienstentoets uit te voeren

In lijn met art. 4.62 Bkl.

6. Conclusie

Het verkeersonderzoek bij het Geesterduinproject 2.0 is **onvoldoende breed, onvoldoende transparant en onvoldoende toekomstgericht**. De onderbouwing van de gekozen verkeersoplossing is daarmee niet robuust. De leefbaarheid en veiligheid in mijn directe woonomgeving komen ernstig onder druk te staan.

Ik verzoek u daarom de verkeersoplossing **niet vast te stellen in de huidige vorm** en eerst de gevraagde onderzoeken, alternatieven en toetsingen te verrichten.

Hoogachtend,



Molenweide 35
1902 CH Castricum

Zienswijze 2

#627. Ccum 3-18 december 2025: Zienswijze [REDACTED] – Kostenverhaal en financiële uitvoerbaarheid TAM-IMRO Geesterduin 2.0

Zienswijze DS#2- Kostenverhaal en financiële uitvoerbaarheid TAM-IMRO Geesterduin 2.0

Betreft: Ontwerpwijzigingsbesluit Omgevingsplan

Onderwerp: Hoofdstuk 7 – Kostenverhaal en financiële uitvoerbaarheid

Indiener: [REDACTED], Molenweide 35, 1902 CH Castricum

Datum: 18 december 2025, ref DS #2-#627

1. Inleiding

Ondergetekende woont direct aan de noordzijde van het winkelcentrum Geesterduin, op de locatie waar zowel de bouw van blok C als de op- en afrit van het parkeerdek zijn geprojecteerd. Daarmee is hij direct en substantieel belanghebbende.

Vanuit mijn professionele achtergrond in control en financiële beoordeling heb ik specifiek gekeken naar de onderbouwing van de financiële uitvoerbaarheid van het project en het daarin gekozen systeem van kostenverhaal. Hoofdstuk 7 van de toelichting vormt hiervoor de kern.

2. Samenvattende conclusie

Het plan wordt door RHO gekwalificeerd als “op voorhand niet evident economisch onuitvoerbaar”.

Deze formulering:

- biedt **geen positieve onderbouwing** van financiële uitvoerbaarheid;
- geeft **geen zekerheid** dat kostenverhaal volledig en rechtmatig plaatsvindt;
- laat **substantiële risico's** bestaan voor gemeente en omgeving;
- voldoet niet aan het vereiste dat de raad moet kunnen vaststellen dat het plan financieel uitvoerbaar is.

Op basis van de beschikbare stukken kan **niet** worden geconcludeerd dat de financiële uitvoerbaarheid voldoende is aangetoond.

3. Bezwaren tegen het gekozen systeem van kostenverhaal

3.1 Onvoldoende onderbouwing keuze voor systeem met tijdvak (art. 13.14 Ow)

De gemeente kiest voor het systeem met tijdvak, maar onderbouwt niet waarom hier sprake is van een integraal eindbeeld met een planmatig ontwikkelritme. In de stukken staat juist dat:

- de fasering volledig afhangt van private marktpartijen;
- wijzigingen in scenario's mogelijk zijn;
- de gemeente beperkt regie heeft.

Dit wijst op een **organische ontwikkeling**, die volgens de Omgevingswet past bij het systeem **zonder tijdvak** (art. 13.15 Ow).

Een verkeerd systeem leidt tot een **onrechtmatig kostenverhaal**.

Verzoek:

Onderbouw volledig waarom hier niet sprake is van een organische ontwikkeling en toon aan op welke wijze het eindbeeld juridisch bindend is vastgesteld.

3.2 Gebrek aan juridische hardheid van de “concrete beoogde invulling”

Het ontwerpbesluit bevat geen vastgelegde fasering, geen bindende eindplanning en geen uitgewerkte planologische detaillering die noodzakelijk is voor een reële kostenraming.

De veronderstelde “concrete invulling” is daarom **juridisch onvoldoende hard** om als basis voor kostenverhaal te dienen.

Verzoek:

Publiceer en formaliseer de planlocaties, fasering en planologische kaders die noodzakelijk zijn voor een verifieerbare kostenraming.

4. Gebrek aan transparantie en onderbouwing van financiële raming

4.1 Geen specificatie van kosten en baten

De ramingen voor o.a. inbrengwaarde (€ 6,3 miljoen) en werkzaamheden voor bouw- en bouwrijp maken (€ 4,1 miljoen) worden uitsluitend als totaalposten gepresenteerd. Zonder onderliggende specificatie is toetsing door belanghebbenden onmogelijk en is niet voldaan aan het zorgvuldigheidsbeginsel (Awb art. 3:2).

4.2 Ontbreken van risicoanalyse

Er wordt geen inzicht gegeven in:

- kostenrisico's bij vertraging;
- marktfluctuaties;
- financieringsrisico's ontwikkelaar;
- kosten beïnvloedende planwijzigingen.

Een project van € 12,2 miljoen zonder risicoanalyse is **bestuurlijk en juridisch onzorgvuldig**.

Verzoek:

Neem een volledige, gespecificeerde kosten- en risicoparagraaf op, volgens de eisen uit het Omgevingsbesluit.

5. Ontbrekende onderbouwing proportionaliteit en profijt (art. 8.13 Ob)

De stukken bevatten geen overzicht van:

- welke percelen profijt hebben;
- welke kosten aan welke eigenaren worden toegerekend;
- welke activiteiten kostenverhaal-plichtig zijn.

Dit vormt een **juridische kwetsbaarheid** omdat het profijtcriterium de basis vormt van ieder kostenverhaal.

Verzoek:

Publiceer een kadastrale profijtk kaart en de methode van kostenverdeling.

6. Status van de ingrijpende transformatie van het winkelcentrum

Het standpunt dat de transformatie "geen kostenverhaal-plichtige activiteit" betreft, is onduidelijk en juridisch niet onderbouwd.

Aangezien hier sprake is van een substantiële verbouwing (ca. 700 m² KVO uitbreiding, constructieve ingrepen niet uitgesloten), is een toets noodzakelijk.

Verzoek:

Geef de juridische criteria op basis waarvan is vastgesteld dat deze activiteit buiten het kostenverhaal valt en leg onderliggende bouwkundige/juridische rapportage ter inzage.

7. Niet-beschikbare regels kostenverhaal belemmert inspraak (Awb 3:11)

De regels van het kostenverhaal die in het omgevingsplan worden opgenomen, zijn niet bijgevoegd.

Zonder deze regels kan geen volledige zienswijze worden ingediend.

Verzoek:

Deel de volledige ontwerp-regels kostenverhaal alsnog, zodat belanghebbenden hun zienswijze volledig kunnen uitoefenen.

8. Conclusie en verzoek

Op basis van bovenstaande bezwaren concludeer ik dat:

- de financiële uitvoerbaarheid **niet is aangetoond**;
- de onderbouwing van het gekozen systeem van kostenverhaal **onvoldoende** is;
- belangrijke wettelijke eisen ten aanzien van proportionaliteit, transparantie, risico's en inspraak **niet zijn vervuld**;
- het project in de huidige vorm **juridisch kwetsbaar** is.

Daarom verzoek ik het college en de raad:

1. Het ontwerpbesluit te herzien en Hoofdstuk 7 volledig te actualiseren en te onderbouwen.
 2. De noodzakelijke financiële, juridische en planologische documenten alsnog ter inzage te leggen.
 3. Pas tot vaststelling over te gaan wanneer een transparante, toetsbare en juridisch houdbare onderbouwing beschikbaar is.
-

Hoogachtend,

Molenweide 35
1902 CH Castricum

Zienswijze 3

#628. Ccum 3 december 2025 Chat #3 Zienswijze #3 Evenwichtige toedeling van functies aan locaties (Hoofdstuk 8)

Zienswijze 3 – Evenwichtige toedeling van functies aan locaties (Hoofdstuk 8)

Betreft: Ontwerpwijzigingsbesluit Omgevingsplan – TAM-IMRO Geesterduin 2.0

Onderwerp: Evenwichtige toedeling van functies aan locaties (hoofdstuk 8)

Indiener: , Molenweide 35, 1902 CH Castricum

Datum: 3 december 2025 Ref: DS#628

1. Inleiding

Ondergetekende woont direct aan de noordzijde van winkelcentrum Geesterduin, op de exacte locatie waar zowel de op- en afrit van het parkeerdek als de bouw van blok C zijn voorzien. Daarmee is sprake van een direct, concreet en zwaarwegend belang.

Vanuit mijn achtergrond in financiële analyse en risicobeoordeling kijk ik kritisch naar de planologische en ruimtelijke keuzes binnen het project Geesterduin 2.0. Hoofdstuk 8, waarin de “evenwichtige toedeling van functies aan locaties” wordt beoordeeld, vormt hierin een essentieel onderdeel.

2. Samenvattende conclusie

Het advies van RHO stelt in abstracte en weinig toetsbare bewoordingen dat de ontwikkeling “aanvaardbaar” zou zijn en dat sprake zou zijn van “een evenwichtige toedeling van functies aan locaties”.

Ik kan mij **niet** vinden in deze conclusie. De daadwerkelijke ruimtelijke impact op de bestaande woonomgeving is **disproportioneel**, onvoldoende gemotiveerd en niet in balans met de belangen van bewoners. De beoordeling zoals opgenomen in hoofdstuk 8 is **niet volledig, niet transparant en onvoldoende onderbouwd**.

3. Kernbezwaren: ontbreken van evenwichtige toedeling

De ontwikkeling veroorzaakt op meerdere punten een **onevenredig zware belasting** van de bestaande woonomgeving. Hieronder worden de belangrijkste disproportionaliteiten per aspect toegelicht.

3.1 Hoogbouw (tot 7 lagen) direct naast laagbouwwijk – disproportioneel en stedenbouwkundig onlogisch

- De hoogteopbouw wijkt fors af van de bestaande woonstructuur en vormt een harde en dominante overgang.
- Er is geen motivering waarom juist op de rand van een laagbouwwijk maximaal gebouwd moet worden.
- Alternatieve hoogtelijnen zijn niet onderzocht.

Dit leidt tot een aantoonbaar gebrek aan ruimtelijke evenwichtigheid.

3.2 Verkeersbelasting – onvoldoende onderbouwing, risico op congestie

- Er is geen realistische berekening van verkeersstromen opgenomen.
- De huidige infrastructuur is al kwetsbaar; extra verkeersdruk veroorzaakt onveilige situaties.
- De aan- en afrit van het parkeerdek wordt direct in een woonstraat geplaatst – ruimtelijk onverantwoord.

De verwachte verkeersbelasting is onvoldoende onderbouwd en daarmee niet “aanvaardbaar”.

3.3 Parkeerdruk – onvoldoende capaciteit en onlogische ontsluiting

- De parkeercapaciteit is gebaseerd op theoretische normen, niet op reëel gebruik.
- De ontsluiting via bestaande woonstraten leidt tot ongewenste verschuiving van parkeerdruk.
- Er wordt geen rekening gehouden met piekmomenten van zowel winkelend publiek als bewoners.

Er is geen evenwichtige verdeling tussen functies, gebruikers en belastbaarheid van de omgeving.

3.4 Sociale veiligheid – aantoonbaar risico op verslechtering

- Er wordt geen analyse gemaakt van de toename van jongeren en schoolverkeer.
- Hangplekken en onveilige overgangen worden niet benoemd of gemitigeerd.
- De situering van functies rondom de woonstraten leidt tot onoverzichtelijke situaties.

Sociale veiligheid is een wettelijke factor bij de beoordeling van evenwichtige toedeling; deze wordt hier onvoldoende geborgd.

3.5 Openbare ruimte – geen garanties voor kwaliteit, beheer en toegankelijkheid

- Er ontbreekt een uitgewerkt en bindend ontwerp voor openbare ruimte.
- De impact op groen, verblijfskwaliteit en toegankelijkheid wordt niet gekwantificeerd.
- Er worden geen concrete beheerafspraken of kwaliteitscriteria vastgelegd.

Hierdoor kan niet worden vastgesteld of de openbare ruimte duurzaam en evenwichtig wordt ingericht.

4. Geen deugdelijke planmotivering – evenwichtige toedeling niet aangetoond

De wettelijke eis van een **evenwichtige toedeling van functies aan locaties** (art. 4.2 Omgevingswet) vereist een transparante, gemotiveerde en integrale afweging. Deze ontbreekt:

1. De afweging vertrekt vooral vanuit de belangen van de ontwikkelaar.

2. De belasting van de bestaande woonomgeving is onvoldoende meegewogen.
3. Alternatieve scenario's zijn niet onderzocht of gepubliceerd.
4. Relevante tegenargumenten van bewoners zijn niet verwerkt in de onderbouwing.
5. Er heeft geen volwaardige participatie plaatsgevonden: bewoners waren niet gelijkwaardige gesprekspartners.
6. De conclusie "aanvaardbaar" is niet herleidbaar tot objectieve criteria of toetsbare analyses.

Daardoor is sprake van een **tekortschietende planmotivering** en geen aantoonbare evenwichtige toedeling.

5. Conclusie en verzoek

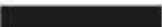
Gezien het voorgaande concludeer ik dat de beoogde ontwikkeling:

- **niet in balans** is met de bestaande woonomgeving;
- **onevenredige nadelige effecten** veroorzaakt;
- **onvoldoende planologisch onderbouwd** is;
- niet voldoet aan de wettelijke eis van een **evenwichtige toedeling van functies aan locaties**.

Ik verzoek het college en de gemeenteraad dan ook:

1. Hoofdstuk 8 te herzien en te voorzien van een volledige, toetsbare en transparante motivering.
2. De aspecten hoogbouw, verkeersdruk, parkeerdruk, sociale veiligheid en openbare ruimte afzonderlijk te beoordelen op proportionaliteit en ruimtelijke aanvaardbaarheid.
3. Alternatieve scenario's te onderzoeken waarin de belasting voor de woonomgeving significant lager is.
4. Pas tot vaststelling over te gaan wanneer objectief is aangetoond dat er daadwerkelijk sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties, zoals voorgeschreven door de Omgevingswet.

Hoogachtend,



Molenweide 35
1902 CH Castricum

Zienswijze 4

684 Ccum 19 december 2025: Chat Zienswijze Geesterduin [REDACTED] #8: Beoordeling RHO Adviesrapport.

Geachte raadsleden,

Hierbij dien ik een aanvullende zienswijze in op het ontwerp-omgevingsplan TAM-IMRO Geesterduin 2.0, specifiek gericht op het door RHO Adviseurs opgestelde adviesrapport dat als inhoudelijke onderbouwing aan dit ontwerp ten grondslag ligt.

Ik heb eerder zeven zienswijzen ingediend over dit ontwerp. In deze aanvullende zienswijze geef ik alsnog een expliciet oordeel over het RHO-adviesrapport zelf, aangezien dit rapport een dragende rol vervult in de planvorming.

1. Belanghebbendheid

Mijn woning ligt direct aan de noordzijde van het winkelcentrum Geesterduin, ter hoogte van de entree bij Ter Stal. Recht tegenover mijn woning is bouwblok C voorzien, terwijl in mijn achtertuin de op- en afrit van het geplande parkeerdek is geprojecteerd. De voorgestelde ontwikkeling heeft daarmee directe en ingrijpende gevolgen voor mijn woon- en leefomgeving. Ik ben daarom rechtstreeks belanghebbende.

2. Algemeen oordeel over het RHO-adviesrapport

Het door RHO Adviseurs uitgevoerde onderzoek biedt in de huidige vorm **geen voldoende robuuste en toetsbare onderbouwing** voor vaststelling van het ontwerp-omgevingsplan. Het rapport is primair gericht op het onderbouwen van een vooraf gekozen voorkeursvariant en bevat onvoldoende ruimte voor een open en integrale afweging van alternatieven.

Hoewel formeel wordt aangesloten bij geldende normen, ontbreekt een inhoudelijke onderbouwing die past bij de bedoeling van de Omgevingswet, waarin niet alleen juridische aanvaardbaarheid maar ook feitelijke leefbaarheid en proportionaliteit centraal staan.

3. Verkeer en bereikbaarheid

Het verkeersonderzoek is te beperkt van opzet en voornamelijk projectgericht. Effecten op wijkniveau, toekomstige verkeersontwikkelingen (richting 2030–2035), verkeersveiligheid en bereikbaarheid voor hulpdiensten zijn onvoldoende integraal onderzocht. Alternatieve ontsluitingsvarianten zijn niet transparant uitgewerkt of gemotiveerd afgewezen.

Het ontbreken van een onafhankelijke, openbaar toegankelijke second opinion beperkt de bestuurlijke toetsbaarheid en vergroot de juridische kwetsbaarheid van het plan.

4. Gevolgen voor de leefomgeving

De beoordeling van de gevolgen voor de leefomgeving blijft grotendeels beperkt tot het voldoen aan wettelijke grenswaarden. Een integrale analyse van leef kwaliteit, gezondheid en cumulatieve

effecten ontbreekt. De samenhangende effecten van bouwmassa, parkeerdek, verkeer, bevoorrading, geluid en luchtkwaliteit worden niet inzichtelijk gemaakt.

Daarmee wordt onvoldoende invulling gegeven aan het uitgangspunt van de Omgevingswet om de feitelijke effecten op de leefomgeving expliciet te betrekken bij de besluitvorming.

5. Evenwichtige toedeling van functies aan locaties

De motivering dat de voorgestelde ontwikkeling leidt tot een evenwichtige toedeling van functies aan locaties is onvoldoende concreet en locatie-specifiek. Niet overtuigend wordt onderbouwd waarom juist deze bouwhoogte, verkeersontsluiting en parkeeroplossing proportioneel en aanvaardbaar zijn in relatie tot de bestaande woonomgeving.

Hierdoor staat de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het plan onvoldoende vast.

6. Participatie

Hoewel participatie procedureel is beschreven, is niet inzichtelijk gemaakt hoe de opgehaalde inbreng daadwerkelijk heeft doorgewerkt in de planvorming. De relatie tussen participatie-inbreng en de uiteindelijke ontwerpkeuzes ontbreekt, waardoor participatie onvoldoende inhoudelijk is verankerd.

7. Leesbaarheid en Toegankelijkheid

Het rapport is lijvig, af en toe moeilijke leesbaar en vaak ontoegankelijk voor een leek als burger. Ook ontbreken er in bepaalde hoofdstukken samenvattingen, en is er ook geen stoplichtenstatieken opgenomen. Het is klassiek "oude Wro-plandenken", terwijl het project wordt gepresenteerd als Omgevingswet-proof

8. Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het adviesrapport van RHO Adviseurs in de huidige vorm **onvoldoende basis biedt voor een zorgvuldig, toekomstbestendig en juridisch houdbaar besluit** over het ontwerp-omgevingsplan TAM-IMRO Geesterduin 2.0.

Ik verzoek u deze zienswijze te betrekken bij de verdere besluitvorming en het plan niet vast te stellen voordat aanvullende onderzoeken, een transparante alternatievenafweging en een integrale beoordeling van de effecten op leefomgeving en woonkwaliteit hebben plaatsgevonden.

Hoogachtend,



Molenweide 35
1902 CH Castricum

Zienswijze 5

#677 Castricum 18 december 2025: Zienswijze Geesterduin [REDACTED] #7: Gevolgen voor de Leefomgeving: Bodem & Asbest & Stikstofafweging.

Zienswijze Geesterduin [REDACTED] Onderwerpen: Bodem & Asbest (par. 5.11) en Stikstofafweging (par. 5.12)

Castricum, 19 december 2025

Geacht Gemeenteraad van Castricum,

Eerder heb ik een zienswijze ingediend op het ontwerp-omgevingsplan TAM-IMRO Geesterduin 2.0, gericht op hoofdstuk 5 – *Gevolgen voor de Leefomgeving*. In die zienswijze ben ik niet ingegaan op de onderdelen **Bodem & Asbest** en de **Stikstofafweging**. Met deze aanvullende zienswijze doe ik dat alsnog.

1. Belanghebbendheid

Mijn woning is gelegen aan de noordzijde van het winkelcentrum Geesterduin, ter hoogte van de ingang bij Ter Stal. Direct tegenover mijn woning is bouwblok C geprojecteerd. Daarnaast is in mijn achtertuin de op- en afrit van het nieuwe parkeerdek voorzien (in de wijk reeds bekend als het zogenoemde “knooppunt Hoevelaken”). Hierdoor wordt mijn woon- en leefomgeving direct en ingrijpend geraakt. Ik ben daarom **rechtstreeks belanghebbende**.

2. Bodem & Asbest (paragraaf 5.11)

Positieve constatering

In het ontwerp-omgevingsplan wordt vermeld dat een verkennend bodemonderzoek is uitgevoerd. Dit is op zichzelf positief.

Negatieve en zorgwekkende aspecten

Uit het onderzoek blijkt echter dat **asbest is aangetroffen**, waarna wordt geconcludeerd dat **nader onderzoek noodzakelijk is**. Ook blijkt dat:

- Onderzoek **onder bestaande bebouwing** nog niet heeft plaatsgevonden;
- Juist daar een reëel risico op asbestverontreiniging bestaat.

Onvoldoende onderbouwing en strijd met het uitvoerbaarheidsvereiste

Ondanks deze onzekerheden wordt in het ontwerp-omgevingsplan gesteld dat het plan **uitvoerbaar** is. Deze conclusie is **prematuur, ondeugdelijk gemotiveerd en in strijd met de artikelen 3:2 en 3:46 van de Algemene wet bestuursrecht (zorgvuldige voorbereiding en draagkrachtige motivering)**. Zolang niet met zekerheid vaststaat dat de bodem, inclusief de zones onder bestaande bebouwing, veilig en geschikt is voor de voorgenomen

ontwikkeling, kan **niet** worden voldaan aan het vereiste van uitvoerbaarheid. Het plan is daarmee **juridisch niet vaststelbaar**.

Het ontbreken van volledig en definitief bodem- en asbestonderzoek betekent dat:

- Gezondheidsrisico's voor omwonenden en toekomstige gebruikers niet zijn uitgesloten;
- Saneringskosten en -verplichtingen onzeker zijn;
- Het plan juridisch kwetsbaar is wegens onvoldoende onderbouwing.

Het ontwerp-omgevingsplan lijdt hiermee aan een fundamenteel gebrek. Ik verzoek u daarom uitdrukkelijk om:

1. Eerst volledig en aanvullend bodem- en asbestonderzoek uit te voeren, inclusief onderzoek onder bestaande bebouwing;
2. De resultaten daarvan expliciet te betrekken in de planvorming;
3. Pas daarna conclusies te trekken over de uitvoerbaarheid van het plan.

3. Stikstofafweging (paragraaf 5.12)

Onvolledige beoordeling

De stikstofafweging in het ontwerp-omgevingsplan ziet uitsluitend op de **gebruiksfas**e en niet op de **bouwfas**e. Dit is onvolledig, aangezien juist tijdens de bouwfas e aanzienlijke stikstofemissies kunnen optreden.

Externe saldering als noodzakelijk instrument

Het plan maakt duidelijk dat **interne en externe saldering noodzakelijk** is. Daarmee wordt impliciet erkend dat:

- **Significant negatieve effecten op Natura 2000-gebieden niet zijn uitgesloten;**
- Het plan zonder saldering niet kan voldoen aan de wettelijke eisen.

Belangrijk hierbij is dat saldering een **juridisch instrument** is en geen ecologische maatregel. Saldering draagt niet bij aan herstel of behoud van natuurwaarden, maar beoogt uitsluitend juridische uitvoerbaarheid te creëren.

Strijd met artikel 2.8 Wet natuurbescherming en ontbreken passende beoordeling

Op grond van artikel 2.8 van de Wet natuurbescherming betekent het voorgaande dat **een passende beoordeling verplicht is**. Het ontbreken daarvan maakt het ontwerp-omgevingsplan **in strijd met artikel 2.8 Wet natuurbescherming**. In het ontwerp-omgevingsplan ontbreekt echter:

1. Een expliciete en toetsbare **passende beoordeling**;

2. Informatie over de **salderingslocatie**;
3. Zekerheid dat deze saldering **juridisch is geborgd**;
4. Inzicht in de vraag of de benodigde **depositierechten al zijn vastgelegd**.

Daarnaast blijft onduidelijk wat de consequenties zijn als de externe saldering niet tijdig of niet volledig kan worden gerealiseerd. In dat geval is het plan evident **niet uitvoerbaar**.

De noodzakelijke afhankelijkheid van saldering brengt bovendien aanzienlijke onzekerheden met zich mee. Dit staat op gespannen voet met de vereiste mate van zekerheid over uitvoerbaarheid, zoals ook volgt uit recente jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (onder meer ABRvS 2023/1318).

Conclusie stikstof

Gelet op het bovenstaande acht ik de stikstofparagraaf onvoldoende onderbouwd en juridisch kwetsbaar. Dit onderdeel maakt het ontwerp-omgevingsplan **juridisch niet vaststelbaar en leidt bij vaststelling met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid tot vernietiging door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State**.

4. Conclusie en formeel verzoek

Ik verzoek u om:

- Het ontwerp-omgevingsplan op de onderdelen Bodem & Asbest en Stikstof **aan te passen of aan te vullen**;
- Eerst volledige zekerheid te verkrijgen over bodemveiligheid en stikstofeffecten;
- Het ontwerp-omgevingsplan TAM-IMRO Geesterduin 2.0 **in de huidige vorm niet vast te stellen**.

Hoogachtend,



Molenweide 35
1902 CH Castricum

Zienswijze 6

#675. Cum 18 december 2025 Zienswijze Geesterduin 2.0 [REDACTED] #6: Samenvatting conclusies en actiepunten van vijf zienswijzen.

Zienswijze 6 Geesterduin 2.0- [REDACTED] #6- Samenvatting van de conclusies en actiepunten van vijf zienswijzen

Betreft: Zienswijze – Ontwerpbesluit Geesterduinproject 2.0

Datum: 18 december 2025 ref DS#675

Indiener: [REDACTED], Molenweide 35, 1902 CH Castricum

Geachte Raadsleden Gemeente van Castricum

Inleiding

Ik heb vijf zienswijzen ingediend over het concept Omgevingsplan van het Geesterduinproject 2.0. Gemakshalve vat ik in deze zesde zienswijze de conclusies nog eens samen evenals de verzoeken om acties.

Ik woon aan de Molenweide 35, direct tegenover het geplande bouwblok C, en ben daarmee een direct belanghebbende. In mijn achtertuin is de op- en afrit van het parkeerdek geprojecteerd, waardoor ik feitelijk midden in de meest ingrijpende gevolgen van dit project kom te zitten.

Conclusie Zienswijze #1 [REDACTED] – Verkeer & Verkeersafwikkeling

Het verkeersonderzoek bij het Geesterduinproject 2.0 is **onvoldoende breed, onvoldoende transparant en onvoldoende toekomstgericht**. De onderbouwing van de gekozen verkeersoplossing is daarmee niet robuust. De leefbaarheid en veiligheid in mijn directe woonomgeving komen ernstig onder druk te staan.

Ik verzoek u daarom de verkeersoplossing **niet vast te stellen in de huidige vorm** en eerst de gevraagde onderzoeken, alternatieven en toetsingen te verrichten.

Conclusie Zienswijze #2 [REDACTED] – Kostenverhaal en financiële uitvoerbaarheid Geesterduinproject 2.0

Op basis van bovenstaande bezwaren concludeer ik dat:

- de financiële uitvoerbaarheid **niet is aangetoond**;
- de onderbouwing van het gekozen systeem van kostenverhaal **onvoldoende** is;

- belangrijke wettelijke eisen ten aanzien van proportionaliteit, transparantie, risico's en inspraak **niet zijn vervuld**;
- het project in de huidige vorm **juridisch kwetsbaar** is.

Daarom verzoek ik het college en de raad:

4. Het ontwerpbesluit te herzien en Hoofdstuk 7 volledig te actualiseren en te onderbouwen.
5. De noodzakelijke financiële, juridische en planologische documenten alsnog ter inzage te leggen.
6. Pas tot vaststelling over te gaan wanneer een transparante, toetsbare en juridisch houdbare onderbouwing beschikbaar is.

Conclusie Zienswijze #3 Evenwichtige toedeling van functies aan locaties Geesterduinproject 2.0

Gezien het voorgaande concludeer ik dat de beoogde ontwikkeling:

- **niet in balans** is met de bestaande woonomgeving;
- **onevenredige nadelige effecten** veroorzaakt;
- **onvoldoende planologisch onderbouwd** is;
- niet voldoet aan de wettelijke eis van een **evenwichtige toedeling van functies aan locaties**.

Ik verzoek het college en de gemeenteraad dan ook:

5. Hoofdstuk 8 te herzien en te voorzien van een volledige, toetsbare en transparante motivering.
6. De aspecten hoogbouw, verkeersdruk, parkeerdruk, sociale veiligheid en openbare ruimte afzonderlijk te beoordelen op proportionaliteit en ruimtelijke aanvaardbaarheid.
7. Alternatieve scenario's te onderzoeken waarin de belasting voor de woonomgeving significant lager is.
8. Pas tot vaststelling over te gaan wanneer objectief is aangetoond dat er daadwerkelijk sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties, zoals voorgeschreven door de Omgevingswet.

Conclusie Zienswijze #4 Gevolgen voor de Leefomgeving – Geesterduinproject 2.0

Op basis van bovenstaande concludeer ik dat hoofdstuk 5 *Gevolgen voor de Leefomgeving* een **onvoldoende feitelijke en onvoldoende evenwichtige**

onderbouwing vormt voor een ontwikkeling van deze omvang. Ik verzoek de gemeente daarom de genoemde punten te herstellen alvorens het plan vast te stellen.

Conclusie Zienswijze #5 [REDACTED] – Participatie Geesterduinproject 2.0

Op basis van bovenstaande stel ik vast dat het participatieproces:

- niet voldeed aan de eigen doelstellingen van de gemeente,
- niet voldoet aan de participatieprincipes van de Omgevingswet,
- en voor direct aanwonenden onvoldoende transparant, onvoldoende open en onvoldoende invloedrijk is geweest.

Ik verzoek u daarom:

1. een **aanvullend, transparant participatieverslag** op te stellen;
2. de **effecten van participatie-input expliciet te koppelen** aan de genomen besluiten;
3. aanvullende participatiemomenten te organiseren waarin wél sprake is van co-creatie met direct omwonenden;
4. de punten verkeer, geluid, veiligheid en situering van de op- en afrit parkeerdek **inhoudelijk te heroverwegen**.

B. Verzoeken om acties voortvloeiende uit zienswijzen Stuurman

Zienswijze #1 [REDACTED] Verkeer & Verkeersafwikkeling

Ik verzoek het college en de raad om:

1. Een second opinion uit te laten voeren

Gelet op de impact op de gehele wijk is een onafhankelijke toets absoluut noodzakelijk.

2. Het Goudappel-rapport openbaar te maken

Zodat bewoners en belangenorganisaties dit kunnen controleren.

3. Alternatieven zichtbaar te maken

Met motivering waarom zij zijn afgewezen, conform transparantieplicht.

4. Een rotonde-variant te onderzoeken

Zoals voorgesteld door de Fietzersbond.

5. Nieuwe prognoses voor 2030–2035 op te stellen

In lijn met de Omgevingswet en toekomstige verkeersdruk.

6. Een integrale veiligheids- en hulpdienstentoets uit te voeren

In lijn met art. 4.62 Bkl.

Zienswijze #2 [REDACTED] – Kostenverhaal en financiële uitvoerbaarheid Geesterduinproject 2.0.

Verzoek om:

1. Het ontwerpbesluit te herzien en Hoofdstuk 7 volledig te actualiseren en te onderbouwen.
2. De noodzakelijke financiële, juridische en planologische documenten alsnog ter inzage te leggen.
3. Pas tot vaststelling over te gaan wanneer een transparante, toetsbare en juridisch houdbare onderbouwing beschikbaar is.

Zienswijze [REDACTED] #3 – Evenwichtige toedeling van functies aan locaties (Hoofdstuk 8)

Verzoek om

1. Hoofdstuk 8 te herzien en te voorzien van een volledige, toetsbare en transparante motivering.
2. De aspecten hoogbouw, verkeersdruk, parkeerdruk, sociale veiligheid en openbare ruimte afzonderlijk te beoordelen op proportionaliteit en ruimtelijke aanvaardbaarheid.
3. Alternatieve scenario's te onderzoeken waarin de belasting voor de woonomgeving significant lager is.
4. Pas tot vaststelling over te gaan wanneer objectief is aangetoond dat er daadwerkelijk sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties, zoals voorgeschreven door de Omgevingswet.

Zienswijze [REDACTED] – Gevolgen voor de Leefomgeving:

Verzoek om:

1. Onderzoek naar de leefomgeving uit te breiden

Uitvoering van een **volwaardige leefomgevingstoets**, volgens art. 8.0a Bkl, inclusief feitelijke draagkrachtanalyse van de wijk.

2. De verkeers- en parkeerstudie te herzien

Met realistische scenario's, piekmomenten, sluiproutes en het effect van de op- en afrit direct bij woningen.

3. Een uitgebreide MER-beoordeling of onderbouwing uit te voeren

Met inbegrip van cumulatieve effecten.

4. Participatie-inbreng transparant te verwerken

Weergave van alle opmerkingen en de wijze waarop deze zijn meegewogen.

5. Gezondheidseffectrapport (GER) of GGD-toets

Vanwege de impact op kinderen, ouderen en kwetsbare groepen.

6. Borging van geluidluwe gevels & nachtelijke geluidsnormen

En niet slechts een verwijzing naar grenswaarden.

7. Cumulatieve leefbaarheidstoets parkeerdek + bevoorrading

Specifiek gericht op bewoners aan de noordzijde.

8. Toetsing aan WHO-richtlijnen (geluid en lucht)

Deze zijn strenger dan nationale normen maar geven inzicht in leef-kwaliteit.

9. Vastleggen van bindende duurzaamheidsnormen

Geen vrijblijvende intenties, maar harde eisen in het omgevingsplan

Zienswijze [REDACTED] #5– Participatie

Verzoek om

1. een **aanvullend, transparant participatieverslag** op te stellen;
2. de **effecten van participatie-input expliciet te koppelen** aan de genomen besluiten;
3. aanvullende participatiemomenten te organiseren waarin wél sprake is van co-creatie met direct omwonenden;
4. de punten verkeer, geluid, veiligheid en situering van de op- en afrit parkeerdek **inhoudelijk te heroverwegen**.

Hoogachtend,

[REDACTED]

Molenweide 35
1902 CH Castricum

4.13 Bijlage 13: geanonimiseerde zienswijze reclamant 13, Z25 254334

Gemeenteraad Castricum

Postbus 1301

1900 BH Castricum

GEMEENTE CASTRICUM
INGEKOMEN

19 DEC 2025

19 december 2025

Betreft: Zienswijze Geesterduin 2.0 Castricum.

Geachte raad,

Middels deze brief wil ik u mijn zienswijzen delen met betrekking tot "Geesterduin 2.0".

Mobiliteitstoets

De mobiliteitstoets van Rho bevat een aantal tekortkomingen die de betrouwbaarheid van de conclusies beperken en die maken dat op dit moment niet met voldoende zekerheid kan worden vastgesteld dat de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid na realisatie aanvaardbaar zijn.

Samenvattend zijn de belangrijkste punten van aandacht:

Het verkeersmodel is niet gevalideerd met fysieke intensiteitstellingen of parkeeronderzoeken, terwijl dit bij een ontwikkeling van deze omvang gebruikelijk en noodzakelijk is om lokale effecten betrouwbaar in beeld te brengen.

Twee essentiële netwerkaanpassingen: het vervallen van linksaf op het kruispunt Geesterduinweg – Soomerwegh en het eenrichtingsregime op de Geesterduinweg, zijn niet doorgevoerd in het model, waardoor intensiteiten en routekeuzes niet overeenstemmen met de toekomstige situatie.

Bewoners en winkelbezoekers worden niet apart gemodelleerd, terwijl zij een duidelijk verschillend herkomst- en bestemmingsprofiel hebben. Dit leidt tot een verkeerde inschatting van de belasting op de directe omgeving.

De kruispuntberekeningen houden geen rekening met de toekomstige inrichting en laten fietsverkeer buiten beschouwing, waardoor een te gunstig beeld ontstaat van doorstroming en capaciteit.

Diverse relevante conflictpunten zijn niet geanalyseerd, terwijl juist daar doorstromings- en veiligheidsrisico's te verwachten zijn.

De verkeersveiligheidsanalyse beperkt zich tot wegvakken en laat kruispunten volledig buiten beschouwing. Daarnaast ontbreekt een toetsing aan CROW-richtlijnen voor gemengd verkeer op de Geesterduinweg, een reactie op het expliciete aandachtspunt voor fietsers bij de Dag Hammarskjöldlaan uit de Ruimtelijke Ontwikkelvisie 2.0, en een beoordeling van het risico op sluipverkeer over het oostelijke parkeerterrein.

Bovenstaande is een samenvatting van de kritiek. Voor de volledigheid verwijs ik naar "Contra-expertise mobiliteitstoets herontwikkeling winkelcentrum Geesterduin Castricum" opgesteld door BVA Verkeersadviezen (hierna Contraexpertise mobiliteitstoets) welke in zijn geheel onderdeel is van deze zienswijze.

meeropbrengsten van deze woningen kan een significant deel van de parkeerplaatsen ondergronds ontwikkeld worden. Ook voor een herziene ontsluiting van het gebied is dan financiële ruimte. Wellicht verbaasd u zich over de stelling dat meer woningen mogelijk zijn. Dit valt of staat natuurlijk met een werkelijk alternatief van de verkeersroutes. Als Geesterduin 2.0 gerealiseerd is volgens het huidige plan, dan is het nagenoeg onmogelijk om de oostelijke parkeerplaats nog te herontwikkelen. Aan woningbouwlocaties is & blijft een groot tekort; dit is dus een gemiste kans.

Graag wil ik gehoord worden om nadere toelichting te geven.

Met vriendelijke groeten,

[Redacted signature]



Molenweide 46

1902 CH Castricum

[Redacted contact information]

Bijlage: Contra-expertise mobiliteitstoets herontwikkeling winkelcentrum Geesterduin Castricum. Auteur: BVA verkeersadviezen, Zwolle.

De contra-expertise mobiliteitstoets toont aan dat aanvulling en aanpassing van de mobiliteitstoets Rho noodzakelijk zijn om een volledig, transparant en verifieerbaar beeld te krijgen van de verkeerskundige gevolgen.

1. validatie van het verkeersmodel met recente tellingen en parkeeronderzoek;
2. correcte verwerking van de netwerkaanpassingen en aparte modellering van bewoners- en winkelverkeer;
3. aanvullende kruispuntberekeningen inclusief fietsverkeer en analyse van de drie niet-beoordeelde conflictpunten;
4. een volledige verkeersveiligheidsanalyse, inclusief toetsing aan CROW-richtlijnen, beoordeling van kruispunten en maatregelen voor de genoemde risico's.

Met deze aanvullingen ontstaat een meer robuuste en transparante mobiliteitstoets, op basis waarvan de gemeente een weloverwogen besluit kan nemen over de verkeerskundige aanvaardbaarheid van het omgevingsplan. Indien een herziene mobiliteitstoets alsnog knelpunten aan het licht brengt, kan het noodzakelijk zijn om het ontwerp van de wegen, kruispunten en parkeervoorzieningen in en rondom het plangebied aan te passen, teneinde de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid voldoende te waarborgen.

Verkeer

Als aanvulling op de kritiek in de mobiliteitstoets wil ik de ontsluiting van de parkeerplaatsen direct ten oosten van de Albert Heijn op de Geesterduinweg belichten. Het ontsluiten van een parkeerplaats in de bocht van een weg is niet verboden, tenzij het verkeer wordt gehinderd en/of gevaarlijke situaties kunnen ontstaan

In- EN uitgaand verkeer moet kruisen met vrachtverkeer van Albert Heijn. Uitgaand verkeer heeft onvoldoende overzicht op verkeer (auto's, vrachtauto's, fietsers én voetgangers) op de Geesterduinweg van zowel links als rechts. Door de constructie is een 'uilen-nek' nodig om veilig een bijzondere verrichting te kunnen uitvoeren.

Ook passerend verkeer, in beide richtingen, heeft halverwege een bocht geen oog voor verkeer dat een bijzondere verrichting uitvoert. Op een dergelijke plaats hoeft dat ook niet te verwachten. Het ontsluiten van een parkeerplaats, nota bene in de binnenbocht is vragen om (dodelijke) ongelukken.

Uitgaand parkeerverkeer wordt in bijlage rb3 ook intekent alsof deze rechtsaf zouden slaan naar het gedeelte éénrichting verkeer. Niemand neemt vrijwillig een route die 800meter langer is en ook nog eens méér kruisingen kruist. Hiermee geeft deze bijlage zelf al aan, dat dit een onlogische constructie is. Dit ontwerp is inherent verkeersonveilig en voldoet aan geen enkele richtlijn.

Gemiste kans

Bij het ontwerp van Geesterduin 2.0 is gekozen voor de snelle & korte klap, hoewel dat in de praktijk nog jaren aan planvorming en procedures vergt. Geesterduin 2.0 is in de basis niet meer dan een op-top-aktie XL. Échte ontwikkeling van het plangebied en de omgeving wordt niet gerealiseerd.

De grote oostelijke parkeerterrein blijft slechts benut voor niets anders dan parkeerplaats en sluipverkeer. Dit gebied had ook ontwikkeld kunnen worden voor woningbouw. Met de



BVA
verkeersadviezen
vormgevers van mobiliteit

Aan [redacted]

Van [redacted]

Datum 15 december 2025

Projectnr 25127

Betreft Contra-expertise mobiliteitstoets herontwikkeling winkelcentrum Geesterduin Castricum

1. Aanleiding

Hoorne Vastgoedontwikkeling B.V. is voornemens winkelcentrum Geesterduin te Castricum te herontwikkelen. Het plan voorziet in:

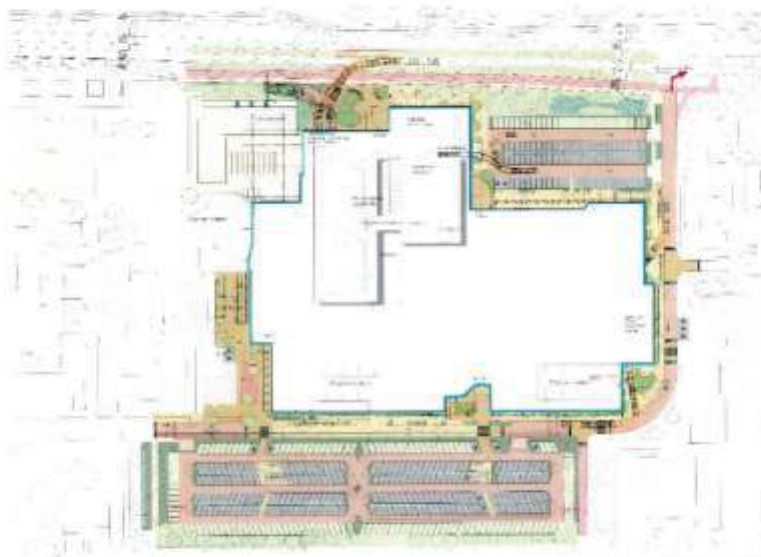
- een uitbreiding van het winkeloppervlak van 11.526 m² bvo naar 12.220 m² bvo;
- de realisatie van 215 appartementen;
- een uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen van 482 naar 635;
- verplaatsing van de in- en uitrit van het parkeerdek, en de uitrit van het nabijgelegen parkeerterrein van de Soomerwegh naar de Geesterduinweg, waardoor de ontsluiting van alle parkeervoorzieningen via de Geesterduinweg plaatsvindt;
- aanpassing kruispunt Soomerwegh – Geesterduinweg;
- invoering van een eenrichtingsregime in zuidelijke richting op de Geesterduinweg over circa 100 meter tussen de Dag Hammarskjöldlaan en Nansenlaan

Deze ingrepen leiden tot een toename van het aantal verkeersbewegingen alsmede tot gewijzigde verkeersstromen van, naar en rondom het plangebied. Ter onderbouwing van de aanvaardbaarheid van deze verkeerskundige gevolgen heeft Rho Adviseurs, in opdracht van de initiatiefnemer, een mobiliteitstoets opgesteld (hierna: "de mobiliteitstoets Rho"). Deze toets is als bijlage gevoegd bij het omgevingsplan en maakt integraal deel uit van het ter inzage gelegde dossier.

De heer [redacted] wonende aan de Molenweide te Castricum en direct belanghebbende bij het plangebied, heeft BVA Verkeersadviezen verzocht een onafhankelijke contra-expertise uit te voeren van voornoemde mobiliteitstoets Rho. Aanleiding hiervoor vormen twijfels over de volledigheid en juistheid van de door Rho Adviseurs gehanteerde aannames, berekeningen en conclusies.

Met deze contra-expertise beoogt BVA Verkeersadviezen een objectieve, onafhankelijke en verifieerbare beoordeling te geven van de mobiliteitstoets Rho. Daarbij wordt systematisch getoetst of de toets voldoet aan de geldende richtlijnen en of de daarin getrokken conclusies voldoende zijn onderbouwd en in overeenstemming zijn met de feitelijke situatie en verwachte verkeersgeneratie.

BVA Verkeersadviezen | Hanzeplein 11-27, 8017 JD Zwolle | Postbus 40089, 8004 DB Zwolle



Figuur 1: Inrichtingsplan

2. Opzet mobiliteitstoets Rho

De mobiliteitstoets Rho kent een heldere en logische opbouw. De gevolgde stappen (beschrijving van de ontwikkeling, vaststelling van de verkeersgeneratie, beoordeling van de verkeersafwikkeling en behandeling van de verkeersveiligheid) sluiten aan bij de gangbare methodiek voor een mobiliteitstoets bij een ontwikkeling van deze omvang.

Dit neemt niet weg dat bij elke stap kanttekeningen zijn te plaatsen bij de volledigheid, de onderbouwing en de juistheid van in de mobiliteitstoets Rho gehanteerde uitgangspunten, aannames, berekeningen en conclusies.

In de navolgende hoofdstukken wordt hier systematisch op ingegaan. Eerst wordt het gebruik van het verkeersmodel beoordeeld (hoofdstuk 3), vervolgens de beoordeling van de verkeersafwikkeling (hoofdstuk 4) en tot slot de behandeling van de verkeersveiligheid (hoofdstuk 5).

3. Uitgangspunten mobiliteitstoets

Een mobiliteitstoets dient te zijn gebaseerd op betrouwbare en verifieerbare uitgangspunten. Daartoe behoren in ieder geval:

- een duidelijke beschrijving van de huidige en toekomstige omvang en functie van de ontwikkellocatie;
- een gefundeerde inschatting van de huidige en toekomstige parkeervraag en verkeersgeneratie;
- een actueel verkeersbeeld (functie, inrichting en gebruik) van de directe omgeving.



De huidige en toekomstige omvang en invulling van ontwikkellocatie zijn in de mobiliteitstoets Rho op inzichtelijke wijze weergegeven. Deze gegevens vormen een goed vertrekpunt voor de verdere analyse.

Voor het bepalen van de huidige en toekomstige parkeervraag en verkeersgeneratie zijn in de praktijk drie gangbare methoden beschikbaar, al dan niet in combinatie:

1. Parkeeronderzoek (parkeerdruk- en parkeerdurmetingen)

Dit is de meest nauwkeurige methode om de huidige parkeervraag en verkeersgeneratie van een locatie vast te stellen, inclusief onderscheid naar doelgroep, dag en tijdstip. Door het aantal parkeerders (en bijbehorende verkeersbewegingen) te relateren aan het huidige brutovloeroppervlak en vervolgens te extrapoleren naar het toekomstige vloeroppervlak ontstaat een robuuste prognose van de toekomstige verkeersgeneratie en parkeervraag. Een beperking is dat een parkeeronderzoek geen uitspraak kan doen over de verkeersgeneratie en parkeervraag van functies die nog niet aanwezig zijn (in dit geval woningen).

2. Kencijfers (o.a. CROW-publicatie 744 en/of de lokale parkeernormennota van de gemeente Castricum)

Kencijfers vormen een betrouwbare en veelgebruikte methode voor het bepalen van zowel de verkeersgeneratie als de parkeervraag. Ze worden met name toegepast bij kleinschaliger ontwikkelingen of wanneer geen actueel parkeeronderzoek beschikbaar is. Hoewel kencijfers zijn gebaseerd op een brede empirische onderbouwing, zijn zij inherent minder locatiespecifiek dan de uitkomsten van een parkeeronderzoek. Daardoor is de nauwkeurigheid lager dan bij een goed uitgevoerd en locatiespecifiek parkeeronderzoek, maar wel aanmerkelijk hoger dan bij een verkeersmodel dat niet is gevalideerd en gekalibreerd aan de hand van fysieke metingen.

3. Verkeersmodel

Een verkeersmodel is primair geschikt voor analyses op een hoger schaalniveau (wijk, gemeente, regio) en voor hoofdwegen met grote verkeersvolumes. Voor lokale effecten van een specifieke ontwikkeling is een verkeersmodel op zichzelf het minst nauwkeurig. De betrouwbaarheid van een verkeersmodel dient altijd te worden geverifieerd door de modeluitkomsten te vergelijken met fysieke intensiteitstellingen en/of parkeeronderzoeken. Zonder deze validatie en kalibratie kunnen de uitkomsten niet als betrouwbaar worden aangemerkt.

In de mobiliteitstoets Rho is ervoor gekozen de verkeersgeneratie volledig te baseren op een verkeersmodel, zonder dat in de mobiliteitstoets inzicht wordt geboden in de validatie of kalibratie van dit model. Er is geen vergelijking gemaakt met recente tellingen of parkeeronderzoeken, noch is een passage uit de technische rapportage van het model opgenomen waaruit de betrouwbaarheid zou kunnen blijken. Er is in 2022 wel een parkeeronderzoek gedaan, maar hier is voor het opstellen van de mobiliteitstoets Rho niets mee gedaan.



Bij een ontwikkeling van deze omvang: een toename van circa 700 m² winkelbvo, 215 woningen, 153 extra parkeerplaatsen en een herinrichting van de ontsluiting, is een dergelijke aanpak niet wenselijk. De potentiële invloed op de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid in de directe omgeving (met name Geesterduinweg) is dermate groot dat een hogere mate van zekerheid en transparantie vereist is.

In hoofdstuk 4 (beoordeling verkeersafwikkeling) en hoofdstuk 5 (verkeersveiligheid) wordt nader ingegaan op de concrete gevolgen van deze keuze voor de betrouwbaarheid van de conclusies in de mobiliteitstoets Rho.

4. Beoordeling verkeersafwikkeling

Voor een zorgvuldige beoordeling van de verkeersafwikkeling zijn drie hoofdelementen van belang:

1. een correcte weergave van het huidige en met name het toekomstige wegennet;
2. een betrouwbaar beeld van de huidige intensiteiten, routekeuzes en verkeersgedrag (gemotoriseerd verkeer, fietsers en voetgangers);
3. een realistische inschatting van de extra verkeersbewegingen die de ontwikkeling genereert, inclusief de wijze waarop dit verkeer wordt verdeeld over de verschillende parkeervoorzieningen en herkomst-/bestemmingsrichtingen.

De mobiliteitstoets Rho geeft op al deze punten nog onvoldoende zekerheid. Hieronder wordt per onderdeel toegelicht waar de onderbouwing tekortschiet en waarom dit voor een ontwikkeling van deze omvang (215 woningen, circa 700 m² extra winkelvloeroppervlak, 153 extra parkeerplaatsen en een herinrichting van de ontsluiting) relevant is.

4.1. Verwerking van de toekomstige netwerkaanpassingen

Het inrichtingsplan dat als bijlage bij het ontwerp-omgevingsplan is gevoegd, bevat twee ingrijpende wijzigingen die niet zijn verwerkt in het verkeersmodel waarop de mobiliteitstoets Rho is gebaseerd:

1. Kruispunt Geesterduinweg – Soomerwegh

In de toekomstige situatie vervalt de mogelijkheid om vanuit de Geesterduinweg linksaf te slaan richting de Soomerwegh; alleen rechtsaf blijft mogelijk.

In de stroomdiagrammen van het verkeersmodel (mobiliteitstoets Rho) worden echter nog steeds linksaf-bewegingen geteld op deze relatie. Dit betekent dat het model is gevoed met een netwerktopologie die niet overeenkomt met het inrichtingsplan. Alle daaropvolgende intensiteiten, routekeuzes en kruispuntberekeningen zijn daardoor niet in overeenstemming met de situatie die daadwerkelijk wordt gerealiseerd.

2. Eenrichtingsregime Geesterduinweg (tussen Dag Hammarskjöldlaan en Nansenlaan, zuidwaarts)

Ook deze maatregel is niet doorgevoerd in het model. Het model laat nog tweerichtingsverkeer toe op dit wegvak. Dit leidt tot twee effecten:



- de intensiteit op de Geesterduinweg ter hoogte van het eenrichtingsregime zelf wordt overschat;
- de intensiteiten op alternatieve routes worden onderschat. Het eenrichtingsverkeer heeft een directe invloed op de routekeuze in en langs het plangebied. Zolang deze maatregel niet correct is gemodelleerd, geven de uitkomsten geen representatief beeld van de toekomstige verkeersstromen.

Beide punten zijn geen detailkwesties: zij bepalen in hoge mate hoe het verkeer zich na realisatie over het lokale wegennet zal verdelen.

4.2. Validatie van het verkeersmodel met fysieke metingen

De mobiliteitstoets Rho baseert alle intensiteiten en routekeuzes uitsluitend op een verkeersmodel. Er zijn geen recente intensiteitstellingen, parkeeronderzoeken of herkomst-bestemmingsobservaties uitgevoerd om de modeluitkomsten te toetsen aan de werkelijkheid.

Bij ontwikkelingen van vergelijkbare omvang is het gebruikelijk om op een aantal strategische punten tellingen en observaties uit te voeren, bijvoorbeeld:

- intensiteitsmetingen op beide uiteinden van de Geesterduinweg;
- intensiteitsmetingen op het middensegment van de Geesterduinweg (tussen de noordelijke en oostelijke parkeervoorzieningen);
- parkeeronderzoek op de bestaande parkeervoorzieningen of intensiteitsmetingen op de aansluitingen van de parkeervoorzieningen;
- camera observaties op kruispunten Geesterduinweg – Soomerwegh, Geesterduinweg – Molenweide, en Geesterduinweg – C.F. Smeetslaan om kruispuntstromen in beeld te brengen.

Met relatief beperkte inspanning kan daarmee worden vastgesteld in hoeverre het model de lokale situatie goed weergeeft. Nu dit ontbreekt, blijft onduidelijk of het model de intensiteiten op de Geesterduinweg en de directe omgeving overschat dan wel onderschat. Voor hoofdwegen als de Soomerwegh en C.F. Smeetslaan is de kans groter dat het model in de juiste orde van grootte zit, maar juist voor lokale wegen als de Geesterduinweg is validatie noodzakelijk.

4.3. Verdeling van verkeer over de parkeervoorzieningen en doelgroepen

De mobiliteitstoets Rho verdeelt het verkeer van en naar het plangebied naar rato van de parkeercapaciteit over de noordelijke en oostelijke parkeervoorzieningen. Deze methode is alleen bruikbaar als alle doelgroepen zich gelijkmatig verdelen over beide voorzieningen, maar in dit geval minder geschikt omdat:

- het parkeerdek (onderdeel van de noordelijke parkeervoorzieningen) volgens de Ruimtelijke Ontwikkelvisie 2.0 bestemd voor bewonersparkeren aangevuld met bezoekers;
- twee parkeerterreinen (onderdeel van de oostelijke parkeervoorzieningen) primair bestemd zijn voor bewoners;
- winkelbezoekers en personeel zich verdelen over de overige parkeerterreinen op de noordelijke en oostelijke parkeervoorzieningen.

Bewoners en winkelbezoekers vertonen een duidelijk verschillend verkeersgedrag:



- bewoners hebben doorgaans een bovenlokaal profiel: zij verlaten of bereiken de woning veelal via de hoofdstructuur van Castricum en hebben bestemmingen zoals werk, scholen of voorzieningen elders in of buiten Castricum.
- Winkelbezoekers en personeel hebben juist een sterk lokaal profiel: zij komen hoofdzakelijk uit de directe omgeving en maken daardoor vooral gebruik van het onderliggende wegennet.

Door de herkomsten/bestemmingen (verdeling over parkeervoorzieningen) van deze doelgroepen niet apart te modelleren, ontstaat een vertekend beeld van de belasting van de Geesterduinweg en de directe omgeving.

4.4. Intensiteiten Soomerwegh

Een opvallende ongerijmdheid doet zich voor op het wegvak dat zowel de zuidelijke tak vormt van de rotonde Soomerwegh – Molenweide – Oranjelaan als de noordelijke tak van het kruispunt Soomerwegh – Geesterduinweg. Tussen deze twee knooppunten liggen geen uitritten of andere kruispunten; het betreft exact hetzelfde wegvak.

Toch wijken de berekende intensiteiten in het maatgevende uur aanzienlijk af:

Situatie	Noordelijke tak kruispunt	Zuidelijke tak rotonde	Verschil
Totaalintensiteit (beide richtingen)	1.385 mvt/uur	1.243 mvt/uur	+142 mvt
Toe te rekenen aan de ontwikkeling	376 mvt/uur	78 mvt/uur	+298 mvt

Een verschil van deze orde van grootte is fysiek niet verklaarbaar op een aaneengesloten wegvak. Er wordt geen toelichting gegeven op deze discrepantie, noch of mogelijk verschillende maatgevende uren zijn gebruikt. Deze interne tegenstrijdigheid vermindert het vertrouwen in de consistentie van het onderliggende verkeersmodel.

4.5. Beoordeling van kruispunten

In de mobiliteitstoets Rho zijn twee kruispunten nader geanalyseerd. Hieronder volgt een beoordeling van de gebruikte methodiek en uitkomsten.

4.5.1. Kruispunt Geesterduinweg – Soomerwegh

De capaciteitsberekeningen voor dit kruispunt zijn uitgevoerd met Omni-X, een oudere maar nog steeds bruikbare softwaretool. De toekomstige inrichting, waarbij linksaf vanuit de Geesterduinweg niet langer mogelijk is en alleen rechtsaf resteert, is echter niet meegenomen in de analyse. Daarnaast is fietsverkeer volledig buiten beschouwing gelaten. Door deze twee omissies geven de berekende wachttijden en reservecapaciteit een te gunstig beeld van de werkelijke toekomstige situatie.

4.5.2. Rtonde Soomerwegh – Molenweide – Oranjelaan

Voor deze rotonde zijn de berekeningen uitgevoerd met de Meerstrooksrotondeverkenner, een actuele en geschikte softwaretool. Fietsverkeer op de rondom gelegen voorrangfietspaden is echter niet meegenomen. De berekende intensiteit-capaciteitsverhouding (I/C) bedraagt



0,78. Het toevoegen van voorrangsfietspaden leidt doorgaans tot een stijging van de I/C-verhouding. Het is daarom aannemelijk dat de werkelijke I/C-verhouding boven de grenswaarde van 0,80 uitkomt, hetgeen in het maatgevende uur kan leiden tot doorstromingsproblemen.

4.5.3. Niet-geanalyseerde knooppunten die wel aandacht verdienen

Voor drie locaties waar de ontwikkeling een duidelijke invloed heeft, ontbreekt een nadere analyse:

1. Aansluiting noordelijke parkeervoorzieningen op de Geesterduinweg

Deze aansluiting ligt op slechts circa 15 meter van het kruispunt Geesterduinweg – Soomerwegh. Door de verplaatsing van de in- en uitrit van het parkeerdek, en de uitrit van het nabijgelegen parkeerterrein, krijgt deze aansluiting te maken met een forse intensiteitstoename. In combinatie met het feit dat verkeer vanaf de Geesterduinweg alleen nog rechtsaf de Soomerwegh op kan, ontstaat een complexe situatie met een hoog risico op doorstromingsproblemen, korte rijvorming en conflicten tussen afslaand en rechtdoor gaand verkeer. Een specifieke analyse van deze korte keten van conflictpunten (aansluiting + kruispunt) zou inzicht geven in de vraag of aanvullende maatregelen nodig zijn.

2. Kruispunt Geesterduinweg – Molenweide

Volgens de mobiliteitstoets Rho krijgt dit kruispunt te maken met een duidelijke intensiteitstoename. Het ligt bovendien op slechts circa 30 meter van de hiervoor genoemde aansluiting. Door deze korte onderlinge afstand kunnen doorstromingsproblemen bij het ene conflictpunt direct doorwerken op het andere. Daarnaast biedt de Molenweide, die parallel loopt aan de Soomerwegh, een logische sluiproute zodra zich rijvorming voordoet richting de Soomerwegh. Een integrale beoordeling van dit kruispunt, bij voorkeur in samenhang met de eerdergenoemde aansluiting, zou duidelijk maken of de doorstroming en verkeersveiligheid gewaarborgd blijven of dat aanvullende maatregelen wenselijk zijn.

3. Oostelijke parkeervoorzieningen en interne verkeerscirculatie

Op de Geesterduinweg tussen de Dag Hammarskjöldlaan en de Nansenlaan (over een afstand van circa 100 meter) wordt eenrichtingsverkeer zuidwaarts ingevoerd. Het aangrenzende oostelijke parkeerterrein blijft echter over de volle lengte in twee richtingen berijdbaar en behoudt in- en uitritten aan beide uiteinden. Deze combinatie maakt het voor verkeer dat voorheen noordwaarts over de Geesterduinweg reed aantrekkelijk om het parkeerterrein als alternatieve doorgaande route te gebruiken.

Op een parkeerterrein waar voetgangers, zoekverkeer en langzaam verkeer domineren, leidt doorgaand verkeer tot een verslechtering van zowel de verkeersveiligheid als de gebruikskwaliteit. In de mobiliteitstoets Rho wordt dit risico niet onderkend en worden geen mitigerende maatregelen voorgesteld (zoals fysieke afsluiting van doorgaand verkeer, eenzijdige in-/uitrit of snelheidsremmende inrichting). Een analyse van de interne verkeersstromen en mogelijke beheersmaatregelen zou hier meer duidelijkheid bieden.



5. Beoordeling verkeersveiligheid

In de mobiliteitstoets blijft de verkeersveiligheidsanalyse slechts beperkt tot een korte beschouwing van de wegvakken Geesterduinweg, Soomerwegh en C.F. Smeetslaan en concludeert dat "geen verslechtering van de verkeersveiligheid" optreedt. Een systematische toetsing aan richtlijnen, een analyse van kruispunten en een beoordeling van een aantal specifieke risico's die rechtstreeks voortvloeien uit de ontwikkeling en de Ruimtelijke Ontwikkelvisie 2.0 ontbreken echter volledig. Hieronder worden de belangrijkste aandachtspunten benoemd.

5.1. Toetsing aan CROW-richtlijnen voor gemengd verkeer op de rijbaan

De Geesterduinweg is een erftoegangsweg waar gemotoriseerd verkeer en fietsers de rijbaan delen (30 km/u, geen vrijliggende fietspaden). Op verschillende delen van de Geesterduinweg leidt de ontwikkeling volgens de mobiliteitstoets Rho tot een forse intensiteitstoename van motorvoertuigen. Daarnaast vinden op de Geesterduinweg regelmatig laden- en lossenbewegingen plaats voor de winkels en zal in de toekomst ook bevoorrading van de extra winkelruimte en bewoners plaatsvinden.

Het CROW geeft duidelijke grenswaarden voor de combinatie van gemotoriseerd verkeer en fietsers op een gedeelde rijbaan. In de mobiliteitstoets Rho wordt op geen enkele wijze getoetst of de toekomstige intensiteiten op de Geesterduinweg binnen deze grenswaarden blijven en of aanvullende maatregelen nodig zijn. Gezien de berekende intensiteitstoename en de aanwezigheid van laden/lossen is een dergelijke toetsing echter wel nodig.

5.2. Laden – en lossenbewegingen

De ontwikkeling voorziet in twee inpadige laad- en loslocaties: één aan de Geesterduinweg en één aan de Soomerwegh.

De locatie aan de Geesterduinweg is zodanig ontworpen dat vrachtauto's vooruit kunnen in- en uitrijden, zonder een rijstrook te hoeven kruisen. De inrit ligt in de rijrichting en ook de uitrit sluit aan op de rijrichting. Wel kruist de uitrit direct de in- en uitgang van een aangrenzend parkeerterrein. Door de nabijheid van gevels is het zicht op elkaar kruisend verkeer beperkt en bovendien ligt de uitrit in een bocht. Deze combinatie van factoren kan de verkeersveiligheid beïnvloeden. In de mobiliteitstoets Rho ontbreekt een analyse van deze situatie.

De locatie aan de Soomerwegh ligt haaks op de weg, met een vrijliggend tweerichtingsfietspad tussen de laad- en losvoorziening en de rijbaan. Bevoorradersverkeer moet hier achteruit inrijden en daarbij achteruit het tweerichtingsfietspad kruisen. Dit levert potentieel risicovolle situaties op, met name voor fietsers. Ook voor deze locatie ontbreekt in de mobiliteitstoets Rho een specifieke beoordeling van de verkeersveiligheid.

5.3. Kruispunt Dag Hammarskjöldlaan – Geesterduinweg

De Ruimtelijke Ontwikkelvisie 2.0 vermeldt expliciet:



"Er moet extra aandacht besteed worden aan de veiligheid van het elkaar kruisend verkeer. Dit geldt met name de fietsers vanuit de Dag Hammarskjöldlaan die richting de Geesterduinweg opdraaien."

Deze passage is letterlijk overgenomen uit de visie en heeft dus betrekking op een door de ontwikkelaars zelf onderkend risico. In de mobiliteitstoets Rho wordt hier niks over gezegd. Er vindt geen analyse plaats van de toekomstige verkeersstromen op deze kruising, noch van de zichtrelaties, noch van mogelijke maatregelen. Dit is een opvallend en onwenselijk hiaat.

5.4. Risico op sluipverkeer over het oostelijke parkeerterrein

De Ruimtelijke Ontwikkelvisie 2.0 stelt:

"Om de doorstroom te bevorderen is het voorstel om de weg ter plaatse van het parkeerterrein éénrichtingsverkeer te maken en enkel bestemmingsverkeer toe te laten (laden en lossen en bewoners). Wel is er de mogelijkheid het parkeerterrein in twee richtingen te doorkruisen."

Dit betekent concreet:

- Geesterduinweg: éénrichtingsverkeer zuidwaarts tussen de Dag Hammarskjöldlaan en de Nansenlaan (over een afstand van circa 100 meter);
- Oostelijke parkeervoorzieningen: tweerichtingsverkeer mogelijk over de volle lengte (in- en uitrit aan beide uiteinden).

Hierdoor ontstaat een reële kans dat doorgaand verkeer (dat voorheen noordwaarts over de Geesterduinweg reed) het parkeerterrein gaat gebruiken als sluiproute. Dit leidt tot extra gemotoriseerd verkeer op een terrein dat primair bedoeld is voor parkeren, zoeken van een plek en langzaam verkeer (voetgangers, fietsers, kinderen). De verkeersveiligheid op het parkeerterrein staat daarmee onder druk.

In de mobiliteitstoets Rho wordt dit risico niet benoemd en worden geen mitigerende maatregelen voorgesteld. Ook de verkeersafwikkeling op het parkeerterrein zelf blijft onbesproken.

5.5. Ontbrekende analyse van kruispunten

De mobiliteitstoets Rho beperkt de verkeersveiligheidsanalyse tot de wegvakken. Er vindt geen enkele beoordeling plaats van de kruispunten, terwijl uit de ongevallenstatistiek en de literatuur bekend is dat juist kruispunten bekende conflictpunten zijn.

6. Conclusie

De mobiliteitstoets Rho biedt een eerste inzicht in de verkeerskundige gevolgen van de herontwikkeling van winkelcentrum Geesterduin. De opzet is logisch en de beschrijving van de ontwikkeling is helder. Desondanks bevat de toets een aantal tekortkomingen die de betrouwbaarheid van de conclusies beperken en die maken dat op dit moment niet met voldoende zekerheid kan worden vastgesteld dat de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid na realisatie aanvaardbaar zijn.



Samenvattend zijn de belangrijkste punten van aandacht:

- Het verkeersmodel is niet gevalideerd met fysieke intensiteitstellingen of parkeeronderzoeken, terwijl dit bij een ontwikkeling van deze omvang gebruikelijk en noodzakelijk is om lokale effecten betrouwbaar in beeld te brengen.
- Twee essentiële netwerkaanpassingen: het vervallen van linksaf op het kruispunt Geesterduinweg – Soomerwegh en het eenrichtingsregime op de Geesterduinweg, zijn niet doorgevoerd in het model, waardoor intensiteiten en routekeuzes niet overeenstemmen met de toekomstige situatie.
- Bewoners en winkelbezoekers worden niet apart gemodelleerd, terwijl zij een duidelijk verschillend herkomst- en bestemmingsprofiel hebben. Dit leidt tot een verkeerde inschatting van de belasting op de directe omgeving.
- De kruispuntberekeningen houden geen rekening met de toekomstige inrichting en laten fietsverkeer buiten beschouwing, waardoor een te gunstig beeld ontstaat van doorstroming en capaciteit.
- Diverse relevante conflictpunten zijn niet geanalyseerd, terwijl juist daar doorstromings- en veiligheidsrisico's te verwachten zijn.
- De verkeersveiligheidsanalyse beperkt zich tot wegvakken en laat kruispunten volledig buiten beschouwing. Daarnaast ontbreekt een toetsing aan CROW-richtlijnen voor gemengd verkeer op de Geesterduinweg, een reactie op het expliciete aandachtspunt voor fietsers bij de Dag Hammarskjöldlaan uit de Ruimtelijke Ontwikkelvisie 2.0, en een beoordeling van het risico op sluipverkeer over het oostelijke parkeerterrein.

Deze contra-expertise van BVA Verkeersadviezen toont aan dat aanvulling en aanpassing van de mobiliteitstoets Rho noodzakelijk zijn om een volledig, transparant en verifieerbaar beeld te krijgen van de verkeerskundige gevolgen. Wij adviseren de gemeente Castricum om de initiatiefnemer te verzoeken de mobiliteitstoets op de genoemde punten te herzien. Concreet gaat het om:

1. validatie van het verkeersmodel met recente tellingen en parkeeronderzoek;
2. correcte verwerking van de netwerkaanpassingen en aparte modellering van bewoners- en winkelverkeer;
3. aanvullende kruispuntberekeningen inclusief fietsverkeer en analyse van de drie niet-beoordeelde conflictpunten;
4. een volledige verkeersveiligheidsanalyse, inclusief toetsing aan CROW-richtlijnen, beoordeling van kruispunten en maatregelen voor de genoemde risico's.

Met deze aanvullingen ontstaat een robuuste en transparante mobiliteitstoets, op basis waarvan de gemeente een weloverwogen besluit kan nemen over de verkeerskundige aanvaardbaarheid van het omgevingsplan. Indien een herziene mobiliteitstoets alsnog knelpunten aan het licht brengt, kan het noodzakelijk zijn om het ontwerp van de wegen, kruispunten en parkeervoorzieningen in en rondom het plangebied aan te passen, teneinde de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid voldoende te waarborgen.

4.14 Bijlage 14: geanonimiseerde zienswijze reclamant 14, Z25 255130



Zienswijze Fietzersbond op het

Omgevingsplan Geesterduin 2.0

Maak Geesterduin 2.0 ook een succes voor fietsers!

24 december 2025



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave.....	2
1. Bestuurlijke samenvatting.....	3
Kernpunten.....	3
Oproep aan de gemeente.....	3
2. Inleiding.....	4
3. Ruimtelijke ontwikkelvisie en inrichtingsplan	5
3.1 Algemeen	5
3.2 Bereikbaarheid van Geesterduin: het fietsnetwerk	6
3.3 Bereikbaarheid van fietsparkeerplaatsen.....	8
3.4 Fietsknelpunten.....	8
3.4.1 Overzicht	8
3.4.2 Knelpunten en adviezen.....	9
3.5 Partieel eenrichtingsverkeer Geesterduinweg.....	11
4. Evaluatie Mobiliteitsstoets	11
4.1 Overzicht	11
4.2 Adviezen en toelichting.....	12
5. Evaluatie fiets-parkeerbalans	13
5.1 Kwaliteit fietsparkeren.....	13
5.2 Aantallen fietsparkeerplaatsen.....	14
5.3 Stalling winkelwagens.....	14
5.4 Locatie en ruimte	14
6. Vrachtverkeer.....	14

1. Bestuurlijke samenvatting

De Fietsersbond Castricum ondersteunt de herontwikkeling van Geesterduin, maar constateert dat het omgevingsplan Geesterduin 2.0 onvoldoende is uitgewerkt vanuit het perspectief van fietsveiligheid en fietsbereikbaarheid. Ondanks herhaalde inbreng in eerdere fases zijn structurele fietsknelpunten niet opgelost en worden in het huidige plan nieuwe knelpunten geïntroduceerd.

Kernpunten

1. **Fietsknelpunten zijn onvoldoende geanalyseerd.**
Bestaande en nieuwe knelpunten bij in- en uitritten, kruispunten en parkeerplaatsen zijn niet integraal onderzocht en niet in samenhang beoordeeld.
2. **Fietsverkeer wordt onvoldoende meegenomen in de mobiliteitstoets.**
Fietsstromen, fietsintensiteiten en interacties met autoverkeer ontbreken grotendeels, waardoor risico's voor fietsveiligheid en hinder voor fietsbereikbaarheid niet inzichtelijk zijn en ook de berekende doorstroming van autoverkeer te rooskleurig is.
3. **De mobiliteitstoets is gebaseerd op onjuiste uitgangspunten.**
Er is geen gebruikgemaakt van kalibratie met actuele tellingen en er is gerekend met gemiddelde werkdagen in plaats van piekmomenten, zoals zaterdag, waardoor een onbetrouwbaar toekomstbeeld wordt gepresenteerd.
4. **Belangrijke verkeersmaatregelen zijn niet doorgerekend.**
Maatregelen zoals partieel eenrichtingsverkeer en aangepaste afslaan bewegingen zijn niet meegenomen, terwijl zij grote invloed hebben op de verdeling van de verkeersdruk en op de veiligheid.
5. **De ligging en bereikbaarheid van fietsparkeerplaatsen verslechtert.**
Met name met de plekken bij AH, Blokker en Geesterhage ontstaat te veel onveiligheid, krapte en hinder van autoverkeer, wat leidt tot ontwijkgedrag en ongewenst fietsparkeren.
6. **Alternatieve oplossingen zijn ten onrechte uitgesloten.**
Varianten zoals (fiets)rotondes zijn niet volwaardig onderzocht, terwijl zij ongetwijfeld kunnen bijdragen aan veiligheid en doorstroming.
7. **Toekomstbestendige kwaliteit van fietsparkeren ontbreekt.**
Er is onvoldoende aandacht voor kwaliteit, uitbreidbaarheid en voorzieningen zoals stallingsruimte voor winkelwagens.

Oproep aan de gemeente

De Fietsersbond Castricum verzoekt de gemeente om het omgevingsplan Geesterduin 2.0 niet ongewijzigd vast te stellen, maar eerst:

- De mobiliteitstoets te herzien met actuele data en volwaardige opname van fietsverkeer.
- Fietsknelpunten integraal, volgens CROW-richtlijnen en met ambitie voor fietsveilige oplossingen uit te werken.
- Alternatieven zoals (fiets)rotondes serieus te onderzoeken.
- Fietsparkeren van goede kwaliteit en toekomstbestendig in te richten.
- Een concreet monitorings- en bijsturingsplan vast te stellen.

Alleen met deze aanpassingen kan Geesterduin 2.0 uitgroeien tot een veilig, bereikbaar en aantrekkelijk centrumgebied voor alle gebruikers – en in het bijzonder voor fietsers.

2. Inleiding

De Fietsersbond is een landelijke vereniging die opkomt voor de belangen van fietsers. De afdeling Castricum vertegenwoordigt circa 175 leden en zet zich in voor een veilige, toegankelijke en aantrekkelijke fietsinfrastructuur in de gemeente. Daarbij gaat het vooral om fietsveiligheid en bereikbaarheid.

Wij leveren regelmatig kritiek en advies op gemeentelijke plannen, met name wanneer deze het hoofdfietsnetwerk, druk bereden fietsroutes of belangrijke bestemmingen raken. Dat is bij Geesterduin 2.0 nadrukkelijk het geval.

In 2024 en 2025 hebben wij al uitgebreid gereageerd op eerdere versies van de plannen. Daarnaast zijn wij meerdere keren in gesprek geweest met gemeente en ontwikkelaars, onder meer tijdens inloopsessies en in het gemeentelijk verkeersoverleg. Daarbij hebben wij herhaaldelijk gewezen op bestaande fietsknelpunten en op nieuwe knelpunten die door het project worden geïntroduceerd.

Tot onze teleurstelling zijn onze adviezen nauwelijks overgenomen. In de uitgevoerde analyses en plannen is weinig tot geen aandacht besteed aan fietsveiligheid, fietsbereikbaarheid en bestaande knelpunten. Dat geldt ook voor nieuwe fietsknelpunten die het project veroorzaakt. In 2024 concludeerden wij daarom al dat gemeente en ontwikkelaar niet werken volgens het STOMP-principe (Stappen, Trappen, OV, MaaS, Privéauto). Die conclusie geldt helaas nog steeds.

Opvallend is de introductie van het begrip 'NSTOMP' in de parkeerbalans, waarbij de 'N' staat voor 'nabijheid'. Voor toekomstige bewoners is die nabijheid goed geregeld. Voor winkelend publiek, omwonenden en scholieren ligt dat anders. Juist voor deze groepen ontstaan in de plannen aanzienlijke problemen.

Deze zienswijze richt zich op het omgevingsplan Geesterduin 2.0, dat tot en met 24 december 2025 ter inzage lag. Wij gaan daarbij met name in op:

- De ruimtelijke ontwikkelvisie.
- Het inrichtingsplan.
- De mobiliteitstoets.
- De parkeernotitie (fiets-parkeerbalans).

Bij ieder knelpunt doen wij concrete voorstellen om de situatie te verbeteren, weergegeven in 33 adviezen. Daarbij merken wij op dat de gevolgen van verkeerskeuzes verder reiken dan het plangebied alleen. Ons doel is om Geesterduin 2.0 te laten slagen – óók voor fietsers. Wij blijven graag in gesprek en denken actief mee over oplossingen.



Figuur 1 Het Inrichtingsplan

3. Ruimtelijke ontwikkelvisie en inrichtingsplan

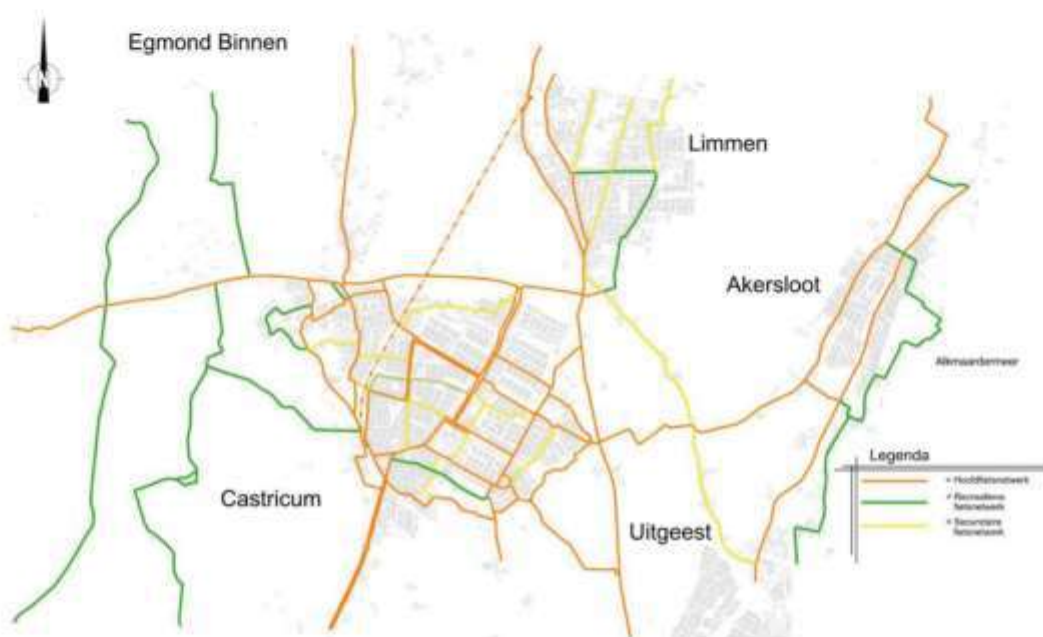
3.1 Algemeen

In de ontwikkelvisie wordt het belang van goede fietsbereikbaarheid benoemd. Dat is positief. In de uitwerking zien we dat echter niet terug. In de onderliggende analyses en plannen ontbreekt een samenhangende visie op het fietsnetwerk, op veilige bereikbaarheid van fietsparkeerplaatsen en op het oplossen van bestaande en nieuwe fietsknelpunten.

In dit hoofdstuk benoemen wij onze belangrijkste bezwaren. In latere hoofdstukken worden deze verder uitgewerkt.

3.2 Bereikbaarheid van Geesterduin: het fietsnetwerk

In de plannen lijkt 'fietsroute' vooral te worden opgevat als een vrijliggend fietspad langs gebiedsontsluitingswegen (GOW50). Dat is een te beperkte benadering. De gemeente beschikt over een vastgesteld hoofdfietsnetwerk (fig. 2) dat belangrijke bestemmingen met elkaar verbindt. Geesterduin is daarin een cruciale bestemming, met nabijgelegen voorzieningen zoals Geesterhage en het gemeentehuis.



Figuur 2 Gemeentelijk hoofdfietsnetwerk – met gestippeld de opgewaardeerde route Helmikade - Geesterduin

Belangrijke nabijgelegen hoofdfietsroutes zijn onder meer de Soomerwegh – dat is bovendien een provinciale doorfietsroute (F9a) –, de Smeetslaan en Molenweide/Dunantsingel. Daarnaast werkt de gemeente aan een opwaardering van de fietsroute Helmikade – Geesterduin tot hoofdfietsroute.

Deze ontwikkeling maakt het logisch om de hoofdfietsroute door te trekken langs de Geesterduinweg, minimaal tot aan de fietsparkeerplaats bij Albert Heijn (F-AH). In de huidige plannen gebeurt echter het tegenovergestelde: door toenemende autodrukke en veel kruisend en invoegend autoverkeer worden fietsroutes onveiliger en fietsparkeerplaatsen slechter bereikbaar.

Kruisen van de Soomerwegh vanaf de Geesterduinweg heeft een knelpunt (afdekrisico) dat zeer ongewenst is op een hoofdfietsroute.¹ Bovendien levert de Soomerwegh vaak veel wachttijd op wegens de grote autodrukke.

Adviezen:

1. *Neem fietsveiligheid en fietsbereikbaarheid structureel en onderbouwd mee in alle plananalyses, zorg voor een goede aansluiting met de gemeentelijke en provinciale fietsnetwerken.*
2. *Trek de hoofdfietsroute langs de Geesterduinweg minimaal door tot F-AH.*
3. *a. Sluit de autoparkeerplaats bij voorkeur rechtstreeks aan op de Soomerwegh via een rotonde, in plaats van op de Geesterduinweg.*
b. Indien een volwaardige rotonde niet mogelijk is, realiseer dan een fietsrotonde.
c. als een rotonde echt niet mogelijk is zorg dan tenminste voor meer ruimte voor de fiets en duidelijke scheiding tussen auto's en fietsen tussen de Soomerwegh en F-AH – bijvoorbeeld ten koste van groen en autoparkeerplaatsen. Laat fietsveiligheid voorgaan.
Zie ook knelpunt K6 met een extra reden om voor bovenstaande maatregelen..



Figuur 3 Overzicht met hoofdfietsroutes, parkeerplekken en knelpunten

¹ Zie ook beschrijving fietsknelpunt K5 verderop in de tekst.

3.3 Bereikbaarheid van fietsparkeerplaatsen

Positief is de goede bereikbaarheid van de nieuwe fietsparkeerplaatsen bij de nieuwe entree (*F-nieuw*). Voorts kan de bereikbaarheid van *F-Vomar* verbeteren door het eenrichtingsverkeer op een deel van de Geesterduinweg, mits hier een voldoende brede fietsstrook met doorgetrokken markering wordt aangebracht.

De bereikbaarheid van andere stallingen baart ons zorgen:

- **F-Toren:** deze stallingen functioneren goed. Behoud is essentieel.
- **F-Blokker:** de huidige bereikbaarheid is krap en onoverzichtelijk en verslechtert door extra autoverkeer en laad- en losbewegingen. Bovendien is de afstand tot de entree gemiddeld te groot. Het bereiken van de fietsparkeerplekken via de (drukker wordende) autoparkeerplaats zien wij als ongewenst.
- **F-Geesterhage:** door toegenomen drukte en dominantie van autoverkeer langs de Geesterduinweg.
- **F-AH:** Lastig voor bezoekers van naar het westen, door toegenomen drukte en dominantie van autoverkeer langs de Geesterduinweg. En vooral door de ongunstige positionering (zuidelijk van de entree) ontstaan extra risico's, met name lastig voor fietsers uit noordelijke en oostelijke richting en voor grote groepen scholieren (Jac. P Thijssen college), maar ook die van/naar het westen.

Slechte bereikbaarheid leidt bovendien tot ongewenst fietsparkeren buiten de stallingen. Of toch maar kiezen voor de auto.

Adviezen:

4. *Behoud F-Toren.*
5. *Verbeter de bereikbaarheid en positionering van F-Blokker, bij voorkeur de rekken dicht bij de entree. Dit vraagt mogelijk een herontwerp van de parkeerplaats.*
6. *Zorg voor een veilige, overzichtelijke en toekomstbestendige ligging van F-AH.*

3.4 Fietsknelpunten

3.4.1 Overzicht

In en rond het plangebied zijn meerdere fietsknelpunten aanwezig (K1 t/m K7). Deze zijn in de plannen onvoldoende geanalyseerd. Door ze te negeren verdwijnen de problemen niet. En bedenk onveiligheid of ongemak het fietsgebruik kan ontmoedigen (toch maar de auto).

De belangrijkste knelpunten betreffen:

- Conflicten bij in- en uitritten van parkeerplaatsen.
- Onduidelijke voorrangssituaties bij kruispunten.
- 'Shared space'-oplossing die leiden tot verwarring.
- Dwarsparkeerplaatsen langs belangrijke fietsroutes.
- Afdekrisico bij het kruisen van de Soomerwegh.

Voor elk knelpunt hebben wij concrete oplossingsrichtingen aangedragen, waaronder het schrappen van extra zebrapaden, het herinrichten van kruispunten volgens CROW-richtlijnen, het vermijden van shared space bij druk fietsverkeer en het onderzoeken van (fiets)rotondes.

3.4.2 Knelpunten en adviezen

K1. In- en uitgangen Parkeerplaats

Over de in- en uitgangen van de auto-parkeerplaatsen bij AH krijgen wij soms klachten, omdat fietsers het onoverzichtelijk vinden en de wachtende en in- en uitdraaiende auto's een onveilig gevoel geven.

Voor de geplande situatie zien we van dit knelpunt een verbetering en een verslechtering. De verbetering is dat de kleine parkeerplaats vervalt en er dus minder in- en uitdraaiende auto's zijn. De verslechtering zien we door het verplaatsen van de meeste fietsparkeerplekken naar de zuidkant van de entree, want dat betekent dat de meeste fietsers die uitrit (en ook de voetgangersstroom) moeten passeren, voor ze F-AH plekken bereiken; dat betreft de fietsers uit noordelijke, westelijke en oostelijke richting en vice versa. Alleen de fietsers uit het zuiden lijken enig voordeel te hebben. *Bij elkaar genomen een duidelijke verslechtering.*

Advies 7: zorg voor een betere verdeling van de fietsparkeerplekken, net als nu vooral gepositioneerd aan de noordzijde.

Nog iets. Het effect van de instelling van het eenrichtingsregime voor auto's kan voor fietsers uit het zuiden een verbetering betekenen, hoewel dat regime natuurlijk ook voor extra uitstroom zorgt vanaf de parkeerplaats door auto's die via de Vomarzijde de parkeerplaats opdraaiden (merk op dat hierbij ook *sluipverkeer* zit). *Jammer dat deze onveiligheid verder niet is onderzocht voor het omgevingsplan.*

Advies 8: onderzoek het effect van het eenrichtingsverkeer op de verkeersbewegingen op de parkeerplaats zelf en neem zo nodig maatregelen.

K2. Kruispunt Geesterduinweg/Dag Hammarskjöldlaan

Op dit kruispunt tussen fietspad en Geesterduinweg ontstaan nog te vaak onveilige situaties omdat automobilisten fietsers van rechts geen voorrang geven. Een optimale vormgeving van het kruispunt (CROW-adviezen en -richtlijnen) blijft hiervoor het logische advies. Ook is het belangrijk om de verkeerssituaties in de buurt simpel te houden.

Over die complexiteit een paar opmerkingen. Goed punt is dat de in- en uitrit van de kleine autoparkeerplaats vervalt. Er zijn een paar punten die voor verwarring zorgen – en verwarring zorgt voor onveiligheid. Eerste *minpunt* is dat er nog een **VOP** (zebrapad) komt, waardoor voetgangers op twee plaatsen vlak bij een fietsoversteek voorrang krijgen, terwijl dat niet voor fietsers geldt, dat kan voor verwarring zorgen door steeds wisselende voorrangregels. Meer concreet: auto's vanaf de Soomerwegh op de Geesterduinweg komen kort na elkaar 2x zebra's tegen, waarna de kruising met het fietspad, waar ze dan toch weer wel voorrang hebben boven de fiets.

Advies 9: zie af van het extra zebrapad dat is ingetekend in het inrichtingsplan.

Een tweede punt dat voor verwarring zorgt is de fietsstroom met de 'shared space' (zie K3). Die komen net als de fietsers vanaf het fietspad ook van rechts, maar onduidelijk is of die fietsers voorrang hebben, want die lijken van de stoep te komen. Ook dit levert verwarring op en dus onveiligheid. Hier gaan we verder op in bij knelpunt K3.

Voorts zien we in de plannen de in-/uitgang van een (nieuwe) bewonersparkeerplaats in de bocht van de weg (tegenover Geesterhage). Dat maakt het niet veiliger, zeker niet in een bocht.

Advies 10: zorg voor optimale zichtlijnen rond deze in-/uitgang (zie CROW-richtlijnen), zorg dat die nooit belemmert gaan worden, bijvoorbeeld door bomen of struiken.

K3. 'Shared space' met het Nelson Mandelahof.

De verbinding met het Nelson Mandela hof en Geesterduin is – zo vertelt de gemeente – ingericht als 'shared space'. De ligging van de Mandelahof zorgt voor redelijk druk fietsverkeer, met vaak fatbike of cargobikes op volle vaart. Dit zorgt niet alleen voor verwarring voor verkeer op de Geesterduinweg, maar ook schrik, irritatie en onveiligheid bij voetgangers die op de Dag Hammarskjöldlaan lopen, want ook die dachten dat het een voetpad is. De Fietsersbond blijft van mening dat dit zo niet goed is ingericht en heeft al verschillende verbetervoorstellen gedaan.

Advies 11: maak het fietsverkeer via het Mandelahof onmogelijk (voorkeur), of richt het in als fietspad met een duidelijk kruispunt met de Geesterduinweg.

K4. Dwarsparkeerplekken auto's

Langs een hoofd fietsroute, of een belangrijke fietsroute horen geen dwarsparkeerplekken, wegens de onveiligheid bij uitparkeren, of de uitstekende lange auto's.

Advies 12: hef deze plekken op en vervang die door enige gehandicapten (langsparker)parkeerplekken.

K5. Afdekrisico Soomerwegh fietsoversteek

De linksafstrook op de Soomerwegh zorgt voor een afdekrisico bij het oversteken vanaf de Geesterduinweg. Dit is extra belangrijk nu dit kruispunt onderdeel van het hoofd fietsnetwerk, waarbij niet alleen fietsveiligheid, maar ook fietsdoorstroming van belang is.

Advies 13: onderzoek hoe het kruispunt kan worden ingericht als fietsrotonde (of gewone rotonde, inclusief autoverkeer, zie advies bij K6).

K6. In- /uitritten parkeerplaats entree Soomerwegh

De in-/uitritten van de parkeerplaats zorgen voor fors meer in-/en uitdraaiende auto's. Dit vormt een risico voor de langsfietsende fietsers in beide richtingen. Vergeleken met de huidige situatie gaat het nog meer auto's en bovendien om ook uitdraaiende auto's. Fietsers die langs de Geesterduinweg richting het Willem de Rijke park fietsen, kunnen een uitrijdende auto 2x tegenkomen (1x de parkeerplaats uit en daarna nog een kaar als de auto rechtsaf de Soomerwegh opdraait). Voorts zullen fietsers ongetwijfeld last ondervinden van de wachtende auto's als het druk is. Lees ook onze reactie over de Mobiliteitstoets over dit punt.

Advies 14: zie advies nummer 3, hierboven in de tekst.

K7. Geen voetgangersverbinding middenover de autoparkeerplaats

Uit het inrichtingsplan begrijpen we dat de voetgangersverbinding middenover de autoparkeerplaats vervalst. Daarmee vervalst ook logischerwijs het zebrapad op de Albert

Schweitzerlaan, Dat zebrapad levert nu een duidelijke onderbreking op (snelheidsremmer!) en levert een oversteekplek op waar voetgangers en andere verkeersdeelnemers elkaar goed kunnen zien bij het oversteken. In de nieuwe situatie zullen voetgangers meer via olifantenroutes uit het struikgewas opduiken. Onveilig. Al met al levert dat meer onveiligheid op langs de Albert Schweizerlaan, *ook voor fietsers*. Wat mogelijk wordt verergerd door (jachtig) sluipverkeer, omdat een deel van de Geesterduin een eenrichting regime heeft! (Jammer dat dat niet is getoetst)

Advies 16: behoud de voetgangersverbinding middenover de autoparkeerplaats tussen Geesterduinweg en Albert Schweizerlaan.

K7. Doortrekken tweerichtingsfietspad tot de Geesterduinweg

Volgens het inrichtingsplan lijkt het tweerichtingsfietspad doorgetrokken te worden tot de Geesterduinweg. Daardoor krijgen de fietsers vanaf de Geesterduinweg twee mogelijkheden om de Soomerwegh over te steken. Dat is ongewenst. Daarbij heeft het qua veiligheid verreweg de voorkeur om de oversteek rechtsom optimaal in te richten. Nog beter is om voor een rotonde optie te kiezen (zie K5 of K6).

Advies 17a: geef fietsers één optie om vanaf de Geesterduinweg de Soomerwegh over te steken, bij voorkeur via een rotonde (zie K5 of K6).

Advies 17b: geef fietsers één optie om vanaf de Geesterduinweg de Soomerwegh over te steken, als een rotonde onmogelijk is, richt dan de eenrichtingsoversteek (rechtsom) optimaal in.

3.5 Partieel eenrichtingsverkeer Geesterduinweg

Het voorgestelde eenrichtingsverkeer voor auto's, met tweerichtingsverkeer voor fietsers, kan kansen bieden voor fietsveiligheid. Voorwaarde is wel dat dit wordt ondersteund met een duidelijke en voldoende brede fietsstrook (2,00 meter), doorgetrokken tot aan het kruispunt met de Dag Hammarskjöldlaan.

Advies 18: realiseer deze fietsstrook conform richtlijnen.

4. Evaluatie Mobiliteitstoets

4.1 Overzicht

De mobiliteitstoets is overzichtelijk opgesteld, maar kent inhoudelijk belangrijke tekortkomingen. Cruciale verkeersmaatregelen, zoals het eenrichtingsverkeer en aangepaste afslaanbewegingen, zijn niet meegenomen, terwijl deze al vóór publicatie bekend waren.

Daarnaast ontbreekt:

- Kalibratie met actuele verkeerstellingen.
- Inzicht in piekdrukke (met name op zaterdag).
- Aandacht voor fietsstromen en interactie tussen fiets- en autoverkeer.
- Onderscheid tussen bewonersverkeer en winkelend publiek.

Hierdoor ontstaat een te rooskleurig beeld van de toekomstige verkeerssituatie.

Kort gezegd adviseren wij de mobiliteitstoets opnieuw te doen, gekalibreerd met actuele tellingen, inclusief fietsverkeer, vastgestelde piekmomenten, onderscheid naar doelgroepen en onderzoek alternatieven zoals (fiets)rotondes. Monitor bovendien sluipverkeer na realisatie.

Hieronder werken we dit uit in specifieke adviezen.

4.2 Adviezen en toelichting

Zonder uitvoering van deze adviezen is volgens de Fietsersbond geen sprake van een zorgvuldig en evenwichtig besluit. We vragen het aan de gemeente, maar die kan dat natuurlijk aan de ontwikkelaar vragen te doen.

Advies 19 – Volwaardige opname fietsverkeer in mobiliteitstoets

De gemeente dient fietsverkeer als volwaardige verkeersstroom op te nemen in de mobiliteitstoets, inclusief intensiteiten per route en tijdvak en met aandacht voor verschillende fietstypen (e-bike, bakfiets, fatbike).

Advies 20 – Actualiseren en kalibreren verkeersmodel

De gemeente dient actuele fysieke tellingen uit te voeren van auto-, fiets- en voetgangersverkeer en het verkeersmodel hiermee te kalibreren alvorens conclusies te trekken over toekomstige verkeersafwikkeling.

Advies 21 – Toetsen op piekbelasting

De gemeente dient de mobiliteitstoets te baseren op piekmomenten (zaterdagmiddag!) en niet uitsluitend op gemiddelde werkdagintensiteiten (met theoretische piekschattingen). Ook iets wat duidelijk naar voren kan komen uit gedegen fysieke tellingen.

Advies 22 – Onderscheid gebruikersgroepen

De gemeente dient in de mobiliteitstoets onderscheid te maken tussen bewoners, winkelend publiek, scholieren en vrachtverkeer, vanwege verschillen in herkomst, routekeuze en verkeersgedrag.

Advies 23 – Conflictanalyses in- en uitritten

De gemeente dient voor alle in- en uitritten van parkeerterreinen expliciete conflictanalyses uit te voeren met fiets- en voetgangersverkeer, inclusief zichtlijnen, wachtrijen en manoeuvres.

Advies 24 – Objectieve en subjectieve fietsveiligheid

De gemeente dient naast objectieve verkeersveiligheid ook ervaren (subjectieve) onveiligheid expliciet mee te nemen in de beoordeling, aangezien deze direct van invloed is op fietsgedrag, routekeuze of zelfs de keuze fiets of auto.

Advies 25 – Toetsing aan CROW-richtlijnen

De gemeente dient per kruispunt, fietsoversteek en route expliciet te toetsen aan geldende CROW-richtlijnen en eventuele afwijkingen gemotiveerd te onderbouwen.

Advies 26 – Volwaardig onderzoek alternatieven

De gemeente dient alternatieve verkeersoplossingen, waaronder (fiets)rotondes, volwaardig

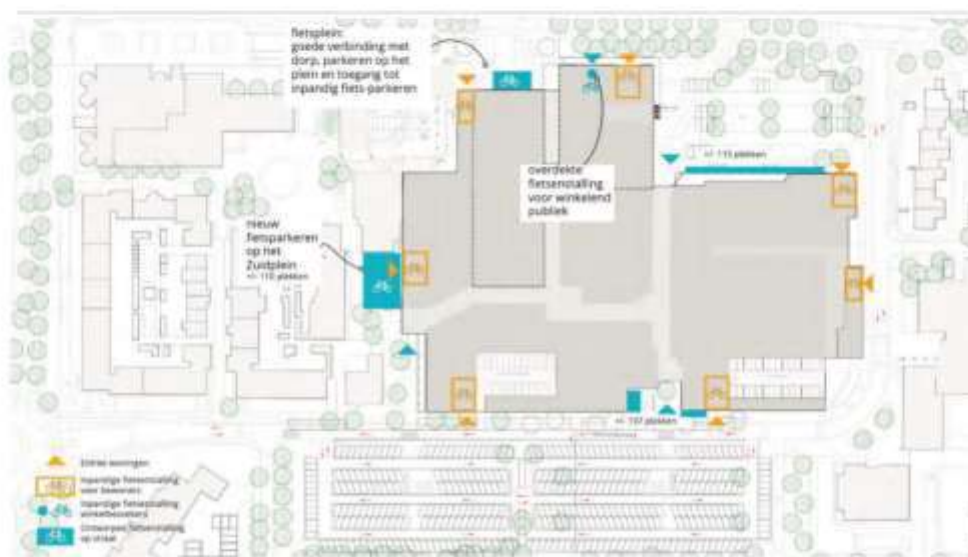
en vergelijkend te onderzoeken op effecten voor fietsveiligheid, -bereikbaarheid en -doorstroming.

Advies 27 – Samenhangende analyse fietsknelpunten

De gemeente dient fietsknelpunten niet geïsoleerd maar in samenhang te analyseren, inclusief mogelijke ontwijkroutes en verplaatsing van risico's binnen het netwerk.

Advies 28 – Monitoring en bijsturing

De gemeente dient vooraf een concreet monitorings- en evaluatieplan vast te stellen met meetbare indicatoren (zoals wachttijden, conflicten, meldingen en klachten), een nulmeting en duidelijke criteria voor bijsturing na realisatie.



Figuur 4 Overzicht van de fietsparkeerplekken (Uit de Omgevingsvisie)

5. Evaluatie fiets-parkeerbalans

5.1 Kwaliteit fietsparkeren

Wat betreft de fiets ontbreekt in de parkeerbalans een duidelijke kwaliteitsambitie. De Fietsersbond acht het noodzakelijk dat alle fietsparkeerplekken minimaal voldoen aan FietsParKeur. Daarbij moet rekening worden gehouden met de toenemende variatie en afmetingen van fietsen.

De voorgestelde percentages grotere fietsen en scooters lijken op dit moment acceptabel, maar bieden weinig toekomstbestendigheid. Hoog/laag-rekken verdienen terughoudend gebruik, omdat zij in de praktijk minder efficiënt gebruikt worden en voor veel gebruikers fysiek te belastend.

Positief zijn de bestaande stallingen bij AH en Vomar, waarbij is gekozen voor een goede mix van nietjes en rekken. Deze kwaliteit dient als referentie voor nieuwe stallingen.

5.2 Aantallen fietsparkeerplaatsen

De voorgestelde aantallen fietsparkeerplaatsen zijn in principe voldoende, mits dit niet ten koste gaat van kwaliteit en bruikbaarheid; uitbreiding mag niet hoofdzakelijk plaatsvinden door extra hoog/laag-rekken toe te voegen, anders verdwijnt het voordeel van de hogere aantallen als sneeuw voor de zon.

5.3 Stalling winkelwagens

Bij fietsparkeerplekken dienen ook stallingsmogelijkheden voor winkelwagens te worden gerealiseerd. Hierdoor kunnen boodschappen veilig worden overgeladen terwijl fiets en winkelwagen in het zicht blijven. Het ontbreken van dergelijke voorzieningen zal leiden tot rommelige en onveilige situaties.

5.4 Locatie en ruimte

- **F-Blokker:** concentreer fietsparkeerplekken dicht bij de entree.
- **F-Geesterhage:** compenseer het verdwijnen van stallingen door het schrappen van onveilige dwarsparkeerplaatsen voor auto's.
- **F-AH:** de beoogde locatie is onhandig en te krap voor de beoogde aantallen. Zorg voor een beter bereikbare en uitbreidbare oplossing nabij de entree, met nadruk op meer ruimte aan de noordzijde.
In de huidige situatie zijn er looproutes om de fietsparkeerplaats heen, zodat fietsers en voetgangers en fietsers elkaar niet dwars hoeven te zitten. In de toekomstige situatie is het knapper en lijkt dat niet mogelijk. Een achteruitgang!
- **F-Toren:** behoud deze stallingen.
- **F-Vomar:** handhaaf de huidige inrichting.
- **F-nieuw:** ruimte is passend; betrek de Fietsersbond bij de uitwerking.

Adviezen:

29: waarborg hoge kwaliteit van alle fietsparkeerplekken en beperk het gebruik van hoog/laag-rekken.

30: realiseer stallingsplekken voor winkelwagens bij iedere entree.

31: zorg voor voldoende ruimte en uitbreidingsruimte voor fietsparkeren nabij AH.

6. Vrachtverkeer

Vrachtverkeer is noodzakelijk voor het functioneren van het winkelcentrum, maar vormt een aantoonbaar risico voor fietsers en voetgangers.

Momenteel worden laad- en losactiviteiten regelmatig uitgevoerd op de rijbaan en zelfs op zebrapaden, mede door gebrekkige handhaving. Bij Geesterduin 2.0 bestaat bovendien het risico dat zichtlijnen verder verslechteren door nieuwe bebouwing.

Voor AH geldt dat de manoeuvreerruimte beperkter wordt bij het wegrijden van vrachtwagens. Voor Vomar zijn de laad- en losbewegingen complex, maar bij correcte uitvoering blijven zichtlijnen en kruisende bewegingen overzichtelijk.

Adviezen:

32: borg voldoende manoeuvreerruimte en blijvend vrije zichtlijnen voor vrachtverkeer, let daarbij op de fietsveiligheid.

33: voorkom laden en lossen op rijbaan, fietspad en zebrapaden door heldere inrichting en effectieve handhaving.

Namens de Fietsersbond Castricum,



Castricum, 24 december 2025

4.15 Bijlage 15: geanonimiseerde zienswijze reclamant 15, Z25 254939

HOOGLANDER

GEMEENTE CASTRICUM
INGEKOMEN

31 DEC 2025

Gemeente Castricum
t.a.v. de gemeenteraad
Postbus 1301
1900 BH CASTRICUM

PER AANGETEKENDE POST EN VIA MAIL
(info@castricum.nl)

Helmond, 24 december 2025

Onze ref. : D20251597 Siepel-Boon / Gemeente Castricum (SAR)

Uw ref. :

Behandelaar :

E-mail direct :

Geachte raad,

Namens mijn cliënte, mevrouw [REDACTED], woonachtig aan de Geesterduinweg 19 (1902 CB) te Castricum, dien ik hierbij zienswijzen in tegen de door u vastgestelde ontwerpbesluit ter wijziging van het omgevingsplan van de gemeente Castricum ("Ontwerp TAM/IMRO wijziging Omgevingsplan Geesterduin 2.0").

Op 12 november 2025 heeft u een ontwerp voor de wijziging van het omgevingsplan bekend gemaakt. Tot en met 24 december 2025 kunnen zienswijzen op het ontwerp aan u kenbaar worden gemaakt. Van die gelegenheid maakt cliënte graag gebruik.

Zienswijzen

Cliënte kan zich niet verenigen met het ontwerpbestemmingsplan. Cliënte licht dit hieronder nader toe.

- Inleiding

Cliënte is woonachtig aan de Geesterduinweg 19 te Castricum. Op 12 november 2025 is het ontwerp van de wijziging van het omgevingsplan, genaamd "Ontwerp TAM/IMRO wijziging Omgevingsplan Geesterduin 2.0" ter inzage gelegd. Dit plan voorziet in de ontwikkeling en uitbreiding van het winkelcentrum "Geesterduin". Op basis van dit plan kan het winkelcentrum worden uitgebreid met 500 m² aan detailhandel en worden 215 nieuwe woningen mogelijk

HOOGLANDER

De woning van cliënte maakt onderdeel uit van het appartementencomplex ten noordoosten van het plangebied, ook wel bekend als appartementencomplex Koraalzand. Op onderstaande afbeelding is die situatie weergegeven.



Het winkelcentrum "Geesterduin" is nu een gezellig, overdekt winkelcentrum bestaande uit één bouwlaag. Op basis van de regels uit het voormalige bestemmingsplan "Eerstee partiële herziening – Castricum Centrum" (thans onderdeel van het omgevingsplan van de gemeente Castricum) geldt een maximale bouwhoogte van 7 meter. Het nieuwe plan maakt het mogelijk te bouwen tot 24,5 meter hoog.

Clïente kan zich niet met ontwerp verenigen. Zij licht haar zienswijzen hieronder toe.

1. Belangen van cliënten

Zoals op bovenstaande afbeeldingen is weergegeven hoe de woning van cliënte is gelegen ten opzichte van het plan. Hieronder is het appartementencomplex Koraalzand weergegeven vanuit het plangebied.



HOOGLANDER

Het appartementencomplex waarin de woning van cliënte is gelegen, ligt aan de andere kant van de weg ten opzichte van het plangebied. De afstand tussen de woning van cliënte en het plan bedraagt minder dan 20 meter. Daarnaast ligt het appartementencomplex recht tegenover de huidige en beoogde parkeerplaats, waardoor de weg die langs het appartement loopt een belangrijke toegangsweg van het plangebied is.

Ingevolge artikel 4.2 van de Omgevingswet (Ow) moeten functies in het omgevingsplan op basis van een evenwichtige toedeling aan locaties worden toegedeeld. Dit heeft als doel zo gunstig mogelijk voorwaarden te creëren voor het gebruik en de ontwikkeling van een gebied. Hierbij moet de vraag worden gesteld in hoeverre functies naast elkaar kunnen bestaan. Een goede belangenafweging van de verschillende met de toegedeelde functies gemoeide belangen is noodzakelijk. Het momenteel in voorbereiding zijnde plan, ontbeert een deugdelijke motivering en daarmee ook een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Dit is in strijd met artikelen 3:46 en 3:47 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

Op grond van het in artikel 3:2 van de Awb opgenomen zorgvuldigheidsbeginsel dient het bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit alle nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen, te vergaren. De voor de belanghebbende nadelige gevolgen mogen op grond van artikel 3:4 lid 2 van de Awb niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doel.

U hebt in het ontwerpplan onvoldoende blijk gegeven van een deugdelijke belangenafweging. U heeft de belangen van cliënte onvoldoende onderkend en meegewogen in de besluitvorming.

De gevolgen van het plan op de woning van cliënte zijn onvoldoende in de besluitvorming betrokken. Zo is er ten onrechte geheel geen bezonningsstudie uitgevoerd. Cliënte vreest voor de nadelige effecten van het plan op de belichting en bezonning op (het balkon c.q. terras van) het appartement.

Ook is geen onderzoek gedaan naar de akoestische gevolgen voor de woning van cliënte. Het akoestisch onderzoek ziet enkel op de woningen die binnen het plangebied worden gerealiseerd, maar niet op de effecten op de omliggende woningen.

Het plan voldoet dus niet aan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties en kan dus niet worden vastgesteld.

2. Parkeren

HOOGLANDER

Het plan voorziet in een toename van 215 woningen en 500 m² oppervlakte aan detailhandel. Er is echter onvoldoende voorzien in de parkeerbehoefte, waardoor grote verkeers- en parkeeroverlast te verwachten is.

Het plan maakt 215 nieuwe woningen mogelijk, variërend van grote koopappartementen tot kleine socialehuurappartementen. Op p. 12 van het parkeeronderzoek is een tabel weergegeven met daarin de parkeereis. Voor de woningen komt dit neer op een totaal van 214,5 parkeerplaatsen. Er is echter uitgegaan van een onjuiste parkeernorm. De toegepaste parkeernorm is opgenomen in tabel 2.2 van het parkeeronderzoek. Deze norm komt echter niet overeen met de Nota Parkeernormen 2025 van de gemeente Castricum.

Zo is bijvoorbeeld voor een koopappartement met een oppervlakte van 100 m² uitgegaan van een parkeernorm van 1,3, terwijl op basis van de Nota Parkeernormen 1,4 parkeerplaatsen in acht moeten worden genomen.

Indien en voor zover wordt verwezen naar de mobiliteitscorrectie uit diezelfde Nota, is dat onterecht. Die mobiliteitscorrectie geeft de mogelijkheid om de parkeerbehoefte met maximaal 20% te corrigeren, mits goed onderbouwd. In dit geval is niet duidelijk met welk percentage de correctie heeft plaatsgevonden. Bovendien is de toepassing van die correctie onvoldoende gemotiveerd.

Er wordt namelijk verwezen naar de deelmobiliteit (p. 14 van het verkeersonderzoek). De reductie van de parkeerbehoefte is aangehouden op basis van acht deelauto's. Het idee hierachter is dat die deelauto's ervoor zorgen dat de parkeerbehoefte lager is, omdat die auto's door meerdere huishoudens/personen kunnen worden gebruikt.

Uit het onderzoek blijkt echter niet dat die acht deelauto's de mobiliteitscorrectie rechtvaardigen. De mobiliteitscorrectie maakt een correctie mogelijk, indien er een lagere parkeerbehoefte is. Het verkeersonderzoek lijkt echter de deelauto's in te zetten om het gebruik van die correctie te rechtvaardigen. Dit is de omgekeerde wereld. Er is namelijk niet onderzocht in hoeverre het beschikbaar stellen van de deelauto's ook daadwerkelijk bijdraagt aan het verlagen van de parkeerbehoefte.

Daarnaast schrijft de Nota Parkeernormen voor dat voor het gecorrigeerde gedeelte een ruimtelijke reservering dient te worden gemaakt. Deze reservering is noodzakelijk in het geval het mobiliteitsconcept toch niet blijkt te werken. Er moet dus altijd worden uitgegaan van de maximale parkeerbehoefte conform de Nota Parkeernormen. De mobiliteitscorrectie maakt het alleen mogelijk dat niet alle parkeerplaatsen direct worden gerealiseerd.

HOOGLANDER

Er is in het plan dus onvoldoende onderzoek gedaan naar de parkeerbehoefte. Het plan voldoet dus ook niet aan de Nota Parkeernormen en voorziet in onvoldoende parkeerplaatsen. Daarnaast is er geen ruimtelijke reservering gemaakt voor de benodigde parkeerplaatsen. Het plan is dus onvoldoende gemotiveerd.

3. Extern salderen onvoldoende gemotiveerd

Aan het plan ligt een stikstofberekening ten grondslag. Hieruit blijkt een toename van 0,04 mol N/ha/jaar. Dit betekent dat significante effecten op het Natura 2000-gebied 'Noordhollands Duinreservaat' niet op voorhand kunnen worden uitgesloten. Daarom wordt extern gesaldeerd met de stikstofrechten van Ziendijk 4 te Uitgeest. Uit de stikstofberekening uit bijlage 18 bij de toelichting bij het plan, volgt dat die afname voldoende compenseert.

Er is echter niet voldaan aan het additionaliteitsvereiste. Uit de toelichting noch de bijlagen blijkt dat is getoetst of de afname van stikstofdepositie van Ziendijk 4 niet eerst nodig is om te voldoen aan de natuurdoeleinden van het 'Noordhollands Duinreservaat'. Nu dat Natura 2000-gebied reeds overbelast is met stikstof, dient dit deugdelijk te worden onderbouwd.

Die onderbouwing ontbreekt, waardoor het plan onvoldoende is gemotiveerd. Bovendien is het plan daardoor onuitvoerbaar. Dit dient dus alsnog te worden onderbouwd voordat het plan wordt vastgesteld.

4. Uitvoerbaarheid

Het plan voorziet in woningen op de locatie waar nu een BP tankstation is gelegen. Op grond van artikel 5.8 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) dient een afstand van ten minste 60 meter te worden gehanteerd tussen de pomp en woningen.

Gelet op het feit dat de woningen op een veel kortere afstand worden toegedacht, is het niet mogelijk het plan uit te voeren zonder dat het tankstation wordt opgeheven. Op 5 maart 2025 is bekendgemaakt dat op die locatie een voorkeursrecht is gevestigd. Dit biedt echter onvoldoende zekerheid dat het plan doorgang zal kunnen vinden.

Een voorkeursrecht geeft namelijk alleen de plicht aan de eigenaar van de onroerende zaak bij verkoop eerst een bod door de gemeente te laten uitbrengen. Met andere woorden: de gemeente heeft het eerste recht van koop. Dat betekent echter niet dat de gronden ook door de gemeente kunnen worden aangekocht.

Daarnaast blijkt onvoldoende uit de financiële ramingen dat met de verplichte aankoop van dit tankstation rekening is gehouden. Het bedrag dat is geraamd voor de inbrengkosten in het kader

HOOGLANDER

van kostenverhaal komt neer op een bedrag van circa 6,3 miljoen euro. Het is onvoldoende gemotiveerd hoe dit bedrag tot stand is gekomen. Zo is bijvoorbeeld onduidelijk of de kosten van het ontwikkelen van het deel dat nu tankstation is, onder de raming van de kosten valt. Deze kosten dienen namelijk wel te worden verhaald op de ontwikkelaar.

Dit is te meer van belang gelet op het feit dat marge minimaal is. Het resultaat van de raming bedraagt € 266.000,00. Cliënte deelt de conclusie aldus niet dat het plan niet evident onuitvoerbaar is. Dit is ten minste onvoldoende gemotiveerd.

5. Vergroening niet geborgd

Uit de Ruimtelijke ontwikkelvisie 2.0 blijkt dat bij de gebiedsontwikkeling vergroening en versterken van de groenstructuur als kans wordt gezien. Ook het beeldkwaliteitsplan dat aan het plan ten grondslag ligt, geeft blijk van een vergroening van de omgeving. Ter voorkoming dat de omgeving na de realisatie van het plan tegen betonnen woningen aankijkt, zou een beplantingsplan of iets van dien aard moeten worden opgesteld. Dat plan zou vervolgens ook moeten worden geborgd in het plan. Alleen op die manier wordt recht gedaan aan de visie en het beeldkwaliteitsplan. Nu is dit op geen enkele wijze geborgd.

Conclusie

Ik verzoek u bij het vaststellen van de definitieve wijziging van het omgevingsplan rekening te houden met de zienswijze van cliënte. Cliënte verzoekt u dan ook om het plan niet vast te stellen, dan wel zodanig vast te stellen dat rekening wordt gehouden met de belangen van cliënte.

Met vriendelijke groet,
Hooglander B.V.



Senior advocaat

4.16 Bijlage 16: geanonimiseerde zienswijze reclamant 16, Z25 254947

HOOGLANDER

GEMEENTE CASTRICUM
INGEKOMEN

31 DEC 2025

Gemeente Castricum
t.a.v. de gemeenteraad
Postbus 1301
1900 BH CASTRICUM

PER AANGETEKENDE POST EN VIA MAIL
(info@castricum.nl)

Helmond, 24 december 2025

Onze ref. : D20251596 VvE Koraalzand / Gemeente Castricum (SAR)

Uw ref. :

Behandelaar :

E-mail direct :

Geachte raad,

Namens mijn cliënte, de **Vereniging van Eigenaars Gebouw Koraalzand aan Geesterduinweg**, statutair gevestigd te Castricum, dien ik hierbij zienswijzen in tegen de door u vastgestelde ontwerpbesluit ter wijziging van het omgevingsplan van de gemeente Castricum ("Ontwerp TAM/IMRO wijziging Omgevingsplan Geesterduin 2.0").

Op 12 november 2025 heeft u een ontwerp voor de wijziging van het omgevingsplan bekend gemaakt. Tot en met 24 december 2025 kunnen zienswijzen op het ontwerp aan u kenbaar worden gemaakt. Van die gelegenheid maakt cliënte graag gebruik.

Zienswijzen

Cliënte kan zich niet verenigen met het ontwerpbestemmingsplan. Cliënte licht dit hieronder nader toe.

- Inleiding

De Vereniging van Eigenaars van het appartementencomplex Koraalzand betreft de woningen met het adres Geesterduinweg 17-41 (1902 CB) te Castricum. Op 12 november 2025 is het ontwerp van de wijziging van het omgevingsplan, genaamd "Ontwerp TAM/IMRO wijziging Omgevingsplan Geesterduin 2.0" ter inzage gelegd. Dit plan voorziet in de ontwikkeling en uitbreiding van het winkelcentrum "Geesterduin". Op basis van dit plan kan het winkelcentrum worden uitgebreid met

HOOGLANDER

appartementencomplex Koraalzand (hierna: de Koraalzand) is op onderstaande afbeelding weergegeven.



Het winkelcentrum "Geesterduin" is nu een gezellig, overdekt winkelcentrum bestaande uit één bouwlaag. Op basis van de regels uit het voormalige bestemmingsplan "Eerstee partiële herziening – Castricum Centrum" (thans onderdeel van het omgevingsplan van de gemeente Castricum) geldt een maximale bouwhoogte van 7 meter. Het nieuwe plan maakt het mogelijk te bouwen tot 24,5 meter hoog.

Clïente kan zich niet met ontwerp verenigen. Zij licht haar zienswijzen hieronder toe.

1. Belangen van cliënten

Zoals op bovenstaande afbeeldingen is weergegeven hoe de Koraalzand is gelegen ten opzichte van het plan. Hieronder is de Koraalzand weergegeven vanuit het plangebied.



HOOGLANDER

Het appartementencomplex ligt aan de andere kant van de weg ten opzichte van het plangebied. De afstand tussen de woningen en het plan bedraagt minder dan 20 meter. Daarnaast ligt het appartementencomplex recht tegenover de huidige en beoogde parkeerplaats, waardoor de weg die langs het appartement loopt een belangrijke toegangsweg van het plangebied is.

Ingevolge artikel 4.2 van de Omgevingswet (Ow) moeten functies in het omgevingsplan op basis van een evenwichtige toedeling aan locaties worden toegedeeld. Dit heeft als doel zo gunstig mogelijk voorwaarden te creëren voor het gebruik en de ontwikkeling van een gebied. Hierbij moet de vraag worden gesteld in hoeverre functies naast elkaar kunnen bestaan. Een goede belangenafweging van de verschillende met de toegedeelde functies gemoeide belangen is noodzakelijk. Het momenteel in voorbereiding zijnde plan, ontbeert een deugdelijke motivering en daarmee ook een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Dit is in strijd met artikelen 3:46 en 3:47 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

Op grond van het in artikel 3:2 van de Awb opgenomen zorgvuldigheidsbeginsel dient het bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit alle nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen, te vergaren. De voor de belanghebbende nadelige gevolgen mogen op grond van artikel 3:4 lid 2 van de Awb niet onevenredig zijn in verhouding tot de met het besluit te dienen doel.

U hebt in het ontwerpplan onvoldoende blijk gegeven van een deugdelijke belangenafweging. U heeft de belangen van cliënte onvoldoende onderkend en meegewogen in de besluitvorming.

De gevolgen van het plan op de woningen binnen het appartementencomplex zijn onvoldoende in de besluitvorming betrokken. Zo is er ten onrechte geheel geen bezonningsstudie uitgevoerd. Cliënte vreest voor de nadelige effecten van het plan op de belichting en bezonning op (het balkon c.q. terras van) het appartementencomplex.

Ook is geen onderzoek gedaan naar de akoestische gevolgen op de gevels van de woningen in de Koraalzand. Het akoestisch onderzoek ziet enkel op de woningen die binnen het plangebied worden gerealiseerd, maar niet op de effecten op de omliggende woningen.

Het plan voldoet dus niet aan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties en kan dus niet worden vastgesteld.

2. Parkeren

Het plan voorziet in een toename van 215 woningen en 500 m² oppervlakte aan detailhandel. Er is echter onvoldoende voorzien in de parkeerbehoefte, waardoor grote verkeers- en parkeeroverlast te verwachten is.

HOOGLANDER

Het plan maakt 215 nieuwe woningen mogelijk, variërend van grote koopappartementen tot kleine socialehuurappartementen. Op p. 12 van het parkeeronderzoek is een tabel weergegeven met daarin de parkeereis. Voor de woningen komt dit neer op een totaal van 214,5 parkeerplaatsen. Er is echter uitgegaan van een onjuiste parkeernorm. De toegepaste parkeernorm is opgenomen in tabel 2.2 van het parkeeronderzoek. Deze norm komt echter niet overeen met de Nota Parkeernormen 2025 van de gemeente Castricum.

Zo is bijvoorbeeld voor een koopappartement met een oppervlakte van 100 m² uitgegaan van een parkeernorm van 1,3, terwijl op basis van de Nota Parkeernormen 1,4 parkeerplaatsen in acht moeten worden genomen.

Indien en voor zover wordt verwezen naar de mobiliteitscorrectie uit diezelfde Nota, is dat onterecht. Die mobiliteitscorrectie geeft de mogelijkheid om de parkeerbehoefte met maximaal 20% te corrigeren, mits goed onderbouwd. In dit geval is niet duidelijk met welk percentage de correctie heeft plaatsgevonden. Bovendien is de toepassing van die correctie onvoldoende gemotiveerd.

Er wordt namelijk verwezen naar de deelmobiliteit (p. 14 van het verkeersonderzoek). De reductie van de parkeerbehoefte is aangehouden op basis van acht deelauto's. Het idee hierachter is dat die deelauto's ervoor zorgen dat de parkeerbehoefte lager is, omdat die auto's door meerdere huishoudens/personen kunnen worden gebruikt.

Uit het onderzoek blijkt echter niet dat die acht deelauto's de mobiliteitscorrectie rechtvaardigen. De mobiliteitscorrectie maakt een correctie mogelijk, indien er een lagere parkeerbehoefte is. Het verkeersonderzoek lijkt echter de deelauto's in te zetten om het gebruik van die correctie te rechtvaardigen. Dit is de omgekeerde wereld. Er is namelijk niet onderzocht in hoeverre het beschikbaar stellen van de deelauto's ook daadwerkelijk bijdraagt aan het verlagen van de parkeerbehoefte.

Daarnaast schrijft de Nota Parkeernormen voor dat voor het gecorrigeerde gedeelte een ruimtelijke reservering dient te worden gemaakt. Deze reservering is noodzakelijk in het geval het mobiliteitsconcept toch niet blijkt te werken. Er moet dus altijd worden uitgegaan van de maximale parkeerbehoefte conform de Nota Parkeernormen. De mobiliteitscorrectie maakt het alleen mogelijk dat niet alle parkeerplaatsen direct worden gerealiseerd.

Er is in het plan dus onvoldoende onderzoek gedaan naar de parkeerbehoefte. Het plan voldoet dus ook niet aan de Nota Parkeernormen en voorziet in onvoldoende parkeerplaatsen. Daarnaast is er geen ruimtelijke reservering gemaakt voor de benodigde parkeerplaatsen. Het plan is dus onvoldoende gemotiveerd.

HOOGLANDER

3. Extern salderen onvoldoende gemotiveerd

Aan het plan ligt een stikstofberekening ten grondslag. Hieruit blijkt een toename van 0,04 mol N/ha/jaar. Dit betekent dat significante effecten op het Natura 2000-gebied 'Noordhollands Duinreservaat' niet op voorhand kunnen worden uitgesloten. Daarom wordt extern gesaldeer met de stikstofrechten van Ziendijk 4 te Uitgeest. Uit de stikstofberekening uit bijlage 18 bij de toelichting bij het plan, volgt dat die afname voldoende compenseert.

Er is echter niet voldaan aan het additionaliteitsvereiste. Uit de toelichting noch de bijlagen blijkt dat is getoetst of de afname van stikstofdepositie van Ziendijk 4 niet eerst nodig is om te voldoen aan de natuurdoeleinden van het 'Noordhollands Duinreservaat'. Nu dat Natura 2000-gebied reeds overbelast is met stikstof, dient dit deugdelijk te worden onderbouwd.

Die onderbouwing ontbreekt, waardoor het plan onvoldoende is gemotiveerd. Bovendien is het plan daardoor onuitvoerbaar. Dit dient dus alsnog te worden onderbouwd voordat het plan wordt vastgesteld.

4. Uitvoerbaarheid

Het plan voorziet in woningen op de locatie waar nu een BP tankstation is gelegen. Op grond van artikel 5.8 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) dient een afstand van ten minste 60 meter te worden gehanteerd tussen de pomp en woningen.

Gelet op het feit dat de woningen op een veel kortere afstand worden toegedacht, is het niet mogelijk het plan uit te voeren zonder dat het tankstation wordt opgeheven. Op 5 maart 2025 is bekendgemaakt dat op die locatie een voorkeursrecht is gevestigd. Dit biedt echter onvoldoende zekerheid dat het plan doorgang zal kunnen vinden.

Een voorkeursrecht geeft namelijk alleen de plicht aan de eigenaar van de onroerende zaak bij verkoop eerst een bod door de gemeente te laten uitbrengen. Met andere woorden: de gemeente heeft het eerste recht van koop. Dat betekent echter niet dat de gronden ook door de gemeente kunnen worden aangekocht.

Daarnaast blijkt onvoldoende uit de financiële ramingen dat met de verplichte aankoop van dit tankstation rekening is gehouden. Het bedrag dat is geraamd voor de inbrengkosten in het kader van kostenverhaal komt neer op een bedrag van circa 6,3 miljoen euro. Het is onvoldoende gemotiveerd hoe dit bedrag tot stand is gekomen. Zo is bijvoorbeeld onduidelijk of de kosten van het ontwikkelen van het deel dat nu tankstation is, onder de raming van de kosten valt. Deze kosten dienen namelijk wel te worden verhaald op de ontwikkelaar.

HOOGLANDER

Dit is te meer van belang gelet op het feit dat marge minimaal is. Het resultaat van de raming bedraagt € 266.000,00. Cliënte deelt de conclusie aldus niet dat het plan niet evident onuitvoerbaar is. Dit is ten minste onvoldoende gemotiveerd.

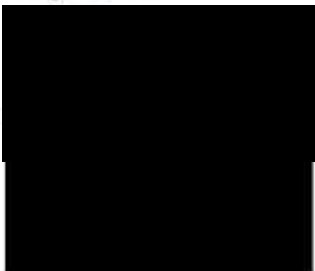
5. Vergroening niet geborgd

Uit de Ruimtelijke ontwikkelvisie 2.0 blijkt dat bij de gebiedsontwikkeling vergroening en versterken van de groenstructuur als kans wordt gezien. Ook het beeldkwaliteitsplan dat aan het plan ten grondslag ligt, geeft blijk van een vergroening van de omgeving. Ter voorkoming dat de omgeving na de realisatie van het plan tegen betonnen woningen aankijkt, zou een beplantingsplan of iets van dien aard moeten worden opgesteld. Dat plan zou vervolgens ook moeten worden geborgd in het plan. Alleen op die manier wordt recht gedaan aan de visie en het beeldkwaliteitsplan. Nu is dit op geen enkele wijze geborgd.

Conclusie

Ik verzoek u bij het vaststellen van de definitieve wijziging van het omgevingsplan rekening te houden met de zienswijze van cliënte. Cliënte verzoekt u dan ook om het plan niet vast te stellen, dan wel zodanig vast te stellen dat rekening wordt gehouden met de belangen van cliënte.

Met vriendelijke groet,
Hooglander B.V.



4.17 Bijlage 17: geanonimiseerde zienswijze reclamant 17, Z25 254541^{ingetrokken}

[REDACTED]
Het Laantje 7
1969MH Heemskerk

Heemskerk, 22 december 2025

Gemeente Castricum
T.a.v. de gemeenteraad van Castricum
Postbus 1301
1900 BH Castricum

Betreft: Zienswijze Geesterduin 2.0 Castricum

Geachte dames en heren,

Hierbij dienen wij onze zienswijze in betreffende bovengenoemd plan.

Wij zijn eigenaar van het pand Geesterduin 33 [REDACTED]. Het bovengenoemd plan betreft uitbreiding van het winkelcentrum. In het plan wordt er op en aan ons pand gebouwd. Hierdoor wordt onze achteruitgang aan de straatzijde (Geesterduinweg) afgesloten. Dit zonder enig overleg vooraf. Hierbij is geen rekening gehouden met de volgende zaken:

- Waar kunnen wij onze vuil- en papiercontainer zetten?
- Hoe gaan we laden en lossen?
- Wij willen verduurzamen; zonnepanelen op het dak plaatsen. Hoe lossen we dit op als ons dak is volgebouwd?

Vertrouwend onze zienswijze hiermee voldoende kenbaar te hebben gemaakt, zien wij graag genoemde punten terug in het ontwerp.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]