



**Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen
ontwerpbestemmingsplan 'Jachthaven
Laamens Akersloot'**

1. Inleiding

Het bestemmingsplan 'Jachthaven Laamens Akersloot' maakt een herontwikkeling van de bestaande jachthaven Laamens aan de Geesterweg 10 in Akersloot mogelijk en voorziet in:

- De bouw van maximaal 90 appartementen, waarvan minimaal 27 in het sociale segment (categorie 2). Van deze 27 sociale woningen worden er minimaal 12 verhuurd conform de Doelgroepenverordening.
- 14 recreatiearken
- Een plein aan het water met daarbij de mogelijkheid van horeca op de begane grond van appartementengebouw E
- Diverse wandelverbindingen en een speelvoorziening
- Ligplaatsen voor boten van de bewoners (onder voorwaarden verkoop aan derden toegestaan)
- 202 parkeerplaatsen, verdeeld over een nieuwe half verdiepte parkeerkelder en het bestaande parkeerterrein aan de Geesterweg

De commerciële activiteiten van Jachthaven Laamens worden beëindigd, bestaande gebouwen worden gesloopt

Ontwerpbestemmingsplan

Het college van burgemeester en wethouders heeft op 26 augustus 2021 ingestemd met het ontwerp bestemmingsplan. Het ontwerp bestemmingsplan heeft vanaf 26 augustus t/m 6 oktober 2021 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode werd eenieder in de gelegenheid gesteld om zowel mondeling als schriftelijk, een zienswijze omtrent het ontwerpbestemmingsplan naar voren te brengen.

Het ontwerp bestemmingsplan was analoog raadpleegbaar op de gemeentelijke locatie aan het Raadhuisplein 1 in Castricum. Ook was het ontwerp digitaal raadpleegbaar via de gemeentelijke website (www.castricum.nl) en de website van de landelijke informatievoorziening voor ruimtelijke plannen (www.ruimtelijkeplannen.nl).

Over het ontwerp bestemmingsplan zijn vijf zienswijzen naar voren gebracht.

Leeswijzer

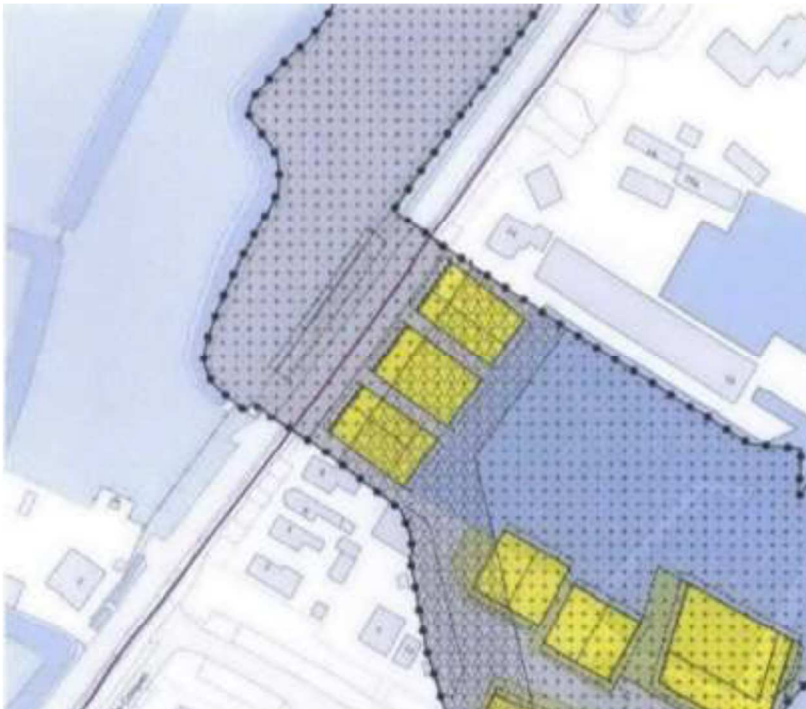
In de voorliggende nota zijn de ingekomen zienswijzen samengevat en voorzien van een gemeentelijke reactie. De nota zienswijzen is geanonimiseerd.

2. Ingekomen zienswijzen

Reclamant 1, ██████████, IN21/07284

Deze zienswijze is op 9 september 2021 ingediend en derhalve ontvankelijk.

1. *Reclamant verzoekt het ontwerp zodanig aan te passen dat aan de grond, waarin de 50kV kabelverbinding ligt, gevrijwaard blijft van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en activiteiten die van negatieve invloed kunnen zijn op de functionaliteit van de kabelverbindingen, zodat Liander N.V. in geval van storing of onderhoud zonder problemen bij de kabelverbindingen kan komen.*



Schematische locatie van de 50 kV-kabel in het ontwerp (roze lijn)

In overleg met Liander wordt voorgesteld geen dubbelbestemming op te nemen die deze leiding zou beschermen. Dit op basis van onderstaande overwegingen. Het opnemen van dubbelbestemmingen voor 50KV leidingen is niet wettelijk verplicht. In alle bestemmingsplan van de gemeente Castricum zijn voor dergelijke kabels en leidingen geen dubbelbestemmingen opgenomen. Daarnaast zou dit kunnen leiden tot 'schijnveiligheid'. Voor dit stukje 50KV kabel is wel een dubbelbestemming opgenomen en voor alle overige 50KV leidingen niet. Zijn die dan minder belangrijk?

Daarnaast zijn de kabels voldoende beschermd via de zogenaamde KLIC meldingen, die gedaan moeten worden voor grondwerkzaamheden.

Reclamant 2, ██████████, IN21/07434

Deze zienswijze is op 1 oktober 2021 ingediend en derhalve ontvankelijk.

1. *Reclamant ziet het wandelpad dat tussen hem en het Noordelijke (A3) appartementencomplex getekend is graag op een andere plek vanwege privacy en om overlast te voorkomen. Voorstel is dit pad tussen appartementengebouw A3 en A2 aan te leggen.*

Het doorgaande wandelpad tussen het parkeerterrein aan de Geesterweg via de noordzijde van het plangebied naar de recreatiearken zal overeenkomstig de zienswijze tussen de appartementengebouwen A3 en A2 gerealiseerd worden. Dit wordt vastgelegd in de anterieure overeenkomst tussen gemeente en ontwikkelaar. In het bestemmingsplan wordt een aanduiding opgenomen op de gronden tussen reclamant en het noordelijkste appartementengebouw aan de Geesterweg (A3) dat daar geen doorgaande langzaam verkeersverbinding (wandel en/of fietspad) mag komen.

Aanpassing bestemmingsplan:



Uitsnede verbeelding, rood: aanduiding 'specifieke vorm van verkeer – verblijfsgebied - geen doorgaande langzaam verkeersverbinding'

Aan artikel 6.1 wordt toegevoegd:

o. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer – verblijfsgebied - geen doorgaande langzaam verkeersverbinding' uitsluitend een doodlopend pad ten behoeve van de ontsluiting van de aangrenzende appartementen toegestaan.

- In de toelichting van het bestemmingsplan wordt gesproken over 14 kleine recreatie-arken. Conform de regels en de verbeelding zijn 14 recreatiearken toegestaan met een goot- nokhoogte van 4/5 meter. Dit zijn 14 grote recreatie-arken. Overige afmetingen ontbreken. Reclamant vreest dat dit straks een groot hoog blok wordt waardoor zij geen zicht meer hebben op het meer, dit geldt ook voor hun klanten die juist voor o.a. het uitzicht naar hem toekomen.*

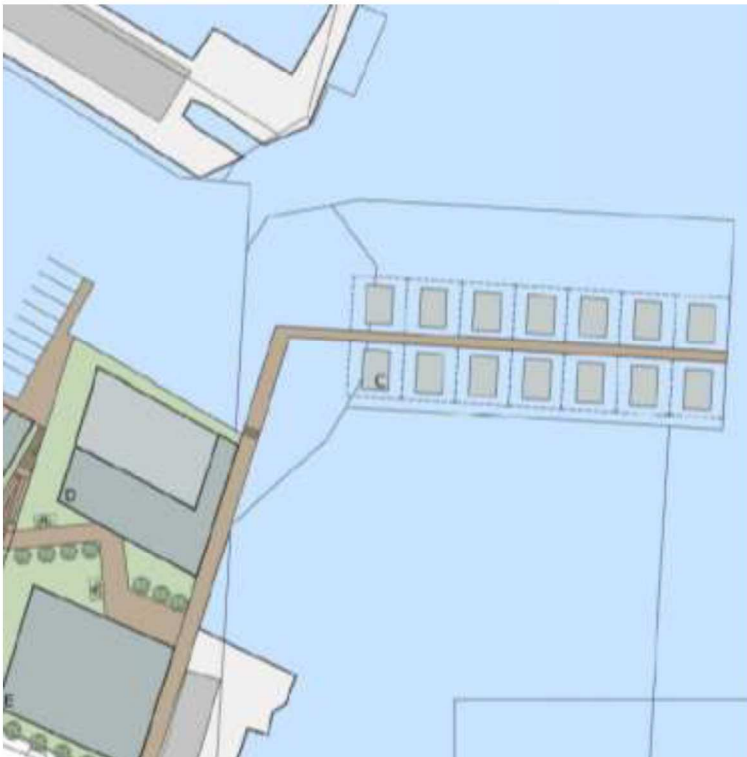
Reclamant verwijst naar recreatieterrein De Meerparel in Uitgeest, waar kleine recreatiearken liggen.



Recreatie ark bij recreatieterrein De Meerparel.

In het door de gemeenteraad vastgestelde ruimtelijk kader is over de recreatiearken het volgende opgenomen:

Het voorgestelde plan beschikt over 90 appartementen waarvan 27 in het sociale segment (30% sociaal). Daarnaast worden er vanuit recreatief oogpunt nog 14 kleine recreatie arken op het water gerealiseerd.



Uitsnede tekening behorende bij vastgestelde ruimtelijk kader.

Volgens het ontwerpbestemmingsplan mag het gehele aanduidingsvlak ingevuld worden met recreatiearken (er is geen bebouwingspercentage opgenomen), terwijl uit de bovenstaande tekening, behorende bij het kaderstellend besluit van de gemeenteraad blijkt dat slechts een deel wordt ingevuld wordt door de arken. De rest bestaat uit water en steigers. Uit een nader gesprek met reclamant blijkt dat deze geen bezwaar heeft tegen een bebouwingspercentage van 70%, het voorstel van de ontwikkelaar. Het bezwaar van reclamant betreft vooral de hoogte van de recreatiearken. Hij ziet deze graag maximaal 3,00m hoog ten opzichte van het waterpeil. Reclamant geeft aan, dat

wanneer er voor een 'bootconstructie wordt gekozen, waarbij de vloer (onderkant boot) zelfs onder het waterpeil ligt, met een bouwhoogte van 2 meter (gerekend vanaf het waterpeil) volstaan kan worden.

Voorgesteld wordt in het bestemmingsplan een bebouwingspercentage op te nemen van maximaal 70%, gezien de overeenstemming tussen reclament en ontwikkelaar hierover. Aangezien het aanduidingsvlak een oppervlakte heeft van 1720m² resulteert dit in 14 recreatiearken van gemiddeld 86m.2 ((1720 x 0,7) : 14 = 86m) Dit is inclusief een eventueel terras.

In het kaderstellend besluit is opgenomen dat de recreatiearken kleinschalig zijn. In de regel bestaan recreatiearken uit één bouwlaag. Er worden wel arken te huur aangeboden die uit twee bouwlagen bestaat, maar dit komt aanzienlijk minder voor dan arken die uit één bouwlaag bestaan. Aangezien door de raad is vastgesteld dat het om kleinschalige arken gaat, sluit een ark van één bouwlaag daarbij aan. Reclamant en ontwikkelaar zijn hiermee akkoord.

Naar aanleiding van overleg met ontwikkelaar en reclamant wordt voorgesteld de bouwhoogte te verlagen tot maximaal 3,50m. Er wordt geen bepaling voor een goothoogte opgenomen. Hierdoor kan een ark met een drijfconstructie van circa 0,50 meter met daarop een 'leefgedeelte' van 3,00 hoog, gerekend vanaf het waterpeil. Dit is een halve meter hoger dan het verzoek van reclamant en is een gemiddelde van de wens van reclamant en ontwikkelaar. Ten opzichet van het ontwerpbestemmingsplan wordt de maximale bouwhoogte voor recreatiearken dus verlaagd van 5,00 meter naar 3,50 meter.

Aanpassing bestemmingsplan:

Artikel 7.2.1. lid a wordt aangepast en luidt als volgt:

7.2.1 Gebouwen

Gebouwen mogen niet worden gebouwd, met uitzondering van:

a. recreatiearken ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van recreatie - recreatiearken' met dien verstande dat:

1. het aantal recreatiearken niet meer bedraagt dan is aangeduid op de verbeelding met de aanduiding 'maximum aantal wooneenheden';
2. de recreatiearken uit maximaal 1 bouwlaag bestaan;
3. de bouwhoogte in meters, niet meer bedraagt, dan op de verbeelding aangeduid met de aanduiding 'maximale bouwhoogte (m)';
4. het percentage van het aanduidingsvlak 'specifieke vorm van recreatie - recreatiearken' dat in beslag wordt genomen door recreatiearken niet meer bedraagt dan op de verbeelding aangeduid met de aanduiding 'maximum bebouwingspercentage', dit is inclusief terras en exclusief steigers, en
5. Omgevingsvergunning voor bouwen mag pas worden verleend indien vooraf advies is gevraagd aan het Recreatieschap Alkmaarder- en Uitgeestermeer.

Op de verbeelding wordt:

- de aanduiding 'maximum goothoogte' verwijderd.
- de aanduiding 'maximum bouwhoogte' verlaagd tot maximaal 3,5 meter.
- de aanduiding 'maximum bebouwingspercentage' van 70% toegevoegd.

3. Reclamant vindt de informatievoorziening vanuit zowel de initiatiefnemer als de gemeente gebrekkig.

Voor het nieuwbouwplan is de gebruikelijke procedure gevolgd. Hierbij vindt de participatie grotendeels plaats voorafgaand aan het kaderstellend besluit. Vervolgens wordt alle opgehaalde informatie verwerkt in het kaderstellend besluit, in de nadere uitwerking van het plan en in de Anterieure Overeenkomst (AOK). Na het raadsbesluit is het plan conform de vastgestelde kaders nader uitgewerkt en is een anterieure overeenkomst gesloten met de ontwikkelaar. Na negen maanden was het ontwerpbestemmingsplan en de anterieure overeenkomst gereed. Na de zomervakantie

is het ontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegd en kunnen alle belanghebbenden hierop reageren.

Naar aanleiding van de motie is met name ingezet op de communicatie tussen ontwikkelaar en omwonenden, waarvan bekend was dat zij ontevreden waren over het verloop van deze communicatie. Reclamant heeft eerder gesprekken gevoerd met de ontwikkelaar, maar heeft niet eerder aangegeven, dat hij niet tevreden was over de informatievoorziening. Ook na de brief die ontwikkelaar in april 2021 stuurde over de stand van zaken heeft reclamant geen reactie gegeven. Nadat reclamant tijdens de ter inzage heeft aangegeven bezwaren te hebben tegen het plan is er vanuit de gemeente direct contact met hem opgenomen en zijn deze zaken besproken. Ook de ontwikkelaar heeft contact met hem opgenomen.

Reclamant 3, [REDACTED], IN21/07435

Deze zienswijze is op 5 oktober 2021 ingediend en derhalve ontvankelijk.

1. *In algemene zin vreest reclamant voor aantasting van hun goede woon- en leefklimaat door een sterke toename van het aantal woningen in de wijk en voor een toename van geluid en verkeersoverlast welke mede wordt veroorzaakt door de combinatie van woon- en horecabestemmingen. Reclamant vreest voor een aantasting van het karakter van de wijk en de natuur- en milieuwaarden.*

In paragraaf 4.4 van de toelichting van het bestemmingsplan is beschreven welke effecten de ontwikkeling heeft op de omgeving.

Net als in een groot deel van Nederland heeft ook de gemeente Castricum/kern Akersloot te maken met een tekort aan woningen. Daarnaast is woningbouw van belang voor het in stand houden van de basisvoorzieningen in het dorp Akersloot. Het buitengebied van Akersloot is van bijzondere natuurlijke en landschappelijke waarden, waardoor deze door de provincie in de provinciale omgevingsverordening NH2020 zijn aangemerkt als bijzonder provinciaal landschap of natuurgebied. Grote woningbouwplannen in het buitengebied zijn daardoor onmogelijk geworden. De locatie Laamens biedt de mogelijkheid om een deel van de woningbehoefte 'binnenstedelijk' op te lossen. Plan Laamens voorziet in een substantieel aantal woningen in een gedifferentieerd segment, waarbij rekening is gehouden met de omgeving. Zo is, mede als gevolg van participatie, de hoogte van de appartementengebouwen nabij de bestaande woningen verlaagd, zowel aan de Geesterweg, als aan De Noord. Het appartementengebouw het dichtsbij het perceel van reclamant heeft een goothoogte van 7 meter en een bouwhoogte van 8 meter. Dit is zelfs aanzienlijk lager dan een gemiddelde grondgebonden woning, waarvan de bouwhoogte veelal 9 a 10m bedraagt.

Het dichtstbijzijnde appartementengebouw ligt op bijna 19m van de woning van reclamant, waarbij wordt opgemerkt dat er nu op circa 8 meter van de woning een grote botenloods staat (rood op onderstaande kaart). Conform het huidige bestemmingsplan mag deze loods een bouwhoogte hebben van 10 meter. Tot slot wordt opgemerkt dat het ontwerp bestemmingsplan voldoet aan het kaderstellend besluit van de gemeenteraad van 1 oktober 2020.

Op de aspecten 'Verkeersoverlast' en 'geluidsoverlast' worden bij de punten 3, 4 en 6 behandeld.



Kaart met in rood bestaande bebouwing met daar overheen het ontwerp bestemmingsplan Laamens. Afstanden tussen woning reclamant en nieuwbouw in blauw aangegeven.



Verbeelding ontwerp bestemmingsplan Laamens

2. Reclamant is van mening dat het aandeel van woningen in het middensegment achter blijft (22%) en dat er hierdoor onvoldoende bij de behoefte wordt aangesloten. Bovendien

is de realisatie van het percentage woningen in het middensegment niet verankerd in het bestemmingsplan. Voor zowel de woningen in het middensegment als de sociale koop en/of huurwoningen geldt dat er in het bestemmingsplan geen voorwaardelijke verplichting is opgenomen voor de realisatie daarvan.

De wet (artikel 3.1.2. Besluit ruimtelijke ordening) biedt alleen de mogelijkheid om sociale koop- en huurwoningen en middenhuur woningen vast te leggen in het bestemmingsplan, mits de gemeente een Doelgroepenverordening heeft vastgesteld. De gemeente Castricum heeft een Doelgroepenverordening vastgesteld. In het bestemmingsplan is bij de bestemming Wonen bepaald dat minimaal 30% van de in totaal maximaal 90 toegestane woningen uit koopwoningen en/of sociale huurwoningen conform doelgroepenverordening bestaat en dat er minimaal 12 sociale huurwoningen worden gerealiseerd.

Het opnemen van een voorwaardelijke verplichting voegt in deze situatie niets toe. Wanneer er namelijk minder sociale woningen worden gerealiseerd wordt gehandeld in strijd met het bestemmingsplan en kan handhavend worden opgetreden. Ditzelfde geldt wanneer een sociale woning later wordt omgezet naar een vrije sector woning.

Voor koopwoningen in het middensegment mogen geen afspraken vastgelegd worden in het bestemmingsplan. Dit is dan ook de reden dat hier afspraken over gemaakt zijn in de anterieure overeenkomst tussen gemeente en ontwikkelaar, waarbij is vastgelegd dat minimaal 20 woningen (=22%) in het middensegment gerealiseerd moet worden met een oppervlakte van gemiddeld 80m² en minimaal 65m² GBO. Hiermee ontstaat een gedifferentieerd aanbod van woningen. Daarnaast kenmerkt juist Akersloot zich door nagenoeg uitsluitend grondgebonden woningen. Het toevoegen van 90 appartementen zorgt voor meer gedifferentieerde woningbouw in Akersloot, die aansluit bij de behoefte.

- 3. De belangrijkste bezwaren van reclamant zijn gericht tegen de omvang en massaliteit van het te realiseren woongebied. Het toevoegen van 90 woningen en 14 recreatiewoningen aan de bestaande omgeving is niet ruimtelijk inpasbaar en leidt tot onevenredig veel overlast. Het betreft dan onder meer overlast in de vorm van een toename van het aantal verkeersbewegingen en een toename van de parkeerdruk. De parkeervraag van het plan zal op het piekmoment (doordeweekse avond) 180 parkeerplaatsen bedragen. De verkeersgeneratie zal 601 verkeersbewegingen bedragen. Daarbij dient in aanmerking te worden genomen dat de aard van de verkeersbewegingen en parkeerbehoefte zal veranderen aangezien bewoners naar verwachting vooral verkeersbewegingen in de ochtend en avond zullen genereren en hun voertuigen uiteraard ook 's nachts aanwezig zullen zijn in het plangebied. Cliënten wijzen er bovendien op dat uit het verkeerskundig rapport van "Buro van Schooten" blijkt dat de maximale acceptabele loopafstand van 100 meter voor bewoners niet wordt gehaald binnen het plangebied.*

Toename verkeersbewegingen en piekmomenten

Het plan wordt ontsloten vanaf de Geesterweg. De Geesterweg betreft een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom, waarbij gemotoriseerd- en fietsverkeer gescheiden zijn. De maximaal toegestane rijsnelheid ter hoogte van De Noord is 50 km/h.

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is gekeken naar de toename van het verkeer. De totale toekomstige verkeersgeneratie van het plangebied komt conform de CROW publicatie 381 neer op circa 601 motorvoertuigen per etmaal (mvte). De huidige verkeersgeneratie van het plangebied betreft circa 700 mvte. De toekomstige verkeersgeneratie bedraagt circa 100 mvte minder dan bij de huidige functie van het plangebied. Dit is het gevolg van het vervallen van de bestaande jachthaven en horeca en de daarbij horende verkeersaantrekkende werking. De capaciteit van de Geesterweg is ruim voldoende om deze verkeersbewegingen - zonder of met een aansluiting van de A9 op de Kennemerstraatweg te Heiloo - veilig te kunnen verwerken, ook op de piekmomenten (ochtend- en avondspits).

Het aantal in- en uitvoegbewegingen vanaf De Noord naar de Geesterweg neemt toe door dit plan. Elders langs de Geesterweg binnen de bebouwde kom liggen diverse zijwegen die gebruikt worden door minimaal hetzelfde aantal woningen. Deze kruispunten zijn op dezelfde wijze ingericht als het kruispunt Geesterweg-De Noord en in- en uitvoegen vindt hier zonder noemenswaardige problemen plaats.

Parkeergelegenheid voor de toe te voegen woningen is vlakbij de Geesterweg, waardoor niet of slechts over zeer korte afstand door een 30 km/h-zone hoeft te worden gereden. De Noord zelf is een erftoegangsweg (30 km/h-zone). De verkeersintensiteiten nemen hier toe, maar blijven laag.

Toename parkeerdruk

Het aantal te realiseren parkeerplaatsen is bepaald aan de hand van de nota Parkeernormen gemeente Castricum 2020 is, die gebaseerd is op landelijke richtlijnen en kengetallen van de CROW.

Bij de berekening van het aantal parkeerplaatsen is abusievelijk uitgegaan van:

- 100 m² cafetaria in plaats van 150 m² restaurant;
- 27 koopappartementen (< 80 m²) in plaats van 15 koopappartementen (< 80 m²) en 12 huurappartementen (sociale huur).

Dit leidt tot de volgende aanpassingen:

- de parkeervraag op het maatgevende moment neemt toe van 180 naar in totaal 194 parkeerplaatsen;
- het minimale aantal vereiste openbare parkeerplaatsen (bezoekers van de woningen, recreatiearken en personeel en bezoekers van de restaurantfunctie) op het maatgevende moment is dan 50 parkeerplaatsen. Mede naar aanleiding van de ontvangen zienswijzen wordt het aantal openbare parkeerplaatsen meer verhoogd, namelijk naar 75 parkeerplaatsen.

Met het te realiseren aantal parkeerplaatsen, wordt in voldoende mate voorzien in extra parkeergelegenheid om de extra parkeervraag op te kunnen vangen:

- 80 parkeerplaatsen worden gerealiseerd aan de oostzijde van de Geesterweg in een gebouwde parkeervoorziening dichtbij de te realiseren woningen. Hierdoor kan het woongebied langs De Noord autoluwer blijven en worden de geparkeerde auto's ook uit het zicht onttrokken;
- 122 parkeerplaatsen worden gerealiseerd op het bestaande parkeerterrein aan de westzijde van de Geesterweg.

In totaal zijn er dan 202 parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers van het plangebied, waarmee ruim voldaan wordt aan het aantal dat op grond van de nota Parkeernormen Castricum 2020 vereist is. Er is dan geen sprake van toename van de parkeerdruk.

Wij merken op dat uit in opdracht van de gemeente uitgevoerde parkeeronderzoeken blijkt dat er in de huidige situatie geen parkeertekort is (zie onderstaand kader).

<i>Bestaande parkeerdruk De Noord en Molenbuurt</i>		
2021	2020	



Details parkeeronderzoek 2021

Sectie	Straat / terrein	Openbare parkeercapaciteit	Nachtmeting september 2021				
			Parkeerdruk		Totalen		
			Algemeen	Fout	Parkeerdruk	Bezettingsgraad	Restcapaciteit
1637	De Noord	20	5	0	5	25%	15
1638	De Noord	20	8	0	8	40%	12
1639	Molenbuurt	14	6	0	6	43%	8
1640	Molenbuurt	12	7	0	7	58%	5

Conclusie:

- lage parkeerdruk op De Noord (32,5% bezettingsgraad, 13 voertuigen);
- lage parkeerdruk in de Molenbuurt (50% bezettingsgraad, 13 voertuigen).

Maximale loopafstand van 100 meter wordt overschreden

Aan de hand van de nota Parkeernormen gemeente Castricum 2020 is het aantal parkeerplaatsen voor auto's bepaald dat aangelegd en in stand gehouden moet worden. Dit betreft een harde eis waaraan moet worden voldaan. Aan te leggen parkeerplaatsen moeten tevens voldoen aan kwalitatieve eisen die de bruikbaarheid van de parkeerplaatsen waarborgen. Kwalitatieve criteria zijn per definitie zachter. De maximale loopafstand betreft een kwalitatief criterium, waarbij er ruimte is om af te wijken, bijvoorbeeld omdat hier andere kwaliteiten tegenover staan. De CROW geeft ook aan dat deze loopafstanden niet zomaar kunnen worden toegepast.

De parkeernorm dient in beginsel op eigen erf / binnen het plangebied te worden gerealiseerd. Hier wordt met het plan aan voldaan. Gevolg hiervan is wel dat de loopafstand vanaf een aantal te realiseren woningen naar een parkeerplaats aan de westzijde van de Geesterweg groter is dan 100 meter.

- alle te realiseren woningen beschikken echter over minimaal één parkeerplaats op minder dan 100 meter afstand van de woning;
- voor de 27 woningen aan de Geesterweg liggen alle parkeerplaatsen ruim binnen 100m.

- met aanpassing van het plan wordt de loopafstand naar de parkeerplaats voor een tweede auto zo veel mogelijk beperkt:
 - in de parkeergarage (80 parkeerplaatsen) krijgen 63 woningen een plek voor hun eerste auto. Er resteren dan 17 parkeerplaatsen voor tweede auto's. Deze parkeerplaatsen worden beschikbaar gesteld aan bewoners van blok D en E, die het verst gelegen zijn van het parkeerterrein aan de westzijde van de Geesterweg;
 - door bewoners aan de zuidzijde van het parkeerterrein te laten parkeren en bezoekers aan de noordzijde wordt de loopafstand voor het parkeren van een tweede auto op het parkeerterrein geminimaliseerd.
- een tweede aanpassing van het plan betreft het verhogen van het aantal openbare parkeerplaatsen op het parkeerterrein aan de westzijde van de Geesterweg van 45 naar 75. Dit verruimt de mogelijkheden voor bestaande omwonden om daar te gaan parkeren.

Voor een goede parkeeroplossing is niet alleen de loopafstand van belang, maar ook andere kwaliteiten, zoals de aantrekkelijkheid van de looproute en het gevoel van veiligheid in en om de parkeerruimte. De looproute van de woningen naar het parkeerterrein aan de westzijde van de Geesterweg wordt aantrekkelijk ingericht; ook hoeft niet langer op de rijweg te worden gelopen, maar over een trottoir. Dit voetgangersverkeer draagt bovendien bij aan de sociale controle in de openbare ruimte. Ook het parkeerterrein zelf wordt sociaal veilig ingericht. De gekozen parkeeroplossing heeft tevens andere kwalitatieve voordelen:

- door parkeren deels op wat meer afstand te realiseren, kan het woongebied autolouwer blijven. Deze extra woonkwaliteit maakt een wat grotere loopafstand naar de parkeerplaats (voor de tweede auto) acceptabel;
- met parkeren op afstand uitvoering gegeven aan de (nieuwe) ambities vanuit duurzame mobiliteit (Ambitiedocument, Programma Klimaat 2021-2025'), waar de nota Parkeernormen nog geen rekening mee houdt. De gemeente zet bij duurzame mobiliteit sterk in op het stimuleren van fietsgebruik: bewoners zullen – indien de auto wat verder weg geparkeerd staat - voor korte ritten eerder geneigd zijn om de fiets te nemen;
- er wordt duurzaam gebruik gemaakt van de reeds bestaande parkeergelegenheid.

4. *In de toelichting bij het bestemmingsplan wordt overwogen dat de Geesterweg in de huidige situatie circa 4.223 verkeerbewegingen per etmaal verwerkt. In de toekomstige situatie, waarbij de aansluiting op de Rijksweg A9 (Heiloo) wordt voltooid, het verkeer zal afnemen naar 3.300. U overweegt dat door de afname van verkeer op de Geesterweg (in verband met de nieuwe aansluiting bij Heiloo op de A9), de aanleg van de oversteekplaats niet zal leiden tot een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder conform het advies van de RUD, d.d. 4 april 2019. Reclamant stelt dat dit onjuist is, omdat inmiddels het bestemmingsplan voor de aansluiting A9 bij Heiloo is vernietigd door de Raad van State, waardoor de aanleg onzeker is.*

Door de uitspraak van de Raad van State met betrekking tot de nieuwe afslag A9 tussen Heiloo en Castricum leidt dit tot een vertraging van de realisatie van deze afslag.

In het akoestisch onderzoek is uitgegaan van een situatie zonder aanleg van deze afslag, waardoor er in de beschouwde toekomstige situatie meer verkeer gebruik maakt van de Geesterweg, een zogenaamde 'worst-case' situatie. Indien uiteindelijk de afslag op de A9 toch zal worden gerealiseerd wordt de geluidbelasting vanwege de Geesterweg alleen maar minder.

De realisatie van een oversteekplaats op zich is geen reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Immers de weg reconstructie op zichzelf heeft geen invloed op de verkeersintensiteit.

Uit een door het adviesbureau SAB opgestelde notitie blijkt dat, in de vergelijking tussen de huidige situatie en de toekomstige situatie met oversteekplaats, de geluidbelasting wel zal toenemen, maar dat is het gevolg van een toename van de autonome groei van de

verkeersintensiteit. Overigens is deze toename beperkt tot circa 0,7 dB een volstrekt te verwaarlozen waarde die puur rekenkundig is.

Het menselijk oor heeft bij wegverkeerslawaai een toename van circa 5 dB nodig om enigszins te kunnen ondervinden dat er sprake is van een geluid toename.

5. *Gelet op het bovenstaande pleit reclamant voor een afschaling van het plan door bijvoorbeeld het schrappen van bouwlagen dan wel door het schrappen van bouwblokken teneinde de ruimtelijke inpasbaarheid van het plan en het goede woon- en leefklimaat van omwonenden en toekomstige bewoners te garanderen.*
Zie onze reactie onder 1 t/m 4.

6. *Reclamant verzoekt u tevens de mogelijkheid tot het exploiteren van een horeca inrichting uit het plan te halen. Reclamant vreest geluidsoverlast van muziek en de horecabezoekers. Daarnaast leidt deze functie tot nog meer verkeersbewegingen. Daarnaast zal het vestigen van een horeca direct onder woningen leiden tot overlast en handhavingverzoeken. Hierbij wordt verwezen naar de bescherming die gevoelige bestemmingen onttrent aan de geluidsnormen uit het Activiteitenbesluit.*

Inderdaad kan de vestiging van een horecagelegenheid in een gebied met woningen leiden tot onder meer geluidhinder. Ook het vestigen van een horeca inrichting direct onder woningen kan leiden tot dergelijke hinder.

In de huidige situatie is er ook sprake van een horeca inrichting (voorheen restaurant 't Kombuis, inmiddels restaurant Dok-10 geheten).

Daarnaast is voor de nieuwe ontwikkeling een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de mogelijke te verwachten geluidhinder vanwege de exploitatie van het te vestigen restaurant. Uit dit onderzoek is gebleken dat er in elk geval voldaan kan worden aan de geluidnormen zoals die zijn gesteld in het Activiteitenbesluit milieubeheer. Dat geldt zowel naar de omliggende bestaande woningen als naar de nieuw te realiseren woningen binnen de planontwikkeling.

De geluiduitstraling naar de omliggende en bovengelegen woningen dient te worden beperkt door het toepassen van voldoende akoestisch bouwkundige voorzieningen. In het akoestisch onderzoek is het uitgangspunt een geluidniveau dat verwacht mag worden bij de exploitatie van een restaurant, zijnde rustige achtergrondmuziek en pratende bezoekers, waarbij er ook geen feesten en partijen zullen plaatsvinden met zogenaamde 'livemuziek'.

In het huidige restaurant DOK-10 bestaat wel de mogelijkheid voor het houden van feesten en partijen tot maximaal 250 man met DJ of band. Dit wordt als zodanig aangegeven op hun website. Echter in het akoestisch onderzoek wordt een dergelijke exploitatievorm niet genoemd en is dus ook niet onderzocht. Indien deze andere vorm van exploitatie toch zal gaan plaatsvinden, dan zijn de nu te treffen geluid isolerende en geluid beperkende maatregelen volstrekt onvoldoende en kan er wel degelijk ernstige geluidhinder optreden, bijvoorbeeld naar de bovengelegen woningen.

De aanduiding horeca "categorie 2" is een aanduiding in het bestemmingsplan en geeft aan tot welke 'zwaarte' van horeca op deze locatie is toegestaan.

Om aan te sluiten bij hetgeen beoogd en onderzocht is zal de toegestane horeca categorie verlaagd worden tot categorie 1, met dien verstande dat ook een restaurant is toegestaan en dat het ten gehore brengen van zogenaamde 'live muziek' van bijvoorbeeld een DJ of een band niet is toegestaan.

Aanpassing bestemmingsplan:

Artikel 8.1 onder bij te wijzigen, zodat deze komt te luiden:

b. gemengde voorzieningen op de begane grond uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'gemengd' in de vorm van:

1. horeca tot en met categorie 1, met dien verstande dat een restaurant ook is toegestaan;

2. recreatieve voorzieningen ten behoeve van de binnen het bestemmingsplangebied toegestane recreatiearken ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van recreatie - recreatiearken' zoals ontvangstruimtes, sanitaire voorzieningen en/of dienstverlening;
3. de maximale omvang van de gemengde voorzieningen, exclusief terras, mag niet meer bedragen dan 200 m²;

7. *Reclamant geeft aan dat hun bezwaren onvoldoende zijn meegenomen in de fase voorafgaand het ontwerpbestemmingsplan. Hierbij wordt verwezen naar de motie die door de gemeenteraad is aangenomen waarin het college van B&W wordt opgeroepen een bemiddelende regie rol te pakken in de participatierondes.*

In de procedure bij een nieuwbouwplan wordt een groot deel van de wensen en bezwaren van belanghebbenden vroeg in het proces geïnventariseerd. De participatie vindt grotendeels plaats voorafgaand aan het kaderstellend besluit. Vervolgens wordt alle opgehaalde informatie verwerkt in het plan voor het kaderstellende besluit en vervolgens in de nadere uitwerking van het plan na het kaderstellend besluit en in de Anterieure Overeenkomst (AOK). Bezwaren van omwonenden, waaronder reclamant, zijn verwerkt in het plan. Het betreft vermindering van het aantal woningen, het verlagen van de appartementengebouwen nabij perceel van reclamant, verkleining van de parkeergarage, plaatsing van bergingen voor privacy en mogelijke windhinder en verplaatsing van de ingang, woningen en recreatiearken, zodat deze verder van de bestaande woningen af staan.

Naar aanleiding van de motie is met name ingezet op de communicatie tussen ontwikkelaar en omwonenden, waarvan bekend was dat zij ontevreden waren over het verloop van deze communicatie. De bemiddelende regierol is ingevuld door het faciliteren van een gesprek met reclamant in december 2020, tussentijds telefonisch contact met reclamant lopende de gesprekken over de anterieure overeenkomst, het toesturen van het ontwerpbestemmingsplan onmiddellijk na vaststelling van het ontwerp en een afspraak voor een toelichting op het ontwerp, het vervolproces en de mogelijkheden voor reclamant om hierop te reageren. Verder interne afstemming en afstemming met de ontwikkelaar.

Bij het behandelen van het vast te stellen bestemmingsplan neemt de gemeenteraad ook een besluit over de ingekomen zienswijzen, waaronder de zienswijze van reclamant, en of deze leiden tot aanpassing(en) ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan.

Reclamant 4, ██████████, E2105959

Deze zienswijze is op 30 september 2021 ingediend en derhalve ontvankelijk.

1. *Reclamant stelt dat de afstand tussen de woningen (behalve een deel van de Appartementengebouwen A2 en A3) verder van de het parkeerterrein Geesterweg af ligt dan dat de norm voorschrijft. Dit heeft tot gevolg dat zij hun auto langs De Noord zullen parkeren, omdat deze parkeerplaatsen aanzienlijk dichtbij hun woningen liggen. Dit geldt vooral voor de vrije sector woningen. Voor de sociale woningen is het parkeerterrein aan de Geesterweg dichtbij en ze hebben daar een gereserveerde parkeerplaats. Gevolgen zijn dat De Noord én De Skulper tegen de avond vol gaan stromen, de Molenbuurt, met zijn zeer beperkte overcapaciteit, als overloop gaat functioneren en de "te-laat-komers" moeten naar de Geesterweg.*

Zie het antwoord op reclamant 3, onder punt 3:

- ruim voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd om de extra parkeervraag van de toe te voegen functies op te kunnen vangen;
 - alle toe te voegen woningen beschikken over één parkeerplaats dichtbij de woning. Bij de uiteindelijke invulling van het parkeerterrein aan de Geesterweg

(waaronder de ligging van de privé en openbare parkeerplaatsen en het gebruik ervan) wordt als uitgangspunt genomen dat de loopafstanden tot de verst gelegen appartementen zoveel mogelijk worden beperkt.

- mede naar aanleiding van de ontvangen zienswijzen wordt een groter deel van de parkeerplaatsen op het parkeerterrein aan de westzijde van de Geesterweg openbaar;
- de bestaande parkeerdruk op de Noord is laag;
- bestaande en nieuwe bewoners en bezoekers kunnen dan op acceptabele afstand van de bestemming op ieder moment van een gemiddelde week een parkeerplaats vinden;
- door de gekozen parkeeroplossing, kan het woongebied zelf autoluwer blijven. Ook wordt met parkeren op afstand uitvoering gegeven aan de (nieuwe) ambities vanuit duurzame mobiliteit.

Gezien de ligging en beslotenheid van de Molenbuurt, achten wij de kans klein dat nieuwe bewoners in de Molenbuurt gaan parkeren. Parkeren langs De Noord is wel een reële mogelijkheid. Daar is de bestaande parkeerdruk echter zeer laag; bovendien parkeren hier nu vooral bewoners van de bestaande woningen langs de Geesterweg. Hierdoor zal er niet of nauwelijks sprake van zijn dat bestaande parkeeders verder zullen moeten gaan lopen naar een parkeerplaats langs de Geesterweg.

2. *Om veilig vanaf de Molenbuurt naar het parkeerterrein aan de Geesterweg te lopen, en dit moet via het plan Jachthaven Laamens vanwege het ontbreken van een voetpad langs de Geesterweg, moet de gemiddelde Molenbuurter 350 - 400 meter lopen (enkele reis).*

Bewoners en bezoekers van de Molenbuurt parkeren in de Molenbuurt zelf. Incidenteel parkeren zij op De Noord als overloop of omdat dit op dat moment beter uitkomt. Zij hoeven in beginsel dus niet naar het parkeerterrein aan de westzijde van de Geesterweg te lopen.

In de bestaande situatie moet over de rijweg van De Noord naar de Geesterweg worden gelopen. De Noord is een erftoegangsweg, waar dit zonder problemen mogelijk is, zowel nu als in de toekomst. Na realisering van het plan kan ook via de iets langere, maar aantrekkelijk ingerichte looproute door het plangebied worden gelopen.

Zie ook het antwoord op reclamant 3, onder punt 3 en de aanvulling hierop in het antwoord op uw eerste punt.

3. *Reclamant stelt dat het plan hierdoor in strijd is met de Nota Parkeernormen 2020 gemeente Castricum', omdat deze nota de volgende uitgangspunten hanteert:*
 - *Nieuwbouw- en transformatieontwikkelingen mogen niet leiden tot dusdanige verhoging van de parkeerdruk in de openbare ruimte waardoor bewoners hun auto niet meer kunnen parkeren.*
 - *Bedachte parkeeroplossingen zijn toekomstbestendig en leiden niet tot parkeerverlast in de toekomst**Verder stelt de Nota:*
 - *De initiatiefnemer dient aannemelijk te maken dat parkeeders ook van de privaat parkeerplaatsen gebruik kunnen en gaan maken.*

In het antwoord op reclamant 3, onder punt 3, is al uitgebreid aangegeven dat de parkeerdruk niet hoger wordt en dat iedereen op acceptabele loopafstand een parkeerplek zal kunnen vinden.

In hoofdstuk 6 van de nota Parkeernormen wordt ingegaan op toekomstbestendige parkeeroplossingen. Bij toekomstbestendigheid gaat het om adequate vastlegging van de gemaakte afspraken over de parkeeroplossing. De gemaakte afspraken worden – conform de nota Parkeernormen - vastgelegd in een privaatrechtelijke overeenkomst.

Het waarborgen van het kunnen beschikken over de privé-parkeerplaatsen is onderdeel van de hiervoor genoemde privaatrechtelijke overeenkomst. Het is echter niet mogelijk om bewoners te verplichten om hier te gaan parkeren. Zie ook het antwoord op reclamant 3, onder punt 3 en de aanvulling hierop in het antwoord op uw eerste punt.

- 4. In het oorspronkelijk gepresenteerde plan aan de gemeenteraad op 3 oktober 2019 was er een parkeergarage met 130 parkeerplaatsen voorzien. Als gevolg van ongefundeerde reacties uit de gemeenteraad op dit plan is de parkeergarage in het nieuwe plan verkleind en voorziet dit plan nu in 80 parkeerplaatsen onder dak. De vermindering van die 50 parkeerplaatsen in parkeergarage veroorzaakt een groot gedeelte van de hierboven geschetste problematiek. Reclamant verzoekt de parkeergarage te vergroten tot 130 parkeerplaatsen.*

De parkeergarage is in het kaderstellend besluit van de gemeenteraad, onder andere, als gevolg van participatie, teruggebracht van 130 naar 80 pp.

- 5. Het toewijzen van vaste parkeerplaatsen in een parkeergarage of -terrein verhoogt de druk op de parkeercapaciteit buiten de garage/terrein, immers plaatsen die vrijkomen, bij afwezigheid van de eigenaar, kunnen niet door anderen worden gebruikt. De initiatiefnemer reserveert 157 van de 202 gecreëerde parkeerplaatsen voor bewoners. Bewoners mogen wel op de openbare parkeerplaatsen parkeren maar bewoners in de omgeving mogen niet op die gereserveerde plaatsen parkeren. Bij het opstellen van de parkeerbalans is hier geen rekening mee gehouden. Bij gereserveerde plekken kan het aanwezigheidspercentage bewoners niet lager dan 80 % zijn. De plek is bezet, of er nu een auto staat of niet. Reclamant verzoekt het gehele parkeerterrein aan de Geesterweg openbaar te maken, danwel niet toe te staan dat de initiatiefnemer 77 parkeerplaatsen reserveert.*

Mede naar aanleiding van deze zienswijze wordt het aantal openbare parkeerplaatsen op het parkeerterrein aan de westzijde van de Geesterweg verhoogd van 45 naar 75 parkeerplaatsen. Als bewoners of bezoekers van de toe te voegen woningen of het restaurant dan langs De Noord parkeren, kunnen bestaande gebruikers van deze parkeerplaatsen op het parkeerterrein aan de westzijde van de Geesterweg een parkeerplaats vinden.

Het aantal privé-parkeerplaatsen op het parkeerterrein langs de Geesterweg wordt hierdoor beperkt tot 47 parkeerplaatsen.

Zie verder het antwoord op reclamant 3, onder punt 3.

- 6. Reclamant vindt een opstelplaats voor besteldiensten nabij de vrije sectorwoningen wenselijk.*

De wegen in het plangebied zijn voldoende breed om laden/lossen zonder gereserveerde parkeerplaats plaats te laten vinden. Bovendien zal een besteldienst geen gebruik maken van een dergelijke opstelplaats als er ruimte beschikbaar is dicht bij de woning.

7. *Reclamant geeft aan dat de parkeerdruk op De Noord enorm varieert. Op De Noord is géén fiets- of voetpad aanwezig. (Brom-)fietsers, wandelaars, gemotoriseerd verkeer rijden en lopen tussen de aan weerszijde geparkeerde auto's door. Met de herinrichting van de Geesterweg (fietspad in twee richtingen aan één kant van de weg) is het verkeersoverzicht op het kruispunt Geesterweg - De Noord enigszins verbeterd. Men moet wel dwars op het fietspad staan om de gehele Geesterweg te kunnen overzien. Vooral in de winter tijdens slecht weer kan dit zeer gevaarlijke situaties opleveren. De complexiteit van het kruispunt, waar ook nog De Crimpen op uitkomt samen met algemeen slechte verkeersdiscipline van fietsers (geen of slechte verlichting, appen etc.) in combinatie met een falende handhaving op dit gebied door de overheid is dit nu al een giftige cocktail. Door het plan Skulper en het plan Laamens zal de verkeersintensiteit op De Noord, in vergelijking met de huidige situatie, 5 tot 6 keer zo groot worden. Reclamant doet de volgende voorstellen:*
- *Herinrichting van De Noord met een scheiding tussen motorvoertuigen en fietsers en voetgangers.*
 - *Herinrichting kruispunt De Noord - De Crimpen - Geesterweg. Toepassen van rotonde of verkeerslichten wordt aanbevolen*

Dit plan behelst de toevoeging van 90 woningen, 14 recreatiearken en 150 m² restaurant die ontsloten worden via de Geesterweg en De Noord; hier staat tegenover dat de verkeersbewegingen van/naar de bestaande restaurantfunctie en de haven komen te vervallen.

Bij het antwoord op reclamant 3 is onder punt 3 al aangegeven dat het kruispunt Geesterweg-De Noord zonder problemen voor de verkeersveiligheid de hogere in- en uitvoegende verkeersintensiteiten kan verwerken. Ook is daar al aangegeven dat De Noord een erftoegangsweg (30 km/h-zone) is, waar het toekomstige aantal verkeersbewegingen verkeersveilig kan worden verwerkt. Herinrichting van De Noord is dan ook niet noodzakelijk. Wel is het college voornemens om het parkeren van grote voertuigen op De Noord niet langer toe te staan. Zodra groot onderhoud nodig is, maakt de gemeente in overleg met omwonenden een ontwerp.

Ten behoeve van de realisering van het plan zijn werkzaamheden nodig op De Noord (kabels en leidingen). Definitief herstel vindt plaats na oplevering van de woningen. Mogelijk kan dit gecombineerd worden met aanpassing van de inrichting.

Binnen het plangebied zelf wordt een aantrekkelijke looproute naar de Geesterweg gerealiseerd, waarvan een groot deel een solitair wandelpad. Bestaande omwonenden kunnen ook via deze nieuwe looproute naar de Geesterweg lopen.

8. *De verwachte toestroom van publiek van buiten de directe omgeving rechtvaardigt ook aparte opstelplaatsen voor motoren en fietsen. I.v.m. geplande horeca (zowel in plan De Skulper als Jachthaven Laamens) is het noodzakelijk dat openbare toiletten in het plan worden opgenomen.*

Nabij het restaurant is er ruimte om fietsen te kunnen stallen. Bij de uitwerking van het plan zal bekeken worden of het plaatsen van fietsrekken gewenst is om 'wildparkeren' op ongewenste locaties tegen te gaan. Het is geen gemeentelijk beleid om aparte opstelplaatsen voor motoren te reserveren.

In het restaurant zijn toiletten voor bezoekers. Het is niet verplicht om deze toiletten ook voor niet-bezoekers beschikbaar te stellen.

9. *Reclamant mist een inschatting van het lawaai dat het plan (90 appartement om een jachthaven en, 14 recreatiewoningen/arken) gaat veroorzaken voor zijn omgeving. Zijn ervaring is dat geluid ver over het water draagt.*

Normale woongeluiden zijn evident bij de realisatie van nieuwe woningen, daarbij is zeker geen sprake van lawaai. Dit is op voorhand dan ook geen reden om de ontwikkeling niet toe te staan. Indien er geluidhinder vanuit één van de woningen en/of recreatiewoningen mocht optreden, dan is er sprake van een exces en kan handhavend worden opgetreden door het daartoe bevoegde gezag.

Reclamant 5, █████, BIJ2131263

Deze zienswijze is op 6 oktober 2021 ingediend en derhalve ontvankelijk.

1. *Reclamant heeft bezwaren tegen de massaliteit van het plan. Op een plek waar nu 4 woningen, een restaurant en een jachthaven staan moet plaats gemaakt worden voor 90 woningen, een jachthaven, een horecagelegenheid "categorie 2", 14 recreatiearken en een plek voor de verhuur van fietsen en watersportartikelen. In eerdere gesprekken die met de gemeenteraad gevoerd zijn was deze massaliteit ook vanuit hun kant een bezwaar. Enkele maanden later waren die bezwaren er plots niet meer, mede door het feit dat er ook sociale woningen gebouwd zouden worden. Waar deze omslag vandaan kwam is voor reclamant onduidelijk.*

In oktober 2019 is het plan behandeld in de gemeenteraad. Deze gaf aan het plan te massaal te vinden. Het plan is vervolgens aangepast. Het aantal woningen is verlaagd van 106 naar 90. Een aantal bouwvolumes, onder andere aan de Geesterweg en De Noord die dichtbij/naast de bestaande woningen liggen, zijn verlaagd. De parkeerkelder is verkleind. Deze aanpassingen hebben ertoe geleid dat de gemeenteraad op 1 oktober het ruimtelijk kader heeft vastgesteld. Het plan heeft altijd al voorzien in 30 procent sociale woningbouw.

Voor een verdere inhoudelijke reactie wordt verwezen naar onze reactie bij reclamant 3

2. *Reclamant vraagt zich af of de initiatiefnemer wel een betrouwbare partij is voor de gemeente om mee in zee te gaan. Bij alle gesprekken die er gevoerd zijn werd altijd gezegd dat Kennemer Wonen de partij zou zijn om een deel van de woningen in dit plan te gaan beheren om deze binnen het sociale segment te gaan verhuren. Op het laatste moment heeft deze partij zich teruggetrokken na het uitvoeren van een integriteitsonderzoek en de negatieve uitkomst daarvan. In de anterieure overeenkomst staat dat 1 van de bijlagen ook een integriteitsonderzoek vanuit de gemeente is. Ik vraag me af in hoeverre de uitkomst hiervan kan afwijken van die gedaan door Kennemer Wonen.*

De gemeente heeft in dit project een faciliterende houding. Er is geen sprake dat de gemeente een partij kan kiezen. De eigenaar van de grond heeft een plan en legt dit voor aan de gemeente. Aangezien deze niet kan kiezen bij welke gemeente hij zijn plan ter goedkeuring voorlegt is bepaald dat een gemeente alleen in zeer uitzonderlijke situaties mag besluiten niet met een ontwikkelaar in zee te gaan. Daarvan is op dit moment geen sprake.

Voor Kennemer Wonen ligt dat anders. Zij kunnen zelf bepalen of zij met een partij wel of niet in zee gaan.

3. *Reclamant voorziet door het grote aantal woningen maar vooral ook door de aanleg van een horecagelegenheid "categorie 2" én de 14 recreatiearken vooral in de zomer een grote toename van het geluid. Door de initiatiefnemer en de gemeente werd al*

aangegeven dat deze recreatiearken een goothoogte zullen krijgen van 5 meter en dus 2 verdiepingen hoog zullen zijn. Deze arken zullen dan voor 6-persoonen worden en het zou dan dus gaan om 84 "bezoekers" bij volledige bezetting bovenop de vaste bewoners van de 90 woningen in het plan. Zeker op zomeravonden verwacht reclamant dat dit de nodige geluidshinder gaat opleveren. (Rolkoffertjes over de steiger bij aankomst en vertrek). Wat betreft de horeca "categorie 2" vraagt reclamant zich af wat dit precies betekent?

In de huidige situatie is er ook reeds een horeca gelegenheid en deze komt binnen de geplande ontwikkeling terug. Daarnaast dient een dergelijke inrichting te voldoen aan de geluidnormen zoals deze zijn gesteld in het Activiteitenbesluit milieubeheer. Uit een in het kader van de planvorming uitgevoerd akoestisch onderzoek blijkt dat dit ook goed mogelijk is en dat op voorhand geen geluidshinder voor de omgeving valt te verwachten. Overigens geldt dit alleen indien de exploitatievorm een restaurant betreft en er geen feesten en partijen worden georganiseerd met een dj of band.

Onduidelijk is waarom de realisatie van een 14 tal recreatie-arken zal leiden tot geluidsoverlast. Normale woongeluiden zullen ongetwijfeld voorkomen, maar als er al sprake zou zijn van (ernstige) geluidshinder zal dit het gevolg zijn van een exces. Het daartoe bevoegde gezag kan dan overgaan tot handhaving.

De genoemde geluidshinder van bijvoorbeeld rolkoffertjes over de steiger is op voorhand geen te verwachte bron van geluidshinder.

Zie verder onze reactie bij reclamant 3 onder punt 6.

4. *Door de massaliteit van het plan voorziet reclamant ook een probleem met parkeren. In het plan zijn er op dit moment veel meer parkeerplaatsen aan de overkant van de Geesterweg dan dicht bij het deel van het plan aan het water. Reclamant voorziet dan ook dat de parkeerplaatsen op de Noord heel snel vol zullen raken en dat de parkeerplaats aan de overkant van de Geesterweg deels onbenut blijft.*

Zie het antwoord op reclamant 3, onder punt 3 en de aanvulling hierop in het antwoord op reclamant 4, onder punt 1.

5. *Door het grote aantal woningen en de 14 recreatiearken zal de verkeersdrukke enorm toenemen. Bij de berekening van het plan wordt nog steeds gerekend met de aanname dat er een afrit komt van de A9 bij Heiloo. Door een uitspraak van de Raad van State m.b.t. tot de ontwikkeling van de zandzoom in Heiloo komt deze afrit er misschien wel helemaal niet. Deze aanname kan dus niet meegenomen worden bij berekening van de verkeersdrukke.*

Zie het antwoord op reclamant 3, onder punt 3.

6. *Reclamant geeft aan dat omwonenden in eerdere gesprekken met de raad al hebben aangegeven het hele participatieproces niet toereikend te vinden. Er is toen een motie aangenomen waarin gesteld werd dat dit in het vervolgproces beter moest. Uiteindelijk hebben wij als omwonenden zo goed als niets meer gehoord en ineens was daar een anterieure overeenkomst met de gemeente. Hierin waren vele zaken vastgelegd en geregeld. Dit waren nu juist de punten waarop wij als omwonenden graag over mee hadden gedacht zoals; afvalinzameling, recreatiegebied binnen het plan, nieuwe looproute via een steiger, etc. Juist op deze punten is totaal geen participatie geweest. Naar aanleiding van de motie is ingezet op de communicatie tussen ontwikkelaar en omwonenden, waarvan bekend was dat zij ontevreden waren over het verloop van deze communicatie. De bemiddelende regierol is ingevuld door het faciliteren van een gesprek met reclamant in december 2020, informeren over het proces en het beantwoorden van vragen, het toesturen van het ontwerp bestemmingsplan, onmiddellijk na vaststelling en een afspraak voor een toelichting op het ontwerp, het vervolgproces en de mogelijkheden voor reclamant om hierop te reageren.*

De kritiek op de communicatie heeft voor een groot deel betrekking op de periode dat gemeente en projectontwikkelaar met elkaar in gesprek waren over de anterieure overeenkomst. In deze overeenkomst maken ontwikkelaar en gemeente afspraken over bijvoorbeeld de vergoeding van kosten. Het is niet mogelijk voor omwonenden om over deze overeenkomst mee te praten. De onderhandelingen over de inhoud van de overeenkomst hebben van februari – juli geduurd. Vervolgens is reclamant uitgenodigd voor een gesprek over het ontwerp bestemmingsplan, waarin ook de uitwerking van de afspraken uit de anterieure overeenkomst is vastgelegd. Het ontwerp is op 13 juli vastgesteld en op 14 juli naar reclamant gestuurd voorafgaand aan de mondelinge toelichting hierop op 19 augustus en de ter inzagelegging op 25 augustus. Bij het behandelen van het vast te stellen bestemmingsplan neemt de gemeenteraad ook een besluit over de ingekomen zienswijzen, waaronder de zienswijze van reclamant, en of deze leiden tot aanpassing(en) ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan.

3. Ambtshalve wijzigingen

Wijziging 1

Het plan voorziet in ligplaatsen voor bewoners en recreatiearken. Hiervoor ik ook een vergunning nodig van het Recreatieschap Alkmaarder- en Uitgeestermeer, op basis van de *Verordening van het algemeen bestuur van Recreatieschap Alkmaarder- en Uitgeestermeer houdende regels omtrent het recreatieschap (Algemene Verordening van het Recreatieschap Alkmaarder- en Uitgeestermeer)*. Overige ligplaatsen zijn alleen mogelijk als er voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn. Hiertoe is een verwijzing naar artikel 14.1.1 opgenomen. In artikel 14 is bepaald dat er voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden.

Voorgestelde wijzigingen in artikel 7 Water zijn cursief weergegeven:

Artikel 7 Water

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. waterhuishoudkundige doeleinden, waterberging, (aanleg)steigers, oeverbeschoeiingen en waterlopen;
 - b. voorzieningen voor de scheepvaart;
 - c. evenementen;
 - d. trappen, hellingen, keermuren, ter overbrugging van niveauverschillen;
 - e. nutsvoorzieningen en oplaadpunten elektrische vervoermiddelen;
 - f. ligplaatsen voor bewoners van het plangebied, mits vooraf advies is gevraagd aan het Recreatieschap Alkmaarder- en Uitgeestermeer; Overige ligplaatsen uitsluitend mits voldaan wordt aan het bepaalde in artikel 14.1.1*
 - g. recreatiearken ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van recreatie - recreatiearken', *mits vooraf advies is gevraagd aan het Recreatieschap Alkmaarder- en Uitgeestermeer.*
 - h. ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding - balkon' balkons ten behoeve van de aangrenzende woningen binnen de bestemming 'Wonen';
 - i. speelvoorzieningen;
- met bijbehorende bouwwerken, waaronder bruggen, dammen en/of duikers, steigers, paden en groenvoorzieningen

Wijziging 2

Deze ontwikkeling is getoetst aan de vigerende nota parkeernormen Castricum 2020. Ook gaat de nota parkeernormen verder dan alleen het aantal parkeerplaatsen. Daarom wordt voorgesteld artikel 14 te herschrijven tot het volgende:

Artikel 14 vervangen door:

Artikel 14 Overige regels

14.1 Parkeren

14.1.1 Parkeernorm

a. een bouwwerk, waarvan een behoefte aan parkeergelegenheid wordt verwacht, kan niet worden gebouwd wanneer niet wordt voldaan aan de "Nota Parkeernormen gemeente Castricum 2020".

b. bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het onder a bepaalde, mits dit geen onevenredige afbreuk doet aan de parkeersituatie.