
STRANDPAVILJOEN ORANJE BUITEN

Ruimtelijke onderbouwing

28 maart 2023



RHO ADVISEURS

RHO ADVISEURS

DATUM 28 maart 2023
KENMERK 20221473/68086/

PROJECT Marina Kaap Hoorn - omgevingsvergunning Oranje Buiten
PROJECTLEIDER drs. ing. J.M. van Riet

OPDRACHTGEVER Ooms Bouw & Ontwikkeling
PROJECTNUMMER 20221473

AUTEUR C. Serno, ing. B.J. de Groot en mr. N. Weijland



INHOUD

1. Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Ligging projectgebied	5
1.3 Geldende bestemmingsplannen	5
1.4 Leeswijzer	7
2. Projectbeschrijving	8
2.1 Huidige situatie	8
3. Beleidskader	10
3.1 Rijksbeleid	10
3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	10
3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening	11
3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking (artikel 3.1.6 Besluit ruimtelijke ordening)	11
3.2 Provinciaal beleid	14
3.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050	14
3.2.2 Provinciale verordening Noord-Holland	14
3.2.3 Economische Agenda Noord-Holland	15
3.3 Regionaal beleid	16
3.3.1 Regionale economische visie West-Friesland	16
3.3.2 Regionale horecavisie West-Friesland	16
3.4 Gemeentelijk beleid	17
3.4.1 Omgevingsvisie Hoorn	17
4. Toetsing aan omgevingsaspecten	18
4.1 Verkeer en parkeren	18
4.1.1 Toetsingskader	18
4.1.2 Ontsluiting plangebied	18
4.1.3 Verkeersgeneratie	18
4.1.4 Verkeerstoedeling	20
4.1.5 Beoordeling verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid	21
4.1.6 Verkeersgeneratie autoverkeer op piekdagen	22
4.1.7 Parkeren	22
4.1.8 Conclusie	24
4.2 Geluid	24
4.3 Bedrijven en milieuzonering	24
4.4 Kabels en leidingen	25
4.5 Externe veiligheid	25
4.6 Luchtkwaliteit	27
4.7 Bodemkwaliteit	29
4.8 Water	29
4.9 Ecologie	32
4.10 Cultuurhistorie	34



4.11	Archeologie	34
4.12	M.e.r.-beoordeling	34
5.	Uitvoerbaarheid	36
5.1	Economische uitvoerbaarheid	36
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	36
6.	Conclusie	37

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Aan De Schelphoek in Hoorn is in de huidige situatie een beheerders- en horecavoorziening aanwezig. Deze staat bekend als Strandpaviljoen Oranje Buiten. De voorzieningen zijn vergund in 2013 met een tijdelijke vergunning voor 5 jaar omdat deze voorzieningen niet mogelijk zijn binnen het geldende bestemmingsplan 'Schelphoek 2008'. De vergunning is na afloop van deze periode met 5 jaar verlengd en verloopt per 1 april 2023. Marina Kaap Hoorn wordt in de komende periode verder ontwikkeld. In de periode tot de herontwikkeling van het gebied is het niet meer mogelijk om de feitelijke situatie in stand te houden zonder nieuwe omgevingsvergunning welke deze feitelijke situatie mogelijk maakt.

Een omgevingsvergunning 'Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening' en een omgevingsvergunning bouw moet worden verleend op basis van artikel 2.12 eerste lid onder a onder 3° Wet algemene bepalingen (Wabo). Bij deze omgevingsvergunning is een ruimtelijke onderbouwing noodzakelijk. Deze ruimtelijke onderbouwing voorziet hierin. Met de omgevingsvergunning geldt er een juridisch-planologisch kader waarmee de feitelijk aanwezige activiteiten kunnen worden voortgezet.

1.2 Ligging projectgebied

Het projectgebied ligt aan de Schelphoek 4 in Hoorn. In de omgeving zijn een jachthaven en verschillende bouwmaterial- en jachtbouwbedrijven aanwezig.



Figuur 1.2.1 Ligging projectgebied (bron: Cyclomedia 2023)

1.3 Geldende bestemmingsplannen

Ter plaatse gelden de volgende bestemmingsplannen:

- 'Schelphoek 2008' (vastgesteld op 24 juni 2008);
- Paraplubestemmingsplan Archeologie (vastgesteld op 7 maart 2017);
- Paraplubestemmingsplan parkeren & laden en lossen (vastgesteld op 13 november 2018);
- Veegplan (vastgesteld 8 december 2020); en
- Veegplan 2 (vastgesteld 31 mei 2022).

Schelphoek 2008

Op basis van dit bestemmingsplan geldt ter plaatse de bestemming 'Verkeers- en verblijfsdoeleinden'. Verder geldt er een dubbelbestemming 'Aandachtszone industrielawaai' en de aanduiding 'parkeerterrein'. Zie figuur 1.2 voor een uitsnede van de verbeelding.

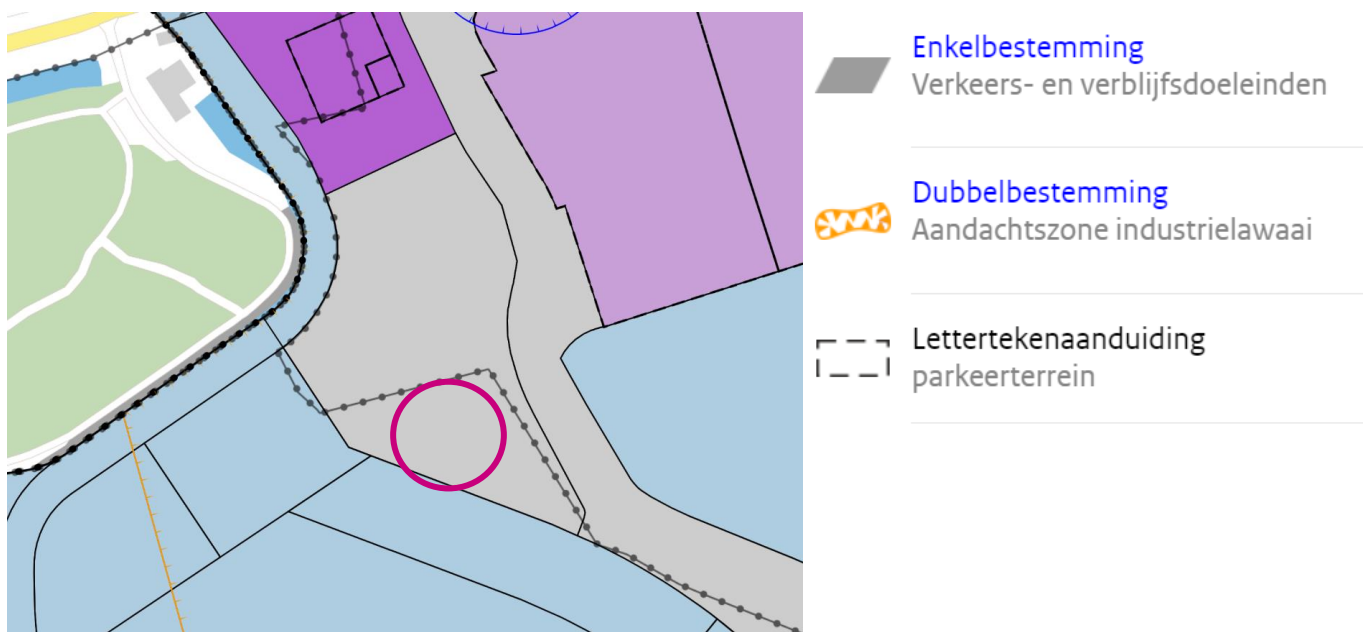
De gronden binnen de bestemming 'Verkeers- en verblijfsdoeleinden' zijn aangewezen voor: wegen en straten, paden, een parkeerterrein ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein', gebouwen ten behoeve van opslag, onderhoud en beheer en daarbij behorende groenvoorzieningen, parkeervoorzieningen, sloten en bermen, waterbouwkundige werken, waterhuishoudkundige voorzieningen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Gebouwen zijn uitsluitend toegestaan ten behoeve van opslag, onderhoud en beheer van de scouting. Er mogen maximaal twee gebouwen staan en de oppervlakte per gebouw mag ten hoogste 60 m² bedragen. De toegestane bouwhoogte is 3,5 meter.

Bouwwerken, geen gebouwen zijnde mogen ten behoeve van dammen en daarmee gelijk te stellen bouwwerken maximaal 2,5 hoog zijn. Overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde en anders dan voor geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer mogen niet een grotere bouwhoogte hebben dan 15 meter.

De gronden en bouwwerken mogen niet worden gebruikt voor andere doelen dan voor die doelen die zijn toegestaan onder de bestemmingsomschrijving. Verder mogen de gronden en bouwwerken tijdelijk, al dan niet periodiek, worden gebruikt als evenemententerrein.

De gronden aangewezen met de dubbelbestemming 'Aandachtszone industrielawaai' zijn, naast de andere bestemmingen, aangewezen voor het tegengaan van een te hoge geluidsbelasting vanwege het industrieterrein van geluidgevoelige gebouwen. Geluidgevoelige gebouwen mogen binnen deze gronden niet worden gebouwd.



Figuur 1.3.1 Uitsnede verbeelding bestemmingsplan 'Schelphoek 2008' (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Paraplubestemmingsplan Archeologie

Op basis van dit bestemmingsplan geldt ter plaatse de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 3'. De gronden met deze dubbelbestemming zijn mede bestemd voor het behoud en de bescherming van de archeologische waarden in de waterbod. Er zijn regels gesteld wanneer er bouwwerken worden gerealiseerd of werken, geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden worden uitgevoerd die een grotere oppervlakte beslaan dan 500 m².

Paraplubestemmingsplan parkeren & laden en lossen

In dit bestemmingsplan zijn regels opgenomen die stellen dat bij een omgevingsvergunning voor een activiteit waarbij een te verwachten behoefte aan het parkeren van gemotoriseerde en ongemotoriseerde voertuigen en/of laden en lossen een voorschrift verbonden die in voldoende mate verzekerd dat er voldoende parkeervoorzieningen en laad- en losvoorzieningen worden gerealiseerd en in stand gehouden. Van voldoende mate van parkeervoorzieningen is sprake als aan de parkeernormen van het vastgestelde (meest recente) parkeerbeleid ten tijde van de indiening van de aanvraag. Van voldoende mate van laad- en losvoorzieningen is voldaan als is voldaan aan de normen van de ASVV 2012 of meest recente versie ten tijde van de indiening van de aanvraag. Het bevoegd gezag kan afwijken bij bijzondere omstandigheden of overwegende bezwaren of wanneer op een andere wijze voldoende parkeervoorzieningen en/of laad-/losvoorzieningen wordt voorzien. Hierbij mag er geen onevenredige afbreuk worden gedaan aan de bereikbaarheid en verkeersveiligheid in de omgeving, de parkeerdruk niet toenemen of worden vergroot en er geen sprake zijn van onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat.

Veegplan

Dit veegplan voegt geen regels toe die gelden voor de gronden waar deze ruimtelijke onderbouwing op ziet.

Veegplan 2

Dit veegplan voegt geen regels toe die gelden voor de gronden waar deze ruimtelijke onderbouwing op ziet.

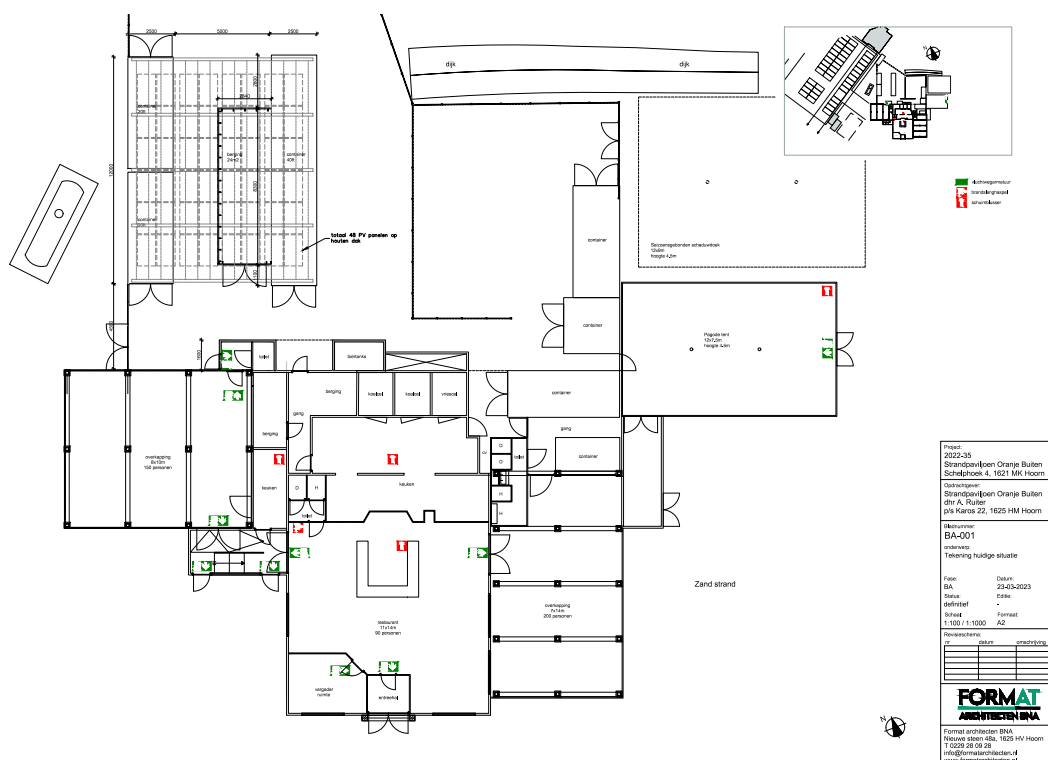
1.4 Leeswijzer

Na deze inleiding wordt in hoofdstuk 2 een beschrijving gegeven van de huidige situatie. In hoofdstuk 3 worden de uitgangspunten getoetst aan het relevante beleid op Rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau. In hoofdstuk 4 wordt getoetst aan verschillende omgevingsaspecten. Vervolgens worden in hoofdstuk 5 uitvoerbaarheid van het project beschreven. Hoofdstuk 6 bevat de conclusie.

2. PROJECTBESCHRIJVING

2.1 Huidige situatie

Het strandpaviljoen bestaat uit een aantal gebouwen en bouwwerken die samen een geheel vormen en ook kenmerken vertonen van de vaak wat willekeurig en organisch gegroeide paviljoens op zonnige vakantiebestemmingen. De combinatie van houten gebouwen, stalen containers, terrassen en een pagodetent bieden ruimte aan alle bij het paviljoen benodigde functies, zoals het restaurant, buiten terras, keuken en opslag. Door de verschillende elementen voor het totale gebouw juist ruimtelijk geleed/opgedeeld en heeft daardoor een kleinschalige uitstraling die past bij de functie en de plek behouden. Door plaatsing van zonnepanelen op het dak boven de containers wordt (deels) voorzien in de eigen energiebehoefte. De combinatie van lessenaarsdaken en deels platte afdekking van de diverse gebouwen leveren ook voor een bijpassend gevarieerd beeld op. Dit geldt ook voor diverse kleine aanbouwen en elementen zoals terrassschermen.



Figuur 2.1.1 Plattegrond bestaande situatie

3. BELEIDSKADER

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

De Nationale Omgevingsvisie, kortweg NOVI, loopt vooruit op de inwerkingtreding van de Omgevingswet en vervangt op rijksniveau de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Uitgangspunt in de nieuwe aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang. Zo kunnen in gebieden betere, meer geïntegreerde keuzes worden gemaakt. Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie van het Rijk in beeld.

Als we alle wensen naast elkaar leggen, ontstaat het volgende beeld. We willen een land:

- dat gezond en klimaatbestendig is, met schone lucht, schoon water en een schone bodem en veel ruimte voor groen en water;
- met een uitstekend functionerende economie, die duurzaam en circulair is. Nauw verbonden met onze buurlanden en de rest van de wereld, als onderdeel van de internationale gemeenschap;
- waar het goed wonen en werken is. Met aangename en vitale steden en dorpen, en een productief en aantrekkelijk platteland;
- met uitstekende bereikbaarheid, waar iedereen snel en gemakkelijk van A naar B komt, met zo min mogelijk schadelijke uitstoot en overlast;
- waar we voldoende ruimte hebben om te kunnen bewegen, ontspannen en tot onszelf te komen; zowel in de stad als daarbuiten;
- dat veilig is en ons beschermt tegen overstromingen en andere gevaren;
- waar een goede balans is tussen gebouwde omgeving en open landschap, tussen natuur en cultuur, tussen land en water;
- dat openstaat voor verandering, en waar de kracht van zijn traditie, cultuur en identiteit wordt weerspiegeld in de inrichting van de leefomgeving.

Gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk zijn samen verantwoordelijk voor de fysieke leefomgeving. Sommige belangen en opgaven overstijgen het lokale, regionale en provinciale niveau en vragen om nationale aandacht. Dit noemen we 'nationale belangen'. Het Rijk heeft voor alle nationale belangen een zogenoemde systeem-verantwoordelijkheid. Voor een aantal belangen is het Rijk zelf eindverantwoordelijk. Maar voor een groot aantal nationale belangen zijn dat de medeoverheden. De NOVI richt zich op die ontwikkelingen waarin meerdere nationale belangen bij elkaar komen, en keuzes in samenhang moeten worden gemaakt tussen die nationale belangen.

Toetsing

Nationale belangen vanuit de omgevingsvisie vormen geen belemmering voor de ontwikkeling. De beoogde ontwikkeling sluit hierbij aan op de doelen van de NOVI.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) stelt regels omtrent de 14 aangewezen nationale belangen zoals genoemd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Deze 14 nationale belangen zijn:

1. Rijksvaarwegen;
2. Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
3. Kustfundament;
4. Grote rivieren;
5. Waddenzee en waddengebied;
6. Defensie;
7. Hoofdwegen en landelijke spoorwegen;
8. Elektriciteitsvoorziening;
9. Buisleidingen van nationaal belang voor het vervoer van gevaarlijke stoffen;
10. Natuurnetwerk Nederland (voorheen Ecologische Hoofdstructuur);
11. Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
12. IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte);
13. Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde;
14. Ruimtereservering parallelle Kaagbaan.

Toetsing en conclusie

De locatie van het horecapaviljoen ligt in het Markermeergebied. Het Markermeer is onderdeel van het IJsselmeergebied en valt dus binnen de reikwijdte van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Verder worden er geen rijksbelangen geraakt. Binnen de gronden die liggen binnen het IJsselmeergebied mag op basis van artikel 2.12.2 Barro geen nieuwe bebouwing of landaanwinning mogelijk worden gemaakt in een bestemmingsplan. Volgens artikel 1.1 tweede lid Barro wordt onder bestemmingsplan mede verstaan:

- wijzigings- of uitwerkingsplan als bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onder a of b, van de wet;
- inpassingsplan als bedoeld in artikel 3.26 van de wet;
- beheersverordening als bedoeld in artikel 3.38 van de wet;
- projectuitvoeringsbesluit als bedoeld in artikel 2.10 van de Crisis- en herstelwet.

Verder wordt in artikel 1.1 vijfde lid Barro bepaald dat een omgevingsvergunning waarbij met toepassing van 2.12, eerste lid, onderdeel a, onder 3°, of tweede lid, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht van het bestemmingsplan wordt afgeweken, voldoet aan dit besluit, tenzij in dit besluit anders is bepaald.

Omdat het hier gaat om het vergunnen van een bestaande situatie is er geen sprake van nieuwe bebouwing of landaanwinning. Er is geen sprake van strijd met het Barro.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking (artikel 3.1.6 Besluit ruimtelijke ordening)

De ladder is als procesvereiste opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). In de Ladder voor duurzame verstedelijking is opgenomen dat de toelichting van een plan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving bevat van de behoefte aan de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. Indien blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied kan worden voorzien, moet in de toelichting worden gemotiveerd waarom niet binnenstedelijk in de behoefte kan worden voorzien.

Toetsing

De ontwikkeling betreft het legaliseren van de bestaande horecavoorziening. Deze heeft in de huidige vorm een omvang van circa 600 m² bvo. Volgens vaste jurisprudentie worden ontwikkelingen groter dan 500 m² bvo aangemerkt als 'stedelijke ontwikkeling'. Daar is in dit geval sprake van. Dit betekent dat de ontwikkeling getoetst moet worden aan de ladder voor duurzame verstedelijking. De ontwikkeling vindt plaats binnen het bestaand stedelijk gebied. Een motivering van de locatiekeuze is daarom niet nodig.

Behoefte

Oranje Buiten functioneert in de huidige situatie al een aantal jaar als horecavoorziening. De exploitant wil de voorziening graag legaal voortzetten wanneer de huidige tijdelijke vergunning verloopt. Daarvoor is het noodzakelijk om het gebruik middels een permanente omgevingsvergunning te realiseren. De bedrijfsspecifieke behoefte blijkt uit het feit dat de horecavestiging al een aantal jaar bestaat, en ook goed functioneert.

Per 1.000 inwoners is in Nederland in kernen met 50.000 tot 100.000 inwoners gemiddeld 220 m² wvo voor horeca aanwezig (alle branches exclusief hotels). Voor de komende periode tot 2030 wordt verwacht dat het inwoneraantal in de gemeente Hoorn nog gaat toenemen. Volgens de provinciale bevolkingsprognose bedraagt het aantal inwoners in 2030 77.900. Dat betekent een toename van ongeveer 3.000 inwoners. Dit brengt ook een nieuwe behoefte aan voorzieningen, waaronder horeca, met zich mee.

Ontwikkelingen in horecabranche

De horeca is afhankelijk van de ontwikkelingen van de particuliere consumptie. Tot de Coronacrisis was sprake van een constante groei. De sector profiteerde van een stijging van het inkomende toerisme. Doordat de consument steeds vaker voor gemak kiest, is de 'buiten-de-deur-consumptie' hoger. Het structurele personeelstekort blijft wel een groot aandachtspunt.

Uit gegevens van CBS (kwartaalmonitor horeca, vierde kwartaal, 2022) blijkt dat de omzet van de horeca tot en met 2019 ieder kwartaal is toegenomen. In 2022 lag de omzet van de horeca 53 procent hoger dan 2021, en zit inmiddels weer op het niveau van boven 2019. De forse groei komt onder meer door de coronamaatregelen in 2021 en de grote prijsstijgingen. De omzet van de eet- en drinkgelegenheden lag in het vierde kwartaal 1,4% hoger dan het kwartaal ervoor.



Figuur 3.1.2.1 Omzetontwikkeling horeca (bron: CBS, 2022)

Beleid

De gemeente Hoorn zet met haar Omgevingsvisie onder andere in op het beter benutten van economische en toeristische kansen. De gemeente richt zich vooral op toeristen die zorgen voor een verantwoorde ontwikkeling van de stad (dus geen massatoerisme). Dit komt op gang als de aantrekkingskracht van de stad vergroot wordt. De kenmerkende binnenstad van Hoorn met de vele oude elementen en de prachtige ligging aan het Markermeer zorgt voor veel kansen op het gebied van toerisme. Die kansen moeten beter benut worden. Ook het gebied Schelphoek, met Marina Kaap Hoorn, is kansrijk voor verdere toeristische ontwikkeling. Denk daarbij aan durfsport, horeca, verblijfsrecreatie en overige voorzieningen. Marina Kaap Hoorn en de omgeving rondom de Marina Kaap Hoorn hanteert de gemeente een 'ja-mits-benadering' voor toeristische en recreatieve ontwikkelingen. Denk bijvoorbeeld aan uitbreiding jachthaven, horeca en durfsporten.



Conclusie

De ontwikkeling betreft de legalisering van een bestaande horecagelegenheid. Er is enkel sprake van een planologische toevoeging, in de praktijk is de horeca al aanwezig en in gebruik. De behoefte aan behoud van de horecavoorziening blijkt uit het voorgaande. De marktwerking voor horeca is jaren goed geweest, en de verwachting op basis van de trends is dat dat ook weer zo zal zijn als voor de coronapandemie. Het draagvlak voor horeca blijft ook de komende jaren aanwezig, als gevolg van de verwachte bevolkingsgroei. Horeca is een belangrijk onderdeel in een goede mix aan voorzieningen in een recreatief gebied, en sluit aan bij de doelstellingen van de gemeente om economische en toeristische mogelijkheden te benutten. De locatie Marina Kaap Hoorn aan het Markermeer past hier goed bij.

Geconcludeerd wordt dat er behoefte is aan het behoud van de huidige horecavoorziening. De ontwikkeling voldoet aan de uitgangspunten van de ladder voor duurzame verstedelijking.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

De Omgevingsvisie van Noord-Holland is gericht op het ontwikkelen van een duurzame, leefbare en concurrerende provincie. Het document bevat een visie op de ontwikkeling van de provincie op het gebied van ruimte, wonen, mobiliteit, economie, energie, klimaat, landschap, water en cultuurhistorie.

Belangrijke doelen in de visie zijn onder andere het versterken van de stedelijke regio's, het beschermen van de kwetsbare natuur en het stimuleren van duurzame energie. Daarnaast wordt ingezet op het verbinden van stad en platteland, het verbeteren van de bereikbaarheid en het versterken van de regionale economie.

Om deze doelen te bereiken, worden verschillende uitgangspunten gehanteerd. Zo wordt gestreefd naar een flexibele en adaptieve aanpak waarbij rekening wordt gehouden met onzekerheden en veranderende omstandigheden. Ook wordt ingezet op het betrekken van bewoners, bedrijven en andere belanghebbenden bij de ontwikkeling van de provincie en het vinden van oplossingen voor maatschappelijke vraagstukken.

De Omgevingsvisie van Noord-Holland heeft als doel om richting te geven aan de ontwikkeling van de provincie voor de komende decennia en fungeert als kader voor de verdere uitwerking van het omgevingsbeleid in de provincie.

Regionale economie

In de Omgevingsvisie van Noord-Holland wordt ook ingezet op het versterken van de regionale economie. Er wordt gestreefd naar een economisch gezonde en vitale provincie, waarin ruimte is voor innovatie, ondernemerschap en werkgelegenheid. Wat betreft horeca en evenementen wordt in de Omgevingsvisie benadrukt dat deze belangrijk zijn voor de aantrekkelijkheid en levendigheid van steden en dorpen. Er wordt ingezet op het stimuleren van de kwaliteit van horeca en evenementen, onder meer door het bieden van ruimte voor vernieuwende concepten en het stimuleren van duurzaamheid. Tegelijkertijd wordt er ook aandacht besteed aan het voorkomen van overlast en het beschermen van de leefbaarheid voor omwonenden. Er wordt gestreefd naar een kwalitatief hoogwaardig horeca-aanbod dat aansluit bij de wensen van de bezoekers en bijdraagt aan de beleving van de stad of het dorp waarin het zich bevindt.

Toetsing

Er is geen strijd met de omgevingsvisie van Noord-Holland. Het permanent vergunnen van het horecapaviljoen zoals Oranje-buiten versterkt de regionale economie. Er wordt ruimte geboden aan ondernemerschap en werkgelegenheid in de regio. Bovendien draagt de aanwezigheid van een horecagelegenheid bij aan de aantrekkelijkheid en levendigheid van de omgeving, en kan het bijdragen aan een positief imago van de regio als geheel. Daarnaast is het horecapaviljoen vernieuwend en draagt het bij van aan duurzame initiatieven zoals zonnepanelen wat past binnen het uitgangspunt van innovatie uit de omgevingsvisie. Het concept is in lijn met de omgevingsvisie van Noord-Holland.

3.2.2 Provinciale verordening Noord-Holland

De provinciale staten van Noord-Holland hebben regels omtrent de fysieke leefomgeving vastgesteld op 15 juni 2022 in de omgevingsverordening. Deze verordening gaat over:

- a. de fysieke leefomgeving; en
- b. activiteiten die gevolgen hebben of kunnen hebben voor de fysieke leefomgeving.

In de Omgevingsverordening zijn de beleidsuitgangspunten uit de Omgevingsvisie NH2050 juridisch vastgelegd. Daarnaast bevat de omgevingsverordening regels die bindend zijn en doorwerken in gemeentelijke plannen. Voor de beoogde ontwikkeling zijn onderstaande artikelen relevant.

6.3 Nieuwe stedelijke ontwikkelingen

In artikel 6.3a is bepaald dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling alleen is toegestaan als de ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. Bij het bepalen of sprake is van een stedelijke ontwikkeling maakt de verordening gebruik van het begrip 'stedelijke ontwikkeling' als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid onder i, van het Besluit ruimtelijke ordening. Zoals beschreven in paragraaf 3.1 is met onderhavig project geen sprake van een stedelijke ontwikkeling. Artikel 6.3a en de overige in de verordening opgenomen artikelen zijn derhalve niet van toepassing op dit project. Met dit project is dan ook geen sprake die de provinciale belangen in de weg staan.

6.62 klimaatadaptatie

1. De toelichting van een ruimtelijk plan dat een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt bevat een beschrijving van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met de risico's van klimaatverandering.
2. In de beschrijving wordt in ieder geval betrokken het risico op:
 - a. wateroverlast;
 - b. overstroming;
 - c. hitte; en
 - d. droogte.
3. De beschrijving omschrijft tevens de maatregelen en voorzieningen die worden getroffen om de in het tweede lid omschreven risico's te voorkomen of te beperken en de afweging die daarbij is gemaakt.

De beschrijving wordt opgesteld na overleg met in ieder geval het waterschap in wiens beheergebied de ontwikkeling plaatsvindt.

Toetsing

Het gaat hier om het vergunnen van een bestaande situatie. Er is geen sprake van een stedelijke ontwikkeling. Verder wordt er met het vergunnen van de bestaande situatie geen nieuwe ruimtelijke ontwikkeling mogelijk gemaakt. Er is dan ook geen strijd met de regels van de omgevingsverordening.

3.2.3 Economische Agenda Noord-Holland

In de Economische Agenda Noord-Holland ligt de focus op het versterken van de economie en het creëren van meer werkgelegenheid in de regio. Naast het versterken van de economie en het creëren van meer werkgelegenheid, richt de Economische Agenda Noord-Holland zich ook op het stimuleren van innovatie, duurzaamheid en het versterken van de internationale concurrentiepositie van de regio.

Toetsing

Hoewel deze agenda niet specifiek gericht is op horeca, kan het permanent vergunnen van het horecapaviljoen wel bijdragen aan het blijvend versterken van de economie en het in stand houden van werkgelegenheid in de regio. Er is geen strijd met de Economische Agenda van Noord-Holland.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Regionale economische visie West-Friesland

De regionale economische visie van West-Friesland richt zich op de economische ontwikkeling van de regio. Er wordt gestreefd naar een economisch sterke, duurzame en innovatieve regio waar het goed wonen, werken en recreëren is. Hierbij wordt ingezet op het versterken van de speerpunten van de regio, zoals de agribusiness, de maakindustrie, de logistiek en de recreatiesector. Ook wordt er aandacht besteed aan het aantrekken van bedrijven en talent naar de regio, het stimuleren van samenwerking tussen ondernemers en het versterken van de regionale infrastructuur.

Hierbij gelden een aantal speerpunten:

- Het creëren van een aantrekkelijke en gastvrije omgeving voor ondernemers en bezoekers.
- Het versterken van de horeca en toeristische sector door bijvoorbeeld het verbeteren van de bereikbaarheid en het aanbod van voorzieningen.
- Het stimuleren van duurzaamheid en innovatie binnen de horecasector, bijvoorbeeld door het verminderen van de CO2-uitstoot en het bevorderen van circulariteit.
- Het ondersteunen van horecaondernemers bij het verbeteren van hun bedrijfsvoering en het aantrekken van meer bezoekers.
- Het samenwerken met andere partijen zoals toeristische organisaties en overheden om de horecasector te versterken en te verbeteren.

Toetsing

In de omgeving Hoorn is er regionaal beleid met betrekking tot de economie en horeca. Dit regionale beleid is gericht op het versterken van de lokale economie en het stimuleren van horeca-initiatieven. Het permanent vergunnen van het horecapaviljoen past binnen deze beleidskaders en kan dus worden gezien als een positieve bijdrage aan de lokale economie. Het vergunnen van het horecapaviljoen is in lijn met de regionale economische visie.

3.3.2 Regionale horecavisie West-Friesland

De regionale horecavisie richt zich op de ontwikkeling van de horecasector in West-Friesland. Hierbij wordt gestreefd naar een aantrekkelijk en divers horeca-aanbod, dat past bij de behoeften van de inwoners en bezoekers van de regio. Het beleidsstuk beschrijft onder andere hoe de kwaliteit en diversiteit van het horeca-aanbod kan worden verbeterd, hoe overlast en veiligheidsproblemen kunnen worden aangepakt en hoe de samenwerking tussen horecaondernemers en de gemeenten kan worden versterkt. Daarbij dient rekening te worden gehouden met een passend karakter in de omgeving en er moet worden voldaan aan wettelijke regels en richtlijnen op het gebied van hygiëne, veiligheid en leeftijdscontrole. Ook wordt er aandacht besteed aan het stimuleren van innovatie en duurzaamheid in de horecasector. Het doel van de Horecavisie West-Friesland is om de horeca in de regio te versterken en bij te dragen aan een aantrekkelijk leef- en vestigingsklimaat.

Toetsing en conclusie

In de visie zijn passages opgenomen over het stimuleren van economische ontwikkelingen en het creëren van levendige centra met aantrekkelijke horecavoorzieningen. Het legaliseren van het horecapaviljoen draagt bij aan en past binnen deze visie. Het vergunnen van het bestaande horecapaviljoen is in lijn met de regionale horecavisie van West-Friesland.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Omgevingsvisie Hoorn

De Omgevingsvisie van Hoorn is gericht op het creëren van een duurzame, leefbare en aantrekkelijke stad. De visie bevat verschillende beleidsdoelen en maatregelen op het gebied van onder meer duurzaamheid, economie, mobiliteit, natuur en cultuurhistorie.

Een belangrijk uitgangspunt in de visie is het versterken van de economie en het stimuleren van ondernemerschap in de stad. Hierbij wordt ingezet op het versterken van de positie van Hoorn als centrumgemeente in de regio, het faciliteren van innovatieve en duurzame bedrijvigheid, en het bevorderen van werkgelegenheid.

Daarnaast wordt in de Omgevingsvisie aandacht besteed aan het behouden en versterken van de groene en blauwe kwaliteiten van de stad, zoals parken, groenstructuren, watergangen en natuurwaarden. Hierbij wordt ingezet op het versterken van de ecologische verbindingen en het vergroten van de biodiversiteit in de stad.

Ook mobiliteit is een belangrijk thema in de Omgevingsvisie van Hoorn. Hierbij wordt ingezet op het verminderen van autoverkeer en het bevorderen van duurzame vervoerswijzen, zoals fietsen en openbaar vervoer.

Tot slot wordt in de visie aandacht besteed aan het behouden en versterken van de cultuurhistorische waarde van de stad, en het bevorderen van een gevarieerd en hoogwaardig cultureel aanbod.

Versterken economie

In de Omgevingsvisie van Hoorn wordt het versterken van de economie als een belangrijk beleidsdoel genoemd. Er wordt ingezet op het stimuleren van innovatieve en duurzame bedrijvigheid en het bevorderen van werkgelegenheid in de stad. Ook wordt er gestreefd naar het behouden en versterken van de positie van Hoorn als centrumgemeente in de regio.

Horeca

In de Omgevingsvisie is ook aandacht besteed aan het stimuleren van horeca, terrassen en evenementen. Er wordt gestreefd naar een gevarieerd en hoogwaardig aanbod van horeca in de stad, waarbij de terrassen en evenementen een belangrijke rol spelen in het creëren van een levendige en aantrekkelijke stad. Hierbij is aandacht besteed aan het voorkomen van overlast en het waarborgen van de veiligheid en leefbaarheid voor de omwonenden en het aantal horecazaken in een bepaald gebied. Er dient daarnaast rekening gehouden te worden met geluidsoverlast en het voorkomen van overmatige alcoholconsumptie en de openingstijden van horecagelegenheden.

Toetsing en conclusie

In de omgevingsvisie van Hoorn wordt benadrukt dat het versterken van de economie en het bevorderen van werkgelegenheid belangrijke beleidsdoelen zijn. Het permanent vergunnen van het horecapaviljoen draagt bij aan het versterken van de lokale economie door het creëren van werkgelegenheid en het aantrekken van toeristen en bezoekers naar de stad. Ook draagt het bij aan het behoud en versterken van de positie van Hoorn als centrumgemeente in de regio.

Daarnaast wordt in de Omgevingsvisie gestreefd naar het stimuleren van horeca, terrassen en evenementen als onderdeel van het creëren van een levendige en aantrekkelijke stad. Het permanent vergunnen draagt bij aan het versterken van het horeca-aanbod in de stad en het creëren van meer mogelijkheden voor terrassen en evenementen. Het vergunnen is in lijn met de omgevingsvisie van Hoorn.

4. TOETSING AAN OMGEVINGSASPECTEN

4.1 Verkeer en parkeren

4.1.1 Toetsingskader

Op het gebied van verkeer en vervoer bestaat geen specifieke wetgeving die relevant is voor de voorgenomen activiteit. Wel dient in het kader van het ruimtelijk plan dat de activiteit mogelijk maakt te worden onderbouwd dat het geheel voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Dit houdt onder meer in dat er voldoende parkeergelegenheid aanwezig dient te zijn en de eventuele verkeerstoename niet leidt tot knelpunten in de verkeersafwikkeling of verkeersveiligheid.

Voor het berekenen van de parkeerbehoefte van de beoogde ontwikkeling wordt gebruik gemaakt van de parkeernormen uit de 'Parkeernormennota Hoorn, 2018'. De beoogde ontwikkeling is gelegen in het gebied 'rest bebouwde kom'. Omdat er vanuit CROW publicatie 381 geen kencijfers voor de verkeersgeneratie beschikbaar zijn voor deze specifieke ontwikkeling is de verkeersgeneratie bepaald aan de hand van ervaringscijfers van de ondernemer.

4.1.2 Ontsluiting plangebied

Gemotoriseerd verkeer

De beoogde ontwikkeling wordt ontsloten op de Schelphoek. Ten hoogte van het plangebied is de Schelphoek ingericht als een ontsluitingsweg bedrijventerrein. Ter plaatse geldt een maximumsnelheid van 15 km/u. De Schelphoek leidt in oostelijke richting via de Protonweg over bedrijventerrein Hoorn 80 naar het kruispunt Kernweg – Electronweg – Protonweg. De Protonweg is eveneens ingericht als ontsluitingsweg bedrijventerrein. Er geldt een snelheidsregime van 50 km/u. De Kernweg is ingericht als gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 50 km/u. In noordelijke richting leidt de Kernweg naar de aansluiting op de Provincialeweg. De Provincialeweg is ingericht als een gebiedsontsluitingsweg met een maximale snelheid van 70 km/u. In oostelijke richting loopt de weg buiten de bebouwde kom over in de N506 en leidt naar Stede Broec, terwijl de Provincialeweg in westelijke richting door de kern Hoorn leidt naar de aansluiting op de A7, tussen Winschoten en Purmerend.

Langzaam verkeer

Op de Schelphoek zijn geen voorzieningen aanwezig voor het langzaam verkeer, waardoor zij de rijbaan moeten delen met het gemotoriseerde verkeer. De snelheid op de Schelphoek is echter dermate laag dat de verkeersveiligheid van het langzaam verkeer geborgd blijft. Het langzaam verkeer zal bovendien eerder gebruik maken van het parallel aan de Schelphoek gelegen fietspad over de Schellinkhouderdijk die onderdeel uitmaakt van het fietspadenstelsel in de omgeving.

Openbaar vervoer

In het omliggende gebied zijn geen OV-haltes aanwezig op loopafstand van het plangebied. De dichtstbijzijnde bushalte ligt op circa 700 m afstand. Wel is Oranje-Buiten bereikbaar met de watertaxi, waarmee de binnenstad bereikt kan worden.

4.1.3 Verkeersgeneratie

Geen CROW-kencijfers beschikbaar

De ontwikkeling betreft een horecaonderneming ingericht als strandpaviljoen. De verkeersgeneratie daarvan is deels seizoensgebonden. Voor horecaondernemingen zijn geen CROW-kencijfers beschikbaar. Daarom wordt de verkeersgeneratie van het plangebied bepaald aan de hand van bedrijfs- en ervaringsgegevens van de ondernemer.

Maatgevende situatie treedt op tijdens juli en augustus

Oranje Buiten is geopend in de periode van 1 maart t/m 1 oktober tussen 10:00 en 22:00 uur en van 1 oktober t/m 23 december tussen 12:00 en 21:00 uur.

Voor het bepalen van de maatgevende verkeersgeneratie is vanuit het oogpunt van verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid gekeken naar de bezoekersaantallen gedurende de drukste periode. Voor Oranje Buiten zijn dit de maanden juli (20.976 bezoekers) en augustus (21.023 bezoekers). In deze twee maanden wordt totaal 40% van de bezoekers op jaarbasis ontvangen. Gedurende deze maanden trekt Oranje Buiten gemiddeld $((20.976 + 21.023) / 62 =)$ 677 bezoekers per weekdag, of $(677 \times 7 =)$ 4.742 bezoekers per week.

Verkeersgeneratie bezoekers

Voor het beoordelen van de verkeersafwikkeling is de verkeersgeneratie gedurende een gemiddelde werkdag maatgevend. In tabel 1 is op basis van de geschatte procentuele verdeling van het aantal bezoekers over de week berekent hoeveel bezoekers het plangebied aantrekt gedurende een gemiddelde werkdag.

Tabel 1 Procentuele verdeling van de bezoekers per week

Weekdag	Verdeling bezoekers over de week (%)
Maandag	10%
Dinsdag	10%
Woensdag	13%
Donderdag	12%
Vrijdag	15%
Zaterdag	20%
Zondag	20%
Gemiddelde werkdag	12%

Op basis van de bovenstaande tabel trekt het plangebied gedurende een gemiddelde werkdag $(4.742 \times 12\% =)$ 569 bezoekers. Niet alle bezoekers komen echter met de auto naar het plangebied. Op basis van ervaringscijfers van de ondernemer omtrent de voertuigverdeling van bezoekers is in tabel 2 de verkeersgeneratie van het plangebied bepaald gedurende een gemiddelde weekdag en werkdag.

Tabel 2 Berekening geschatte verkeersgeneratie bezoekers plangebied

	Gemiddelde weekdag	Gemiddelde werkdag
Gemiddeld aantal bezoekers	677 bezoekers	569 bezoekers
Percentage bezoekers met de auto	57%	65%
Aantal bezoekers met de auto	387 bezoekers	370 bezoekers
Gemiddelde bezetting per auto	2,0 per auto	1,5 per auto
Aantal auto's per dag	193,5 auto's	246,6 auto's
Voertuigbewegingen per dag	387 mvt/etmaal	493 mvt/etmaal

Uit de bovenstaande tabel blijkt dat de verkeersgeneratie van de bezoekers van het plangebied gedurende een gemiddelde weekdag 387 mvt/etmaal bedraagt en 493 mvt/etmaal gedurende een gemiddelde werkdag.

Verkeersgeneratie bevoorradend verkeer

Er dient ook rekening te worden gehouden met bevoorrading van de horeca. Op basis van ervaringscijfers van de ontwikkelaar is in tabel 3 het bevoorradend verkeer per dag bepaald. Bevoorrading vindt plaats per bestelbus en middelzware vrachtwagen. Er komen geen zware vrachtwagens. Circa driemaal per jaar wordt een touringcar ontvangen (groepsvervoer).

Tabel 3 Berekening bevoorradend verkeer per dag

Leverancier	Hoeveelheid vracht	Vracht per dag
Bakkerij Otten	6 keer per week	0,86 bestelbus
Groothandel Veldboer	2 keer per week	0,29 middelzware vrachtwagen
Groothandel VHC	6 keer per week	0,86 middelzware vrachtwagen
Groenteboer	6 keer per week	0,86 bestelbus
Groothandel Verstrade	4 keer per week	0,57 bestelbus
InBev (bier)	2 keer per maand	0,06 middelzware vrachtwagen
Afvalverwerking	2 keer per week	0,29 middelzware vrachtwagen
Vet-ophaaldienst (vetput)	2 keer per maand	0,06 middelzware vrachtwagen
Gastank	1 keer per maand	0,03 middelzware vrachtwagen
Totaal		3,88 vrachtwagens

Gemiddeld komen er per dag circa 4 bestelbussen/vrachtwagens naar het plangebied. Rekening houdende met 2 voertuigbewegingen per bestelbus/vrachtwagen voor aan- en afrijden leidt dit tot een verkeersgeneratie van $(4 \times 2 =) 8$ voertuigbewegingen per etmaal.

Totale verkeersgeneratie

In totaal bedraagt de geschatte verkeersgeneratie van het plangebied dan ook $(387 + 8 =) 395$ mvt/etmaal gedurende een gemiddelde weekdag en $(493 + 8 =) 501$ mvt/etmaal gedurende een gemiddelde werkdag.

Verkeersomvang tijdens drukste uur op werkdagen

Voor het beoordelen van de verkeersafwikkeling is de geschatte verkeersgeneratie gedurende het drukste uur op een werkdag maatgevend. Op basis van ervaringscijfers van de ontwikkelaar wordt aangehouden dat gedurende het drukst uur op werkdagen circa 12,5% van de etmaalintensiteit wordt afgewikkeld¹, wat neerkomt op een verkeersgeneratie van $(501 \times 12,5\% =) 63$ mvt/uur.

4.1.4 Verkeerstoedeling

Voor het bepalen van de toedeling van het verkeer over het omliggende wegennet is gebruik gemaakt van de navigatietool van Google Maps. Vanaf het plangebied zal het gegenereerde verkeer volledig worden ontsloten over de Schelphoek, om vervolgens vanaf het kruispunt Schellinkhousterdijk – Protonweg – Schelphoek te worden ontsloten via de Protonweg. Op de Protonweg wordt het gegenereerde verkeer verder in oostelijke richting ontsloten tot aan het kruispunt Kernweg – Electronweg – Protonweg, vanaf waar het gegenereerde verkeer volledig in noordelijke richting wordt ontsloten over de Kernweg naar de aansluiting op de Provincialeweg. Op de Provincialeweg zal 60% (38 mvt/uur) worden ontsloten in westelijke richting, terwijl de overige 40% (25 mvt/uur) richting het oosten wordt ontsloten. In figuur 1 is de beoogde verkeerstoedeling weer-gegeven.

¹ 25% van het bezoek arriveert op werkdagen tussen 17 en 18 uur. Omdat het alleen om de aankomst gaat is dat maar 12,5% van de etmaalintensiteit. Het vertrek vindt immers op een later tijdstip plaats.



Figuur 1 De toedeling van het gegenereerde verkeer

4.1.5 Beoordeling verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid

De grootste verkeersomvang ten gevolge van de ontwikkeling wordt afgewikkeld over de Schelphoek en de Protonweg. Daar bedraagt de omvang van het verkeer van Oranje Buiten op het drukste uur 63 mvt/uur. Doordat de Schelphoek een doodlopende straat betreft zal het verkeer op deze weg bestaan uit hetgeen dat gegenereerd wordt door de aangelegen functies. Op basis van de aangelegen functies is de verkeersintensiteit op de Schelphoek dermate laag dat de weg de verkeersgeneratie van het plangebied probleemloos kan verwerken. Ook de Protonweg kan dit verkeer zonder problemen vlot en veilig verwerken. De verkeersgeneratie van Oranje Buiten is dermate laag dat dit niet zal leiden tot knelpunten in de verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid op de omliggende wegen.

Doordat het langzaam verkeer voornamelijk gescheiden van het gemotoriseerde verkeer wordt afgewikkeld over de Schellinkhoutdijk, is de verkeersveiligheid van het verkeer voldoende gewaarborgd. Een aandachtspunt van beperkte omvang is het kruispunt Schellinkhoutdijk – Protonweg – Schelphoek, waar het autoverkeer de dijk met daarop een solitair fietspad kruist. Door middel van wegmarkering en bebording is de voorrangsregeling op het kruispunt duidelijk herkenbaar gemarkeerd. Hooguit zou het autoverkeer nog iets beter op het kruisende fietsverkeer kunnen worden geattendeerd door het voorrangsbord te voorzien van een oranje/geel achtergrondschild en een onderbord dat aangeeft dat fietsverkeer van twee kanten komt.

4.1.6 Verkeersgeneratie autoverkeer op piekdagen

De omvang van het bezoek op de drukste 10 à 15 dagen omvat 1.000 tot 1.400 gasten. Het betreft voornamelijk zondagen met mooi weer. Het drukste uur ligt dan tussen 14:00 en 15:00 uur. Dan arriveert naar schatting 45% van de gasten van die dag. Het vertrek vindt gespreid plaats. Op piekdagen komt circa 35% van het bezoek per auto. De gemiddelde autobezetting bedraagt dan circa 3,5 persoon per auto. Dit leidt voor het drukste uur op een piek dag tot maximaal 63 mvt/uur $[(1.400 \times 45\%) \times (35\% / 3,5)]$. Als gevolg van een lager autogebruik (samenhangend met zomers weer en een hogere autobezetting) wijkt de verkeersomvang ten gevolge van het plangebied tijdens het drukste uur niet wezenlijk af van het drukste uur op werkdagen. Daarnaast zal gedurende de piekdagen de verkeersgeneratie van het omliggende bedrijventerrein aanzienlijk lager liggen, aangezien er niet gewerkt wordt bij de omliggende bedrijven gedurende het weekend. Hieruit wordt geconcludeerd dat de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid ook gedurende piekdagen gewaarborgd blijft.

4.1.7 Parkeren

Gemeentelijke parkeernormen

De parkeerbehoefte van de beoogde ontwikkeling wordt bepaald aan de hand van de parkeernormen uit de 'Parkeernormennota Hoorn, 2019'. Hierbinnen is de beoogde ontwikkeling gelegen in 'rest bebouwde kom' en in de buurt 'Hoorn 80'. De gemeentelijke parkeernormen zijn gebaseerd op de normen uit CROW publicatie 317, waarbij per wijk een bandbreedte is toegepast op de te hanteren norm op basis van het autobezit en de parkeerdruk in de buurt. Op basis van de karakteristieken van het gebied wordt binnen de bandbreedte uitgegaan van middenhoog.

De beoogde ontwikkeling betreft een horecagelegenheid met een totale bruto vloeroppervlakte van 440 m². Binnen het gemeentelijke parkeernormenbeleid wordt aangesloten bij de normen behorende bij 'café/bar/cafetaria'. Voor deze functie geldt een parkeernorm van 6,5 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. Voor de beoogde ontwikkeling leidt dit tot een parkeerbehoefte van $(440 \times 6,5 / 100 =) 28,6$ parkeerplaatsen. Afgerond komt dit neer op een parkeerbehoefte van 29 parkeerplaatsen.

Parkeerbehoefte op basis van ervaringscijfers

Alhoewel de parkeerbehoefte conform de gemeentelijke parkeernormen 29 parkeerplaatsen bedraagt, blijkt uit ervaringscijfers vanuit de ontwikkelaar dat de werkelijke parkeerbehoefte van het plangebied doorgaans hoger is. In tabel 4 is een overzicht opgesteld van de geschatte parkeerbehoefte gedurende het drukste moment weergegeven per dag op basis van de ervaringscijfers van de eigenaar. Het gaat hier om de gezamenlijke parkeerbehoefte van Oranje Buiten, de jachthaven (met 143 ligplaatsen) en activiteitscentrum Outdoor Hoorn. De parkeerbehoefte van de elders op Marina Kaap Hoorn gelegen horecaonderneming Van Ree – Baai en Clean to Anywhere (C2A) wordt niet op de parkeerplaatsen rond Oranje Buiten opgevangen, maar op het veld bij De Baai. Daarbij kan worden opgemerkt dat C2A nauwelijks een parkeerbehoefte kent (slechts enkele auto's).

Tabel 4 De geschatte gemiddelde parkeerbehoefte per weekmoment

	Maatgevende moment	Parkeerbehoefte
Gemiddelde werkdag	18:00 – 20:00 uur	85 pp
Gemiddelde zaterdag	16:00 – 20:00 uur	135 pp
Gemiddelde zondag	15:00 – 19:00 uur	200 pp
Piekdag	14:00 – 19:00 uur	250 pp

Gedurende een gemiddelde week is de zondag de maatgevende dag, wanneer gedurende het drukste moment het plangebied een parkeerbehoefte heeft van 200 parkeerplaatsen. Dit is dus inclusief de parkeerbehoefte van de jachthaven en Outdoor Hoorn. Daarnaast zijn er circa 10 à 15 piekdagen gedurende het gehele jaar wanneer de parkeerbehoefte stijgt naar 250 parkeerplaatsen.

Parkeeraanbod



Figuur 2 Parkeeraanbod rond Oranje Buiten

In figuur 2 is het parkeeraanbod in het omliggende gebied weergegeven. Totaal zijn zonder meer 300 parkeerplaatsen beschikbaar. De parkeerbehoefte van het plangebied wordt echter voornamelijk opgevangen op het (rood omkaderde) naastgelegen halfverharde parkeerterrein. Hier is een capaciteit van circa 155 parkeerplaatsen².

Op werkdagen en zaterdag volstaat deze capaciteit. Op zondagen (soms) en op piekdagen (altijd) is de parkeerbehoefte op de drukste momenten groter. Aanvullende parkeerruimte wordt dan gevonden op de parkeerplaatsen bij BMN (blauw omkaderd) en in de bermen van Schelphoek en langs het pad naar Van Ree - Baai (geel omkaderd).

Voor het opvangen van het fietsparkeren zijn circa 300 stallingsplaatsen gerealiseerd op eigen terrein. Dit volstaat. De ondernemer heeft nog niet lang geleden stallingsvoorzieningen bijgeplaatst om het parkeren beter te reguleren.

² Aan de noord(west)zijde van het terrein wordt een gedeelte van het terrein ingezet als opslagplaats voor boten (oranje omkaderd). De beschikbare capaciteit op het terrein kan worden vergroot door de opslagplaats van de boten verder naar het westen te verplaatsen, in het verlengde van de helling. In de huidige situatie zijn op de beoogde locatie 13 parkeerplaatsen aanwezig die opgeheven zouden moeten worden om de benodigde ruimte vrij te maken voor de opslag van de boten. Het veld waar de boten in de huidige situatie opgeslagen staan kan dan vervolgens gebruikt worden om een parkeerstraat in te richten. In totaal zou het verplaatsen van de boten dus $(36 - 13 =) 23$ extra parkeervakken opleveren ten opzichte van de huidige situatie.

4.1.8 Conclusie

De verkeersgeneratie van het plangebied bedraagt 501 mvt/etmaal gedurende een gemiddelde werkdag. De capaciteit van de omliggende wegen volstaat ruimschoots om de verkeersgeneratie van het plangebied probleemloos af te wikkelen. Ook de verkeersveiligheid op de omliggende wegen is gewaarborgd door middel van het overwegend gescheiden afwikkelen van het langzame en gemotoriseerde verkeer. Alleen op het kruispunt Schellinkhouterdijk – Protonweg – Schelphoek komen fietsers in aanraking met het gemotoriseerd verkeer, maar ook op dit kruispunt is de verkeersveiligheid geborgd door middel van een heldere inrichting. Wel kan de verkeersveiligheid verder verbeterd worden door waarschuwborden te plaatsen, om automobilisten te wijzen op het feit dat fietsers van twee kanten kunnen komen.

Gedurende een gemiddelde week bedraagt de maatgevende parkeerbehoefte van het plangebied inclusief de jachthaven en Outdoor Hoorn 200 parkeerplaatsen. Op het naastgelegen terrein liggen voldoende parkeerplaatsen om de parkeerbehoefte op te vangen, maar de capaciteit van het terrein kan verder worden verhoogd door de opslagplaatsen voor de boten te verplaatsen. Gedurende drukke zondagen en piekdagen kan de aanvullende parkeerbehoefte opgevangen worden in het omliggende gebied. Het aspect verkeer en parkeren staat daarmee de beoogde ontwikkeling niet in de weg.

4.2 Geluid

Toetsingskader

Bij de ontwikkeling van geluidsgevoelige objecten moet er getoetst worden aan de Wet geluidhinder.

Toetsing en conclusie

Binnen het plangebied wordt horeca mogelijk gemaakt. Volgens de Wet geluidhinder (Wgh) is deze functie geen geluidsgevoelige functie en dient derhalve geen akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd. Het aspect geluid vormt geen belemmering.

4.3 Bedrijven en milieuzonering

Toetsingskader

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat bij de aanwezigheid van bedrijven in de omgeving van milieugevoelige functies zoals woningen:

- ter plaatse van de woningen een goed woon- en leefmilieu kan worden gegarandeerd;
- rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en milieuruimte van de betreffende bedrijven.

Om in de vergunningverlening de belangenafweging tussen bedrijvigheid en nieuwe woningen in voldoende mate mee te nemen, wordt in dit plan gebruikgemaakt van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (editie 2009). In deze uitgave is een lijst opgenomen met allerlei activiteiten en bijbehorende richtafstanden die gehanteerd worden ten opzichte van het omgevingstype 'rustige woonwijk'. Naarmate de milieubelasting van de activiteiten groter is, wordt uitgegaan van een grotere richtafstand. In geval van een omgevingstype 'gemengd gebied' mag de richtafstand met één stap worden verkleind.

Toetsing

Het vergunnen van het bestaande horecapaviljoen maakt geen milieugevoelige objecten mogelijk en dient daardoor niet getoetst te worden aan de invloedssferen van het bedrijventerrein ten noord(oosten). Wel is er sprake van een bedrijfsvoering waarbij geluidoverlast kan plaats vinden aan milieugevoelige objecten in de omgeving.

De bedrijfsvoering van het paviljoen kan worden getypeerd als *Café's bar's*. Hierbij is sprake van een milieucategorie 1 met een richtafstand van 10 meter voor geluid binnen een rustige woonwijk. De dichtstbijzijnde woningen liggen op een afstand van circa 300 meter. Ter plaatse van deze woningen is sprake van een goed woon- en leefmilieu.

Conclusie

Het horecapaviljoen is gelegen binnen de invloedsferen van het bedrijventerrein ten noorden en noordoosten. Echter worden er geen gevoelige objecten gerealiseerd binnen het gebied. Nader onderzoek is niet noodzakelijk. De effecten van het horecapaviljoen zijn beperkt tot 10m voor geluid en reiken niet tot de dichtbij gelegen woningen. Ter plaatse van de dichtstbijzijnde woningen is sprake van een goed woon- en leefklimaat.

Het aspect bedrijven en milieuzonering geeft geen belemmeringen.

4.4 Kabels en leidingen

Toetsingskader

Rond planologisch relevante leidingen dient rekening te worden gehouden met zones waarbinnen mogelijke beperkingen gelden (belemmeringszones).

Onderzoek en conclusie

Binnen het projectgebied en in de directe omgeving zijn geen planologisch relevante buisleidingen, hoogspanningsverbindingen of straalpaden aanwezig. Het aspect kabels en leidingen geeft geen belemmeringen.

4.5 Externe veiligheid

Toetsingskader

Bij ruimtelijke plannen dient ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten te worden gekeken, namelijk:

- bedrijven waar activiteiten plaatsvinden die gevolgen hebben voor de externe veiligheid;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of door buisleidingen.

Voor zowel bedrijvigheid als vervoer van gevaarlijke stoffen zijn twee aspecten van belang, te weten het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval, indien hij zich onafgebroken (dat wil zeggen 24 uur per dag gedurende het hele jaar) en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting dan wel infrastructuur. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. De norm voor het GR is een oriëntatiewaarde. Het bevoegd gezag heeft een verantwoordingsplicht als het GR toeneemt en/of de oriëntatiewaarde overschrijdt.

Risicovolle inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (hierna: Bevi) geeft een wettelijke grondslag aan het externe veiligheidsbeleid rondom risicovolle inrichtingen. Op basis van het Bevi geldt voor het PR een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten. Beide liggen op een niveau van 10^{-6} per jaar. Bij de vaststelling van een ruimtelijke onderbouwing moet aan deze normen worden voldaan, ongeacht of het een bestaande of nieuwe situatie betreft.

Het Bevi bevat geen norm voor het GR; wel geldt op basis van het Bevi een verantwoordingsplicht ten aanzien van het GR in het invloedsgebied van de inrichting. De in het externe veiligheidsbeleid gehanteerde norm voor het GR geldt daarbij als oriëntatiewaarde.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Per 1 april 2015 is het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en de regeling Basisnet in werking getreden. Het Bevt vormt de wet- en regelgeving, en de concrete uitwerking volgt in het Basisnet. Het Basisnet beoogt voor de lange termijn (2020, met uitloop naar 2040) duidelijkheid te bieden over het maximale aantal transporten van, en de bijbehorende maximale risico's die het transport van gevaarlijke stoffen mag veroorzaken. Het Basisnet is onderverdeeld in drie onderdelen: Basisnet Spoor, Basisnet Weg en Basisnet Water. Het Bevt en het bijbehorende Basisnet maakt bij het PR onderscheid in bestaande en nieuwe situaties. Voor bestaande situaties geldt een grenswaarde voor het PR van 10^{-5} per jaar ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten en een streefwaarde van 10^{-6} per jaar. Voor nieuwe situaties geldt de 10^{-6} -waarde



als grenswaarde voor kwetsbare objecten, en als richtwaarde bij beperkt kwetsbare objecten. In het Basisnet Weg en het Basisnet Water zijn veiligheidsafstanden (PR 10⁻⁶-contour) opgenomen vanaf het midden van de transportroute.

Tevens worden in het Basisnet de plasbrandaandachtsgebieden benoemd voor transportroutes. Het Basisnet vermeldt dat op een afstand van 200 m vanaf de rand van het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik. Er geldt een oriënterende waarde voor het groepsrisico en onder voorwaarden een verantwoordingsplicht tot 200 m binnen de transportroute.

Besluit externe veiligheid buisleidingen

In het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) wordt aangesloten bij de risicobenadering uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) zodat ook voor buisleidingen normen voor het PR en het GR gelden. Op grond van het Bevb dient zowel bij consoliderende bestemmingsplannen als bij ontwikkelingen inzicht te worden gegeven in de afstand tot het PR en de hoogte van het GR als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen.

Toetsing

De beoogde ontwikkeling maakt het gebruik van een propaantank mogelijk. Dit object moet voldoen aan de eisen van het Activiteitenbesluit. De voorschriften van het opslaan van propaan zijn van toepassing als de opslagtanks elk een inhoud van maximaal 13 kubieke meter hebben; niet meer dan twee opslagtanks aanwezig zijn; propaan uitsluitend in de gasfase wordt onttrokken (behalve bij het leegmaken van een opslagtank voor verplaatsing). Voor propaantanks die niet onder het Activiteitenbesluit vallen worden de externe veiligheidsafstanden in de omgevingsvergunning vastgelegd.

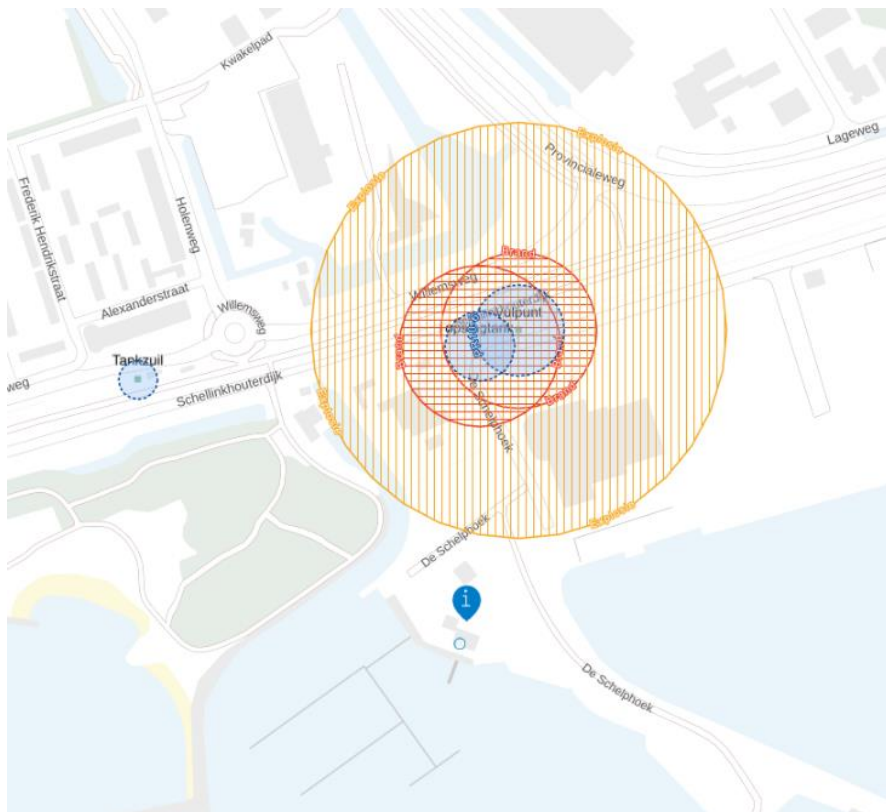
De veiligheidsafstand voor de propaantank is maximaal 50 meter voor (beperkt) kwetsbare objecten in de omgeving. De dichtstbijzijnde kwetsbare objecten betreffen woningen op een afstand van circa 200 meter. Negatieve effecten als gevolg van de propaantank op nabij gelegen kwetsbare objecten kunnen zodoende worden uitgesloten.

Overeenkomstig de risicokaart waarin relevante risicobronnen worden getoond, zijn in de nabije omgeving van het plangebied enkele risicobronnen gelegen. Het plangebied ligt in de buurt van de A7 waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Er is geen sprake van vervoer van gevaarlijke stoffen via het water, spoor of de buisleidingen in de nabije omgeving.

Op 230 m afstand is een LPG installatie gelegen, zie onderstaand figuur. Het projectgebied ligt buiten het invloedsgebied (150 m) van de LPG installatie. Het projectgebied ligt op 3 km afstand van de A7. Deze route vervoert de stoffen LF1, LF2 en LT2. Het maatgevende invloedsgebied is 880 m. Het invloedsgebied van de A7 reikt niet tot het plangebied.

Conclusie

Het aspect externe veiligheid geeft geen belemmeringen.



Figuur 4.5.1 Uitsnede risicokaart (atlas leefomgeving 2023)

4.6 Luchtkwaliteit

Toetsingskader

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een ruimtelijk plan uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens rekening gehouden met de luchtkwaliteit. Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Dit onderdeel van de Wet milieubeheer (Wm) bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in tabel 4.5 weergegeven.

Tabel 4.5 Grenswaarden maatgevende stoffen Wm

Stof	Toetsing van	Grenswaarde
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg/m ³
fijn stof (PM _{2,5})	jaargemiddelde concentratie	25 µg/m ³

Op grond van artikel 5.16 van de Wm kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit onder andere uitoefenen indien de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden of de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht.

Besluit niet in betekenende mate

In het Besluit niet in betekenende mate is bepaald in welke gevallen een plan vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Hierbij worden 2 situaties onderscheiden:

- een plan heeft een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO_2 en PM_{10} ($= 1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$);
- een plan valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg en 3.000 woningen bij twee ontsluitingswegen, kantoorlocaties met een bruto vloeroppervlak van niet meer dan 100.000 m^2 bij één ontsluitingsweg en 200.000 m^2 bij twee ontsluitingswegen.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij een ruimtelijke ontwikkeling uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens rekening gehouden met de luchtkwaliteit.

Toetsing

De beoogde ontwikkeling heeft betrekking op het legaliseren van een paviljoen en leidt tot een toename van verkeer van 387 mvt/etmaal voor lichtverkeer en 3,88 mvt/etmaal voor vrachtverkeer (weekdaggemiddelde). Uit de NIBM-tool blijkt dat deze verkeerstoename zorgt voor een toename van het gehalte stikstof in de lucht van $0,25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en van fijn stof van $0,06 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Beide toenames blijven beneden de $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Het plan draagt dan ook niet in betekenende mate bij aan de toename van de hoeveelheid stikstofdioxide en fijn stof in de lucht. Er wordt voldaan aan de luchtkwaliteitswetgeving en nader onderzoek is niet noodzakelijk.

Tabel 4-5 Gevolgen op luchtkwaliteit middels NIBM-tool

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

Jaar van planrealisatie	2023
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	387
Aandeel vrachtverkeer	1,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO_2 in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	0,25
PM_{10} in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	0,06
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate; geen nader onderzoek nodig	

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is een indicatie van de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied gegeven. Dit is gedaan aan de hand van de CIMLK kaart (<https://www.cimlk.nl/kaart>). De dichtstbijzijnde maatgevende weg betreft de Lageweg, direct ten oosten van het plangebied. Uit de kaart blijkt dat in 2022 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijnstof langs deze weg ruimschoots onder de grenswaarden lagen. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bedroegen in 2022; $12,93 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor NO_2 , $14,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor PM_{10} en $7,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor $\text{PM}_{2,5}$. Het aantal overschrijdingsdagen van de 24-uur gemiddelde concentratie PM_{10} bedroeg 6 dagen. Hierdoor is er ter plaatse van het projectgebied sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Conclusie

Uit bovenstaande volgt dat er ter plaatse sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Het aspect luchtkwaliteit geeft geen belemmeringen.

4.7 Bodemkwaliteit

Toetsingskader

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan rekening gehouden te worden met de bodemgesteldheid in het projectgebied. Bij functiewijziging dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden vastgesteld of er sprake is van een saneringsnoodzaak. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd.

Toetsing en conclusie

Beoogd is om het bestaande horecapaviljoen permanent te vergunnen. Beoogd is om het bestaande horecapaviljoen permanent te vergunnen. Voor de regio is er een bodemkwaliteitskaart opgesteld door Lievense CSO. In de bodemkwaliteitskaart zijn op basis van historie, gebruik en bodemkwaliteit in totaal 6 bodemkwaliteitszones in de bodemlaag vanaf het maaiveld tot en met 0,5 meter diepte, 5 bodemkwaliteitszones in de bodemlaag vanaf 0,5 meter tot en met 2,0 meter diepte onderscheiden en ook 2 bodemkwaliteitszones voor de PFAS-verbindingen PFOA en PFOS (bodemlagen 0-0,5 m-mv en 0,5-1,0 m-mv.).

Op allen bovengenoemde zones en bodemlagen is de bodemkwaliteit getypeerd als *geschikt voor de functies wonen en industrie*, de beoogde horeca functie is uitvoerbaar voor het aspect bodem. Daarbij worden er geen werkzaamheden in de bodem verricht waardoor (aanvullend) bodemonderzoek niet noodzakelijk is. Zodoende geeft het aspect bodem geen belemmeringen.

4.8 Water

Toetsingskader

Het bevoegd gezag voor het waterbeheer van het Markermeer is het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Rijkswaterstaat IJsselmeergebied. Het plangebied grenst aan de primaire waterkering van het Markermeer, de uitlaat van het gemaal Oosterpolder ligt in het plangebied. Voor het beheer van de waterkering en het gemaal is het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier verantwoordelijk.

Beleid duurzaam stedelijk waterbeheer

Op verschillende bestuursniveaus zijn de afgelopen jaren beleidsnota's verschenen aangaande de waterhuishouding, allen met als doel een duurzaam waterbeheer (kwalitatief en kwantitatief). Deze paragraaf geeft een overzicht van de voor het projectgebied relevante nota's, waarbij het beleid van het waterschap en de gemeente nader wordt behandeld.

Europees:

- Kaderrichtlijn Water (KRW)

Nationaal:

- Nationaal Waterplan (NW)
- Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW)
- Waterwet

Provinciaal:

- Omgevingsplan
- Omgevingsvisie
- Omgevingsverordening

Waterschapsbeleid

Het waterplan 2022-2027 van Hollands Noorderkwartier is gericht op het beheren van water en het beschermen van het land tegen overstromingen in het noordelijk deel van de provincie Noord-Holland. Hieronder vind je een samenvatting van de belangrijkste elementen van het waterplan:

1. Waterveiligheid: Hollands Noorderkwartier wil de waterveiligheid blijven verbeteren door het versterken van waterkeringen en het verbeteren van het peilbeheer. Ook wordt er ingezet op preventie en communicatie om de bewoners van het gebied beter voor te bereiden op mogelijke overstromingen.
2. Klimaatverandering: Het hoogheemraadschap wil zich beter voorbereiden op de effecten van klimaatverandering, zoals hevige regenval en langdurige droogte. Hiervoor worden maatregelen genomen zoals het vergroten van de waterbergingscapaciteit en het verminderen van verhard oppervlak.
3. Waterkwaliteit: Het hoogheemraadschap streeft naar een goede waterkwaliteit in de sloten, plassen en kanalen in het gebied. Er wordt bijvoorbeeld ingezet op het verminderen van de hoeveelheid nutriënten en medicijnresten in het water.
4. Waterketen: Hollands Noorderkwartier wil de waterketen efficiënter maken door het terugwinnen van grondstoffen en energie uit afvalwater. Ook wordt er gekeken naar mogelijkheden om het gebruik van drinkwater te verminderen door bijvoorbeeld het hergebruik van grijs water.
5. Participatie en samenwerking: Het hoogheemraadschap wil samenwerken met andere partijen zoals gemeenten, bedrijven en bewoners om het waterbeheer in het gebied te verbeteren. Hierbij wordt ingezet op participatie en betrokkenheid van de inwoners.

Kortom, het waterplan 2022-2027 van Hollands Noorderkwartier is gericht op het duurzaam beheren van water in het gebied en het beschermen van het land tegen overstromingen en andere effecten van klimaatverandering.

Toetsing

Huidige situatie

Binnen het plangebied zijn geen watergangen aanwezig. Ten noordwesten is een primaire watergang gelegen. Ten zuiden ligt het Markermeer. De locatie ligt verder in de beschermingszone A van de primaire waterkering van het Hoogheemraadschap. Voor het Markermeer is ook een beschermingszone opgenomen, zie onderstaande figuren. Binnen deze beschermingszone gelden beperkingen voor bouwen en aanleggen om te voorkomen dat de stabiliteit, het profiel en/of de veiligheid wordt aangetast.

Binnen het plangebied of in de nabije omgeving liggen geen oppervlaktewaterlichamen die zijn aangewezen vanuit de Kaderrichtlijn Water. Verder bevinden zich tevens geen natte ecologische verbindingszone zoals opgenomen in het (provinciale) Natuurnetwerk Nederland binnen of in de nabijheid van het plangebied.



Figuur 4-3 uitsnede legger HNNK (hnnk.nl, 2022)



Figuur 4-4 uitsnede legger HHNK (hhnk.nl, 2022)

Het plangebied is in de huidige situatie aangesloten op het gemeentelijk rioleringsstelsel, bestaande uit een gemengd stelsel.

Toekomstige situatie

Voor de plannen van het beheerdersgebouw/horecavoorziening is een vergunning (kenmerk RWS SCV- 2012 3056 d.d. 18 juli 2012) verleend door Rijkswaterstaat. Tevens passen deze plannen binnen de keurontheffing van HHNK.

Bij een toename van het verhard oppervlak met meer dan 500 m² (in stedelijk gebied) is compensatie door aanleg van waterberging nodig. Er is geen toename van meer dan 500 m² het verhard oppervlak. Watercompensatie is dan ook niet aan de orde. Hiernaast zijn geen watergangen of keringen nabij het projectgebied aanwezig.

De permanente vergunning van het horecapaviljoen heeft geen gevolgen voor bodem en grondwater.

Voor aanpassingen aan het bestaande watersysteem dient bij het waterschap vergunning te worden aangevraagd op grond van de 'Keur'. Dit geldt dus bijvoorbeeld voor het graven van nieuwe watergangen, het aanbrengen van een stuw of het afvoeren van hemelwater naar het oppervlaktewater. In de Keur is ook geregeld dat een beschermingszone voor watergangen en waterkeringen in acht dient te worden genomen. Dit betekent dat binnen de beschermingszone niet zonder ontheffing van het waterschap gebouwd, geplant of opgeslagen mag worden. De genoemde bepaling beoogt te voorkomen dat de stabiliteit, het profiel en/of de veiligheid wordt aangetast, de aan- of afvoer en/of berging van water wordt gehinderd dan wel het onderhoud wordt gehinderd. Ook voor het onderhoud gelden bepalingen uit de 'Keur'. Het onderhoud en de toestand van de (hoofd)watergangen worden tijdens de jaarlijkse schouw gecontroleerd en gehandhaafd.

Conclusie

De permanente vergunning van het bestaande horecapaviljoen heeft geen negatieve gevolgen voor het waterhuishoudkundige systeem ter plaatse. Voor de plannen van het beheerdersgebouw/horecavoorziening is een vergunning (kenmerk RWS SCV- 2012 3056 d.d. 18 juli 2012) verleend door Rijkswaterstaat. Tevens passen deze plannen binnen de keurontheffing van HHNK.

4.9 Ecologie

Toetsingskader

Wet natuurbescherming

Met de Wnb zijn alle bepalingen met betrekking tot de bescherming van natuurgebieden en dier- en plantensoorten samengebracht in één wet. De Wnb implementeert diverse Europeesrechtelijke regelgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn in de Nederlandse wetgeving.

Gebiedsbescherming

De Wnb kent diverse soorten natuurgebieden, te weten:

- Natura-2000 gebieden;
- Natuurnetwerk Nederland (NNN).

Natura-2000 gebieden

De Minister van Economische Zaken (EZ) wijst gebieden aan die deel uitmaken van het Europese netwerk van natuurgebieden: Natura 2000. Een dergelijk besluit bevat de instandhoudingsdoelstellingen voor de leefgebieden van vogelsoorten (Vogelrichtlijn) en de instandhoudingsdoelstellingen voor de natuurlijke habitats en habitats van soorten (Habitatrichtlijn).

Een ruimtelijk plan dat afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied, kan uitsluitend vastgesteld worden indien uit een passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan, onderscheidenlijk het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten. Indien deze zekerheid niet is verkregen, kan het plan worden vastgesteld, indien wordt voldaan aan de volgende drie voorwaarden:

- alternatieve oplossingen zijn niet voor handen;
- het plan is nodig om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, en
- de nodige compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van het Natura 2000-netwerk bewaard blijft.

De bescherming van deze gebieden heeft externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze gebieden plaatsvinden verstoring kunnen veroorzaken en moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) worden aangewezen in de provinciale verordening. Voor dit soort gebieden geldt het 'nee, tenzij' principe, wat inhoudt dat binnen deze gebieden in beginsel geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogen plaatsvinden. Er geldt geen externe werking voor ingrepen buiten het NNN.

Soortenbescherming

In de Wnb wordt een onderscheid gemaakt tussen:

- soorten die worden beschermd in de Vogelrichtlijn;
- soorten die worden beschermd in de Habitatrichtlijn;
- overige soorten.

De Wnb bevat onder andere verbodsbepalingen ten aanzien van het opzettelijk vernielen of beschadigen van nesten, eieren en rustplaatsen van vogels als bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn. Gedeputeerde Staten (hierna: GS) kunnen hiervan ontheffing verlenen en bij verordening kunnen Provinciale Staten (hierna: PS) vrijstelling verlenen van dit verbod. De voorwaarden waaraan voldaan moet worden om ontheffing of vrijstelling te kunnen verlenen zijn opgenomen in de Wnb en vloeien direct voort uit de Vogelrichtlijn. Verder is het verboden in het wild levende dieren van soorten, genoemd in bijlage IV, onderdeel a, bij de Habitatrichtlijn, bijlage II bij het Verdrag van Bern of bijlage I bij het Verdrag van Bonn, in hun natuurlijk verspreidingsgebied opzettelijk te doden of te vangen of te verstoren. GS kunnen hiervan ontheffing verlenen en bij verordening kunnen PS vrijstelling verlenen van dit verbod. De gronden voor verlening van ontheffing of vrijstelling zijn opgenomen in de Wnb en vloeien direct voort uit de Habitatrichtlijn.



Ten slotte is een verbodsbepaling opgenomen voor overige soorten. Deze soorten zijn opgenomen in de bijlage onder de onderdelen A en B bij de Wnb. De provincie kan ontheffing verlenen van deze verboden. Verder kan bij provinciale verordening vrijstelling worden verleend van de verboden. De noodzaak tot ontheffing of vrijstelling kan hierbij ook verband houden met handelingen in het kader van de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden.

Bij de voorbereiding van de ruimtelijke onderbouwing moet worden onderzocht of de Wet natuurbescherming de uitvoering van het plan niet in de weg staat. Dit is het geval wanneer de uitvoering tot ingrepen noodzaakt waarvan moet worden aangenomen dat daarvoor geen vergunning of ontheffing ingevolge de wet zal kunnen worden verkregen.

Toetsing

Er worden geen fysieke wijzigingen aan de buitenzijde van het gebouw en het bijhorende terrein uitgevoerd. Het pand bestaat al. Hierdoor zijn negatieve effecten op mogelijk aanwezige beschermde soorten uitgesloten.

Het plangebied vormt geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura 2000. Het plangebied maakt ook geen deel uit van het natuurnetwerk Nederland (NNN). Het dichtstbijzijnde natura-2000 gebied betreft het Markermeer & IJmeer.

Het plangebied ligt buiten beschermde natuurgebieden. Directe effecten zoals areaalverlies en versnippering kunnen hierdoor worden uitgesloten. Gezien de afstand tot natuurgebieden en de locatie van het plangebied (stedelijke omgeving) kunnen ook verstoring en verandering van de waterhuishouding worden uitgesloten.

In de nabijheid liggen geen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden (het Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer is niet gevoelig voor stikstofdepositie). Er is een stikstofberekening uitgevoerd met het wettelijk voorgeschreven rekenmodel Aerius (versie 2022).

Bij de berekening is (worst case) uitgegaan van de gemiddelde verkeersgeneratie per weekdagemaal in de twee drukste maanden van het jaar (387 mvt/etmaal licht verkeer en 8 mvt/etmaal middelzwaar vrachtverkeer. De werkelijke gemiddelde verkeersgeneratie ligt aanzienlijk lager. Daarnaast is rekening gehouden met het verbruik van propaangas, waarbij (worst case) ook het verbruik van het sanitairgebouw van de jachthaven is meegenomen.

Oranje Buiten is aangesloten op een propaantank. 1 liter propaan is gelijk aan 0,73 m³ aardgasequivalent. In 2022 is door Oranje Buiten plus het sanitairgebouw van de jachthaven 12.800 liter propaan gas verbruikt, wat overeenkomt met 9.344 m³ aardgas. Uitgaande van 8,9 nm² rookgas per kuub aardgas is dit 83.162 Nm³ rookgas, met een emissieconcentratie van 70 mg NO_x/Nm³ rookgas is de uitstoot 5,8 kg NO_x per jaar.

Uit de berekening volgt dat er geen stikstofdepositie op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden plaatsvindt. De berekening is bijgevoegd als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing.

Conclusie

Vanwege de afwezigheid van effecten op ecologie, geeft het aspect ecologie geen belemmeringen.

4.10 Cultuurhistorie

Toetsingskader

Goede ruimtelijke ordening betekent dat er een integrale afweging plaatsvindt van alle belangen die effect hebben op de kwaliteit van de ruimte. Een van die belangen is de cultuurhistorie. Per 1 januari 2012 is in het kader van de modernisering van de monumentenzorg (MOMO) in het Besluit ruimtelijke ordening van het rijk opgenomen dat gemeenten bij het maken van ruimtelijke plannen rekening moeten houden met cultuurhistorische waarden.

Toetsing en conclusie

In het projectgebied komen geen specifieke cultuurhistorische waarden voor. Het aspect cultuurhistorie geeft geen belemmeringen.

4.11 Archeologie

Toetsingskader

Erfgoedwet

Sinds 1 juli 2016 is de Wet op de archeologische monumentenzorg vervangen door de Erfgoedwet. De uitgangspunten uit het 'Verdrag van Malta' blijven in de Erfgoedwet de basis van de Nederlandse omgang met archeologie. De Erfgoedwet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen. Voor gebieden waar archeologische waarden voorkomen of waar reële verwachtingen bestaan dat ter plaatse archeologische waarden aanwezig zijn, dient door de initiatiefnemer voorafgaand aan bodemingrepen archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd. De uitkomsten van het archeologisch onderzoek dienen vervolgens volwaardig in de belangenafweging te worden betrokken. Het belangrijkste doel is de bescherming van het archeologische in de bodem (in situ) omdat de bodem doorgaans de beste garantie biedt voor een goede conservering. Er wordt uitgegaan van het basisprincipe de 'verstoorder' betaalt voor het opgraven en het documenteren van de aangetroffen waarden als behoud in de bodem niet tot de mogelijkheden behoort.

Toetsing en conclusie

Ter plaatse geldt een dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 3'. Dit houdt in dat bij werkzaamheden bij een gebied van minimaal 500 m² een archeologisch onderzoek nodig is. Het voornemen is om het bestaande horecapaviljoen te legaliseren met een permanente vergunning. Er worden geen werkzaamheden uitgevoerd in de grond die meer beslaan dan 500 m². Archeologisch onderzoek is om deze reden niet noodzakelijk. Het aspect archeologie vormt geen belemmering.

4.12 M.e.r.-beoordeling

Toetsingskader

In onderdeel D van de bijlage van het Besluit m.e.r. zijn diverse activiteiten opgenomen waarvoor een m.e.r.-beoordelingsplicht geldt. Hierbij moet worden beoordeeld of er sprake is van (mogelijke) belangrijke nadelige milieugevolgen. Als deze niet kunnen worden uitgesloten, geldt een m.e.r.-plicht.

In onderdeel D van het Besluit m.e.r. is per activiteit de drempelwaarde benoemd. Als een activiteit voorkomt in onderdeel D en boven de drempelwaarde komt, geldt voor het te nemen besluit een m.e.r.-beoordelingsplicht. Indien er activiteiten plaatsvinden die in onderdeel D zijn opgenomen, maar onder de drempelwaarde blijven, dient er nagegaan te worden of het project grote milieugevolgen heeft. Deze toets dient plaats te vinden aan de hand van de criteria uit bijlage III van de Europese richtlijn m.e.r. De hoofdcriteria waaraan getoetst moet worden zijn: kenmerken van het project, plaats van het project en kenmerken van het potentiële effect.

In onderdeel D van het Besluit m.e.r. is de activiteit 'stedelijk ontwikkelingsproject' opgenomen met een drempelwaarde van 100 hectare of 2000 of meer woningen. Of er sprake is van een stedelijk ontwikkelingsproject is mede afhankelijk van de aard en omvang van het project en het gebied waarin de ontwikkeling plaatsvindt.



Toetsing en conclusie

In het Besluit milieueffectrapportage is opgenomen dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject m.e.r.-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer of een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat. De beoogde ontwikkeling betreft de legalisatie van een horecavestiging en blijft daarmee (ruim) onder de drempelwaarde. Dit betekent dat kan worden volstaan met een zogenaamde 'vormvrije m.e.r.-beoordeling' en dat een m.e.r.-beoordelingsbesluit niet nodig is. Hiertoe is een m.e.r.-beoordelingsnotitie opgemaakt en bijgevoegd als bijlage.



5. UITVOERBAARHEID

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Ingevolge het Bro heeft de gemeente de onderzoeksverplichting om de financieel-economische uitvoerbaarheid van het plan te toetsen (artikel 3.1.6 lid 1 sub f Bro). De verantwoordelijkheid en het risico van de exploitatie ligt volledig bij de initiatiefnemer.

Het vaststellen van een exploitatieplan is gezien het voorgaande niet noodzakelijk en de economische uitvoerbaarheid is voldoende gewaarborgd.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Vooroverleg

In het kader van deze procedure wordt deze ruimtelijke onderbouwing voorgelegd aan de vooroverlegpartners. Eventuele reacties worden hier verwerkt.



6. CONCLUSIE

In de huidige situatie staat er aan de Schelphoek in Hoorn het horecapaviljoen Oranje Buiten. Met een permanente omgevingsvergunning zal deze legaal kunnen blijven voortbestaan. Op basis van het voorgaande kan worden geconcludeerd dat er geen belemmeringen zijn die dit tegenhouden. Met de vergunning wordt er bijgedragen aan de lokale economie. Daarnaast is er geen sprake van strijdigheid met nationaal, provinciaal en gemeentelijk beleid en zijn er geen belemmeringen vanuit de verschillende omgevingsaspecten. Geconcludeerd kan worden dat het toestaan van deze functies in overeenstemming is met relevante wet- en regelgeving en dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Beste Dorus Sneijders,

Naar aanleiding van de brief die wij van jullie ontvangen hebben op 23 maart 2023 met verzoek om aanvullende gegevens voor zaaknummer: 1065828 KDV Binnenweg 5 en het digitale overleg op donderdag 30 maart 2023 is het volgende besproken:

Voor de aanvraag voor het wijzigen van het gebruik is verder geen aanvulling noodzakelijk. Deze kan als zodanig afgehandeld worden.

Een omgevingsvergunning voor bouw (incl. hekwerk) en brandveilig gebruik zal in een vervolgaanvraag worden aangevraagd nadat deze gebruikswijziging is vergund.

De brief met aanvullende gegevens zal worden meegenomen bij deze vervolgaanvraag.

BIJLAGE 1

STRANDPAVILJOEN ORANJE BUITEN

Aanmeldnotitie Vormvrije m.e.r.-beoordeling

27 maart 2023

RHO ADVISEURS



RHO ADVISEURS

DATUM	27 maart 2023
PROJECT PROJECTLEIDER	Marina Kaap Hoorn - omgevingsvergunning Oranje Buiten drs.ing. J.M. van Riet
OPDRACHTGEVER PROJECTNUMMER	Ooms Bouw & Ontwikkeling 20221473
AUTEUR	Buddy de Groot



INHOUD

1.	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Wat houdt een m.e.r.-beoordeling in?	4
1.3	Leeswijzer	4
2.	Plaats en kenmerken van het project	5
2.1	Plaats van het project	5
2.2	Kenmerken van het project	9
3.	Kenmerken van de milieueffecten	12
3.1	Verkeer en parkeren	12
3.1.1	Toetsingskader	12
3.1.2	Beoordeling effecten	12
3.1.3	Conclusie	15
3.2	Geluid	15
3.2.1	Toetsingskader	15
3.2.2	Beoordeling effecten	15
3.2.3	Conclusie	15
3.3	Luchtkwaliteit	16
3.3.1	Toetsingskader	16
3.3.2	Beoordeling effecten	16
3.3.3	Conclusie	16
3.4	Externe veiligheid	17
3.4.1	Toetsingskader	17
3.4.2	Beoordeling effecten	17
3.4.3	Conclusie	18
3.5	Bodem	18
3.5.1	Toetsingskader	18
3.5.2	Beoordeling effecten en conclusie	19
3.6	Water	20
3.6.1	toetsingskader	20
3.6.2	Beoordeling effecten	20
3.6.3	Conclusie	21
3.7	Ecologie	22
3.7.1	Beoordeling effecten	22
3.7.2	Conclusie	23
3.8	Cultuurhistorie en archeologie	23
3.8.1	Toetsingskader	23
3.8.2	Archeologie	23
3.8.3	Cultuurhistorie	23
3.8.4	Conclusie	23
4.	Mitigerende maatregelen en conclusie	24

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Aan De Schelphoek in Hoorn is in de huidige situatie een beheerders- en horecavoorziening aanwezig. Deze staat bekend als Strandpaviljoen Oranje Buiten. De voorzieningen zijn vergund in 2013 met een tijdelijke vergunning voor 5 jaar omdat deze voorzieningen niet mogelijk zijn binnen het geldende bestemmingsplan 'Schelphoek 2008'. De vergunning is na afloop van deze periode met 5 jaar verlengd en verloopt per 1 april 2023. Marina Kaap Hoorn wordt in de komende periode verder ontwikkeld. In de periode tot de herontwikkeling van het gebied is het niet meer mogelijk om de feitelijke situatie in stand te houden zonder nieuwe omgevingsvergunning welke deze feitelijke situatie mogelijk maakt.

In het Besluit milieueffectrapporten (Besluit m.e.r.) is vastgelegd wanneer een milieueffectrapport (MER) of een milieueffectbeoordeling (m.e.r.-beoordeling) moet worden opgesteld bij projecten, plannen en besluiten. Voor uw aanvraag is het volgende onderdeel van belang: Besluit milieueffectrapportage categorie D (sectie D 11.2) *De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.*

Bij overschrijding van de volgende drempelwaarden dient een m.e.r.-beoordeling te worden opgesteld, voor kleinere hoeveelheden is een vormvrije m.e.r.-beoordeling nodig: In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op:

- een oppervlakte van 100 hectare of meer;
- een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of;
- een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m² of meer.

In onderhavig geval is er dus sprake van een vormvrije m.e.r.-beoordeling.

1.2 Wat houdt een m.e.r.-beoordeling in?

In een m.e.r.-beoordeling wordt getoetst of een m.e.r. procedure doorlopen moet worden. De wettelijke regeling voor de m.e.r.-beoordeling gaat uit van het principe 'nee, tenzij'. Dat wil zeggen, een volwaardige m.e.r.-procedure is alleen noodzakelijk als sprake is van 'belangrijke nadelige gevolgen' die het betreffende project voor het milieu kan hebben. Daarbij moet het bevoegd gezag rekening houden met de omstandigheden zoals aangegeven in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling, te weten:

- de plaats van het project;
- de omvang van het project;
- de kenmerken van de potentiële milieueffecten (in samenhang met de eerste twee criteria).

Het bevoegd gezag dient een m.e.r.-beoordelingsbeslissing te nemen, waarin wordt aangegeven of wel of geen MER nodig is, gelet op de omvang van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten en mogelijke mitigerende maatregelen. Deze beslissing wordt als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen.

1.3 Leeswijzer

Deze m.e.r.-beoordelingsnotitie:

- beschrijft in hoofdstuk 2 de plaats en omvang van het project;
- licht in hoofdstuk 3 de verwachte effecten voor de verschillende milieueffecten toe;
- geeft ten slotte in hoofdstuk 4 de conclusie weer voor de m.e.r.-beoordeling.

2. PLAATS EN KENMERKEN VAN HET PROJECT

2.1 Plaats van het project

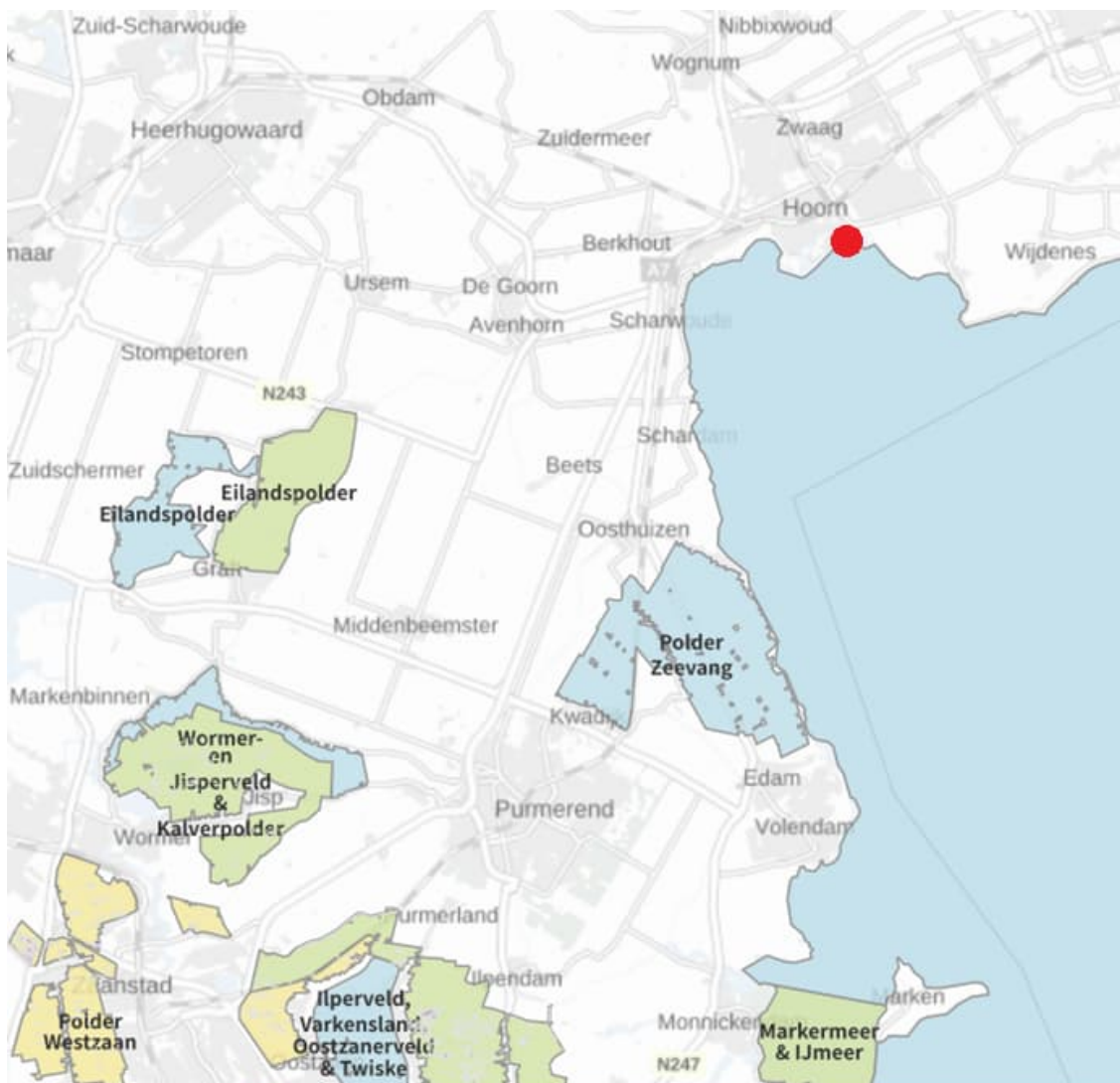
Het projectgebied ligt aan de Schelphoek 4 in Hoorn. Het projectgebied is gelegen aan het Markermeer met een jachthaven. Ten westen ligt het Julianapark. Noordelijk en noordoostelijk zijn verschillende vormen van bedrijvigheid, met name bouwmarkten en jachthaven gerelateerde werkplaatsen en winkels.



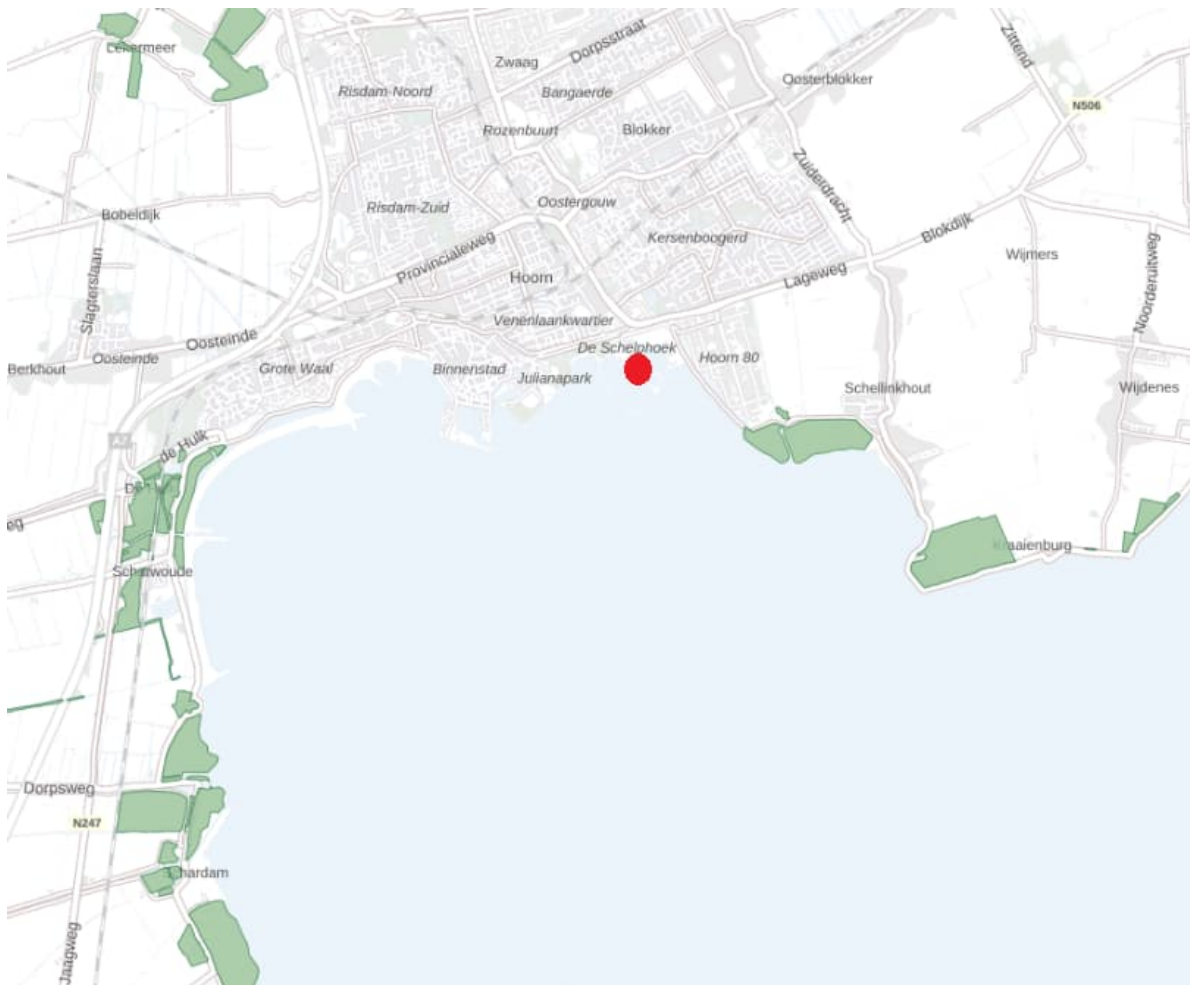
Figuur 2-1 Ligging projectgebied (cyclomedia 2023)

Beschermde gebieden – Milieugevoelige gebieden

Het projectgebied maakt geen deel uit van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura 2000, zie figuur 2-2. Het projectgebied maakt ook geen deel uit van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), zie figuur 2-3. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied gelegen op een afstand van circa 10 m en betreft het gebied *Het Markermeer en IJmeer*. Het dichtstbijzijnde stikstofgevoelige Natura-2000 gebied betreft *de Eilandpolder*, op een afstand van circa 14km. Het dichtstbijzijnde natuurgebied behorende tot het NNN ligt op een afstand van circa 1,4 km. Ten slotte is het gebied niet gelegen in of nabij een stiltegebied of waterwin- grondwaterbeschermingsgebied, zie figuur 2-4.



Figuur 2-2 Projectgebied (rode stip) en Natura-2000 gebieden (aerius.nl)



Figuur 2-3 Projectgebied (rode stip) en NNN. (Atlas leefomgeving)

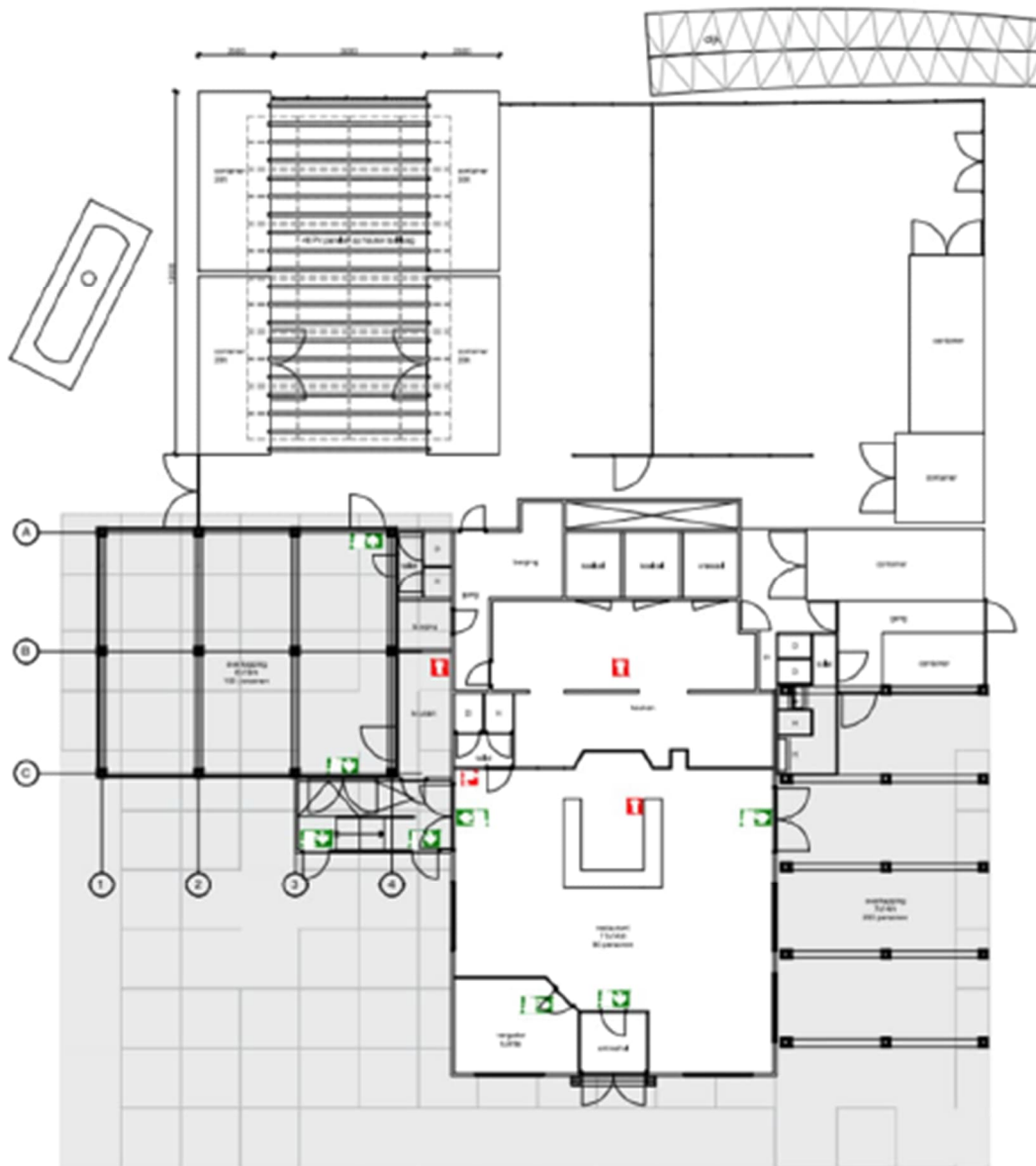


Figuur 2-4 Grondwaterbeschermingskaart rondom bronnen voor drinkwater (atlas leefomgeving)

2.2 Kenmerken van het project

Huidige situatie

Het strandpaviljoen bestaat uit een aantal gebouwen en bouwwerken. De combinatie van houten gebouwen, stalen containers, terrassen en een pagodetent bieden ruimte aan alle bij het paviljoen benodigde functies, zoals het restaurant, buiten terras, keuken en opslag. Door plaatsing van zonnepanelen op het dak boven de containers wordt (deels) voorzien in de eigen energiebehoefte. Onderstaande figuren geven de beoogde situatie weer.



Figuur 2-5 Plattegrond bestaande situatie



Figuur 2-6 Situatie op 24 maart 2022 (Cyclomedia)

Planologische regeling

Ter plaatse gelden de volgende bestemmingsplannen:

- 'Schelphoek 2008' (vastgesteld op 24 juni 2008);
- Paraplubestemmingsplan Archeologie (vastgesteld op 7 maart 2017);
- Paraplubestemmingsplan parkeren & laden en lossen (vastgesteld op 13 november 2018);
- Veegplan (vastgesteld 8 december 2020);
- Veegplan 2 (vastgesteld 31 mei 2022).

Schelphoek 2008

Op basis van dit bestemmingsplan geldt ter plaatse de bestemming 'Verkeers- en verblijfsdoeleinden'. Verder geldt er een dubbelbestemming 'Aandachtszone industrielaai' en de aanduiding 'parkeerterrein'. Zie figuur 2-7 voor een uitsnede van de verbeelding.

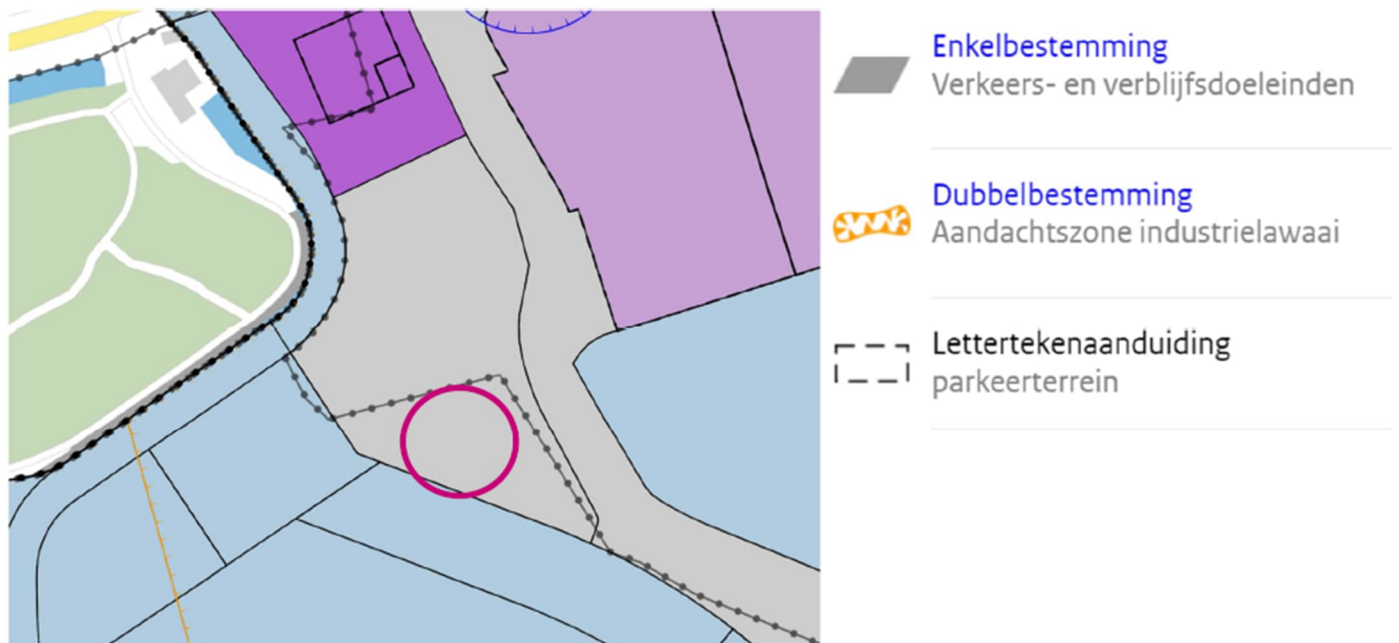
De gronden binnen de bestemming 'Verkeers- en verblijfsdoeleinden' zijn aangewezen voor: wegen en straten, paden, een parkeerterrein ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein', gebouwen ten behoeve van opslag, onderhoud en beheer en daarbij behorende groenvoorzieningen, parkeervoorzieningen, sloten en bermen, waterbouwkundige werken, waterhuishoudkundige voorzieningen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Gebouwen zijn uitsluitend toegestaan ten behoeve van opslag, onderhoud en beheer van de scouting. Er mogen maximaal twee gebouwen staan en de oppervlakte per gebouw mag ten hoogste 60 m² bedragen.

De toegestane bouwhoogte is 3,5 meter. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde mogen ten behoeve van dammen en daarmee gelijk te stellen bouwwerken maximaal 2,5 hoog zijn. Overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde en anders dan voor geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer mogen niet een grotere bouwhoogte hebben dan 15 meter.

De gronden en bouwwerken mogen niet worden gebruikt voor andere doelen dan voor die doelen die zijn toegestaan onder de bestemmingsomschrijving. Verder mogen de gronden en bouwwerken tijdelijk, al dan niet periodiek, worden

gebruikt als evenemententerrein. De gronden aangewezen met de dubbelbestemming 'Aandachtszone industrielawaai' zijn, naast de andere bestemmingen, aangewezen voor het tegengaan van een te hoge geluidsbelasting vanwege het industrieterrein van geluidgevoelige gebouwen. Geluidgevoelige gebouwen mogen binnen deze gronden niet worden gebouwd.



Figuur 2-7 Uitsnede verbeelding bestemmingsplan 'Schelphoek 2008' (ruimtelijkplannen.nl)

Cumulatie met andere projecten

Voor zover bekend zijn er in de buurt van het projectgebied geen andere plannen en projecten.

3. KENMERKEN VAN DE MILIEUEFFECTEN

3.1 Verkeer en parkeren

3.1.1 Toetsingskader

Op het gebied van verkeer en vervoer is er geen specifieke wetgeving van toepassing. In algemene zin is het bij nieuwe ontwikkelingen van belang om aan te tonen dat het verkeer op een goede en veilige wijze kan worden afgewikkeld.

Beoordelingscriteria

Bij de beoordeling van de effecten op het gebied van verkeer zijn de volgende criteria van belang:

- gevolgen voor de verkeersafwikkeling: de verkeersgeneratie van de beoogde ontwikkeling en de capaciteit van de ontsluitende wegen en kruispunten;
- gevolgen voor de verkeersveiligheid: de vormgeving en weginrichting versus de te verwachten verkeersintensiteiten;
- parkeerbehoefte en gevolgen voor de parkeerdruk in de omgeving: de parkeerbehoefte van de beoogde functie en de wijze waarop daarin wordt voorzien.

3.1.2 Beoordeling effecten

Huidige ontsluiting Projectgebied

De beoogde ontwikkeling wordt ontsloten op de Schelphoek. Ten hoogte van het projectgebied is de Schelphoek ingericht als een ontsluitingsweg bedrijventerrein. Ter plaatse geldt een maximumsnelheid van 15 km/u. De Schelphoek leidt in oostelijke richting via de Protonweg over bedrijventerrein Hoorn 80 naar het kruispunt Kernweg – Electronweg – Protonweg. De Protonweg is eveneens ingericht als ontsluitingsweg bedrijventerrein. Er geldt een snelheidsregime van 50 km/u. De Kernweg is ingericht als gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 50 km/u. In noordelijke richting leidt de Kernweg naar de aansluiting op de Provincialeweg. De Provincialeweg is ingericht als een gebiedsontsluitingsweg met een maximale snelheid van 70 km/u. In oostelijke richting loopt de weg buiten de bebouwde kom over in de N506 en leidt naar Stede Broec, terwijl de Provincialeweg in westelijke richting door de kern Hoorn leidt naar de aansluiting op de A7, tussen Winschoten en Purmerend.

Op de Schelphoek zijn geen voorzieningen aanwezig voor het langzaam verkeer, waardoor zij de rijbaan moeten delen met het gemotoriseerde verkeer. De snelheid op de Schelphoek is echter dermate laag dat de verkeersveiligheid van het langzaam verkeer geborgd blijft. Het langzaam verkeer zal bovendien eerder gebruik maken van het parallel aan de Schelphoek gelegen fietspad over de Schellinkhouterdijk die onderdeel uitmaakt van het fietspadenstelsel in de omgeving.

In het omliggende gebied zijn geen OV-haltes aanwezig op loopafstand van het projectgebied. De dichtstbijzijnde bushalte ligt op circa 700 m afstand.

Verkeersgeneratie

De ontwikkeling betreft een horecaonderneming ingericht als strandpaviljoen. De verkeersgeneratie daarvan is deels seizoensgebonden. Voor horecaondernemingen zijn geen CROW-kencijfers beschikbaar. Daarom wordt de verkeersgeneratie van het Projectgebied bepaald aan de hand van bedrijfs- en ervaringsgegevens van de ondernemer.

Het projectgebied trekt gedurende een gemiddelde werkdag 569 bezoekers. Gemiddeld komen er per dag circa 4 bestelbussen/vrachtwagens naar het projectgebied. In totaal bedraagt de geschatte verkeersgeneratie van het projectgebied dan ook $(387 + 8 =) 395$ mvt/etmaal gedurende een gemiddelde werkdag en $(493 + 8 =) 501$ mvt/etmaal gedurende een gemiddelde werkdag.

De omvang van het bezoek op de drukste 10 à 15 dagen omvat 1.000 tot 1.400 gasten. Het betreft voornamelijk zondagen met mooi weer. Het drukste uur ligt dan tussen 14:00 en 15:00 uur. Dan arriveert naar schatting 45% van de gasten van die dag. Het vertrek vindt gespreid plaats. Op piekdagen komt circa 35% van het bezoek per auto. De gemiddelde autobezetting bedraagt dan circa 3,5 persoon per auto. Dit leidt voor het drukste uur op een piek dag tot maximaal 63 mvt/uur

$[(1.400 \times 45\%) \times (35\% / 3,5)]$. Als gevolg van een lager autogebruik (samenhangend met zomers weer en een hogere auto-bezetting) wijkt de verkeersomvang tijdens het drukste uur niet wezenlijk af van het drukste uur op werkdagen.

Verkeerstoedeling

Vanaf het projectgebied zal het gegenereerde verkeer volledig worden ontsloten over de Schelphoek, om vervolgens vanaf het kruispunt Schellinkhouterdijk – Protonweg – Schelphoek te worden ontsloten via de Protonweg. Op de Protonweg wordt het gegenereerde verkeer verder in oostelijke richting ontsloten tot aan het kruispunt Kernweg – Electronweg – Protonweg, vanaf waar het gegenereerde verkeer volledig in noordelijke richting wordt ontsloten over de Kernweg naar de aansluiting op de Provincialeweg. Op de Provincialeweg zal 60% (38 mvt/uur) worden ontsloten in westelijke richting, terwijl de overige 40% (25 mvt/uur) richting het oosten wordt ontsloten. In figuur 3-1 is de beoogde verkeerstoedeling weer-gegeven.



Figuur 3-1 Verkeerstoedeling van het gegenereerde verkeer

De grootste verkeersomvang ten gevolge van de ontwikkeling wordt afgewikkeld over de Schelphoek en de Protonweg. Daar bedraagt de omvang van het verkeer van Oranje Buiten op het drukste uur 63 mvt/uur. Doordat de Schelphoek een doodlopende straat betreft zal het verkeer op deze weg bestaan uit hetgeen dat gegenereerd wordt door de aangelegen functies. Op basis van de aangelegen functies is de verkeersintensiteit op de Schelphoek dermate laag dat de weg de verkeersgeneratie van het projectgebied probleemloos kan verwerken. Ook de Protonweg kan dit verkeer zonder problemen vlot en veilig verwerken. De verkeersgeneratie van Oranje Buiten is dermate laag dat dit niet zal leiden tot knelpunten in de verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid op de omliggende wegen. Doordat het langzaam verkeer voornamelijk gescheiden van het gemotoriseerde verkeer wordt afgewikkeld over de Schellinkhouterdijk, is de verkeersveiligheid van het verkeer voldoende gewaarborgd. Een aandachtspunt van beperkte omvang is het kruispunt Schellinkhouterdijk – Protonweg – Schelphoek, waar het autoverkeer de dijk met daarop een solitair fietspad kruist. Door middel van wegmarkering en bebording is de voorrangregeling op het kruispunt duidelijk herkenbaar gemarkeerd. Hooguit zou het autoverkeer nog iets beter op het kruisende fietsverkeer kunnen worden geattendeerd door het voorrangsbord te voorzien van een oranje/geel achtergrondschild en een onderbord dat aangeeft dat fietsverkeer van twee kanten komt.

Parkeren

Alhoewel de parkeerbehoefte conform de gemeentelijke parkeernormen 29 parkeerplaatsen bedraagt, blijkt uit ervaringscijfers vanuit de ontwikkelaar dat de werkelijke parkeerbehoefte van het projectgebied doorgaans hoger is. In tabel 4 is een overzicht opgesteld van de geschatte parkeerbehoefte gedurende het drukste moment weergegeven per dag op basis van de ervaringscijfers van de eigenaar. Het gaat hier om de gezamenlijke parkeerbehoefte van Oranje Buiten, de jachthaven (met 143 ligplaatsen) en activiteitscentrum Outdoor Hoorn. De parkeerbehoefte van de elders op Marina Kaap Hoorn gelegen horecaonderneming De Baai en Clean to Anywhere (C2A) wordt niet op de parkeerplaatsen rond Oranje Buiten opgevangen, maar op het veld bij De Baai. Daarbij kan worden opgemerkt dat C2A nauwelijks een parkeerbehoefte kent (slechts enkele auto's).

Tabel 3-1 De geschatte gemiddelde parkeerbehoefte per weekmoment

	Maatgevende moment	Parkeerbehoefte
Gemiddelde werkdag	18:00 – 20:00 uur	85 pp
Gemiddelde zaterdag	16:00 – 20:00 uur	135 pp
Gemiddelde zondag	15:00 – 19:00 uur	200 pp
Piekdag	14:00 – 19:00 uur	250 pp

Gedurende een gemiddelde week is de zondag de maatgevende dag, wanneer gedurende het drukste moment het projectgebied een parkeerbehoefte heeft van 200 parkeerplaatsen. Dit is dus inclusief de parkeerbehoefte van de jachthaven en Outdoor Hoorn. Daarnaast zijn er circa 10 à 15 piekdagen gedurende het gehele jaar wanneer de parkeerbehoefte stijgt naar 250 parkeerplaatsen.



Figuur 3-2 Parkeeraanbod rond Oranje Buiten

Totaal zijn zonder meer 300 parkeerplaatsen beschikbaar, zie bovenstaand figuur. De parkeerbehoefte van het projectgebied wordt echter voornamelijk opgevangen op het (rood omkaderde) naastgelegen halfverharde parkeerterrein. Hier is een capaciteit van circa 155 parkeerplaatsen. Op werkdagen en zaterdagen volstaat deze capaciteit. Op zondagen (soms) en op piekdagen (altijd) is de parkeerbehoefte op de drukste momenten groter. Aanvullende parkeerruimte wordt dan gevonden op de parkeerplaatsen van BMN Bouwmaterialen (blauw omkaderd) en in de bermen van Schelphoek en langs het pad naar De Baai (geel omkaderd).

Voor het opvangen van het fietsparkeren zijn circa 300 stallingsplaatsen gerealiseerd op eigen terrein. Dit volstaat. De ondernemer heeft nog niet lang geleden stallingsvoorzieningen bijgeplaatst om het parkeren beter te reguleren.

3.1.3 Conclusie

De verkeersgeneratie van het Projectgebied bedraagt 501 mvt/etmaal gedurende een gemiddelde werkdag. De capaciteit van de omliggende wegen volstaat ruimschoots om de verkeersgeneratie van het projectgebied probleemloos af te wikkelen. Ook de verkeersveiligheid op de omliggende wegen is gewaarborgd door middel van het overwegend gescheiden afwikkelen van het langzame en gemotoriseerde verkeer. Alleen op het kruispunt Schellinkhouterdijk – Protonweg – Schelphoek komen fietsers in aanraking met het gemotoriseerd verkeer, maar ook op dit kruispunt is de verkeersveiligheid gewaarborgd door middel van een heldere inrichting. Wel kan de verkeersveiligheid verder verbeterd worden door waarschuwborden te plaatsen, om automobilisten te wijzen op het feit dat fietsers van twee kanten kunnen komen. Gedurende een gemiddelde week bedraagt de maatgevende parkeerbehoefte van het projectgebied inclusief de jachthaven en Outdoor Hoorn 200 parkeerplaatsen. Op het naastgelegen terrein liggen voldoende parkeerplaatsen om de parkeerbehoefte op te vangen, maar de capaciteit van het terrein kan verder worden verhoogd door de opslagplaatsen voor de boten te verplaatsen. Gedurende drukke zondagen en piekdagen kan de aanvullende parkeerbehoefte opgevangen worden in het omliggende gebied. De beoogde ontwikkeling heeft geen negatief effect omtrent verkeer en parkeren.

3.2 Geluid

3.2.1 Toetsingskader

Het aspect 'geluid' gaat over geluidhinder op geluidsgevoelige objecten als gevolg van verkeer en industrie. De Wet geluidhinder (Wgh) is hiervoor het toetsingskader. Rondom wegen met een maximumsnelheid van meer dan 30 km/uur, spoorwegen en aangewezen bedrijven(terreinen) zijn geluidszones van toepassing. Als er geluidsgevoelige objecten, zoals woningen, binnen deze zones worden toegevoegd, dan moet de geluidsbelasting op de gevels hiervan worden bepaald en getoetst worden aan de normen.

3.2.2 Beoordeling effecten

Industrielawaai

Het projectgebied bevindt zich in een *aandachtszone industrielawaai*. Deze aanduiding is bestemd om het tegengaan van een te hoge geluidbelasting vanwege het industrieterrein van geluidsgevoelige gebouwen. Daardoor is er een bebouwingsbepaling waarbinnen staat dat een op de grond van de basisbestemming toelaatbaar geluidsgevoelig gebouw niet mag worden gebouwd.

Binnen het projectgebied wordt horeca mogelijk gemaakt. Volgens de Wet geluidhinder (Wgh) is deze functie geen geluidsgevoelige functie en dient derhalve geen akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd.

VNG bedrijfsactiviteiten

Het beoogde paviljoen kan worden getypeerd als cafés, bars of restaurants, cafetaria's, snackbars, ijssalons met eigen ijsbereiding, viskramen e.d¹. Deze bedrijfsactiviteiten zijn gekenmerkt als milieucategorie 1. Hierbij geldt een richtafstand van 10 m voor geluid binnen een rustige woonwijk. De dichtstbijzijnde geluidsgevoelige objecten zijn gelegen op een afstand van 300 m in de woonwijk Hoorn-Noord en Venenlaankwartier.

3.2.3 Conclusie

Met de beoogde ontwikkeling worden geen geluidsgevoelige objecten mogelijk gemaakt. Bij de beoogde bedrijfsactiviteiten is er sprake van een richtafstand van 10 m voor geluid, er liggen geen geluidsgevoelige objecten binnen deze richtafstand. Hiermee worden geen negatieve effecten verwacht vanuit het aspect geluid.

¹ SBI 561 en 563 van bijlage 1 *richtafstanden*, VNG Bedrijven en Milieuzonering (VNG 2009)

3.3 Luchtkwaliteit

3.3.1 Toetsingskader

Voor luchtkwaliteit is de Wet milieubeheer hoofdstuk luchtkwaliteitseisen leidend. Hierin is onder andere opgenomen dat een ontwikkeling doorgang kan vinden indien wordt voldaan aan de grenswaarden, of indien een ontwikkeling niet in betekende mate bijdraagt aan de concentratie luchtverontreinigende stoffen.

Beoordelingscriteria

Bij de beoordeling van de effecten op het gebied van luchtkwaliteit zijn de volgende criteria van belang:

- Gevolgen voor de concentraties luchtverontreinigende stoffen in relatie tot de wettelijke grenswaarden luchtkwaliteit (NO_2 , PM_{10} , $\text{PM}_{2,5}$) uit de Wet milieubeheer;
- Gevolgen voor het woon- en leefklimaat ter plaatse van omliggende gevoelige functies. In de Wet luchtkwaliteit zijn normen gesteld voor de concentraties voor met name NO_2 , PM_{10} en $\text{PM}_{2,5}$.

3.3.2 Beoordeling effecten

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is een indicatie van de luchtkwaliteit ter plaatse van het projectgebied gegeven. Dit is gedaan aan de hand van de CIMLK kaart (<https://www.cimlk.nl/kaart>). De dichtstbijzijnde maatgevende weg betreft de Lageweg, direct ten oosten van het projectgebied. Uit de kaart blijkt dat in 2022 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijnstof langs deze weg ruimschoots onder de grenswaarden lagen. De concentraties luchtverontreinigende stoffen bedroegen in 2022; $12,93 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor NO_2 , $14,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor PM_{10} en $7,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor $\text{PM}_{2,5}$. Het aantal overschrijdingsdagen van de 24-uur gemiddelde concentratie PM_{10} bedroeg 6 dagen. Hierdoor is er ter plaatse van het projectgebied sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

De beoogde ontwikkeling heeft betrekking op het legaliseren van een paviljoen en leidt tot een toename van verkeer van 395 mvt/etmaal voor lichtverkeer en 4 mvt/etmaal voor vrachtverkeer (weekdaggemiddelde). Uit de NIBM-tool blijkt dat deze verkeerstoename zorgt voor een toename van het gehalte stikstof in de lucht van $0,30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en van fijn stof $0,06 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Beide toenames blijven beneden de $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Het plan draagt dan ook niet in betekende mate bij aan de toename van de hoeveelheid stikstofdioxide en fijn stof in de lucht. Er wordt voldaan aan de luchtkwaliteitswetgeving en nader onderzoek is niet noodzakelijk.

Tabel 3-2 Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gebold van een plan op luchtkwaliteit.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

Jaar van planrealisatie		2023
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		395
Aandeel vrachtverkeer		2,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	0,30
	PM_{10} in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	0,06
Grens voor "Niet In Betekende Mate" in $\mu\text{g}/\text{m}^3$		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekende-mate; geen nader onderzoek nodig		

3.3.3 Conclusie

De luchtkwaliteit ter plaatse is van goede kwaliteit. De beoogde ontwikkeling heeft geen significant effect op de luchtkwaliteit ter plaatse. Negatieve effecten als gevolg van de beoogde ontwikkeling kunnen zodoende worden uitgesloten.

3.4 Externe veiligheid

3.4.1 Toetsingskader

Voor de beoordeling van externe veiligheid zijn twee aspecten van belang, te weten het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval, indien hij zich onafgebroken (dat wil zeggen 24 uur per dag gedurende het hele jaar) en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting dan wel infrastructuur. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. Voor het GR geldt een oriëntatiewaarde. Het bevoegd gezag heeft een verantwoordingsplicht als het GR toeneemt en/of de oriëntatiewaarde wordt overschreden.

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) geeft een wettelijke grondslag aan het externe veiligheidsbeleid rondom risicovolle inrichtingen. Het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) bevat de regels rondom transportroutes (over de weg, het spoor en het water) en het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) de regels met betrekking tot risicorelevante buisleidingen.

Beoordelingscriteria

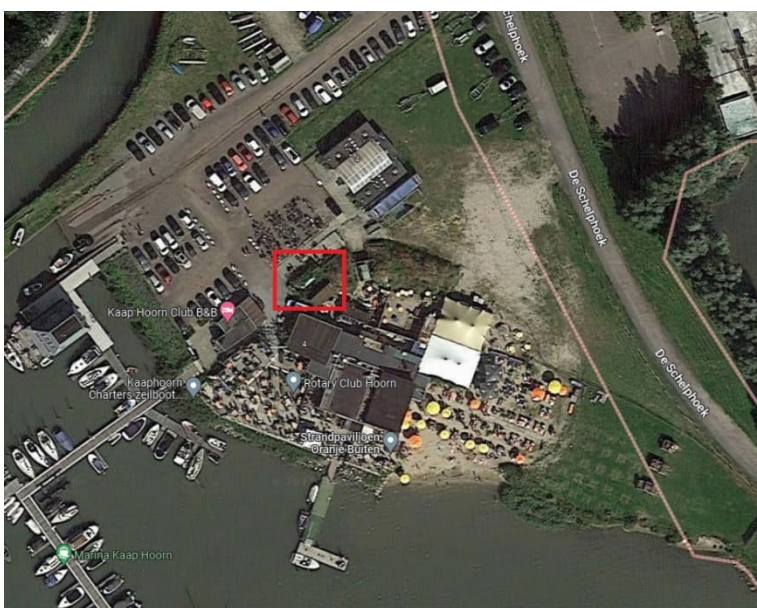
Bij de beoordeling van de effecten op het gebied van externe veiligheid zijn de volgende criteria van belang:

- gevolgen voor de risicosituatie (plaatsgebonden risico en groepsrisico) van omliggende risicobronnen;
- gevolgen van de beoogde activiteiten voor de risicosituatie ter plaatse van omliggende kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten.

3.4.2 Beoordeling effecten

De beoogde ontwikkeling maakt het gebruik van een propaantank mogelijk. Dit object moet voldoen aan de eisen van het Activiteitenbesluit. De voorschriften van het opslaan van propaan zijn van toepassing als de opslagtanks elk een inhoud van maximaal 13 kubieke meter hebben; niet meer dan twee opslagtanks aanwezig zijn; propaan uitsluitend in de gasfase wordt onttrokken (behalve bij het leegmaken van een opslagtank voor verplaatsing). Voor propaantanks die niet onder het Activiteitenbesluit vallen worden de externe veiligheidsafstanden in de omgevingsvergunning vastgelegd.

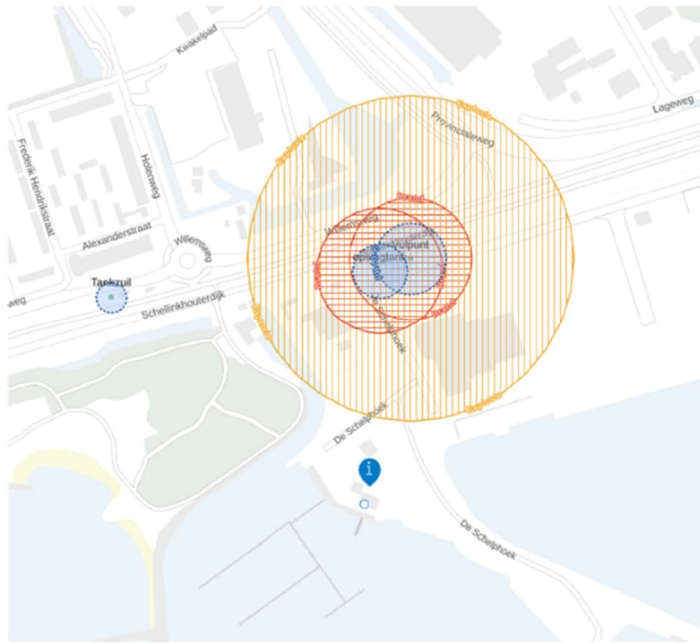
De veiligheidsafstand voor de propaantank is maximaal 50 meter voor (beperkt) kwetsbare objecten in de omgeving. De dichtstbijzijnde kwetsbare objecten betreffen woningen op een afstand van circa 200 meter. Negatieve effecten als gevolg van de propaantank op nabij gelegen kwetsbare objecten kunnen zodoende worden uitgesloten.



Figuur 3-3 Propaantank in projectgebied

Overeenkomstig de risicokaart waarin relevante risicobronnen worden getoond, zijn in de nabije omgeving van het projectgebied enkele risicobronnen gelegen. Het projectgebied ligt in de buurt van de A7 waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Er is een LPG installatie nabij gelegen. Voor de rest is er geen sprake van vervoer van gevaarlijke stoffen via het water, spoor of buisleidingen in de nabije omgeving.

Op 230 m afstand is een LPG installatie gelegen, zie onderstaand figuur. Het projectgebied ligt buiten het invloedsgebied (150 m) van de LPG installatie.



Figuur 3-4 Uitsnede risicokaart (atlas leefomgeving 2023)

Het projectgebied ligt op 3 km afstand van de A7. Deze route vervoert de stoffen LF1, LF2 en LT2. Het maatgevende invloedsgebied is 880 m. Het invloedsgebied van de A7 reikt niet tot het projectgebied.

3.4.3 Conclusie

De propaantank ligt op voldoende afstand van de dichtstbijzijnde kwetsbare objecten. Het projectgebied is niet gelegen in het invloedsgebied van de nabij gelegen LPG installatie of het invloedsgebied van de A7. Negatieve effecten als gevolg van de beoogde ontwikkeling kunnen zodoende worden uitgesloten.

3.5 Bodem

3.5.1 Toetsingskader

De overheid streeft naar duurzaam gebruik van de bodem. Dit door middel van het schoonmaken van ernstig verontreinigde grond (saneren), licht verontreinigde grond blijvend te beheren en schone grond schoon te houden. Deze algemene landelijke doelstellingen zijn vastgelegd in het Nationaal Milieubeleidsplan. In diverse wet- en regelgeving zijn deze doelstellingen nader uitgewerkt. Bij een functiewijzigingen dient te worden aangetoond dat de bodem geschikt is voor de beoogde functie. Daarnaast geeft de Nederlandse Richtlijn Bodembescherming (NRB) invulling aan het bodembeschermingsbeleid met betrekking tot bedrijfsmatige activiteiten.

Beoordelingscriteria

Bij de beoordeling van de effecten op het gebied van bodem zijn de volgende criteria van belang:

- huidige bodemkwaliteit en geschiktheid voor de beoogde functies(s);
- effect van de beoogde ontwikkeling op de bodemkwaliteit;

- analyse van plangebied m.b.t. niet-gesprongen-explosieven en beoogde functie(s).

3.5.2 Beoordeling effecten en conclusie

Beoogd is om het bestaande horecapaviljoen permanent te vergunnen. Voor de regio is er een bodemkwaliteitskaart beschikbaar opgesteld door Lieveense CSO². In de bodemkwaliteitskaart zijn op basis van historie, gebruik en bodemkwaliteit in totaal 6 bodemkwaliteitszones in de bodemlaag vanaf het maaiveld tot en met 0,5 meter diepte, 5 bodemkwaliteitszones in de bodemlaag vanaf 0,5 meter tot en met 2,0 meter diepte onderscheiden en ook 2 bodemkwaliteitszones voor de PFAS-verbindingen PFOA en PFOS (bodemplagen 0-0,5 m-mv en 0,5-1,0 m-mv.).

3.5.3 Conclusie

Op allen bovengenoemde zones en bodemplagen is de bodemkwaliteit getypeerd als *geschikt voor de functies wonen en industrie*, de beoogde horeca functie is uitvoerbaar voor het aspect bodem.

Daarbij worden er geen werkzaamheden in de bodem verricht waardoor (aanvullend) bodemonderzoek niet noodzakelijk is. Negatieve effecten als gevolg van de beoogde ontwikkeling kunnen zodoende worden uitgesloten

² Bodemfunctieklassenkaart en bodemkwaliteitskaart, Lieveense CSO, November 2020, 15M1207.RAP001

3.6 Water

3.6.1 toetsingskader

Het toetsingskader voor water wordt met name gevormd door de Kaderrichtlijn Water (KRW) en de uitwerking daarvan en de Waterwet en onderliggende uitvoeringsregels. De provincie en het waterschap hebben dit uitgewerkt in regionaal beleid en uitvoeringsplannen. Het projectgebied ligt binnen het beheergebied van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer. Ook grenst het gebied aan het beheergebied van Rijkswaterstaat, zij is verantwoordelijk voor het Markermeer.

Beoordelingscriteria

Bij de beoordeling van de effecten op het gebied van water zijn de volgende criteria van belang:

- Effecten op de waterhuishouding: waterkwantiteit, waterkwaliteit;
- Effecten op de waterkeringen en waterveiligheid;
- Effecten op waterketen;

3.6.2 Beoordeling effecten

Huidige situatie

Binnen het projectgebied zijn geen watergangen aanwezig. Ten Noordwesten is een primaire watergang gelegen. Ten zuiden ligt het Markermeer. Voor het Markermeer is een beschermingszone opgenomen, zie onderstaand figuur. Binnen deze beschermingszone gelden beperkingen voor bouwen en aanleggen om te voorkomen dat de stabiliteit, het profiel van de kades en/of de veiligheid wordt aangetast. Binnen het projectgebied of in de nabije omgeving liggen geen oppervlaktewaterlichamen die zijn aangewezen vanuit de Kaderrichtlijn Water. Verder bevinden zich tevens geen natte ecologische verbindingen zoals opgenomen in het (provinciale) Natuurnetwerk Nederland binnen of in de nabijheid van het projectgebied.



Figuur 3-5 Uitsnede legger HHNK (hknk.nl, 2022)

Het projectgebied is niet gelegen binnen de kern- of beschermingszone van een waterkering of het Markermeer. De locatie ligt verder in de beschermingszone A van de primaire waterkering van het Hoogheemraadschap, zie onderstaand figuur. Het projectgebied is in de huidige situatie aangesloten op het gemeentelijk rioleringsstelsel, bestaande uit een gemengd stelsel.



Figuur 3-6 uitsnede legger HHNK (hnhk.nl, 2022)

Toekomstige situatie

Voor de plannen van het beheerdersgebouw/horecavoorziening is een vergunning (kenmerk RWS SCV- 2012 3056 d.d. 18 juli 2012) verleend door Rijkswaterstaat. Tevens passen deze plannen binnen de keurontheffing van HHNK. Bij een toename van het verhard oppervlak met meer dan 500 m² (in stedelijk gebied) is compensatie door aanleg van waterberging nodig.

Er is geen toename van meer dan 500m² verhard oppervlak. Watercompensatie is dan ook niet aan de orde. Hiernaast zijn geen watergangen of keringen binnen het projectgebied aanwezig. De permanente vergunning van het horecapaviljoen heeft geen gevolgen voor bodem en grondwater.

3.6.3 Conclusie

De permanente vergunning van het bestaande horecapaviljoen heeft geen negatieve gevolgen voor het waterhuishoudkundige systeem ter plaatse. Voor de plannen van het beheerdersgebouw/horecavoorziening is een vergunning (kenmerk RWS SCV- 2012 3056 d.d. 18 juli 2012) verleend door Rijkswaterstaat. Tevens passen deze plannen binnen de keurontheffing van HHNK. Negatieve effecten als gevolg van de beoogde ontwikkeling op het waterhuishoudkundigstelsel kunnen zodoende worden uitgesloten.

3.7 Ecologie

Met de Wet natuurbescherming (Wnb) zijn alle bepalingen met betrekking tot de bescherming van natuurgebieden en dieren plantensoorten samengebracht in één wet. De Wnb implementeert diverse Europeesrechtelijke regelgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn in de Nederlandse wetgeving.

Gebiedsbescherming

De Wnb kent diverse soorten natuurgebieden, te weten:

- Natura-2000 gebieden;
- Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Natura-2000 gebieden

Natura 2000 richt zich op het behoud en de ontwikkeling van natuurgebieden in heel Europa. Natura 2000 is de overkoepelende naam voor gebieden die worden beschermd vanuit de Vogel- en Habitatrichtlijn. Volgens deze Europese richtlijnen moeten lidstaten specifieke diersoorten en hun natuurlijke leefomgeving (habitat) beschermen om de biodiversiteit te behouden. Voor Nederland gaat het om ruim 160 gebieden. Alle Natura 2000-gebieden liggen binnen het Nationaal Natuurnetwerk. Een groot deel van de Natura 2000-gebieden is inmiddels definitief aangewezen. Dat gebeurt in de vorm van een aanwijzingsbesluit. In het aanwijzingsbesluit staat welke doelen Nederland nastreeft voor een bepaald gebied, bijvoorbeeld welke planten en dieren bescherming verdienen. Vervolgens komt er in nauw overleg met betrokken partijen een beheerplan, waarin onder andere staat beschreven welke maatregelen nodig zijn om de doelen te behalen.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

In de Wet natuurbescherming is ook geregeld dat de provincies ter bescherming van bijzondere soorten een landelijk samenhangend stelsel van natuurgebieden moet begrenzen én beschermen, het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Verdere uitwerking hiervan is opgenomen onder de provinciale verordening.

Soortenbescherming

In de Wnb wordt een onderscheid gemaakt tussen:

- soorten die worden beschermd in de Vogelrichtlijn;
- Soorten die worden beschermd in de Habitatrichtlijn;
- overige soorten.

De Wnb bevat onder andere verbodsbepalingen en de voorwaarden waaronder Gedeputeerde Staten hiervan ontheffing of Provinciale Staten hiervan vrijstelling kunnen verlenen.

Beoordelingscriteria

Bij de beoordeling van de effecten op het gebied van natuur zijn de volgende criteria van belang:

- gebiedsbescherming: aantasting of verstoring van Natura 2000 of Natuurnetwerk Nederland;
- soortenbescherming: aantasting of verstoring van bestaande natuurwaarden.

3.7.1 Beoordeling effecten

Er worden geen fysieke wijzigingen aan de buitenzijde van het gebouw en het bijhorende terrein uitgevoerd. Het pand bestaat al. Hierdoor zijn negatieve effecten op mogelijk aanwezige beschermde soorten uitgesloten. Het projectgebied vormt geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura 2000. Het projectgebied maakt ook geen deel uit van het natuurnetwerk Nederland (NNN). Het dichtstbijzijnde natura-2000 gebied betreft het Markermeer & IJmeer. Het projectgebied ligt buiten beschermde natuurgebieden. Directe effecten zoals areaalverlies en versnippering kunnen hierdoor worden uitgesloten. Gezien de afstand tot natuurgebieden en de locatie van het projectgebied (stedelijke omgeving) kunnen ook verstoring en verandering van de waterhuishouding worden uitgesloten. In de nabijheid liggen geen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden (het Natura 2000-gebied Markermeer & IJmeer is niet gevoelig voor stikstofdepositie). Er is een stikstofberekening uitgevoerd met het wettelijk voorgeschreven rekenmodel Aeries (versie



2022). Bij de berekening is (worst case) uitgegaan van de gemiddelde verkeersgeneratie per weekdagemaal in de twee drukste maanden van het jaar (387 mvt/etmaal licht verkeer en 8 mvt/etmaal middelzwaar vrachtverkeer. De werkelijke gemiddelde verkeersgeneratie ligt aanzienlijk lager. Daarnaast is rekening gehouden met het verbruik van propaangas, waarbij (worstcase) ook het verbruik van het sanitairgebouw van de jachthaven is meegenomen.

Oranje Buiten is aangesloten op een propaantank. 1 liter propaan is gelijk aan 0,73 m³ aardgasequivalent. In 2022 is door Oranje Buiten plus het sanitairgebouw van de jachthaven 12.800 liter propaan gas verbruikt, wat overeenkomt met 9.344 m³ aardgas. Uitgaande van 8,9 nm² rookgas per kuub aardgas is dit 83.162 Nm³ rookgas, met een emissieconcentratie van 70 mg NO_x/Nm³ rookgas is de uitstoot 5,8 kg NO_x per jaar. Uit de berekening volgt dat er geen stikstofdepositie op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden plaatsvindt. De berekening is bijgevoegd als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing.

3.7.2 Conclusie

Negatieve effecten als gevolg van de beoogde ontwikkeling omtrent ecologie kunnen zodoende worden uitgesloten.

3.8 Cultuurhistorie en archeologie

3.8.1 Toetsingskader

Op grond van de in het bestemmingsplan opgenomen dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie Waardevol Verwachtingsgebied 3' zijn de gronden, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud en bescherming van de aanwezige of naar verwachting aanwezige archeologische waarden. Op en in de gronden waar deze dubbelbestemming geldt mag zonder archeologisch onderzoek gebouwd worden indien de maximale oppervlakte van de ontwikkeling 10.000 m².

Erfgoedverordening gemeente Soest 2017

De bescherming van archeologische waarden was voorheen in de erfgoedverordening (2014) geborgd. Deze verordening is met het inwerkingtreden van de erfgoedverordening Soest 2017 komen te vervallen. De huidige verordening ziet in beginsel niet meer toe op archeologie. De archeologische waarden worden nu uitsluitend geborgd in bestemmingsplannen en de afwijkvergunning op basis van de Wabo.

3.8.2 Archeologie

Ter plaatse geldt een dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 3'. Dit houdt in dat bij werkzaamheden bij een gebied van minimaal 500 m² een archeologisch onderzoek nodig is. Het voornemen is om het bestaande horecapaviljoen te legaliseren met een permanente vergunning. Er worden geen werkzaamheden uitgevoerd in de grond die meer beslaan dan 500 m². Archeologisch onderzoek is om deze reden niet noodzakelijk. Het aspect archeologie vormt geen belemmering

3.8.3 Cultuurhistorie

Er zijn in en nabij het projectgebied geen cultuurhistorische waarden aanwezig. Negatieve effecten op deze waarden zijn dan ook uitgesloten.

3.8.4 Conclusie

Beoogde ontwikkeling heeft geen negatieve effecten voor archeologie en cultuurhistorie.



4. MITIGERENDE MAATREGELEN EN CONCLUSIE

Uit de informatie in deze merbeoordeling blijkt dat het projectgebied niet is gelegen in kwetsbaar gebied en/of gebied met een beschermde status. Verder leiden de aard en omvang van het project niet tot belangrijke nadelige milieugevolgen. Het doorlopen van een volledige m.e.r.-procedure is niet noodzakelijk.