bestemmingsplan Stadsstrand

vastgesteld



BügelHajema

Ruimte voor de leefomgeving

bestemmingsplan Toelichting

Stadsstrand

vastgesteld 15-08-2022

Inhoudsopgave

Toelichting **5**

Hoofdstuk 1 Inleiding **7**
1.1 Aanleiding 7
1.2 Planbegrenzing 8
1.3 Leeswijzer 9

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving **11**
2.1 Stadsstrand (Module 2) 11
2.2 Grote Waal en de Hulk (Module 3) 11
2.3 Omgevingsvergunning en wijzigingen 12
2.4 Drie bruggen 14

Hoofdstuk 3 Beleidskader **17**
3.1 Rijksbeleid 17
3.2 Provinciaal beleid 19
3.3 Gemeentelijk beleid 23

Hoofdstuk 4 Omgevingstoets **27**
4.1 Bodem 27
4.2 Ecologie 27
4.3 Erfgoed 31
4.4 Externe veiligheid 32
4.5 Geluidhinder 33
4.6 Milieuhinder bedrijven 35
4.7 Verkeer en parkeren 36
4.8 Luchtkwaliteit 40
4.9 Water 41
4.10 Duurzaamheid 46
4.11 Milieueffectrapportage 46

Hoofdstuk 5 Juridische toelichting **49**
5.1 Inleiding 49
5.2 Bestemmingsplanprocedure 50
5.3 Toelichting op de bestemmingsplanregels 50

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid **53**
6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 53
6.2 Economische uitvoerbaarheid 54
6.3 Handhaving 54

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De Markeermeerdijken zijn een primaire waterkering gelegen tussen Hoorn en Amsterdam. De Markerkeerdijken zijn in beheer bij het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK). Omdat grote delen van de dijken niet voldoen aan de huidige veiligheidsnormen tegen overstromingen zoals vastgelegd in de Waterwet is versterking van de Markermeerdijken noodzakelijk.

Er is een onherroepelijke vergunning voor het Projectplan Waterwet Markermeerdijken met bijbehorende Milieueffectrapportage, een omgevingsvergunning Wabo en een vergunning en ontheffing Wet natuurbescherming voor de dijkversterking van de Markermeerdijk tussen Hoorn en Amsterdam.

Binnen de gemeente Hoorn is binnen dit project sprake van drie modules. Dit bestemmingsplan heeft betrekking op module 2 (Strand Hoorn) en module 3 (Grote Waal en de Hulk). Met de dijkversterking ter hoogte van Hoorn wordt een oeverdijk (een dijk voor de bestaande Westfriese omringdijk) aangelegd. Deze nieuwe dijk krijgt twee functies:

1. Het betreft de nieuwe waterkerende dijk.
2. Het is de basis voor de aanleg van het stadsstrand binnen de gemeente Hoorn.

De Alliantie Markermeerdijken maakt voor de gemeente Hoorn op de nieuwe oeverdijk een groot stadsstrand en nieuwe fiets- en wandelmogelijkheden. Op die manier kunnen inwoners en bezoekers nog meer genieten van de kust van Hoorn. De aanleg van het stadsstrand inclusief de bijbehorende voorzieningen is direct gekoppeld aan de aanleg van de oeverdijk. Met het Stadsstrand wil Hoorn een betere verbinding leggen tussen de stad en het water en meer bezoekers naar de stad trekken. Er komen verschillende functies en voorzieningen zodat diverse doelgroepen zich thuis zullen voelen in het recreatiegebied.

De gemeenteraad heeft op 30 juni 2020 besloten het ontwerp Stadsstrand Hoorn Plan Variant 2 als uitgangspunt vast te stellen voor de realisatie van het stadsstrand en heeft op 3 november 2020 een Uitvoeringskrediet ter beschikking gesteld voor het Project Stadsstrand + fiets-/voetpad Westerdijk. In dit ontwerp zijn nieuwe ontwikkelingen en aanpassingen in het plan opgenomen. Een aantal ontwikkelingen zoals nader uitgewerkt in het onwerp Stadsstrand Hoorn Plan Variant 2 worden niet gedekt door het projectplan. Zie onderstaand figuur en Bijlage 1 voor een overzichtstekening.



Figuur 1. Overzichtstekening stadsstrand Hoorn.

Het nu voorliggende bestemmingsplan heeft betrekking op het planologisch verankeren van de vergunde delen uit het Projectplan Markermeerdijken en het planologisch mogelijk maken van de nieuwe ontwikkelingen (zie Hoofdstuk 2) in relatie tot Projectplan Markermeerdijken.

1.2 Planbegrenzing

De ligging van module 2 (oostelijk deel) met een lengte van circa 1.000 meter en module 3 (westelijk deel) met een lengte van circa 4.000 meter waarvan circa 1.500 meter binnen de gemeente Hoorn zijn in onderstaand figuur 1 weergegeven. De exacte begrenzing blijkt uit de verbeelding behorende bij het voorliggende bestemmingsplan.



Figuur 2. Ligging plangebied.

1.3 Leeswijzer

De toelichting van dit bestemmingsplan heeft zes hoofdstukken. In hoofdstuk twee is het planvoornemen beschreven. Hoofdstuk drie geeft een beschrijving van het van toepassing zijnde beleid. In hoofdstuk vier wordt verslag gedaan van het onderzoek naar de randvoorwaarden en belemmeringen die gelden vanuit de diverse planologische en milieukundige toetsingskaders. Hoofdstuk vijf is de juridische toelichting op het bestemmingsplan en hoofdstuk zes gaat in op de economische en de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan.

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

Als één van de twee centrumsteden van Noord-Holland Noord (POV) heeft Hoorn een goede regionale uitgangspositie. Hoorn heeft zich in 2019 in de visie 'De toekomst van Hoorn: er is een wereld te winnen! ' voorgenomen om 'meer stad' te worden, een actieve, ontwikkelende houding aan te nemen en in te zetten op recreatie en toerisme. Dit project ondersteunt deze ambitie. Met de uitvoering wordt Hoorn nog aantrekkelijker om te wonen, werken en recreëren.

Zoals in paragraaf 1.1 staat omschreven, wordt met de dijkversterking ter hoogte van Hoorn in de modules 2 en 3 een oeverdijk (een dijk voor de bestaande Westfriese omringdijk) aangelegd. Op deze nieuw aan te leggen oeverdijk is in module 2 een stadsstrand en in module 3 natuurontwikkeling voorzien inclusief nieuwe fiets- en wandelmogelijkheden. Onderstaand is nader ingegaan op de ontwikkeling per module.

De toe te voegen oeverdijk voegt een nieuwe laag toe aan de historie van de dijk. De oeverdijk komt te liggen in een landschap met aan weerszijden natte natuur. De oeverdijk biedt in het noorden ruimte voor recreatie (module 2) en in het zuiden voor natuur (module 3). Het stadsstrand van Hoorn wordt door de gemeente Hoorn toegankelijk gemaakt door het realiseren van twee bruggen tussen de bestaande dijk en de oeverdijk. De inwoners van Hoorn en Scharwoude houden uitzicht over de Hoornse Hop. Het wordt mogelijk een aantrekkelijk rondje te fietsen en te wandelen langs de Hoornse Hop vanuit de woonwijk Grote Waal en vanuit het centrum van Hoorn. In het deel ten zuiden van de Galgenbocht krijgt de natuur een kwaliteitsimpuls. Het gevarieerde tussenwater vergroot het leefgebied van diverse soorten en de zachte land-waterovergang is een meerwaarde voor het Markermeer als geheel. Ook in dit gebied is een brug voorzien. Een overzichtstekening van de totale ontwikkeling is als Bijlage 1 bijgevoegd.

2.1 Stadsstrand (Module 2)

Voor de dijk van de Grote Waal komt een oeverdijk te liggen. Dit is een nieuwe dijk die vóór de bestaande dijk wordt aangelegd. De Galgenbocht op de Westfriese Omringdijk is een geliefde plek om te genieten van het zicht op de historische binnenstad van Hoorn. De inrichting en beplanting van het gebied is 'dienend' aan de monumentale Westfriese Omringdijk. Door het gebruik van zachte glooiingen ontstaat een interessant gebied waar recreanten het jaar rond kunnen wandelen en fietsen. De glooiingen zorgen voor een afwisselend landschap met zicht op het Markermeer en de Westfriese Omringdijk. De hoogte van het landschap is niet hoger dan de hoogte die verplicht is voor waterveiligheid, op één uitkijkpunt bij de middelste strekdam na. Dit zorgt voor het behoud op het weidse uitzicht op het Hoornse Hop.

Het stadsstrand van Hoorn wordt een plek om te spelen, wandelen, fietsen, zonnen, sporten, een kop koffie drinken, of te chillen na een duik in het Markermeer vanaf de zwemsteiger. Een gezellige plek om iets te eten en te drinken op het strand komt nabij de Galgenbocht in de vorm van een strandpaviljoen.

Er is één weg voor fietsers en automobilisten die parkeren op het stadsstrand. De weg is zo ingericht dat de auto te gast is en daardoor snelheid zal minderen. Er is een apart pad voor voetgangers. Om er voor te zorgen dat het zicht op geparkeerde auto’s beperkt blijft woren de parkeerplaatsen niet dwars op de rijbaan gesitueerd, maar gegroepeerd in ‘parkeerkoffers’. Door deze indeling en de glooiingen nabij de parkeerkoffers gaan de auto’s meer op in de omgeving en zijn ze minder zichtbaar. In totaal krijgt het stadsstrand 500 parkeerplaatsen.

2.2 Grote Waal en de Hulk (Module 3)

De genoemde oeverdijk zal doorlopen langs Grote Waal en De Hulk. Vanaf de Galgenbocht zuidwaarts is binnendijks het landje van Naber aanwezig. Dit gebied herbergt een aantal natuurwaarden maar is geen beschermd gebied. Vanaf de kruising met De Hulk ligt binnendijks het natuurgebied De Hulk, ook het buitendijks voorland behoort tot dit natuurgebied. Het buitendijkse voorland maakt onderdeel uit van het Nationaal Natuurnetwerk Nederland.

Binnen module 3 is het noordelijk deel een overgangsgebied tussen stadsstrand (M2) en natuurgebied de Hulk (zuidelijk deel M3). Hier hebben we altijd gesproken over 'recreatief uitloopgebied'. Ten zuiden van de fietsbrug bij de Hulk is het terrein afgesloten en is de functie primair 'natuur'

Door de aanleg van de oeverdijk blijft de huidige dijk intact. Ten westen van het stadsstrand (voorbij de Galgenbocht), loopt de zandige oeverdijk door. Dit deel van de oeverdijk wordt deels ingericht als natuurgebied. De oeverdijk biedt hiermee een (potentieel) leefgebied voor beschermde soorten. Zo kunnen op de oeverdijk rietlanden worden ontwikkeld die geschikt leefgebied vormen voor noordse woelmuis, waterspitsmuis en ringslang. In het tussenwater ontstaan door de geleidelijke overgang van land naar water, goede condities voor de ontwikkeling van oever- en ondergedoken waterplanten, wat goed is voor de waterkwaliteit. Van waterplanten kunnen niet-broedvogels als foerageergebied profiteren en het tussenwater kan als kraamkamer voor vissen dienen.

2.3 Omgevingsvergunning en wijzigingen

In 2018 is er de omgevingsvergunning voor de versterking van de Markermeerdijke verleend (vastgesteld op 15 november 2018). De vergunde funcites zijn: dijkversterking, wandel- en fietsverbinding, parkeervoorzieningen, stadsstrand, inlaat Noord (duiker) en strekdammen. Bij de omgevingsvergunning is eveneens beoordeeld dat recreatief (uitgezonderd verblijfsrecreatie) gebruik van de gronden niet strijdig is met de huidige bestemming 'Markermeer'.

Het voorliggende bestemmingsplan Stadsstrand Hoorn is primair bedoeld voor het planologisch verankeren van hetgeen is vastgelegd in het projectplan voor de dijkversterking (Projectplan Markermeerdijken, goedgekeurd door GS van Noord-Holland op 31 oktober 2018). Omdat het hier gaat om de verwerking van een onherroepelijk ruimtelijk besluit hoeven er, voor de onderdelen die onverkort in het bestemmingsplan voor het strand worden overgenomen, geen nieuwe onderzoeken te worden uitgevoerd. Het gaat immers om de consolidatie van een reeds genomen planologisch besluit.

Echter, in dit bestemmingsplan worden, ten opzichte van het projectplan voor de dijkversterkingen, enkele kleine nieuwe wijzigingen mogelijk gemaakt. Dit bestemmingsplan voorziet, naast het verwerken van het hiervoor genoemde besluit, in het planologisch kader voor de aanvullingen die de gemeente graag wil realiseren en die nog niet zijn vergund met bovengenoemde omgevingsvergunning of strijdig zijn met de huidige bestemmingen in het plangebied. Concreet gaat het hier om het realiseren van:

- Verkeer: meanderen wandelpad

In het originele ontwerp is al het verkeer (voetganger, fiets en bestemmingsverkeer auto) over de lengte van de oeverdijk gecombineerd op 1 brede rechte rijbaan, de kortste weg van A naar B (meekoppelkans). Voor voetgangers is dit niet de ideale oplossing. Het delen van de weg is geen optimale wandel/recreatie beleving. Daarom is gekozen om het voetpad (rolstoeltoegangelijk) over de breedte van de oeverdijk te laten slingeren. Dit brengt de wandelaar zowel dicht bij het binnenwater als op andere punten dicht bij het strand, en dient ook als aansluiting op het strand. Het alternatief van drie aparte verkeersstroken op de kruin van de dijk is geen optie omdat er op die manier drie paralelle stroken wegdek gemaakt moeten worden. Dit zou een enorm ruimtebeslag veroorzaken, landschappelijk niet mooi inpasbaar en ook het oversteken van drie aparte verkeerstroken is onveilig.

- Verkeer: parkeren aan binnen- en buitenzijde van de kruin

In het originele ontwerp was het parkeren alleen op de binnenberm van het stadsstrand geschetst. In de verdere uitwerking is gekozen voor een lichtglooiend landschap dat ruimte biedt om parkeren in de “dalen” van het glooiende landschap te situeren om zodoende geparkeerde auto's zoveel mogelijk aan het zicht te ontrekken. De parkeerovalen in het middengebied zijn uitsluitend voor bijzonder drukke dagen bedoeld, en zijn het allergrootste deel van het jaar niet in gebruik als parkeerterrein. Door de inrichting zullen deze een groene uitstraling hebben (doorgroeibare straatverharding). Met de parkeerovalen kan de

parkeercapaciteit conform de wens van de Raad geconcentreerd worden bij de schouwburg en bij het toekomstige strandpaviljoen. Door de glooiingen van het landschap en eventuele lage beplanting om de parkeerovalen worden de auto's als het ware in het landschap verstopt. In totaal krijgt het stadsstrand 500 parkeerplaatsen verdeeld over zes ovalen. Er is één weg op het strand die in verbinding staat met de parkeerplaatsen. Het parkeren is als volgt opgelost:

- Nabij de schouwburg liggen drie ovalen voor permanent parkeren. Hier worden 250 parkeerplaatsen gerealiseerd;
- Bij de Galgenbocht, waar een paviljoen komt wordt één ovaal gerealiseerd voor 120 permanente parkeerplaatsen;
- In het tussengebied worden nog eens 130 parkeerplaatsen gerealiseerd over twee ovalen. Deze parkeerplaatsen worden alleen opengesteld bij topdagen.

Voor een nadere toelichting verwijzen wij naar paragraaf 4.7

- Sport en spel: toevoegen speeltoestellen aan stadsstrand

De vraag naar actieve buitenrecreatie blijft groeien. Door gebruik te maken van het glooiende landschap ontstaan er beschutte deelterreinen (ovalen) die doelgericht geschikt worden gemaakt voor recreatie. Deze plekken worden geschikt gemaakt voor balsporten en/of sporttoestellen. In beginsel vallen dergelijke functies onder de reeds toegestande functie recreatie maar zekerheidshalve wordt deze functie geregeld in het bestemmingsplan. Spelen en speeltoestellen worden overal toegestaan.

- Horeca: strandpaviljoen en foodtruck of iets vergelijkbaars

De in 2015 geschetste plekken voor horeca zijn uitgewerkt als een locatie voor een strandpaviljoen (bij strekdam Galgenbocht) en een tijdelijke locatie bij de middelste strekdam voor kleinschalige horeca. Deze horeca dient als ondersteuning van het aantrekkelijk maken van het stadsstrand gedurende het hele jaar. Ook is er ruimte voor voor een foodtruck of iets vergelijkbaars die daar in het voor-, hoog en naseizoen kan staan. Met betrekking tot het strandpaviljoen is een kavelpaspoort opgesteld alsmede een aantal doorsnedes met betrekking tot de hoogte van het strandpaviljoen in relatie tot de omgeving. Deze stukken zijn als Bijlage 2 bijgevoegd.

- Steiger aan strekdam galgenbocht

Aan de strekdam ter hoogte van de Galgenbocht kan een zwemsteiger worden gerealiseerd. Door een zwemsteiger in dit gebied ontstaat de mogelijkheid om te duiken en meteen in “diep” water te zwemmen. Vanaf het strand neemt de waterdiepte slechts heel langzaam toe, ideaal voor kinderen, maar daarmee minder geschikt voor zwemmen.

- Hoogte afwijking bij middelste strekdam

Ter hoogte van de middels strekdam wordt op het verste punt vanaf de WFO een hoogteaccent gemaakt. In de omgevingsvergunning is een hoogteprofiel voor de oeverdijk opgenomen met een maximale hoogte van +2.3 NAP. De wens is om een hoogteaccent aan te brengen met een hoogte van +5.0 NAP. Dit hoogteaccent is gesitueerd halverwege module 2. Het betreft hier een “uitkijkplatform” dat opgaat in het glooiende landschap. Door de afstand vanaf de dichtstbijzijnde bewoners (>200meter) verstoord dit niet het uitzicht, maar biedt wel een extra perspectief op de omgeving. Hiermee wordt de veelzijdigheid van het beleven van het strand versterkt. Naast het spectaculaire uitzicht vanaf de Galgenbocht op het historische stadscentrum van Hoorn, wordt hier een extra beleving toegevoegd zonder het weidse uitzicht structureel te verstoren.

- Sanitaire voorzieningen

Om de zwemwater kwaliteit te handhaven en tegemoet te komen aan de behoefte aan openbare sanitaire voorzieningen op dagrecreatie terreinen is een toiletgebouw geplanned bij de middelste strekdam, dichtbij de tijdelijke horeca locatie. Dit gebouw wordt pragmatisch ingericht en met een zo effectief mogelijk (klein) ruimtebeslag. Aan het begin van het strand zijn horeca gelegenheden (geplanned) daarom is in het midden van het ongeveer 900 meter lange stadsstrand het openbare toilet gesitueerd. De toilet/strandvoorziening komt in een permanent gebouw met een oppervlak van 25m².

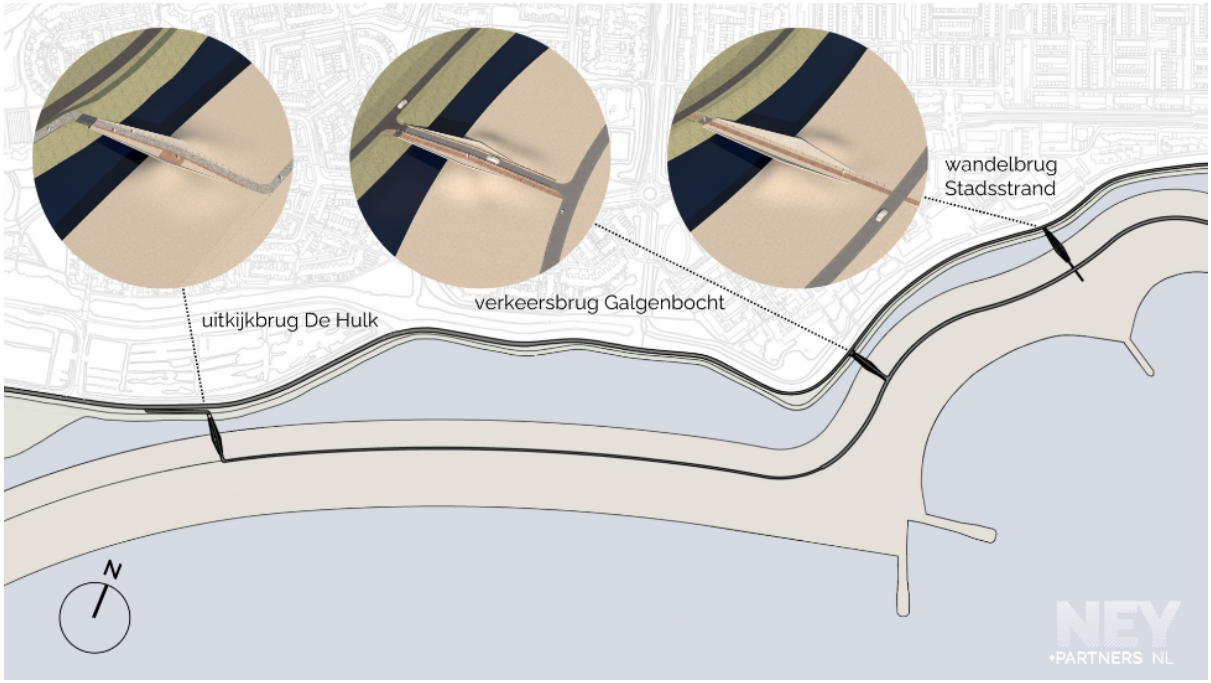
2.4 Drie bruggen

Naast de hiervoor genoemde kleine wijzigingen ziet het plan ook op de realisatie van drie bruggen. Via deze drie bruggen kan men straks vanaf de historische Westfriese Omringdijk naar het nieuwe Hoornse stadsstrand. In de bruggen komen de Westfriese Omringdijk en het stadsstrand samen. De bruggen zijn ontworpen als strandopgangen, en de vorm van de bruggen is geïnspireerd op de vorm van een historische dijk.

Drie bruggen verbinden historische dijk met het stadsstrand

Het toekomstige stadsstrand ligt tussen schouwburg Het Park en de Galgenbocht bij de Grote Waal en komt bovenop de zandige oeverdijk die voor de Hoornse kust is aangelegd. Er zijn straks vier toegangen vanaf de Westfriese Omringdijk (de huidige dijk) naar het stadsstrand. De eerste toegang is aan het begin van het stadsstrand, ten westen van de schouwburg. Daar kunnen voetgangers, fietsers, en automobilisten direct (zonder brug) het stadsstrand bereiken. De andere toegangen gaan via drie bruggen die het water overbruggen tussen de Westfriese Omringdijk en de oeverdijk met het stadsstrand. Ongeveer halverwege het stadsstrand komt een wandelbrug voor voetgangers, en bij het einde van het stadsstrand (vlakbij de Galgenbocht) komt een verkeersbrug voor voetgangers, fietsers, en automobilisten.

Ten westen van het stadsstrand (voorbij de Galgenbocht), loopt de zandige oeverdijk door. Dit deel van de oeverdijk (Module 3 zie paragraaf 2.2) wordt deels ingericht als natuurgebied. Ook het fietspad en wandelpad van het stadsstrand gaan verder over dit deel van de oeverdijk. Deze fiets- en wandelroute wordt met een brug vlakbij de T-splitsing van de Hulk verbonden met de Westfriese Omringdijk. Deze derde brug wordt als onderdeel van de recreatieve fietsroute van Hoorn naar Amsterdam aangelegd.

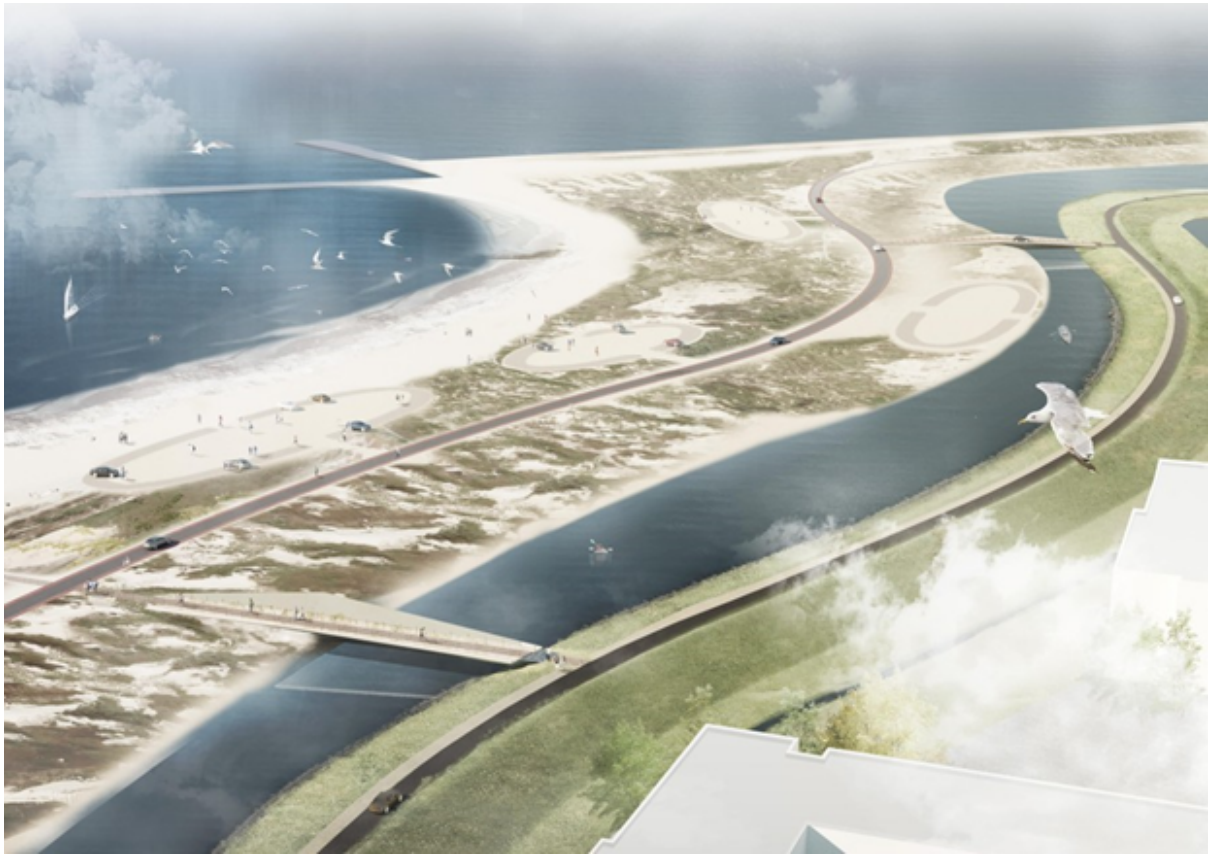


Figuur 3. De ligging van de drie te realiseren bruggen die de Westfriese Omringdijk verbinden met het toekomstige stadsstrand. © Kaartje Ney & Partners

De vormgeving van de drie bruggen is op elkaar afgestemd, zodat er een uniform beeld ontstaat. Hierbij geldt dat de wandelbrug en fietsbrug vrijwel identiek zijn, de verkeersbrug is zwaarder uitgevoerd (breder), zodat het geschikt is voor gemotoriseerd verkeer. Om de bruggen te realiseren wordt er op de oeverdijk een landhoofd gemaakt.

Dijk en strand komen samen

Het klassieke dwarsprofiel van een dijk is als vertrekpunt genomen bij het ontwerp van de bruggen. Deze komt terug in de kuipvorm van de brug. De brug is ingericht als een duindoorgang, met aan weerszijde van het pad of de weg een zandbed begroeid met grassen. Ook de afrastering op de brug, gemaakt van houten palen en staaldraad, en de vlonders van het voetpad sluiten aan bij de beleving van het strand. De gebruiker gaat als het ware door een smalle duinpan naar het stadsstrand.



Figuur 4. Impressie ligging bruggen. Onderste brug betreft de wandelbrug en de bovenste brug is de verkeersbrug Galgenbocht. © Kaartje Ney & Partners

Hoewel de bruggen al wel als zodanig benoemd zijn in het projectplan Waterwet en de ruimtelijke onderbouwing behorende bij de verleende omgevingsvergunning maken deze geen deel uit van de verleende vergunningen. De bruggen worden in dit bestemmingsplan planologisch mogelijk gemaakt.

In dit bestemmingsplan wordt in de hoofdstukken 3 en 4 dan ook alleen ingegaan op bovengenoemde wijzigingen in het plangebied welke ten tijde van de vastelling van de omgevingsvergunning voor de versterking van de Markermeerdijken nog geen onderdeel uitmaakten van het planvoornemen. In het kader van de reeds verleende en onherroepelijke omgevingsvergunning Projectplan Markermeerdijken is in de daarvoor gevoerde procedure al ingegaan op deze aspecten.

Hoofdstuk 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. Voor de doorwerking van de rijksbelangen in plannen van andere overheden, is het Barro opgesteld. Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevat alle ruimtelijke rijksbelangen die juridisch doorwerken op het niveau van bestemmingsplannen.

Relatie met de voorgenomen ontwikkeling
De beoogde ontwikkeling zoals benoemd in Hoofdstuk 2, heeft geen raakvlakken met het beleid zoals benoemd in de NOVI.

3.1.2 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Sinds 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) van kracht. In de structuurvisie staan alle plannen voor ruimte en mobiliteit voor de komende decennia. Met de structuurvisie het het Rijk meer verantwoordelijkheid bij de lagere overheden. Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet en waterveiligheid. Eén van de rijksdoelen tot 2028 is zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

Relatie met de voorgenomen ontwikkeling
Primair draagt de versterking van de Markermeerdijken bij aan de opgave van waterveiligheid zoals omschreven in de SVIR. Dit project is onlosmakelijk verbonden met de dijkversterking. Het betekent bovendien een impuls voor de leefbaarheid, dankzij de functies die het toevoegt voor vrijetijdsbesteding.

3.1.3 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, 07-12-2011), ook wel bekend onder de naam Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) Ruimte, zijn de nationale belangen uit de SVIR voorzien van juridische kaders, waarmee de doorwerking van de nationale belangen op ruimtelijk gebied is geborgd.

Relatie met de voorgenomen ontwikkeling
In artikel 2.3.3 en 2.3.4 van het Barro zijn regels opgenomen met betrekking tot primaire waterkeringen. De gronden die behoren tot de waterkering hebben overeenkomstig artikel 2.3.3. lid 1 de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering'. De beoogde toevoegingen leiden niet tot belemmeringen voor de instandhouding of versterking van het zandige deel van het kustfundament of het onderhoud, de veiligheid of mogelijkheden voor versterking van de primaire waterkering. Uit het Barro blijkt dat voor het planvoornemen en het projectgebied voor het overige geen sprake is van specifieke aspecten van nationaal belang. Elke gemeente aan het IJsselmeer/ Markermeer heeft een zogenaamde 'Barro ruimte' van 5 hectare om land te maken in het IJsselmeer/ Markermeer. Als deze hectares zijn opgebruikt, is het niet meer mogelijk om ruimte in het IJssemeer/ Markermeer te gebruiken. Voor zover het landmaken ziet op waterstaatkundige werken, zoals ten behoeve van hoogwaterbescherming, worden deze hectares niet gezien als 'Barro ruimte'. Het gehele stadsstrand Hoorn (oeverdijk) is primair bedoeld voor

hoogwaterbescherming. Het stadsstrand Hoorn wordt dan ook niet gerekend tot de 'Barro ruimte'. Het planvoornemen is niet in strijd met de regels uit het Barro.

3.1.4 Ladder voor duurzame verstedelijking

De Ladder voor duurzame verstedelijking (hierna: Ladder) is een instrument voor efficiënt ruimte-gebruik, met een motiveringsvereiste voor het bevoegd gezag als nieuwe stedelijke ontwikkelingen planologisch mogelijk worden gemaakt. De tekst uit het Bro luidt als volgt: ''De toelichting van een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. Indien blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied kan worden voorzien, bevat de toelichting een motivering daarvan en een beschrijving van de mogelijkheid om in die behoefte te voorzien op de gekozen locatie buiten het bestaand stedelijk gebied'.

De horecaontwikkeling is te kwalificeren als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Voor de aanpassing van het bestemmingsplan is daarom een onderbouwing van de horecafunctie aan de Ladder noodzakelijk. Voor het planologisch mogelijk maken van de horecaontwikkeling is een ladderonderbouwing opgesteld. De ladderonderbouwing is als Bijlage 3 bijgevoegd.

Op basis van een fair share verdeling tussen het centrum en de overige delen van Hoorn (75:25) is 780 - 1.630 m2 (4 tot 8 vkp) van de behoefte in 2031 aan gebieden buiten het centrum toe te wijzen. Op grond van de substantiele eigen vraag naar horeca vanuit eigen bezoekers ligt het voor de hand om horeca toe te voegen aan het stadsstrand.

BEREKENINGSMETHODE	VERKOOPPUNTEN		M² BVO	
	TOTAAL HOORN	GEBIEDEN BUITEN CENTRUM	TOTAAL HOORN	GEBIEDEN BUITEN CENTRUM
Dichthedenanalyse voor heel Hoorn	15-31	3 - 8	3.100 - 6.500	775 – 1.625
Middels DPO voor heel Hoorn	28	7	5.760	1.440

Figuur 5. Kwantitatieve marktruimte horeca in Hoorn 2031

Kwalitatief kunnen de volgende argumenten worden aangegeven:

- Bedrijven in de restaurantsector zijn ondergemiddeld vertegenwoordigd in Hoorn. Toevoeging van horeca bij het Stadsstrand verbeterd dit enigzins.
- Horeca kan goed worden gecombineerd met andere functies op het stadsstrand. Door de ligging nabij deze functies is er een directe vraag naar horeca.
- Horeca past bij de stedelijke levensstijl.
- Horeca zorgt voor levendigheid en ontmoeting;
- Door de trend van schaalvergroting vormt de toevoeging van een strandtent een kans voor het toevoegen van (een) grotere horecavestiging(en).
- Consumenten zijn in toenemende mate op zoek naar bijzondere concepten op verrassende locaties met een verhaal.

De toevoeging van een horecavestiging in Hoorn zorgt voor werkgelegenheid en een versterking van de levendigheid en dynamiek in het gebied waardoor nieuwe investeringen kunnen worden uitgelokt. De verwachting is dat mogelijke negatieve ruimtelijk-economische effecten (zoals omzetverdringing bij bestaande horeca en kans op leegstand) beperkt zijn omdat:

- Er voldoende marktruimte is voor horeca in Hoorn.
- Op de locatie ontstaat voldoende eigen vraag naar horeca.

- De horeca sluit aan op de bestaande horeca in Hoorn.
- De toevoeging van een mooi strandpaviljoen op een unieke buitenlocatie versterkt de horecastructuur in het gebied.

Conclusie Laddertoets
Uit de laddertoets blijkt samenvattend dat voor het strandpaviljoen in Hoorn op basis van de Ladder voldoende behoefte is aangetoond, zowel kwantitatief als kwalitatief. Daarmee past de ontwikkeling binnen de vereisten van de Ladder en is sprake van een zorgvuldige ruimtelijke ordening.

3.1.5 Rijksstructuurvisie Amsterdam-Almere-Markermeer (RRAAM)

Het mogelijk maken van de drievoudige ambitie op het gebied van verstedelijking, bereikbaarheid, natuur en recreatie in het gebied Amsterdam-Almere-Markermeer is van belang voor het bieden van ruimte aan de demografische en economische groei van Nederland in het algemeen en de noordelijke Randstad in het bijzonder.

Voor het Markermeer-IJmeer is het toekomstperspectief een Toekomstbestendig Ecologisch Systeem (TBES), waardoor een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving ontstaat met aantrekkelijke natuur- en recreatiegebieden. Het ecologisch systeem van het Markermeer-IJmeer is vitaal, gevarieerd, robuust en biedt, door natuurinvesteringen, juridische ruimte om de gewenste ruimtelijke en recreatieve ontwikkelingen mogelijk te maken.

De beoogde ontwikkeling van het gebied Amsterdam-Almere-Markermeer kan alleen tot stand komen met voldoende initiatieven van onderop, die elkaar versterken en die door overheden worden gefaciliteerd.

Relatie met de voorgenomen ontwikkeling
Het project voorziet met de nieuwe voorzieningen voor vrijetijdsbesteding en de aandacht voor groen in de openbare ruimte in realisatie van ambities uit de RRAAM, die doelen op de natuurlijke en recreatieve ontwikkeling van het Markermeer. Het plan versterkt bovendien de identiteit van de Noordvleugel. Het past daarmee uitstekend binnen de uitgangspunten van het RRAAM.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Noord-Holland 2050

De provincie streeft in de in november 2018 vastgestelde Omgevingsvisie naar een evenwichtige balans tussen economische groei en leefbaarheid. Een economisch vitale provincie draagt bij aan het welzijn, en een leefbare provincie draagt bij aan economische vitaliteit. De provincie staat voor een gezonde en veilige leefomgeving, goed voor mens, plant en dier, en daarmee ook goed voor het economisch vestigingsklimaat binnen de provincie. Dit evenwicht staat ten dienste van duurzame ontwikkeling, zodat toekomstige generaties ook profiteren van de keuzes die wij maken. De provincie wil met de omgevingsvisie bereiken dat iedereen die in Noord-Holland woont, werkt en op bezoek komt een prettige leefomgeving aantreft. Nu, maar ook in de toekomst. Dit betekent dat in heel Noord-Holland een basiskwaliteit van de leefomgeving wordt gegarandeerd.

In samenhang bekeken zijn in dit kader randvoorwaarden geformuleerd hoe om te gaan met grote thema's als klimaatverandering, energietransitie, veranderende economieën, volkshuisvesting, bodemdaling en verminderde biodiversiteit.

Relatie met de voorgenomen ontwikkeling
Onder het credo 'Op weg naar een economisch duurzame toekomst' plaatst de provincie Noord-Holland vijf 'bewegingen'. Dit project past onder de beweging Dynamisch schiereiland. Hier is het benutten van de unieke ligging leidend waarbij de kustverdediging voorop staat en waar toeristische en recreatieve kansen

benut kunnen worden en natuurwaarden worden toegevoegd. Aangezien dit project een 'meekoppelkans' is van de versterking van de Westfriese Omringdijk, is het bij uitstek een invulling van het in de Omgevingsvisie genoemde ontwikkelprincipe "Bij nieuwe ontwikkelingen in de wateren (Noordzee, Waddenzee, IJsselmeer, Markermeer, IJmeer en Gooimeer) wordt aangesloten op de karakteristieken van de kustlijnen". Het planvoornemen past binnen de gestelde doelstellingen en ambities in de provinciale omgevingsvisie.

3.2.2 Omgevingsverordening NH2020

In november 2020 is de Omgevingsverordening NH2020 in werking getreden. Hierin zijn regels samengevoegd op het gebied van natuur, milieu, mobiliteit, erfgoed, ruimte en water. De provincie wil ontwikkelingen als woningbouw en windenergie mogelijk maken en het waardevolle Noord-Hollandse landschap beschermen. Hierin wordt een evenwichtige balans gezocht tussen economische groei en leefbaarheid. De 21 provinciale verordeningen zijn samengevoegd tot één verordening. Hierdoor is het makkelijker geworden om te zien welke regels waar gelden. In deze verordening worden regels gegeven over onderwerpen in zowel het landelijke als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland waar een provinciaal belang mee gemoeid is.

Nieuwe stedelijke ontwikkelingen
Op basis van artikel 6.3 van de Omgevingsverordening kan een bestemmingsplan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling, als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. Dit artikel vormt een aanvulling op het doorlopen van de ladder voor duurzame verstedelijking. Deze toetsing aan het provinciaal beleid is verwerkt in de toets aan de Ladder voor duurzame verstedelijking. In paragraaf 3.1.3 is getoetst aan de ladder.

Provinciaal monument
Als onderdeel van het project stadsstrand Hoorn worden tussen de bestaande waterkering en de nieuwe waterkering (oeverdijk) drie bruggen gebouwd. De bruggen overspannen het water tussen de bestaande en de nieuwe dijk (tussenwater). Voor de bouw van deze drie bruggen is een omgevingsvergunning – monument benodigd, omdat ter hoogte van de bestaande dijk op het provinciaal monument wordt ingegrepen.

In artikel 4.58 van de Omgevingsverordening is bepaald dat het, zonder omgevingsvergunning, verboden is om een beschermd monument te slopen, beschadigen, verplaatsen of in enig opzicht te wijzigen. Een omgevingsvergunning wordt geweigerd, tenzij:
a. er sprake is van een groot openbaar belang;
b. er geen reële alternatieven zijn, en
c. wordt aangetoond dat de beschadiging van het monument zo minimaal mogelijk is (artikel 4.58 lid 2).

In de toelichting op de Omgevingsverordening is opgenomen wat er onder groot openbaar belang wordt verstaan. Onder groot openbaar belang wordt verstaan dat het belang een zekere maatschappelijke waarde vertegenwoordigt, het moet dus om een algemeen belang gaan en niet om een puur particulier of individueel belang. Verder kan een groot openbaar belang in het bereiken van beleidsdoelen gelegen zijn. In dat geval moet afgewogen worden hoe de aantasting van het te beschermen belang zich verhoudt tot de voorgestane ontwikkeling. Er geldt een motiveringsplicht.

Als tweede voorwaarde aan vergunningverlening mogen er geen reële alternatieven zijn. Uit de toelichting op de Omgevingsverordening blijkt dat het hierbij zowel kan gaan om een alternatieve ontwikkeling als een alternatieve locatie voor de ontwikkeling. Het gebrek aan alternatieven moet gemotiveerd worden. Deze motiveringsplicht geldt ook voor het derde criterium (minimale schade aan het monument).

Door de alliantie Markermeerdijken is een onderbouwing cultuurhistorie bruggen stadsstrand Hoorn opgesteld. In deze notitie is beschouwd in hoeverre voldaan wordt aan de criteria die in de

Omgevingsverordening NH2020 zijn opgenomen. In de onderbouwing wordt ingegaan op de uit te voeren werkzaamheden en de gevolgen hiervan voor het provinciale monument. Deze gevolgen (effecten) worden aansluitend getoetst aan de criteria die in de Omgevingsverordening zijn opgenomen. De notitie wordt afgesloten met een conclusie waarin de vergunbaarheid van het initiatief wordt bepaald. Onderstaand is de conclusie van het onderzoek weergegeven. De totale onderbouwing is als Bijlage 4 bijgevoegd.

Met de bouw van de drie bruggen geeft de gemeente Hoorn invulling aan een belangrijk beleidsdoel om de kustzone van de stad te versterken en het recreatieve aanbod in de stad te verbreden/verruimen. In zoverre is er sprake van een openbaar belang (criterium 1). Specifiek voor de verkeersbrug geldt bovendien het veiligheidsbelang, omdat hulpdiensten bij een noodgeval via de brug snel op locatie aanwezig kunnen zijn. Verder zijn er voor de bruggen geen reële alternatieven die tot een mindere aantasting van het provinciale monument leiden (criterium 2). De verticale staalplaat, waarmee de brug op het dijklichaam wordt aangesloten, is de technisch haalbare ontwerpoplossing die het provinciaal monument zo min mogelijk aantast (criterium 3).

De aantasting van het provinciale monument wordt vanwege de kleinschaligheid (alleen ter hoogte van de drie bruggen) en tijdelijkheid (dijklichaam wordt grotendeels hersteld na uitvoering werkzaamheden) acceptabel geacht, omdat met het stadsstrand een belangrijk beleidsdoel van de gemeente Hoorn wordt verwezenlijkt. Gecombineerd met de dijkversterking wordt in de eindsituatie (oeverdijk, inclusief bruggen) de aantasting van het monument zo beperkt mogelijk gehouden. Er is sprake van een vergunbaar initiatief.

3.2.3 Leidraad landschap en cultuurhistorie

De Westfriese Omringdijk is een provinciaal monument. Vanwege de historische betekenis is cultuurhistorie een belangrijk element. De visie op de gewenste ruimtelijke kwaliteit is vastgelegd in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie van de provincie Noord-Holland (2018). De provincie beoogt met deze Leidraad om samen met bijvoorbeeld gemeenten, ontwikkelaars en initiatiefnemers te werken aan het behouden en versterken van de kwaliteit van het landschap en de cultuurhistorie.

De provincie Noord-Holland is voor de Leidraad onderverdeeld in twintig landschappelijke eenheden (zogenaamde ensembles, waaronder West-Friesland Midden, Zeevang en Waterland) en tien provinciale structuren (waaronder de Westfriese Omringdijk). Van elk ensemble en elke structuur geeft de Leidraad 2018 eerst een beschrijving van de context, de ontstaansgeschiedenis en de dynamiek in het gebied. Vervolgens wordt een analyse gegeven van de drie belangrijkste provinciale kernwaarden:

1. Landschappelijke karakteristiek (de landschapstypen en de kenmerken van het landschap).
2. Openheid en ruimtebeleving (de beleving van de ruimte).
3. Ruimtelijke dragers (driedimensionale structuren en lijnen, zoals bebouwingslinten en dijken).

Relatie met voorgenomen ontwikkeling
Een groot deel van de Markermeerdijk vormt de grens van het voormalige Zuiderzeelandschap. Kernkwaliteiten van dit landschap zijn de openheid van het Markermeer en de kwaliteit van de Westfriese Omringdijk. Basis voor de inrichting van het stadsstrand is een 'integraal landschap' dat ondergeschikt is aan de monumentale Westfriese Omringdijk. De hoogte is over het algemeen gehouden aan de verplichte hoogte voor waterveiligheid, zodat het zicht op het Hoornse Hop ongelimiteerd is. Het uitkijkpunt ter hoogte van de Galgenbocht accentueert deze markante kaap extra en werkt versterkend voor de beleving van de dijk. De ontwikkeling is daarmee in lijn met de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie.

3.2.4 Erfgoedverordening Noord-Holland

De Westfriese Omringdijk is beschermd op grond van de Erfgoedverordening Noord-Holland (2017). De provinciale erfgoedverordening heeft betrekking op het dijklichaam, dat wil zeggen de kruin van de dijk inclusief de bestrating, de beide taluds en het tracé en op de omliggende braken en voorlanden. Kenmerken van de Westfriese Omringdijk en de Noorder IJ- en Zeedijken op basis van Erfgoedverordening zijn:

1. de grilligheid van het dijktracé;

2. de oude braken (relicten van voormalige doorbraken);
3. de buitendijkse voorlanden.

De dijken zijn daarmee beeldbepalend in het open polderlandschap. Handhaving van een brede open zone aan weerszijden van het dijklichaam is dan ook gewenst, zo staat beschreven in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (2010).

Relatie met voorgenomen ontwikkeling
De huidige cultuurhistorisch waardevolle dijk blijft in stand; de continuïteit van het dijkprofiel en het behoud van het oorspronkelijke dijktracé zijn niet in het geding. De voorzieningen op het stadsstrand hebben een beperkte invloed op de openheid en tasten het uitzicht zo min mogelijk aan. Basis voor de inrichting van het stadsstrand is een 'integraal landschap' dat ondergeschikt is aan de monumentale Westfriese Omringdijk. De ontwikkeling is daarmee in lijn met de Erfgoedverordening.

3.2.5 Beeldkwaliteitsplan Westfriese Omringdijk

Het beeldkwaliteitsplan 'Westfriese Omringdijk' (2019) van de provincie Noord-Holland beoogt het versterken van zowel de ruimtelijke als de cultuurhistorische kwaliteit van de omringdijk. Op lokaal niveau wordt verdere invulling gegeven aan dit beeldkwaliteitsplan. Door de gaafheid van de dijk is de cultuurhistorische waarde hoog. Deze waarde is in het Beeldkwaliteitsplan als volgt gedefinieerd:

Leesbaarheid
De dijk is nog steeds herkenbaar als ringdijk in het landschap. Door de grote samenhang met de omgeving vertelt de dijk de ontstaansgeschiedenis van dit landschap; de strijd tegen het water is nog altijd voelbaar, zeker waar weidse vergezichten zijn over het open water van IJsselmeer en Markermeer. De dijk ligt op veel plaatsen nog vrij in het landschap, doordat er van oudsher 200 meter vrije ruimte binnendijks gereserveerd werd.

Samengevat, zijn de aanbevelingen voor ruimtelijke ontwikkelingen op dit deeltraject:
- Water tegen de dijk zoveel mogelijk behouden.
- Wanneer nieuw voorland nodig is, blijft dit bij voorkeur kleinschalig en smal, in elk geval laag en extensief ingericht.
- Voorlanden en vooroevers worden open gehouden.
- Binnendijkse natte natuur wordt versterkt danwel behouden.
- Herkenbaarheid dijk behouden: weg op de kruin handhaven en noordse steen aan de waterzijde terug laten komen.
- Bij dijkversterking kansen voor realisatie van pleisterplekken en rustplaatsen, nieuwe uitzichtpunten.

Relatie met voorgenomen ontwikkeling
Het hoogteprofiel van de oeverdijk heeft een maximale hoogte van +2.3 NAP. De wens is om een hoogteaccent aan te brengen met een hoogte van +5.0 NAP. Dit hoogteaccent is gesitueerd halverwege module 2 ter hoogte van de nieuwe voetgangersbrug en wordt een uitkijkpunt. Het uitkijkpunt versterkt de leesbaarheid van de ringdijk voor bezoekers ter plekke. Dit punt wijkt af van het profiel, maar geeft invulling aan de laatste aanbeveling zoals hierboven gesteld (creatie van een nieuw uitzichtpunt) en is daarom in overeenstemming met het Beeldkwaliteitplan.

Waar men nu nog uitkijkt over de dijk en het water wordt in de toekomst een stadsstrand en parkeerterrein toegevoegd. Door het parkeerterrein zo veel mogelijk te maskeren door deze zo laag mogelijk en zo dicht mogelijk tegen de oude dijk te realiseren, door lichte glooiingen aan te brengen en aan te kleden met beplanting, kan het zicht op het parkeerterrein tot een minimum beperkt worden. De beeldkwaliteit is daarom niet in het geding.

3.2.6 Kader Ruimtelijke Kwaliteit Dijkversterking Hoorn-Amsterdam (KRK)

Het Kader Ruimtelijke Kwaliteit (KRK) Dijkversterking Hoorn-Amsterdam is in gezamenlijkheid opgesteld door Provincie Noord-Holland, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en Rijkswaterstaat (Hoogwaterbeschermingsprogramma). Het KRK is opgesteld om de kwaliteiten van het gebied te borgen, en om deze kwaliteiten een volwaardige plek te geven in de planvorming. Het KRK formuleert uitgangspunten en principe-oplossingen voor de dijkversterking die recht doen aan de kwaliteiten van het gebied en tegelijkertijd de kansen benut. Daarnaast formuleert het KRK uitgangspunten voor de uitwerking van het Projectplan voor de dijk, vooral met betrekking tot de ruimtelijke vormgeving en inpassing van de versterkingsmaatregelen.

Relatie met de voorgenomen ontwikkeling
Het KRK is gebruikt om te komen tot een ontwerp dat recht doet aan de ruimtelijke kwaliteiten van het betrokken gebied.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Hoorn 2010-2025

Hoorn werkt aan een nieuwe Omgevingsvisie. Tot die is vastgesteld, is de Structuurvisie Hoorn (2012) leidend. De structuurvisie is een integraal beleidsdocument en vertaalt de verschillende maatschappelijke (sociale en economische) opgaven in ruimtelijk beleid. De structuurvisie geeft aan dat Hoorn transformeert van groeikern naar volwassen stad. Dut houdt o.a. in dat Hoorn 'gemeenschappelijker' en ondernemender wordt, met een compleet pakket aan voorzieningen, een sterkere profilering en initiatieven die de economie verbreden.

Over de kustzone zegt de structuurvisie dat deze een belangrijke kwaliteitsdrager van de stad is. Daarom wil Hoorn haar unieke positie aan het Blauwe Hart versterken in samenhang met de ontwikkeling van het IJsselmeer en Markermeer. Dit leidt tot meer verbinding tussen de stad en het water. Dit kan bijdragen aan:

- een aantrekkelijke stedelijke kustontwikkeling met kansen voor recreatie, toerisme, leisure, strand, voorzieningen en bebouwing;
- een goede bereikbaarheid van Hoorn over het water;
- natuurontwikkeling en de ecologische versterking van de kustzone en
- de waterveiligheid en -kwaliteit.

Relatie met voorgenomen ontwikkeling
'Hoorn wil haar unieke positie aan het blauwe hart versterken in samenhang met de ontwikkeling van het IJsselmeer en het Markermeer' aldus de Structuurvisie, die kansen ziet voor stedelijke kustontwikkeling met ruimte voor o.a. recreatie, leisure, strand en voorzieningen. Een recreatievoorziening zoals voorgenomen past kortom in de kaders van de Structuurvisie en de ambitie een volwassen stad te worden.

Met de bouw van de drie bruggen geeft de gemeente Hoorn invulling aan een belangrijk beleidsdoel om de kustzone van de stad te versterken en het recreatieve aanbod in de stad en de regio Westfriesland te verbreden/verruimen.

Voor de wijk Grote Waal Oost is het stadsstrand in de structuurvisie expliciet benoemd als toekomstige kwaliteit. De sector recreatie en toerisme staat in de Structuurvisie omschreven als één van de belangrijkste economische clusters. Het planvoornemen versterkt de (water-)recreatie in Hoorn.

3.3.2 Omgevingsvisie Hoorn

Op 8 februari 2022 is de Omgevingsvisie Hoorn vastgesteld. De Omgevingsvisie beschrijft de keuzes die Hoorn vandaag moet maken, om in 2040 als stad nog sterker, mooier en duurzamer te zijn. Een belangrijke keuze in de visie om 'Meer stad' te worden. De Omgevingsvisie is de zogenoemde 'stip op de horizon' bij het uitwerken plannen en ideeën. Een Omgevingsvisie gaat over de ruimte om ons heen, bijvoorbeeld over landschap, natuur, water, milieu, verkeer en vervoer, wonen, economie en cultureel erfgoed. Het maken van keuzes over onze omgeving. Deze keuzes gaan over wat we waardevol vinden en willen beschermen. De keuzes gaan ook over wat voor nieuwe ontwikkelingen we willen en waar deze moeten komen.

In de Omgevingsvisie zijn daarom eerst de kwaliteiten van de gemeente beschreven en vervolgens is met heldere keuzes en duidelijke kaartbeelden aangegeven met welke plannen en ideeën Hoorn tot 2040 aan de slag gaat. Op deze manier weet iedereen hoe de gemeente Hoorn zich tot 2040 zal ontwikkelen.

Een van de Hoornse opgaven is 'Voortbouwen op economische en toeristische kansen'. De binnenstad verandert langzaam naar een 'huiskamer' van de stad. Behalve winkels is er ook ruimte voor andere functies, zoals horeca, ambacht, kunst en cultuur, kantoren, evenementen en wonen. Verder wordt de verbinding van de binnenstad met andere delen van de stad versterkt. De gemeente Hoorn wil de economische kansen benutten die zich voordoen in de schil rondom de binnenstad. Hier wordt vooral gericht toeristen die zorgen voor een verantwoorde ontwikkeling van de stad (dus geen massatoerisme). Dit komt op gang als we de aantrekkingskracht van de stad vergroten. Onderdeel hiervan is het versterken van de inrichting van het Waterfront en het maken van nieuwe recreatieve voorzieningen, zoals het stadsstrand. Doordat dit gebied op een goede manier verbonden wordt aan de historische binnenstad, draagt het sterk bij aan de aantrekkelijkheid van Hoorn als stad.

De visie van Hoorn op dit punt is dat Hoorn naast wonen, werken en leren ook aantrekkelijk om te bezoeken als toerist. Hierbij moet gedacht worden aan alle mensen die op de kwaliteiten van Hoorn afkomen, zoals de fanatieke zeilers die rusten in de haven, cultuurliefhebbers in de binnenstad en feestvierders aan het stadsstrand.

Het stadsstrand is een belangrijke nieuwe kwaliteit van Hoorn. Hier is ruimte voor recreatie, sport, evenementen en paviljoens voor horeca en cultuur en past hiermee binnen de uitgangspunten van de Omgevingsvisie Hoorn.

3.3.3 Hoornse Hoogte, Visie op stedelijke groei en hoogbouw

Op 8 februari 2022 heeft de raad de Visie Hoornse Hoogte vastgesteld. Met deze visie wil de gemeente Hoorn een richting geven aan de groei van de stad. Het gaat erom die groei concreet te maken. Waar (op welke plekken in de stad), wat (met welke bebouwing en openbare ruimte) en hoe (in welk ontwerp- en besluitvormingsproces).

De visie Hoornse Hoogte ziet vooral op (zoek)gebieden waar de gemeente Hoorn wonen, werken en voorzieningen wil toevoegen om de groei van de stad te kunnen opvangen. Het gaat hierbij vooral om het intensiveren van de gebouwde omgeving. Het planvoornemen ziet, naast de realisatie van de drie bruggen niet op de realisatie van gebouwen en hoogbouw en daarmee is de visie Hoornse Hoogte niet van toepassing op het planvoornemen.

3.3.4 Beleidskaart Archeologie Hoorn

In 2012 heeft Archeologie Erfgoed VVH een nieuwe Beleidskaart Archeologie van de gemeente Hoorn vervaardigd. Deze is vastgesteld op 12 maart 2013, samen met de Erfgoedverordening 2013 van de gemeente Hoorn.

De Monumentenwet verplicht gemeenten om 'rekening te houden met aanwezige of te verwachten archeologische waarden'. Het bestemmingsplan staat hierbij centraal. Hierin worden bouw- en aanlegvoorschriften opgenomen. Indien belangrijke archeologische waarden als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen niet in de bodem behouden kunnen blijven, dient de informatie te worden veiliggesteld d.m.v. een opgraving. De Monumentenwet gaat hierbij uit van een algemene vrijstelling voor ingrepen tot 100 m^2, maar biedt de gemeente ook de nodige beleidsruimte om haar eigen afweging te maken. De gemeente Hoorn wil van deze mogelijkheid gebruik maken.

Ter bescherming van de archeologische waarden kunnen burgemeester en wethouders, als daar op basis van een archeologisch onderzoek aanleiding toe bestaat, voorwaarden verbinden aan de omgevingsvergunning voor het bouwen. Daarnaast is een omgevingsvergunning vereist voor werkzaamheden waarbij de grond wordt geroerd. De bescherming van archeologische waarden wordt geregeld via een dubbelbestemming. Deze geldt voor die locaties die op basis van de Beleidskaart Archeologie ee n hoge archeologische waarde of een hoge archeologische verwachting hebben.

Het bestemmingsplangebied kent op de Beleidskaart Archeologie de dubbelbestemmingen Waarde-Archeologie 1, 3 en 5. Deze dubbelbestemmingen zijn in dit bestemmingsplan overgenomen. In paragraaf 4.3 wordt nader ingegaan op het aspect erfgoed.

Hoofdstuk 4 Omgevingstoets

In het kader van de verleende en onherroepelijke omgevingsvergunning voor de versterking van de Markermeerdijken (vastgesteld op 15 november 2018) zijn de op deze vergunning betrekking hebbende omgevingsaspecten al onderzocht voor het betreffende plangebied. In dit hoofdstuk wordt dan ook alleen ingegaan op de toevoegingen in het plangebied welke ten tijde van de vastelling van de omgevingsvergunning voor de versterking van de Markermeerdijken nog geen onderdeel uitmaakten van het planvoornemen (zie Hoofdstuk 2 Planbeschrijving).

4.1 Bodem

Toetsingskader

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is bepaald dat in de toelichting op een bestemmingsplan inzicht verkregen moet worden over de uitvoerbaarheid van het plan. Dit betekent dat er onder andere inzicht verkregen moet worden in de noodzakelijke financiële investering van een (mogelijk noodzakelijke) bodemsanering. Een onderzoek naar de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem is dus feitelijk een onderdeel van de onderzoeksverplichting van B en W en de gemeenteraad bij de voorbereiding van een bestemmingsplan.

Hierbij moet worden opgemerkt dat ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening het bestemmen van gronden met een bodem van onvoldoende milieuhygiënische kwaliteit met een hiervoor gevoelige bestemming in beginsel moet worden voorkomen.

Een bepaalde mate van bodemverontreiniging hoeft in veel gevallen niet direct een probleem op te leveren. In veel gevallen zal historisch onderzoek inzake de betreffende verdachte locatie kunnen uitwijzen of er voldoende aanleiding is om ook bodemonderzoek te laten uitvoeren. Met een oriënterend bodemonderzoek en/of een nader bodemonderzoek kan worden vastgesteld of inderdaad sprake is van bodemverontreiniging, en zo ja, in welke mate en van welke omvang. Op basis van een nader onderzoek kan de provincie bepalen of er een noodzaak is tot gedeeltelijke of gehele sanering van de locatie en of er beveiligingsmaatregelen moeten worden getroffen. Daarbij zal ook de huidige en/of toekomstige bestemming en het gebruik van de locatie een rol spelen uit welke saneringsvarianten kan worden gekozen.

Onderzoek

In oktober 2019 is gestart met het opspuiten van de eerste laag van de oeverdijk. In april 2020 is begonnen met de tweede laag. Voor het opspuiten is gebruik gemaakt van schoon aangevoerde grond. Omdat hiermee een nieuw stuk land gevormd wordt is het niet mogelijk om terug te vallen op historisch onderzoek. Echter geeft de ligging van het plangebied en het feit dat het niet eerder voor een vervuilende activiteit is gebruikt, hier ook geen aanleiding toe. Omdat regelgeving eist dat er alleen met schone grond gewerkt mag worden kan er van uit gegaan worden dat er geen sprake is van bodemvervuiling.

Conclusie

Het initiatief is uitvoerbaar wat betreft het aspect bodem.

4.2 Ecologie

4.2.1 Toetsingskader

Wet natuurbescherming

Onderdeel van de Wet natuurbescherming (Wnb) is soortenbescherming van planten en dieren. Dit betreffen:

- alle van nature in Nederland in het wild voorkomende vogels die vallen onder de Vogelrichtlijn (artikel 3.1-3.4 Wnb);
- dier- en plantensoorten die beschermd zijn op grond van de Habitatrichtlijn en de verdragen van Bern

en Bonn (artikel 3.5-3.9 Wnb);
- nationaal beschermde dier- en plantensoorten genoemd in de bijlage van de wet (artikel 3.10-3.11 Wnb).

Van deze laatst genoemde groep beschermde soorten mogen provincies een zogenaamde 'lijst met vrijstellingen' opstellen (artikel 3.11 Wnb). Voor de soorten op deze lijst geldt een vrijstelling van de verboden genoemd in art. 3.10 eerste lid van de Wnb.

Ook de bescherming van specifieke natuurgebieden is in de Wnb geregeld. Het betreft de Natura 2000-gebieden, die een internationale bescherming genieten. Plannen en projecten met negatieve effecten op deze gebieden zijn vergunningplichtig. Relevant daarbij is dat de Wnb een externe werking kent. Van externe werking is sprake als activiteiten buiten een Natura 2000-gebied van invloed zijn op de natuurwaarden in een Natura 2000-gebied.

Natuurnetwerk Nederland
Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen belangrijke natuurgebieden in Nederland en vormt de basis voor het natuurbeleid. Het NNN is als beleidsdoel opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. De provincies zijn verantwoordelijk voor de begrenzing, ontwikkeling en bescherming van het NNN.

4.2.2 Actualisatie quickscan natuur Stadsstrand

In 2018 zijn de benodigde natuuronderzoeken afgerond met betrekking tot de inmiddels verleende omgevingsvergunning. Ten opzichte van de verleende omgevingsvergunning zijn de plannen voor het stadsstrand verder uitgewerkt. In deze nadere uitwerking zijn parkeerplaatsen, een zwemsteiger, paviljoen, standplaats voor een foodstruck of iets vergelijkbaars, uitkijkpunt, speelterrein, fiets- en wandelpaden, toegangsweg en verlichting opgenomen, die in eerdere ontwerpen nog niet waren voorzien.

De aanleg en gebruik van deze voorzieningen zijn nog niet getoetst aan de Wnb. Bij het realiseren van deze recreatievoorzieningen op Stadsstrand Hoorn kan er sprake zijn van ongewenst extra geluid, trillingen en verlichting gedurende de werkzaamheden. Door dit voornemen zal de recreatiedruk vermoedelijk toenemen met mogelijk verstoring van de huidige beschermde natuurwaarden als gevolg.

In opdracht van de Alliantie Markeermeerdijken is een actualisatie quickscan uitgevoerd. In deze actualisatie worden de effecten van het voornemen op de nabijgelegen beschermde natuurgebieden (N2000 en NNN) en op de soorten van de Wnb beschreven. Tevens zijn de juridische consequenties in beeld gebracht en wordt geadviseerd over de (mogelijk) benodigde vervolgstappen (ontheffingsaanvraag/mitigatie/compensatie). Onderstaand zijn de ecologische effecten op de gebied- en soortbescherming van dit huidige voornemen samengevat. De volledige quickscan is als Bijlage 5 bijgevoegd.

Gebiedsbescherming
Natura 2000
Het plangebied ligt (deels) in het Natura 2000-gebied 'Markermeer & IJmeer'. Het voornemen is het realiseren van recreatieve voorzieningen op de oeverdijk. Momenteel wordt deze oeverdijk nog aangelegd en heeft het plangebied nog geen natuurwaarden. De negatieve effecten voor de aanleg van de oeverdijk voor de instandhoudingsdoelstellingen van vogel- en habitatrichtlijnsoorten is als niet significant beoordeeld. Daarom kan worden aangenomen dat de bijkomende verstoring tijdens de werkzaamheden voor de inrichting van het Stadsstrand Hoorn niet significant van aard zullen zijn. Vervolgstappen in het kader van de Wnb zijn niet nodig.

Vanwege de partiële vrijstelling op vergunningsplicht zijn geen berekeningen nodig voor tijdelijke (voornamelijk) stikstofoxiden emissies tijdens de werkzaamheden (in aanlegfase). Voor de potentiële

permanente ecologische effecten (in beheerfase) is een Wnb-vergunning nodig indien uit de berekeningen volgt dat er sprake is van een meetbare projectbijdrage (>0,005 mol/ha/jr.). In 2018 zijn voor het project Versterking van de Markermeerdijken de effecten voor de realisatie van 500 parkeerplaatsen berekend en beoordeeld. Voor het huidige voornemen zijn geen bijkomende verkeersbewegingen verwacht en daarom zijn nadere vervolgstappen in het kader van de Wnb niet nodig.

Natuurnetwerk Nederland
Het plangebied maakt geen onderdeel uit van het NNN, waardoor ruimtebeslag van het voornemen in NNN-gebieden op voorhand is uitgesloten. Voor de aanleg van de oeverdijk is in 2018 een NNN 'Nee, tenzij toets' uitgevoerd met de juridische beoordeling dat er voldaan wordt aan de voorwaarden van de Provinciale Ruimtelijke Verordening (artikel 19, lid 13, onderdeel a). De werkzaamheden voor het huidige voornemen zijn kleiner in omvang dan de aanleg van de oeverdijk. Een nadere procedure in de vorm van een 'Nee, tenzij-toets' is niet noodzakelijk waardoor belemmeringen vanuit provinciaal natuurbeleid niet aan de orde zijn.

Soortenbescherming
In de onderstaande tabel (zie ook de tabel in Bijlage 5) zijn de bevindingen en conclusies ten aanzien van de beschermde soorten samengevat. Mits de (pro-actieve) maatregelen in acht worden genomen leidt het aspect soortenbescherming niet tot een beperking van de uitvoerbaarheid van het plan.

Soortgroep	Kans op overtreding Wnb?	Vervolgstappen nodig?		Ontheffing aanvragen?
		Mitigerende maatregelen	Vervolgonderzoek (indien mitigatie niet mogelijk of niet voldoende)	
flora	nee, geen geschikt biotoop	geen, wel zorgplicht	nee	nee
grondgebonden zoogdieren	nee, geen geschikt biotoop	geen, wel zorgplicht	nee	nee
vleermuizen[1]	ja, indien foeragerende/overvliegende vleermuizen worden verstoord (met nadruk op de meervleermuis)	ja, door: • werkzaamheden overdag uitvoeren en gebruik maken van vleermuisvriendelijk lichtbeheer • werken tussen één uur na zonsopkomst en één uur voor zonsondergang in de periode van de seizoensmigratie van de meervleermuis (15 maart en 1 april en tussen 1 augustus en 1 oktober)	nee	nee, mits maatregelen in acht worden genomen
	ja, door permanente verlichting	Ja, door in het verlichtingsplan gebruik te maken van vleermuisvriendelijke verlichting (zie paragraaf 5.2.3 voor nader advies)	nee	nee, mits maatregelen in acht worden genomen
vogels	ja, bij aanwezigheid van broedparen (focus op kale grondbroeders)	ja, bij het uitvoeren van werkzaamheden in het broedseizoen gelden de volgende maatregelen (zie paragraaf 5.2.4): • Start werkzaamheden vooraf broedseizoen en werk continue door of gebruik verstoringsvoorzieningen; • Afzetten van nesten.	nee	nee, mits pro-actieve maatregelen in acht worden genomen
amfibieën	ja, bij vestiging van de rugstreeppad	ja, zie maatregelen paragraaf 5.2.5. Samengevat: • Bij vestiging, verplaatsen van exemplaren door de ecoloog naar de aangelegde paddenpoelen.	nee	nee, mits pro-actieve maatregelen in acht worden genomen
reptielen	nee, geen geschikt biotoop	geen, wel zorgplicht	nee	nee
vissen	nee, geen geschikt biotoop	geen, wel zorgplicht	nee	nee
vlinder, libellen & ongewervelden	nee, geen geschikt biotoop	geen, wel zorgplicht	nee	nee

Figuur 6. bevindingen en conclusies ten aanzien van de beschermde soorten stadsstrand

4.2.3 Quickscan natuur bruggen

In 2018 zijn de benodigde natuuronderzoeken afgerond met betrekking tot de inmiddels verleende omgevingsvergunning. Ten tijde van het onderzoek in 2018 was enkel bekend dat er twee bruggen zouden komen ter hoogte van Stadsstrand Hoorn. Inmiddels is dit plan uitgebreid met een derde brug bij de Hulk met fietsopgang op de oude dijk en is er een gedetailleerd ontwerp van de bruggen beschikbaar.

Bij het realiseren van de drie bruggen kan tijdens de werkzaamheden geluid en trillingen vrijkomen (door heiwerkzaamheden) wat mogelijk kan resulteren in verstoring van de aanwezige natuurwaarden. Daarom is een quickscan uitgevoerd die de mogelijke effecten van het voornemen op de nabijgelegen beschermde natuurgebieden (N2000 en NNN) en de huidige beschermde natuurwaarden in en rondom het plangebied. Het beschrijft daarbij de juridische consequenties en geeft advies over de (mogelijk) benodigde vervolgstappen (ontheffingsaanvraag/mitigatie/compensatie). Onderstaand zijn de ecologische effecten op de gebied- en soortbescherming van dit huidige voornemen samengevat. De volledige quickscan is als Bijlage 6 bijgevoegd.

Gebiedsbescherming

Natura 2000

Het plangebied is onderdeel van het grotere project 'Versterking van de Markermeerdijken'. Hiervoor is in 2018 een passende beoordeling uitgevoerd en daarin is geconcludeerd dat er geen significant negatieve effecten te verwachten zijn op de omliggende N2000-gebieden. Bijkomende significant negatieve effecten van het huidige voornemen op de N2000-gebieden wordt niet verwacht vanwege de kleinschaligheid van dit initiatief. Vervolgstappen in het kader van Wnb gebiedsbescherming zijn niet nodig.

Gezien de tijdelijke aard en schaal van de werkzaamheden tot Natura 2000-gebieden, is het depositie effect van het voornemen op deze Natura 2000-gebieden naar alle verwachting nihil. Momenteel geldt de partiele vrijstelling op de vergunningsplicht (art. 2.9a Wnb), waardoor verdere vervolgstappen niet nodig zijn.

Natuurnetwerk Nederland

Het plangebied is onderdeel van het grotere project 'Versterking van de Markermeerdijken'. Hiervoor is in 2018 een 'Nee, tenzij-toets' uitgevoerd en daarin is geconcludeerd dat het initiatief past binnen de Provinciale Ruimtelijke Verordening (artikel 19, lid 3, onderdeel a). Bijkomende effecten vanwege het huidige voornemen (aanleg van drie bruggen) worden niet verwacht. Er is geen sprake van aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden en er zijn geen belemmeringen vanuit provinciaal natuurbeleid aan de orde.

Soortenbescherming

In de onderstaande tabel (zie ook de tabel in Bijlage 6) zijn de bevindingen en conclusies ten aanzien van de beschermde soorten samengevat. Mits de (pro-actieve) maatregelen in acht worden genomen leidt het aspect soortenbescherming niet tot een beperking van de uitvoerbaarheid van het plan.

Soortgroep	Kans op overtreding Wnb?	Vervolgstappen nodig?		Ontheffing aanvragen?
		Mitigerende maatregelen	Vervolgonderzoek (indien mitigatie niet mogelijk of niet voldoende)	
flora	nee, geen geschikt biotoop	geen, wel zorgplicht	nee	nee
grondgebonden zoogdieren	ja, hermelijn	ja, door: - eventuele maaibeheer vanuit rustig vanuit één richting uit te voeren; - plangebied voorgaand werkzaamheden ongeschikt te maken.	nee	nee
vleermuizen[1]	ja, indien foeragerende/overvliegende vleermuizen worden verstoord (met nadruk op de meervleermuis)	ja, door: • werkzaamheden overdag uitvoeren en gebruik maken van vleermuisvriendelijk lichtbeheer • werken tussen één uur na zonsopkomst en één uur voor zonsondergang in de periode van de seizoensmigratie van de meervleermuis (15 maart en 1 april en tussen 1 augustus en 1 oktober)	nee	nee, mits maatregelen in acht worden genomen
	ja, door permanente verlichting	Ja, door in het verlichtingsplan gebruik te maken van vleermuisvriendelijke verlichting (zie paragraaf 5.2.3 voor nader advies)	nee	nee, mits pro-actieve maatregelen in acht worden genomen
vogels[1]	ja, bij aanwezigheid van broedende vogels en jaarrond beschermde nesten	ja, zie mitigerende maatregelen zoals beschreven in paragraaf 5.2.4. Samengevat: • Start werkzaamheden vooraf broedseizoen en werk continue door of gebruik verstoringsvoorzieningen; • Afzetten van nesten. • Voer heiwerkzaamheden langzaam op.	nee	nee, mits pro-actieve maatregelen in acht worden genomen
amfibieën	ja, bij vestiging van de rugstreeppad	ja, zie maatregelen paragraaf 5.2.5. Samengevat: • Bij vestiging, verplaatsen van exemplaren door de ecoloog naar de aangelegde paddenpoelen.	nee	nee, mits pro-actieve maatregelen in acht worden genomen
reptielen	ja, momenteel niet aanwezig, maar kolonisatie is niet uit te sluiten wegens geschikt habitat (oude dijk)	ja, zie maatregelen in paragraaf 5.2.6. Samengevat: • Start werkzaamheden in actieve periode; • Voorkom hopen van organisch materiaal in het plangebied; • Voorkom insluiting van mogelijke ringslangen tijdens werkzaamheden.	nee	nee, mits pro-actieve maatregelen in acht worden genomen
vissen	nee	geen, wel zorgplicht	nee	nee
vlinder, libellen & ongewervelden	nee	geen, wel zorgplicht	nee	nee

Figuur 7. bevindingen en conclusies ten aanzien van de beschermde soorten bruggen

4.2.4 Conclusie

Bij de nadere uitwerking en de realisatie van de plannen wordt rekening gehouden met de (pro-actieve) maatregelen en waar nodig worden de genoemde mitigerende maatregelen getroffen. Ten behoeve van de ontwikkeling van het stadsstrand is een ecologisch werkprotocol vastgesteld, waar de beschreven maatregelen in zijn verwerkt. Hiermee wordt voldaan aan de gestelde eisen. Verder wordt bij het stadsstrand voorzien in vleermuisvriendelijke verlichting. Dit wordt als eis opgenomen in dit bestemmingsplan. Het aspect ecologie leidt dan ook niet tot een beperking van de uitvoerbaarheid van het plan.

4.3 Erfgoed

Toetsingskader

De Monumentenwet 1988 is op 1 juli 2016 overgegaan in de Erfgoedwet. De Erfgoedwet vormt samen met de Omgevingswet het wettelijke fundament voor de cultuurhistorie in Nederland. In de Erfgoedwet is vastgelegd hoe met ons erfgoed wordt omgegaan, wie welke verantwoordelijkheden daarbij heeft en hoe het toezicht daarop wordt uitgeoefend. De Erfgoedwet bundelt bestaande wet- en regelgeving voor behoud en beheer van het cultureel erfgoed in Nederland. Bovendien zijn aan de Erfgoedwet een aantal nieuwe bepalingen toegevoegd. Het beschermingsniveau zoals die in de oude wetten en regelingen golden blijven gehandhaafd. Onderdelen van de Monumentenwet die de fysieke leefomgeving betreffen, worden overgeheveld naar de Omgevingswet die in 2022 van kracht wordt. Voor deze onderdelen is een overgangsregeling in de Erfgoedwet opgenomen voor de periode 2016-2021. Het betreft dan:

1. Vergunningen tot wijziging, sloop of verwijdering van rijksmonumenten.
2. Verordeningen, bestemmingsplannen, vergunningen en ontheffingen op het gebied van archeologie.
3. Bescherming van stads- en dorpsgezichten.

Zaken zoals het certificeringsstelsel en de aanwijzing van archeologische rijksmonumenten blijven in de Erfgoedwet.

Per 1 januari 2012 is de Modernisering Monumentenwet doorgevoerd via een wijziging van artikel 3.6. lid 2 van Besluit ruimtelijke ordening. In de toelichting van een bestemmingsplan moet voortaan het volgende worden opgenomen: Een beschrijving van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden. Hierdoor dienen cultuurhistorische waarden dus uitdrukkelijk te worden meegewogen bij het vaststellen van bestemmingsplannen. Gemeenten zullen een inventarisatie moeten (laten) maken van alle cultuurhistorische waarden in een bestemmingsplangebied, dus niet alleen de archeologische waarden. Daarnaast moeten ze aangeven welke conclusies ze daaraan verbinden en op welke wijze ze deze waarden borgen in het bestemmingsplan. Dit is één van de pijlers van de Modernisering Monumentenzorg (MoMo).

4.3.1 Cultuurhistorie

De bestaande waterkering (Westerdijk) is onderdeel van de Westfriese Omringdijk. De Westfriese Omringdijk is als provinciaal monument aangewezen. Om de bruggen op de bestaande waterkering (en de binnendijkse infrastructuur) aan te kunnen sluiten moeten er werkzaamheden in de monumentale dijk uitgevoerd worden. In paragraaf 3.2.2 en Bijlage 4 is ingegaan op de uit te voeren werkzaamheden en de gevolgen hiervan voor het provinciale monument.

Geconcludeerd wordt dat de aantasting van het provinciale monument vanwege de kleinschaligheid (alleen ter hoogte van de drie bruggen) en tijdelijkheid (dijklichaam wordt grotendeels hersteld na uitvoering werkzaamheden) acceptabel wordt geacht, omdat met het stadsstrand een belangrijk beleidsdoel van de gemeente Hoorn wordt verwezenlijkt. Gecombineerd met de dijkversterking wordt in de eindsituatie (oeverdijk, inclusief bruggen) de aantasting van het monument zo beperkt mogelijk gehouden. De benodigde omgevingsvergunning – monument wordt vergunbaar geacht.

4.3.2 Archeologie

Op grond van de beleidskaart Archeologie van de gemeente Hoorn en het paraplubestemmingsplan Archeologie is er sprake van een volledig dekkende archeologische dubbelbestemming. De gronden hebben respectievelijk de dubbelbestemmingn Waarde-Archeologie 1, 3 of 5. Deze dubbelbestemmingen zijn in dit bestemmingsplan overgenomen.

In het kader van de planvorming is een archeologische beschouwing uitgevoerd (zie Bijlage 7). Voorafgaand aan de start van het uitvoeren van de werkzaamheden aan de Markermeerdijk wordt, ter plaatse van de beoogde landhoofden, verkennend archeologisch onderzoek uitgevoerd. Een en ander is afgestemd met de provincie Noord-Holland en de uitvoerder, De Alliantie Markermeerdijken. Met deze aanpak is in voldoende mate rekening gehouden met de archeologische status van de Omringdijk.

Conclusie
Het aspect erfgoed staat uitvoering van het planvoornemen niet in de weg.

4.4 Externe veiligheid

Toetsingskader
Externe veiligheid betreft het risico dat aan bepaalde activiteiten verbonden is voor niet bij de activiteit betrokken personen. De wet- en regelgeving rond het thema externe veiligheid zijn vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en het Besluit

externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het voorkomen en beheersen van risicovolle bedrijfsactiviteiten en van risicovol transport (onder andere van gevaarlijke stoffen). Het gaat daarbij om de bescherming van individuele burgers en groepen tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen of omstandigheden. Risicobronnen kunnen worden onderscheiden in risicovolle inrichtingen (onder andere lpg-tankstations), vervoer van gevaarlijke stoffen (via wegen, spoorwegen, waterwegen) en leidingen (onder andere aardgas, vloeibare brandstof en elektriciteit).

Om voldoende ruimte te scheppen tussen de risicobron en de personen of objecten die risico lopen (kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten), moeten vaak veiligheidsafstanden in acht worden genomen. Ook ontwikkelingsmogelijkheden die ingrijpen in de personendichtheid kunnen om onderzoek vragen. Bij externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt in het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Onderzoek

Landelijk is de zogenoemde professionele risicokaart ontwikkeld. Hierop is onder andere informatie over risico's van ongevallen met gevaarlijke stoffen opgenomen. Om na te gaan of bij het planvoornemen ook aandachtspunten op het vlak van externe veiligheid aanwezig zijn, is de risicokaart geraadpleegd.

In het kader van de externe veiligheid is in de omgeving van het plangebied een aantal risicobronnen gesitueerd. Binnen een straal van 1,0 kilometer bevinden zich de volgende risicobronnen die om aandacht vragen:

1. LPG-tankstation aan de Keern 17 te Hoorn;

Het LPG-tankstation 'BP Station Keern' is gelegen aan de Keern 17. Het station heeft een maximale LPG doorzet per jaar van 1.000 m^3 en de inhoud van de ondergrondse tank bedraagt 40 m^3. Het plaatsgebonden risico van 10^{-6} per jaar volgt uit de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi). Voor respectievelijk het vulpunt, het ondergronds reservoir en de afleverinstallatie zijn deze afstanden 35 meter, 25 meter en 15 meter. Een LPG-tankstation kent bovendien een invloedsgebied van 150 meter (zowel vanaf het vulpunt als vanaf het reservoir). Het tankstation is op een minimale afstand van 360 meter gelegen van het plangebied. Dit tankstation vormt hiermee geen belemmering voor de beoogde ontwikkelingen binnen het plangebied.

Uit de risicokaart volgt dat in de nabije omgeving van het plangebied geen verdere relevante risicobronnen zijn gelegen. Wel wordt opgemerkt dat eveneens sprake is van transport van gevaarlijke stoffen over de A7. Conform het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) kan het zijn dat er beperkingen worden gesteld aan ruimtelijke ontwikkelingen binnen een zone van 200 meter aan weerszijden van een transportroute. Aangezien deze wegen echter op een afstand van meer dan 200 meter (minimaal 850 meter) van het plangebied zijn gesitueerd is het niet benodigd om de externe veiligheidsrisico's middels een kwantitatieve risicoanalyse (QRA) inzichtelijk te maken. De A7 kent echter, vanwege het transport van giftige vloeistoffen (LT2), wel een invloedsgebied van 880 meter. Daar op een afstand van minimaal 900 meter van de A7 een stadsstrand zal worden gesitueerd is de beoogde ontwikkeling buiten het invloedsgebied van deze weg gelegen en is een nadere beschouwing niet aan de orde.

Ook maakt het plan geen nieuwe risicobronnen en transport van gevaarlijke stoffen mogelijk.

Conclusie

Het initiatief is uitvoerbaar wat betreft het aspect externe veiligheid.

4.5 Geluidhinder

Toetsingskader

Regels ten aanzien van geluidhinder zijn vastgelegd in de Wet geluidhinder (Wgh). Het doel van de Wgh is tweeledig. Enerzijds de bescherming van het milieu en anderzijds de bescherming van de volksgezondheid. Bepalend is steeds de situering van geluidsbronnen ten opzichte van geluidsgevoelige bestemmingen,

zoals woningen en scholen. De Wgh gaat uit van zones langs wegen, spoorwegen en industrieterreinen. Binnen dergelijke zones zijn nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen alleen toegestaan indien de geluidsbelasting op de buitengevel onder of hoogstens gelijk is aan de voorkeursgrenswaarde.

De Wgh is alleen van toepassing binnen de van rechtswege aanwezige zone van een weg. Volgens de Wet geluidhinder heeft elke weg een zone. Conform artikel 74 lid 2 Wgh zijn wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km per uur geldt hiervan uitgezonderd, evenals wegen die deel uitmaken van een woonerf.

Onderzoek

Door Peutz is een onderzoek uitgevoerd naar het geluid in de omgeving ten gevolge van wegverkeer na realisatie van het geprojecteerde Stadsstrand te Hoorn, alsmede ten gevolge van verkeersbewegingen op het parkeerterrein van het Stadsstrand. Het onderzoek is als Bijlage 8bijgevoegd.

Door de realisatie van het Stadsstrand vindt naast de activiteiten op het Stadsstrand zelf tevens een wijziging van de verkeersintensiteiten van de aansluitende wegen plaats. Doel van het onderzoek is de geluidbelasting van de relevante woningen te berekenen voor de toekomstige maatgevende situatie (2033). Beschouwd zijn de volgende wegen:

- Westerdijk.
- Hoge Vest.

De (wijziging in) geluidbelasting ten gevolge van de afzonderlijke wegen wordt getoetst aan het reconstructiecriterium en eventueel de geluidgrenswaarden van de Wet geluidhinder (Wgh).

Uit het onderzoek blijkt dat ten opzichte van de huidige situatie de geluidbelasting ten gevolge van de Hoge Vest en Westerdijk voor de toekomstige situatie met ten hoogste respectievelijk 0,5 en 0,3 dB toeneemt. Hiermee is de toename in geluidbelasting minder dan afgerond 2 dB en is geen sprake van een reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder.

De hoogste berekende gesommeerde geluidbelasting vanwege het wegverkeer (exclusief aftrek ex artikel 110g Wgh en inclusief beschouwde 30 km/uur wegvakken) bedraagt in de toekomstige situatie ten hoogste 66 dB ter plaatse van de woning Westerdijk 8, ten opzichte van 64 dB in de huidige situatie.

Voor de woningen langs het Stadsstrand bedraagt de gesommeerde geluidbelasting ten hoogste 57 voor de toekomstige situatie ten opzichte van 58 dB in de huidige situatie. Deze afname in geluidbelasting wordt verklaard door de verlaging van de rijsnelheid van 60 km/uur naar 50 km/uur ter hoogte van het Stadsstrand.

De geluidbelasting ten gevolge van het Stadsstrand bedraagt ter plaatse van de omliggende woningen ten hoogste 44 dB(A)-etmaalwaarde. Hiermee bedraagt de gecumuleerde geluidbelasting vanwege het wegverkeer inclusief de activiteiten op het Stadsstrand ten hoogste 57 dB en wordt geconcludeerd dat de activiteiten op het Stadsstrand niet significant bijdragen aan de optredende geluidbelasting ter plaatse van de omliggende woningen.

Samenvattend wordt geconcludeerd dat er geen sprake is van een reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder en het geluid afkomstig van het Stadsstrand niet significant bijdraagt aan het akoestische woon- en leefklimaat ter plaatse van de woningen in de omgeving van het Stadsstrand.

Conclusie

Het initiatief is uitvoerbaar wat betreft het aspect geluidhinder.

4.6 Milieuhinder bedrijven

Toetsingskader

Zowel de ruimtelijke ordening als het milieubeleid stellen zich ten doel een goede kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Dit gebeurt onder andere door milieuzonering. Onder milieuzonering wordt het aanbrengen van een voldoende ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende bedrijven of inrichtingen enerzijds en milieugevoelige functies als wonen en recreëren anderzijds verstaan. De ruimtelijke scheiding bestaat doorgaans uit het aanhouden van een bepaalde afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. Die onderlinge afstand moet groter zijn naarmate de milieubelastende functie het milieu sterker belast. Milieuzonering heeft twee doelen:

- het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij woningen en andere gevoelige functies;
- het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven dat zij hun activiteiten duurzaam onder aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

Als uitgangspunt voor het bepalen van de aan te houden afstanden wordt veelal de VNG-uitgave Bedrijven en Milieuzonering uit 2009 gehanteerd. Deze uitgave bevat een lijst, waarin voor een hele reeks van milieubelastende activiteiten (naar SBI-code gerangschikt) richtafstanden zijn gegeven ten opzichte van milieugevoelige functies. De lijst geeft richtafstanden voor de ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van de vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een milieubelastende activiteit in een milieucategorie en daarmee ook voor de uiteindelijke indicatieve richtafstand. De afstanden worden gemeten tussen enerzijds de grens van de bestemming die de milieubelastende functie(s) toelaat en anderzijds de uiterste situering van de gevel van een milieugevoelige functie die op grond van het plan mogelijk is.

Deze afstanden kunnen als basis worden gehanteerd, maar zijn indicatief. Er kan, afhankelijk van het omgevingstype, worden afgeweken van deze richtafstanden.

In de genoemde VNG-publicatie worden twee omgevingstypen onderscheiden. Bij het omgevingstype 'rustige woonwijk of rustig buitengebied' wordt functiescheiding nagestreefd. Hiertoe worden minimale richtafstanden gehanteerd, waarbij een bepaalde bij een bedrijf of voorziening behorende milieucategorie een zoneringsafstand ten opzichte van hindergevoelige functies inhoudt. Bij het omgevingstype ‘gemengd gebied’ is sprake van functiemenging. In tegenstelling tot rustige woongebieden zijn in dergelijke levendige gebieden milieubelastende activiteiten op kortere afstand van woningen mogelijk. Hiertoe mogen de aangegeven minimale richtafstanden met één afstandsstap worden verkleind (milieucategorie 1 wordt 0, 2 wordt 1, 3.1 wordt 2 et cetera).

Onderzoek

Het plan voorziet onder andere in de realisatie van een strandpaviljoen, een standplaats voor een foodtruck of iets vergelijkbaars en sport- en spelfaciliteiten. Deze functies zijn van zichzelf niet gevoelig voor milieuhinder van omliggende bedrijven in maar kunnen wel leiden tot milieuhinder voor omliggende functies en kunnen dus van invloed zijn op hun ontwikkelingsmogelijkheden

De geldende bestemmingsplannen in het plangebied en omgeving vormen het juridisch-planologisch kader van functies, bebouwing en werkzaamheden die zijn toegelaten. Op basis van deze plannen kan in planologisch-juridische zin ook worden nagegaan welke milieuhinderlijke bedrijvigheid is toegelaten.

Vanwege het bouwplan dient hinder van bedrijven en voorzieningen rondom het plangebied te worden bestudeerd. Hiervoor wordt uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening de VNG-publicatie 'Bedrijven- en milieuzonering' gehanteerd.

Er worden binnen het plangebied geen nieuwe hindergevoelige functies opgericht. Van een inwaartse werking is in dit geval dus geen sprake. Wel zal er naar de uitwaartse werking van de nieuwe functies gekeken moeten worden.

De bij het strandpaviljoen en foodstruck behorende SBI code is SBI 561 waarbij een maximale richtafstand is gegeven van 10 meter op basis van geluid. De maximale richtafstand voor SBI code 931 behorende bij de sport- en spelfaciliteiten is 50 meter op basis van geluid. De afstand van de grens van de bestemming tot aan de gevel van de dichtstbijzijnde woningen ligt ruim verder dan deze richtafstanden.

In het door Peutz uitgevoerde onderzoek naar geluidhinder (zie paragraaf 4.5 en Bijlage 8) is ook ingegaan op het aspect industrielawaai. Het hoogste berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveau bedraagt 44, 39 en 33 dB(A) in respectievelijk de dag-, avond- en nachtperiode, hetgeen overeenkomt met een geluidbelasting van 44 dB(A)-etmaalwaarde. Deze hoogste waarden treden op ter plaatse van de woningen aan de Astronautenweg. De gecumuleerde geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer en de activiteiten op het Stadsstrand bedragen ten hoogste 57 dB, waarbij de bijdrage van het geluid vanaf het Stadsstrand verwaarloosbaar is.

Conclusie
Het initiatief is uitvoerbaar wat betreft het aspect milieuzonering.

4.7 Verkeer en parkeren

Voor een ruimtelijk project geldt dat de verkeerseffecten die optreden als gevolg van een projectvoornemen in het kader van een goede ruimtelijke ordening moeten worden onderbouwd. De nadruk ligt daarbij op de effecten van de ontwikkeling op de verkeersafwikkeling en parkeren (bereikbaarheid), de verkeersveiligheid en de verkeershinder (leefbaarheid).

Het bestemmingsplan voor Stadsstrand Hoorn is primair bedoeld voor het planologisch verankeren van hetgeen is vastgelegd in het projectplan voor de dijkversterking (Projectplan Markermeerdijken, goedgekeurd door GS van Noord-Holland op 31 oktober 2018). Omdat het hier gaat om de verwerking van een onherroepelijk ruimtelijk besluit hoeven, voor de onderdelen die onverkort in het bestemmingsplan voor het strand worden overgenomen, geen nieuwe onderzoeken te worden uitgevoerd. Het gaat immers om de consolidatie van een reeds genomen planologisch besluit.

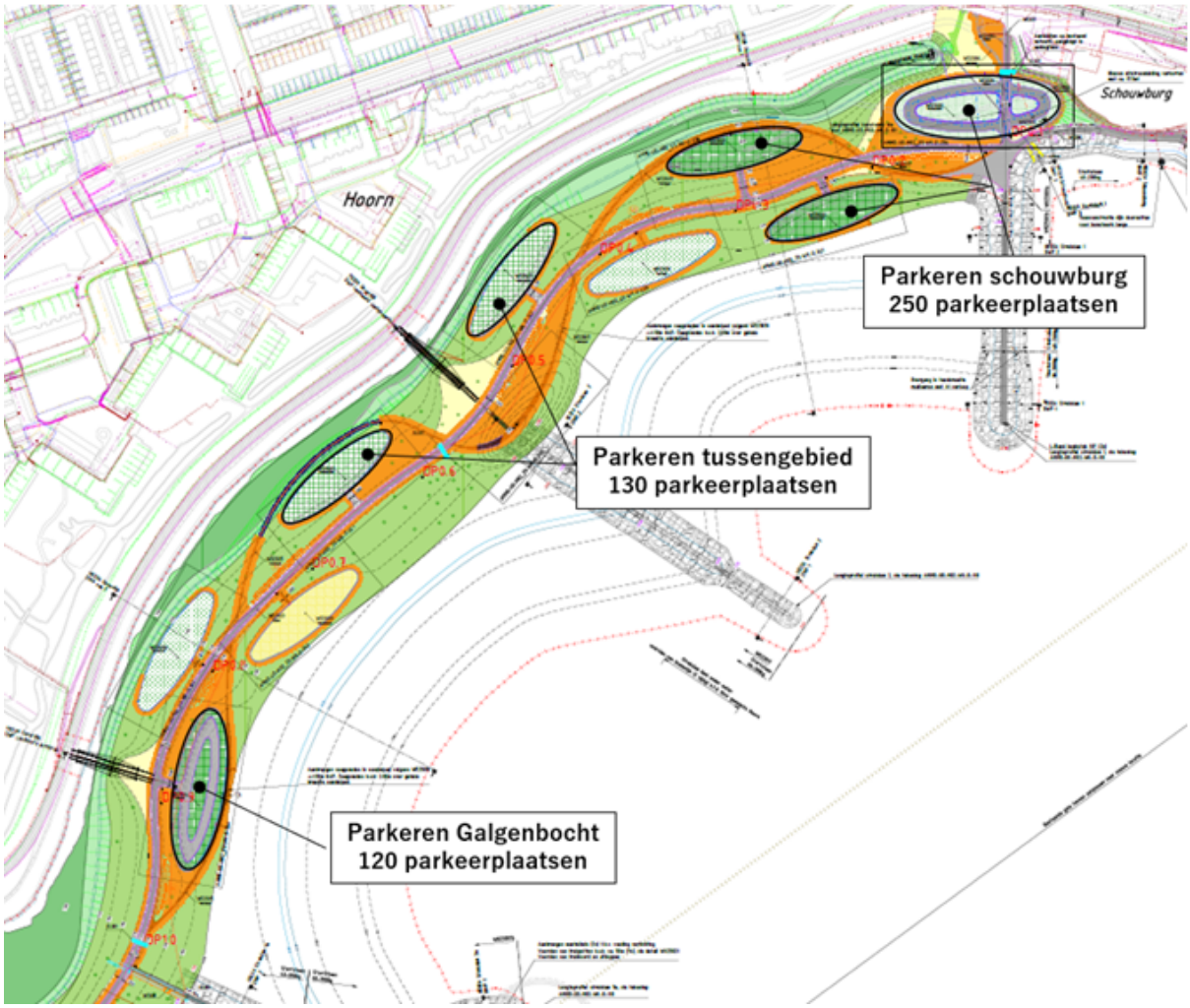
Echter, in dit bestemmingsplan worden, ten opzichte van het projectplan voor de dijkversterkingen, enkele kleine nieuwe wijzigingen mogelijk gemaakt. Relevant voor verkeer en parkeren zijn de komst van drie bruggen, een horeca paviljoen en een kleine horeca kiosk met toiletgroep. Onderstaand wordt kort ingegaan op de verkeerseffecten die met deze ontwikkelingen gepaard gaan.

4.7.1 Verkeersgeneratie,verkeersafwikkeling en parkeren Stadsstrand Hoorn

In het kader van de ontwikkeling van het projectplan is de parkeeroplossing voor het Stadsstrand Hoorn aan de hand van een aantal alternatieven in beeld gebracht en gewogen (Parkeerstudie Stadsstrand Hoorn, gemeente Hoorn, 2016). Dit maakt onderdeel uit van het onherroepelijke ruimtelijke besluit.

Verkeersstructuren stadsstrand Hoorn
Verbindingen
Om het stadsstrand te bereiken kun je één van de drie verbindingen nemen vanaf de Westerdijk. Nabij de Galgenbocht komt een verkeersbrug voor alle verkeersmodaliteiten. Ongeveer in het midden van het stadsstrand komt een voetgangersbrug die in verbinding staat met een voetgangersverbinding uit de wijk de Grote Waal. Nabij de schouwburg komt tevens een verbinding voor alle verkeersmodaliteiten. Deze weg staat ook in verbinding met de parkeergarage het Park.

Parkeren
In totaal krijgt het stadsstrand 500 parkeerplaatsen. Er is één weg op het strand die in verbinding staat met de parkeerplaatsen. Door hoogteverschillen in het landschap worden de geparkeerde auto's deels aan het zicht onttrokken. Nabij de schouwburg worden er 250 parkeerplaatsen gerealiseerd, waarvan er 130 parkeerplaatsen in verharding worden uitgevoerd. De overige 120 parkeerplaatsen nabij de schouwburg worden uitgevoerd in, zogeheten ritterplaten. Bij de Galgenbocht, waar een paviljoen komt worden 120 permanente parkeerplaatsen gerealiseerd, deze parkeerplaatsen worden uitgevoerd in verharding. In het tussengebied komen nog eens 130 parkeerplaatsen, uitgevoerd in gewapend gras. De parkeerplaatsen in het tussengebied worden alleen opengesteld bij topdagen. Daarnaast zijn er nog bestaande parkeermogelijkheden in het gebied. Onder de schouwburg zit een parkeergarage met een capaciteit van 124 parkeerplaatsen. Aan de andere kant van de dijk ligt nog het Lambert Meliszweg parkeerterrein met een capaciteit van 153 parkeerplaatsen. De Lambert Meliszweg en de parkeergarage zijn niet primair voor het stadsstrand en om die reden zijn deze ook niet meegenomen in de parkeervraag van het stadsstrand.



Figuur 8. Parkeerverdelingop het stadsstrand

Fietsers en voetgangers
Fietsers maken gebruik van de weg op het stadsstrand. De weg is zo ingericht dat de auto 'te gast' is en daarom is de snelheid beperkt. Voor voetgangers is er een apart pad.

Profiel Stadsstrandweg
Op het strand wordt een strandweg gerealiseerd. Deze weg wordt uitgevoerd in asfalt met aan beide kanten een rammelstrook. De auto is 'te gast' op het stadsstrand. De fietsers rijden op het midden van de weg op het asfaltgedeelte. Auto's kunnen via de rammelstrook een fietser inhalen. Via de stadsstrandweg

zijn de parkeerplaatsen bereikbaar.

De gemeente Hoorn heeft met bovenstaande achtergronden het rapport 'Verkeerstructuren stadsstrand Hoorn' opgesteld. Dit rapport is als Bijlage 9 bijgevoegd. In dit rapport gaat de gemeente in op de verkeersstructuren in het plangebied tijdens een topdag en normale dag-variant (zie hieronder). Per variant is zowel in afbeeldingen en tekst per variant aangegeven wat de structuren zijn van auto, fiets en voetgangers. Tot slot is ingegaan op de rijrichtingen in beide varianten. Voor deze afbeeldingen en teksten wordt verwezen naar Bijlage 9. De topdag-variant is ook gebruikt voor de modelberekening voor stranddagen waarin is ingegaan op verkeersafwikkeling van de aansluitingen op de Westerdijk. Zie hieronder.

Topdag en normale dag-variant

Het tussengebied van het stadsstrand is alleen geopend tijdens zeer mooi weer en grote drukte. In het rapport 'Verkeerstructuren stadsstrand Hoorn' wordt dit een 'Topdag' genoemd. Buiten de topdagen is het tussengebied gesloten. Hierdoor ontstaat er een topdag- variant en een normale dag-variant. In deze varianten zijn er andere verkeersstructuren voor de auto van kracht.

Normale dag-variant

In de normale dag-variant is het tussengebied gesloten. Het is dan niet mogelijk om over de strandweg te rijden. In de normale dag-variant kunnen ook enkele parkeerellipsen geopend zijn. Dan is het mogelijk om een over een gedeelte van de strandweg te rijden. Het strand heeft twee toegangen waardoor er een rondje gereden worden op het parkeerterrein. Hier is voldoende ruimte voor.

Topdag-variant

In de topdag-variant is het tussengebied geopend. Dan is het mogelijk om over de strandweg te rijden om bij de parkeerplaatsen te komen. Het is niet mogelijk om vanaf de schouwburg naar het paviljoen te rijden, en vice versa. De auto is 'te gast' en dient de snelheid hiervoor aan te passen.

Modelberekeningen voor stranddagen

Bij het bestemmingsplan dient aangetoond te worden dat de aansluitingen op de Westerdijk niet leiden tot problemen met de verkeersafwikkeling. Daarnaast dient onderzocht te worden welke milieueffecten er op treden op het gebied van verkeerslawaai. In dat kader is door Goudappel een modelberekening voor stranddagen opgesteld (Bijlage 10). In deze rapportage wordt ingegaan op de verkeersafwikkeling van de aansluitingen op de Westerdijk bij de Galgenbocht en bij de Schouwburg. Voor het bepalen van de verkeerscijfers wordt gebruik gemaakt van het verkeersmodel van Hoorn en worden de modelcijfers aangevuld met de aannames voor een topdag op het strand (zie hiervoor en Bijlage 9).

Uitgangspunten:

- Op het stadsstrand zijn 500 parkeerplaatsen gesitueerd.
- 250 parkeerplaatsen bij de schouwburg.
- 130 parkeerplaatsen bij het restaurant bij de Galgenbocht.
- 120 overloop parkeerplaatsen alleen toegankelijk op zeer drukke dagen.
- Op een gemiddelde dag definiëren we voor de geluidberekeningen een worst-case scenario.
- Waarbij alle parkeerplaatsen bij de Schouwburg en de Galgenbocht 1 keer gebruikt worden.

Voor een gemiddelde dag (worst-case)

- Alle open parkeerplaatsen worden 1 maal bezet. Dus 250 plus 130 auto’s op een gemiddelde dag.

Voor een Topdag

- Parkeerplaatsen bij de schouwburg 2* bezet: 500 auto’s.
- Parkeerplaatsen bij de Galgenbocht 3* bezet: 390 auto’s.

- Parkeerplaatsen overloop 1* bezet: 120 auto's in bij de schouwburg en uit bij de Galgenbocht.

Uit het onderzoek blijkt:
- Op een gemiddelde dag met strandbezoek, waarbij alle parkeerplaatsen bij de Schouwburg en de Galgenbocht allemaal 1 keer bezet zijn, neemt de intensiteit op de Westerdijk met maximaal 20% toe tussen 2022 en 2033.
- De Westerdijk heeft in de toekomst voldoende capaciteit om deze toename te kunnen verwerken;.
- De aansluitingen op de Westerdijk hebben ruim voldoende capaciteit om het verkeer zonder filevorming af te kunnen wikkelen.

4.7.2 Verkeersgeneratie, verkeersafwikkeling en parkeren horecapaviljoen en kiosk

De nieuwe functies zijn qua omvang zeer beperkt; dit geldt ook voor de bijbehorende parkeerbehoefte. Voor het horeca paviljoen wordt (bij een maximaal bruto vloer oppervlak van 400 m^2), rekening gehouden met een behoefte van maximaal 32 parkeerplaatsen; het aantal beschikbare parkeerplaatsen is meer dan voldoende om hierin te voorzien. Voor wat betreft de kiosk wordt ervan uitgegaan dat deze geen zelfstandige verkeersaantrekkende werking heeft. De parkeerbehoefte ten behoeve van deze kiosk wordt daarom als nihil beschouwd.

Voor het in beeld brengen van de verkeersgeneratie (het totaal van het aantal verkeersbewegingen dat kan worden toegeschreven aan een functie) van het horecapaviljoen kan geen gebruik worden gemaakt van standaard kengetallen, zoals deze bijvoorbeeld beschikbaar worden gesteld door het CROW. De verkeersaantrekkende werking van horeca is daarvoor te sterk afhankelijk van het aantal zitplaatsen en openingstijden. Deze zijn nog niet bekend. Omdat het hier gaat om een strandpaviljoen moet bovendien rekening worden gehouden met strandbezoekers die op enig moment (bijvoorbeeld als afsluiting van een stranddag) tevens gebruik maken van het horecapaviljoen; het overgrote deel van de verkeersaantrekkende werking van het paviljoen gaat dus op in de verkeersgeneratie van het strand en vice-versa. Op basis van de raming van de parkeerbehoefte wordt aangenomen dat de verkeersgeneratie van en naar het horecapaviljoen los van het strandbezoek dusdanig gering is ten opzichte van het totaal aan verkeersbewegingen van en naar het strand, dat deze hierin opgaat. Zie hiervoor ook Bijlage 10.

Voor wat betreft de kiosk wordt, zoals eerder aangegeven, ervan uitgegaan dat deze geen zelfstandige verkeersaantrekkende werking heeft. Een beschouwing van de verkeersgeneratie kan om deze reden achterwege blijven.

Verkeersveiligheid

Om de verkeersveiligheid op de Westerdijk te verbeteren, voert de gemeente Hoorn in ieder geval de volgende maatregel door. De kom Hoorn wordt verplaatst zodat de voetgangers- en autobrug in de toekomst binnen de bebouwde kom vallen. Hierdoor zal de snelheid terug worden gebracht van 60 km/uur naar 50 km/uur. Het verplaatsen van de komgrens is een besluit van de Provincie Noord-Holland. Vanuit de gemeente Hoorn wordt een verzoek ingediend voor verplaatsing. Dit verzoek is op dit moment nog niet gedaan

Het ontwerp van de kruisingsvlakken is nog niet helemaal afgerond. In ieder geval worden de kruisingsvlakken op de Westerdijk voorzien van verkeerskundige plateau's conform CROW. bij de aansluiting autobrug op Westerdijk is al een plateau aanwezig. De volgende snelheidsbeperkende maatregelen kunnen nog worden toegepast:
- een verhoogd kruisingsvlak (een sinus drempel met hoogte verschil 12 cm)
- attentie verhogende maatregelen zoals markering, bebording en kleur
- aanpassing van de voorrangsregeling
- snelheidsverlaging naar 30km/uur
- extra verlichting op de kruisingsvlakken

Het kruispunt de Hulk – Westerdijk wordt voorzien van een verkeersdruppel conform de CROW.

Op het definitief ontwerp wordt een verkeersveiligheidsaudit uitgevoerd. Op basis van het advies vanuit verkeersveiligheidsaudit zullen aanvullende maatregelen in het ontwerp door worden gevoerd."

Conclusie
Het aspect verkeer en parkeren is geen belemmering voor het vaststellen van het bestemmingsplan.

4.8 Luchtkwaliteit

Toetsingskader
De Wet luchtkwaliteit is bedoeld om de negatieve effecten op de volksgezondheid aan te pakken, als gevolg van te hoge niveaus van luchtverontreiniging. Anderzijds heeft de wet tot doel mogelijkheden te creëren voor ruimtelijke ontwikkeling. Volgens de nieuwe regeling vormt luchtkwaliteit in beginsel geen belemmering voor het uitoefenen van een ruimtelijk project als aan minimaal één van de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde.
- een project leidt, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit.
- een project draagt 'niet in betekenende mate' (nibm) bij aan de luchtverontreiniging.
- een project past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of binnen een regionaal programma van maatregelen.

In de AMvB-nibm is vastgelegd dat na vaststelling van het NSL of een regionaal programma een grens van 3% verslechtering van de luchtkwaliteit (een toename van maximaal 1,2 $\mu g/m^3$ NO_2 of PM_{10}) als 'niet in betekenende mate' wordt beschouwd.

Toetsing
Voor kleinere ruimtelijke plannen en verkeersplannen die effect kunnen hebben op de luchtkwaliteit heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu in samenwerking met Kenniscentrum InfoMil de nibm-tool ontwikkeld. Daarmee kan op een eenvoudige en snelle manier worden bepaald of een plan niet in betekenende mate bijdraagt aan luchtverontreiniging.

De NIBM-toets heeft plaatsgevonden in het kader van de verleende omgevingsvergunning versterking Markermeerdijken. Op basis van de NIBM-toets kan worden geconcludeerd dat de toename van het aantal motorvoertuigbewegingen niet zorgt voor overschrijding van de NIBM-grens. Daarom is geen extra onderzoek naar de luchtkwaliteit nodig voor het ontwikkelen van het stadsstrand met de bijbehorende parkeerplaatsen.

Echter, in dit bestemmingsplan worden, ten opzichte van het projectplan voor de dijkversterkingen, enkele kleine nieuwe wijzigingen mogelijk gemaakt. Relevant voor luchtkwaliteit zijn is de extra verkeersgeneratie nav de komst van een horeca paviljoen en een kleine horeca kiosk met toiletgroep. Onderstaand wordt kort ingegaan op de effecten die met deze ontwikkelingen gepaard gaan.

Op basis van de raming van de parkeerbehoefte (zie paragraaf 4.7) wordt aangenomen dat de verkeersgeneratie van het toe te voegen horeca paviljoen dusdanig gering is ten opzichte van het totaal aan verkeersbewegingen van en naar het strand, dat deze hierin opgaat. Een nadere beschouwing in het kader van luchtkwaliteit is daarmee niet aan de orde.

Conclusie
Met betrekking tot het stadsstrand in Hoorn en de te realiseren parkeerplaatsen blijkt dat sprake is van toepasselijkheid van grondslag c van artikel 5.16 lid 1 Wm, namelijk het plan draagt niet in betekenende

mate bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit.

4.9 Water

Toetsingskader

Op grond van artikel 3.1.6 uit het Besluit ruimtelijke ordening moet in de toelichting op ruimtelijke plannen een waterparagraaf worden opgenomen. Hierin moet worden ingegaan op de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding en hoe in de plannen wordt omgegaan met aspecten van water. Het plangebied van het bestemmingsplan ligt binnen het beheersgebied van waterschap Hollands Noorderkwartier (HHNK). Het plangebied ligt binnen het hoofdwatersysteem en is in beheer bij Rijkswaterstaat. Dit houdt in dat het nationale beleid (inmiddels Nationaal Waterprogramma) van toepassing is.

Beleid Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier heeft samen met haar partners haar waterbeleid op lange termijn (Deltavisie) en op middellange termijn (Waterprogramma 2016-2021) opgesteld. In het Waterprogramma 2016-2021 (voorheen waterbeheersplan) zijn de programma's en beheerstaken van het hoogheemraadschap opgenomen met de programmering en uitvoering van het waterbeheer. Het programma is nodig om het beheersgebied klimaatbestendig te maken, toegespitst op de thema s waterveiligheid, wateroverlast, watertekort, schoon en gezond water en crisisbeheersing. Door het veranderende klimaat wordt het waterbeheer steeds complexer. Alleen door slim samen te werken is integraal en doelmatig waterbeheer mogelijk. Bij de ontwikkeling van het Waterprogramma is hieraan invulling gegeven door middel van een partnerproces en de ontwikkeling van gezamenlijke bouwstenen.

Daarnaast beschikt het Hoogheemraadschap over een verordening: de Keur. Hierin staan de geboden en verboden die betrekking hebben op watergangen en waterkeringen. Voor het uitvoeren van werkzaamheden kan een vergunning nodig zijn. De werkzaamheden in of nabij de watergangen en waterkeringen worden getoetst aan de beleidsregels die op onze website te vinden zijn (https://www.hhnk.nl/keur/).

Ontwerp Oeverdijk

De volgende uitganspunten staan centraal bij het ontwerp van de oeverdijk:

- Een zo ononderbroken mogelijke belijning van de waterlijn in langsrichting.
- Ontwerp stadsstrand volgens SOK Hoorn.
- Vrije uitstroom op het Markermeer van Gemaal Westerkogge.
- Overal een tussenwater met een breedte van minimaal 10 m op NAP-0,4 m.
- De voorlanden worden niet aangetast.

De einddammen zijn de overgangen tussen de Oeverdijk en de bestaande kering. De einddammen zijn waterkerend en daarom onderdeel van de primaire waterkering, de strekdammen zijn dat niet. De einddammen zijn de waterkerende overgangen tussen de kruin van de Oeverdijk naar de bestaande kering. In totaal zijn er vier einddam onderscheiden.

Voor alle strekdammen geldt dat deze zijn bedoeld om het zand op te sluiten in de betreffende Oeverdijksectie. De strekdammen hebben dan ook geen waterkerende functie, maar zijn onderdeel van het waterstaatswerk.

De Oeverdijk betreft een zandige oplossing. Dit betekent dat de buitenzijde onder invloed staat van golven en stromingen van het Markermeerkan afslaan. Het buitenprofiel kent daarom een dynamisch karakter. Teneinde dit dynamische gedrag toe te staan, zonder dat direct de veiligheidswerking in het geding is, is boven het veiligheidsprofiel een slijtlaag vormgegeven.

Als gevolg van de lange strekkingen van de Oeverdijk Grote Waal en Karperput is ervoor gekozen om de slijtlaag te variëren in langsrichting. In erosieve zones komt dan meer zand dan in meer stabiele zones. Hiervoor zijn de beide secties ingedeeld in 4 vakken. Het volume van de slijtlaag is berekend op basis van het veiligheidsprofiel. De slijtlaag is ingepast tussen NAP+0,5 m en NAP+1,0 m, met een talud van 1:25.

Ontwerp Tussenwater

Het tussenwater is de buitenzijde van de bestaande kering. Voor de Oeverdijk is het tussenwater de binnenzijde van de dijk en kan gezien worden als een soort teensloot. Het tussenwater is nodig voor de stabiliteit van de bestaande kering. Het tussenwater noord loopt zowel achter Oeverdijk Stadsstrand als achter Oeverdijk Grote Waal. Het tussenwater zuid loopt achter Oeverdijk Karperput.

Als gevolg van de aanleg van de Oeverdijk, wordt de maalkom van het voormalig gemaal Westerkogge afgesloten van het Markermeer. In verband met de fundering van het voormalige gemaal krijgt de maalkom een eigen peilbeheer.

Het tussenwater heeft een minimale breedte van 10 meter op NAP -0,4 m niveau en een maximale breedte variërend tussen 10 meter tot circa 60 meter. De diepte van het tussenwater betreft op het diepste punt NAP -1,6 m en biedt voldoende diepgang voor varend onderhoud.

Het waterpeil in het tussenwater varieert op een natuurlijke wijze tussen NAP -0,4 m en NAP -0,6 m. Buiten die peilen zorgt een kunstwerk (inlaat bij uitzakken, gemaal bij overschrijding) voor peilhandhaving binnen natuurlijke marge. Er is gekozen voor een gereduceerd natuurlijk peil. Dit betekent dat het peil in de winter hoger is dan in de zomer. Dit is tegenovergesteld van het Markermeer, waar een tegennatuurlijk peil wordt gehandhaafd.

HHNK zal het tussenwater onderhouden, waar dit het natte profiel betreft. Het droge profiel wordt onderhouden door de gemeente Hoorn.

Overige functies Oeverdijk

De Oeverdijk heeft een waterstaatskundige functie. Daarnaast wordt De gebruiksfunctie van de Oeverdijk wordt deels recreatief (Stadsstrand Hoorn) en deels natuur (Grote Waal en Karperput). Daarnaast komt over de gehele Oeverdijk een onderhoudspad, welke aansluit op de eind,- en strekdammen en dijkopgangen. Voor een groot gedeelte wordt dit onderhoudspad gecombineerd met een fiets, - en voetpad.

Er zijn 5 dijkopgangen onderscheiden. Naast dat de dijkopgangen veelal worden gebruikt voor fietsverkeer, zijn ook alle opgangen geschikt voor beheer en onderhoudsvoertuigen tot een max gewicht van ca 35 ton en is gerekend met een maximale belasting van 13,3 kPa met een spreiding van 30 graden.

Op de kruin van alle Oeverdijksecties is een pad voorzien. Voor alle paden geldt dat deze toegankelijk zijn voor beheer en onderhoudsvoertuigen. Het pad op de kruin van het stadsstrand is daarnaast ook toegankelijk voor fietsers en wandellaars. Het pad op de kruin van Oeverdijk Grote Waal Waal (een deel van de grote waal is niet toegankelijk en word ingericht als stiltegebied t.b.v. natuurontwikkeling) en Oeverdijk Karperput is alleen toegankelijk voor fietsers.

De gehele Oeverdijk is onderverdeeld in delen waar intensief, extensief en niet gerecreëerd kan worden. Daar waar intensieve recreatie plaatsvindt, is de natuurontwikkeling niet noemenswaardig. Daar waar meer extensieve recreatie plaatsvindt, gaat dit goed samen met natuurontwikkeling.

Aan de binnenzijde van de Oeverdijk worden schelpen gestrooid. Regen zal vervolgens van kalkmenging met de ondergrond zorgen. Het uitstrooien zal gebeuren van de kruin tot aan de waterlijn. Daarnaast heeft het tussenwater ecologische functies. Zo kan het dienen als paaigrond voor vissen uit het Markermeer en

het mogelijk maken van natuurontwikkeling op de Hulk en de binnenzijde van de Oeverdijk bij Grote Waal.

Om variatie in vegetatie op de Oeverdijk te stimuleren en verstuiving tegen te gaan, worden er verschillende soorten lokale vegetatie ingezaaid. Op de Oeverdijk wordt een regulier dijkmengsel ingezaaid dat wordt bijgemengd met een kruidenrijk mengsel. Er worden verschillende kruidenrijke mengsels toegepast, die om en om worden gebruikt om de diversiteit in vegetatie op de Oeverdijk te bevorderen.

Wettelijk kader

In 2024 zal de legger voor het waterstaatswerk (de waterkering) naar verwachting gereed zijn. De bestaande waterkering (Westerdijk) krijgt een secundaire functie. In het komende jaar/jaren worden onderzocht welke classificatie deze waterkering krijgt.

Keur

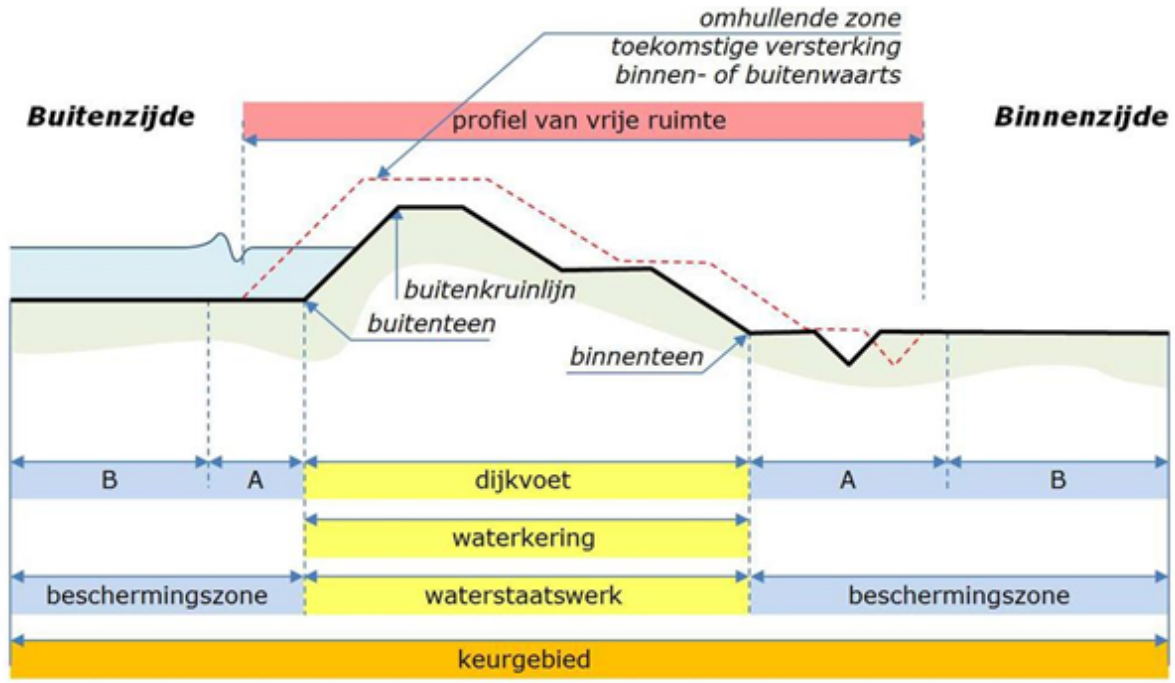
De keur is een verordening die HHNK heeft vastgesteld, waarin staat aangegeven voor welke activiteiten een watervergunning noodzakelijk is. Ook kunnen belanghebbenden op basis van deze verordening onderhoudstaken worden opgelegd. Altijd met het doel om te voorkomen dat de kans op overstromingen wordt vergroot. In de zone waterstaatswerk gelden zwaardere geboden en verboden dan in de verder van de waterkering afliggende beschermingszone. Om te voorkomen dat HHNK geen ruimte heeft om de dijk in de toekomst te kunnen versterken, is het verboden zonder vergunning werken aan te leggen ofte bouwen binnen het profiel van vrije ruimte. De geldende Keur samen met de toelichting op de Keur zijn beschikbaar via de website van HHNK.

Legger

HHNK is verplicht voor zijn waterstaatswerken een legger vast te stellen. Dit is vastgelegd in de Waterwet en de Waterschapswet. Waterwet artikel 5.1, lid 1 De beheerder draagt zorg voor de vaststelling van een legger, waarin is omschreven waaraan waterstaatswerken naar ligging, vorm, afmeting en constructie moeten voldoen. De legger bevat een overzichtskaart, waarop de ligging van waterstaatswerken en daaraan grenzende beschermingszones staat aangegeven. Waterschapswet, artikel 78, lid 2 Het algemeen bestuur stelt een legger vast waarin onderhoudsplichtigen of onderhoudsverplichtingen worden aangewezen. Op de leggerkaart is vastgelegd waar de Keur van toepassing is.

Inhoud van de Legger

In de legger is de vorm, ligging, afmeting en constructie van de waterkering vastgelegd. In de legger staat ook vermeld wie onderhoudsplichtig is voor een bepaald stuk van de waterkering. Op topografische kaarten is de ligging van de waterkering met een onderverdeling in kenmerkende dijktrajecten vastgelegd. Voor ieder onderscheiden dijktraject is de vorm en afmeting vastgelegd met een kenmerkend dwarsprofiel. De constructie van de Zuiderdijk van Drechterland bestaat in het algemeen uit een grondlichaam met een grasbekleding op de taluds en bermen, een harde bekleding op het onderste deel van het buitentalud en een rijweg op de kruin. Ook zijn waterkerende kunstwerken en constructies in en rondom de dijk aanwezig. Deze zijn op de topografische kaarten opgenomen en kort beschreven in deze toelichting op de legger. Op de leggerkaart is naast de zone waterstaatswerk ook de daaraan grenzende beschermingszones en het profiel van vrije ruimte aangegeven. In onderstaande figuur zijn de leggerzones schematisch weergegeven.



Figuur 9. Schematische weergave leggerzones

Waterstaatwerk

Het waterstaatswerk is afgeleid uit de vorm van de huidige waterkering. De grenzen daarvan zijn bepaald aan de hand van geotechnische berekeningen. Het waterstaatswerk is het dijklichaam dat voldoende sterk is om het water 'te kunnen keren'. Naast het huidige profiel is een minimaal leggerprofiel aangegeven. Dit profiel kan gezien worden als de ondergrens voor de waterkering.

Beschermingszones

De Beschermingszone-A is het gebied waarbinnen ontgraving de sterkte van de dijk negatief kan beïnvloeden. En ook het gebied waarin, door verstoring van de ondergrondse ondoorlatende grondlagen, het waterkerend vermogen kan worden aangetast. De grenzen van deze Beschermingszone-A zijn geotechnisch bepaald aan de hand van zogenaamd 'Keurgrensonderzoek' Beschermingszone-B wordt bepaald door die strook waarbinnen extreme belastingen als trillingen door explosies, of gronderosies door schade aan hogedrukleidingen een grote negatieve invloed kunnen hebben op de sterkte van de waterkering.

Profiel van vrije ruimte

Het profiel van vrije ruimte is een reservering om in de toekomst voldoende ruimte te hebben om de dijk te versterken. Het is de omhullende zone aan de binnen- en buitenzijde van de dijk welke vrij moet blijven voor het kunnen inpassen van een toekomstige versterking van de waterkering. Het profiel van vrije ruimte is bepaald voor een planperiode van 100 jaar. Voor de bepaling van de ontwerphoogte is gebruik gemaakt van prognoses voor toekomstige peilstijgingen en bodemdaling op basis van het maximale klimaatscenario. De breedte van de dijk volgt uit geotechnische (Mstab) berekeningen voor stabiele dijktaluds. Verder is rekening gehouden met ruimte voor de inpassing van een goede afwatering (dijksloot) en het uitvoeren van beheer en onderhoud (maaistrook tussen dijk en dijksloot).

Verschil huidige en minimale profiel

Het huidige profiel is over het algemeen ruimer dan het minimale profiel. Dit verschil ontstaat doordat bij aanleg en ontwerp van de keringen rekening wordt gehouden met een robuust en toekomstbestendig profiel. Er wordt niet dagelijks grootschalig aan de dijken gewerkt. Hierom houdt HHNK bij aanleg rekening met zetting, bodemdaling en eventuele waterspiegelstijging.

Onderhoudsplicht

In de legger staat vermeld wie onderhoudsplichtig is voor een bepaald stuk van de waterkering. In het algemeen geldt dat eigenaren van gronden die in de legger zijn aangewezen ook de onderhoudsplichtigen zijn van die gronden. Als HHNK gronden heeft verpacht, zijn afspraken gemaakt met pachters over het uitvoeren van onderhoud. Dit is in de legger niet nader aangegeven, maar ligt vast in pachtovereenkomsten. Indien werken met vergunning zijn uitgevoerd (zoals verharding, op- en afritten) geldt dat de rechthebbende of vergunninghouder van deze voorziening onderhoudsplichtig is. Dit ligt vast in de vergunning. De eisen uit de verleende vergunningen blijven dus van kracht. De onderhoudsplicht omvat, voor zover niet anders is afgesproken met de eigenaren, de 'instandhouding van de waterkerende functie'. Dit houdt in dat eigenaren het maaiwerk uitvoeren, eventuele beschadigingen herstellen en begroeiingen of materialen in stand houden. Voor het buitengewoon onderhoud aan de waterkering, zoals een (grootschalig) onderhoud of verbetering van de dijk, blijft HHNK verantwoordelijk ook als de percelen niet in eigendom van HHNK zijn.

Relatie met 'Legger wateren'

De onderhoudsplicht voor waterlopen is vastgelegd in de 'Legger wateren'. Hoewel de zonering van de waterkering over een waterloop heen kan liggen, is voor de waterloop de onderhoudsplicht zoals deze is vastgelegd in de 'Legger wateren' leidend. In de 'Legger wateren' kunnen waterlopen worden aangemerkt als dijksloot. Deze dijksloten liggen in het algemeen parallel aan de dijk en de onderhoudsplicht voor deze dijksloten voor zowel baggeren als buitengewoon onderhoud, heeft HHNK aan de eigenaar van de dijk toegewezen.

Onderzoek

In het kader van de dijkversterking heeft een watertoets plaatsgevonden met als conclusie dat de dijkversterking zoals deze is voorgenomen, in overeenstemming is met de vigerende regelgeving en het vigerende beleid. De dijkversterking wordt zodanig uitgevoerd dat er geen negatieve gevolgen zijn voor zowel het binnendijkse als het buitendijkse oppervlaktewater. Er zijn geen gevolgen voor de waterkwaliteit van het oppervlaktewater en het grondwater. De waterberging wordt niet significant beïnvloed. Vanzelfsprekend komt de dijkversterking de waterveiligheid ten goede.

Echter, in dit bestemmingsplan worden, ten opzichte van het projectplan voor de dijkversterkingen, enkele kleine nieuwe wijzigingen mogelijk gemaakt. Relevant voor het aspect water zijn de komst van een horeca paviljoen, een kleine horeca kiosk met toiletgroep en drie bruggen. Onderstaand wordt kort ingegaan op de verkeerseffecten die met deze ontwikkelingen gepaard gaan.

Over het planvoornemen vindt overleg plaats met het waterschap. Het horecapaviljoen en de kleine horeca kiosk worden gesitueerd op het stadsstrand. De oppervlakte van deze beide functies samen blijven onder de 800 m^2.

Op basis van het planvoornemen kan geconcludeerd worden dat het plan een beperkte invloed heeft op het watersysteem en/of afvalwaterketen. Het Hoogheemraadschap geeft in dergelijke gevallen maatregelen in de vorm van deeladviezen. Hieronder worden de gegeven deeladviezen weergegeven.

1. Advies verharding en compenserende maatregelen 0-800

Omdat er slechts in zeer beperkte mate sprake is van een toename van bebouwing en/of verharding heeft dit dermate kleine gevolgen voor de waterhuishoudkundige situatie en er geen compenserende maatregelen getroffen te worden.

2. Waterkwaliteit en riolering

Samen met de gemeenten heeft het HHNK de basisdoelstelling het hemelwater zoveel mogelijk te scheiden

van het afvalwater. Het HHNK adviseert de mogelijkheden te onderzoeken het hemelwater op eigen terrein te verwerken in de bodem of rechtstreeks te lozen op het aanwezige oppervlaktewater. Voorwaarde hierbij is wel dat het hemelwater als schoon kan worden beschouwd. Bij voorkeur wordt afstromend hemelwater van verharde oppervlakken eerst voorgezuiverd door een berm, wadi of bodempassage. In de nadere planuitwerkingen zal hier rekening mee worden gehouden.

3. Geen verontreininging

Binnen het plangebied is geen sprake is van activiteiten die als gevolg kunnen hebben dat vervuild hemelwater naar het oppervlaktewater afstroomt. Het hemelwater kan dus als schoon worden beschouwd. Het is daarom niet doelmatig om het af te voeren naar de rioolwaterzuiveringsinrichting (RWZ I). Het HHNK adviseert voor nieuwe ontwikkeling om een gescheiden stelsel aan te leggen. In de nadere planuitwerkingen zal hier rekening mee worden gehouden.

Conclusie

Uit het oogpunt van het aspect water gelden geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van het planvoornemen van dit bestemmingsplan, mits de adviezen gevolgd worden.

4.10 Duurzaamheid

Landelijke wetgeving

Het Nationaal Plan voor het bevorderen van bijna-energieneutrale gebouwen in Nederland beschrijft het Nederlandse beleid om te komen tot bijna-energieneutrale woningen vanaf 2021. Hiervoor gelden per 1 januari de BENG-eisen zoals opgenomen in het Bouwbesluit. Op 3 april 2018 is een aanpassing van de Gaswet in werking getreden waardoor de gasaansluitplicht is komen te vervallen. Dit betekent dat geen omgevingsvergunningen meer mogen worden afgegeven voor nieuwbouw die aangesloten wordt op een gasnet. Deze regeling geldt voor omgevingsvergunningen aangevraagd vanaf 1 juli 2018.

Gemeente Hoorn

De gemeente Hoorn heeft een duurzame, toekomstbestendige ontwikkeling hoog in het vaandel staan. Het gemeentebestuur heeft uitgesproken in 2040 klimaatneutraal te willen zijn. Ten aanzien van bestaand gebied worden geen regels opgenomen ten aanzien van duurzaamheid. Er wordt vooral gestreefd naar een vrijwillige en gezamenlijke inzet. De bestaande bouw is verantwoordelijk voor een groot deel van het totale energiegebruik van Hoorn. De gemeente voert met allerlei belanghebbenden (huurders, particuliere bezitters van woningen en bedrijven, corporaties) gesprekken om te komen tot gezamenlijke oplossingen.

Te denken valt hierbij aan ondersteuning in de vorm van subsidies (ook het eenvoudiger aanvragen daarvan), waar mogelijk het soepeler verkrijgen van vergunningen en gezamenlijke aanschaf van duurzame artikelen; denk aan isolatiemateriaal en dergelijke. Door de alsmaar stijgende prijzen van energie zijn de investeringen in duurzame oplossingen steeds sneller terugverdiend.

Naast veel aandacht voor energiegebruik is er ook aandacht voor andere duurzame strategieën, zoals het optimaal benutten van de beschikbare ruimte. Daarnaast wordt voor zover mogelijk gestreefd naar gecombineerde ontwikkelingen.

Bestemmingsplan

In voorliggend bestemmingsplan zijn geen specifieke regels opgenomen ten aanzien van de duurzame energieaspecten.

4.11 Milieueffectrapportage

Inleiding

Op 1 april 2011 is het (gewijzigde) Besluit m.e.r. in werking getreden. Een belangrijke wijziging betreft het indicatief maken van de drempelwaarden in onderdeel D (betreft de m.e.r.-beoordeling) van de bijlage bij het Besluit m.e.r.

Concreet betekent dit dat, ook wanneer ontwikkelingen onder de in lijst D opgenomen drempelwaarden blijven, het bevoegd gezag zich er nog steeds van moet vergewissen of activiteiten geen aanzienlijke milieugevolgen kunnen hebben, de zogenaamde 'vergewisplicht'. Daarbij zijn in het bijzonder de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de EU-richtlijn van belang. Deze omstandigheden betreffen onder andere de kenmerken van de potentiële effecten en cumulatie.

Op grond van artikel 3:46 van de Algemene wet bestuursrecht dient het bevoegd gezag zijn eventuele keuze voor géén m.e.r.-beoordeling voor een activiteit die beneden de drempelwaarde valt, te motiveren in de overwegingen van het moederbesluit. Voor deze toets wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd. Op basis van de vormvrije m.e.r. blijkt of al dan niet een m.e.r. of m.e.r.-beoordeling noodzakelijk is.

Onderzoek

In de bijlage van het Besluit m.e.r. is aangegeven welke activiteiten in het kader van het de ruimtelijke onderbouwing planm.e.r.-plichtig (onderdelen C en D), projectm.e.r.-plichtig (onderdeel C) of m.e.r.-beoordelingsplichtig (onderdeel D) zijn. Voor deze activiteiten zijn in het Besluit m.e.r. drempelwaarden opgenomen. In de bijlage van het Besluit m.e.r. is in categorie (D11.2) de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject opgenomen. De drempelwaarde voor een formele m.e.r.-beoordeling in het Besluit m.e.r. ligt op:

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

De in 2018 verleende omgevingsvergunning maakt ondedeel uit van het Projectplan Waterwet (zie 1.1 Aanleiding). Ter onderbouwing van het besluit over het Projectplan Waterwet is een milieueffectrapport opgesteld (MER).

Voor de diverse deelplannen uit het projectplan Waterwet hoeft niet opnieuw een MER te worden opgesteld, mits binnen de bandbreedte van de MER en het planvoornemen wordt gebleven. De beoogde toevoegingen aan het stadsstrand passen binnen de gestelde kaders uit het Projectplan en de daarop gevoerde MER. Het uitvoeren van een MER is dan ook niet noodzakelijk. Sinds 7 juli 2017 is een aanpassing van het Besluit m.e.r. in werking getreden. Hierin is geregeld dat ook voor projecten waarvoor formeel geen MER opgesteld hoeft te worden, een besluit moet worden genomen of het plan mogelijk toch belangrijke negatieve milieueffecten heeft, op basis van de eerder genoemde omstandigheden. Dit is een “vormvrije” m.e.r.-beoordeling.

Conclusie

Omdat er reeds een MER is uitgevoerd en uit hoofdstuk 4 blijkt dat er geen sprake is van belangrijke negatieve milieueffecten voor de beoogde toevoegingen kan een “vormvrije” m.e.r.-beoordeling achterwege blijven.

Hoofdstuk 5 Juridische toelichting

5.1 Inleiding

Wet ruimtelijke ordening en Besluit ruimtelijke ordening
Op 1 juli 2008 zijn de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in werking getreden. Het voorliggende bestemmingsplan is opgesteld op grond van de Wro en het Bro.

Op grond van artikel 3.1.3 van het Bro moet een bestemmingsplan worden uitgewerkt in:
- een beschrijving van de bestemmingen, waarbij per bestemming het doel of de doeleinden worden aangegeven;
- bestemmingen die bij of krachtens wet kunnen worden voorgeschreven;
- regels die bij of krachtens wet kunnen worden voorgeschreven;
- voor zover nodig uitwerkings-, wijzigings- en afwijkingsregels.

Ook moet op grond van artikel 3.1.6 van het Bro een bestemmingsplan samengaan met een toelichting waarin ten minste zijn opgenomen:
- een onderbouwing van de in het bestemmingsplan gemaakte keuze van bestemmingen;
- de resultaten van de (noodzakelijke) voor het bestemmingsplan uitgevoerde onderzoeken;
- de resultaten van het overleg en de inspraak op grond van artikel 3.1.1 van het Bro.

Op grond van artikel 1.2.1 van het Bro (in werking getreden op 1 januari 2010) moet het bestemmingsplan digitaal beschikbaar gesteld worden. Om dit mogelijk te maken moet het bestemmingsplan worden uitgewerkt in een zogenoemde GML. In de GML is er een koppeling tussen de kaart, regels en toelichting (het bestemmingsplan) gemaakt. Deze koppeling van de kaart, regels en toelichting is de zogenoemde verbeelding van het bestemmingsplan. Hiervoor moet het bestemmingsplan worden opgesteld overeenkomstig de RO-standaarden:
- Standaard vergelijkbare bestemmingsplannen 2012 (SVBP2012).
- Standaard toegankelijkheid ruimtelijke instrumenten (STRI2012).
- Praktijkrichtlijn bestemmingsplannen 2012 (PRBP2012).

Dit bestemmingsplan is zo opgesteld dat het digitaal beschikbaar gesteld kan worden. Dit betekent dat:
- alle verschillende onderdelen van de kaart een zogenoemde IMRO2012- code hebben;
- de digitale kaart is opgesteld volgens de standaardtechniek voor uitwisseling GML;
- de regels overeenkomstig de SVBP2012 zijn opgesteld;
- de toelichting en regels digitaal aan de kaart zijn gekoppeld.

Wet algemene bepalingen omgevingsrecht
Op 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en het Besluit omgevingsrecht (Bor) in werking getreden. Met de inwerkingtreding van de Wabo is een deel van de Wro opgenomen in de Wabo. Op grond van de Wabo en het Bor is de omgevingsvergunning ingevoerd. In de omgevingsvergunning worden verschillende vergunningtrajecten (zoals bouwvergunning, milieuvergunning etc.) gebundeld. In artikel 2.1 van de Wabo is een algemeen gebruiksverbod opgenomen. Op grond hiervan is voor een gebruik dat op grond van een bestemmingsplan niet is toegestaan een omgevingsvergunning noodzakelijk. Door de inwerkingtreding van de Wabo en het Bor is een aantal begrippen op grond van de Wro vervallen. Deze begrippen worden ook in de SVBP2012 gebruikt. In september 2010 zijn door Geonovum, als beheerder van de RO-standaarden, werkafspraken voor de SVBP2012 uitgegeven. Op basis van deze afspraken is in bestemmingsplannen geen sprake meer van ontheffingen maar van afwijkingen. De in het overgangsrecht opgenomen bouwvergunning is vervangen door een omgevingsvergunning voor het bouwen.

5.2 Bestemmingsplanprocedure

In de Wro en het Bro zijn wettelijke regels voor de bestemmingsplanprocedure vastgelegd. Hierin zijn de volgende fasen onderscheiden:

Ontwerpfase
Na aankondiging in de Staatscourant en in één of meer plaatselijke dag-, nieuws- of huis-aan-huisbladen, wordt het ontwerpbestemmingsplan zes weken ter inzage gelegd. Tijdens deze periode kan een ieder zienswijzen over het ontwerp naar voren brengen.

Vaststellingsfase
Na afloop van de termijn van de terinzagelegging stelt de gemeenteraad het bestemmingsplan al dan niet gewijzigd vast.

Beroepsfase
Na de vaststelling van het bestemmingsplan maakt de gemeenteraad het vaststellingsbesluit bekend en legt het vastgestelde bestemmingsplan ter inzage. Gedurende de periode van 6 weken na bekendmaking van het vaststellingsbesluit kan beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

5.3 Toelichting op de bestemmingsplanregels

5.3.1 Inleidende regels

Dit onderdeel bestaat uit de begrippen (Artikel 1) en de wijze van meten (Artikel 2). Deze artikelen geven aan wat in de regels onder bepaalde begrippen moet worden verstaan en hoe moet worden gemeten bij de toepassing van de bouwregels of sommige gebruiksregels van het plan. Dit is alleen het geval wanneer begrippen niet op voorhand voor een eenduidige uitleg, in overeenstemming met normaal spraakgebruik, vatbaar zijn. Alle begrippen zijn in alfabetische volgorde opgenomen, met uitzondering van de eerste begrippen 'plan' en 'bestemmingsplan'.

5.3.2 Bestemmingsplanregels

Het bestemmingsplan kent een aantal bestemmingen, welke hierna worden toegelicht.

Natuur
De bestemming 'Natuur' (Artikel 3) aangewezen gronden zijn bestemd voor het behoud, herstel en/of de ontwikkeling van de aanwezige natuurlijke en landschappelijke waarden met het daaraan ondergeschikt recreatief medegebruik. Bouwen is niet toegestaan. Binnen deze bestemming valt ook een wandel- en fietsbrug, aangeduid als "specifieke vorm van verkeer - voetgangersbrug". Ter bescherming van het gebied is het ophogen en afgraven van gronden en het verwijderen en aanplanten van beplanting of het verharden van terrein aan een vergunningplicht gebonden. Daarnaast gelden er enkele specifieke gebruiksregels.

Recreatie-Stadsstrand
De voor 'Recreatie-Stadsstrand' (Artikel 4) aangewezen gronden zijn bestemd voor strandgerelateerde recreatie met de daarbij behorende voorzieningen, zoals sport- en speelvoorzieningen en horca. Het horecapaviljoen is specifiek aangegeven. Binnen deze bestemming vallen ook wandel- en fietspaden die zijn aangeduid als "verkeer", alsmede twee wandel- en fietsbruggen en een verkeersbrug voor gemotoriseerd en ongemotoriseerd verkeer (respectievelijk aangeduid als "specifieke vorm van verkeer - voetgangersbrug" en "specifieke vorm van verkeer - verkeersbrug"). Ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van recreatie - hoogteaccent" is een uitkijkpunt voorzien.

Ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van recreatie - zwemsteiger"wordt een zwemsteiger

mogelijk gemaakt.

Gebouwen zijn alleen toegestaan ten behoeve van horeca (horecapaviljoen) en ten behoeve van toiletvoorzieningen. Het horecapaviljoen, bijgebouw en terras moeten binnen het aanduidingsvlak worden gebouwd. De oppervlakte van de bebouwing, totaal bebouwd oppervlak en goot- en bouwhoogte staan in de bouwregels aangegeven. Ook voor het toiletgebouw is de oppervlakte en bouwhoogte aangegeven. De precieze situering is niet aangegeven op de verbeelding. Dit gebouwtje moet verhoogd worden gebouwd, zodanig dat er ruimte is tussen de onderkant vloer van het gebouw en het strand, zodat het zand vrijelijk kan bewegen (bijvoorbeeld op palen).

Tot slot is er in het seizoen een standplaats toegestaan voor bijvoorbeeld een foodtruck of vergelijkbaar.

Verkeer

De voor 'Verkeer' (Artikel 5) aangewezen gronden zijn bestemd voor de afwikkeling van het verkeer met de daarbij horende nutsvoorzieningen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde. De bestemming 'Verkeer' komt in dit plan enkel voor op het gebied waar de Westerdijk loopt.

Water

de voor 'Water'(Artikel 6) aangewezen gronden zijn bestemd voor water. Voor deze bestemming is aangesloten bij het bestemmingsplan voor Grote Waal.

Water - Markemeer

De voor 'Water - Markemeer' (Artikel 7) aangewezen gronden zijn bestemd voor water. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van recreatie - zwemsteiger' wordt een zwemsteiger mogelijk gemaakt.

Waarde - Archeologie 1

De voor 'Waarde-Archeologie 1' (Artikel 8)) aangewezen gronden zijn mede bestemd voor het behoud en de bescherming van de te verwachten archeologische waarden in de bodem. Voor alle bouwwerken geldt, alvorens een omgevingsvergunning voor het bouwen wordt verleend, onderzoeksplicht. Voor het uitvoeren van een aantal werken, geen bouwwerk zijnde, en van werkzaamheden geldt eveneens een omgevingsvergunning- en onderzoeksplicht.

Waarde - Archeologie 3

De voor 'Waarde-Archeologie 3' (Artikel 9) aangewezen gronden zijn mede bestemd voor het behoud en de bescherming van de te verwachten archeologische waarden in de bodem. Voor bouwwerken met een oppervlakte groter dan 500 m² geldt een omgevingsvergunning- en onderzoeksplicht. Voor het uitvoeren van een aantal werken, geen bouwwerk zijnde, en van werkzaamheden geldt eveneens een omgevingsvergunning- en onderzoeksplicht.

Waarde - Archeologie 5

De voor 'Waarde - Archeologie 5' (Artikel 10) aangewezen gronden zijn mede bestemd voor het behoud en de bescherming van de te verwachten archeologische waarden in de bodem. Voor bouwwerken met een oppervlakte groter dan 10.000 m² geldt een omgevingsvergunning- en onderzoeksplicht. Voor het uitvoeren van een aantal werken, geen bouwwerk zijnde, en van werkzaamheden geldt eveneens een omgevingsvergunning- en onderzoeksplich. Hierbij kan worden gedacht aan ontgronden en het aanleggen van ondergrondse leidingen**.**

Waterstaat - Waterkering

De voor 'Waterstaat - Waterkering' (Artikel 11) aangewezen gronden zijn bestemd voor een waterkerende functie ten behoeve van de waterstaat met de daarbij behorende kunstwerken en bouwwerken, geen gebouw zijnde. Eventuele toekomstige ontwikkelingen binnen de bestemming zijn slechts toelaatbaar, indien geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de belangen van de waterkering. Het oprichten van bouwwerken ten behoeve van de secundaire bestemmingen is afhankelijk gesteld van een door

burgemeester en wethouders te verlenen omgevingsvergunning voor afwijken. Alvorens bij omgevingsvergunning afwijking te verlenen wordt ten aanzien van de waterhuishoudkundige aspecten advies ingewonnen bij het Hoogheemraadschap. Voor het uitvoeren van een aantal werken, geen bouwwerk zijnde, en van werkzaamheden geldt eveneens een omgevingsvergunning- en onderzoeksplicht.

5.3.3 Algemene regels

In hoofdstuk 3 zijn de algemene regels opgenomen. Deze worden hierna kort toegelicht.

Anti-dubbeltelregel

Het doel van de anti-dubbeltelregel (Artikel 12) is om te voorkomen dat, wanneer volgens een plan bepaalde gebouwen niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebleven terrein nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld. Kort gezegd, komt het erop neer, dat grond die één keer in beschouwing is genomen voor het toestaan van gebouwen, niet een tweede maal mag meetellen voor de toelaatbaarheid van andere gebouwen, als die grond inmiddels tot een ander bouwperceel is gaan behoren.

Algemene bouwregels

In de algemene bouwregels (Artikel 13) zijn bouwregels voor bestaande bebouwing opgenomen.

Algemene gebruiksregels

In de algemene gebruiksregels (Artikel 14) is aangegeven welke vormen van gebruik in elk geval wel én niet strijdig zijn met de bestemmingen.

Algemene afwijkingsregels

In de algemene afwijkingsregels (Artikel 15) is een aantal bepalingen opgenomen die het mogelijk maken om het plan op ondergeschikte punten aan te passen. Omdat dit zich niet beperkt tot één bestemming, maar bij diverse bestemmingen gewenst of noodzakelijk kan blijken, zijn deze regels in beginsel op alle bestemmingen van toepassing.

Het verlenen van een omgevingsvergunning met afwijking mag geen automatisme zijn. Het verlenen van de vergunning wordt zorgvuldig afgewogen en gemotiveerd.

Overige regels

De overige regels (Artikel 16 bevatten de parkeernormen, om te waarborgen dat sprake is van voldoende parkeergelegenheid.

5.3.4 Overgangs- en slotregels

In dit hoofdstuk zijn het overgangsrecht en de slotregel opgenomen in Artikel 17 en Artikel 18

Voor de redactie van het overgangsrecht geldt het Besluit ruimtelijke ordening. Bebouwing die niet voldoet aan de bepalingen van dit bestemmingsplan is onder het overgangsrecht gebracht. Een geringe uitbreiding van de bebouwing met 10% wordt mogelijk gemaakt.

Het gebruik van gronden en bebouwing dat in strijd is met dit nieuwe bestemmingsplan op het tijdstip van inwerkingtreding, mag in beginsel worden voortgezet. Wijziging van dit strijdige gebruik is verboden, indien de afwijking van het plan wordt vergroot. Indien het strijdige gebruik, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

In de slotregel wordt aangegeven onder welke titel het bestemmingsplan wordt vastgelegd.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

Op basis van artikel 3.1.6, lid 1, sub f, van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) bestaat de verplichting om inzicht te geven in de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan. In dat verband wordt een onderscheid gemaakt tussen de maatschappelijke en de economische uitvoerbaarheid. Tevens is een paragraaf over handhaving van het plan toegevoegd.

6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.1.1 Participatie

Het bestemmingsplan voor het stadsstrand Hoorn is bedoeld om het recreatief gebruik van het stadsstrand planologisch-juridisch te faciliteren, de maaiveldinrichting mogelijk te maken en de ontsluiting van het strand te regelen. De aanleg zelf is al eerder onderwerp geweest van inspraak en juridische procedures, daar de aanleg mogelijk is gemaakt in het projectplan Markermeerdijken dat in 2019 onherroepelijk is geworden. Inspraak richt zich dan ook op het gebruik, de inrichting en de ontsluiting van het strand.

De gemeente Hoorn heeft vanaf 2014 meerdere informatieve sessies en meedenksessies gehouden over de invulling van het strand (bijvoorbeeld over parkeren, de sport- en spelinvulling). Op 8 december 2021 heeft de gemeente een online informatiebijeenkomst gehouden over de bruggen naar het stadsstrand en de inrichting van het verkeer van en naar het stadsstrand. De omwonenden van het stadsstrand en andere geïnteresseerden zijn daar actief voor uitgenodigd. Tijdens de bijeenkomst gaf de architect van de bruggen uitleg over het ontwerp van de bruggen. De verkeerskundige van de gemeente gaf uitleg over de verkeerstromen en verkeersaanpak rond het stadsstrand. Hij gaf aan hoe de verschillende gebruikers van de Westfriese Omringdijk en het stadsstrand veilig naar hun bestemming kunnen komen. Tijdens de bijeenkomst zijn de vragen van de aanwezigen beantwoord.

6.1.2 Vooroverleg

In het kader van het verplichte bestuurlijke vooroverleg op grond van artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het bestemmingsplan Stadsstrand Hoorn voor advies voorgelegd aan de volgende bestuurlijke overlegpartners en instanties:

1. Provincie Noord-Holland;
2. Rijkswaterstaat (RWS);
3. Omgevingsdienst Noord-Holland Noord (ODNHN);
4. Hoogheemraadschap Noorderkwartier (HHNK);
5. Gemeente Koggenland;
6. Veiligheidsregio Noord- Holland Noord (VRNHN)

Van de ODNHN is geen reactie ontvangen. De overige reacties zijn (zo nodig verkort) in Bijlage 11 weergegeven en voorzien van een beantwoording. Waar nodig is in de beantwoording aangegeven op welke wijze de reactie is verwerkt in het bestemmingsplan.

6.1.3 Zienswijzen

Inloopavond

In het kader van de terinzagelegging van het bestemmingsplan zijn inwoners geïnformeerd over de start van de bestemmingsplanprocedure én uitgenodigd voor een informatieve inloopbijeenkomst op 15 juni. Ruim tachtig mensen hebben gebruik gemaakt van de mogelijkheid om hun vragen te stellen tijdens de inloopbijeenkomst. Verder waren er ondernemers die vragen stelden over de mogelijkheden en voorwaarden voor de horeca en watersportrecreatie. Tijdens de inloopavond zijn met name zorgen geuit in relatie tot verkeer en parkeren. De aanwezige verkeerskundigen van de gemeente hebben de keuzes toegelicht die zijn gemaakt om de verschillende gebruikers veilig van en naar stadsstrand te leiden. Ook hebben ze vragen beantwoord over de toegankelijkheid voor mindervaliden, en over parkeren op het

stadsstrand. Ook zijn er vragen gesteld en wensen geuit over de bestemming van module 3 (het deel links van de oeverdijk). Een aantal aanwezigen kon zich niet vinden in de keuzes die gemaakt zijn in het bestemmingsplan. Deze mensen kregen uitleg over het indienen van een zienswijze en het vervolgtraject.

Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan Stadsstrand Hoorn heeft samen met de ontwerp watervergunning ten behoeve van de afbouw van het Stadsstrand Hoorn van vrijdag 3 juni tot en met donderdag 14 juli 2022 voor iedereen ter inzage gelegen. Er zijn in totaal 50 zienswijzen binnengekomen; 39 daarvan zijn inhoudelijk gelijk, waarbij de indiener 1 of meerdere standaardopties uit de zienswijze heeft aangevinkt, soms nog met individuele reacties aangevuld. De zienswijzen zijn door de gemeente samengevat en beantwoord in de 'Nota van zienswijzen en wijzigingen Bestemmingsplan Stadsstrand' die in het kader van de vaststelling van dit bestemmingsplan wordt voorgelegd aan de raad. Alle indieners zijn belanghebbend en hebben hun zienswijze inhoudelijk onderbouwd. Daarmee zijn alle zienswijzen ontvankelijk. Geen van de zienswijzen leidt echter tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Om deze reden worden alle zienswijzen ongegrond verklaard en kan het bestemmingsplan worden vastgesteld.

Daarnaast bevat de nota verder een 'staat van wijzigingen'. Hierin is beschreven op welke onderdelen – voor zover noodzakelijk- het bestemmingsplan wordt aangepast en hoe deze aanpassing vorm wordt gegeven. Het betreft hier zogenaamde 'technische wijzigingen'. Dat zijn wijzigingen als gevolg van voortschrijdend inzicht, of het herstel van fouten of verschrijvingen.

6.2 Economische uitvoerbaarheid

Het stadsstrand is in eigendom van De Staat. De gemeente Hoorn krijgt de gronden in erfpacht. Ten behoeve van de ontwikkeling en het beheer van het stadsstrand is op 8 december 2020 een krediet afgegeven door de gemeenteraad van Hoorn. Hiermee is de financiële uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan verzekerd.

Planschade

Er is een planschaderisico analyse uitgevoerd ten behoeve van dit project. Op basis van deze analyse wordt aangenomen dat het planschaderisico onder het 'normale maatschappelijke risico' blijft. Daarbij is de aanname dat het normale maatschappelijke risico 3% bedraagt."

6.3 Handhaving

Het beleid en de doelstellingen van het bestemmingsplan kunnen alleen worden gerealiseerd wanneer het bestemmingsplan ook daadwerkelijk gehandhaafd wordt. Dit houdt in ieder geval in dat het plangebied regelmatig wordt gecontroleerd op illegale bouwwerken en gebruiksvormen en er tijdens bouwwerkzaamheden gecontroleerd wordt dat er gebouwd wordt overeenkomstig de verleende vergunning(en). De gemeente zal hiervoor zorg dragen. Deze werkzaamheden passen binnen het handhavingsbeleid van de gemeente en kunnen binnen de bestaande structuren worden uitgevoerd.

De handhaving is gediend met een goed en duidelijk bestemmingsplan. Dit voorkomt immers misverstanden en interpretatiekwesties. Om deze reden is in dit plan gekozen voor gerichte bestemmingen én een duidelijke formulering van de regels. Bovendien bevat de toelichting een heldere beschrijving van het plan en van de regels. De regelingen in het bestemmingsplan zijn mede met het oog op een goede handhaving gemaakt. De regelingen sluiten aan op andere nieuwe bestemmingsplannen in de gemeente. Gemeente, bouwbedrijven en opdrachtgevers hebben in het kader van de handhaving ieder hun eigen verantwoordelijkheid.

Zo heeft de gemeente, naast de toezichthoudende taak, eveneens de taak om alle betrokken partijen van de juiste bestemmingsplaninformatie te voorzien en om een ieder aan te sporen het bestemmingsplan op een juiste manier uit te voeren. Particulieren en bouwbedrijven dienen de gemaakte afspraken en

omgevingsvergunningen voor het bouwen na te komen en ook de opdrachtgevers dienen zich aan de spelregels te houden.

Wat betreft het toezicht en de controle op de regelingen en vergunningen in relatie tot waterstaatkundige zaken, zoals de schouw op sloten, geldt dat hier de verantwoordelijkheid primair bij het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier ligt.