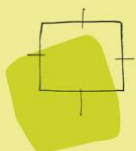


**Ruimtelijke onderbouwing Aanlegsteiger
Buyshaven in Enkhuizen**

DEFINITIEF



BügelHajema

Plek voor ideeën

Ruimtelijke onderbouwing Aanlegsteiger Buyshaven in Enkhuizen

DEFINITIEF

Inhoud

- Notitie + bijlagen

Bijlagen:

- Natuurwaardenonderzoek

19 mei 2017

Projectnummer 814.01.00.01.00



Ideeën voor een plek

Overzichtskaart



Inhoudsopgave

1	Inleiding	7
1.1	Plangebied	7
1.2	Planvoornemen	7
1.3	Voorgeschiedenis	8
1.4	Nut en noodzaak	9
1.5	Juridisch-planologisch kader	9
1.6	Leeswijzer	11
2	Beleidskader	13
2.1.1	Rijksbeleid	13
2.1.2	Provinciaal beleid	14
2.1.3	Gemeentelijk beleid	15
2.2	Toetsing	16
2.2.1	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening	16
2.2.2	Ladder voor duurzame verstedelijking	17
2.2.3	Provinciale Ruimtelijke Verordening	17
3	Omgevingsaspecten	21
3.1	Ecologie	21
3.2	Bodemkwaliteit	22
3.3	Geluidhinder	23
3.4	Bedrijven- en milieuzonering	23
3.5	Externe veiligheid	24
3.6	Luchtkwaliteit	24
3.7	Erfgoed	25
3.7.1	Archeologie	25
3.7.2	Cultuurhistorie	26
3.8	Waterparagraaf	26
3.9	Overig	27
3.9.1	Kabels en leidingen	27
3.9.2	Verkeer en parkeren	27
3.9.3	MER-beoordeling	27
4	Uitvoerbaarheid	29
4.1	Economische uitvoerbaarheid	29
4.1.1	Grondexploitatieplan	29
4.1.2	Planschadeverhaal	29
4.1.3	Onderzoeks- en plankosten	30
4.1.4	Conclusie	30
4.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	30
4.2.1	Procedure om omgevingsvergunning	30
4.2.2	Overleg	31

Bijlagen

Bijlage 1.	Watervergunning
Bijlage 2.	Plancontour
Bijlage 3.	Behandeling van overlegreacties
Bijlage 4.	Behandeling van zienswijzen

Inleiding

1.1

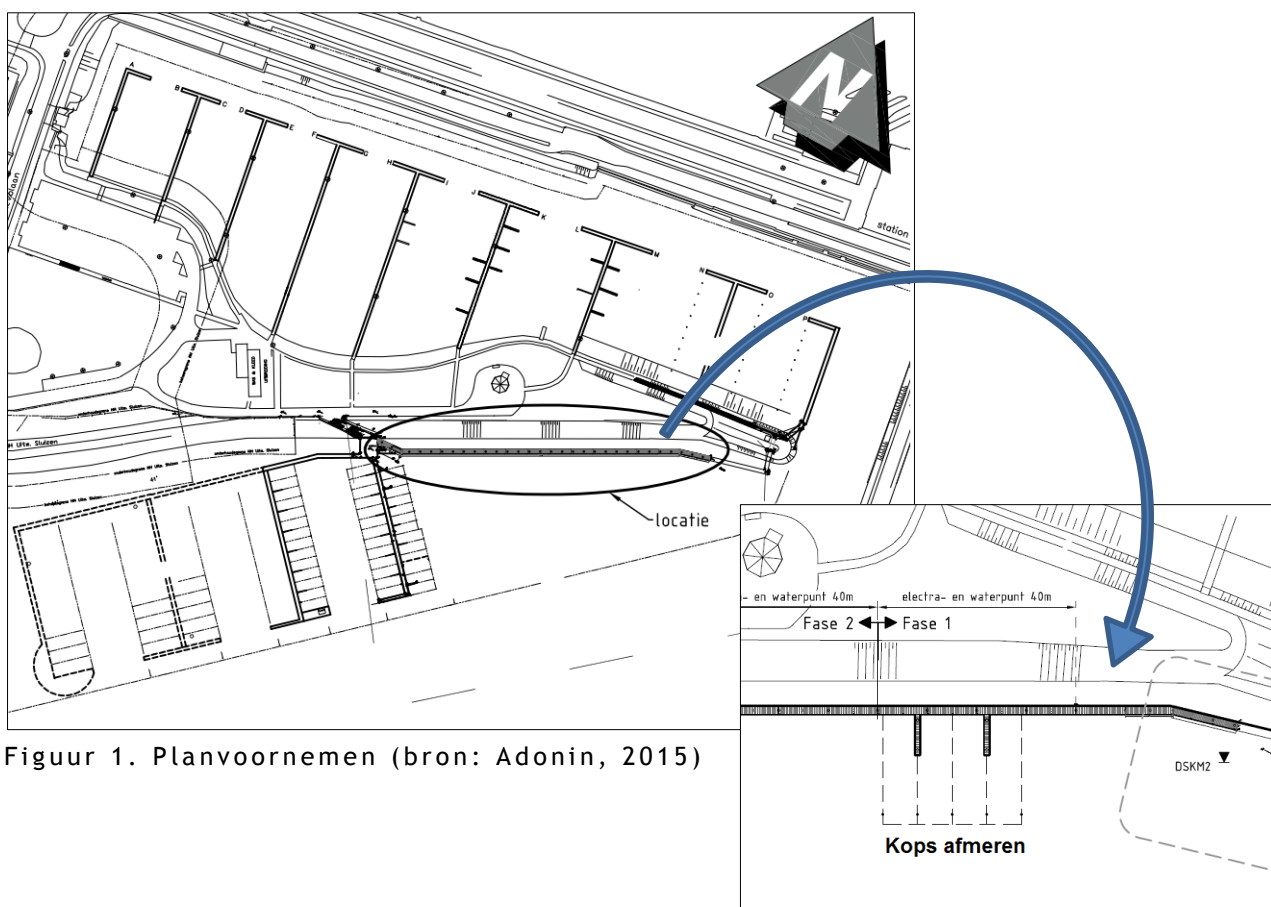
Plangebied

Het plangebied van deze ruimtelijke onderbouwing wordt gevormd door de gronden in de Krabbershaven behorende bij jachthaven de Buyshaven aan de Flevolaan in Enkhuizen. De haven ligt direct buiten de historische binnenstad en betreft een moderne jachthaven.

1.2

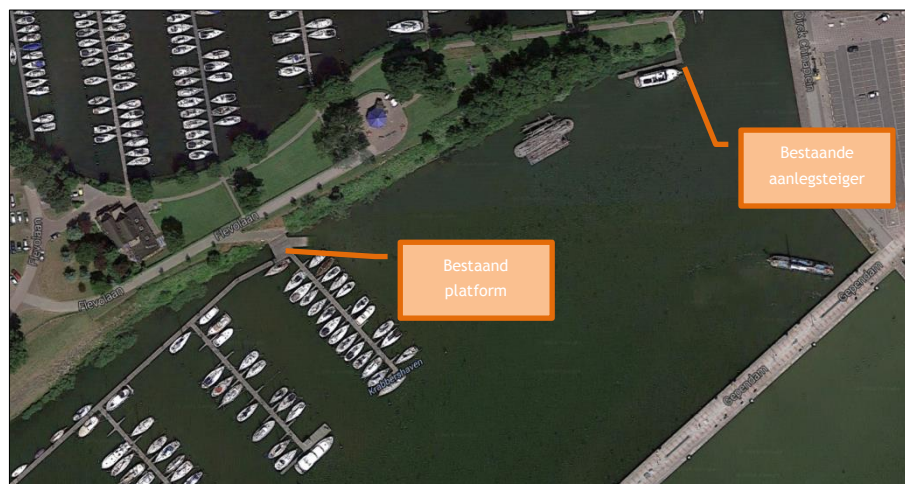
Planvoornemen

Het planvoornemen betreft het realiseren van een nieuwe aanlegsteiger langs de kade. Met deze steiger wordt het aantal ligplaatsen voor grotere schepen uitgebreid. Initiatiefnemer is de Vereniging Buyshaven als eigenaar van de haven. Onderstaande figuur toont de locatie van de gewenste steiger.



Figuur 1. Planvoornemen (bron: Adonin, 2015)

De steiger is vooral bedoeld voor schepen vanaf circa 20 m lengte. De lengte van de nieuwe steiger bedraagt een ruime 150 m. Hiermee ontstaat dan ook aanleggelegenheid voor het gelijktijdig langs kunnen afmeren van 6 tot 7 grotere schepen. De breedte van de aanlegsteiger is minder dan 2 m. De mogelijkheid wordt geboden om de schepen eventueel kops te kunnen laten afmeren (in een vingerstructuur). Dit is getoond op de inzet in figuur 1. De vingersteiger heeft een breedte van net wat meer dan 1 m. Op deze wijze zou in totaliteit (in boxen van ongeveer 7 m breedte en 22 m diepte) aanleggelegenheid voor ongeveer 15 grotere schepen kunnen worden geboden.



Figuur 2. Luchtfoto plangebied (bron: Google Maps)

Aan de westzijde wordt de aanlegsteiger met het bestaande platform verbonden, direct aan de noordzijde van de bestaande trailerhelling. Aan de oostzijde wordt de nieuwe aanlegsteiger verbonden met een bestaand stuk aanlegsteiger. Dit deel is in het plangebied van voorliggende ruimtelijke onderbouwing meegenomen.

Het voornemen is om de steiger in twee fases te realiseren, te weten een oostelijk deel (fase 1) en een westelijk deel (fase 2). Halverwege het oostelijk deel, bij de meest oostelijk ingetekende ligbox, wordt een opstand ten behoeve van een reddingslijn en brandblusser in de gording geïntegreerd. Vanwege de beperkte loopbreedte, wordt deze aan de buitenzijde van de steiger geplaatst. Ook wordt op deze plek, maar dan aan de andere zijde van de steiger, aan de zuidkant een zwemtrap in de gording geïntegreerd. Deze is daarmee beschermd tegen aanvaren.

1.3

Voorgeschiedenis

In het jaar 2000 is de Buyshaven door de Koninklijke Nederlandse Zeil- en Roeivereniging (KNZ&RV) gekocht van de Nederlandse Spoorwegen. Deze overname viel samen met het door de gemeente Enkhuizen beoogde Gependampro-

ject. De Gependam is destijds, gelijktijdig met de aanleg van het naviduct in het Krabbersgat, tot stand gekomen om de zeilchartervloot (bruine vloot) een betere ligplaats te kunnen bieden en zo het toerisme in de gemeente te bevorderen. Door de bouw van de Gependam zou de invaart van de Buyshaven geblokkeerd worden. Ter compensatie heeft de KNZ&RV een stuk water aan de noordzijde van de Gependam kunnen verwerven waardoor een nieuwe invaart kon worden gecreëerd ten behoeve van het gebruik als (jacht)haven.

1.4

Nut en noodzaak

De nut en noodzaak van het planvoornemen dat nu met deze ruimtelijke onderbouwing voorligt, is tweeledig:

- Bedrijfseconomisch: Gelet op de vraag en aanbod voor een ligplaats van grotere schepen (20 m en meer) bestaat er behoefte in de markt. Op dit moment liggen er inmiddels zes concrete aanvragen voor het bieden van een ligplaats voor dit soort grotere schepen bij de Vereniging Buyshaven. In een tijd van afnemend bootbezit en dreigende leegstand in jachthavens is een mogelijkheid voor het kunnen afmeren van grotere schepen onontbeerlijk om een jachthaven exploitabel te houden.
- Toeristisch-recreatief: Binnen de havens van Enkhuizen (gemeentelijke havens, Compagnieshaven en Buyshaven) zijn weinig tot geen ligplaatsen beschikbaar om grotere recreatieve schepen langdurig te kunnen herbergen. Dit betekent dat deze schepen naar andere havens in andere kernen uitwijken en zo verloren gaan voor de totale nautische en toeristisch-recreatieve industrie in de gemeente.

1.5

Juridisch-planologisch kader

Voor het plangebied geldt het bestemmingsplan Binnenstad en Havens van de gemeente Enkhuizen (vastgesteld d.d. 11-06-2013). Een kaartfragment hiervan is in figuur 3 opgenomen. De bij het planvoornemen betrokken gronden hebben de bestemming 'Water - 2'.

Voor wat betreft de waterbestemming is in artikel 24 van het geldende bestemmingsplan geregeld dat steigers uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "steiger" of "jachthaven" zijn toegestaan. Een dergelijke aanduiding ligt wel op de bestaande aanleggelegenheden in de Buyshaven maar niet ter plaatse van waar nu de nieuwe steiger is gedacht.

Verder raakt het onderscheiden plangebied van deze ruimtelijke onderbouwing op enkele plekken miniem aan de dubbelbestemmingen 'Waarde - Archeologie 1' (oostzijde) en 'Waarde - Westfriese Omringdijk' en 'Waterstaat - Waterkering'. Ter plaatse van de aansluiting van de steiger op het platform aan de

westzijde is sprake van een gebiedsaanduiding “geluidzone - industrie” en aan de oostzijde “jachthaven”. Ook hier gaat het om minimale oppervlakten.



Figuur 3. Kaartfragment van verbeelding geldend bestemmingsplan

Omdat het planvoornemen vanwege het goeddeels ontbreken van een aanduiding voor “steiger” dan wel “jachthaven niet bij recht in het geldende bestemmingsplan is toegestaan, dient een ruimtelijke procedure te worden doorlopen om dit mogelijk te kunnen maken.

RUIMTELIJKE PROCEDURE
ART. 2.12, ONDER 1,
LID A, SUB 3 WABO

De gemeente Enkhuizen verleent medewerking aan het plan. Hiertoe wordt voor het voornemen een ruimtelijke procedure op grond van procedure art. 2.12, onder 1, lid a, sub 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) gevolgd. Dit betreft een uitgebreide procedure om omgevingsvergunning waarmee toestemming kan worden verkregen voor het afwijken van een geldend bestemmingsplan. De omgevingsvergunning hangt samen met overige omgevingsvergunningen, zoals voor het bouwen of de aanleg van een werk, geen bouwwerken, zijnde. Een omgevingsvergunning herzielt het bestemmingsplan niet, maar is te beschouwen als een uitzondering die wordt gemaakt ten aanzien van de regels zoals die zijn opgenomen in het geldende bestemmingsplan. Een omgevingsvergunning geeft geen beheerregeling.

GOEDE RUIMTELIJKE
ONDERBOUWING

Een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan bestaat in ieder geval uit een goede ruimtelijke onderbouwing en uit een verbeelding (met plancontour). In de onderbouwing is uiteengezet of er vanwege een planvoornemen sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Voorliggende ruimtelijke onderbouwing voorziet hierin middels een verantwoording van de uitvoerbaarheid van het planvoornemen. De plancontour dient er toe om aan te geven op welk gebied het planvoornemen van de ruimtelijke onderbouwing van toepassing is. Daarnaast is de plancontour noodzakelijk om een plan in een digitale omgeving weer te geven en de locatie vast te leggen (geometrische

plaatsbepaling). Digitale publicatie heeft plaats op de website ruimtelijke-plannen.nl.

1.6

Leeswijzer

Na de inleiding in dit hoofdstuk is in hoofdstuk 2 het van toepassing zijnde overheidsbeleid uiteengezet. Daarbij is het planvoornemen getoetst aan relevante wet- en regelgeving. Een omschrijving van de omgevingsaspecten, die uit oogpunt van planologie en milieu een rol spelen, is opgenomen in hoofdstuk 3. Ten slotte komt in hoofdstuk 4 de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid aan de orde. Hierbij is tevens ingegaan op de procedure om omgevingsvergunning.

Voorliggende ruimtelijke onderbouwing telt verder drie bijlagen betreffende de afgegeven watervergunning door Rijkswaterstaat IJsselmeergebied (bijlage 1), een weergave van de plancontour van deze ruimtelijke onderbouwing (bijlage 2) en een behandeling van de op het planvoornemen ingekomen overlegreacties (bijlage 3) en zienswijzen (bijlage 4). Daarnaast is sprake van één afzonderlijke bijlage. Dit betreft het uitgevoerde natuurwaardenonderzoek voor het planvoornemen (herziene versie d.d. 03-05-2017).

BIJLAGEN

Beleidskader



Het hierna behandelde beleidskader is relevant en van toepassing op het planvoornemen van deze ruimtelijke onderbouwing. Genoemde beleidsdocumenten zijn middels de opgenomen snelkoppelingen te raadplegen.

2.1.1

Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

Op 13-03-2012 is de “[Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte](#)” (SVIR) van kracht geworden. Hierin is de visie van het Rijk op de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven voor Nederland richting 2040 aangegeven. Dit betreft een integraal kader voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. In de SVIR is gekozen voor een meer selectieve inzet dan voorheen. Voor de periode tot 2028 zijn de ambities van het Rijk in drie rijksdoelen uitgewerkt:

1. vergroten van de concurrentiekracht door versterking van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
2. verbeteren van de bereikbaarheid;
3. zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

Met vorengenoemde rijksdoelen zijn 13 nationale belangen aan de orde die in de SVIR gebiedsgericht zijn uitgewerkt in concrete opgaven voor de diverse onderscheiden regio's. Hierbuiten hebben decentrale overheden beleidsvrijheid, omdat zij beter op de hoogte zijn van de actuele situatie in de regio en de vraag van bewoners, bedrijven en organisaties en daardoor beter kunnen afwegen welke (ruimtelijke) ingrepen in een gebied nodig zijn.

Het plangebied ligt in het aangewezen IJsselmeergebied. Hierom en vanwege het planvoornemen zijn twee nationale belangen aan de orde, te weten:

- nr. 9: ‘ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling’, waarbij voor het IJsselmeergebied een gebiedsgericht programma geldt. In dit deelprogramma staat de toekomstige opgave voor waterveiligheid en zoetwatervoorziening centraal.
- nr. 13: ‘zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten’.

Nationaal Waterplan (2015)

Het “[Nationaal Waterplan 2016-2021](#)” bevat de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid voor de komende jaren en de daarbij behorende aspecten van het nationale ruimtelijke beleid. In het nationale waterplan staan de volgende ambities centraal:

1. Nederland blijft de veiligste delta in de wereld;
2. Nederlandse wateren zijn schoon en gezond en er is genoeg zoetwater;
3. Nederland is klimaatbestendig en waterrobuust ingericht;
4. Nederland is en blijft een gidsland voor watermanagement;
5. Nederlanders leven waterbewust.

Voor het IJsselmeer geldt dat het gemiddelde winterpeil in ieder geval tot 2050 niet met de zeespiegel meestijgt. Voor de periode na 2050 wordt het beperkt meestijgen van het winterpeil met de zeespiegel als optie opengehouden; het Kabinet houdt rekening met een stijging van het winterpeil in het IJsselmeer na 2050 van maximaal 30 cm. Vanaf 2020 vindt wat betreft het peilbeheer in de zomer de eerste stap naar een flexibel peilbeheer plaats, na 2050 eventueel vervolgstappen.

2.1.2

Provinciaal beleid

Structuurvisie Noord-Holland 2040 (2010)

Provinciale Staten hebben op 21-06-2010 de "[Structuurvisie Noord-Holland 2040](#)" vastgesteld. In 2015 heeft de meest recente actualisatie plaatsgevonden. In de structuurvisie zijn de uitgangspunten en de sturingsfilosofie uit het "*Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord*", het voorheen geldende streekplan, overgenomen. In de structuurvisie geeft de provincie aan welke doelen zij zich in de periode tot 2040 stelt. Hoofddoel is dat Noord-Holland een mooie, veelzijdige en internationaal concurrerende provincie blijft door in te zetten op klimaatbestendigheid, ruimtelijke kwaliteit en duurzaam ruimtegebruik. De structuurvisie richt zich op de eigenheid van landschappen en dorpen waarvan de verscheidenheid ook in de toekomst gewaarborgd moet zijn.

Leidraad Landschap en Cultuurhistorie (2010)

In de "[Leidraad Landschap en Cultuurhistorie](#)" (eveneens door PS in juni 2010 vastgesteld) is aangegeven welke landschappelijke en cultuurhistorische elementen overwogen moeten worden bij (ruimtelijke) ontwikkelingen en uitgangspunt kunnen zijn voor plannen. De ontwikkelingsgerichte benadering is het uitgangspunt van het beleid: behoud door ontwikkeling. In de leidraad is ingegaan op de kernkwaliteiten die gelden als basis voor de ruimtelijke kwaliteit van het landschap van Noord-Holland. Het provinciale grondgebied is in de leidraad ingedeeld in verschillende landschapstypen. De provincie wenst de Noord-Hollands landschappen optimaal te gebruiken door hun specifieke (kern)kwaliteiten te benutten bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Uit de [Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie](#) van Provincie Noord-Holland blijkt dat het plangebied niet is ondergebracht in een landschapstype.

2.1.3

Gemeentelijk beleid

Stadsvisie Enkhuizen 2030 / Structuurvisie 2020 (2009)

In 2009 is de “[Stadsvisie Enkhuizen 2030](#)” vastgesteld. Hierin is beschreven hoe Enkhuizen er in 2030 uit kan komen te zien. De drie pijlers hiertoe zijn:

1. een uniek historisch hart dat in de eerste plaats een rustige plek is voor bewoners;
2. een sterke toeristische functie die zich ook uitstrekt naar het buitengebied;
3. Seed Valley: grootschalige werkgelegenheid in de buitenste ring van Enkhuizen, zoals op Krabbersplaat en de Schepenwijk.

Toerisme en detailhandel zijn de economische dragers van Enkhuizen in 2030. De gemeente kiest voor concentratie en bundeling van voorzieningen.

De “*Structuurvisie Enkhuizen 2020*” betreft verder een uitwerking van de stadsvisie, het ‘overgebleven’ beleid van het Structuurplan 2004 en andere beleidsplannen. De structuurvisie beperkt zich tot het ruimtelijk beleid en is daarmee de ruimtelijke vertaling van de stadsvisie. In de structuurvisie is aangegeven wat de ruimtelijke gevolgen zijn van het gemeentelijk beleid waarvoor gekozen wordt.

In dit kader is een lijst van projecten opgenomen die inmiddels geheel of gedeeltelijk zijn gerealiseerd, waaronder een uitbreiding van de Buyshaven. De bedoelde uitbreiding is uitgevoerd in de vorm van ligplaatsen aan de zuidzijde tussen de Gependam en de Buyshaven.

Enkhuizen - routekaart voor de toekomst (2013)

Het op 07-01-2014 door de raad vastgestelde beleidsdocument “*Enkhuizen - Routekaart voor de toekomst*” bevat strategische keuzes voor de Havens, Economie, Recreatie en Toerisme (HERT). De gemeente zet in op een flexibele, dynamische en verbindende stad. Dit heeft gevolgen voor de ruimtelijk-economische en programmatische opzet van Enkhuizen en het bepaalt de wijze van samenwerken. Het heeft tot doel om de economische clusters te versterken en van Enkhuizen een aantrekkelijke woon-, werk- en recreatiestad te maken.

Er zijn 10 speerpunten benoemd. Speerpunt 5 is relevant voor deze ruimtelijke onderbouwing, te weten “*Aantrekkelijke havens en kades*”. Enkhuizen is een belangrijke bestemming voor de vaarrecreatie. Derhalve dienen aanlegvoorzieningen op orde te zijn om de historische havenstad te kunnen bezoeken.

Het gemeentelijk beleid is verder gericht op het bieden van ruimte voor de ondernemende samenleving. De overheid heeft hierin een faciliterende en stimulerende rol waarin ruimte wordt geboden aan de energie in de samenleving. De meer toetsende rol blijft bestaan voor het borgen van de publieke

zaak, zodat het schoon en veilig blijft en negatieve effecten op de samenleving worden voorkomen.

2.2

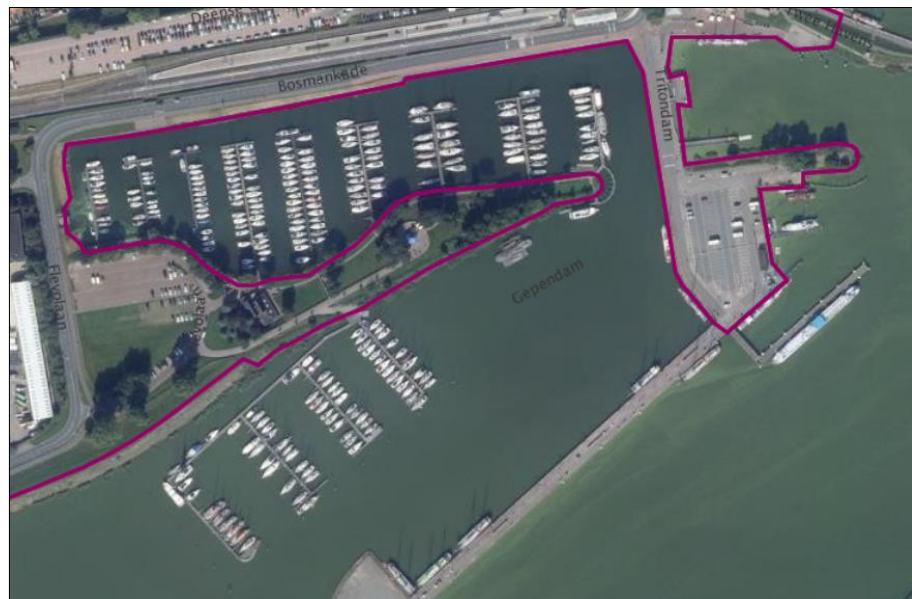
Toetsing

Het voorgenomen plan van deze ruimtelijke onderbouwing is niet strijdig met het beleid als opgenomen in voorgaande. Toetsing van het planvoornemen heeft verder plaatsgevonden aan de geldende regelgeving met betrekking tot het rijksbeleid en de ruimtelijke verordening van de provincie. Hierop is in de hiernavolgende subparagrafen nader ingegaan.

2.2.1

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) biedt de basis voor het stellen van algemene regels, op te nemen in een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB). Die regels richten zich primair op gemeenten, die het eerstverantwoordelijke overheidsniveau zijn voor de inhoud van ruimtelijke plannen. In het *'Besluit algemene regels ruimtelijke ordening'* (Barro, d.d. 01-07-2015), ook wel bekend onder de naam AMvB Ruimte, zijn de nationale belangen benoemd die juridische doorwerking vragen.



Figuur 4. Aangewezen IJsselmeergebied (Barro, 2015)

Voor het planvoornemen en het plangebied is het Barro bestudeerd. Hieruit blijkt dat het IJsselmeergebied in artikel 2.12 van het Barro één van die nationale belangen betreft die in de AMvB Ruimte is opgenomen en relevant is voor het plangebied. De watergronden van de Buyshaven blijken hier in zijn geheel in te liggen.

In het Barro is onder andere vastgelegd dat een bestemmingsplan geen bestemmingen bevat die ten opzichte van inwerkingtreding van het Barro nieuwe bebouwing of landaanwinning in het IJsselmeergebied mogelijk maakt. Voor Enkhuizen geldt voor plannen na 22-12-2009 een vrijstelling tot een oppervlakte van 5 ha voor natuurontwikkeling en andere bestemmingen dan natuurontwikkeling, aansluitend op de bestaande bebouwing. Van deze regeling kan ten behoeve van het planvoornemen gebruik worden gemaakt.

2.2.2

Ladder voor duurzame verstedelijking

Nationaal belang 13 van de SVIR vraagt om een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. Dit moet met behulp van de zogeheten “*Ladder voor duurzame verstedelijking*” worden onderbouwd. Deze verplichte toetsing is vastgelegd in het Barro dat verwijst naar het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking is een procesvereiste bij alle nieuwe ruimtelijke besluiten en plannen ten aanzien van bijvoorbeeld kantoor- en woningbouwlocaties. Gemotiveerd moet worden hoe een zorgvuldige afweging is gemaakt ten aanzien van het ruimtegebruik.

De toetsing aan de ladder werkt volgens drie stappen:

- Stap 1:** Beoordeling door betrokken overheden of de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale en gemeentelijke behoefte voor bedrijventerreinen, kantoren, woningbouwlocaties, detailhandel en andere stedelijke voorzieningen.
- Stap 2:** Indien er een vraag is aangetoond, beoordeling door betrokken overheden of deze binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd door locaties voor herstructurering of transformatie te benutten.
- Stap 3:** Indien herstructurering of transformatie van bestaand stedelijk gebied onvoldoende mogelijkheden biedt, beoordelen betrokken overheden of de ontwikkeling zo kan worden gerealiseerd dat deze passend multimodaal ontsloten is of als zodanig wordt ontwikkeld.

Het planvoornemen is kleinschalig van aard. Gelet op recente jurisprudentie door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS) omtrent kleinschalige ruimtelijke ontwikkelingen, wordt er voor deze ruimtelijke onderbouwing van uit gegaan dat hierom geen sprake is van een stedelijke ontwikkeling en dat het planvoornemen derhalve niet hoeft te worden getoetst aan de Ladder voor duurzame verstedelijking.

2.2.3

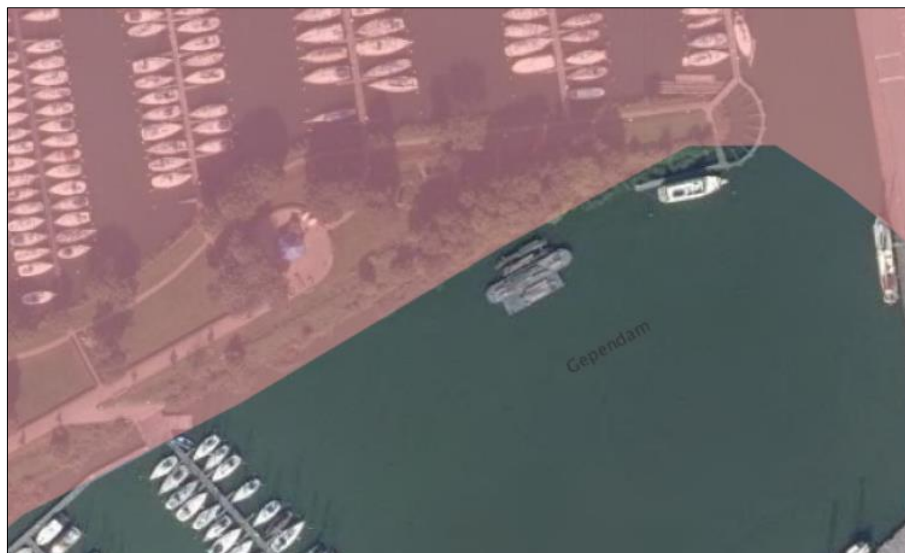
Provinciale Ruimtelijke Verordening

Provinciale Staten hebben op 28-09-2015 een geactualiseerde “[Provinciale Ruimtelijke Verordening](#)” (PRV) vastgesteld die per 15-01-2016 is ingegaan, en beperkt is gewijzigd laatstelijk op 27-06-2016. In de PRV zijn de provinciale

belangen zoals opgenomen in de Structuurvisie Noord-Holland 2040 opnieuw uitgewerkt in algemene regels. Verschillende regels zijn opgenomen over de inhoud van en de toelichting op ruimtelijke plannen. Het gaat hierbij om onderwerpen, in zowel het landelijk als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland, waar een provinciaal belang mee gemoeid is. Het provinciaal belang moet de inzet van de verordening kunnen rechtvaardigen. Afhankelijk van de ligging van een plangebied zijn de regels uit de verordening al dan niet van toepassing.

Bestaand bebouwd gebied betreft de bestaande of de bij een op het moment van inwerkingtreding van de verordening geldend bestemmingsplan toegelaten woon- of bedrijfsbebouwing. Hieronder wordt mede begrepen de bij de woon- of bedrijfsbebouwing behorende bebouwing ten behoeve van openbare voorzieningen, verkeersinfrastructuur alsmede stedelijk water en stedelijk groen van een stad, dorp of kern. De verordening stelt regels dat een ruimtelijk plan niet voorziet in nieuwe verstedelijking of uitbreiding van bestaande verstedelijking in het landelijk gebied.

Als verstedelijking wordt de volgende omschrijving gehanteerd: *“ontwikkeling van functies die verband houden met wonen, bedrijvigheid, voorzieningen, bovengrondse en ondergrondse infrastructuur, stedelijk water en stedelijk groen, voor zover de hiervoor genoemde functies het oprichten van bebouwing mede mogelijk maken”*. Bebouwing is omschreven als *“één of meerder gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde”*.



Figuur 5. Ligging van bestaand stedelijk gebied

Uit figuur 5 kan worden afgeleid dat de te realiseren aanlegsteiger gedeeltelijk in (aan de westzijde) en gedeeltelijk net buiten (aan de oostzijde) van het door de provincie aangewezen bestaand bebouwd gebied ligt. Het oprichten van een nieuwe steiger kan worden gezien als een activiteit betreffende het mogelijk maken van zogeheten stedelijk water. Daarnaast moet de te realise-

ren steiger worden aangemerkt als bebouwing. Derhalve is met het planvoornemen sprake van een toename aan verstedelijking. Voor die gronden in het ingetekende bestaand bebouwd gebied is dit toegelaten; voor wat betreft de gronden die hierbuiten in het landelijk gebied liggen moet een beroep worden gedaan op de afwijkingsregeling van art. 14, lid 2. Op basis hiervan kan het plan mogelijk worden gemaakt indien:

- a. de noodzaak van verstedelijking is aangetoond;
- b. is aangetoond dat de beoogde verstedelijking niet door herstructureren, intensiveren, combineren of transformeren binnen bestaand bebouwd gebied kan worden gerealiseerd, en;
- c. het bepaalde in artikel 15 in acht wordt genomen.

In artikel 15 zijn de van provinciewege geldende ruimtelijke kwaliteitseisen voor landschappelijke inpassing opgenomen. Hierin is geregeld dat een ruimtelijk plan waarmee onder meer in nieuwe verstedelijking wordt voorzien voldoet aan de uitgangspunten als vermeld in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. Er moet rekening worden gehouden met de ontwikkelingsgeschiedenis en ordeningsprincipes van het landschap, de bebouwingskarakteristieken ter plaatse, de inpassing van de nieuwe functies in de ruimere omgeving en de bestaande kwaliteiten van het gebied. Verder is geregeld dat de Adviescommissie Ruimtelijke Ontwikkeling (ARO) enkel nog om advies wordt gevraagd over plannen met een grote impact.

In artikel 29a van de verordening is verder geregeld dat een bestemmingsplan kan voorzien in nieuwe bebouwing en functies in de buitendijkse gebieden langs het IJsselmeer, Markermeer, Gooimeer en Eemmeer, indien de toelichting een beschrijving bevat van de wijze waarop rekening is gehouden met actuele peilfluctuaties en voorzienbare peilveranderingen. Ook daarbij is artikel 15 betreffende ruimtelijke kwaliteitseisen van toepassing.

Voorgaande vereisten in het kader van een goede landschappelijke inpassing gelden hoofdzakelijk in gebieden met een open landschap. Daarbij geldt dat het plangebied van voorliggend plan niet in een bepaald landschapstype is ingedeeld en dat het voornemen van een nieuwe aanlegsteiger passend is bij het omringende karakter als jachthaven. Gelet hierop mag het planvoornemen passend worden geacht in de provinciale verordening. Per 1 maart 2017 zal overigens een algehele herziening van de verordening in werking treden.

O m g e v i n g s a s p e c - t e n



3.1

Ecologie

In het kader van de uitvoerbaarheid van ruimtelijke plannen is het conform artikel 3.1.6 Bro noodzakelijk om aandacht te besteden aan de effecten op natuurwaarden. Effecten dienen te worden beoordeeld in relatie tot bestaande wet- en regelgeving op het gebied van zowel soorten- als wel gebiedsbescherming. De soortenbescherming is vastgelegd in de Flora- en faunawet (Ffw) en de gebiedsbescherming in de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw 1998), de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en de Provinciale Ruimtelijke Verordening (2016). Er dient wat betreft de effecten op natuurwaarden onder meer aangegeven te worden of er als gevolg van een planvoornemen vergunningen of ontheffingen noodzakelijk zijn en, zo ja, of deze verkregen kunnen worden.

NORMSTELLING
EN BELEID

Met betrekking tot bovenstaande is een natuurwaardenonderzoek uitgevoerd¹, bestaande uit een literatuuronderzoek en een veldbezoek waarbij zowel op de soortenbescherming (Ffw) als op de gebiedsbescherming (Nbw 1998 en Natuur Netwerk Nederland, NNN) is ingegaan. De conclusies zijn hieronder kort beschreven.

TOETSING

Wat betreft ecologie is per 1 januari 2017 een wetswijziging aan de orde geweest. De Wet natuurbescherming (Wnb) is vanaf dat moment in werking getreden. Hiermee zijn de Ffw en Nbw 1998 herzien. Het verrichte natuurwaardenonderzoek is tot stand gekomen toen de oude wetgeving nog van toepassing was, maar is eveneens naast de nieuwe wetgeving gelegd. De getrokken conclusies zijn getoetst aan de nieuwe Wnb. Een herziening van de conclusies is daarop niet nodig gebleken.

WETSWIJZIGING

Beschermde gebieden

Het plangebied ligt in beschermd gebied in het kader van het NNN en nabij de Natura 2000-gebieden IJsselmeer en Markermeer & IJmeer. Gezien de terreinomstandigheden en de beperkte omvang van de ingreep zijn geen negatieve effecten op deze gebieden te verwachten. De aanleg van de steiger leidt niet tot een negatief effect op de kwalificerende soorten en habitattypen van de Natura 2000-gebieden IJsselmeer en Markermeer & IJmeer. De ontwikkelingen

NATUURWAARDEN-
ONDERZOEK

¹ "Advies Natuurwaarden Aanlegsteiger Buyshaven in Enkhuizen", BügelHajema Adviseurs bv, Assen, 3 mei 2017 (geactualiseerde versie van onderzoek 7 maart 2016).

hebben ook geen significant negatief effect op de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN. Voor deze activiteit is daarom geen vergunning op grond van de Nbw 1998 nodig. De activiteit is op het punt van natuur niet in strijd met de Provinciale Ruimtelijke Verordening.

Beschermde soorten

Uit het onderzoek komt naar voren dat het plangebied een zeer beperkte natuurwaarde kent. Wanneer bij het uitvoeren van de werkzaamheden rekening wordt gehouden met het broedseizoen van vogels worden geen verbodsbepalingen van de Ffw overtreden. Voor de aanwezige licht beschermde soorten geldt een vrijstelling van de verboden in het geval van ruimtelijke ontwikkelingen. Aan deze vrijstelling zijn geen aanvullende eisen gesteld. Wel blijft de zorgplicht van toepassing.

CONCLUSIE

Het planvoornemen van de ruimtelijke onderbouwing mag uitvoerbaar worden geacht wat betreft het ecologische aspect.

NIEUWE WET NATUURBESCHERMING

Voor alle duidelijkheid kan worden opgemerkt dat ook ten aanzien van de nieuwe Wnb geldt dat de aanwezige natuurwaarden geen belemmering vormen voor de uitvoerbaarheid van het planvoornemen.

3.2

Bodemkwaliteit

NORMSTELLING EN BELEID

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening moet bij ruimtelijke ontwikkelingen worden aangetoond dat de bodem geschikt is voor het beoogde functiegebruik. Een bepaalde mate van bodemverontreiniging hoeft in veel gevallen niet direct een probleem op te leveren. Vaak zal historisch onderzoek inzake de betreffende verdachte locatie kunnen uitwijzen of er voldoende aanleiding is om ook bodemonderzoek te laten uitvoeren. Met een oriënterend en/of nader bodemonderzoek kan worden vastgesteld of inderdaad sprake is van bodemverontreiniging, en zo ja, in welke mate en van welke omvang. Op basis hiervan kan worden bepaald 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 het toekomstige gebruik van de locatie een rol spelen uit welke saneringsvarianten kan worden gekozen.

TOETSING

Op de kaart van het [Bodemloket](#) is zoveel mogelijk informatie uit verschillende bodemonderzoeken verzameld over de kwaliteit van de bodem. Het Bodemloket biedt informatie over bodemonderzoeken en -saneringen die zijn uitgevoerd en over bedrijven of terreinen waar 'verdachte' werkzaamheden hebben plaatsgevonden die mogelijk bodemverontreiniging hebben veroorzaakt. Voor het planvoornemen is het Bodemloket geraadpleegd. Hieruit blijkt dat er in en in de directe omgeving van het plangebied geen bodemonderzoeken en/of -saneringen bekend zijn. Ook hebben er in het verleden geen 'verdachte' werkzaamheden plaatsgevonden. Wat betreft voorliggend plan kan worden gecon-

stateerd dat geen sprake is van een beoogd gebruik van de gronden met een functie die gevoelig is voor een onvoldoende milieuhygiënische kwaliteit van de bodem. Wat dit betreft kan het planvoornemen uitvoerbaar worden geacht.

Wat betreft het bodemaspect bestaan er geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van het planvoornemen.

CONCLUSIE

3.3

Geluidhinder

Wanneer binnen een bij Wet geluidhinder (Wgh) vastgestelde geluidzone nieuwe geluidgevoelige objecten, zoals woningen, worden gerealiseerd, moet middels een akoestisch onderzoek worden vastgesteld of aan geldende voorkeursgrenswaarden voor geluidhinder kan worden voldaan. Geluidhinder kan onder meer ontstaan vanwege wegverkeerslawaai, spoorweglawaai of industrielawaai.

NORMSTELLING
EN BELEID

Een havenvoorziening is geen geluidsgevoelig object als bedoeld in de Wgh. In dit kader geldt geen verplichting voor een akoestisch onderzoek voor het planvoornemen. Het planvoornemen wordt verder niet van dien aard geacht dat verkeersstromen zodanig veranderen dat de geluidsbelasting op woningen in de omgeving in belangrijke mate zou kunnen wijzigen. Ook in dit licht van een goede ruimtelijke ordening bezien, is geen akoestisch onderzoek voor het planvoornemen nodig.

TOETSING

Voorliggend planvoornemen wordt niet door geluidhinder belemmerd.

CONCLUSIE

3.4

Bedrijven- en milieuzonering

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de ruimtelijk-functionele afstemming tussen bedrijfsactiviteiten, voorzieningen en hindergevoelige functies (waaronder woningen) noodzakelijk. Bij deze afstemming kan gebruik worden gemaakt van de richtafstanden uit de basiszoneringslijst in de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' van de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) uit 2009. Een richtafstand wordt beschouwd als de minimale afstand waarbij onaanvaardbare milieuhinder als gevolg van bedrijfsactiviteiten (betreffende geluid, geur, stof en gevaar) redelijkerwijs kan worden uitgesloten.

NORMSTELLING
EN BELEID

Voor een 'jachthaven met diverse voorzieningen' geldt milieucategorie 3.1 met hiertoe een minimaal aan te houden afstand van 50 m op basis van het hinderaspect geluid. Deze ruimtelijke onderbouwing ten behoeve van een nieuwe aanlegsteiger heeft betrekking op een plangebied behorende bij een reeds bestaande jachthavenvoorziening. Daarnaast zijn in de directe omgeving geen hindergevoelige functies aanwezig; op minimaal 225 m afstand is woon-

TOETSING

bebouwing gesitueerd. Dit is ruim buiten de hindercirkel die van de jachthaven uit oogpunt van ruimtelijke ordening mag worden verwacht.

CONCLUSIE Ten aanzien van het aspect bedrijven- en (milieu)hinder bestaan er geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van het planvoornemen.

3.5

Externe veiligheid

NORMSTELLING EN BELEID Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's voor de omgeving bij het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen, zoals vuurwerk, LPG en munitie. Het aandachtsveld van externe veiligheid richt zich op zowel inrichtingen (bedrijven) waar gevaarlijke stoffen aanwezig zijn als het transport van gevaarlijke stoffen (over weg, water en spoor en door buisleidingen). Het beleid is er op gericht te voorkomen dat te dicht bij gevoelige bestemmingen activiteiten met gevaarlijke stoffen plaatsvinden.

TOETSING In het kader van het Interprovinciaal Overleg (IPO) is een zogenoemde [risico-kaart](#) ontwikkeld met daarop verschillende risico-ontvangers en -bronnen. Hieruit blijkt dat er in het plangebied geen aandachtspunten op het vlak van de externe veiligheid zijn. Het plangebied ligt verder ook niet in enigerlei effectgebied. Bovendien betreft het voornemen om een aanlegsteiger te realiseren geen gevoelige functie.

CONCLUSIE Externe veiligheid vormt gelet op voorgaande geen belemmering voor het planvoornemen.

3.6

Luchtkwaliteit

NORMSTELLING EN BELEID In hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (Wm) zijn de grenswaarden op het gebied van de luchtkwaliteit vastgelegd. Daarbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀) van belang. Grenswaarden ten aanzien van de jaargemiddelde concentratie betreffen 40 µg/m³ voor zowel NO₂ als PM₁₀. Projecten met een invloed van 'niet in betekenende mate' (nibm) op de luchtkwaliteit zijn vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden.

TOETSING Projecten die 'nibm' bijdragen zijn projecten met een toename van minder dan 3% van de (toekomstige) grenswaarde voor NO₂ of PM₁₀. Dit komt overeen met een toename van 1,2 µg/m³. De grenswaarde hiervan ligt in 2016 op een toename van 1.236 auto's dan wel 80 vrachtwagens per weekdagemaal. Het is in geen geval aannemelijk dat als gevolg van het planvoornemen een dusdanige toename van het verkeer plaatsvindt.

Het planvoornemen wordt niet door de wettelijk gestelde eisen wat betreft het aspect luchtkwaliteit belemmerd.

CONCLUSIE

3.7

Erfgoed

De Monumentenwet 1988 is per 1 juli 2016 vervallen. Een deel van de wet is op deze datum overgegaan naar de Erfgoedwet. Het deel dat betrekking heeft op de besluitvorming in de fysieke leefomgeving gaat over naar de Omgevingswet, wanneer deze naar verwachting in 2019 in werking treedt. Vooruitlopend op de datum van ingang van de Omgevingswet zijn deze artikelen te vinden in het Overgangsrecht in de Erfgoedwet, waar ze ongewijzigd van toepassing blijven zolang de Omgevingswet nog niet van kracht is.

NORMSTELLING
EN BELEID

De Erfgoedwet bundelt en wijzigt een aantal wetten op het terrein van cultureel erfgoed. De kern van deze wet is dat wanneer de bodem wordt verstoord, de archeologische resten intact moeten blijven (in situ). Wanneer dit niet mogelijk is, worden archeologische resten opgegraven en elders bewaard (ex situ). Daarnaast dient ieder ruimtelijk plan een analyse van de overige cultuurhistorische waarden van het plangebied te bevatten. Voor zover in een plangebied sprake is van erfgoed, dient op grond van voorgaande dan ook aangegeven te worden op welke wijze met deze cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten archeologie rekening wordt gehouden.

3.7.1

Archeologie

De gemeente heeft met de “*Archeologische Beleidsnota Gemeente Enkhuizen 2013*” de archeologische koers voor de komende jaren uitgezet. Met dit eigen archeologisch beleidsplan kiest de gemeente ervoor de eigen keuzes voor alle betrokkenen helder te maken. Ze brengt duidelijk naar voren hoe en waarom Enkhuizen zorg draagt voor haar kwetsbare bodemarchief en welke consequenties dat heeft. In het archeologiebeleid is van belang dat archeologie wordt meegenomen in nieuwe bestemmingsplannen en ten behoeve van het verlenen van omgevingsvergunning wordt getoetst op archeologische waarde.

ARCHEOLOGISCHE
BELEIDSNOTA GEMEENTE
ENKHUIZEN 2013

Voor het overgrote deel van het plangebied is op grond van het geldende bestemmingsplan geen archeologische dubbelbestemming van toepassing. Voor de oostzijde geldt voor een oppervlakte van enkele vierkante meters de bestemming ‘Waarde - Archeologie 1’. Met deze archeologische dubbelbestemming is een regeling van kracht die er op toeziet dat zonder archeologisch onderzoek geen ingrepen in de bodem worden verricht. Met het planvoornemen dat met deze ruimtelijke onderbouwing voorligt, vinden ter plaatse geen ruimtelijke ingrepen plaats omdat al sprake is van een bestaande steiger waarop wordt aangesloten. Het plan wordt derhalve niet belemmerd door archeolo-

TOETSING

gie. Verder geldt dat met het planvoornemen alleen een beperkte verstoring van de waterbodem zal plaatshebben door het plaatsen van de steigerpalen.

CONCLUSIE Het planvoornemen mag uit oogpunt van archeologie uitvoerbaar worden geacht.

NOTA BENE In alle gevallen is de archeologische meldingsplicht conform de Erfgoedwet in het plangebied van kracht. Mochten in voorkomende gevallen voorafgaand aan in het plangebied nog te verrichten archeologisch onderzoek of naderhand nog archeologische materialen en/of sporen worden aangetroffen, dan dient dit bij Archeologie West-Friesland gemeld te worden.

3.7.2

Cultuurhistorie

TOETSING Als handreiking voor het onderzoek naar cultuurhistorie is de provinciale Leidraad landschap en cultuurhistorie met bijbehorende digitale informatiekaart² beschikbaar. Voor het planvoornemen is deze informatie geraadpleegd. Hieruit blijkt dat in het plangebied en directe omgeving geen cultuurhistorische aspecten aanwezig zijn die mogelijkerwijs zouden moeten worden beschermd.

CONCLUSIE Met het plan worden geen onderkende cultuurhistorische waarden verstoord. Het planvoornemen is dan ook uitvoerbaar wat betreft cultuurhistorie.

3.8

Waterparagraaf

NORMSTELLING EN BELEID In de ruimtelijke ordeningspraktijk is de wettelijk verplichte 'watertoets' van belang. De watertoets wordt gezien als procesinstrument dat moet waarborgen dat de gevolgen van ruimtelijke ontwikkelingen voor de waterhuishouding meer expliciet worden afgewogen. Een belangrijk onderdeel van de watertoets is het vroegtijdig afstemmen van ontwikkelingen met de betrokken waterbeheerder.

TOETSING Rijkswaterstaat IJsselmeergebied is waterbeheerder in het plangebied. Het planvoornemen van deze ruimtelijke onderbouwing is aan Rijkswaterstaat IJsselmeergebied voorgelegd. Gebleken is dat voor het project voor het plaatsen en behouden van een steiger vergunning nodig is. Daarop is de benodigde vergunning d.d. 03-02-2016 verleend. De vergunning is in bijlage 1 bij voorliggende ruimtelijke onderbouwing opgenomen.

CONCLUSIE Het planvoornemen wordt niet belemmerd door het wateraspect.

² Benaderbaar via <http://maps.noord-holland.nl/extern/gisviewers/ilc/>

3.9

Overig

3.9.1

Kabels en leidingen

In en in de directe omgeving van het plangebied zijn geen kabels en leidingen (anders dan de gebruikelijke huis-, tuin- en keukenaansluitingen voor nutsvoorzieningen) aanwezig die planologische bescherming genieten en waar rekening mee gehouden moet worden.

3.9.2

Verkeer en parkeren

Op het terrein van de Buyshaven is ruim voldoende parkeergelegenheid aanwezig voor de mogelijke verkeersaantrekkende door de nieuwe aanlegsteiger. In veel gevallen zal van enige verkeersaantrekkende overigens geen sprake zijn omdat bezoekers per boot komen en ook weer met de boot vertrekken.

3.9.3

MER-beoordeling

Op 1 april 2011 is het Besluit milieueffectrapportage gewijzigd. Het aantal situaties waarvoor een milieueffectrapportage (m.e.r.) verplicht moet worden uitgevoerd is verminderd. Er zijn nu meer situaties waar eerst beoordeeld kan worden of een m.e.r. moet worden uitgevoerd. Het komt er op neer dat voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op een activiteit die voorkomt op de D-lijst van het Besluit m.e.r. die beneden de drempelwaarden vallen een toets moet worden uitgevoerd of er belangrijke nadelige milieugevolgen zijn. Voor deze toets, als nieuw element in de m.e.r.-regelgeving, wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd. De m.e.r.-beoordeling houdt in dat nagegaan moet worden of er activiteiten plaatsvinden die negatieve effecten op het milieu kunnen hebben. De grondslag hiervoor is enerzijds het Besluit m.e.r. (Besluit milieueffectrapportage) en anderzijds de hiervoor beschreven onderzoeken.

NORMSTELLING
EN BELEID

Deze ruimtelijke onderbouwing maakt een ruimtelijke ontwikkeling in het plangebied mogelijk. Het planvoornemen betreft de aanleg van een nieuwe aanlegsteiger in de Buyshaven in Enkhuizen. Een activiteit betreffende de aanleg van een jachthaven is genoemd in kolom 1 van de D-lijst van het Besluit m.e.r. Het plan van deze ruimtelijke onderbouwing leidt evenwel niet tot een overschrijding van de drempelwaarden als genoemd in kolom 2 van de D-lijst (betreffende 1: een jaarlijkse toestroom van meer dan 250.000 bezoekers, 2: een oppervlakte groter dan 25 ha, 3: realisatie van 100 ligplaatsen of meer, 4: een oppervlakte van 10 ha of meer in gevoelig gebied). Enkel de vormvrije m.e.r.-beoordeling is van toepassing. Gesteld mag worden dat de milieueffecten van de voorgenomen ontwikkeling in het plangebied reeds op voldoende

TOETSING

wijze in de voorgaande paragrafen zijn beschreven. Hieruit blijkt dat in alle redelijkheid kan worden aangenomen dat er geen onaanvaardbare gevolgen voor het milieu zijn in de toekomstige situatie.

CONCLUSIE Het planvoornemen geeft geen aanleiding voor een vervolgonderzoek in het kader van het Besluit m.e.r.

Uitvoerbaarheid



4.1

Economische uitvoerbaarheid

4.1.1

Grondexploitatieplan

In het kader van de Grondexploitatiewet dient een exploitatieplan te worden opgesteld indien er sprake is van een bouwplan als bedoeld in artikel 6.2.1 Bro. Hierin is aangegeven dat de volgende ingrepen als een bouwplan worden aangemerkt:

- a. de bouw van één of meer woningen;
- b. de bouw van één of meer andere hoofdgebouwen;
- c. de uitbreiding van een gebouw met ten minste 1.000 m² brutovloeroppervlakte of met één of meer woningen;
- d. de verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits ten minste 10 woningen worden gerealiseerd;
- e. de verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1.500 m² brutovloeroppervlakte bedraagt;
- f. de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1.000 m² brutovloeroppervlakte.

Gezien voorgaande kan worden vastgesteld dat het planvoornemen van deze ruimtelijke onderbouwing voor een aanlegsteiger geen bouwplan in het kader van artikel 6.2.1 Bro inhoudt. Er hoeft dan ook geen exploitatieplan in het kader van de Grondexploitatiewet te worden opgesteld.

4.1.2

Planschadeverhaal

Door het verlenen van de omgevingsvergunning is er de kans dat door eigenaren van gronden in de directe omgeving van het plangebied bij de gemeente op grond van artikel 6.1 Wro een verzoek tot tegemoetkoming in de planschade wordt ingediend. Diegenen die schade lijden omdat hun onroerend goed in waarde vermindert, kunnen de schade verhalen (voor zover deze redelijkerwijs niet voor de aanvrager behoort te blijven) wanneer dit boven de 2% van de waarde van het onroerend goed uitkomt. De mogelijke kosten die samenhan-

gen met deze tegemoetkoming in de planschade zullen door de initiatiefnemer worden gedragen.

4.1.3

Onderzoeks- en plankosten

De kosten voor de bouw, alsook de kosten voor de noodzakelijke onderzoeken, vanwege voorliggende ruimtelijke onderbouwing worden door initiatiefnemer gedragen. De kosten voor de gemeente betreffen de gebruikelijke kosten voor de planbegeleiding. Deze worden gedekt uit de legesheffing.

4.1.4

Conclusie

Voorgaande betekent dat de uitvoerbaarheid van het planvoornemen van deze ruimtelijke onderbouwing niet door onvoldoende economische uitvoerbaarheid wordt belemmerd.

4.2

Maatschappelijke uitvoerbaarheid

4.2.1

Procedure om omgevingsvergunning

In art. 3.10 Wabo is bepaald dat voor de in deze ruimtelijke onderbouwing bedoelde omgevingsvergunning de uitgebreide voorbereidingsprocedure als beschreven in dit artikel van toepassing is.

Na aankondiging in de Staatscourant en in één of meer plaatselijke dag-, nieuws- of huis-aan-huisbladen, wordt de ontwerp-omgevingsvergunning gedurende zes weken ter inzage gelegd. Gedurende deze periode kan een ieder zienswijzen op het ontwerp naar voren brengen. Deze procedure is vastgelegd in de Algemene wet bestuursrecht, afdeling 3.4. Tevens draagt het bevoegd gezag zorg voor het verkrijgen van de verklaring van geen bedenking van Provinciale Staten door toezending van alle benodigde stukken (art. 3.11 Wabo).

De beslistermijn op de ontwerp-omgevingsvergunning van zes maanden begint te lopen daags na ontvangst van de aanvraag (art. 3.12, lid 7 Wabo). Deze beslistermijn mag eenmaal verlengd worden, met ten hoogste zes weken (art. 3.12, lid 8 Wabo). Na vaststelling van de omgevingsvergunning maakt het bevoegd gezag het vaststellingsbesluit bekend. De mededeling van het definitieve besluit wordt tevens langs elektronische weg gedaan en beschikbaar gesteld (art. 6.14 Bor jo. Regeling standaarden ruimtelijke ordening 2012).

Op de ontwerp-omgevingsvergunning moet tevens het overleg als bedoeld in art. 3.1.1 Bro worden gevoerd (art. 6.18 Bor). Indien door Gedeputeerde Staten of de Inspectie Leefomgeving en Transport een zienswijze is ingediend en

deze zienswijze niet volledig is overgenomen, wordt het vaststellingsbesluit na zes weken na de vaststelling van de omgevingsvergunning bekendgemaakt. Uiterlijk zes weken na bekendmaking van het vaststellingsbesluit kan er beroep worden ingesteld bij de sector bestuursrecht van de rechtbank en eventueel hoger beroep bij de ABRvS.

4.2.2

Overleg

Op het planvoornemen is het wettelijk verplichte vooroverleg als bedoeld in art. 3.1.1. Bro gevoerd. Ook heeft toetsing van het planvoornemen door de Regionale Uitvoeringsdienst Noord-Holland Noord (RUD NHN) plaatsgevonden. Van het vooroverleg en de toetsing is in bijlage 3 van deze ruimtelijke onderbouwing verslag gedaan.

4.2.3

Tervisielegging ontwerp

Met het ter visie leggen van de ontwerp-omgevingsvergunning heeft de gemeente een ieder in de gelegenheid gesteld om kennis te kunnen nemen van, alsmede te reageren op, de inhoud van het planvoornemen. Wederom heeft toetsing van het planvoornemen door de RUD NHN plaatsgevonden. Van de ingekomen reacties in het kader van de zienswijzentermijn en de toetsing door de RUD NHN is in bijlage 4 ingegaan.

B i j l a g e n

Bijlagen bij deze ruimtelijke onderbouwing

- Bijlage 1: Watervergunning
- Bijlage 2: Plancontour
- Bijlage 3: Behandeling van overlegreacties
- Bijlage 4: Behandeling van zienswijzen

Separate bijlage

- Natuurwaardenonderzoek
“*Advies Natuurwaarden Aanlegsteiger Buyshaven in Enkhuizen*”, Bügel-Hajema Adviseurs bv, Assen, 3 mei 2017 (geactualiseerde versie van onderzoek van 7 maart 2016).

B i j l a g e 1 .

W a t e r v e r g u n n i n g

B i j l a g e 2 .
P l a n c o n t o u r

B i j l a g e 3 .
B e h a n d e l i n g v a n
o v e r l e g r e a c t i e s

B i j l a g e 4 .
B e h a n d e l i n g v a n
z i e n s w i j z e n

Colofon

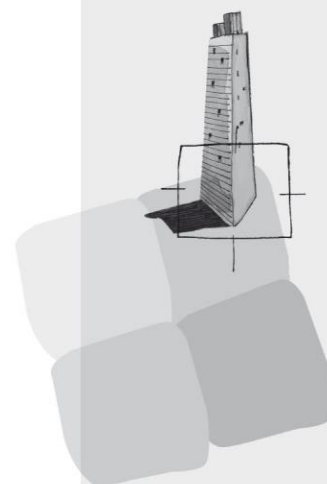
Opdrachtgever
KNZ&RV / Vereniging
Buyshaven

Contactpersoon
dhr. M.A. Dorgelo
dhr. D. Koopman
dhr. C. Verberne
dhr. Q. van Aspert

Rapport
BügelHajema Adviseurs

Projectleiding
dhr. J.A. van der Ploeg
MSc

Projectnummer
814.01.00.01.00



BügelHajema Adviseurs bv
Adviseurs voor leefomgeving en
omgevingsrecht BNSP
Balthasar Bekkerwei 76
8914 BE Leeuwarden
T 058 215 25 15
F 0592 314 035
E info@bugelhajema.nl
W www.bugelhajema.nl

Vestigingen te Assen,
Leeuwarden en Amersfoort