

Bestemmingsplan 'Scheepsdok Den Oever'

NL.IMRO.1911.BPDenOeverhz001-va01

TOELICHTING





Bestemmingsplan 'Scheepsdok Den Oever'

TOELICHTING

opdrachtgever	Gemeente Hollands Kroon
rapportnummer	OA 15666-1-RA-004
datum	15 december 2017
referentie	RJ/TKr/JMa/OA 15666-1-RA-004
verantwoordelijke	ing. R.P.M. Jansen
opsteller	MSc T.B.W. Kraaijenbrink +31 79 34 70 321 t.kraaijenbrink@peutz.nl

peutz bv, postbus 696, 2700 ar zoetermeer, +31 79 347 03 47, zoetermeer@peutz.nl, www.peutz.nl
kvk 12028033, opdrachten volgens DNR 2011, lid NLingenieurs, btw NL.004933837B01, ISO-9001:2008

mook – zoetermeer – groningen – düsseldorf – dortmund – berlijn – leuven – parijs – lyon

Inhoudsopgave

1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Ligging plangebied	5
1.3 Leeswijzer	6
2 Plangebied	7
2.1 Ligging plangebied	7
2.2 Huidige situatie plangebied	7
2.3 Voorgeschiedenis	8
2.4 Toekomstige situatie	9
3 Bestaande planologische situatie	12
3.1 Het bestaande bestemmingsplan en de beheersverordening	12
3.2 Doklocatie binnen bestemmingsplan Den Oever	12
4 Het plan	15
5 Beleidskader	17
5.1 Inleiding	17
5.2 Rijksbeleid	17
5.2.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)	17
5.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening – AMvB Ruimte	18
5.3 Provinciaal beleid	18
5.3.1 Provinciale Structuurvisie 2040	18
5.3.2 Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie	19
5.4 Beleid, specifiek gerelateerd aan de ontwikkeling van de Visserijhaven	20
5.4.1 Bestemmingsplan Den Oever (2006)	20
5.4.2 Masterplan Historische Haven Den Oever (2011)	20
5.4.3 Projectenboek Waddenpoort Den Oever (2013)	20
5.4.4 Richtlijnen Ruimtelijke Inrichting (2013)	21
5.4.5 Projectnota/MER Hoogwaterkering Den Oever (2015)	22
5.4.6 Ambitiedocument Waddenpoort Den Oever (2016)	22
6 Juridische planopzet	24
6.1 Planstukken	24
6.2 Toelichting op de regels	24

6.3	Handhaving	25
7	Uitvoerbaarheid – Milieu	26
7.1	Milieueffectrapportage	26
7.2	Milieuaspecten	26
7.2.1	Industriegeluid	27
7.2.2	Luchtkwaliteit	28
7.2.3	Bedrijfsafvalwater	28
7.2.4	(Water)bodem	28
7.2.5	Externe veiligheid	29
7.3	Milieuzonering	30
8	Uitvoerbaarheid – Ruimtelijk	31
8.1	Ecologie	31
8.2	Archeologie en cultuurhistorie	33
8.3	Verkeer en parkeren	34
8.4	Kabels en leidingen	34
8.5	Veiligheidsaspecten	34
9	Uitvoerbaarheid – Economisch	35
10	Uitvoerbaarheid – Maatschappelijk	36
10.1	Ontwerp	36
10.2	Verdere procedure	36
Bijlage 1:	Aanvraag Wabo-vergunning, deelaspect “milieu”	
Bijlage 2:	Akoestisch onderzoek	
Bijlage 3:	Onderzoek luchtkwaliteit	
Bijlage 4:	Watertoets	
Bijlage 5:	Passende beoordeling Hoogwaterkering Den Oever	

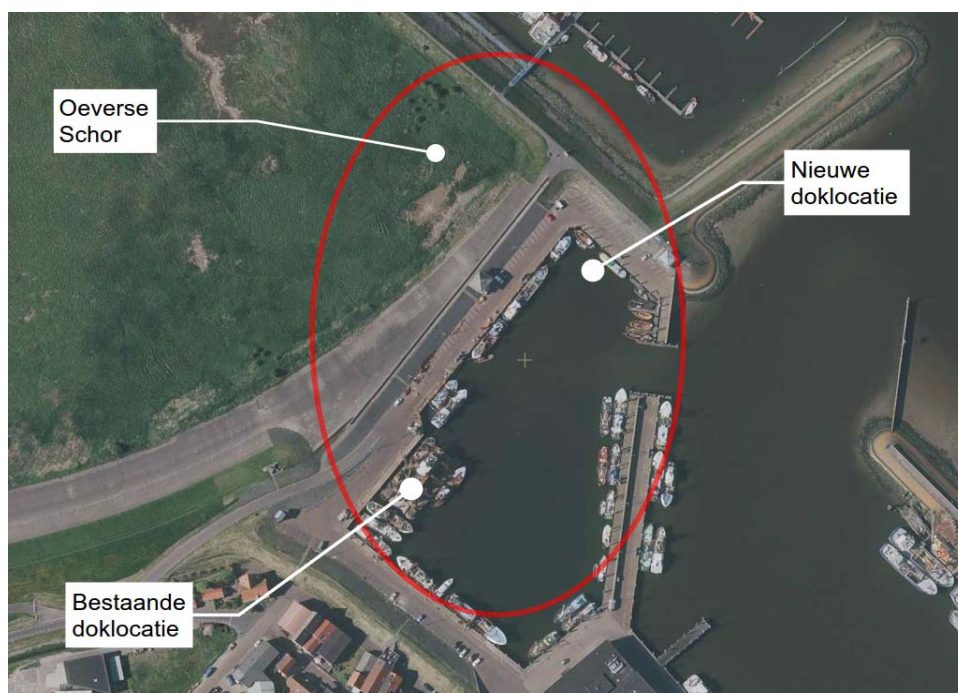
1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het postzegelbestemmingsplan “Scheepsdok Den Oever” dient het project: “de verplaatsing en nieuwbouw van het scheepsdok van Dokbedrijf Luyt binnen de Vissershaven van Den Oever” mogelijk te maken. Dit project is onderdeel van het programma Waddenpoort Den Oever, dat als hoofddoelstelling heeft: het op een duurzame manier ontwikkelen van de economie en recreatie in – en rondom Den Oever. De verplaatsing van het scheepsdok vormt hier een onderdeel van. Op de nieuwe locatie is voor nieuwbouw van het scheepsdok gekozen. De verplaatsing en nieuwbouw van het scheepsdok wordt mede mogelijk gemaakt dankzij de bijdrage van het Europees Visserijfonds. Het betreft het project ‘Duurzame Ontwikkeling visserijhaven Den Oever’ – onderdeel van Duurzame ontwikkeling van visserijgebieden 2013.

1.2 Ligging plangebied

Voor het gebruik van een scheepsdok met bijbehorend kadeterrein dient een definitieve locatie in de Vissershaven te worden ingericht (zie figuur 1.1). Tevens omvat het plangebied de bij deze bestemming behorende geluidzone krachtens de Wet geluidhinder. Om die reden maakt, naast een gebied in de haven, tevens ook een klein deel van de Oeverse schor (Waddenzee, linksboven in figuur 1.1) onderdeel uit van het plangebied.



f1.1 Ligging plangebied

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft het plangebied met haar ontwikkelingen. Hoofdstuk 3 beschouwt de oude planologische situatie met de belemmeringen voor de verplaatsing van het scheepsdok. Hoofdstuk 4 beschrijft hoe de hoofdlijnen van het nieuwe plan de belemmeringen zullen wegnemen. De hoofdlijnen van het relevante beleid zijn beschreven in hoofdstuk 5. In hoofdstuk 6 krijgt een aantal juridische aspecten de aandacht. De daarna volgende hoofdstukken gaan in op de uitvoerbaarheid van het plan op basis van de milieuaspecten (hoofdstuk 7), ruimtelijke aspecten (hoofdstuk 8), economische aspecten (hoofdstuk 9) en maatschappelijke aspecten (inspraak, hoofdstuk 10).

2 Plangebied

2.1 Ligging plangebied

Het plangebied is onderdeel van het havencomplex van Den Oever. Ten noordwesten bevindt zich de Oeverse schor (kweldergebied) dat tot de Waddenzee behoort. Ten zuiden bevindt zich het dorp Den Oever. Het dorp ligt in de uiterste noordoostpunt van Noord-Holland, direct bij de verbinding van de afsluitdijk met Friesland. Het dorp ligt binnen de gemeente Hollands Kroon (sinds 1 januari 2012, hiervoor gemeente Wieringen).



f2.1 Ligging plangebied

2.2 Huidige situatie plangebied

Vissershaven

Den Oever dankt haar bestaansrecht van oudsher aan de meer dan 100 jaar oude havens. Deze vormen dan ook nog steeds het belangrijkste handelsmerk. Daarnaast heeft zich ook een belangrijke toeristische industrie in de havens gevestigd, voornamelijk gericht op de Waddenzee. De Vissershaven wordt medio 2016 (nog) geheel bedrijfsmatig gebruikt, met alle bijbehorende condities, waaronder milieuaspecten, van dien.



f2.2 *Vissershaven*

Natura 2000-gebieden

Noordwestelijk van de Vissershaven, gescheiden door een dam, ligt de Waddenzee, ten zuiden op 800 meter ligt het IJsselmeer. De Waddenzee en het IJsselmeer zijn aangewezen als Natura 2000-gebieden. Voor bestemmingsplannen die kunnen leiden tot een significante toename van de stikstofdepositie op reeds overbelaste Natura 2000 gebieden zal een plantoets in de vorm van een passende beoordeling moeten worden uitgevoerd, zoals geldt op grond van artikel 2.8 van de Wet natuurbescherming. In een ecologische voortoets kan nagegaan worden of sprake is van een dergelijk significant negatief effect welke een passende beoordeling noodzakelijk maakt.

2.3 **Voorgeschiedenis**

In de Ambitie Agenda Afsluitdijk (2011) hebben de regionale overheidspartijen een aantal ambities centraal gesteld bij de voorgenomen grootschalige versterking van de Afsluitdijk. Deze ambities richten zich op de verduurzaming van de Afsluitdijk, waarbij de dijk een voorbeeld wordt van innovatieve, duurzame maatregelen op het gebied van onder andere ecologie, energie, deltatechnologie en (eco)toerisme. Het geheel aan duurzame ontwikkelingen zal bijdragen aan de sociaaleconomische versterking van de gehele regio. In 2011 heeft het Rijk, in het kader van de waterveiligheid, voor de versterking van de Afsluitdijk financiële middelen gereserveerd, zodat de Afsluitdijk voor de toekomst de veiligheid van Noord Nederland kan blijven garanderen.

Vanuit deze opgave hebben de regionale overheidspartijen de Ambitie Agenda Afsluitdijk opgesteld en zijn financiële middelen gereserveerd om, buiten de waterveiligheid om, verschillende innovatieve en duurzame ambities uit te werken. Hier is in 2013 een thematisch georganiseerd uitvoeringsprogramma voor opgesteld onder de nieuwe programmatitel 'De Nieuwe Afsluitdijk' (ofwel DNA). Naast de vier thematisch gerangschikte programma's is ook het Masterplan Historische Havens Den Oever opgenomen als een zelfstandig programma, aangeduid als Waddenpoort Den Oever. Het Masterplan is een integrale benadering voor de revitalisatie van de dorpskern Den Oever in de gemeente Hollands Kroon.

Den Oever is namelijk een absoluut unieke locatie. Als enig Nederlands dorp is het gelegen aan zowel de Waddenzeekust als het IJsselmeer en zijn de havens en de dorpskern direct gelegen aan de Afsluitdijk. Den Oever is hierdoor zowel de noordelijke toegang tot Noord-Holland als een poort naar de Waddenzee. Belangrijke focus bij de plannen voor de Visserhaven ligt op het gedeeld (toerisme en visserij) gebruik van de Visserhaven. Thans kent de Visserhaven slechts bedrijfsmatig gebruik; echter dit deel van de haven is het meest beschermt en intiem van sfeer en daarom ook geschikt als (passanten) jachthaven. Verder zijn er de nodige andere initiatieven die gericht zijn op de intensivering van het watergebonden toerisme. Niet in de laatste plaats vanwege alle pleziervaart die het naastliggende sluizencomplex in de Afsluitdijk passeert.

2.4 Toekomstige situatie

Dijk, kades en dam

Het programma Waddenpoort Den Oever richt zich (aldus) op de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit in samenhang met het project Dijkversterking Den Oever. Op de kade worden nieuwe voorzieningen geplaatst zoals stroomkasten en een op- en afstapplaats voor rondvaartboten en cruises. In het kader van de dijkversterking ontstaat verbreding van de bestaande Havendijk. Hiermee gaat een deel van het thans in gebruik zijnde haventerrein (onder andere parkeerplaatsen en werkruimte voor de vissers) verloren. Het voorgaande wordt in de Visserhaven – voor zover relevant voor de nieuwe doklocatie – onder meer gecompenseerd door¹ (zie figuur 2.2):

- Het verwijderen van de dam bij de ingang van de Visserhaven om de manoeuvreerruimte van schepen (onder andere in- en uitvaren nieuwe scheepsdok) te vergroten;
- Het vernieuwen, uitbreiden met 5 meter en met 0,4 meter ophogen van de kade en het haventerrein ter hoogte van het havenkantoor, haaks op Dam 11 om de bruikbaarheid van dit terrein te vergroten.
- Het ophogen van de nieuwe kade en het haventerrein parallel aan Dam 11 met 0,4 meter, met als doel waterhinder te verkleinen en daarmee de bruikbaarheid van dit terrein te vergroten.

1 Bron: Projectnota/MER Hoogwaterkering Den Oever d.d. 1 december 2015



f2.3 Compensatiemaatregelen in de Vissershaven

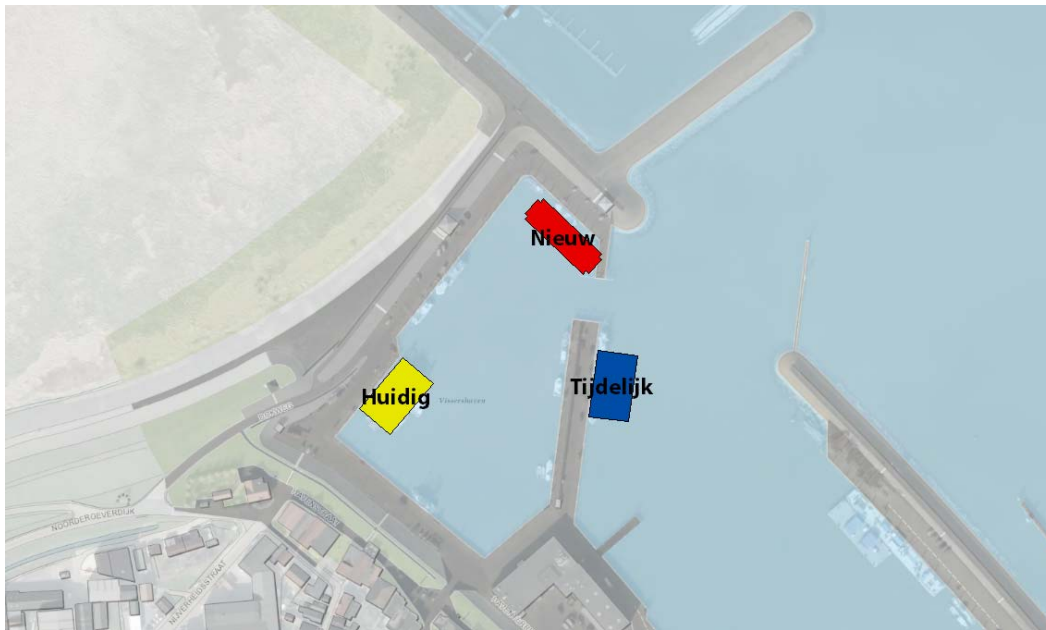
Verplaatsing en nieuwbouw scheepsdok

Voor de vaste gebruikers (Dokbedrijf Luyt en de 'Stichting Vrienden van de Wieringer Aak²) betekenen de plannen een verplaatsing binnen de Vissershaven, aldus met het doel de recreatieve en toeristische aantrekkelijkheid tussen de haven en het dorp te vergroten.

In de periode van uitvoering van de dijkversterking en het uitbaggeren van de Vissershaven zal het bestaande scheepsdok tijdelijk in de Noorderhaven (zie figuur 2.4) zijn gesitueerd.

In de oude – en in de tijdelijke – situatie is sprake van een drijvend – eenvoudig te verplaatsen – scheepsdok. In de nieuwe situatie krijgt het scheepsdok een fundatie van stalen palen in de havenbodem met daarop werkplatforms met lierensets om het tussenhangende hefbare platform (lift met verticale geleiding) te bedienen (zie voorpagina).

2 drijvende steigers als veilige ligplaats voor de Wieringer aken

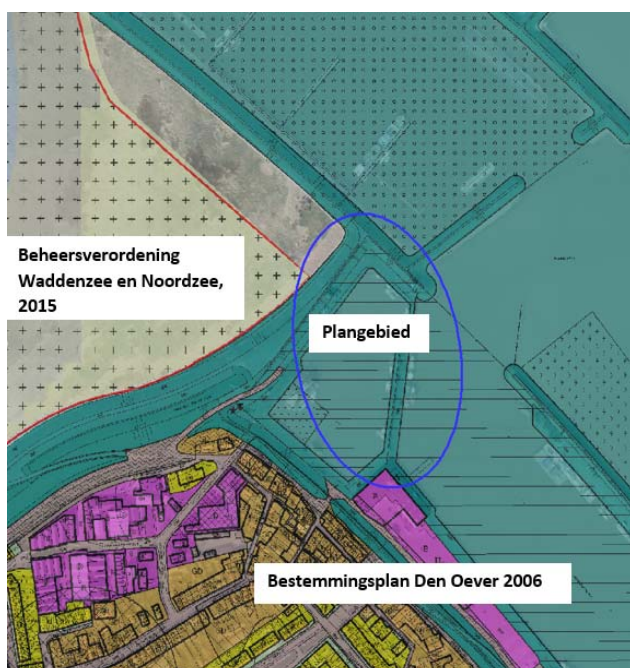


f2.4 Huidige, tijdelijke en nieuwe locatie van het scheepsdok

3 Bestaande planologische situatie

3.1 Het bestaande bestemmingsplan en de beheersverordening

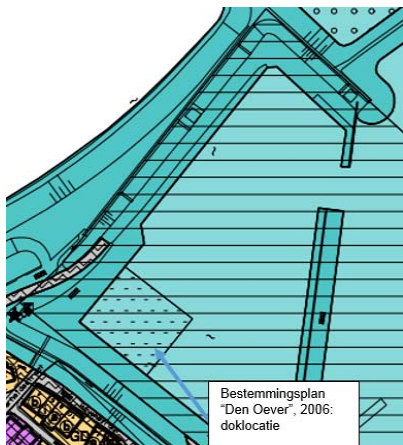
Het postzegelbestemmingsplan betreft met name het gebied behorend tot het bestemmingsplan “Den Oever” (vastgesteld op 16 december 2006). Uit figuur 3.1 is af te leiden dat een klein deel tevens de Waddenzee betreft, waarvoor de Beheersverordening Waddenzee en Noordzee, d.d. 13 juli 2015 van belang is (zie figuur 3.1).



f3.1 Bestaande planologische situatie

3.2 Doklocatie binnen bestemmingsplan Den Oever

De huidige doklocatie is positief bestemd in het bestemmingsplan “Den Oever”. In figuur 3.2 is het relevante deel van de verbeelding gegeven. De doklocatie bevindt in het gebied bestemd als “water”. De aanliggende gronden hebben de bestemming “waterstaatkundige werken”.



f3.2 Deel van verbeelding betreffende de Vissershaven

Het bestemmingsplan geeft ten aanzien van het scheepsdok het volgende in de regels aan:

Artikel 15. Water

1. Bestemmingsomschrijving

De op de plankaart voor "water" aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- c. een haven ten behoeve van aanleggelegenheden voor visserijscheepvaart en beperkte mate voor overige schepen, uitsluitend voor zover de gronden op de plankaart zijn aangeduid met "visserijhaven toegestaan"; met de daarbij behorende:*
- e. één reparatiedok, uitsluitend voor zover de gronden op de plankaart zijn aangeduid met "reparatiedok toegestaan";*
- f. gebouwen ten dienste aan de scheepsreparatie, zoals een werk- en/of opslagplaats en/of kantoor;*

Artikel 15, lid 8. Wijzigingsbevoegdheid

a. Burgemeester en Wethouders kunnen, overeenkomstig artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en mits geen onevenredige aantasting plaats vindt van:

- de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden;*
- het bebouwingsbeeld;*
- de sociale veiligheid;*
- de verkeersveiligheid;*
- de milieusituatie,*

het plan wijzigen in die zin dat:

- 1. de aanduiding "reparatiedok toegestaan" op de plankaart wordt aangebracht binnen de gronden op de plankaart aangeduid met "haven toegestaan", met dien verstande dat:*
 - a. binnen de bestemming niet meer dan 1 reparatie dok is toegestaan;*
 - b. de aanduiding "reparatiedok toegestaan" op de bestaande locatie van de plankaart wordt verwijderd;*
 - c. er geen onevenredige aantasting plaatsvindt van de indeling van de haven;*

Artikel 6. Bedrijfsdoeleinden

1. Bestemmingsomschrijving

In de bestemming zijn niet begrepen:

- *geluidzoneringsplichtige inrichtingen;*

Het volgende kan geconcludeerd worden:

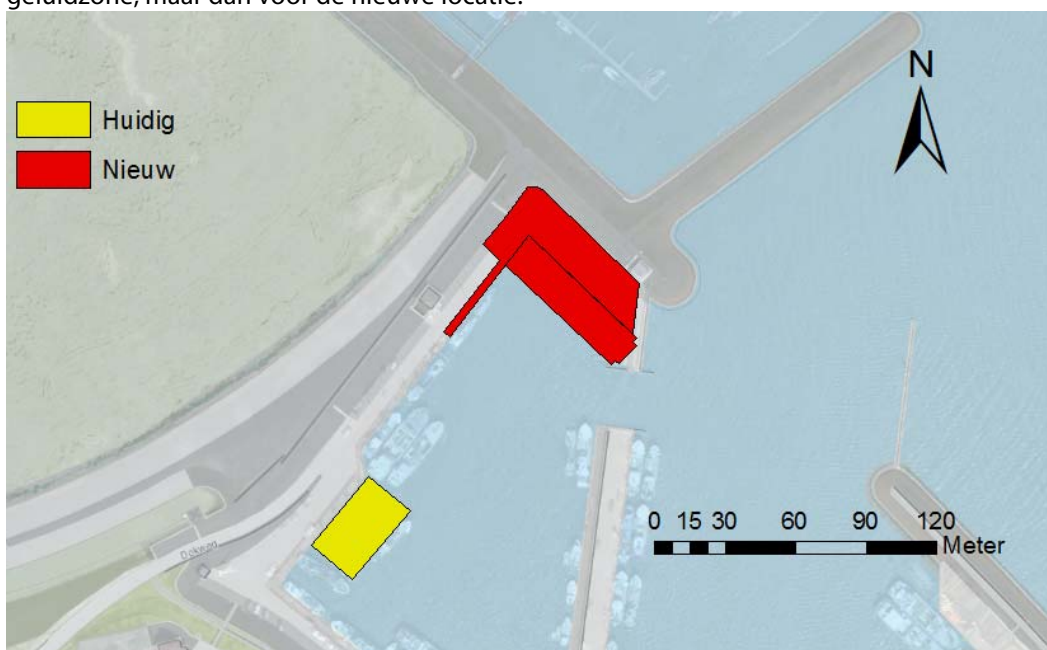
- Bestemmingsplan Den Oever, 2006 geeft een positieve bestemming voor het drijvende (reparatie)-dok op de locatie als aangegeven in figuur 3.1;
- B en W kunnen, gebruikmakend van hun wijzigingsbevoegdheid, een andere locatie in de haven aanwijzen voor het drijvende scheepsdok.
- Het bestemmingsplan geeft geen ruimte voor de vestiging van een geluidzoneringsplichtige inrichting.

4 Het plan

Het onderhoud en de reparatie van (vissers)schepen zijn activiteiten van Dokbedrijf Luyt die vergunningplichtig zijn (Wabo, deelaspect "milieu"); de activiteiten ressorteren onder Bijlage I van het Besluit omgevingsrecht (Bor), categorie 13.4, onderdeel c: het vervaardigen, onderhouden, repareren of het behandelen van de oppervlakte van schepen anders dan pleziervaartuigen en 13.3 onder b: het bouwen, onderhouden, repareren of het behandelen van de oppervlakte van metalen schepen met een langs de waterlijn te meten lengte van 25 m of meer.

In onderdeel D, Bijlage 1 Besluit omgevingsrecht zijn de "grote lawaaimakers" volgens de Wet geluidhinder aangewezen. Dokbedrijf Luyt valt daarbij onder categorie J, die terugverwijst naar categorie 13.3, onder b, voor zover metaalbewerkende activiteiten plaatsvinden in de open lucht of het proefdraaien van motoren in de avond- of nachtperiode.

Door in een bestemmingsplan een bestemming op te nemen voor gronden, waarop de vestiging van een "grote lawaaimaker" mogelijk wordt gemaakt, zijn deze gronden als industrieterrein krachtens de Wet geluidhinder (Wgh) aan te duiden. Hierdoor ontstaat de plicht om eveneens een geluidzone rond het industrieterrein in het bestemmingsplan op te nemen. In het verleden is niet voor Dokbedrijf Luyt op een expliciete wijze een dergelijke geluidzone vastgesteld, hetgeen impliceerde dat na juni 1993 een zogenaamde geluidzone van rechtswege was ontstaan. In het bestemmingsplan Den Oever, vastgesteld d.d. 14 december 2006 is deze geluidzone niet overgenomen, waarmee geen sprake meer was van een geluidzone. Het onderhavige postzegelbestemmingsplan voorziet in herstel van de geluidzone, maar dan voor de nieuwe locatie.



f4.1 Doklocaties en aanliggende kade als industrieterrein ex Wgh

Het bedrijfsmatig handelen van het dokbedrijf op de kade (inzet kraan, heftrucks, tijdelijke opslag e.d.) impliceert tevens dat de kade waar dit plaatsvindt onderdeel is van het industrieterrein.

Het postzegelbestemmingsplan "Scheepsdok Den Oever" voorziet in het volgende:

- het bestemmen van een industrieterrein (aangeduid in figuur 4.1 als "nieuw") voor het "onderhouden, repareren of het behandelen van de oppervlakte van metalen schepen met een langs de waterlijn te meten lengte van 25 m of meer, waar metaalbewerkende activiteiten plaatsvinden in de open lucht"
- dit industrieterrein is uitsluitend bedoeld voor een scheepsdok met daarbij de in gebruik zijnde kade inclusief kleinschalige bebouwing op de kade ten behoeve van een bezinktank.
- van deze industrieterreinen zal uitsluitend één als zodanig in gebruik zijn; gelijktijdig gebruik wordt planologisch uitgesloten.
- de geluidzone wordt gevormd door de 50 dB(A) geluidcontour van het industrieterrein die maatgevend is voor het maximale representatieve gebruik.

5 **Beleidskader**

5.1 **Inleiding**

Het al dan niet voldoen aan verschillende randvoorwaarden en uitgangspunten is bepalend voor de vraag of een nieuwe ontwikkeling ook daadwerkelijk uitvoerbaar is. Hierbij moet worden gedacht aan onder meer het ruimtelijke beleid van de hogere overheden en de gemeente zelf. In dit hoofdstuk zijn de resultaten aangegeven van de toetsing van het initiatief (het verplaatsen van het scheepsdok) aan dit beleid.

5.2 **Rijksbeleid**

5.2.1 **Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)**

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) (vastgesteld 13 maart 2012) staan de plannen voor ruimte en mobiliteit. Zo beschrijft het kabinet in de Structuurvisie in welke infrastructuurprojecten zij de komende jaren wil investeren. De Rijksoverheid richt zich daarbij op nationale belangen, zoals verbetering van de bereikbaarheid.

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid wordt meer aan provincies en gemeenten overgelaten. Hieronder valt bijvoorbeeld het landschapsbeleid. De Rijksoverheid richt zich meer op een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet en waterveiligheid.

Tot 2028 heeft het kabinet in de SVIR drie Rijksdoelen geformuleerd:

- De concurrentiekracht vergroten door de ruimtelijk-economische structuur van Nederland te versterken. Dit betekent bijvoorbeeld een aantrekkelijk (internationaal) vestigingsklimaat.
- De bereikbaarheid verbeteren.
- Zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

De provincies en gemeenten hebben hun bevoegdheden op het gebied van landschappen, verstedelijking en het behoud van groene ruimte. Provincies en gemeenten zijn volgens het kabinet beter op de hoogte van de situatie in de regio en de vraag van bewoners, bedrijven en organisaties. Daardoor kunnen zij beter afwegen wat er in een gebied moet gebeuren. In de SVIR geeft het kabinet aan hoe zij de komende jaren de bereikbaarheid in Nederland wil verbeteren. De focus bij de plannen voor de Vissershaven, namelijk het gedeeld (toerisme, historische haven en visserij) gebruik van de haven, sluit aan bij de Rijksdoelen (leefbaarheid in een omgeving met cultuurhistorische waarden). Het verplaatsen van het scheepsdok is hier onderdeel van.

5.2.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening – AMvB Ruimte

De inwerkingtreding van de Wro op 1 juli 2008 heeft gevolgen gehad voor de doorwerking van het nationale ruimtelijke beleid. Elke overheidslaag moet zijn of haar belangen vooraf benoemen en zorg dragen voor de realisatie en/of borging daarvan. De nationale belangen die om juridische doorwerking vragen, worden geborgd door een algemene maatregel van bestuur (AMvB), te weten: de “AMvB Ruimte”, die afgekort ook wel het “Barro”³ wordt genoemd.

Ten aanzien van bundeling van verstedelijking zegt het besluit AMvB Ruimte het volgende: het bundelen van verstedelijking maakt het eenvoudiger om steden te ontsluiten en infrastructuur en voorzieningen optimaal te benutten. Concentratie van nieuwe bebouwing beperkt ook de noodzaak om de open ruimte te gebruiken voor bebouwing, waardoor de variatie tussen stad en land behouden blijft. Omdat de omstandigheden, opgaven en mogelijkheden per gebied kunnen verschillen is voor bundeling altijd maatwerk vereist. De provincie is daarom verantwoordelijk voor het zoveel mogelijk bundelen van nieuwbouw. De provincie moet op grond van het besluit in een verordening regels maken die ervoor zorgen dat nieuwe bebouwing binnen het bestaande bebouwde gebied komt, óf aansluitend daarop, óf in nieuwe clusters daarbuiten.

Gelet op de beperkte aard en omvang van het initiatief (verplaatsen scheepsdok) is het plan niet in strijd met de bepalingen uit de AMvB Ruimte.

5.3 Provinciaal beleid

5.3.1 Provinciale Structuurvisie 2040

De structuurvisie geeft de ruimtelijke ambities van de provincie Noord-Holland weer. De provincie is veelzijdig met een aantal belangrijke economische motoren van Nederland, bruisende steden, natuurparken, het strand en open grasland vol weidevogels. Dit bijzondere karakter wil de provincie bewaken. Tegelijkertijd zijn er ontwikkelingen als globalisering, klimaatverandering en trends zoals vergrijzing en krimp die een grote ruimtelijke impact hebben. In de structuurvisie beschrijft de provincie hoe en op welke manier zij met deze ontwikkelingen en keuzes omgaat en schetst zij hoe de provincie er in 2040 moet komen uit te zien. De provincie heeft drie hoofdbelangen die samen de ruimtelijke hoofddoelstelling van de provincie Noord-Holland vormen.

Deze drie hoofdbelangen zijn ruimtelijke kwaliteit, duurzaam ruimtegebruik en klimaatbestendigheid. Onder deze hoofdbelangen vallen een twaalfstal onderliggende provinciale ruimtelijke belangen. Deze belangen zijn uitgewerkt en hieraan zijn instrumenten gekoppeld die door de provincie worden ingezet om deze tot uitvoering te brengen. De volgende belangen zijn onderscheiden:

Ruimtelijke kwaliteit:

- behoud en ontwikkeling van het Noord-Hollandse cultuurlandschap;
- behoud en ontwikkeling van natuurgebieden;
- behoud en ontwikkeling van groen om de stad.

Duurzaam ruimtegebruik:

- milieukwaliteiten;
- behoud en ontwikkeling van verkeers- en vervoersnetwerken;
- voldoende en op de behoefte aansluitende huisvesting;
- voldoende en gedifferentieerde ruimte voor economische activiteiten;
- voldoende en gedifferentieerde ruimte voor recreatieve en toeristische voorzieningen.

Klimaatbestendigheid:

- voldoende bescherming tegen overstroming en wateroverlast;
- voldoende en schoon drink, grond- en oppervlaktewater;
- voldoende ruimte voor het opwekken van duurzame energie.

De focus bij de plannen voor de Vissershaven, namelijk het gedeeld (toerisme, historische haven en visserij) gebruik van de haven, sluit goed aan bij het beoogde duurzaam ruimtegebruik met gedifferentieerde ruimte voor recreatieve en toeristische voorzieningen als kenmerk. Het verplaatsen van het scheepsdok vormt onderdeel van de plannen. Deze ontwikkeling past aldus in het provinciale beleid uit de Structuurvisie.

5.3.2 Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie

De Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie (PRV) schrijft voor waaraan bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen moeten voldoen. Hierdoor heeft de provincie invloed op de ruimtelijke ordening in Noord-Holland. De provincie kan gemeenten via de verordening verplichten hun bestemmingsplannen aan te passen. Gemeenten kunnen op hun beurt afwijking van de verordening vragen.

De meest recente verordening is van 15 januari 2016. De regels van de PRV vloeien voort uit de Structuurvisie Noord-Holland 2040. Hoofddoelstellingen zijn onder meer het behoud en versterken van een samenhangend geheel van waardevolle gebieden, sturing op het woonbeleid, regulering van stedelijke ontwikkelingen, een vitaal platteland, beschikken over goede infrastructuur en het mogelijk maken van windenergie op landschappelijke aanvaardbare wijze.

Gelet op het feit dat het initiatief (verplaatsen scheepsdok) geen nieuwe stedelijke ontwikkeling betreft, is het plan niet in strijd met Provinciale Ruimtelijke Verordening structuurvisie.

5.4 **Beleid, specifiek gerelateerd aan de ontwikkeling van de Vissershaven**

5.4.1 **Bestemmingsplan Den Oever (2006)**

Het bestemmingsplan Den Oever stuurt ten aanzien van de Vissershaven reeds aan op een optimale samenhang tussen bedrijvigheid (visserij) en recreatie. De Toelichting stelt hierover:

Het gemeentebestuur maakt zich sterk voor het behoud van de visserij-activiteiten, verbreding van daarvan afgeleide activiteiten en versterking van de recreatieve functie van de haven. De havens in Den Oever bieden plaats aan de schepen voor de beroeps- en sportvisserij en aan recreatievaartuigen. Omdat de gemechaniseerde kokkelvisserij vanaf eind 2004 is verboden, kwam er ruimte vrij in de haven. De gemeente zet zich in voor herinrichting van de vrijkomende ruimte voor de recreatievaart en dan met name voor de aanleg van een schuilhaven voor de recreatievaart. De waterrecreatiesector neemt in betekenis toe en zorgt naar verwachting voor een toenemende werkgelegenheid.

5.4.2 **Masterplan Historische Haven Den Oever (2011)**

Het masterplan is een samenwerking tussen de toenmalige gemeente Wieringen (nu: Hollands Kroon) en het toenmalig Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord. Investeringsmaatschappij Converse DC en Knevel Architecten stelden het plan op. Het geeft de strategie voor een duurzame economische en recreatieve ontwikkeling van Den Oever, de toegangspoort tot Noord-Holland. Hierover wordt gesteld: *De Vissershaven dient het nieuwe aanlegpunt en startpunt te zijn voor Waddentoerisme. Robbentochten, vistochten en Waddentochten zullen vanaf hier vertrekken. De boten bestemd voor het Waddentoerisme liggen momenteel in de Noorderhaven. Het verplaatsen van deze boten biedt aan de ene kant de mogelijkheid voor nieuwe ontwikkelingen in de Noorderhaven en aan de andere kant een mogelijkheid om de Vissershaven een eigen bestemming en identiteit te geven. De Vissershaven biedt naast het Waddentoerisme eventueel ruimte voor de zogenaamde "bruine vloot". Dit zijn traditionele zeil- en motorboten waarmee in het verleden vracht werd vervoerd en die tegenwoordig worden ingezet voor de chartervaart.*

Het Masterplan is op 15 december 2011 door de raad van Wieringen vastgesteld. Sindsdien is het plan Waddenpoort Den Oever op 27 april 2013 door de raad van Hollands Kroon vastgesteld. Onderdeel van dit koersdocument vormt het projectenboek (zie paragraaf 5.4.3).

5.4.3 **Projectenboek Waddenpoort Den Oever (2013)**

In dit projectenboek wordt invulling gegeven aan Waddenpoort Den Oever en de relatie met de Afsluitdijk. De gemeente Hollands Kroon is de initiërende en stuwende partij achter het Masterplan dat onderdeel is van het projectenboek Waddenpoort. Het plan beschrijft een integrale aanpak.

Uit het projectenboek:

De Noorderhaven kent verschillende bedrijfsmatige gebruikers. Zowel beroepsvissers als de sportvisserij, excursietochten naar de Waddenzee en havengebonden bedrijven. *Het huidige dok van de firma Luyt, alsmede andere reparatiewerkzaamheden aan de kade, beperken de recreatieve mogelijkheden van de oude Vissershaven.* De activiteiten van de firma Luyt zijn echter van groot belang voor de economie van het dorp en het onderhoud van de vissersvloot. Het is gewenst om de Vissershaven vrij te maken voor recreatieve doeleinden, om de sfeer en identiteit van een historische haven te kunnen benutten. Met de verplaatsing van de firma Luyt en de aanpassingen aan de Wadden- en Vissershaven ontstaat er een duidelijker zonering tussen het recreatieve toeristische deel aan de dorpszijde en de bedrijfsmatige zijde aan de kant van de Waddenzee. De bedrijfsmatige karaktereigenschap van de haven van Den Oever hoeft aldus niet te worden ontkend maar kan op deze wijze wel duidelijker vormgegeven worden. De nieuwe locatie van Luyt biedt gelegenheid om ook luxe jachtschepen te ontvangen en nieuwe doelgroepen te benaderen. Verder zijn goede aanpassingen aan de kade door het Hoogheemraadschap voor de bestendiging van de beroepsvisserij van cruciaal belang. De toeristisch/recreatieve herbestemming van de Vissershaven en de bestendiging van de bedrijfsvoering van firma Luyt zijn grote economische impulsen voor Den Oever.

5.4.4 Richtlijnen Ruimtelijke Inrichting (2013)

De Richtlijnen Ruimtelijke Inrichting (RRI), opgesteld door Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, in samenwerking met Converse development corporation en Knevel Architecten, beschrijven ten aanzien van de verschijningsvorm van de dijkversterking in Den Oever:

- het ambitieniveau bij de nagestreefde kwaliteit van ontwerp en uitwerking;
- de stedenbouwkundige uitgangspunten voor het ontwerp;
- de esthetische uitgangspunten voor het ontwerp.

De RRI hebben tot doel:

- kwaliteitsnormen zoveel mogelijk te concretiseren en/of te illustreren;
- afbakenen welke keuzevrijheden er in het ontwerp zijn bij de verdere uitwerking.

De RRI fungeren:

- als bijlage bij het ontwerp-projectplan en bij de omgevingsvergunning;
- als een van de basisdocumenten voor de contractvorming.

De RRI onderschrijven (sluiten aan bij) het Masterplan Historische Haven Den Oever. Gesteld wordt:

De karakterverandering en fysieke aanpassingen zullen waarschijnlijk in de Vissershaven het grootst zijn. Aan de kade aan de dorpszijde wordt plaatsgemaakt voor historische schepen waarvoor het scheepsdok van de firma Luyt mogelijk naar de andere kant van de Vissershaven verhuist.

5.4.5 Projectnota/MER Hoogwaterkering Den Oever (2015)

In de Projectnota/MER Hoogwaterkering Den Oever d.d. 1 december 2015 (ter visie maart-april 2016) is onder meer het volgende aangegeven:

Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK) staat voor de opgave de Havendijk langs de Noorderhaven en Vissershaven van Den Oever over een lengte van circa 900 meter te versterken. De Dijkversterking Den Oever is een project dat het resultaat is van de periodieke veiligheidstoetsing die in 2006 uitgevoerd is waaruit naar voren is gekomen dat de dijk versterkt dient te worden. Het project is opgenomen in het landelijk tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP-2) van het Rijk. Naast de primaire waterkerende functie dient de Havendijk meerdere nevenfuncties, zoals infrastructuur, recreatie, landschap/cultuurhistorie. Deze functies vormen niet alleen belangrijke randvoorwaarden waarbinnen de versterking moet worden ontworpen, maar kunnen in combinatie met de noodzakelijke versterkingsmaatregelen ook reële mogelijkheden bieden voor de verdere ontwikkeling van potentiële waarden, zoals ruimte voor veiligheid én kwaliteit.

Gewenst eindresultaat is vóór einde 2019 een veilige havendijk met hoge ruimtelijke kwaliteit en meekoppelkansen⁴ in uitvoering dan wel gereed te hebben. Noord-Holland streeft met HHNK en de gemeente Hollands Kroon naar een goede ruimtelijke inpassing van de versterkingsmaatregelen en draagt financieel bij aan het plan Waddenpoort Den Oever. Dit ruimtelijke kwaliteitsprogramma omvat maatregelen voor de versterking van de havens, de natuur en de toeristische ontwikkeling. Verder bestaat de wens voorzieningen te treffen om de Bruine vloot hier te kunnen ontvangen.

5.4.6 Ambitiedocument Waddenpoort Den Oever (2016)

Het document is opgesteld door de gemeente en provincie in samenwerking met Knevel Architecten (vastgesteld d.d. 28 maart 2016). In 'Waddenpoort Den Oever, 2013' wordt reeds met een regionale blik naar de omgeving gekeken waardoor ook de kansen van DNA (De Nieuwe Afsluitdijk) en de Kop NH als context in beeld zijn gekomen. De versterkte regionale samenwerking en de aansluiting bij de ontwikkelingen van De Nieuwe Afsluitdijk zorgen voor een verbreding van de blik op Den Oever. De rode draad is daarbij steeds om initiatieven te kunnen plaatsen in een groter wervend geheel en steeds ook de eigen positie te kunnen bepalen ten opzichte van ontwikkelingen en beleidskeuzes in de omgeving. Deze kansen voor Den Oever zijn in het ambitiedocument vertaald in ambities voor 2025, gevat in collage en tekst en bedoeld als inspiratie.

Als ambities voor Den Oever Dorp voor 2025 worden genoemd:

- een “gastvrij knooppunt”:
 - startpunt van een recreatief netwerk
 - horeca, retail, kort verblijf en gezelligheid
 - informeren en beleven van de lokale cultuurhistorie
- Den Oever heeft in 2025 haar hart nog altijd bij de haven...”

⁴ Samenhangende mogelijkheden om de ruimtelijke kwaliteit, zoals de versterking van de recreatie, een extra impuls te geven.



Bij een dergelijke uitgesproken blijvende focus op de (vissers)haven behoort een facilitair ondernemen voor het onderhoud en reparatie van (vissers)schepen uiteraard zijn plaats te hebben.

6 Juridische planopzet

6.1 Planstukken

Het bestemmingsplan bestaat uit *de toelichting, de regels en de verbeelding*. De in het kader van dit bestemmingsplan uitgevoerde nadere onderzoeken maken als onderbouwing onderdeel uit van dit bestemmingsplan.

De toelichting heeft géén bindende werking; de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels.

De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken. De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken. Per hoofdstuk worden de diverse bepalingen artikelsgewijs besproken.

De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. Op de verbeelding worden de bestemmingen weergegeven. De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers bindende deel van het bestemmingsplan.

6.2 Toelichting op de regels

Bij het opstellen van de planregels is zoveel mogelijk uitgegaan van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2011 (SVBP 2012) en de systematiek van het bestemmingsplan Den Oever (2006).

De planregels zijn verdeeld in 4 hoofdstukken, te weten:

Hoofdstuk 1 bevat de inleidende regels. Deze regels beogen een eenduidige interpretatie en toepassing van de overige, meer inhoudelijke regels te waarborgen.

Hoofdstuk 2 bevat de planregels in verband met de bestemmingsbepalingen. Per in de verbeelding aangegeven bestemming bevat dit hoofdstuk planregels, welke specifiek voor die bestemming gelden.

Hoofdstuk 3 bevat de algemene regels. Hierbij gaat het om planregels die op nagenoeg alle bestemmingen betrekking hebben en die vooral om praktische redenen in dit hoofdstuk zijn ondergebracht.

Tenslotte bevat hoofdstuk 4 de overgangs- en slotregels. Deze planregels bevatten onder meer het overangsrecht en de titel.

6.3 Handhaving

Een bestemmingsplan is voor de gemeente een belangrijk instrument om haar ruimtelijk beleid vorm te geven. Door middel van een combinatie van positieve bestemmingen en het uitsluiten van bepaalde activiteiten en functies kan sturing plaatsvinden van gewenste en ongewenste ontwikkelingen. Een belangrijk aspect hierbij is de handhaving en het toezicht op de naleving van het bestemmingsplan. Deze handhaving is van cruciaal belang om de in het plan opgenomen ruimtelijke kwaliteiten ook op langere termijn daadwerkelijk te kunnen vasthouden. Daarnaast is uit oogpunt van rechtszekerheid handhaving van belang: alle bewoners en gebruikers dienen door de gemeente op eenzelfde wijze daadwerkelijk aan het plan te worden gehouden.

Bij het onderhavige plan is de geluidzone het nieuwe relevante borgende element. Deze geluidzone houdt in dat het activiteitsniveau gelimiteerd is tot hetgeen in de huidige situatie als representatief wordt beschouwd. Verhoging van dit activiteitsniveau levert strijdigheid met de ligging van de zonegrens. Door middel van grenswaardstelling ziet de Omgevingsvergunning er ook op toe dat de geluidzonegrens gerespecteerd wordt.

7 Uitvoerbaarheid – Milieu

7.1 Milieueffectrapportage

Bij een m.e.r.-beoordelingsplicht moet het bevoegd gezag beoordelen of de betreffende activiteit dusdanige belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu heeft dat dit de opstelling van een milieueffectrapportage rechtvaardigt. De activiteit (scheepsonderhoud en -reparatie) is in de Vissershaven dusdanig beperkt dat deze onder de drempelwaarde van de m.e.r.-beoordelingsplicht valt van cat. D 32.6: *De oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie bestemd voor het bouwen, onderhouden, repareren of behandelen van de oppervlakte van metalen schepen*. Een – in dat geval uit te voeren – vormvrije m.e.r.-beoordeling aan de hand van de criteria uit Bijlage III van de Europese richtlijn m.e.r., zou aan de orde kunnen zijn indien sprake is van capaciteitsvergroting. Capaciteitsvergroting is niet beoogd met de verhuizing van de doklocatie. Vanuit deze optiek geldt er geen (plan-)m.e.r.-plicht.

Een milieueffectrapportage zou ook aan de orde zijn indien uit de ecologische voortoets (zie paragraaf 8.1) zou volgen dat – na verplaatsing met nieuwbouw – de inzet van de maximale gebruiksmogelijkheden van het plan een significant negatief effect binnen een Natura 2000 gebied (Waddenzee en IJsselmeer) zou opleveren, zodat een passende beoordeling noodzakelijk is. Op grond van art. 7.2a lid 1 van de Wet milieubeheer (Wm) zijn plannen, die op grond van een wettelijke of bestuursrechtelijke bepaling verplicht zijn (waaronder bestemmings-plannen) en waarvoor een passende beoordeling moet worden gemaakt, m.e.r.-plichtig. In de onderhavige situatie is een dergelijke passende beoordeling (met m.e.r.-plicht) niet aan de orde, daar uit de ecologische voortoets volgt dat geen sprake is van een significant negatief effect.

7.2 Milieuaspecten

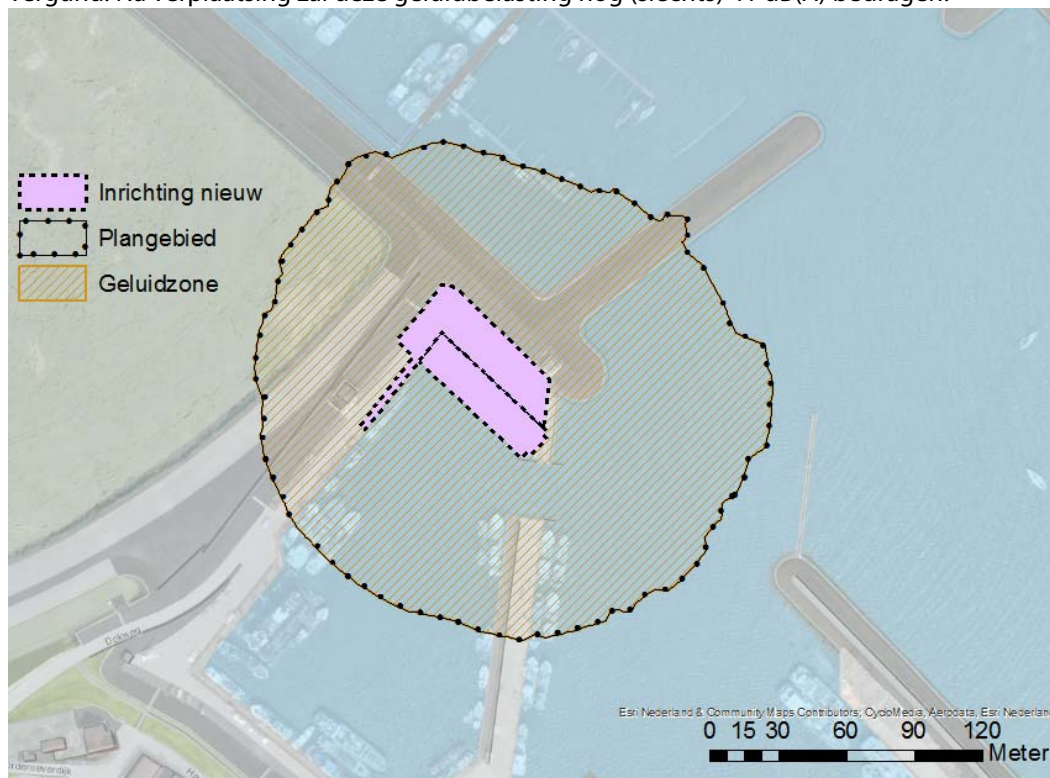
Het al dan niet voldoen aan verschillende randvoorwaarden en uitgangspunten is bepalend voor de vraag of een nieuwe ontwikkeling ook daadwerkelijk uitvoerbaar is. Van belang is of de nieuwe ontwikkeling op basis van milieuaspecten haalbaar is. In bijlage I worden de milieuaspecten – als onderdeel van de aanvraag voor een Wabo-vergunning, deelaspect “milieu” – behandeld. Bijlage 2 geeft de resultaten van het bijbehorend akoestisch onderzoek. Bijlage 3 bevat een rapport over luchtkwaliteit. Bijlage 4 bevat de Watertoets. In het volgende worden op een samengevatte wijze de resultaten van milieuonderzoek beschreven.

7.2.1 Industriegeluid

Het plan voorziet in het volgende:

- het bestemmen van een tweetal industrieterreinen voor het “onderhouden, repareren of het behandelen van de oppervlakte van metalen schepen met een langs de waterlijn te meten lengte van 25 m of meer, waar metaalbewerkende activiteiten plaatsvinden in de open lucht”
- deze industrieterreinen zijn uitsluitend bedoeld voor een scheepsdok met, daarbij de in gebruik zijnde kade.
- van deze industrieterreinen zal uitsluitend één als zodanig in gebruik zijn; gelijktijdig gebruik wordt planologisch uitgesloten.
- de geluidzone wordt gevormd door de 50 dB(A) geluidcontour van het industrieterrein die maatgevend is voor het maximale gebruik van het industrieterrein.

De 50 dB(A)-geluidcontour van de nieuwe locatie is weergegeven in figuur 7.1. Deze vormt de grens van de geluidzone. Tevens vormt deze de grens van het plangebied, daar de geluidbelasting onder de maximale gebruiksmogelijkheden van het scheepsdok is bepaald. De zonegrens omsluit geen geluidgevoelige bestemmingen. Vanwege de verplaatsing van de activiteiten zal sprake zijn van een lagere geluidbelasting van woningen dan voorafgaande aan verplaatsing is vergund. Voor de woningen aan de Havenstraat geldt dat in geval van de oude locatie een geluidbelasting van 49 dB(A) ter hoogte van woningen is vergund. Na verplaatsing zal deze geluidbelasting nog (slechts) 41 dB(A) bedragen.



f7.1 Plangrens met geluidzone

7.2.2 Luchtkwaliteit

Bij ruimtelijke plannen is een toets aan de 'Wet luchtkwaliteit' (Wet milieubeheer hoofdstuk 5, titel 5.2) nodig. Als kan worden aangetoond dat aan één of een combinatie van voorwaarden wordt voldaan, vormen luchtkwaliteitseisen in beginsel geen belemmering voor het uitvoeren van de plannen. Deze voorwaarden zijn:

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van grenswaarden;
- het project leidt – al dan niet per saldo – niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- het project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de concentratie van fijnstof en stikstofdioxide;
- het project is opgenomen binnen het NSL of een regionaal programma van maatregelen.

Voor de emissie naar de lucht van PM₁₀ en NO_x is een NIBM (niet in betekenende mate) toets uitgevoerd voor de tijdelijke situatie en de eindsituatie. De toetsing is omschreven in bijlage 3. De bijdrage aan de luchtkwaliteit geldt als “in niet betekende mate”.

7.2.3 Bedrijfsafvalwater

Een belangrijk instrument om waterbelangen in ruimtelijke plannen te waarborgen is de watertoets, die sinds 1 november 2003 wettelijk is verankerd. Initiatiefnemers zijn verplicht in ruimtelijke plannen een beschrijving op te nemen van de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. Het doel van de wettelijk verplichte watertoets is te garanderen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op een evenwichtige wijze in het plan worden afgewogen. Deze waterhuishoudkundige doelstellingen betreffen zowel de waterkwantiteit (veiligheid, wateroverlast, tegengaan verdroging) als de waterkwaliteit (riolering, omgang met hemelwater, lozingen op oppervlaktewater).

Op 29 maart 2017 is via www.dewatertoets.nl de digitale watertoets verricht, zie bijlage 4. De beantwoording van de vragen heeft ertoe geleid dat de normale procedure van de watertoets toegepast moet worden.

Een Waterwet-vergunning is mogelijk noodzakelijk voor de lozing van bedrijfsafvalwater op het wateroppervlak. De voorkeur heeft het echter in de toekomst op het vuilwaterriool te lozen. In beide gevallen zal de voorziening (afscheiding/bezinking) voldoen aan de stand der techniek. Voldaan wordt aan de waterkwaliteitseisen van de betreffende waterbeheerder (RWS/HHNK).

7.2.4 (Water)bodem

In het kader van de onderzoeksplicht van artikel 3.1.6 Bro dient onder andere de bodemgesteldheid in het plangebied in beeld gebracht te worden. Onderzocht moet worden of de waterbodem verontreinigd is en wat voor gevolgen een eventuele bodemverontreiniging heeft voor de uitvoerbaarheid van het plan. Een nieuwe bestemming mag pas worden opgenomen als is aangetoond dat de bodem geschikt (of geschikt te maken) is voor de nieuwe of aangepaste bestemming. Wanneer (een deel van) de waterbodem in het plangebied verontreinigd is moet worden aangetoond dat het bestemmingsplan, rekening houdend met de kosten van sanering, financieel uitvoerbaar is.

De gemeente voert in 2017 onderhoudswerkzaamheden uit in de Vissershaven, de waterbodem wordt gebaggerd. Vanwege de vervuilde grond dient de waterbodem gesaneerd te worden. De Staat betaalt de meerkosten voor de sanering van deze vervuilde grond (overeenkomst d.d. 25 april 1995).

De activiteiten op de nieuwe locatie van het scheepsdok worden aldus boven een gesaneerde waterbodem uitgevoerd. Vanwege de aanwezige voorzieningen, in combinatie met de geldende scheepsdokdiscipline geldt voor deze activiteiten een verwaarloosbaar bodemrisico als gedefinieerd in de Nederlandse Richtlijn Bodembescherming.

7.2.5 Externe veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om het beperken van de kans op en het effect van een ernstig ongeval voor de omgeving door:

- het gebruik, de opslag en productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen);
- het transport van gevaarlijke stoffen (buisleidingen, autowegen, waterwegen en spoorwegen);
- het gebruik van luchthavens.

Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het beperken van de risico's voor de burger door bovengenoemde activiteiten. Hiertoe zijn risico's gekwantificeerd, namelijk door middel van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Plaatsgebonden risico (PR)

Het plaatsgebonden risico is de berekende kans per jaar, dat een persoon overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval bij een risicobron, aangenomen dat hij op die plaats permanent en onbeschermd verblijft.

Groepsrisico (GR)

Dit is de kans dat een groep mensen overlijdt door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico moet worden gezien als een maat voor maatschappelijke ontwrichting.

Het externe veiligheidsbeleid is verankerd in diverse wet- en regelgeving. Voor voornoemd bestemmingsplan zijn de volgende besluiten relevant:

1. Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)

Met het Bevi zijn risiconormen voor externe veiligheid met betrekking tot bedrijven met gevaarlijke stoffen wettelijk vastgelegd.

2. Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRNVGS)

De circulaire is van toepassing op bestemmingsplannen die binnen de invloedsgebieden van transportroutes met vervoer van gevaarlijke stoffen liggen.

3. Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)

Op basis van het Bevb dienen plannen, vergelijkbaar met het Bevi, te worden getoetst aan de grens- en richtwaarde voor het PR en de oriëntatiewaarde voor het GR.

De (beperkte) opslag van gevaarlijke stoffen dient plaats te vinden conform de PGS-richtlijnen en geldt als niet-vergunningplichtige activiteit. Er zijn geen gevaar opleverende transportroutes over weg of water in de omgeving en ook geen transportleidingen in het gebied die van invloed zijn op de veiligheid.

7.3 Milieuzonering

In de VNG publicatie “Bedrijven en milieuzonering” (2009) worden voor verschillende gebiedstyperingen richtafstanden gegeven waarmee in het kader van een goede ruimtelijke ordening rekening gehouden kan worden. Indien gevoelige bestemmingen binnen de richtafstand vallen, dient aanvullend onderzoek gedaan te worden om een goede ruimtelijke kwaliteit te kunnen borgen. De richtafstand voor categorie 5.1⁵ bedrijven is 500 meter (bepaald door het milieuaspect geluid). Op een dergelijke afstand wordt een geluidbelasting van 45 dB(A) passend geacht bij een goede ruimtelijke ordening. Na verplaatsing bedraagt de afstand 200 meter. Uit bijlage 2 volgt een geluidbelasting van 41 dB(A) in de nieuwe situatie (de eindsituatie). Vanuit het oogpunt van industriegeluid is aldus sprake van een goede ruimtelijke ordening.

5 Cat. 5.1: Scheepsbouw- en reparatiebedrijven voor metalen schepen $\geq 25\text{m}$ en/of proefdraaien motoren $\geq 1\text{ MW}$

8 Uitvoerbaarheid – Ruimtelijk

8.1 Ecologie

Wettelijk kader

Bescherming in het kader van de natuur wet- en regelgeving is op te delen in gebieds- en soortenbescherming. Bij gebiedsbescherming heeft men te maken met de Wet natuurbescherming (voormalige Natuurbeschermingswet en Flora en Faunawet) en het Natuurnetwerk Nederland (NNN, voorheen Ecologische Hoofdstructuur).

Natuurgebieden

Natuurgebieden of andere gebieden die belangrijk zijn voor flora en fauna kunnen op basis van de Europese Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn worden aangemerkt als speciale beschermingszones (SBZ's). De verplichtingen uit de Vogel- en Habitatrichtlijn zijn in Nederland opgenomen in de nieuwe Wet natuurbescherming die per 1 januari 2017 van kracht is. Het is verboden projecten of andere handelingen te realiseren of te verrichten die, gelet op de instandhoudingsdoelstelling, de kwaliteit van habitats en de habitats van soorten kunnen verslechteren, of een verstorend effect kunnen hebben op de soorten waarvoor het gebied is aangewezen. Voor elk plan of project dat niet direct verband houdt met het beheer van het gebied, dient een habitattoets te worden verricht. Anders kan voldaan worden met een goedgekeurde gedragscode.

Het nabijgelegen Natura 2000 gebied Waddenzee kent een aantal stikstofgevoelige habitattypen; de Waddenzee bevindt zich direct achter de noordwestelijke havendam. Uit berekeningen blijkt dat in de nieuwe situatie een maximale depositie in het gebied van meer dan 0,05 mol/ha/jaar, echter minder dan 1 mol/ha/jaar geldt. Dit betekent dat er op grond van de Natuurbeschermingswet geen vergunning aangevraagd dient te worden voor de werkzaamheden van Luyt. Bij indiening van de Wabo-vergunningaanvraag dient een melding gedaan te worden via de Aerius-calculator.

Het op beduidend grotere afstand gelegen Natura 2000-gebied IJsselmeer (800 meter) behoeft geen nadere aandacht. In vooronderzoek is met het programma Aerius berekend dat geen sprake is van stikstofdepositie die in het kader van de Natuurbeschermingswet gemeld, laat staan vergund zou moeten worden.

Daar geen significante effecten ten gevolge van stikstofdepositie zijn te verwachten, speelt dit aspect ook bij dit postzegelbestemmingsplan geen verdere rol.

Soorten

Soortenbescherming is altijd aan de orde. De Wet natuurbescherming is gericht op het duurzaam in stand houden van soorten in hun natuurlijk leefgebied. Deze wet heeft de beschermingsregels, zoals die ook in de Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn zijn opgenomen, overgenomen en voor de Nederlandse situatie toegepast. Als een ruimtelijke ingreep rechtstreeks kan leiden tot verstoring of vernietiging van bepaalde beschermde soorten of hun leefgebied, kan het project in strijd zijn met de Wet natuurbescherming. Voor aantastingen van verblijfplaatsen en belangrijke (onderdelen) van leefgebieden van meer strikt beschermde soorten is ontheffing ex. Artikel 3.3 en 3.8 van de Wet natuurbescherming nodig. Verder gelden altijd artikelen 3.1 en 3.5 van de Wet natuurbescherming; zorgplichtbepalingen. Iedereen dient voldoende zorg in acht te nemen voor de in het wild levende dieren en hun leefomgeving.

Plangebied

De Vissershaven heeft geen status in het kader van de Wet natuurbescherming (Natura-2000, Vogel- of Habitatrichtlijn, beschermd Natuurmonument en/of Natuurnetwerk Nederland (NNN)). Wel zijn dergelijke beschermde gebieden in de omgeving aanwezig in de vorm van de Natura 2000-gebieden "Waddenzee" (tevens onderdeel van de NNN) en "IJsselmeer". Beide Natura-2000 gebieden zijn een Vogelrichtlijngebied. Het plangebied ligt voor een klein deel in het Natura 2000-gebied "Waddenzee".

Ecologische voortoets

In het kader van de Hoogwaterkering Den Oever is op 1 december 2015 een passende beoordeling uitgevoerd. Hier is op 30 juni 2016 een aanvulling op gedaan. Beiden zijn opgenomen in bijlage 5.

Uitgaande van de conclusies uit de passende beoordeling kan gesteld worden dat slechts enkele vogelsoorten op de nabijgelegen hoogwatervluchtplaats Den Oever verstoord zouden kunnen worden. Echter, zoals blijkt uit de aanvulling (Tauw, 30 juni 2016) is de hoogwatervluchtplaats Den Oever van ondergeschikt belang en slechts deel van een serie vluchtplaatsen. Voorts dient vermeld te worden dat Dokbedrijf Luyt reeds werkzaamheden uitvoert nabij het Natura-2000 gebied de Waddenzee en de nabijgelegen hoogwatervluchtplaatsen. In dit kader is de algemene verstoring die door de activiteiten van de inrichting kunnen optreden niet wezenlijk anders dan in de huidige situatie, en het gebied waar de verstoring op zou kunnen treden niet als zeer relevant te bestempelen.

Voor verschillende verstoring kan het volgende geconcludeerd worden:

- De emissie naar de lucht door Luyt wordt drastisch verminderd door het gebruik van elektrisch aangedreven lieren in plaats van dieselmotor aangedreven lieren. Derhalve is de emissie naar de lucht in het kader van de Wet natuurbescherming niet significant te noemen.
- Geluid naar de omgeving zal zich naar het noordoosten verplaatsen ten opzichte van de huidige bestemde locatie. Het te bestrijken gebied waar waardevolle soorten kunnen voorkomen wordt niet wezenlijk groter. Voorts is de geluidbelasting aan de andere zijde van de dijk circa 39 dB(A) L_{Aeq} .

In zijn algemeenheid wordt geaccepteerd dat 42 dB(A) een grenswaarde is voor verstoring van vogels in de nabijheid. Ook dient vermeld te worden dat Luyt (buiten het bij hoogwater hijsen van schepen) in de avond- en nachtperiode niet in bedrijf is. Derhalve is de geluidemissie naar de omgeving in het kader van de Wet natuurbescherming niet relevant te noemen.

- Lichthinder zal niet meer zijn dan in de huidige situatie. Daarnaast zijn de omringende voor soorten belangrijke gebieden veelal achter een afschermende dijk gelegen en werkt Luyt beperkt in de avond- en nachtperiode (alleen hijsen schepen). Derhalve is lichthinder in het kader van de Wet natuurbescherming niet relevant te noemen.

Gedurende de bouwphase van het dok kunnen verstoringen door heigeluid optreden. In de passende beoordeling aangaande de Hoogwaterkering Den Oever is vastgesteld dat damwanden intrillen in een besloten haven nauwelijks verstoring zal veroorzaken. In dit perspectief is het bouwen van het dok een kleinschaligere operatie dan de dijkverzwaring, derhalve zal de verstoring eveneens niet noemenswaardig zijn. Hierbij komt dat de havenbodem ten tijde van schrijven gesaneerd en verdiept wordt. Het plaatsen van het dok zal zodoende geen verstoring van gevestigde beschermde vissoorten op de waterbodem veroorzaken.

Effecten op de wezenlijke waarden en kwaliteiten van de NNN “Waddenzee” zijn daarom ook uitgesloten. Goedkeuring van het bevoegd gezag aangaande de NNN of compensatie is daarom niet nodig.

8.2 Archeologie en cultuurhistorie

Bij het ontwikkelen van ruimtelijk beleid moet het archeologisch belang, en ook het cultuurhistorisch belang, vanaf het begin in de besluitvorming meewegen. Hierdoor dient er in een vroegtijdig stadium van het planproces inzicht te worden verkregen in mogelijke archeologische en cultuurhistorische waarden in het plangebied. De principes van het Verdrag van Malta zijn doorgevoerd in de Wet op de archeologische monumentenzorg (2007).

De Informatiekaart Landschap en Cultuurhistorie van Noord-Holland geeft voor de beide doklocaties geen specifieke waarden aan. In de Beleidsnota Archeologie van de gemeente Hollands Kroon 2013 is – aan de hand van gedefinieerde archeologieregimes – aangegeven wanneer bij het beroeren van de bodem rekening gehouden dient te worden met archeologie. In bijlage 1 is de beschrijving van de archeologiegebieden met de regimes gegeven. Vermeld wordt: *Voor de haven van Den Oever en de Afsluitdijk is geen archeologieregime opgenomen. Deze gebieden zijn als archeologievrij gebied aangewezen. De haven van Den Oever is ook relatief recent aangelegd en wordt bovendien regelmatig gebaggerd, zodat eventuele archeologische sporen reeds verwijderd zullen zijn.*

Hiermee blijken archeologie en cultuurhistorie geen verdere aandachtspunten voor het plan. Voor zover het plangebied buiten de Vissershaven is gelegen is dit een gevolg van de geluidzone, hetgeen niet relevant is vanuit het oogpunt van archeologie en cultuurhistorie.

8.3 Verkeer en parkeren

Het scheepsdok kent nauwelijks een verkeersaantrekkend karakter over de openbare weg. De tijdelijke en de nieuwe situatie zal op dit punt geen wijzigingen laten zien ten opzichte van de oude situatie. De verkeersbewegingen betreffen intern verkeer met de machinefabriek van Luyt (heftruck) en beperkt verkeer van toeleveranciers e.d. Er behoeven geen parkeerplaatsen te worden aangelegd; de kade biedt voldoende ruimte voor het beperkt, kortstondig parkeren van bezoekers.

8.4 Kabels en leidingen

In en om de nieuwe locatie (enige locatie waar de bodem beroerd wordt, vanwege de verplaatsing en nieuwbouw) zijn geen kabels en leidingen in de waterbodem aanwezig waarmee met dit bestemmingsplan rekening gehouden dient te worden. Bij de uitvoering van de werkzaamheden zal met de aanwezige leidingen, zoals aansluitingen voor gas, water en licht, rekening gehouden worden.

8.5 Veiligheidsaspecten

In het kader van brandbestrijding is overeenstemming bereikt met de Veiligheidsregio. Hierbij is te kennen gegeven dat de aan te leggen waterleiding ten behoeve van de inrichting voldoende druk kent om voldoende zoet bluswater aan te kunnen voeren. Voorts is de kade goed bereikbaar en voldoende groot om het dok en daarmee de inrichting met een blusvoertuig te kunnen benaderen.

9 Uitvoerbaarheid – Economisch

De verplaatsing en nieuwbouw van het scheepsdok is mede⁶ mogelijk dankzij de bijdrage uit het Europees Visserijfonds. Het betreft het project 'Duurzame Ontwikkeling visserijhaven Den Oever' – onderdeel van Duurzame ontwikkeling van visserijgebieden 2013. Het opstellen van een exploitatieplan is dan ook niet noodzakelijk.

6 P.M. Is er nog meer aan te geven over de financiering?

10 Uitvoerbaarheid – Maatschappelijk

10.1 Ontwerp

September 2017 heeft het college van burgemeester en wethouders besloten het ontwerpbestemmingsplan Scheepsdok Den Oever vrij te geven voor het indienen van zienswijzen. Het ontwerp bestemmingsplan heeft van 6 oktober tot en met 17 november 2017 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn zijn geen zienswijzen ingediend tegen het bestemmingsplan. Er zijn wel reacties op het ontwerpbestemmingsplan geweest. De reacties hebben geleid tot aanpassing in het bestemmingsplan. Deze zijn via een aantal ambtshalve wijzigingen doorgevoerd.

10.2 Verdere procedure

Na vaststelling door de gemeenteraad treedt, zes weken na de publicatie van die vaststelling, het bestemmingsplan in werking. Gedurende deze termijn van zes weken kan beroep aangetekend worden door een belanghebbende die tijdig een zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan naar voren heeft gebracht of door een belanghebbende tegen wijzigingen die de gemeenteraad bij vaststelling van het bestemmingsplan heeft aangebracht bij de Raad van State. Wordt er een voorlopige voorziening bij de Raad van State aangevraagd, dan treedt het plan vooralsnog niet in werking.