

De Blaricummermeent

wonen en werken aan het water

Natuur- en recreatiegebied Voorland Stichtsebrug

Nota van Uitgangspunten

Gemeente Blaricum

23 oktober 2012



Gemeente
Blaricum

Status nota: Definitief

Datum: 23 oktober 2012

Contactpersoon Buro SRO: I. van Nuland | M. de Weerd

Kenmerk Buro SRO: SR120070

Opdrachtgever: Gemeente Blaricum, Projectbureau De Blaricumgemeent

Buro SRO
1 Goylaan 11
3525 AA Utrecht
030-2679198
www.buro-sro.nl

BTW nummer: NL8187.16.071.B01
KvK nummer: 30232261
Rekeningnummer: 1421.54.024 t.n.v. Buro SRO B.V. te Utrecht

Inhoudsopgave

1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Doel en context	6
1.3 Relatie met het MER	6
1.4 Plangebied.....	8
1.5 Vigerende bestemmingsplannen	9
1.6 Leeswijzer.....	9
2 Plangebied	10
2.1 Huidige situatie	10
2.2 Beoogde ontwikkeling.....	12
3 Beleidskader.....	17
3.1 Nationaal beleid	17
3.2 Provinciaal en regionaal beleid	21
3.3 Gemeentelijk beleid	21
4 Milieueffectrapportage.....	26
4.1 Alternatieven.....	26
4.2 Gevolgen voor Natura 2000 gebieden	27
4.3 Effecten op de Ecologische hoofdstructuur	27
4.4 Effecten op biotopen.....	28
4.5 Effecten op flora.....	29
4.6 Effecten op fauna	29
4.7 Effecten op de landschappelijke structuur.....	29
4.8 Archeologie	30
4.9 Bodem	30
4.10 Verkeer.....	30
4.11 Vaarbewegingen	31
4.12 Geluid	31
4.13 Eindconclusie.....	31
5 Uitgangspunten bestemmingsplan	32
5.1 Algemeen	32
5.2 Bestemmingen	32
6 Planproces	34
6.1 Algemeen	34
6.2 Klankbordgroep.....	34
6.3 planning.....	34
7 Economische uitvoerbaarheid	35
8 Bronnenlijst.....	36

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Met het vaststellen van het Masterplan Blaricummermeent in december 2005 heeft de gemeente Blaricum de weg ingeslagen naar de ontwikkeling van de Blaricummermeent. De Blaricummermeent bestaat uit drie zones:

1. De Stichtsewegzone: de zone tussen de wijk Bijvanck en de rijksweg A27. Deze zone is inmiddels in het kader van de plannen voor de Blaricummermeent opgewaardeerd tot een groene verkeersas die fungeert als gebiedsontsluitingsweg voor autoverkeer uit de wijken Bijvanck en de Blaricummermeent. In het gebied is de mogelijkheid voor een transferium en bijbehorende functies opgenomen alsmede een bestaand bedrijf ingepast.
2. De Blaricummermeent: het woonwerkdorp van ca. 800 woningen en 18,5 hectare bedrijven, waarvan 12,3 hectare in een bedrijvenpark en 6,2 hectare aan woonwerkwooningen verdeeld over de woonwijk;
3. Voorland Stichtsebrug: het bestaande recreatiegebied aan het Gooimeer dat wordt opgewaardeerd en uitgebreid.

Voor de onderdelen 1 en 2 (De Stichtsewegzone en De Blaricummermeent) is door gemeente Blaricum het Bestemmingsplan 'Blaricummermeent Werkdorp' in procedure gebracht. Het bestemmingsplan is door de gemeenteraad op 16 mei 2007 en door de provincie op 27 november 2007 goedgekeurd. Het plan voorziet in essentie in de ontwikkeling van een combinatie van wonen (ca. 800 woningen) en werken. Het plan wordt momenteel gefaseerd uitgevoerd. Een deel van de hoofdplanstructuur (de Rivier de Meentstroom en delen van de hoofdwegenstructuur) is/wordt aangelegd en in deelplan A en O zijn de eerste woningen al opgeleverd en bewoond. Ook in deelplan F (BusinessPark27) is het eerste bedrijfspand opgeleverd en in gebruik.

Om verder invulling te geven aan de plannen en wensen uit het Masterplan heeft de gemeente nu het voornemen ook onderdeel 3, het Voorland Stichtsebrug, te ontwikkelen. Hiertoe zal de gemeente een tweede Bestemmingsplan ('Recreatiegebied Voorland Stichtsebrug') in procedure brengen.

Het plan voor het Voorland Stichtsebrug voorziet in de realisatie van een nieuwe jachthaven, in aansluiting op het bestaande recreatiestrandje, met een capaciteit van 200 tot 550 ligplaatsen, een havengebouw en horecavoorziening. Een horecavoorziening en havengebouw maakt onderdeel uit van de jachthaven.

Tevens overweegt de gemeente om een vorm van watersportzorgtoerisme te faciliteren in (de nabijheid van) de jachthaven. Dit sluit goed aan op provinciale en regionale speerpunten van economisch beleid. Het idee is reeds in een vroeg stadium positief ontvangen door de provincie en de regio.

Alvorens wordt gestart met het opstellen van het bestemmingsplan, is voorliggende Nota van Uitgangspunten (verder: NvU) opgesteld. In de NvU zijn verschillende uitgangspunten geformuleerd die van belang zijn voor het opstellen van het bestemmingsplan. De NvU wordt besproken met de portefeuillehouder en daarna door het college ter vaststelling aangeboden aan de raad. Vervolgens wordt de NvU verder uitgewerkt in een voorontwerpbestemmingsplan.

1.2 Doel en context

Doel van deze NvU is, voordat het bestemmingsplan wordt opgesteld, het beleid voor het nieuwe bestemmingsplan te bepalen. In de NvU worden op basis van een analyse van het plangebied en de mogelijke ontwikkelingen binnen het plangebied, uitgangspunten geformuleerd voor het nieuwe bestemmingsplan. In de NvU worden eventuele knelpunten gesignaleerd en wordt voorgesorteerd op mogelijke oplossingen. Op voorhand kan gesteld worden dat het bestemmingsplan hoofdzakelijk ontwikkelend van aard zal zijn, de nieuwe ontwikkeling wordt mogelijk gemaakt en het bestaande zwemstrandje wordt voorzien van een juridisch planologische regeling. In het bestemmingsplan wordt de gewenste ontwikkeling juridisch-planologisch geregeld op een zodanige manier dat de ontwikkeling geen ongewenste gevolgen heeft voor de in het gebied te beschermen natuurwaarden.

Over de NvU en de daarin geformuleerde uitgangspunten vindt bestuurlijke besluitvorming plaats alvorens het uiteindelijke concept van het voorontwerpbestemmingsplan wordt opgesteld.

1.3 Relatie met het MER

MER-plicht

In de Wet milieubeheer is de Milieu Effect Rapportage (verder: MER) opgenomen. In het Besluit MER is vervolgens bepaald in welke gevallen een MER opgesteld moet worden. Hiervoor is als bijlage bij het Besluit MER de zogenaamde C en D lijsten opgenomen. In deze lijsten staan activiteiten beschreven welke MER-plichtig zijn. In het Besluit MER, is in bijlage C (categorie 10.3) aangegeven dat de ontwikkeling van een jachthaven MER-plichtig is als het gaat om een haven met:

1. 500 ligplaatsen of meer, of
2. 250 ligplaatsen of meer in een gevoelig gebied.

Op basis van het Besluit MER bestaat er dus de verplichting een MER op te stellen.

Passende beoordeling

Op grond van de Natuurbeschermingswet is een passende beoordeling vereist indien een ruimtelijke ontwikkeling van invloed kan zijn op een nabijgelegen Natura 2000 gebied. Het plangebied ligt in het Gooimeer nabij de Stichtse Brug. Een gedeelte van het Gooimeer is samen met het Eemmeer aangewezen als Natura 2000-gebied en daarmee valt het onder de bescherming van de Natuurbeschermingswet. Indien een ontwikkeling van invloed is op een natuurgebied is een Natuurbeschermingswetvergunning vereist. Als er geen negatieve effecten zijn is er geen vergunningplicht. Bevoegd gezag voor de Natuurbeschermingswet is in dit geval de provincie Noord-Holland.

Op grond van art. 7.2a lid 1 Wm zijn plannen waarvoor een passende beoordeling moet worden gemaakt MER-plichtig. In artikel 19f, tweede lid, van de Natuurbeschermingswet is aangegeven dat bij een MER-plichtig besluit, waarvoor tevens een passende beoordeling moet worden gemaakt, de passende beoordeling deel uit kan maken van het MER. De passende beoordeling kan geïntegreerd worden in het MER maar dit is niet verplicht.

Een eerste passende beoordeling is opgesteld. Deze dient bij uitwerking van het bestemmingsplan verder afgestemd te worden op het voorkeursalternatief.

MER en bestemmingsplan

Belangrijke onderlegger van het nog op te stellen bestemmingsplan is het verplicht op te stellen MER. Het MER geeft inzage in de milieugevolgen van het nog te nemen vaststellingsbesluit van het bestemmingsplan door de gemeenteraad. De gemeente Blaricum heeft er voor gekozen de procedure voor het MER al vooruitlopend op het bestemmingsplan op te starten. Dit heeft geleid tot de rapportage MER Voorland-Stichtsebrug van 1 december 2011. In die rapportage zijn verschillende varianten geformuleerd en onderzocht op de daarmee samenhangende milieugevolgen en hun haalbaarheid.

Voorkeursalternatief

In de raadsvergadering van 20 maart 2012 heeft de raad, op basis van het MER, een keuze gemaakt uit de verschillende varianten voor één voorkeursalternatief, een jachthaven met maximaal 550 ligplaatsen. Dit voorkeursalternatief is het verdere uitgangspunt voor het nog op te stellen bestemmingsplan.

Formeel gezien heeft het MER tot doel de gemeenteraad in de mogelijkheid te stellen ook de milieugevolgen op een goede wijze mee te wegen ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan.

Verdere proces

Zoals beschreven is de MER-procedure vooruitlopend op het bestemmingsplan opgestart. Nu er besluitvorming over het voorkeursalternatief heeft plaatsgevonden kan ook het (voorontwerp)bestemmingsplan opgesteld worden en in procedure worden gebracht. Met het opstarten van de bestemmingsplan procedure krijgt ook de MER-procedure een vervolg. Hiervoor wordt het MER gelijktijdig met het voorontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegd en vervolgens voorgelegd aan de gemeenteraad ter aanvaarding. Deze aanvaarding vindt gelijktijdig plaats met de vaststelling van het bestemmingsplan.

Ruimtelijke uitgangspunten

Om juist de milieuaspecten leidend te laten zijn in het planvormingsproces is er voor gekozen de wens vanuit het masterplan voor een jachthaven in eerste instantie sec op zijn milieuaspecten te onderzoeken. De uitkomsten van dit onderzoek zijn vervolgens leidend geweest voor de ruimtelijke uitgangspunten welke worden opgenomen in het nog op te stellen bestemmingsplan.

Omdat de exacte invulling van het plangebied ten tijde van het opstellen van het bestemmingsplan nog niet bekend is worden de verschillende varianten zoals geformuleerd in het MER doorvertaald naar een globale eindbestemming. De eindbestemming wordt zo vormgegeven dat hierin de verschillende varianten passen. Deze werkwijze brengt met zich mee dat voor het opstellen van het bestemmingsplan uitgegaan wordt van de voorkeursvariant van een jachthaven met maximaal 550 ligplaatsen. Echter het bestemmingsplan maakt het ook mogelijk dat een jachthaven wordt gerealiseerd met minder ligplaatsen.

Haalbaarheidsaspecten

Het MER 'vult' ook voor een belangrijk deel de haalbaarheidsparagraaf van het nog op te stellen bestemmingsplan. Nagenoeg alle ruimtelijk relevante haalbaarheidsaspecten zijn onderzocht in het kader van het MER. In het bestemmingsplan kan voor deze aspecten terugverwezen worden naar het MER. Gezien de relatie tussen het bestemmingsplan en het MER dienen deze naadloos op elkaar te passen. In het verdere planproces zal hier continue aandacht voor zijn. Indien de planvorming rondom het bestemmingsplan leidt tot een aanpassing aan het MER zal dit ondergebracht worden in een losse aanvulling op het MER. Op deze wijze blijft goed inzichtelijk op welke onderdelen het MER uit december 2011 aangepast is als gevolg van de planvorming rondom het bestemmingsplan.

Met bestemmingsplan herbevestigt de raad de keuze, van maart 2012, voor het voorkeursalternatief. Met de hiermee gemaakte keuze kunnen de leemtes in kennis, zoals benoemd in het MER, paragraaf 6.4.1, verder ingevuld worden. De verdere invulling van leemtes zal gelijktijdig plaatsvinden met het opstellen van het bestemmingsplan.

1.4 Plangebied

Het plangebied ligt aan de noordoostelijke zijde van de kernen Blaricum en Huizen aan het Gooimeer en is nu in gebruik als recreatie- en natuurgebied Voorland Stichtsebrug. Het gebied is ingeklemd tussen het Gooimeer ten noorden en noordwesten en het woonwerkdorp De Blaricummermeent ten zuidwesten van het plangebied.

Richting het noordoosten loopt de plangrens evenwijdig aan de rijksweg A27. In het plangebied ligt een druk bezocht zwem- en surfstrand met een parkeergelegenheid. Dit zwem- en surfstrand is gelegen in een kom. Daarnaast bevindt zich een accommodatie van de KNRM (Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij) in het gebied. Ten noorden van de KNRM bevindt zich een tweede kom. Dit gebied is ongebruikt en biedt goede ruimte voor een jachthaven. In en rond het plangebied spelen diverse autonome ontwikkelingen, te weten; de realisatie van Blaricummermeent Werkdorp, de ontwikkelingen rondom de HOV-baan Stichtslijn en verbreding van de A27, en een mogelijke peilaanpassing van het IJsselmeergebied.



Ligging plangebied in regionaal verband



Globale ligging van het plangebied

1.5 Vigerende bestemmingsplannen

Voor het beoogde plangebied geldt momenteel geen bestemmingsplan; er is voor dit gebied nog nooit een bestemmingsplan opgesteld. Met het nieuwe bestemmingsplan wordt het gebied voorzien van een actuele juridisch planologische regeling. Tot en met het moment van inwerkingtreding van het nieuwe bestemmingsplan is de gemeentelijke bouwverordening van toepassing voor het betreffende gebied.

1.6 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk wordt in hoofdstuk 2 het huidige plangebied en de beoogde ontwikkeling beschreven. In hoofdstuk 3 is een beschrijving van het relevante nationale, provinciale- en gemeentelijke beleid en de relevantie hiervan voor het op te stellen bestemmingsplan opgenomen. In hoofdstuk 4 wordt stilgestaan bij het MER, inclusief de (milieutechnische) haalbaarheid, en wordt aandacht geschonken aan de rol van het MER bij het bestemmingsplan. Hoofdstuk 5 beschrijft het te volgen planproces. De wijze van bestemmen en daarmee de basis van het op te stellen bestemmingsplan komen in hoofdstuk 6 aan bod. Ten slotte wordt in hoofdstuk 7 stilgestaan bij de economische uitvoerbaarheid van het op te stellen bestemmingsplan.

2 Plangebied

Hoofdstuk 2 beschrijft op hoofdlijnen hoe het plangebied is opgebouwd. Vervolgens wordt de beoogde ontwikkeling, in woord en beeld, beschreven. De beleids- en bestemmingskeuzes in hoofdstuk 4 worden onder andere aan de hand van dit hoofdstuk onderbouwd.

2.1 Huidige situatie

Het plangebied is thans in gebruik als recreatie- en natuurgebied. Een strand vormt het waterfront met het Gooimeer. Dit strand, en het recreatiegebied, bestaat uit een grasweide met een smalle strook zand en wordt gebruikt door surfers en andere recreanten. De parkeervoorzieningen voor dit recreatiegebied zijn ten zuid-oosten van het strand gelegen. Direct ten noorden van het huidige strand beschikt de Reddingsbrigade Blaricum over een reddingspost. Deze reddingspost bestaat uit een loods met een oppervlak van circa 230 m².



Luchtfoto plangebied



Huidige strand

Ten noord-oosten van het strand is een tweede kom gelegen. De stranden worden van elkaar gescheiden door een met bomen begroeid gebied. Dit gebied scheidt tevens het tweede strand van de A27. Deze 'bosgebieden' vormen samen met het tweede strand een belangrijke drager voor de in het plangebied aanwezige ecologische waarden. Vanwege deze waarden is het plangebied aangewezen als ecologische hoofdstructuur (EHS) gebied.



Ligging EHS gebied

De infrastructuur binnen het gebied wordt gevormd door de Deltazijde (verlengde van de Stichtseweg). Deze weg loopt parallel aan de A27. Daarnaast is er een ontsluitingsweg aanwezig richting de reddingsbrigade.

2.2 Beoogde ontwikkeling

De voorgenomen ontwikkeling van het plan behelst de opwaardering van het bestaande recreatie- en natuurgebied 'Voorland Stichtsebrug' met onder meer de ontwikkeling van een jachthaven en een restaurant. Het Masterplan Blaricummermeent ligt ten grondslag aan deze ambitie. Door de ontwikkeling van de jachthaven wordt beoogd een balans tussen vraag en aanbod van ligplaatsen in de regio te verkrijgen. Het restaurant is bedoeld om de haven en het omliggende gebied aantrekkelijker te maken voor (toekomstige) gebruikers en bewoners van het gebied.

Om te kunnen bepalen hoe het gebied Voorland Stichtsebrug wordt opgewaardeerd zijn, afhankelijk van het daadwerkelijk te realiseren aantal ligplaatsen of een mogelijk groeimodel, in het MER alternatieven ontwikkeld. Als basis hiervoor is de inrichting gehanteerd conform het Masterplan Blaricummermeent. Deze basis is vervolgens verder uitgewerkt in het MER naar verschillende alternatieven. Onderstaande afbeelding geeft het voorkeursalternatief weer van de toekomstige jachthaven met maximaal 550 ligplaatsen.



Inrichting, voorkeursvariant

De gemeente heeft in deze fase van de planvorming nog geen concrete afspraken met mogelijke initiatiefnemers voor de gebiedsontwikkeling. Door de gewenste ontwikkeling reeds planologisch mogelijk te maken verwacht de gemeente makkelijker een initiatiefnemer te vinden. Belangrijk is dat deze initiatiefnemer op basis van een eigen bedrijfsplan de jachthaven kan gaan ontwikkelen.

In opdracht van de gemeente Blaricum is door DHV in 2005 een haalbaarheidsstudie uitgevoerd en deze is in 2011 geactualiseerd. Uit deze haalbaarheidsstudie blijkt dat een haven met minimaal 350 ligplaatsen marktpotentie heeft. Derhalve houdt de gemeente in de verdere planvorming rekening met een havengrootte van minimaal 200 en maximaal 550 ligplaatsen.

Het op te stellen bestemmingsplan dient deze bandbreedte in ligplaatsen mogelijk te maken.

2.2.1 Randvoorwaarden en ambities

Met het opwaarderen en omvormen van het gebied Voorland Stichtsebrug wordt het creëren van een aantrekkelijk natuur- en recreatiegebied nagestreefd. Om dit doel te bereiken is het van belang om na te gaan wat de ambities en randvoorwaarden, in navolging op het Masterplan, van de ontwikkeling zijn. Deze ambities en randvoorwaarden zijn voorafgaand aan het opstellen met het MER gedefinieerd. De randvoorwaarden zijn de eisen waar de alternatieven, zoals gedefinieerd en onderzocht in het MER, minimaal aan moeten voldoen of de elementen waarvan de aanwezigheid noodzakelijk is. De ambities die zijn geformuleerd zijn wensen die ervoor moeten zorgen dat het doel (het creëren van een aantrekkelijk recreatiegebied) behaald wordt.

Ambities:

- Ontmoetingsplek voor lokale bevolking;
- Waterrecreatie met een regionale functie;
- Jaarrond recreëren;
- Variatie in aanbod;
- Exclusief karakter (van de horecavoorziening).

Randvoorwaarden:

- Behoud natuurwaarden;
- Behoud strand;
- Behoud huidige recreatieve functies;
- Aanwezigheid horeca gelegenheid;
- (Sociale) veiligheid;
- Behoud reddingsbrigade;
- Bereikbaar (weg en water);
- Aansluiten op bestaande structuren (infrastructuur, laan, EHS etc);
- Exploiteerbaar.

2.2.2 Bouwstenen

Om te kunnen bepalen op welke wijze het gebied Voorland Stichtsebrug ingericht wordt, zijn bouwstenen benoemd. De bouwstenen zijn elementen die voor kunnen komen in een recreatiegebied. De bouwstenen zijn zo gekozen dat in ieder geval aan de randvoorwaarden, zoals hierboven beschreven, wordt voldaan en dat daarnaast de ambities kunnen worden waargemaakt. Diverse bouwstenen kunnen variëren in vorm en omvang.

Onderstaande bouwstenen komen voor in elk alternatief en zorgen ervoor dat aan de randvoorwaarden wordt voldaan. Dit is het "basis pakket" van bouwstenen:

- Restaurant;
- Parkeergelegenheid;
- Infrastructuur;
- Natuur;
- Strand;
- Reddingsbrigade;
- Ligplaatsen jachthaven;
- Sanitair/kleedruimten/ontmoetingsruimten.

2.2.3 Alternatieven

In de toekomstige situatie zal er ter hoogte van het noordelijkste strand, middels een golfbreker in het Gooimeer, een beschutte haven gecreëerd worden. Eén nieuw te realiseren gebouw zal voldoende ruimte bieden aan het havenkantoor, de reddingsbrigade, een restaurant en voorzieningen ten behoeve van de haven. Het plan biedt tevens ruimte aan overige voorzieningen zoals een hellingsbaan, motorlift en parkeerplaatsen.

Het restaurant zal naar verwachting een eigen doelgroep hebben. In beperkte mate zullen bezoekers van de jachthaven ook gebruik maken van het restaurant. Vorenstaande brengt met zich mee dat de omvang van het restaurant in alle alternatieven gelijk is.

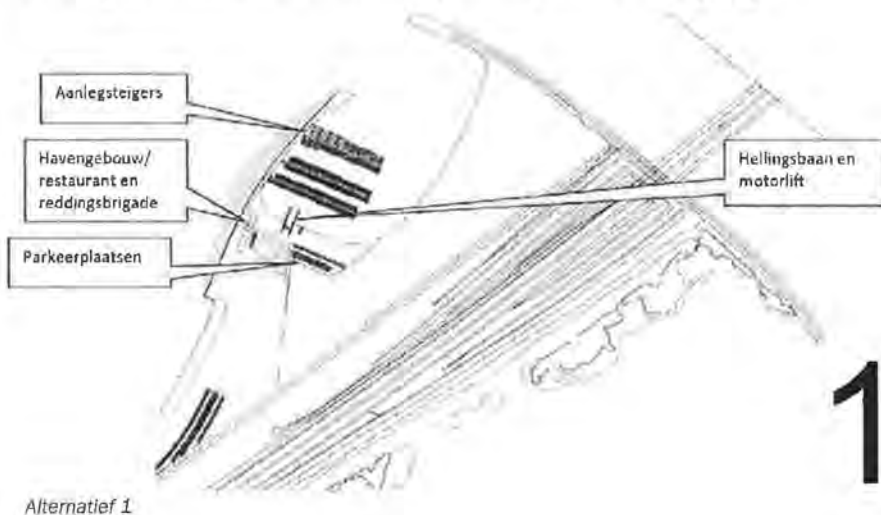
De alternatieven in het MER zijn overeenkomstig optie 2 uit het Masterplan opgenomen. Het opgestelde MER (dec. 2011) toonde aan dat met een andere indeling van de haven de aanwezig flora en fauna geen of minder hinder zouden ondervinden. De ligplaatsen zijn derhalve gesitueerd aan de golfbreker in plaats van de oeverzijde en het havengebouw is geïncorporeerd met het restaurant en de reddingsbrigade.

De gemeenteraad van Blaricum heeft op 20 maart 2012 de voorkeur voor alternatief 3 uitgesproken; een jachthaven met maximaal 550 ligplaatsen. Omwille de toekomstige ondernemer tegemoet te komen en om mogelijke groeimodellen uitvoerbaar te maken zal het bestemmingsplan alternatief 1, 2 en 3 zoals beschreven in het MER mogelijk maken. Hieronder worden de drie alternatieven in het kort beschreven.

Alternatief 1: Opwaarderen met kleine jachthaven

Binnen alternatief 1 ligt het accent op "ontmoeting". Een kleine jachthaven draagt bij aan een divers en gevarieerd gebied. Ook een restaurant trekt meer mensen uit de omgeving naar het gebied. Het gebied zal levendiger en drukker worden en is toegankelijk voor iedereen.

De jachthaven ligt in het noorden van het plangebied en bestaat uit 200 ligplaatsen. De steigers zijn toegankelijk vanaf een nieuw te realiseren golfbreker. Ter hoogte van de havenkom wordt een restaurant gerealiseerd. Dit gebouw fungeert tevens als havengebouw en pand voor de reddingsbrigade. Het realiseren van één bouwvolume met daarin horeca, havenkantoor en reddingsbrigade voorkomt aantasting van bestaande EHS. Ter hoogte van de jachthaven komen extra parkeervoorzieningen. De parkeervoorzieningen worden zo ingepast dat zo min mogelijk groen verwijderd dient te worden. De jachthaven en voorzieningen zijn via een bestaande ontsluitingsweg toegankelijk. Tot slot wordt er tussen de parkeervoorzieningen en het grasland ten zuiden van de jachthaven een afscheiding gerealiseerd om aantasting van beschermde flora en fauna te voorkomen. Ook komt er een aanlijngedod voor honden. Binnen dit alternatief worden alle ambities waargemaakt. Het is een ontmoetingsplek en tevens (door de aanwezigheid van een haven en restaurant) een trekpleister in de omgeving.

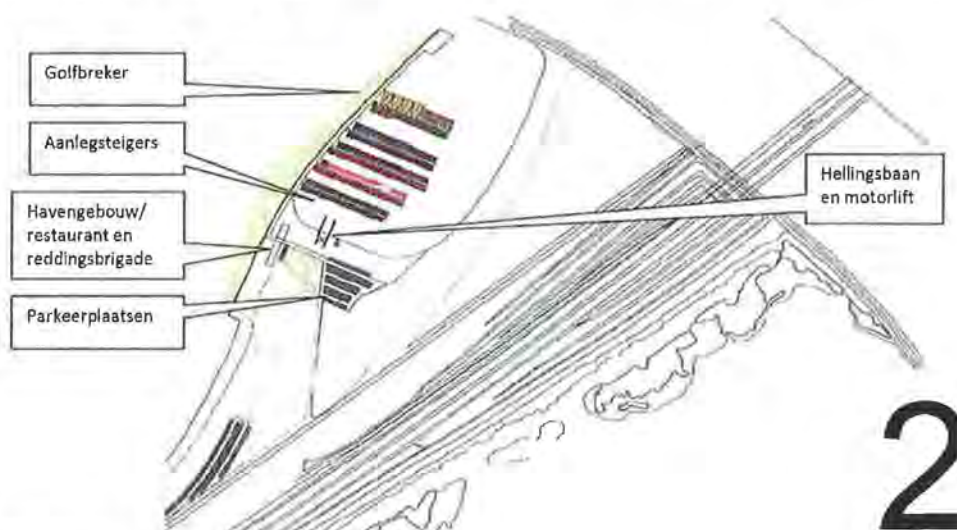


Samengevat komt alternatief 1 er als volgt uit te zien:

- Restaurant: 1 restaurant nabij de jachthaven;
- Parkeergelegenheid: als in de huidige situatie + 115 plekken extra bij haven en restaurant. Parkeerplaatsen dienen in de winter ook als winterstalling voor boten. Opening van de haven en vaarroute: relatief grote opening nabij de vaarroute van het Gooimeer;
- Infrastructuur: haven, restaurant, strand bereikbaar;
- Natuur: behoud bestaande natuur (afgezien van de locatie van de parkeerplaatsen);
- Strand: als in de huidige situatie;
- Reddingsbrigade: geïntegreerd in het havengebouw/restaurant;
- Sanitair/kleedruimten: geïntegreerd in het havengebouw/restaurant;
- Kleine jachthaven: 200 ligplaatsen + voorzieningen (havengebouw, hellingbaan, botenlift)

Alternatief 2: Opwaarderen met middelgrote jachthaven

Alternatief 2 komt qua ruimtelijke inrichting grotendeels overeen met alternatief 1. De variatie ligt met name op het ambitieniveau: er is een middelgrote jachthaven met 350 ligplaatsen (in plaats van 200 ligplaatsen) voorzien. Ook binnen dit alternatief worden alle ambities waargemaakt. Het is een ontmoetingsplek voor de lokale bevolking en tevens (door de aanwezigheid van een haven en restaurant) een trekpleister in de omgeving.



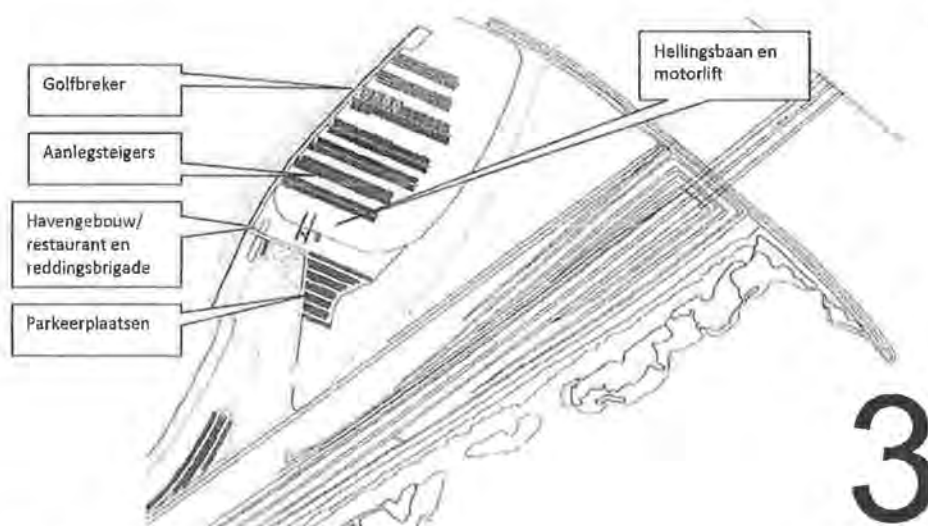
Alternatief 2

Samengevat komt alternatief 2 er als volgt uit te zien:

- Restaurant: 1 restaurant nabij de jachthaven;
- Parkeergelegenheid: als in de huidige situatie + 195 plekken extra bij haven en restaurant. Parkeerplaatsen dienen in de winter ook als winterstalling voor boten. Opening van de haven en vaarroute: kleine opening nabij de vaarroute van het Gooimeer;
- Infrastructuur: haven, restaurant, strand bereikbaar;
- Natuur: behoud bestaande natuur (afgezien van de locatie van de parkeerplaatsen);
- Strand: als in de huidige situatie;
- Reddingsbrigade: geïntegreerd in het havengebouw/restaurant;
- Sanitair/kleedruimten: geïntegreerd in het havengebouw/restaurant;
- Middelgrote jachthaven: 350 ligplaatsen + voorzieningen (havengebouw, hellingbaan, botenlift).

Alternatief 3: Opwaarderen met grote jachthaven

Alternatief 3 komt qua ruimtelijke inrichting grotendeels overeen met alternatief 1 en 2. Het accent binnen dit alternatief ligt echter meer op 'activiteit'. Er is een grotere jachthaven voorzien met maximaal 550 ligplaatsen. Ook binnen dit alternatief worden alle ambities ruimschoots waargemaakt. Het is een ontmoetingsplek voor de lokale bevolking en tevens (door de aanwezigheid van een haven en restaurant) een trekpleister in de omgeving. In figuur 3.6 is een visualisatie gegeven van de nieuwe jachthaven.



Alternatief 3

Samengevat komt alternatief 3 er als volgt uit te zien:

- Restaurant: 1 restaurant nabij de jachthaven;
- Parkeergelegenheid: als in de huidige situatie + 296 plekken extra bij haven en restaurant. Parkeerplaatsen dienen in de winter ook als winterstalling voor boten. Opening van de haven en vaarroute: kleine opening nabij de vaarroute van het Gooimeer;
- Infrastructuur: haven, restaurant, strand bereikbaar;
- Natuur: behoud bestaande natuur (afgezien van de locatie van de parkeerplaatsen);
- Strand: als in de huidige situatie;
- Reddingsbrigade: geïntegreerd in het havengebouw/restaurant;
- Sanitair/kleedruimten: geïntegreerd in het havengebouw/restaurant;
- Grote jachthaven: 550 ligplaatsen + voorzieningen (havengebouw, hellingbaan, botenlift).

3 Beleidskader

Hoofdstuk 3 geeft een beknopt overzicht van het belangrijkste beleid. Hiertoe is het nationale, provinciale, regionale en gemeentelijke beleid geïnventariseerd. Navolgend op elk beleidskader wordt kort de betekenis voor het bestemmingsplan geschetst. De beleids- en bestemmingskeuzes in hoofdstuk 5 worden onder andere aan de hand van deze beleidskaders onderbouwd.

3.1 Nationaal beleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vastgesteld. De structuurvisie vervangt een groot aantal verschillende beleidsnota's op het gebied van ruimte en mobiliteit zoals de Nota Ruimte (2006), Structuurvisie Randstad 2040 en de Structuurvisie voor de snelwegomgeving (2008). Door onder andere nieuwe politieke accenten, veranderende economische omstandigheden, klimaatverandering en toenemende regionale verschillen zijn de vigerende beleidsdocumenten gedateerd.

De structuurvisie heeft als doel dat Nederland in 2040 *concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig* is. Daarbij gaat de visie uit van het 'decentraal, tenzij..' principe. Hiermee wordt de ruimtelijke ordening in toenemende mate neergelegd bij gemeenten en provincies. Een rijksverantwoordelijkheid kan aan de orde zijn indien:

- een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingskracht van provincies en gemeenten overstijgt;
- over een onderwerp internationale verplichtingen of afspraken zijn aangegaan;
- een onderwerp provincie- of landsoverschrijdend is en ofwel een hoog afwentelingsrisico kent ofwel in beheer bij het Rijk is.

Nederland concurrerend

Nederland heeft een goede ruimtelijke economische structuur voor een excellent vestigingsklimaat voor bedrijven en kenniswerkers.

Nederland bereikbaar

De groei van mobiliteit over de weg, spoor en vaarwegen zal worden gefaciliteerd.

Nederland leefbaar en veilig

De woon- en werklocaties in steden en dorpen moeten aansluiten op de kwalitatieve vraag en de locaties voor transformatie en herstructurering worden zo veel mogelijk benut. Waterveiligheid en beschikbaarheid van voldoende zoetwater heeft ruimte nodig en stelt eisen aan de stedelijke ontwikkeling. Nederland behoudt haar unieke cultuurhistorische waarden en heeft een natuurnetwerk dat de flora- en faunasoorten in stand houdt.

Om een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte te bevorderen, wordt een ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Dat betekent voor alle ruimtelijke plannen:

1. eerst kijken of er vraag is naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling;
2. vervolgens kijken of het bestaande stedelijk gebied of bestaande bebouwing kan worden hergebruikt;
3. mocht nieuwbouw echt nodig zijn, dan altijd zorgen voor een optimale inpassing en bereikbaarheid.

Betekenis voor het bestemmingsplan

De ligging van het plangebied is niet provincieoverschrijdend. Het plan draagt bij aan de doelstelling om Nederland leefbaar en veilig te houden. Dit vertaalt zich onder meer door de toevoeging van een recreatieve functie en de instandhouding van het natuurnetwerk.

De in een eerdere fase uitgevoerde haalbaarheidsstudie (2005, actualisatie in 2009) heeft aangetoond dat er een marktpotentie is voor een haven van minimaal 350 ligplaatsen. Bovendien wordt de ontwikkeling pas gerealiseerd wanneer er een initiatiefnemer is gevonden. Zodra dit het geval is zal de vraag middels een businessplan nader worden onderbouwd. In het geval van de aanleg van een jachthaven is het niet mogelijk gebruik te maken van bestaande bebouwing. Middels het doorlopen van een MER en de ligging aan de Deltazijde (voormalig Stichtseweg) is de ontwikkeling optimaal ingepast en bereikbaar.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Met de invoering van de Wro in juli 2008 is de directe doorwerking van de Nota Ruimte komen te vervallen. Dit betekent dat het niet meer wettelijk verplicht is dat bestemmingsplannen in overeenstemming zijn met het beleid uit de Nota Ruimte. Om dit te ondervangen is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (AMvB Ruimte) opgesteld en in mei 2009 door het kabinet voorgelegd aan de Tweede Kamer ter vaststelling. Het is echter nooit formeel vastgesteld. De AMvB Ruimte omvatte ruimtelijke rijksbelangen uit eerder uitgebrachte planologische kernbeslissingen (PKB's) die juridisch moeten doorwerken tot in bestemmingsplannen.

Op 30 december 2011 is derhalve het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden. Dit is een aangepaste versie van de eerder opgestelde AMvB Ruimte. Het Barro is deels opgebouwd uit onderdelen uit de voorgaande AMvB Ruimte en deels gebaseerd op de nieuwe structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Gemeenten moeten bij het vaststellen van bestemmingsplannen, wijzigings- of uitwijkingplannen maar ook bij projectuitvoeringsbesluiten (Crisis- en herstelwet) rekening houden met het Barro. Voorts zijn in het Barro een aantal 'projecten' benoemd die de regering van Rijksbelang vindt. Deze worden middels het Barro dwingend geborgd in bestemmingsplannen of andere ruimtelijke plannen van lagere overheden. In het Barro zijn voorlopig zes 'projecten' beschreven:

- Mainport ontwikkeling Rotterdam;
- Kustfundament;
- Grote rivieren;
- Waddenzee en Waddengebied;
- Defensie;
- Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Binnenkort zullen nog volgen:

- Hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
- Elektriciteitsvoorziening;
- Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
- Ecologische hoofdstructuur;
- Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
- IJsselmeergebied.

Op termijn volgt dan nog, blijkens publicaties van de Rijksoverheid, een onderwerp 'duurzame verstedelijking'.

Betekenis voor het bestemmingsplan

De beoogde ontwikkeling valt onder IJsselmeergebied en is derhalve nog niet in de Barro beschreven. In paragraaf 3.1.3 zal er derhalve worden stilgestaan bij het Nationaal Waterplan. In dit beleidsdocument is de visie op het IJsselmeergebied beschreven. Het initiatief is niet strijdig aan de Barro.

3.1.3 Nationaal Waterplan 2009-2015

Op basis van de Waterwet is het Nationaal Waterplan vastgesteld door het kabinet. Het Nationaal Waterplan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2009 - 2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, beschikbaarheid van voldoende en schoon water en de diverse vormen van gebruik van water. Het geeft maatregelen die in de periode 2009-2015 genomen moeten worden om Nederland ook voor toekomstige generaties veilig en leefbaar te houden en de kansen die water biedt te benutten.

IJsselmeer

Het IJsselmeer wordt een strategische watervoorraad. Het kabinet kiest ervoor de strategische functie van het IJsselmeergebied voor de levering van zoet water te versterken. Door het peilbeheer beperkt aan te passen, wordt hiervoor op korte termijn de ruimte benut die het systeem op dit moment al biedt. Het kabinet kiest ervoor om het peil van zowel het Markermeer als de Veluwerandmeren los te koppelen van die van het IJsselmeer. Het gevolg is een peilbeheer in het Markermeer-IJmeer en de Veluwerandmeren dat beter tegemoet komt aan wat nodig is voor een ecologisch duurzame ontwikkeling. In het Markermeer-IJmeer biedt dit ook mogelijkheden voor beperkte buitendijkse bebouwing. Het kabinet kiest voor het op beperkte schaal mogelijk maken van buitendijkse ontwikkelingen met aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit van het gebied. Het verlies aan waterbergingscapaciteit als gevolg van de buitendijkse ontwikkelingen hoeft niet te worden gecompenseerd.



Uitsnede Structuurvisiekaart IJsselmeergebied

Betekenis voor het bestemmingsplan

Nieuwe buitendijkse ontwikkelingen tot 5 ha. per gemeente zijn toegestaan mits deze ontwikkelingen passen bij de ruimtelijke karakteristiek van het (water)landschap. Verrommeling en verlies aan zichtlijnen moet worden tegengegaan. De huidige ontwikkeling past bij het landschap en zal, mede vanwege de golfbreker, niet leiden tot verrommeling. Buitendijkse ontwikkelingen behoeven geen compensatie voor het verlies aan waterbergingscapaciteit. Vanwege de zomerpeilstijging zal de grens tussen land en water verschuiven. Om deze grensverschuiving te faciliteren zal er in het bestemmingsplan een uitwisselbaarheid opgenomen worden voor water en de aangrenzende bestemmingen.

3.1.4 Natura 2000 gebieden

Het plangebied ligt in en direct aan het Gooimeer nabij de Stichtse Brug. Een gedeelte van het Gooimeer is samen met het Eemmeer aangewezen als Natura 2000-gebied en daarmee valt het onder de bescherming van de Natuurbeschermingswet. De aanleg van een jachthaven leidt tot meer recreatieve vaarbewegingen en is daarmee mogelijk van invloed op het Natura 2000-gebied. Indien een ontwikkeling van invloed is op een natuurgebied is mogelijk een Natuurbeschermingswetvergunning vereist.

Betekenis voor het bestemmingsplan

Om te kunnen beoordelen of er sprake is van invloed op het Natura 2000-gebied is in een eerder stadium een passende beoordeling opgesteld. Deze passende beoordeling wordt nog verder toegespitst op het daadwerkelijke initiatief. Indien blijkt dat er invloed is op het Natura-2000 gebied is een Natuurbeschermingswetvergunning vereist. In het kader van de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan dient ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan voor de gemeenteraad inzichtelijk te zijn of deze eventuele Natuurbeschermingswetvergunning door het bevoegd gezag, de provincie Noord-Holland, ook daadwerkelijk (op termijn) wordt afgegeven.

3.2 Provinciaal en regionaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

Op 21 juli 2010 hebben Provinciale Staten van Noord-Holland de structuurvisie 'Kwaliteit door veelzijdigheid' vastgesteld. Tevens is op 23 mei 2011 de 1e herziening vastgesteld. In de visie weerlegt de provincie haar doelstellingen en provinciale belangen. Het doel van de visie is om duidelijk te hebben hoe de ruimtelijke ontwikkeling er tot 2040 uit komt te zien.

In de structuurvisie legt de provincie drie hoofdbelangen vast, te weten:

1. ruimtelijke kwaliteit;
2. duurzaam ruimtegebruik;
3. klimaat bestendigheid.

Door te kiezen voor hoogstedelijke milieus en beperkte uitleg van bedrijventerreinen, houdt de Provincie Noord-Holland het landelijk gebied open en dichtbij. Door voorzichtig om te gaan met uitleg buiten bestaande kernen speelt ze in op de veranderingen in de bevolkingsontwikkeling op langere termijn. Door in te zetten op het op eigen grondgebied opwekken van duurzame energie draagt ze actief bij aan de CO₂-reductie. Door versterking van de waterkeringen en het aanleggen van calamiteitenbergingen houdt ze de voeten droog. En door het landelijk gebied te ontwikkelen vanuit de kenmerken van Noord-Hollandse landschappen en de bodemelenschappen blijft de provincie bijzonder en aantrekkelijk om in te wonen, te werken en om te bezoeken.

Behoud en ontwikkeling natuurgebieden

Noord-Holland heeft natuur met een hoge biodiversiteit. Door de variatie in het landschap komen veel dieren- en plantensoorten voor. De soortenrijkdom in Noord-Holland is in de afgelopen eeuw echter sterk achteruit gegaan. De Provincie Noord-Holland spant zich in voor het in stand houden en waar mogelijk vergroten van deze biodiversiteit, vanuit de intrinsieke waarde van natuur.

De Provincie Noord-Holland zorgt dat in de EHS en Natura 2000-gebieden geen ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk zijn die strijdig zijn met de bijzondere kenmerken en waarden van het natuurgebied.



Uitsnede themakaart Behoud en ontwikkeling natuurgebieden

Metropolitane landschappen

In de metropoolregio heeft de Provincie Noord-Holland een extra ambitie voor de ontwikkeling van recreatiemogelijkheden en het gebruik van het landschap voor stedelijke functies. Het behoud, de versterking en de ontwikkeling van de groenblauwe structuur is van wezenlijk belang voor de

totstandkoming, kwaliteit en uitstraling van de dynamische regio. Aan waterrecreatie bestaat een belangrijke en groeiende behoefte.

Vervoersnetwerken

De A27 is aangemerkt als regionaal vervoersnetwerk. Op deze snelweg of direct naast het bestaande tracé zal in de toekomst ruimte gevonden moeten worden voor de realisatie van een HOV verbinding tussen Noord-Holland / Utrecht en Almere.

Bestaand bebouwd gebied

Binnen het Bestaand Bebouwd Gebied bevordert de Provincie Noord-Holland zoveel mogelijk de intensivering en bundeling van stedelijkheid, zowel in nieuwe ontwikkelingen zoals bijvoorbeeld de Zuidas in Amsterdam als in transformatiegebieden zoals het Zaan/IJ-oeverprogramma in Zaanstad.



Uitsnede gecombineerde themakaart Bestaand bebouwd gebied / Landelijk gebied.

Er is behoefte aan ruimte voor groei van toeristische en recreatieve ondernemers. De ruimtevraag voor deze recreatieve en toeristische voorzieningen valt vrijwel altijd buiten Bestaand Bebouwd Gebied. De Provincie Noord-Holland heeft de gevraagde ruimtebehoefte tot 2015 in kaart gebracht. Aan uitbreiding van vergroting van ligplaatsen in jachthavens is vooral behoefte.

In de structuurvisie is concreet terug te lezen: *"De Provincie Noord-Holland zorgt dat de watersportvoorzieningen binnen de provincie van hoge kwaliteit zijn en ondersteunt de in ontwikkeling zijnde plannen voor jachthavens, onder voorwaarde dat uit de Passende beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet blijkt dat er geen negatieve effecten zijn op de te beschermen natuurwaarden of dat deze negatieve effecten kunnen worden gecompenseerd."*

Betekenis voor het bestemmingsplan

In de toelichting van het op te stellen bestemmingsplan zal aandacht besteed moeten worden aan de huidige groen blauwe structuur. De beoogde ontwikkeling is buiten bestaand bebouwd gebied gesitueerd. Inmiddels is voldaan aan de voorwaarde van een Passende beoordeling. In deze rapportage wordt ingegaan op de in het gebied voorkomende natuurwaarden. De planvorming is aan de hand van deze uitkomsten aangepast waardoor het plan geen ontoelaatbare negatieve gevolgen heeft voor de aanwezige flora en fauna. Mogelijke infrastructurele werken in het kader van het regionale vervoersnetwerk of de zoekzone voor een toekomstige HOV verbinding vallen buiten de scope van dit op te stellen bestemmingsplan.

Hiermee is het op te stellen bestemmingsplan passend binnen de provinciale structuurvisie.

3.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

De Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie is samen met de Structuurvisie 2040 op 16 februari 2010 door de Gedeputeerde Staten vastgesteld en vervolgens op 21 juli 2010 door de Provinciale Staten van de provincie Noord-Holland unaniem aangenomen. Op 23 mei 2011 is de eerste herziening vastgesteld. De verordening stelt regels en voorwaarden waaraan de inhoud van (gemeentelijke) bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen moeten voldoen. Inhoudelijk gaat de verordening hoofdzakelijk in op het realiseren van stedelijke functies buiten de rode contour, het vrijkomen van agrarische bebouwing en natuur- en landschapsbescherming.

Betekenis voor het bestemmingsplan

Gelet op de beoogde ontwikkeling schrijft artikel 15 voor dat een bestemmingsplan, dat voorziet in nieuwe of uitbreiding van bestaande verstedelijking in het landelijk gebied, rekening houdt met de kernkwaliteiten van het landschapstype, de openheid van het landschap met daarbij inbegrepen stilte en duisternis en de historische structuurlijnen. De ontwikkeling is passend bij de kernkwaliteiten van het landschap. Door de golfbreker en de aard en grootte van de ontwikkeling zal de bestaande stilte en duisternis op het Gooimeer niet worden aangetast. De bestaande structuurlijnen worden niet onderbroken. De uitgevoerde MER bevat daarnaast voldoende aanknopingspunten om deze punten verder te onderbouwen (zie ook § 4.7).

De EHS wordt middels artikel 19 beschermd. Dit artikel regelt dat een bestemmingsplan de gronden als 'natuur' bestemt, indien de natuurfunctie reeds is gerealiseerd. Een ontheffing voor een ontwikkelingsgericht bestemmingsplan is mogelijk indien dat bestemmingsplan een combinatie van activiteiten mogelijk maakt die mede tot doel heeft de kwaliteit of kwantiteit van de ecologische hoofdstructuur per saldo te verbeteren. Het effect op de EHS en de vervolgstappen (de nog te onderzoeken mitigerende maatregelen) worden verder in hoofdstuk 4 behandeld.

Ontwerpwijziging Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie

In de huidige PRVS (Provinciale Staten 21 juni 2010, laatstelijk gewijzigd 23 mei 2011) zijn ontheffingsmogelijkheden voor Gedeputeerde Staten opgenomen. Door het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet ruimtelijke ordening zullen Gedeputeerde Staten geen gebruik meer kunnen maken van deze ontheffingsmogelijkheden in de PRVS. Om die reden wordt de PRVS gewijzigd. De wijziging van de PRVS voorziet in een omzetting van de ontheffingsmogelijkheden in afwijkingmogelijkheden voor het gemeentebestuur.

Op de EHS is artikel 19 van de Verordening van toepassing. Artikel 19 bepaalt, kortgezegd, dat gronden gelegen in de EHS de bestemming Natuur dienen te krijgen. In het derde lid is voorzien in de mogelijkheid hiervan af te wijken na toestemming van Gedeputeerde Staten. Deze vereiste toestemming komt te vervallen. Een bestemmingsplan mag voorzien in nieuwe activiteiten voor zover:

1. er sprake is van een groot openbaar belang;
2. er geen reële andere mogelijkheden zijn en;
3. de negatieve effecten waar mogelijk worden beperkt en de overblijvende effecten worden gecompenseerd.

3.2.3 Waterplan 2010-2015

Met betrekking tot de waterhuishouding in de provincie kijkt de provincie bij nieuwe ruimtelijke plannen of de veranderingen effect hebben op de duurzaamheid van het watersysteem. Om dit te structureren heeft de provincie Noord-Holland een nieuw waterplan opgesteld. De Provinciale Staten hebben op 16 november 2009 het provinciaal Waterplan 2010-2015 vastgesteld. In het waterplan is opgenomen op welke wijze de provincie het waterbeheer in Noord-Holland uitvoert op provinciaal niveau. Het beleid sluit aan bij de Europese Kaderrichtlijn Water en Het Nationaal Bestuurakkoord Water.

Het speerpunt van het waterplan is het creëren van een integraal beleid ten aanzien van de ontwikkeling van de Noordzee kust zone en de optimale benutting van de economische kanten van water. De in de titel van het ontwerp waterplan opgenomen factoren, te weten Beschermen, Benutten, Beleven en Beheren, staan centraal in het toekomstbeeld op het gebied van water in de provincie Noord-Holland.

Betekenis voor het bestemmingsplan

Water vormt een belangrijk aspect in onderhavig project. Het water vormt de drager van de herinrichting van het plangebied. Daarmee draagt de beoogde ontwikkeling bij aan het benutten en beleven van het water. In het kader van een goede waterhuishouding wordt de verstedelijking in geheel Blaricummeent met 12,4 % met open water ontwikkeld. Hiermee voldoet de beoogde ontwikkeling aan het Waterplan. Het is wenselijk dat het bestemmingsplan zeer behoudend omgaat met de verhardingsmogelijkheden.

3.2.4 Ontwikkelingsvisie Zuidelijke Randmeren 2030 (De Blauwe as)

In 2007 zijn Rijkswaterstaat, Waterschap Vallei & Eem en de acht omliggende gemeenten (Almere, Blaricum, Bunschoten, Eemnes, Huizen, Naarden, Nijkerk en Zeewolde) het project BEZEM (Bestrijding Eutrofiëring Zuidelijke Randmeren) gestart. Hierin zijn belangrijke maatregelen vastgelegd om de waterkwaliteit te verbeteren, zodat de blauwalgenoverlast tot het verleden behoort. Nu de kwaliteit van het water actief wordt aangepakt hebben de gemeenten BVR gevraagd een Ontwikkelingsvisie voor de Zuidelijke Randmeren op te stellen. De Ontwikkelingsvisie is integraal en behelst een visie op zowel water als ruimtelijke ordening. De integrale opgave is op drie niveaus uitgewerkt: de strategische positionering van het gebied, het ontwerp van de ruimtelijke ontwikkeling en de kwalitatieve verkenning van beleid.

De kernopgave is het in balans brengen van natuur en recreatie. Daarom is in de visie 2030 gekozen voor een heldere zonering van gebieden, elk met een eigen (gebruiks-)doel en karakter. In de Natura 2000 gebieden in het Gooimeer en Eemmeer worden verstoringen geweerd. Door het verbinden van de natuurgebieden op het water en het land en de betere bescherming tegen verstoringen ontstaat een robuust ecologisch systeem. Een goed ontwerp van de waterbodem, de oever en het land is gewenst. Een waterbodemon ontwerp moet de groei van waterplanten, driehoeksmossel en riet bevorderen en op andere plekken ruimte bieden aan mogelijkheden voor zeil- en motorboten, kano's, recreatiestranden, havens en boulevards, klompenpaden en stiltegebieden.

Het tweede deel van de ontwikkelingsvisie, het voorbeeldenboek, geeft een mogelijke ruimtelijke vertaling van de visie 2030. Met de geschetste voorbeelden is een bron van inspiratie gecreëerd. Een rif in het Gooimeer toont hoe het Natura 2000 gebied zich op een natuurlijke manier scheidt van de recreatie. Het rif zuivert het water door de groei van mosselen, riet en waterplanten. Een flexibel raamwerk voor de kust van Almere met watertuinen, aanlegsteigers, woonarken en Floatlands toont hoe de eentonige en harde dijk verrijkt worden. De Eemdelta toont hoe in de monding van de Eem het water op land kan worden verbreed. De Eemdelta maakt de Eem weer zichtbaar in het landschap en biedt kansen voor een ecologische verbinding.

Betekenis voor het bestemmingsplan

Een verkenning van lokaal beleid en actuele projecten toont concreet aan waar gemeenten zelf verbeteringen kunnen aanbrengen om de water- en ruimtelijke kwaliteit in het gebied te verbeteren. Uit de beleidsscan blijkt dat alleen bij een gezamenlijke aanpak de ontwikkeling van de Zuidelijke Randmeren mogelijk is. De wettelijke - en beleidskaders van onder andere Natura 2000, de Kaderrichtlijn Water, het Beheerplan IJsselmeergebied en het Nationaal Waterplan maken individuele ontwikkelingen veelal onmogelijk.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Strategische visie Blaricum 2030

In de strategische visie 'Blaricum, authentiek dorp in 't Gooi' wordt een beeld geschetst van Blaricum in 2030: hoe ziet de gemeente er dan uit op onder andere sociaal, cultureel en ruimtelijk gebied. Deze visie vormt de basis voor toekomstige (deel)plannen, zoals bestemmingsplannen. De gemeenteraad heeft de definitieve versie van de strategische visie op 26 januari 2010 vastgesteld.

Een onderdeel van de strategische visie is een uitvoeringsprogramma tot 2015. Hierin staan de maatregelen benoemd die de komende jaren uitgevoerd worden om aan de gewenste toekomst van Blaricum te werken. De strategische visie bevat een aantal ruimtelijke uitwerkingen. Hiermee fungeert de strategische visie tevens als structuurvisie, die elke gemeente wettelijk gezien verplicht is op te stellen.

In 2030 is Blaricum:

- dorps en kleinschalig. In 2030 heeft Blaricum nog steeds een dorps, kleinschalig karakter. Er zijn vijf wijken: Het Oude Dorp, Bijvanck, Crailo, Villagebied en de Blaricummeermeent. De jongste wijk van Blaricum is de Blaricummeermeent. Deze duurzaam gebouwde wijk met haar waterpartijen en veel groen ligt prachtig aan het Gooimeer. Het is een wijk waar wonen, werken en recreëren hand in hand gaan;
- groen en blauw. Blaricum staat bekend om het vele groen en blauw. De waardevolle heidevelden, bosgebieden, enges en het Gooimeer geven de gemeente een zeer groene en blauwe uitstraling.

Betekenis voor het bestemmingsplan

De ontwikkeling van het gebied Voorland Stichtsebrug valt onder project 1 'Blaricummeermeent ontwikkelen'. (In de strategische visie staat per abuis de locatie van de jachthaven verkeerd aangeduid; de beoogde locatie ligt noordelijker in de tweede waterkom.)

3.3.1 Gemeentelijke archeologische verwachtingenkaart

De gemeente Blaricum heeft haar eigen archeologische verwachtingenkaart, Archeologische beleidskaart en standaardregels voor bestemmingsplannen (B&G rapport 946). Op deze kaart heeft het plangebied een lage verwachting en het water geen verwachting. De lage verwachtingswaarde komt niet overeen met de bevindingen zoals deze volgen uit het bureau onderzoek zoals uitgevoerd in het kader van het MER (paragraaf 4.8). In het kader van het bestemmingsplan zal aanvullend onderzoek uitgevoerd worden.

4 Milieueffectrapportage

Zoals al eerder beschreven is het MER in hoofdzaak bepalend voor de verdere invulling van het bestemmingsplan.

4.1 Alternatieven

In het MER zijn in totaal vijf alternatieven geformuleerd. Twee varianten voorzagen in de aanleg van een passantenhaven. Uit de haalbaarheidsstudie uit 2005 is te herleiden dat deze twee varianten vanuit bedrijfseconomisch oogpunt niet reëel blijken te zijn. Op 20 maart 2012 heeft de gemeenteraad van Blaricum ingestemd met het voorkeursalternatief voor een jachthaven met maximaal 550 ligplaatsen. Door de keuze voor een voorkeursalternatief van 550 plaatsen, worden de exploitatiemogelijkheden en daarmee de kans van slagen door de gemeenteraad zo groot mogelijk gehouden.

Verskil in varianten

Het verschil in de varianten wordt in hoofdzaak bepaald door ten eerste het 'zijn' van een passantenhaven of een jachthaven en ten tweede het aantal passanten- of ligplaatsen. In elke variant komt het "basis pakket" van bouwstenen voor, te weten:

- Restaurant;
- Parkeergelegenheid;
- Infrastructuur;
- Natuur;
- Strand;
- Reddingsbrigade;
- Ligplaatsen jachthaven;
- Sanitair/kleedruimten/ontmoetingsruimten.

Het bestemmingsplan zal dan ook moeten voorzien in een ruimtelijke regeling voor deze bouwstenen.

Voorkeur alternatieven

In het MER was nog geen voorkeursalternatief benoemd. De keuze voor de invulling van het recreatiegebied Voorland Stichtsebrug (wel of geen jachthaven en de grootte daarvan) wordt bepaald aan de hand van een aantal factoren (o.a. kosten, gewenste ruimtelijke ordening en milieu). Het voorkeursalternatief is mede aan de hand van het MER door de gemeenteraad van de gemeente Blaricum, vastgesteld. Uiteindelijk is variant 3 aangewezen als voorkeursalternatief.

Door het 'basis pakket' dat onderdeel is van alle alternatieven sluit een voorkeursalternatief een invulling met een ander alternatief niet uit. In het bestemmingsplan wordt dan ook uitgegaan van de maximale variant (variant 3). Deze maximale variant sluit een minder maximale invulling, met de varianten 1 en 2, niet uit. Op deze wijze wordt vastgelegd wat maximaal mogelijk is. Indien een exploitant voor een invulling kiest welke het maximum niet overstijgt is dat mogelijk. Hiermee wordt een exploitant tevens in de gelegenheid gesteld te werken met een groeimodel waarbij gedurende de planperiode van 10 jaar een doorgroei kan plaatsvinden van bijvoorbeeld variant 1 naar variant 3.

Conclusie

De varianten 1, 2 en 3 zijn inpasbaar in één bestemmingsregeling. Omdat het MER zich, qua doelstellingen, niet expliciet uitspreekt over de eventuele onmogelijkheid van één of meer varianten wordt het voorkeursalternatief, de maximale variant 3, planologisch mogelijk gemaakt. Een eventuele daadwerkelijke invulling met een kleinere variant wordt hiermee niet uitgesloten. Hierdoor wordt het mogelijk de daadwerkelijke keuze over te laten 'aan de markt' en deze niet op te leggen.

In de hiernavolgende paragrafen worden de belangrijkste milieuaspecten beschouwd.

4.2 Gevolgen voor Natura 2000 gebieden

In de Passende beoordeling is een eerste analyse gemaakt van effecten van vaarbewegingen op watervogels in het Gooi- en Eemmeer en ook het IJmeer en Markermeer. In een variantenanalyse is rekening gehouden met de verschillen in omvang van de jachthaven, het uitvaarpercentage van de jachthaven, de verdeling grote en kleine vaartuigen en aantal boten met bestemming IJmeer & Markermeer. Rekening houdend met alle onzekerheden en variaties is berekend hoeveel extra boten op het IJmeer & Markermeer en Gooimeer Zuidoever en Eemmeer tijdens het vaarseizoen zijn te verwachten. Op basis van dit inzicht van de toename van het aantal vaartuigen in de verschillende Natura 2000-gebieden zijn de ecologische effecten en de effecten op de instandhoudingsdoelen benoemd en getoetst.

In de Passende beoordeling wordt geconcludeerd dat significante negatieve effecten bij het maximaal aantal ligplaatsen (550 boten) op de vogelsoorten met een instandhoudingsdoel uitgesloten kunnen worden.

Conclusie

De Passende beoordeling, en daarmee de eventuele gevolgen voor Natura 2000 gebieden, zijn voor alle varianten gelijk. Nu de gemeenteraad zich uitgesproken heeft voor een voorkeursalternatief kan de Passende beoordeling aan de hand van dit voorkeursalternatief definitief gemaakt worden.

4.3 Effecten op de Ecologische hoofdstructuur

Voor het gebied Voorland Stichtsebrug zijn volgens de natuurdoeltypenkaart uit 2000 geen gedetailleerde natuurdoeltypen geformuleerd. Ook de ecologische verbindingszone ten oosten van de A27 heeft op provinciaal niveau geen expliciete natuurdoelstellingen (op soortniveau). Volgens de Structuurvisie (2010) geldt voor het Gooimeer de kwalificatie "EHS Grote wateren" en voor het Voorland Stichtsebrug 'EHS' (zie onderstaande kaart). Met betrekking tot "EHS Grote wateren" geldt geen expliciete natuurdoelstelling evenmin voor de EHS op het Voorland. Bij de herijking van de provinciale ecologische hoofdstructuur door de Provincie Noord-Holland in 2010 zijn geen concrete natuurdoelen benoemd voor het Voorland Stichtsebrug.



In het MER is derhalve de vraag beantwoord of de ingreep een significant negatief effect heeft op de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS. Deze wezenlijke kenmerken en waarden bestaan uit de actuele en de potentiële natuurwaarden.

Uit het MER blijkt dat de aanleg van de jachthaven niet leidt tot wezenlijke negatieve effecten op de waardevolle graslanden door vernietiging of verstoring. Het leefgebied van de aanwezige strikt beschermde amfibieën blijft onaangetast. De belangrijke bosschages voor struweel en – bosvogels worden in beperkte mate aangetast.

De verstoring van de EHS volgt met name uit het ruimtebeslag en de toename van recreatie en een daarmee samenhangende vorm van verstoring in het gehele gebied. Het ruimtebeslag vindt vooral plaats door de aanleg van parkeerplaatsen en het multifunctionele gebouw. Hierbij moet de kanttekening geplaatst worden dat er op dit moment reeds sprake is van verstoring als gevolg van het aanwezige recreatiestrand en de bebouwing van de reddingsbrigade. Door de landschappelijke inpassing van de jachthaven treedt bij geen enkel alternatief ruimtebeslag op van de bijzondere schraafgraslanden of het leefgebied van amfibieën.

De gronden van het Voorland maken onderdeel uit van de ecologische hoofdstructuur (EHS). De twee waterkommen van het Voorland waren door de provincie altijd bewust buiten de EHS gehouden om de aanleg van een jachthaven en eventueel andere recreatieve ontwikkelingen mogelijk te maken. Met de herziening van provinciale verordening en structuurvisie (1^e herziening d.d. 23 mei 2011) zijn ook de kommen onderdeel geworden van de EHS.

Conclusie

De negatieve gevolgen op de EHS zijn beperkt. Zo zijn er voor geen van de varianten effecten te verwachten op de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS. Door de landschappelijke inpassing van de jachthaven treedt bij geen enkel alternatief ruimtebeslag op van de bijzondere schraafgraslanden of het leefgebied van amfibieën.

Om de effecten te beperken, dan wel tot nihil terug te brengen, zijn in het MER mitigerende maatregelen onderzocht en voorgesteld. Deze mitigerende maatregelen worden in het kader van deze planprocedure voor het voorkeursalternatief verder uitgewerkt. Deze maatregelen zullen, voor zover noodzakelijk en wettelijk mogelijk, doorvertaald worden naar het bestemmingsplan.

Voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan zal ontheffing verleend moeten zijn van de Provinciale Verordening aangaande de EHS.

4.4 Effecten op biotopen

De ontwikkeling van de jachthaven heeft geen ruimtebeslag tot gevolg van het botanische rijke gebied, het bestaande gebiedje met struweel. Het gebouw van de reddingsbrigade, horeca en havenfaciliteiten kan zodanig worden ingepast in de met bomen en bossen begroeide 'landtong' tussen beide waterkommen dat er geen ruimteverlies van het schraafgrasland plaatsvindt. Door een nog aan te leggen fysieke afscherming kan duidelijk onderscheid gemaakt worden tussen het recreatieve deel, de parkeerplaats en het jachthaventerrain en het natuurgebied.

In het bestemmingsplan wordt deze fysieke afscherming benadrukt door het opnemen van verschillende bestemmingen (Natuur en Recreatie - Jachthaven) met specifieke aanduidingen (bijvoorbeeld parkeerterrein).

4.5 Effecten op flora

Uitgangspunt is dat ruimtebeslag van het schraalgrasland kan worden uitgesloten door een aangepaste ruimtelijke inpassing. De nieuwe jachthaven wordt in het geheel buiten het botanische rijke deelgebied gerealiseerd. Directe effecten op de groeiplaatsen van de hier aanwezige beschermde soorten zijn hierdoor uit te sluiten. De natuurlijke oeverzone langs de schraalgraslanden van het Gooimeer wordt niet aangetast. Er komen geen ligplaatsen direct aan de oeverzone. In het kader van het MER zijn deze ligplaatsen gelijk aan optie 2 van het Masterplan opgenomen. Dit om negatieve gevolgen voor de aanwezige waarden zoveel als mogelijk te beperken.

De schraalgraslanden zullen de bestemming 'Natuur' krijgen. Middels een specifieke gebruiksbepaling zal in het bestemmingsplan geregeld worden dat het innemen van een ligplaats langs de oeverzone wordt aangemerkt als een 'verboden gebruik'. Daarnaast wordt niet voorzien in het uitdiepen van water. De oever blijft hiermee onbereikbaar voor vaartuigen.

4.6 Effecten op fauna

Voor amfibieën worden geen negatieve gevolgen verwacht. De aanleg en het ruimtebeslag van de strekdam kan een licht negatief effect hebben op de aanwezige Kleine modderkruipers. Aangezien deze soort met name in de ondiepere oeverzone te verwachten is zijn de effecten gelijk bij de verschillende alternatieven uit het MER. Strikt beschermde grondgebonden zoogdieren zijn niet aanwezig in het plangebied. Boven het plangebied zijn wel een aantal foeragerende strikt beschermde vleermuizen aangetroffen. Alle in Nederland voorkomende vleermuissoorten zijn strikt beschermd krachtens de habitatrichtlijn. Deze bescherming houdt in dat mitigerende en compenserende maatregelen nodig zijn. De meeste soorten vleermuizen in het gebied zijn soorten die in gebouwen verblijven. In het plangebied zijn geen gebouwen aanwezig.

Het voorkeursalternatief heeft, in vergelijking tot de alternatieven, het meest effect, als gevolg van het ruimtebeslag, op de aanwezige bos- en struweelvogels. Door de ontwikkeling gaat geschikt leefgebied verloren. Door de recreatiedruk van dit alternatief en daarmee samenhangende verstoring door mensen zijn er ook negatieve effecten door recreatie te verwachten. De aanwezige water- en moerasvogels ondervinden eveneens negatieve effecten door ruimtebeslag en recreatiedruk.

Deze effecten zullen in het bestemmingsplan zoveel als mogelijk beperkt worden door het opnemen van specifieke bestemmingen en nadere eisen te stellen aan de situering van bebouwing. Resterende negatieve effecten zullen gecompenseerd en gemitigeerd moeten worden. Aan de hand van het voorkeursalternatief zullen deze maatregelen gedurende het planproces verder uitgewerkt worden. Indien hier ruimtelijke relevante maatregelen uit voortvloeien zullen deze afgeregeld worden in het bestemmingsplan.

4.7 Effecten op de landschappelijke structuur

De landschappelijke structuur van het gebied blijft met de aanleg van de jachthaven behouden. De noordelijke 'kom' wordt in de nieuwe planologische situatie ingericht als jachthaven. De kom wordt afgeschermd door de aanleg van een golfbreker. Deze, nog aan te leggen, golfbreker wordt aangelegd in het verlengde van de bestaande oever en past daarmee binnen het huidige landschap. Ook de verlenging van de rietoever parallel aan de hoofdgeul van het Gooimeer past binnen de huidige landschappelijke structuur. De toegangsweg met boomstructuur blijft behouden en zal als zodanig in het bestemmingsplan worden bestemd.

4.8 Archeologie

Op basis van het reeds uitgevoerde bureauonderzoek kan worden geconcludeerd dat het gedeelte van het plangebied dat momenteel in het Gooimeer ligt een hoge archeologische verwachting kent ten aanzien van vindplaatsen uit de periode paleolithicum – neolithicum en scheepswrakken uit de middeleeuwen/nieuwe tijd. In het Gooimeer, direct grenzend aan het plangebied, is sprake van een verdrongen Pleistoceen landschap, bestaande uit een dekzandrelief met een holoceen dek (veen en klei). Met name de voorgenomen baggerwerkzaamheden ten behoeve van de jachthaven vormen een bedreiging voor eventueel aanwezige archeologische resten uit bovengenoemde perioden. Ten aanzien van de baggerwerkzaamheden in het kader van de nieuwe jachthaven wordt vervolgonderzoek geadviseerd.

De voorgenomen baggerdiepte bedraagt in dit stadium van de planvorming circa 2,75 m beneden waterbodem. Het is onbekend op welke diepte de top van het dekzand ligt: waarschijnlijk ligt deze dieper dan bovengenoemde baggerdiepte, maar er kunnen opduikingen aanwezig zijn tot circa 1 m beneden waterbodem. In het bureauonderzoek wordt geadviseerd voorafgaand aan de baggerwerkzaamheden te bepalen of archeologische resten bedreigd worden. Hiertoe dient de diepte van het dekzand ter plaatse te worden bepaald. De omvang van het archeologisch onderzoek is afhankelijk van de uiteindelijke grootte van de jachthaven.

Ten aanzien van het gedeelte van het plangebied dat momenteel uit opgespoten vasteland bestaat is de kans op het aantreffen van archeologische vindplaatsen binnen de te verstoren zones klein. Zo blijkt ook uit de gemeentelijke verwachtingenkaart.

Conclusie

Aangezien de omvang van het nadere onderzoek afhankelijk is van de concrete invulling en het bestemmingsplan, zal in het bestemmingsplan worden voorzien in een groeimodel voor de nog te realiseren jachthaven door een dubbelbestemming op te nemen voor de bescherming van mogelijke archeologische waarden. Vooruitlopend op de daadwerkelijke realisatie wordt nader onderzoek verplicht gesteld.

4.9 Bodem

Het plangebied bestaat uit twee bodemtypen, te weten waterbodem en landbodem. Met betrekking tot de waterbodem wordt opgemerkt dat deze naar verwachting niet substantieel verontreinigd zal zijn. De kwaliteit zal vermoedelijk geen belemmering vormen voor de geplande herinrichting. Voor de landbodem geldt dat deze aan te merken is als een niet verdachte locatie. In de voorbereiding van het bestemmingsplan wordt nog een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd.

4.10 Verkeer

Ontsluiting

In alle alternatieven is de (passanten)haven, het restaurant en het strand bereikbaar via de bestaande ontsluitingsweg Deltazijde (voormalig Stichtseweg). Dit betekent dat er geen infrastructuur aangelegd hoeft te worden. Wel dient de huidige ontsluitingsweg in het plangebied opgewaarderd te worden. In het bestemmingsplan zal hierin voorzien worden door het opnemen van een ruimere verkeersbestemming.

Parkeren

In het kader van het MER is het aantal benodigde parkeerplaatsen per variant inzichtelijk gemaakt en onderzocht op de eventuele milieuaspecten. In het kader van het bestemmingsplan wordt opnieuw onderzocht in hoeverre de parkeerbehoefte overeenkomt met het parkeeraanbod zoals geformuleerd in het MER.

Verkeer

Afhankelijk van het aantal ligplaatsen zal het aantal verkeersbewegingen met een bepaald aantal toenemen. Logischerwijs genereert variant 3 het meeste aantal verkeersbewegingen. Uit het MER blijkt dat in alle alternatieven de verkeerstoename gering is en planologisch inpasbaar.

4.11 Vaarbewegingen

In de Passende beoordeling is geconcludeerd dat als gevolg van de ontwikkeling van de jachthaven, ongeacht het aantal ligplaatsen, een toename van het aantal vaarbewegingen zal plaatsvinden. Deze toename zal het grootst zijn op het Gooimeer aangezien het Gooimeer direct gelegen is aan de ontwikkeling. In de Passende beoordeling is nader ingegaan op de mate van toename. Hoe groter de jachthaven des te meer vaartuigen er uitvaren en hoe groter het aantal vaarbewegingen. Vervolgens is getoetst of de toename van invloed is op het Natura 2000-gebied. Deze invloed blijkt beperkt te zijn.

Conclusie

Voor de voorkeursvariant geldt dat het aantal vaarbewegingen goed inpasbaar is en daarmee ruimtelijk aanvaardbaar.

4.12 Geluid

Op basis van een geluidsonderzoek van de A27 inzake 'Blaricummeermeent' en de gegevens van Rijkswaterstaat is berekend dat de 48 dB geluidcontour in 2020 op circa 550 m uit de as van de A27 zal liggen. De ontsluitingsweg van het plan, de Deltazijde (voormalig Stichtseweg), ligt parallel aan de A27, waardoor het geluid van deze weg uit dezelfde richting komt als de A27. De verkeersgeneratie op de Deltazijde is in de maximale planvariant met circa 450 personenauto's per dag zo weinig, dat dit akoestisch onherkenbaar zal zijn vanwege de hoge geluidproductie van de A27.

4.13 Eindconclusie

Voor veel van de beschouwde milieuaspecten geldt dat hoe groter de ingreep is des te groter de impact is. Uit het MER is gebleken dat alle varianten ruimtelijk inpasbaar zijn. Significante negatieve effecten op Natura 2000 gebieden zijn uitgesloten. Er dient derhalve in dit kader niet te worden gecompenseerd. Bij de alternatieven 1, 2 en 3 is er sprake van effecten op de ecologische hoofdstructuur. In het vervolg van de planontwikkeling zal de compensatieopgave nader uitgewerkt moeten worden aan de hand van het gekozen voorkeursalternatief, variant 3. Voor de realisatie van het recreatiegebied Voorland Stichtsebrug zal tevens gemitigeerd moeten worden. Hiervoor zijn in het MER de volgende voorstellen gedaan:

- Bij de verdere planvorming dient onderzocht te worden hoe de toegang tot het botanische rijke deelgebied beperkt kan worden om verstoring door betreding van de graslanden te minimaliseren;
- Zonering. Door een juiste zonering van de recreatieve voorzieningen zullen de schraalgraslanden ontzien moeten worden;
- Aanlijngesbod voor honden;
- Duidelijke fysieke scheiding tussen het recreatieve deel rondom de jachthaven en het noordelijke natuurgebied;
- Plaatsen van voorlichtingsborden;
- Uitstralende verlichting richting het open water van het Gooimeer en het natuurgebied dient geminimaliseerd te worden. Dit geldt ook voor de verlichting van parkeerplaats en de toegangsweg;
- Natuurvriendelijke (voor)oever langs de strekdam.
- Door een natuurlijke oever aan de Gooimeerzijde van de strekdam te ontwikkelen ontstaat;
 - o een natuurlijke afscheiding tussen de havenkom en het grote open water van het Gooimeer;
 - o een nieuw leefgebied en rust gebied voor riet- en watervogels.

5 Uitgangspunten bestemmingsplan

Op basis van het vigerende beleid, behandeld in hoofdstuk 3, en aan de hand van een gemeentebreed overleg zijn op hoofdlijnen enkele uitgangspunten vastgelegd. Deze punten zijn, verdeeld per bestemming, in dit hoofdstuk kort beschreven.

De basis van alle uitgangspunten is het vastleggen van de bestaande situatie, inclusief de in hoofdstuk 4 genoemde ontwikkelingen. Hiermee zal de bestaande en in ontwikkeling zijnde bebouwing in zijn geheel juridisch worden vastgelegd en biedt het op te stellen bestemmingsplan weer een adequaat toetsingsinstrument.

5.1 Algemeen

Het bestemmingsplan wordt zo opgesteld dat de maximale planvariant als uitgangspunt wordt genomen. Een kleinere variant behoort daarmee tot de mogelijkheden. De daadwerkelijke invulling is sterk afhankelijk van de uiteindelijke exploitant en de ontwikkelingen op de markt. Dit heeft tot gevolg dat het bestemmingsplan in opzet globaal van aard is en de ruimtelijke randvoorwaarden vastlegt.

Ruimtelijke behoudenswaardige elementen, zoals het botanische rijke gebied, worden in het bestemmingsplan geborgd door het opnemen van een specifieke bestemming of dubbel bestemming.

Specifieke inrichtingsaspecten, zoals lichtarmaturen met amberkleurig licht t.b.v. vliegroutes van vleermuizen, laten zich niet regelen in het bestemmingsplan. In de nog te sluiten privaatrechtelijke overeenkomsten met de exploitant worden deze aspecten 'afgeregeld'.

5.2 Bestemmingen

Natuur

Een deel van het plangebied is in de EHS gelegen of heeft aantoonbare natuurwaarden. Voor deze gebieden zal de bestemming Natuur opgenomen worden. Ontwikkelingen in dit deel zullen uitgesloten worden. Hiermee is het behoud van deze gebieden gedurende de planperiode geborgd.

Recreatie – Jachthaven

Binnen deze bestemming is de aanleg van een jachthaven/passantenhaven met maximaal 550 ligplaatsen mogelijk. Bebouwing ten behoeve van de jachthaven, restaurant, reddingbrigade en eventuele bebouwing ten behoeve van zorgtoerisme wordt gereguleerd middels een bouwvlak op de verbeelding. Op deze wijze kan op voorhand de meest wenselijke locatie in relatie tot milieuaspecten vastgelegd worden en gestuurd worden op oppervlak en bouwhoogte.

Zoals in de inleiding verwoord overweegt de gemeente om een vorm van watersportzorgtoerisme in het gebied te faciliteren. Op steeds meer plaatsen zijn partijen actief als het gaat om "zorgtoerisme": toerisme bedoeld voor mensen met een zorgbehoefte en hun partners, familie en vrienden. Ook in de gemeente Blaricum wordt overwogen om deze vorm van zorgverlening te faciliteren en daar bovendien de component "watersport" aan toe te voegen. De gemeente heeft een position paper opgesteld en vastgesteld waarin zij omschrijft wat zij voor ogen heeft met watersportzorgtoerisme. De gemeente wil de haalbaarheid van het initiatief onderzoeken door middel van een businesscase.

Het concept "watersportzorgtoerisme" moet geheel commercieel geëxploiteerd worden en levert een bijdrage aan de economische vitaliteit van Blaricum en het Gooi op de componenten zorg en toerisme. Ook biedt het mogelijkheden voor onderwijs. Tevens sluit het concept aan op de speerpunten van het provinciaal economisch beleid. De provincie is dan ook positief over het initiatief van de gemeente Blaricum.

In het reeds vastgestelde position paper (mei 2012) is geconcludeerd dat het initiatief voor watersportzorgtoerisme aansluit bij drie van de vier thema's uit het provinciaal beleid, namelijk kenniseconomie & innovatie, arbeidsmarkt & onderwijs en waterport & toerisme. Het is een innovatief concept en levert een bijdrage aan de economische vitaliteit van Blaricum en het Gooi op de componenten zorg en toerisme. Het ROC in Hilversum biedt opleidingen in zorg en toerisme & recreatie. Voor studerende wordt een stageplaats mogelijk, voor hen die de opleiding hebben afgerond een werkplek in Blaricum. Tevens sluit het concept aan op en versterkt het de positie van Noord-Holland als watersportprovincie.

Ten aanzien van dit aspect wordt momenteel een proces doorlopen om te komen tot een realiseerbaar plan voor de inpassing van watersportzorgtoerisme. In deze eerste fase van het proces dient het idee verder geconcretiseerd te worden. Daarbij is doelgroepkeuze essentieel. Deze eerste fase resulteert vervolgens in een meetbaar Programma van Eisen dat ook input vormt voor het op te stellen bestemmingsplan Voorland Stichtsebrug.

De situering van parkeervoorzieningen wordt middels een nadere aanduiding binnen de bestemming vastgelegd. Een te hanteren parkeernorm wordt opgenomen in de regels. Afhankelijk van het aantal ligplaatsen en de omvang van het restaurant volgt een verplicht aantal te realiseren parkeerplaatsen.

Om het college in de gelegenheid te stellen in detail te sturen ten tijde van de aanvraag omgevingsvergunning wordt het mogelijk gemaakt voor het college om nadere eisen te stellen. Hierbij is het mogelijk nadere eisen te stellen aan het bouwplan in het kader van een goede landschappelijke inpassing alsmede ter bescherming en het behoud van aanwezige natuurwaarden (flora- en fauna).

Recreatie – dagrecreatie

Deze bestemming wordt opgenomen voor het bestaande recreatiegebied. De bestemmingsregeling zal afgestemd worden op het bestaande regime en enige ruimte bieden aan nieuwe, onder andere sanitaire, voorzieningen ten einde ook een kwalitatief betere invulling van het gebied te faciliteren.

Verkeer

De bestemming Verkeer wordt opgenomen voor de bestaande ontsluitingsweg. De bestemming Verkeer zal afgestemd worden op de toekomstige verbrede situatie van de ontsluitingsweg.

Water

De bestemming Water zal opgenomen worden voor het water binnen het plangebied. Voor de jachthaven, het niet landdeel, zal een nadere aanduiding opgenomen worden. Middels een specifieke gebruiksbepaling zal het aantal ligplaatsen gereguleerd worden.

Middels een omgevingsvergunningsplicht voor werken worden baggerwerkzaamheden nader gereguleerd. Op deze wijze kan invulling gegeven worden aan de eis een baggerplan op te stellen zoals verwoord in het MER.

Waarde archeologie

Naar aanleiding van het reeds uitgevoerde bureauonderzoek zal een aparte regelgeving worden opgenomen voor te beschermen archeologische waarden. Deze waarden worden middels een dubbelbestemming beschermd. Hiermee wordt de landelijke handreiking gevolgd en kan nader invulling worden gegeven aan het nog uit te voeren nader onderzoek.

Middels een wijzigingsbevoegdheid voor de dubbelbestemming archeologie kan deze regelgeving in het bestemmingsplan, bijvoorbeeld op basis van uitgevoerd onderzoek, geactualiseerd worden.

6 Planproces

6.1 Algemeen

Voor het doorlopen van de bestemmingsplanprocedure wordt de wettelijke procedure doorlopen zoals opgenomen in de Wet ruimtelijke ordening en de Algemene wet bestuursrecht. Deze procedure wordt voorafgegaan met de ter inzage legging van het voorontwerpbestemmingsplan en het voeren van het vooroverleg conform het bepaalde in het Besluit ruimtelijke ordening.

6.2 Klankbordgroep

Voor het opstellen van het bestemmingsplan zal gewerkt worden met een klankbordgroep. In de klankbordgroep zullen verschillende (belangen-)organisaties participeren. Hierbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld een afvaardiging van de provincie Noord-Holland, de regio (i.v.m. zorgtoerisme) Staatsbos-beheer, milieuwerkgroepen en potentiële exploitanten. Door te werken met een klankbordgroep en gezamenlijk te werken aan het bestemmingsplan wordt getracht een bestemmingsplan op te stellen dat recht doet aan alle verschillende belangen die spelen binnen het plangebied. Daarnaast creëert een klankbordgroep ook de mogelijkheid om kennis te nemen van de verschillende standpunten, belangen en inzichten welke er zijn aangaande de ruimtelijke opgave. De klankbordgroep wordt geformeerd na vaststelling (raadsbesluit) van deze NvU.

6.3 Planning

Voor het doorlopen van het planproces is een eerste planning opgesteld. Deze planning is ambitieus. De haalbaarheid van deze planning is mede afhankelijk van externe factoren, zoals de nog uit te voeren nadere onderzoeken en het verkrijgen van een ontheffing van de Provinciale Verordening.

Opstellen Nota van uitgangspunten	Week 17-22 (2012)
Overleg NvU met BEL	Week 24
Aanpassen NvU	Week 40
Besluitvorming raad NvU (incl. overleg wethouders)	Week 41-44
Workshop Klankbordgroep	Week 45
Opstellen concept voorontwerp	Week 44-50
Toezenen 1 ^e concept voorontwerp aan PL	Week 50
Aanpassen 1 ^e concept tot 2 ^e concept	Week 50-2 (2013)
Workshop met Klankbordgroep	Week 2
Workshop met BEL	Week 2
Aanpassen 2 ^e concept tot voorontwerp	Week 2-4
Terugkoppeling met BEL	Week 5-6
Besluitvorming voorontwerp (incl. overleg PL)	Week 5-6
Ter inzage legging voorontwerp	Week 8-12
Opstellen Nota van beantwoording	Week 12-14
Opstellen ontwerp	Week 14-16
Toezenen ontwerp aan PL	Week 17
Aanpassen ontwerp	Week 17-18
Besluitvorming ontwerp	Week 20
Ter inzage legging ontwerp	Week 22-28
Opstellen Nota zienswijzen	Week 29-30
Besluitvorming raad	Week 40
Ter inzage legging vastgesteld bestemmingplan	Week 42-48

7 Economische uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een (voor)ontwerp bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6 lid 1, sub f van het Bro onderzoek plaats te vinden naar de uitvoerbaarheid van het plan. Het bestemmingsplan wordt op initiatief van de gemeente Blaricum gerealiseerd. De kosten in verband met de realisatie van de ontwikkeling zijn echter voor een uitvoerende partij.

In juni 2005 is de 'Haalbaarheidsstudie Jachthaven Blaricumgemeente' uitgevoerd. In 2009 is een memo geschreven (kenmerk WA-HW20090118) waarin de haalbaarheidsstudie is geactualiseerd. Hierin worden onder andere de volgende conclusies getrokken:

- De groei van de watersport zet zich meest waarschijnlijk voort conform de lijn die het de laatste 15 jaar heeft gevolgd: beperkte jaarlijkse groei van ca. 1% meer boten.
- Globaal in Nederland neemt de ligplaatscapaciteit minder snel toe dan de groei van de vloot, wat leidt tot gemiddeld hogere bezettingsgraden en wachtlijsten. Lokaal zijn de verschillen groot.
- In deze regio zijn de afgelopen vier jaar relatief veel ligplaatsen bijgebouwd, zodat de capaciteitsvergroting de groei van de vloot heeft overtroffen.
- Dit is waarschijnlijk de belangrijkste reden dat de lengte van de wachtlijsten is afgenomen.
- De bezettingsgraad van de jachthavens in het gebied is onverminderd hoog, de drukfactor (relatie wachtlijst en ligplaatscapaciteit) is ook relatief hoog
- De absolute wachtlijst is ca. 900 schepen, waarvan mag worden verwacht dat ca. 630 personen daadwerkelijk een schip in het gebied zullen neerleggen als er een ligplaats voorhanden is
- Er zijn diverse uitbreidingsplannen bij de verschillende havens, totaal 1.000 ligplaatsen. Dit overtreft het aantal aanvragen voor ligplaatsen.
- Een nieuwe jachthaven in Blaricum lijkt nog steeds kansrijk. In vier jaar zijn 320 ligplaatsen aan de capaciteit toegevoegd, de concurrentie ziet de potentie dus ook. Daardoor kan gesteld worden dat hoe sneller de jachthaven wordt gerealiseerd hoe kansrijker de ontwikkeling is.

Conclusie

De uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan is middels de eerder genoemde haalbaarheidsstudie aangetoond. Kritische kanttekening bij uitvoerbaarheid is het aspect tijd.

8 Bronnenlijst

Voor het opstellen van deze Nota van uitgangspunten is gebruik gemaakt van de onderstaande bronnen.

- Ontwikkelingsvisie Blaricummeent, februari 2005;
- Haalbaarheidsstudie Jachthaven Blaricummeent, DHV, juni 2005;
- Masterplan De Blaricummeent, december 2005;
- Bestemmingsplan Blaricummeent Werkdorp; mei 2007;
- Actualisatie haalbaarheidsstudie jachthaven, DHV, 24 augustus 2009;
- Passende beoordeling Jachthaven Voorland Stichtse Brug, Oranjewoud, 25 oktober 2010;
- Milieueffectrapport Recreatiegebied Voorland Stichtsebrug, Oranjewoud, 1 december 2011;
- Raadvoorstel en raadsbesluit nr. 2012-12;
- Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, maart 2012;
- Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro);
- Nationaal Waterplan 2009-2015;
- Strategische visie Blaricum 2030, gemeente Blaricum, januari 2010;
- Structuurvisie Noord-Holland 2040, Provincie Noord-Holland, mei 2011;
- Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie, Provincie Noord-Holland, mei 2011;
- Ontwerpwijziging Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie, Provincie Noord-Holland;
- Waterplan 2010-2015, Provincie Noord-Holland;
- Ontwikkelingsvisie Zuidelijke Randmeren 2030 (De blauwe as), BVR, 2008;
- Position Paper over onderzoek naar WatersportZorgToerisme in de jachthaven van Blaricum, gemeente Blaricum, mei 2012.