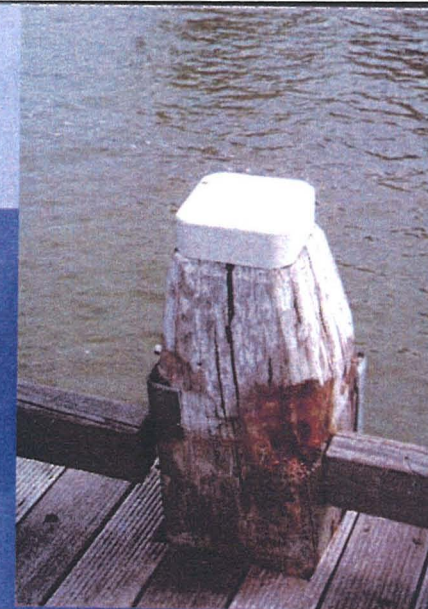
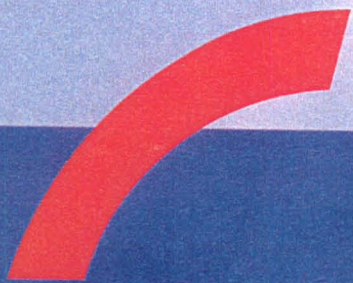




Definitiefase
Haven Schelphoek Hoorn
Haalbaarheidsstudie



**DEFINITIEFASE HAVEN SCHELPHOEK, HOORN
HAALBAARHEIDSSSTUDIE**

Versie 1
Definitief

Gemeente Hoorn

Grontmij Advies & Techniek bv
Vestiging Noord-Holland
Alkmaar, 30 juli 2003

Inhoudsopgave

1 INLEIDING	8	6 VERKEERSASPECTEN	36
1.1 OPGAVE	9	6.1 ONTSLUITINGSMOGELIJKHEDEN	37
1.2 GEVOLGDE WERKWIJZE	11	6.1.1 Huidige situatie	37
1.3 OPBOUW RAPPORTAGE	11	6.1.2 Randvoorwaarden en uitgangspunten	37
2 BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE	12	6.1.3 Variant A "Parallelweg"	39
2.1 HISTORIE	13	6.1.4 Variant B "Verhoogde weg"	41
2.2 HUIDIG GEBRUIK VAN HET GEBIED, BESTEMMINGSPLAN	13	6.1.5 Variant C "via Hoorn '80"	43
2.3 EIGENDOMSSITUATIE	15	6.1.6 Variant D "Door de dijk"	43
2.4 VIGEREND BELEID	15	6.1.7 Beoordeling varianten	43
2.4.1 Rijksbeleid	15	6.2 PARKEREN	45
2.4.2 Streekplan	17	7 UITGANGSPUNTEN EN PLANUITWERKING	46
2.4.3 Nota Kustlijnontwikkeling IJsselmeer-Markermeer	17	7.1 STEDENBOUWKUNDIGE VISIE	47
2.4.4 Startnotitie dijkversterking traject Enhuizen-Hoorn	17	7.2 VISIE OP JACHTHAVEN HOORN	47
2.4.5 Programma Noord-Holland Maritiem	17	7.3 HOOFDLIJN INRICHTINGSPLAN	49
3 ONTWIKKELINGEN IN DE WATERSPORT IN BREDERE ZIN	18	7.4 TOELICHTING OP SCHETSONTWERP	49
3.1 MARKT	19	8 ENERGIE EN DUURZAAM BOUWEN	52
3.2 BESTEDINGEN EN TRENDS	19	8.1 INLEIDING	53
3.3 ONTWIKKELINGEN	21	8.2 AANDACHTSPUNTEN	53
4 KRACHTENVELD ANALYSE	22	9 KOSTEN, BATEN EN HAALBAARHEID	54
4.1 INVENTARISATIE EN ANALYSE KRACHTENVELD	23	9.1 KOSTEN- EN BATENANALYSE	55
4.2 CONCLUSIES RANDVOORWAARDENKAART	27	9.2 SUBSIDIES	57
4.3 ALGEMENE CONCLUSIES	27	10 SAMENWERKINGSVORM	58
5 PVE EN RANDVOORWAARDEN	28	10.1 INLEIDING	59
5.1 BELEIDSANALYSE	29	10.2 SAMENWERKINGSOVEREENKOMST	59
5.1.1 MER-toets/-plicht	29	10.3 JOINT VENTURE	61
5.2 MILIEU EN WETGEVING	29	10.4 ADVIES	63
5.2.1 Geluidsbelasting	29	10.5 AANBESTEDINGSBELEID	63
5.2.2 Vogel- en Habitatrichtlijn	29		
5.3 WET MILIEUBEHEER/CONCEPT AMVB JACHTHAVENS	31		
5.4 NAUTISCHE ASPECTEN	32		
5.5 EIGENDOMMEN	34		
5.6 INITIATIEFNEMERS EN ONTWIKKELAARS	35		

Inhoudsopgave

11	VOORSTEL RUIMTELIJK ORDERINGSTRAJECT	64
11.1	HOOFDLIJNEN	65
11.2	VERNIEUWING BESTEMMINGSPLAN	65
11.3	VOORGESTELDE FASERING EN PLANNING	67
12	CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	68
12.1	ALGEMEEN	69
12.2	HAALBAARHEID	71
12.3	SAMENWERKINGSVORM	71
12.4	AANBEVELINGEN, AANVULLEND ONDERZOEK	71
13	HOE VERDER?	73
14	REFERENTIES	75
	COLOFON	77
	BIJLAGE 1	79
	ONDERDELEN MER	

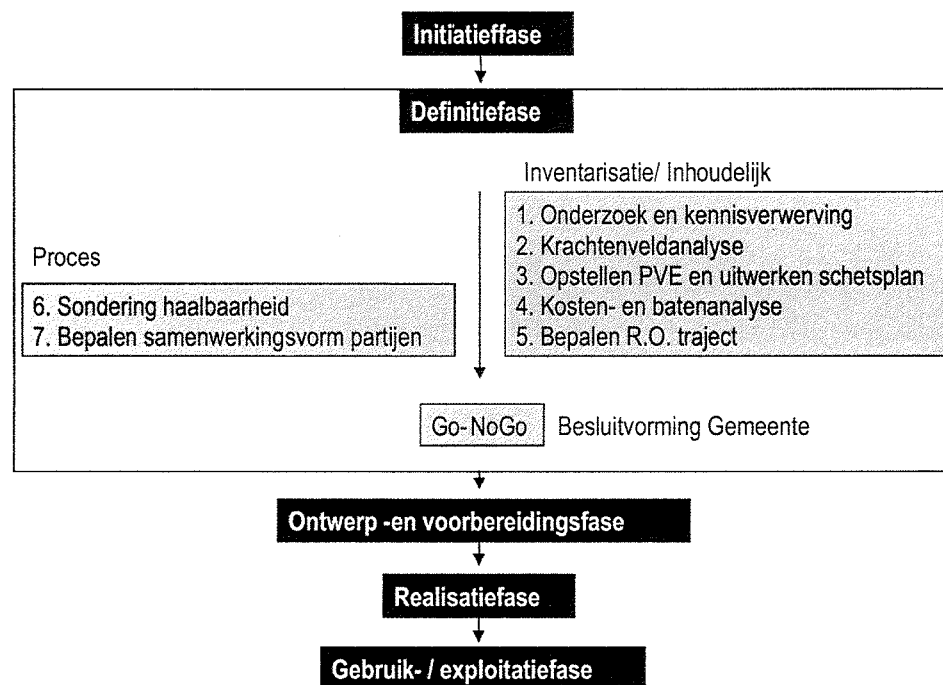
1. Inleiding

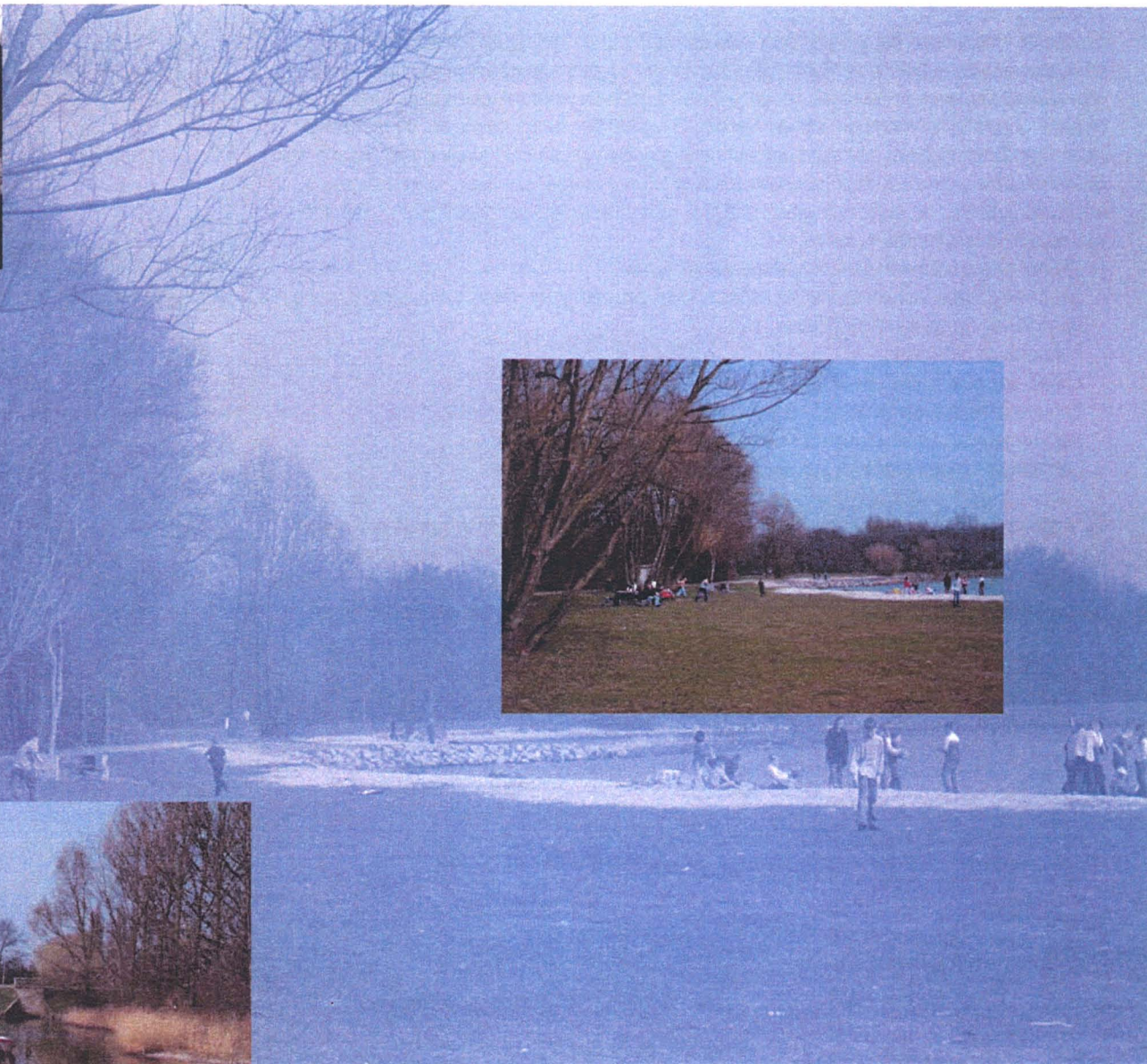
1.1 OPGAVE

Gemeente Hoorn heeft het initiatief genomen een jachthaven met nautische voorzieningen te realiseren aan de Schelphoek. Het initiatief komt voort uit de toenemende vraag naar ruimte voor ligplaatsen, evenementen als (jeugd)zeil wedstrijden en jeugdzeil opleidingen. Eerder zijn hiervoor al enkele oriënterende studies verricht. Deze hebben er toe geleid dat de gemeente Hoorn aan Grontmij heeft gevraagd om een nadere definiëring van het planinitiatief, waarin een gedetailleerder onderzoek naar initiatiefnemers, randvoorwaarden en eisen, milieuwetgeving, nautische aspecten en exploitatie wordt gedaan, geformuleerd als de "definitiefase". Het doel van deze fase is uiteindelijk gericht op:

- het invulling geven aan de definitiefase van dit project;
- het onderzoeken van verschillende aspecten met betrekking tot milieu, ruimtelijke ordening, vormgeving, gebruiksmogelijkheden en behoefte en ontsluiting;
- onderzoek naar kosten en baten inclusief subsidiemogelijkheden;
- het uitvoeren van een krachtenveldanalyse;
- het vormen van de structuur voor de projectorganisatie;
- een aanzet om te komen tot een exploitatieovereenkomst.

De volgende aspecten dienen te worden uitgewerkt in dit plan binnen de volgende procesaanpak. Doel is te komen tot een financieel, technisch, politiek, maatschappelijk en economisch uitvoerbaar plan. Hierop volgt een besluitvormings- of go-no go moment bij de gemeente. Na deze fase volgt de ontwerp- en voorbereidingsfase en vervolgens realisatie, exploitatie en beheer.





1.2 GEVOLGDE WERKWIJZE

De informatie is verkregen op basis van gesprekken met betrokken en randvoorwaardenscheppende partijen en op basis van een brede analyse van beleidsstukken en marktonderzoeken. Tijdens het verzamelen van deze informatie is een nadere analyse gemaakt van het krachtenveld. Resultaat is een breed programma van eisen en randvoorwaarden, waaraan de nieuwe havenontwikkeling dient te voldoen. Op basis van dit PVE is een schetsplan opgesteld, dat als uitgangspunt dient voor een kosten- en batenanalyse.

1.3 OPBOUW RAPPORTAGE

Hoofdstuk 2 beschrijft de huidige situatie in Schelphoek. Een indicatie van de huidige markt en trends m.b.t. waterrecreatie en -sport omvat hoofdstuk 3. Hoofdstuk 4 is een weerslag van de bevindingen uit de inventarisatie en analyse van het krachtenveld, waaronder initiatiefnemers en betrokkenen. Het resultaat van de inventarisatie beschrijft hoofdstuk 5 in de vorm van een PVE en randvoorwaarden. Hoofdstuk 6 omvat een variantenafweging voor de ontsluiting van de jachthaven. Op basis van voorgaande hoofdstukken gaat hoofdstuk 7 nader in op uitgangspunten en alternatieven en presenteert het een voorstel voor een inrichtingsplan. Hoofdstuk 8 gaat in op de mogelijkheden voor een duurzame ontwikkeling van de jachthaven. De kosten en baten op basis van het voorgestelde inrichtingsplan omvat hoofdstuk 9. Hoofdstuk 10 beschrijft vervolgens mogelijkheden en advies voor een samenwerkingsvorm. Het te doorlopen RO-traject is in hoofdstuk 11 opgenomen. In hoofdstuk 12 en 13 worden tenslotte de slotconclusies beschreven en voorstellen gedaan voor het in te zetten vervolgproces.

2. Beschrijving huidige situatie

2.1 HISTORIE

De ligging aan het water is voor een belangrijk deel bepalend geweest voor de historische ontwikkeling van Hoorn. Met name de gunstige ligging aan het water gecombineerd met een cultuurhistorisch waardevol stadscentrum maakt van Hoorn een aantrekkelijk toeristische en recreatieve trekpleister. De groeiende vraag naar ligplaatsen in het IJsselmeer en de noodzakelijke verbetering van de havenfaciliteiten in het centrum van Hoorn hebben ertoe geleid de mogelijkheden van een nieuwe jachthaven in Hoorn nader te onderzoeken.

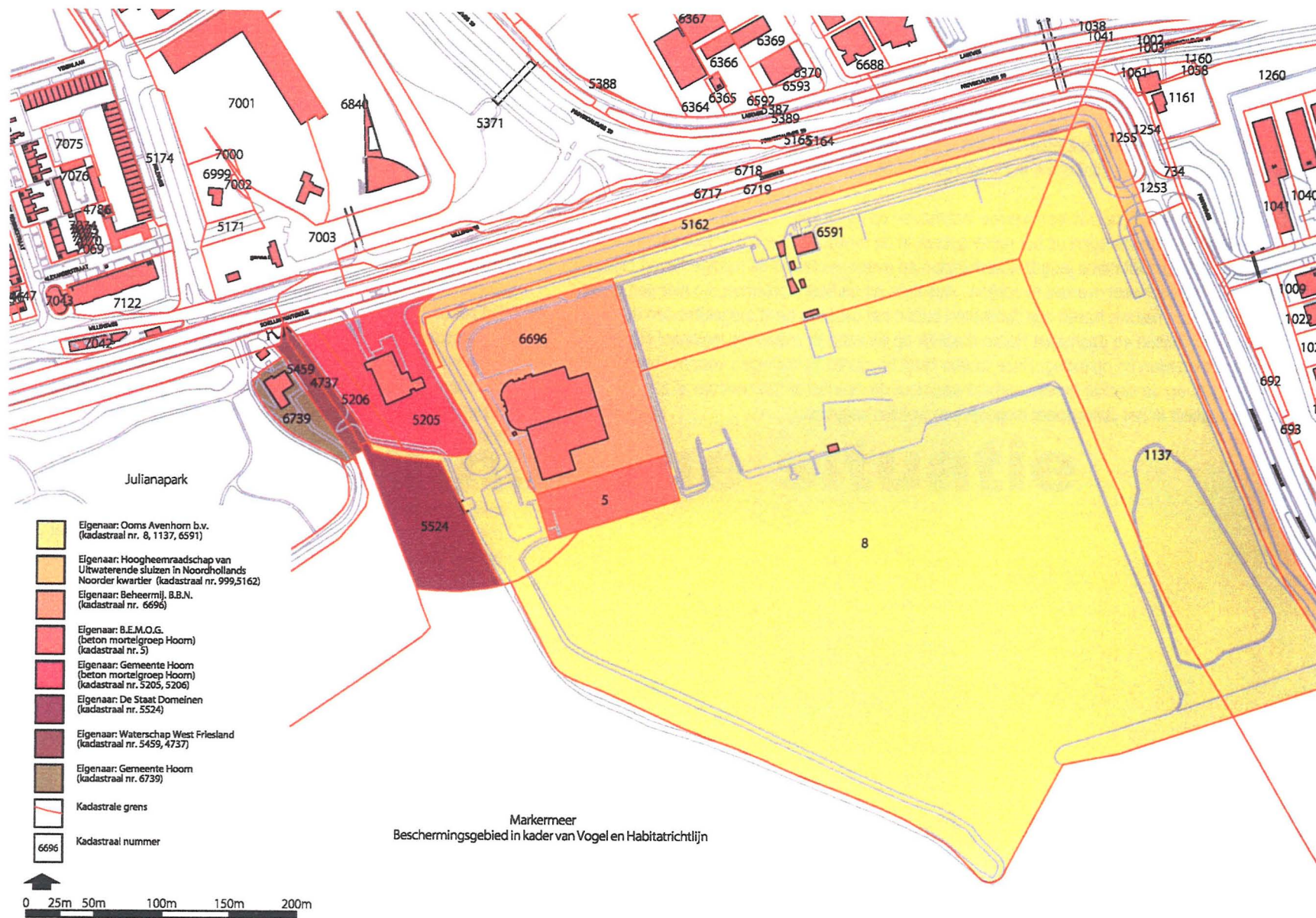
De wens tot ontwikkeling van een nieuwe jachthaven op de locatie Schelphoek komt mede voort uit het ruimtegebrek in de haven van de WSV Hoorn in het centrum van de stad. Met name jeugdzeilwedstrijden en evenementen in de huidige haven blijken in de binnenstad voor veel overlast te zorgen. Verkeers- en parkeerproblemen zijn hier een direct gevolg van. Een nieuwe haven met faciliteiten buiten het centrum biedt mogelijkheden deze problemen op te lossen en daarnaast Hoorn duidelijk op de kaart te zetten als regionaal steunpunt voor wedstrijdzeilen en opleiding. Deze locatie biedt bij uitstek oplossingen voor het huidige ruimtegebrek en de slechte bereikbaarheid waardoor de overlast in het centrum af zal nemen en de levendigheid in het Julianapark mogelijk kan worden vergroot.

2.2 HUIDIG GEBRUIK VAN HET GEBIED, BESTEMMINGSPLAN

De ontwikkeling van een jachthaven in de Schelphoek is niet geregeld in het bestemmingsplan "Buitendijks industrieterrein Schelphoek 1977". Aanpassing van het bestemmingsplan is noodzakelijk. In het vigerende plan zijn de bestemmingen water, beplantingsstrook (op strekdam) en de bestemming bijzondere doeleinden, dierenasiel met bijbehorende erven opgenomen. Voor de ontwikkeling van een jachthaven met bijbehorende voorzieningen zal een procedure voor een nieuw bestemmingsplan moeten worden gestart, waarbij in hoofdlijn de bovengenoemde bestemmingen zullen moeten veranderen in havendoeleinden, strekdam met parkeren en of nautische bedrijvigheid en verkeersdoeleinden. Afhankelijk van het uiteindelijke jachthavenontwerp zullen hieraan mogelijk bestemmingen worden toegevoegd.

Het "smalle" waterdeel dat binnen het bestemmingsplan "Buitendijks industrieterrein Schelphoek 1977" valt is in het bestemmingsplan "Hoornsche Hop 1998" herzien. Hierin is uitgaande van het basisplan Markermeer een afgebakend gemeentelijk gebied gedefinieerd. Uitgangspunt is behoud van het grootschalige open karakter van het water, alsmede de cultuurhistorische en landschappelijke waarden langs de oever. Ook dit bestemmingsplan voorziet niet in de mogelijkheid tot bestemming van een buitendijkse jachthaven.

Bij besluit tot aanleg van een nieuwe buitendijkse jachthaven is vernieuwing van dit bestemmingsplan voor de locatie Schelphoek noodzakelijk. De begrenzing van het nieuwe bestemmingsplan dient te worden afgestemd op de omvang van het totale ontwikkelingsplan Schelphoek.



2.3 EIGENDOMSSITUATIE

De locatie Schelphoek en de omliggende gebieden zijn in eigendom van verschillende eigenaren. In de krachtenveldanalyse wordt nader ingegaan op eisen en randvoorwaarden die verschillende eigenaren en gebruikers van de gebieden stellen. De volgende partijen zijn eigenaar of gebruiker/beheerder in het gebied:

- de staat (financiën en domeinen), eigenaar Markermeer;
- gemeente Hoorn, eigenaar kavel langs uitwatering gemaal;
- Rijkswaterstaat, beheerder van het water in het Markermeer;
- Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, eigenaar van Schellinkhouterdijk, uitwatering gemaal en kavel langs uitwatering;
- BV Betonmortelgroep Hoorn (B.E.M.O.G.), eigenaar kavel binnen Schelphoek;
- Ooms Avenhorn Groep BV, eigenaar meerdere kavels binnen Schelphoek;
- Beheermij. B.B.N. BV, eigenaar kavel binnen Schelphoek;
- Stichting beheer Vaandrig Peetoom Vendel (scouting), recht van erfpacht;
- Stichting Herberdina Japin-Timmer Dierentehuis, recht van opstal.

Bijgevoegde kaart toont de hiervoor genoemde kadastrale informatie.

2.4 VIGEREND BELEID

2.4.1 Rijksbeleid

Integrale visie IJsselmeergebied 2030, verkenning ten behoeve van 5e Nota RO

De integrale visie IJsselmeergebied 2030 beschrijft het rijksbeleid ten aanzien van buitendijkse ontwikkelingen in het IJsselmeergebied. In de visie wordt benadrukt dat typisch **watergebonden gebruik** zoals watersport, oeverrecreatie, natte natuur, havenactiviteiten of multimodale overslag, in en aan de wateren voldoende ruimte moet krijgen en dus mogelijk zijn. Gebruiksvormen die voor het functioneren niet op het water als zodanig zijn aangewezen, zoals **wonen, niet watergebonden bedrijvigheid**, verblijfsrecreatie of horecagelegenheden dienen te worden geweerd.

Havengerelateerde functies zijn daarentegen binnen dit kader wel mogelijk.

Vooruitlopend op de vaststelling van de beleidslijn buitendijkse ontwikkelingen IJsselmeergebied, zijn een aantal criteria gegeven die de beleidslijn volgen. Deze criteria worden door Rijkswaterstaat gehanteerd:

1. er moeten in het belang van de waterhuishouding en de veiligheid voldoende mogelijkheden zijn voor de met klimaatverandering samenhangende peilverhoging en dijkversterking (streef peilstijging van 0,90 meter);
2. er is voldaan aan een minimum niveau van veiligheid tegen overstroming. De te hanteren norm die geldt voor woonbebouwing buiten de hoofdwaterkering gelegen is een overschrijdingsfrequentie van 1:4.000. Deze norm geldt eveneens voor kantoorruimten en recreatiewoningen;
3. de ontwikkeling van de (beroeps)scheepvaart mag geen hinder ondervinden van buitendijkse ontwikkelingen.

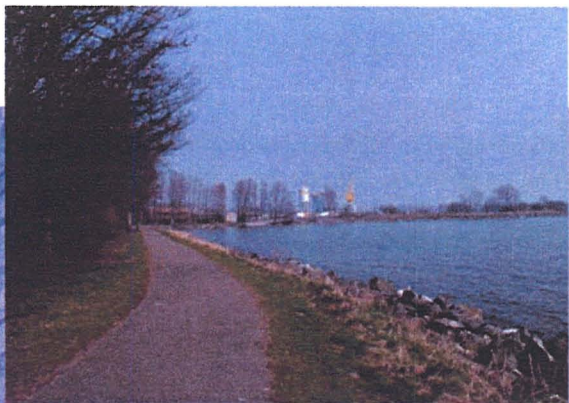
Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening PKB deel III

Om anticiperen op toekomstige peilstijgingen als gevolg van klimatologische veranderingen mogelijk te maken, is een vrijwaringzone aan beide zijden van de primaire waterkering ingesteld. Binnen de vrijwaringzone, 100 meter binnendijs en 175 meter buitendijs, mag tot nadere begrenzing van

Gedeputeerde Staten geen gebouwde ontwikkeling plaatsvinden. De zone kan wel benut worden voor het aanleggen van parkeerfaciliteiten.

Nota "anders omgaan met water, waterbeleid in de 21e eeuw"

De bestaande ruimte bestemd voor waterberging en het op orde houden van de waterhuishouding, waaronder tevens het Markermeer valt, dient in principe behouden te blijven. Het buitendijkse wateroppervlak van het IJsselmeer mag in dit kader niet worden verkleind. Rijkswaterstaat hanteert in dit opzicht een "stand still" principe, waarbij de waterkwantiteit, maar ook de waterkwaliteit niet mogen veranderen. Indien de ontwikkeling van de jachthaven het waterbergend vermogen van het Markermeer aantast, dan is **compensatie in hetzelfde watersysteem** een vereiste. Het aanleggen van vooroevers zal het wateroppervlak verkleinen; het gebruik van drijvende voorzieningen ten behoeve van de inrichting van de haven dient hiertoe voor een deel als oplossing. Het wateroppervlak zal door gebruik van drijvende elementen niet verder worden verkleind.



Bij het aanpassen van het bestemmingsplan dient een watertoets te worden uitgevoerd. Deze omvat een toets op de hierboven gestelde eisen alsmede een algemene afstemming van het ontwikkelingsplan van de jachthaven met de waterbeheerders van het plangebied. Het resultaat dient als waterparagraaf in het nieuwe bestemmingsplan te worden opgenomen.

2.4.2 Streekplan

De Provincie bereidt een nieuw streekplan Noord-Holland Noord voor. De Wet op de Ruimtelijke Ordening, die tevens in voorbereiding is, voorziet in een planfiguur die ruimte biedt voor ontwikkelingsplanologie in de vorm van een provinciale structuurvisie. Het Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord loopt op deze wet vooruit. Hierdoor zal het traditionele streekplan op den duur worden vervangen door een meer ontwikkelings- en uitvoeringsgericht beleidsdocument, aangevuld met juridische vastlegging in de Provinciale Leidraad Omgevingsbeleid. Hieraan zullen bestemmingsplannen worden getoetst. Omdat de nieuwe wet is vertraagd tot 2006/2007 zal voor de komende periode een streekplan worden vastgesteld (2004), dat anticiperend op het nieuwe beleid een soort streekplan plus model vormt. Hierdoor worden de realiseringmogelijkheden van het streekplan aanzienlijk verbeterd. Voor de ontwikkeling Schelphoek betekent dit toetsing en beleid conform het Ontwikkelingsbeeld en de Leidraad Omgevingsbeleid. Naar verwachting zal dit halverwege 2004 als voorontwerp worden vastgesteld. De aandachtspunten in het ontwikkelingsbeeld liggen op het gebied van waterberging, vrijwaringzones en buitendijkse ontwikkelingen. Voorlopig wordt nog gebruik gemaakt van het verouderde streekplan Noord-Holland Noord. De Provincie hanteert daarnaast in principe de randvoorwaarden uit het Rijksbeleid, dat wil zeggen het beleid zoals verwoord in de Stellingnamebrief van Minister Kamp, maar ook de Integrale visie IJsselmeergebied 2030. Voor de uitbreiding van het aantal ligplaatsen in jachthavens wordt aan het beleid zoals vermeld in de Nota Kustlijnontwikkeling vastgehouden.

2.4.3 Nota Kustlijnontwikkeling IJsselmeer-Markermeer

De "Nota Kustlijnontwikkeling IJsselmeer-Markermeer", opgesteld door de Provincie Noord-Holland in 1996, is een aanzet voor planvorming ten aanzien van het vergroten van het aantal ligplaatsen aan de Noord-Hollandse kust. In een inventarisatie is aangetoond, dat de kustgemeenten onvoldoende inspelen op de economische potenties van de watersport en de cultuur-historische attractiviteit van de IJsselmeer- en Markermeerkust. In het "speerpunt voor recreatieve ontwikkeling, Hoorn" blijft de planvorming achter bij de geraamde behoefte. De Provincie acht van Hoorn een uitbreiding met tenminste 500 ligplaatsen haalbaar, waarbij een buitendijkse jachthavenontwikkeling niet is uitgesloten. Indien de recreatieve potenties en de markt een grotere behoefte aan ligplaatsen aantonen is deze uitbreiding bespreekbaar.

2.4.4 Startnotitie dijkversterking traject Enkhuizen-Hoorn

Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier heeft een startnotitie opgesteld ter voorbereiding op het dijkverbeteringsplan voor het traject Enkhuizen-Hoorn. De "Startnotitie dijkversterking traject Enkhuizen-Hoorn" is een eerste stap in de procedure voor de milieueffectrapportage die voor bepaalde onderdelen van het plan doorlopen moet worden. In de notitie zijn tevens een aantal onderdelen opgenomen die betrekking hebben op de Westfriese Omringdijk nabij de locatie Schelphoek. Het gaat hierin met name om het behoud van de binnendijkse waterberging nabij de dijk. Ter verbetering van de micro- en macrostabiliteit van het binnentalud wordt in dit geval een oplossing gezocht in een berm aanleg binnendijks of een buitendijkse verplaatsing van de dijk richting het Markermeer.

2.4.5 Programma Noord-Holland Maritiem

Vanuit de afdeling Economie, Landbouw en Milieu van de Provincie Noord-Holland, is in 2001 het Programma Noord-Holland Maritiem 2001-2005 opgestart, waarin als doel is gesteld de reikwijdte van "water als economische draager" in de Provincie Noord-Holland te vergroten. Dit komt tot uiting in het speerpuntenprogramma, waarin ontwikkelingsmogelijkheden op het gebied van vrijetijdsbesteding, bedrijvigheid en wonen aan en op het water worden gestimuleerd. Aan de speerpunten wordt door de Provincie samen met regio en partners concreet gewerkt middels diverse initiatieven. Jachthaven Schelphoek en Hoorn zijn in dit kader eveneens genoemd als participatie-/ontwikkelingsproject.

De groei in de watersportindustrie is voornamelijk te verwachten in jachthavengerelateerde diensten, pleziervaart gerelateerde diensten en maritieme detailhandel. De te verwachten groei heeft een directe relatie met uitgaven op de wal. De Provincie richt zich hiertoe op een verbeterde toegankelijkheid, daadwerkelijke realisatie, vergroten van aantrekkelijkheid van havengebieden en toename van het aantal ligplaatsen voor passanten. Hiermee kan een jaarlijkse groei van 3,3% per jaar worden gerealiseerd voor de watersportsector in de periode 2003-2010 met een toename van 850 arbeidsplaatsen.

3. Ontwikkelingen in de watersport in bredere zin

Dit hoofdstuk geeft inzicht in de behoefte en potenties van een jachthaven gericht op watersport in Hoorn. Het provinciaal beleid is gericht op ondersteuning van de watersport als economische drager in de regio.

3.1 MARKT

Het Nederlands Economisch Instituut (NEI) heeft in opdracht van Nederland Maritiem Land de economische betekenis van de watersportindustrie in 1999 in kaart gebracht. Productie, handel en dienstverlening dragen significant bij:

Aantal ondernemingen	: 3.860
Productiewaarde	: € 1.225.206.585,00.
Indirecte productiewaarde	: € 544.536.260,00.
Totale werkgelegenheid (direct en indirect)	: 20.000 arbeidsjaren, waarvan
het aandeel in de productiesector	: 9.174 arbeidsjaren

Uit "kerncijfers Toerisme in Noord-Holland, 2002" blijkt dat de watersport met een bestedingsbedrag van 484 miljoen euro een belangrijke economische bijdrage heeft in Noord-Holland. Het aantal direct en indirect gerelateerde banen is ongeveer 5.100. De inkomsten komen voor het grootste deel voort uit bedrijvigheid in de watersportindustrie, waaronder jachtbouw, groothandel, detailhandel en jachthavengerelateerde dienstverlening. Watersporters aan de wal zorgen voor een omzet van ongeveer 57 miljoen euro en 610 gerelateerde banen. De inkomsten komen onder andere voort uit recreatief winkelen, brug- en sluisgelden, brandstof, cultuurbezoek en horeca.

Ligplaatsen

- In Noord-Holland bevinden zich 215 jachthavens met in totaal ruim 34.000 ligplaatsen. De 215 jachthavens kunnen worden onderverdeeld in 126 commerciële havens, 47 verenigingshavens, 24 gemeentelijke havens, 14 stichtingen en 4 havens die door het rijk of één van de aangrenzende provincies worden geëxploiteerd. De gemiddelde bezettingsgraad in de havens is 92,1%.
- De bezettingsgraad is door HISWA vereniging sinds 1994 gevolgd. Hieruit blijkt dat de bezettingsgraad in de havens van het Noord-Hollandse deel van het IJsselmeergebied gemiddeld 5% hoger ligt dan buiten Noord-Holland.
- Ten behoeve van de uitbreiding van het aantal ligplaatsen zijn bij 53 jachthavens in Noord-Holland, waarvan 15 gelegen in het IJsselmeergebied, initiatieven met meer of minder concrete uitbreidingsplannen bekend. In de Kop van Noord-Holland zal in dat geval de ligplaatscapaciteit met 16% toenemen.

- Bij de verschillende watersportverenigingen in Hoorn, waaronder WSV Hoorn (180), WSV De Karperskuyl (6) en Stichting Grashaven (400) staan in totaal ongeveer 586 boten op de wachtlijst (2003). Bij de wachtlijst van Stichting Grashaven is aangegeven dat in de komende één à twee jaar ongeveer 200 tot 250 ligplaatsen werkelijk ingevuld kunnen worden.
- Uit ervaring van de Stichting Waterrecreatie blijkt, dat door inschrijving bij meerdere jachthavens met een substantieel aantal dubbeltellingen rekening moet worden gehouden. De werkelijke vraag naar het aantal ligplaatsen zal ongeveer 70 tot 80% zijn.

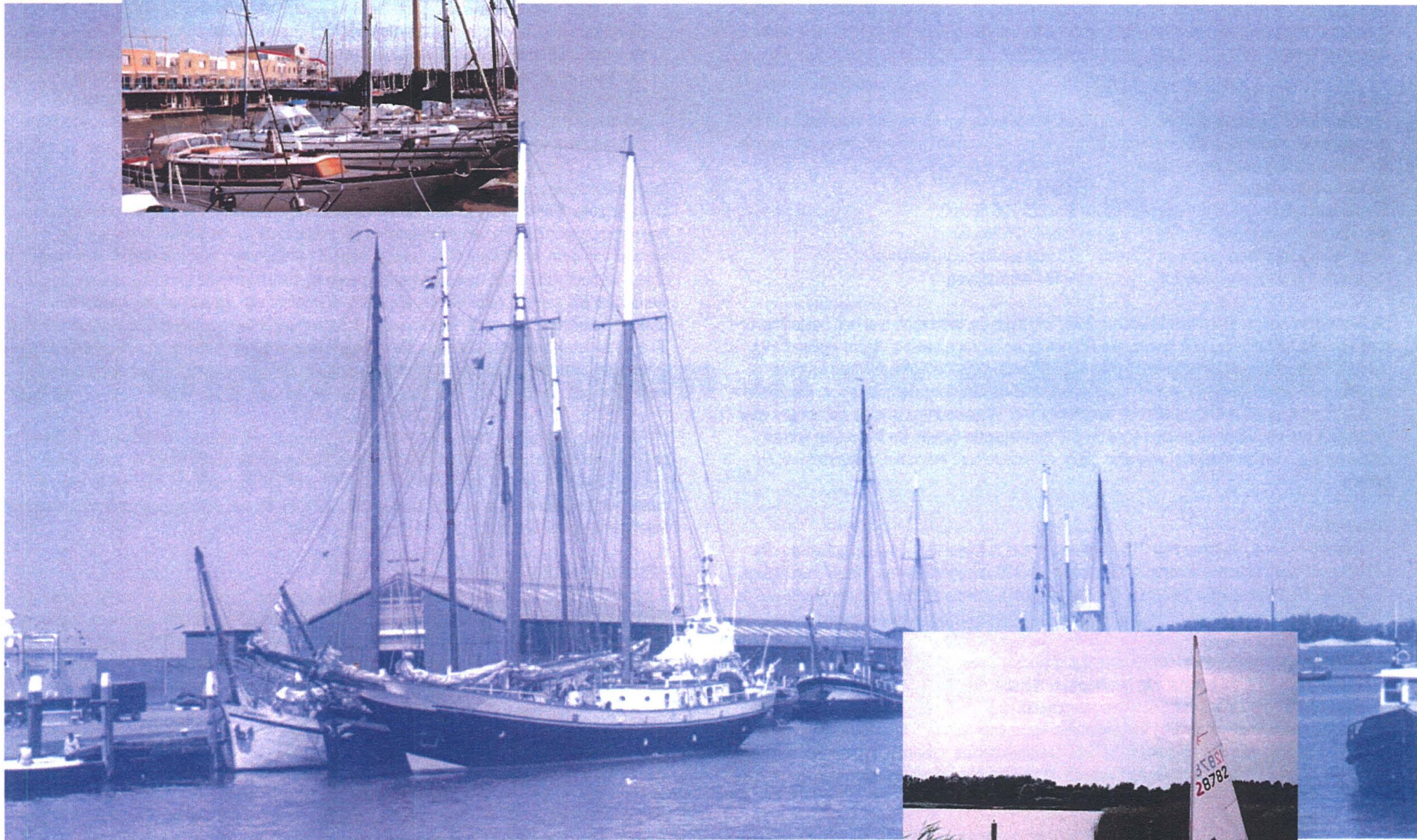
Inkomsten ligplaatsen

Uit onderzoek "Betaalbaarheid watersport, Watersportberaad 2002, blijkt dat bij commerciële havens ongeveer 70-80% van de inkomsten afkomstig is uit lig- en passantengelden. Het grootste deel van deze inkomsten, 60%, is afkomstig uit verhuur van vaste ligplaatsen. Daarnaast draagt verhuur van ruimte voor winterstalling voor 10-15% bij aan de totale inkomsten. Gemiddeld 5% van alle inkomsten is afkomstig uit verhuur van ligplaatsen aan passanten. Overige activiteiten waaronder detailhandel, botenverhuur, horeca kunnen een bijdrage van 20-30% op de totale inkomsten hebben. Bij verenigingshavens zijn deze inkomsten vrijwel niet van toepassing. De verhuur van ligplaatsen en contributie zijn bij deze havens de belangrijkste kostendragers.

In het onderzoek van het Watersportberaad zijn tevens de gemiddelde haventarieven in beeld gebracht. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen ligplaatsen in binnenwater en groot water. Het gemiddelde tarief van een commerciële haven voor een jaarligplaats met een lengte van 10 meter gelegen aan groot vaarwater bedraagt € 1.271,00. Bij een verenigingshaven bedraagt het tarief gemiddeld € 629,00.

3.2 BESTEDINGEN EN TRENDS

Recentelijk is er door Alterra Research Instituut Wageningen, in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat in Rotterdam, een onderzoek gehouden naar de recreatietoervaart in Nederland (rapport; "recreatietoervaart, negen jaar later", 2002). Het onderzoek omvat onder andere een landelijke enquête onder toervaarders in Nederland. De resultaten wijzen uit dat de recreatietoervaart een steeds belangrijker economische factor is.



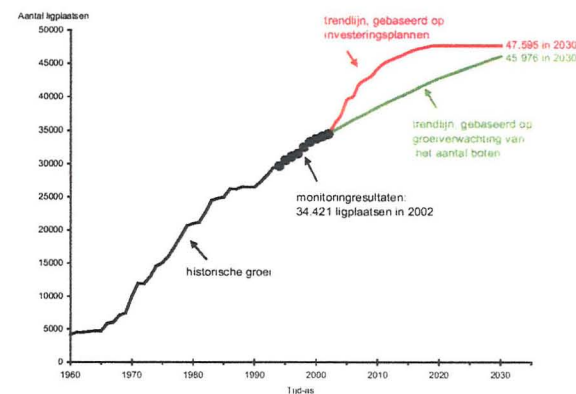
- De gemiddelde uitgaven van een toervaarder per vaartuig bedragen 75 euro per (vakantie)dag. Van deze 75 euro zijn de bestedingen als volgt gespecificeerd:
 - 31% besteed aan dagelijkse boodschappen;
 - 27% besteed aan horeca;
 - 12% besteed aan recreatief winkelen;
 - 12% besteed aan brandstof;
 - 9% besteed aan liggelden 's nachts;
 - 2% besteed aan cultuurbezoek;
 - 7% besteed aan overige uitgaven.
- De gemiddelde bootafmetingen zijn in de afgelopen jaren toegenomen qua lengte, breedte, hoogte en diepgang. De gemiddelde lengte van een zeilboot is 9,4 meter en de breedte is gemiddeld 3,1 meter. Voor motorboten geldt een gemiddelde lengte van 10,4 meter en een breedte van 3,3 meter. De gemiddelde diepgang van een zeilboot is 1,3 meter en van een motorboot 1 meter.
- Het aantal zeil- en motorboten vertoont een groei van 1 à 2% per jaar.
- Het gemiddeld aantal opvarenden op een boot is 2,75. Uit de cijfers blijkt tevens een stijging van de gemiddelde leeftijd van de toervaarder naar 51 jaar. De langere duur van vakanties van deze groep en het toegenomen aantal "rustdagen" kan een aanzienlijke stimulans betekenen voor de regionale economie. Voorwaarde is dat een watersportregio voldoende faciliteiten en voorzieningen biedt op zowel recreatief als watersportgebied om de toervaarders naar de haven te trekken en/of in het gebied te kunnen houden.
- Gemiddeld is de zeiler 56 dagen per jaar op de boot te vinden, waarvan tweederde van de toervaarders regelmatig op de boot verblijft zonder uit te varen.
- Bij de keuze van de vaarregio geeft de toervaarder als primaire redenen de aanwezigheid van historische stadjes en dorpjes en gevarieerd vaarwater. Secundaire redenen zijn: mogelijkheden om tochten te maken, de aanwezigheid van recreatieve voorzieningen en de aanwezigheid van wandel- en fietsmogelijkheden.
- Ook de aanwezigheid van voldoende sanitaire voorzieningen komt uit het onderzoek als sterk gewenst naar voren.

Uit de hierboven beschreven bestedingen en trends blijkt een toename van de gemiddelde leeftijd van toervaarders. Door de hoge gemiddelde leeftijd van deze toervaarders is de verwachting dat na 5 à 10 jaar de betekenis van toervaart af zal nemen. De toervaart zal zich in de toekomst meer richten op stadsbezoek, cultuurbezoek en op wandelen en fietsen in combinatie met watersport; de toervaarders blijken vaak meer uren aan de wal door te brengen dan dat ze daadwerkelijk varen. Door de te verwachten afname over een aantal jaar is het van essentieel belang om ook de toervaart voor jongeren interessant te maken.

3.3 ONTWIKKELINGEN

Bij een toekomstgerichte ontwikkeling moet zeker rekening gehouden worden met de toenemende vraag naar faciliteiten voor jeugdzeilen. Met de uitgifte van jeugdsportpassen geven sportverenigingen, waaronder Stichting Nautisch Kwartier Hoorn, het afgelopen jaar voor het eerst aan jongeren de kans om voor een gering bedrag een cursus van 6 weken te volgen. Het geeft ook minder draagkrachtigen de mogelijkheid om met deze sport kennis te maken. Voor twee cursussen zijn 500 aanmeldingen binnengekomen, waaruit blijkt dat de interesse voor de jeugdzeilsport enorm hoog is. Een topzeilopleidingscentrum voor jeugd en jongeren is in dit opzicht "kraamkamer" voor de toekomst. Naast een opleidingscentrum en ruimte voor wedstrijdzeilen dienen de ligplaatsen te worden uitgebreid met faciliteiten zoals speelvoorzieningen, informatie over de omgeving, fietsenverhuur en horecavoorzieningen. De WSV Hoorn is aangewezen als KNWV hoofdstuntpunt, waarmee de WSV Hoorn de zeilopleiding, de wedstrijdtraining en het organiseren van zeilwedstrijden nieuwe impulsen wil geven. De huidige faciliteiten zijn echter niet toereikend, een uitbreiding en verbreding van activiteiten dienen op een locatie elders te worden gerealiseerd. De Schelphoek biedt bij uitstek goede mogelijkheden. Onderstaande grafiek geeft een beeld van de ontwikkeling die de watersport sinds de jaren zestig heeft doorgemaakt. Uit de grafiek blijkt tevens een verwachting voor het aantal ligplaatsen tot 2030.

Ontwikkeling ligplaatscapaciteit in het IJsselmeergebied



Bron: Ontwikkeling watersport IJsselmeergebied

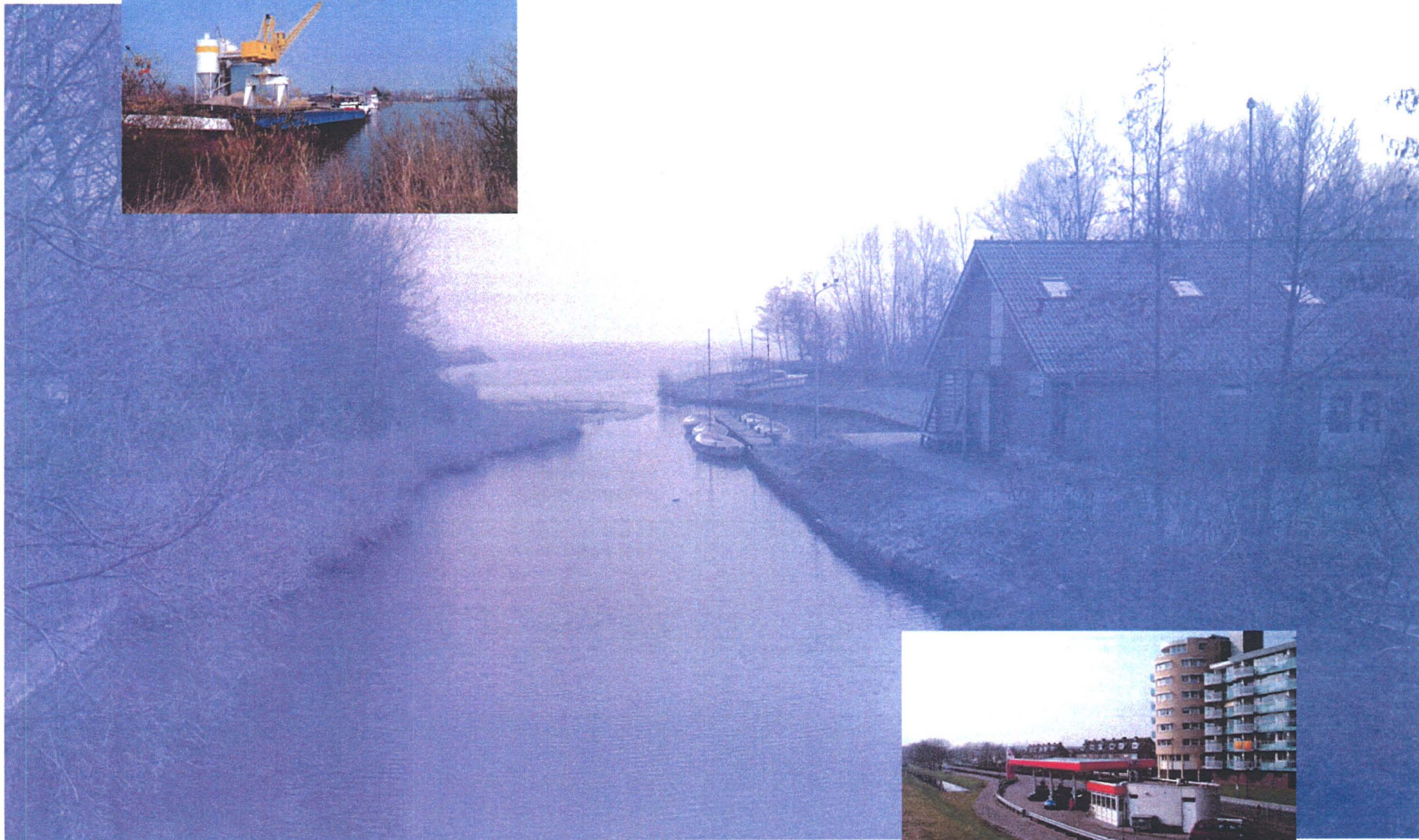
Bovengeschetste ontwikkelingen, gecombineerd met geïnteresseerde, op watersport gerichte ondernemers, bieden voor de toekomst een goede basis voor de gewenste ontwikkeling van een nieuwe jachthaven in de Schelphoek.

4. Krachtenveld analyse

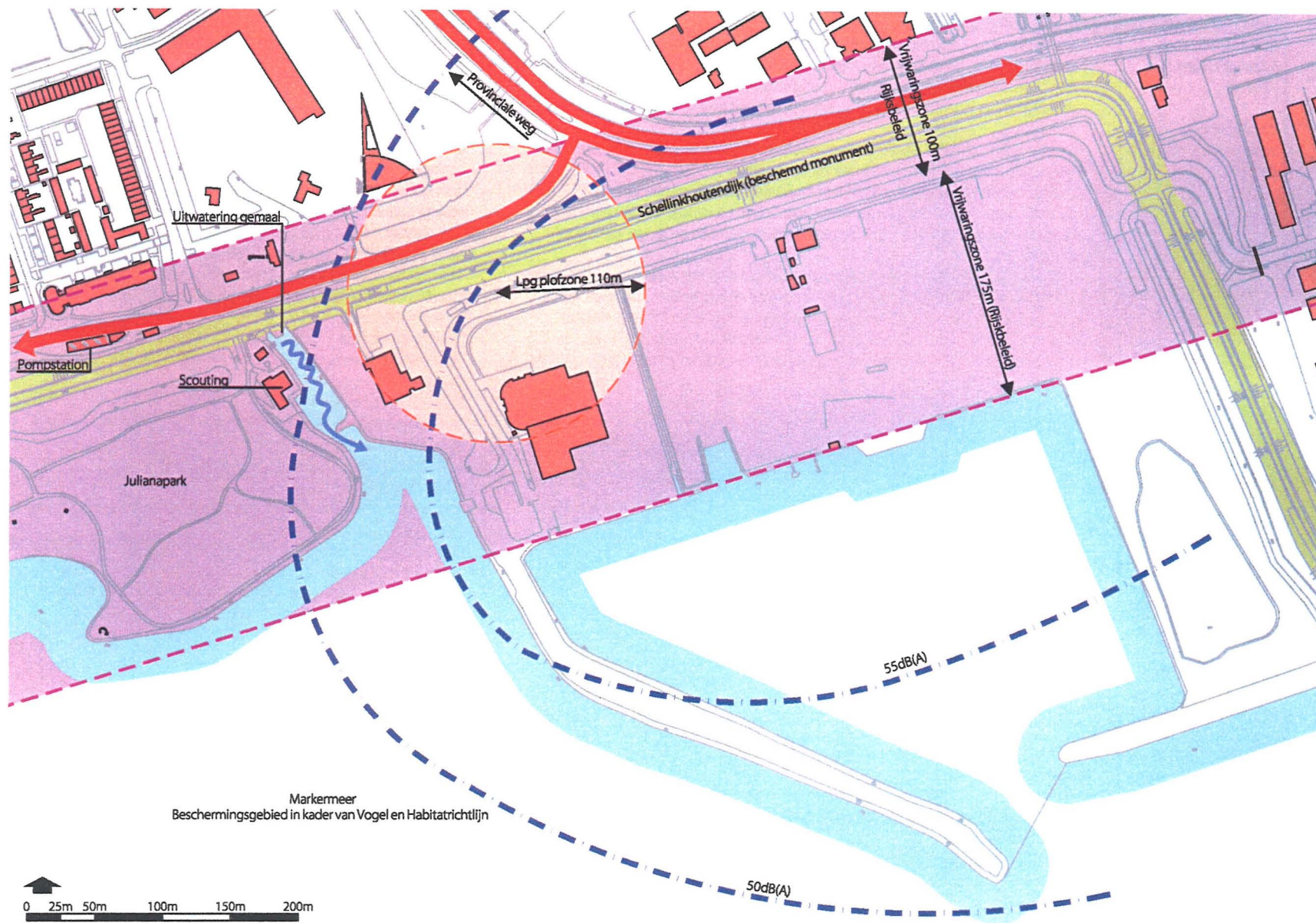
4.1 INVENTARISATIE EN ANALYSE KRACHTENVELD

Om een helder beeld te krijgen van de belangen en doelstellingen van partijen die betrokken zijn bij het planinitiatief Jachthaven Schelphoek is een krachtenveldanalyse gemaakt. Hiervoor zijn gesprekken en interviews gehouden met direct betrokkenen, initiatiefnemers en potentiële ontwikkelaars, maar ook partijen die randvoorwaarden stellen aan de voorgestelde ontwikkeling. De verkregen informatie tijdens gesprekken en nader onderzoek zijn in onderstaand schema samengevat. Per partij zijn genoemde voornemens, doelen en eisen en randvoorwaarden weer-gegeven.

Partij:	Voornemens/doelen:	PVE/wensen/randvoorwaarden
Provincie Noord-Holland	- Stelt een totaalvisie op voor de kustlijn van het IJsselmeergebied. Hierin is tevens aandacht voor de invloed van de Flora- en Faunawet evenals de Vogel- en Habitatrichtlijn voor de ontwikkelingen in deze gebieden. - Stelt een nieuw streekplan op voor de Provincie Noord-Holland Noord. - De afdeling monumentenzorg bewaakt de Schellinkhouerdijk, onderdeel van de Westfriese Omringdijk, als historisch waardevol monument.	- Tijdens de voorbereiding van het nieuwe streekplan volgt de provincie het Rijksbeleid vastgelegd in de Vijfde Nota R.O. en de Integratie visie IJsselmeergebied 2030. Dit komt tot uiting in: uitsluiting buitendijkse verstedelijking.
Min.LNV/ROM	- Het Markermeer is beschermd gebied in het kader van de Vogelrichtlijn en Wetlandconventie. Er dient een ontheffing te worden aangevraagd voor de realisatie van de ligplaatsen en jachthavenfaciliteiten in dit gebied. - Bij een ontwikkeling van een jachthaven vanaf 250 ligplaatsen in een gevoelig gebied is een MER verplicht. Onderdeel van de MER is een locatieafweging of gedegen onderbouwing van het voorgestelde planinitiatief.	- Er dient te worden aangetoond welke diersoorten zich in het gebied bevinden. Daarnaast dient een beschrijving van de effecten van de havenontwikkeling op de aanwezige vogels te worden opgesteld. - Een buitendijkse verstedelijking is in principe niet toegestaan. Nautisch gerelateerde bedrijvigheid behoort echter wel tot de mogelijkheden. - Bij een aanleg van een jachthaven in het gebied dient in principe gecompenseerd te worden met een vervangende invulling.
Rijkswaterstaat	- Rijkswaterstaat heeft een coördinerende rol op het gebied van beleid in het IJsselmeergebied.	- Als norm voor de veiligheid van het buitendijkse gebied hanteert Rijkswaterstaat een overschrijdingsfrequentie van 1:4.000 voor woonbebouwing. - Bij vernieuwing van het bestemmingsplan dient een watertoets te worden uitgevoerd met als resultaat een waterparagraaf in het nieuwe bestemmingsplan. - "Stand still" principe waterkwaliteit en -kwantiteit IJsselmeergebied.
Gemeente Hoorn	- Wil een jachthaven realiseren, waardoor de druk op de oude haven in het centrum vermindert en het verkeersoverlast beperkt wordt. - Wil dat de jachthaven kostendekken wordt gerealiseerd. - Steunt de voornemens van SNKH.	- Binnen 110 m van het LPG vulpunt mag zich geen gevoelige bebouwing bevinden.



Partij:	Voornemens/doelen:	PVE/wensen/randvoorwaarden
Stichting Nautisch Kwartier Hoorn (SNKH) WSV Hoorn is vertegenwoordigd in de SNKH	- Realisatie van een opleidingscentrum op een nieuwe trainings- en wedstrijdlocatie. Verdieping en verbreding van de zeilactiviteiten in de vorm van een zeilacademie en realisatie van hoofdstaunpunt KNWV bieden mogelijkheden Hoon als watersportcentrum van Nederland op de kaart te zetten. - Hoofddoelen zijn het bevorderen van watersport. Het faciliteren van ligplaatsen. Het organiseren van (inter)nationale zeilwedstrijden. - Het realiseren van een jachthaven met faciliteiten voor jeugdzeil- en surfopleidingen en wedstrijdorganisatie voor valide en minder valide sporters. Laagdrempelig aanbieden van watersportopleidingen aan de jeugd van Noord-Holland. - Stichting Jeugdwerdstrid zeilgroep Hoorn heeft als doel het zeilen en wedstrijdzeilen naar een hoger en professioneler niveau te tillen. Dit heeft reeds geleid tot aanwijzing van WSV Hoorn als hoofdstaunpunt voor Noord-Holland. - Heeft het initiatief voor het oprichten van een Institute of Culture and Peace in Europa op basis van het UNESCO programma.. De nieuwe Jachthaven Schelphoek in Hoorn komt hiervoor in aanmerking. Hierdoor is het mogelijk een UN staunpunt in de haven te realiseren.	- Jachthaven met 500 ligplaatsen met een eventuele uitbreiding tot maximaal 800 plaatsen, waarvan 100 voor instructie, training of passanten. - Diverse drijvende havenfaciliteiten waaronder: - opleidingscentrum - havengebouw met vier instructieruimten, kleedruimtes en sanitaire voorzieningen - havenkantoor - opslagloods 20 x 40m. - hellingbaan voor 250 tot 350 boten tot 9 m lang. Bijvoorkeur in twee delen. Minimale breedte hellingbaan 2x25 m. - Een hijsvoorziening - Hotel of herbergfaciliteit voor 60- 80 cursisten in kleine volumes van 8x8 m in twee bouwlagen ten behoeve van 2-3 personen. - Inzamelpunt bilgewater, vuilwater en chemisch toletafval. - Winkel/supermarkt - Restaurant en café - Openbare Fitnessruimte - Kinderspeelgelegenheid - Nautisch georiënteerd museum - Ten behoeve van permanent beheer en sociale veiligheid dienen een aantal werk/verblijfsfuncties in de haven te worden opgenomen. - Parkeervoorzieningen voor boten en trailers - Brandstoftankstation - Groene buitenruimte ten behoeve van diverse doeleinden waaronder kamperen - Nautisch gerelateerde bedrijvigheid - Er dient een afgescheiden gedeelte als oefenruimte in de haven opgenomen te worden met een minimale breedte van 60 m. - Er dient een aparte ingang voor de WSV gemaakt te worden, waardoor problemen tussen ervaren en onervaren zeilers kunnen worden vermeden.
Bedrijven Hoorn '80		- De milieucontouren van het bedrijventerrein beperken het gebruik van verblijfsgebouwen in bepaalde delen van het plangebied die binnen de 50 dBA contouren liggen.
Ooms Avenhorn Groep bv	- Eigenaar ontsluitingsweg bedrijventerrein Schelphoek. Heeft als doel voortzetting van huidige bedrijfsvoering.	- Gebruik ontsluitingsweg voor openbare doeleinden, waaronder jachthaven is bespreekbaar.
Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier	- Berging en beheer van het oppervlaktewater binnen de dijk met een vastgestelde kwaliteit. - Beheerder van de dijk. Heeft een startnotitie opgesteld met betrekking tot de dijkversterking voor het traject Hoom-Enkhuizen. De MER-procedure is in voorbereiding. - Planinitiatieven worden aan gestelde randvoorwaarden getoetst.	- De uitwatering van het gemaal aan de noordzijde van de strekdam mag geen hinder ondervinden van de boten en vaarbewegingen in het gebied. - Planinitiatieven dienen geen belemmeringen op te leveren voor de waterkerende werking van de dijk. - Om de waterkering in de toekomst te versterken is een vrijwaringzone van 100 m binnendijs en 175 m buitendijs ingesteld.
Stichting waterrecreatie IJsselmeergebied.	- Bevordering recreatie rondom en in het IJsselmeer.	- afstemming met en oog voor andere watergerelateerde ontwikkelingen is gewenst.



4.2 CONCLUSIES RANDVOORWAARDENKAART

Op basis van de gevoerde gesprekken met randvoorwaardenscheppende partijen is een totaalbeeld te maken van mogelijkheden en onmogelijkheden op de locatie Schelphoek. Bijgevoegde kaart geeft een overzicht van de randvoorwaarden die uit de gesprekken en beleidsanalyse een ruimtelijke weerslag hebben.

4.3 ALGEMENE CONCLUSIES

Uit de gevoerde gesprekken en nader onderzoek blijkt dat de meeste partijen positief staan tegenover een havenontwikkeling in de Schelphoek want:

- *Economisch*
De ontwikkeling van een jachthaven bij Hoorn zorgt voor een vergrote aantrekkingskracht op het historische centrum van Hoorn.
- *Toerisme*
Vanuit het Provinciaal en het Rijksbeleid is stimulans voor de toerisme en recreatiesector in en rond het IJsselmeergebied.
- *Investerings*
Diverse partijen zijn bereid te investeren in een jachthavenontwikkeling in de Schelphoek.

Bij de ontwikkeling zijn de volgende aandachtspunten van belang:

- Flora- en Faunawet en de Vogel- en Habitatrichtlijn stellen randvoorwaarden ten aanzien van beschermde soorten en verblijfsgebieden. Nadere studie naar natuurwaarden en te nemen maatregelen biedt een kader waarin mogelijkheden en onmogelijkheden helder kunnen worden geschetst;
- vernieuwing van het bestemmingsplan en het Streekplan is noodzakelijk, dit leidt tot een vertraging in het ontwikkelingsproces.

In deze studie wordt nader aangegeven hoe hiermee wordt omgegaan:

Deze conclusies bieden voldoende aanleiding en overtuiging om aan verdere planuitwerking te werken.

5. PVE en randvoorwaarden

Het initiatief voor de ontwikkeling van een jachthaven in de Schelphoek omvat een plan voor de realisatie van 500 ligplaatsen, met een eventuele uitbreiding tot maximaal 800 ligplaatsen, gelegen in het Markermeer. Aan deze ontwikkeling is tevens de realisatie van diverse nautische faciliteiten gekoppeld, waaronder een opleidingscentrum, wedstrijdfaciliteiten en nautische bedrijvigheid. In dit hoofdstuk worden het Programma van Eisen en de van het programma afhankelijke randvoorwaarden beschreven.

5.1 BELEIDSANALYSE

5.1.1 MER-toets/-plicht

Een Milieu Effect Rapportage is verplicht in het kader van de Wet Milieubeheer bij activiteiten die negatieve gevolgen kunnen hebben voor het milieu. Bij een ontwikkeling van een jachthaven vanaf 500 ligplaatsen en vanaf 250 ligplaatsen in een gevoelig gebied is een MER verplicht. Het onderzoek duurt maximaal een jaar. Naast een toets op milieuaspecten, externe veiligheid en invloed op de bestaande omgeving kan de toets op de Vogel- en Habitatrichtlijn worden meegenomen. Het bevoegd gezag voor de MER ligt bij de raad van de gemeente Hoorn. Een aantal partijen waaronder Rijkswaterstaat en de Provincie, maar ook de afdelingen RO en milieu van de gemeente, treden daarbij op als wettelijke adviseurs. Het initiatief voor ontwikkeling van een jachthaven in de Schelphoek bevindt zich in een gevoelig gebied in het kader van de Vogelrichtlijn en omvat 500 ligplaatsen (met een eventuele uitbreidingsmogelijkheid tot maximaal 800 ligplaatsen). Een MER is voor deze ontwikkeling verplicht. De inhoud van de MER is in bijlage 1 weergegeven.

5.2 MILIEU EN WETGEVING

5.2.1 Geluidsbelasting

Met betrekking tot de geluidsbelasting van de locatie Schelphoek is de ligging naast de werkhaven Schelphoek van belang. De bedrijvigheid heeft een geluidsbelasting zoals weergegeven op de in de bijlage opgenomen kaart. Rondom bedrijventerrein Hoorn '80 en de Schelphoek ligt in dit verband een zonebesluit. De Provincie Noord-Holland heeft de handhaving van het besluit gedelegeerd aan de gemeente Hoorn. In dit kader dient er vanuit te worden gegaan dat de te hanteren norm 50, 45 en 40 dB(a) is voor verschillende delen van de dag, geldend voor woningbouw en overige verblijfsfuncties zoals hotels en jeugdherbergen. Voor de realisatie van de jachthaven heeft dit in principe geen consequenties omdat vanuit het rijksbeleid geen buitendijkse woningbouw wordt toegestaan. Voor de vestiging van overige verblijfsfuncties in de jachthaven zijn in dit opzicht met betrekking tot geluid geen problemen te verwachten.

5.2.2 Vogel- en Habitatrichtlijn

Op dit moment zijn in Nederland 79 gebieden aangewezen als Speciale Beschermingszone in het kader van de Vogelrichtlijn. De richtlijn verplicht lidstaten van de Europese Unie de instandhouding te garanderen van alle natuurlijk in het wild levende vogels-oorten op het grondgebied waarop het Europese verdrag van toepassing is.

Het Markermeer is aangewezen als beschermingsgebied in het kader van de Vogelrichtlijn en de Wetland-Conventie. Een toetsing aan deze richtlijn is vereist bij een havenontwikkeling in de Schelphoek. Naast toetsing aan de Vogelrichtlijn in het Markermeer is een toetsing in het kader van de Flora- en Faunawet tevens van belang met betrekking tot de planvorming gesitueerd op het vasteland van de gemeente Hoorn. Hierbij gaat het met name om beschermde diersoorten, die voorkomen in het plangebied en de omgeving. Een natuurtoets moet uitwijzen of er aan de landzijde beschermde diersoorten voorkomen.

Voordat de procedure voor een eventuele ontheffingsaanvraag ingezet kan worden, is een natuurtoets in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn uitgevoerd. Het onderzoek doorloopt de volgende stappen:

1. een beschrijving van de huidige locatie en eventuele natuurwaarde, waarbij tevens een beschrijving van voorkomende diersoorten in het gebied. Deze toets wordt op basis van bestaande gegevens, tellingen en een veldonderzoek uitgevoerd;
2. vervolgens dient een passende beoordeling te worden gemaakt welke effecten de realisatie evenals het toekomstige gebruik van de jachthaven hebben op de waarde van het gebied en de instandhouding van de soorten die in het gebied voorkomen. Voor de locatie Schelphoek vormen de voorkomende watervogels de belangrijkste natuurwaarde in het gebied. De effecten op deze vogels en de instandhouding daarvan dienen te worden bekeken;
3. indien er significante gevolgen te voorzien zijn voor het beschermingsgebied dienen alternatieve oplossingen of mitigerende maatregelen te worden genomen. Mitigerende maatregelen zijn verzachtende maatregelen die onlosmakelijk onderdeel zijn van het plan.

Na de stappen 1 tot en met 3 kan in principe een aanvraag voor ontheffing worden ingediend. Onderdeel van de aanvraag is een projectplan, waarin een beschrijving van de ingreep, maar ook het nut en de noodzaak van de voorgestelde ingreep worden weergegeven. Vervolgens wordt de aanvraag door de toetsende instantie LASER (onderdeel van Min. LNV) beoordeeld. Indien aan de gestelde eisen wordt voldaan, dienen compenserende maatregelen te worden toegepast. Voor de Jachthaven Schelphoek kan hierbij worden gedacht aan het aanleggen van vooroevers. Het voorstel voor genoemde vooroevers dient bij voorkeur niet met de ontheffingsaanvraag te worden meegenomen, maar na de toets als reactie te worden ingebracht.



5.3 WET MILIEUBEHEER/CONCEPT AMVB JACHTHAVENS

Het ministerie van VROM heeft een concept AmvB Jachthavens opgesteld waaraan nieuwe jachthavens en het gebruik van jachthavens dienen te voldoen. De AmvB is nog niet vastgesteld, maar geeft wel een goede indicatie van voorwaarden voor een gewenst programma bij een jachthavenontwikkeling. Echter indien de havenontwikkeling meer dan 500 ligplaatsen behelst, dient de Wet Milieubeheer vergunningenprocedure alsnog te worden doorlopen. Ten behoeve van het PVE voor de Jachthaven Schelphoek zijn de elementen uit de AmvB, die een substantiële ruimtelijke consequentie hebben en daarmee de haalbaarheid in grote mate kunnen beïnvloeden hieronder uiteengezet:

Brandstofvoorziening

- De brandstofvoorziening dient op een goed bereikbare plaats in de haven te zijn gesitueerd, waarbij het risico voor aanvaringen tot een minimum moet worden beperkt. Rondom het brandstofponton of bunkerstation dient een zone van 20 meter vrij gehouden te worden van bebouwing, kampeermiddelen, trekkershutten of ligplaatsen. Er dient in de haven een separate locatie voor opslag van gas(flessen) te worden gerealiseerd, waarop eveneens wettelijke veiligheidsregels van kracht zijn.

Sanitaire voorzieningen jachthaven

De hoeveelheid benodigde toiletten en douches is sterk afhankelijk van de functie en grootte van de jachthaven. In passantenhavens is de behoefte aan sanitaire voorzieningen groter dan in havens met vaste ligplaatsen. In het algemeen kunnen de volgende richtlijnen worden gehanteerd:

- in de jachthaven dienen als richtlijn van de ANWB één toilet en wasgelegenheid per 35 ligplaatsen te worden aangehouden voor havens met vaste ligplaatsen, daarnaast dient er één douche per 50 ligplaatsen aanwezig te zijn. Van de toiletten mag een vierde worden vervangen door urinoirs;
- voor passantenhavens geldt een ANWB-richtlijn van één toilet en wasgelegenheid per 25 ligplaatsen en één douche per 40 ligplaatsen. Van de toiletten mag eveneens een vierde worden vervangen door urinoirs;
- uitgaande van 500 ligplaatsen in de Jachthaven Schelphoek, waarvan 100 beschikbaar voor instructiezeilen en passanten dient rekening te worden gehouden met $400/35 + 100/25 = 16$ toiletten en wasgelegenheden. Daarnaast dienen er $400/50 + 100/40 = 11$ douches te worden gerealiseerd;
- bij een uitbreiding naar maximaal 800 ligplaatsen zal het aantal benodigde toiletten en wasgelegenheden toenemen tot 25 en het aantal benodigde douches bij dat aantal ligplaatsen is 17;
- de sanitaire voorzieningen dienen zich bij voorkeur op een maximale afstand van 150 meter van de ligplaatsen te bevinden.
- Bij aanvullende functies in de haven, waaronder het opleidingscentrum, dienen aanvullende sanitaire voorzieningen in desbetreffende bebouwing te worden opgenomen.

Afvalinzameling

- Indien een jachthaven beschikt over meer dan 250 ligplaatsen, dient er een voorziening voor het legen van chemische toiletten aanwezig te zijn.
- Er dient tevens een inzamelingspunt voor afgewerkte olie aanwezig te zijn. Indien in de jachthaven meer dan 50 vaartuigen met een binnenboordmotor aanwezig zijn met een vaste ligplaats, dient er een inzamelpunt voor bilgewater aanwezig te zijn. Daarnaast dient er een voorziening voor inzameling van afvalwater, gevaarlijke stoffen en overige afvalstoffen aanwezig te zijn. De gewone en gevaarlijke afvalstoffen dienen gescheiden te worden ingezameld.

5.4 NAUTISCHE ASPECTEN

Haveningen

- Bij de meest voorkomende windrichtingen moet de jachthaven goed te bereiken zijn. De meest voorkomende windrichting in Nederland is zuidwest.
- De ingang van de jachthaven dient tevens zó gelegen te zijn, dat minimale overlast van slib, vuil, zand of schelpenafzettingen kan optreden. Nadere studie naar afzettingen en stromen dient te worden uitgevoerd in de ontwerpfase.
- De ingang van de jachthaven kan op basis van de huidige kennis op het gebied van windrichting en gebruik het meest gunstig aan de oostzijde van de haven gerealiseerd worden. Aandachtspunt is bij de haveningang een goede weerstand tegen kruidend ijs te realiseren. Nadere studie is in dit opzicht gewenst in de ontwerpfase.
- De haven dient te worden voorzien van een aparte uitgang voor de oefenkom voor zeilers in opleiding. Hierdoor wordt voorkomen dat binnen de haven menging plaatsvindt van ervaren en onervaren zeilers.

Aanlegvoorzieningen

- Er dienen voldoende aanlegvoorzieningen te zijn voor 500 ligplaatsen en bij een eventuele uitbreiding tot een maximum van 800 ligplaatsen variërend in omvang voor boten van 9 tot maximaal 16 meter lang. Tevens dient de manoeuvreerruimte voldoende maat te hebben zodat boten eenvoudig in en uit kunnen varen en passeren mogelijk is.
- De voorzieningen zoals een watertappunt, elektriciteit, reddingsboeien etc. dienen zich op korte afstand van de aanlegplaatsen te bevinden; conform de Classificatie van Stichting Classificatie waterrecreatiebedrijven 1993.
- De aanlegvoorzieningen dienen in verband met de wisseling van het waterpeil drijvend te worden uitgevoerd.
- Rekening houdend met de meest voorkomende windrichting (zuidwest) dienen de aanlegplaatsen bij voorkeur zuidwest / noordoost georiënteerd zijn. Dat betekent dat de steigers noordwest / zuidoost georiënteerd dienen te zijn. Dit is met name voor grotere schepen van groot belang om afmeren of afvaren te vereenvoudigen.

Botenhelling

- De aan te leggen botenhelling dient eenvoudig door auto met trailer bereikbaar te zijn. Er mag bij het in en uit het water laten van schepen geen hinder zijn voor de overige schepen en vaarbewegingen in de jachthaven. Een voorkeur gaat uit naar twee hellingen waarbij een directe relatie met het terrein voor winterberging gewenst is.
- Rekening houdend met de meest voorkomende windrichting (zuidwest) dienen de hellingen bij voorkeur zuidwest / noordoost georiënteerd zijn. Dit is van groot belang om op- en aftuigen van de zwaardboten te vereenvoudigen.

Gemaal en uitwatering

- Het gemaal moet op ieder moment zonder verlies kunnen werken en dient daarbij geen overlast te bezorgen voor boten en vaarbewegingen en andersom. Uit gesprekken met het hoogheemraadschap is gebleken dat bij het handhaven van bestaande opening voor uitwatering naar alle waarschijnlijkheid geen problemen te verwachten zijn bij het aanleggen van een jachthaven in het gebied. De Commissie Vaarweg. Beheerders geeft richtlijnen voor vaarwegen. Hierin is tevens een norm opgenomen van 0.3 m/s voor de maximale dwarsstroming in vaarwegen of ligplaatsen. Uit gegevens van hoogheemraadschap blijkt dat de maximale spuicapaciteit van het gemaal $317 \text{ m}^3/\text{min} = 5.28 \text{ m}^3/\text{s}$ is. De stroming in het uitwateringskanaal is als volgt te berekenen: $\text{capaciteit}/(\text{kanaalbreedte} \times \text{diepte})$: $5.28 \text{ m}^3/(16 \times 2.5) = 0.123 \text{ m/s}$. Dit voldoet ruim aan de norm van 0.3 m/s.

Afmetingen boten en jachthavenindeling

- Binnen de Stichting Waterrecreatie IJsselmeergebied zijn kentallen ontwikkeld voor de verhouding van gemiddelde bootlengten in een jachthaven. Op basis hiervan is een verdeling gemaakt van het gewenst aantal ligplaatsen per bootlengte voor een totaal van 500 boten tot maximaal 800 boten. Een grove schatting naar de verdeling van boten is in onderstaande tabel weergegeven.

Scheepslengte	Percentage	Aantal ligplaatsen
9 meter	7%	35 (56)
10 meter	22%	110 (176)
11 meter	28%	140 (224)
12 meter	23%	115 (184)
13 meter	15%	75 (120)
14 meter	3%	15 (24)
15 - 16 meter	2%	10 (16)
Totaal	100%	500 (800)

- Voor de boxmaat is minimaal rekening te houden met de bootlengte plus één meter voor de lengte van de box. Voor de breedte is een globale maat te hanteren van 0,4 maal de lengte van de box. Indien rekening wordt gehouden met een toekomstige groei van de gemiddelde lengte van de schepen is een extra meter aan te bevelen per boxmaat. Een tegenontwikkeling is de toename van het aantal "trailerbare"-wedstrijdboten. Op deze boten verblijft men niet in de haven, maar deze snelle boten worden in de haven alleen in en uit het water gelaten. De botenhelling dient hiervoor over voldoende ruimte te beschikken.
- Voor de benodigde manoeuvreerruimte tussen tegenover elkaar liggende aanlegplaatsen is een maat aan te houden van 1,5 maal de langste boxlengte.
- De diepte van de haven is in principe afhankelijk van het schip met de grootste diepgang dat zich in de haven bevindt. Hierbij is een onderscheid te maken tussen de oefenruimte voor kleinere schepen en de jachthaven voor grotere boten. De maximaal benodigde diepgang dient door nadere studie exact te worden bepaald. Aandachtspunt bij de berekening van de diepte van de jachthaven is de af- en opwaaiing van het water door de wind, waardoor een aanzienlijke peilfluctuatie kan ontstaan.
- Voor kleine trailerbare kielboten dienen boxen van ongeveer 6 tot 7 meter gerealiseerd te worden.

Botenkraan

- De botenkraan dient goed bereikbaar te zijn voor auto's met trailer en dient geen belemmering te vormen voor de overige boten en vaarbewegingen in de haven. Daarbij inbegrepen de vaarbewegingen van en naar de botenkraan. De kraan dient een hijskracht tot maximaal 3 ton te bezitten.
- In de haven dient tevens rekening te worden gehouden met de situering van een kraan tot 30 ton. Deze kan door een ontwikkelaar geëxploiteerd worden.

Parkeervoorzieningen

- In de nabijheid van de jachthaven dienen voldoende parkeervoorzieningen aanwezig te zijn. De parkeerplaatsen dienen geschikt te zijn om in de winterperiode te dienen als winterstalling voor ongeveer 300 boten uit de haven. De afwatering van de parkeerplaatsen dient zodanig te worden gerealiseerd, dat er geen vervuiling van het oppervlaktewater kan ontstaan.

5.5 EIGENDOMMEN

Bij de realisatie van een jachthaven in de Schelphoek hebben huidige eigendommen of rechten invloed op het ontwikkelingsproces. Aandachtspunt in dit kader is de locatie waarop het huidige dierenasiel van Stichting Herberdina Japin-Timmer gevestigd is. Daarnaast is de strekdam van belang, dat in eigendom is van Ooms Avenhorn BV. Voor de realisatie van de jachthaven is gebruik van beide locaties wenselijk.

Procedure voor uitplaatsing van dierenasiel

Op een perceel grond nabij de Schellinkhouterdijk is een recht van opstal gevestigd ten behoeve van het dierenasiel Stichting Herberdina Japin-Timmer. Het recht van opstal en de huur van het perceel lopen na dertig jaar af per

1 januari 2004. Op dat moment wordt de gemeente eigenaar van het complex. In de akte is opgenomen, dat de gemeente de waarde van de opstal zal vergoeden op basis van de technische staat van de opstallen op 1 januari 2004. In de gesloten overeenkomst is geen bepaling opgenomen over een verplichting van de gemeente om bij het eindigen van het recht van opstal en de huurovereenkomst voor een vervangend terrein of accommodatie zorg te dragen. Aan het bestuur van de stichting is een regeling voorgesteld, waarbij de huur van het perceel en het recht van opstal vanaf 1 januari 2004 telkens met een jaar kunnen worden verlengd. Hierover is nog geen definitief collegebesluit genomen.

Eigendommen strekdam en toegangsweg

De strekdam is in eigendom van Ooms Avenhorn BV. Voor het maken van een goede ontsluiting van de jachthaven dient de dam aangepast te worden. De huidige infrastructuur is eveneens in eigendom van Ooms. Na de keuze van het ontwikkelingsmodel en de ontsluiting van het gebied dient nadere afstemming plaats te vinden over mogelijke verwerving of gebruik van de eigendommen van Ooms.

5.6 INITIATIEFNEMERS EN ONTWIKKELAARS

Ten behoeve van de realisatie en exploitatie van de jachthaven hebben diverse partijen interesse getoond. Ook voor de huur en verhuur van ruimte voor het faciliteren van bedrijvigheid hebben zich geïnteresseerden gemeld. Daarbij gaat het nadrukkelijk om nautisch gebonden bedrijvigheid in de vorm van een jachtmakelaar, een botenarchitect, zeilmaker, watersportwinkel, tui-ger etc. De totale ruimtebehoefte voor dit type bedrijvigheid is ongeveer 2.500 m². Afhankelijk van het voorkeursmodel voor exploitatie en de juridische opzet, maar ook de marktvraag zal deze bedrijvigheid in de haven gerealiseerd kunnen worden. De inkomsten door exploitatie van deze bedrijvigheid bieden een positieve bijdrage voor de haalbaarheid van het planinitiatief.

6. Verkeersaspecten

6.1 ONTSLUITINGSMOGELIJKHEDEN

6.1.1 Huidige situatie

In voorliggend hoofdstuk worden de randvoorwaarden en uitgangspunten besproken voor de ontsluiting van de nieuwe jachthaven. Daarnaast worden een viertal ontsluitingsvarianten beschreven en gewogen op basis van gestelde randvoorwaarden en uitgangspunten.

Langs het plangebied ligt de Schellinkhousterdijk, met daarachter de Willemsweg. Aan de westzijde van het plangebied ligt een park, aan de oostzijde ligt bedrijventerrein Hoorn '80. Vanaf oostelijke richting kunnen via bedrijventerrein Hoorn '80 en langs de terreinen van Ooms en BBN de strekdam en daarmee het plangebied worden bereikt. Op de dijk en onderaan de dijk (tussen dijk en Willemsweg) ligt een hoofdfietsroute.

De provinciale weg is aangemerkt als gebiedsontsluitingsweg A buiten de bebouwde kom (80 km/u), de Willemsweg ter hoogte van het plangebied is een gebiedsontsluitingsweg B binnen de bebouwde kom (50 km/u). Op de Willemsweg ligt de verkeersintensiteit op een gemiddelde werkdag tussen 10.000 en 11.000 motorvoertuigen per etmaal. Ook op de zaterdagen liggen de intensiteiten in deze orde van grootte. Zondagen zijn duidelijk rustiger met een gemiddelde intensiteit van ongeveer 7.500 motorvoertuigen per etmaal.

Het hoogteverschil tussen de dijk en de Willemsweg is ongeveer 3,5 m, de afstand tussen de as van de dijk en de as van de Willemsweg bedraagt minstens 22 m. De afstand tussen de verharding van beide wegen bedraagt minimaal 13 m.

6.1.2 Randvoorwaarden en uitgangspunten

- De Westfriese Omringdijk mag niet (opnieuw) worden doorkruist of verplaatst.
- Het park aan de westzijde mag niet worden doorkruist door infrastructuur.
- In het plangebied moet voldoende parkeergelegenheid zijn om in de behoefte te voorzien;
- De extra verkeersbewegingen mogen de verkeersafwikkeling op de Provincialeweg en de Willemsweg niet verstoren;
- Over en onder de dijk loopt een fietspad, onderdeel van een hoofdfietsroute. Deze fietspaden moeten goed beschermd worden, dus bij voorkeur geen kruisingen met autoverkeer;
- De fietspaden op de dijk en ten noorden van de dijk moeten direct verbonden worden met de haven (door bijv een trap met fietsgoot);
- Door het extra verkeer van de Schelphoek mag de capaciteit van de wegen op HN80 niet overschreden worden;
- Men moet veilig en snel tussen de bushaltes en de Schelphoek heen en weer kunnen lopen.
- Voor goedkeuring van het plan moet de verkeersaantrekkende werking van het te ontwikkelen plangebied duidelijk zijn.



Algemene aandachtspunten

- Bereikbaarheid van het plangebied met grote voertuigen: indien het terrein met grote voertuigen bereikbaar moet zijn zal ook buiten het plangebied moeten worden gekeken naar mogelijk noodzakelijke aanpassingen van de infrastructuur. Problemen zijn met name te verwachten ten aanzien van hoogte (viaducten, verkeerslichten, en dergelijke) en breedte (veelal 1*2 rijstroken, waardoor voor exceptioneel transport wegen moeten worden afgesloten).
- Het benzinestation aan de Willemsweg gelegen, gaat uitbreiden. Dit kan consequenties hebben voor de ontsluiting.
- Hoorn'80 heeft zelf een beveiligingsbedrijf ingeschakeld om diefstal en vernielingen tegen te gaan, dus er moet er rekening mee worden gehouden dat Hoorn '80 niet blij is met de extra ontsluiting.
- Bij de dimensionering van Hoorn '80 is rekening gehouden met exceptioneel transport. Bij ontsluiting via betreffende route zijn de minste problemen te verwachten bij toename van het aantal verkeersbewegingen.
- Maatgevende periode: moet worden ontworpen op piekbelastingen (bezoekers plangebied) of wordt bijvoorbeeld gerekend met een gemiddelde zaterdagbelasting in het seizoen, waarbij geen rekening is gehouden met speciale evenementen en dus wordt geaccepteerd dat niet alle pieken in het verkeersaanbod kunnen worden opgevangen.
- Om een hoogteverschil van 3,5 m te overbruggen mag maximaal een hellingspercentage worden gebruikt van 5%. Dit houdt in dat alleen al voor het overbruggen van het hoogteverschil 70 m nodig is. Echter, er moet ook rekening worden gehouden met afrondingsbogen aan de boven- en onderzijde van de helling, waardoor de benodigde lengte aanmerkelijk groter wordt. In deze eerste verkenning wordt er van uitgegaan dat er een ruimte van 100 m beschikbaar moet zijn. Op basis van meer gedetailleerde gegevens kan hier in een later stadium een nauwkeuriger indicatie van worden gegeven. Overigens is in dit kader het hoogteverschil tussen de dijk en het plangebied ook een aandachtspunt. Ook hier zal rekening moeten worden gehouden met genoemd hellingspercentage voor (vracht)autoverkeer.

6.1.3 Variant A "Parallelweg"

In variant A wordt gebruik gemaakt van een op- en afrit vanaf de Willemsweg naar de Schellinkhouterdijk. Niet alle afslagbewegingen kunnen worden gemaakt wat omrijbewegingen of ongeoorloofd verkeersgedrag met zich meebrengt. Het langzaam verkeer maakt gebruik van de bestaande dijk. Er ontstaat een conflictsituatie op het punt waar het autoverkeer de dijk kruist.

Aandachtspunten

- Conflictsituatie gemotoriseerd verkeer - fietsverkeer (hoofd fietsroute) op de dijk en onder de dijk (hoofd fietsroute).
- Het invoegen vanaf de dijk op de Willemsweg richting de provinciale weg zal problemen geven, dit is lastig op een logische en verkeersveilige manier vorm te geven.
- Variant A valt af indien het plangebied bereikbaar moet zijn met exceptioneel transport (hoogstralen, wegbreedtes en dergelijke). De beschikbare ruimte bij de op- en afritten naar de Willemsweg is dusdanig beperkt dat dit ruimtelijk niet inpasbaar is wanneer dergelijke voertuigen het plangebied moeten kunnen bereiken. Daarnaast dient rekening gehouden te worden met veilige aansluitingen en behoud van bestaande fietsroutes, welke een aanzienlijk ruimtebeslag hebben.
- Onduidelijk zijn de gevolgen van aansluiting zijn op de doorstroming op de Willemsweg en de Provincialeweg.



6.1.4 Variant B "Verhoogde weg"

In deze variant wordt de Willemsweg omhoog gebracht, waardoor eenvoudiger de uitwisseling van verkeer kan plaatsvinden vanaf het plangebied over de dijk naar de Willemsweg. Nadeel is de ontsluiting van bestaande percelen (zoals kantoor Hoogheemraadschap), aansluiting op de Provincialeweg en aansluiting op de Holenweg. Qua ruimtebeslag geeft deze variant op het eerste gezicht geen onoverkomelijke bezwaren. Er van uitgaande dat de toegangsweg naar het plangebied wordt gesitueerd recht tegenover de uitrit van het hoogheemraadschap, betekent dit een afstand van ongeveer 120 m tot de kruising met de Holenweg en 170 m tot de kruising met de Provincialeweg. Uitgaande van een minimaal vereiste afstand van 100 m is dit inpasbaar.

Aandachtspunten

- Onduidelijk of extra aansluiting op Willemsweg leidt tot doorstroomproblemen, eventueel met gevolgen voor provinciale weg.
- Ontsluiting bestaande percelen (hoogteverschil).
- Aansluiting op bestaande wegen (hoogteverschil).
- Vormgeving kruispunten Willemsweg (links- en/of rechtsafvakken nodig?) en dijk; afstand tussen de kruisingen is klein, hierdoor weinig buffer en weinig capaciteit met gevaar voor doorstromingsproblemen.
- Conflictsituatie gemotoriseerd verkeer met het kruisende fietsverkeer.



6.1.5 Variant C "via Hoorn '80"

In deze variant wordt gebruik gemaakt van bestaande infrastructuur via het bedrijventerrein. De wegenstructuur is hier reeds afgestemd op grote en zware voertuigen, wat de toegankelijkheid van het plangebied positief beïnvloedt. Langzaam verkeer kan via de dijk worden afgewikkeld, via het bedrijventerrein is ongewenst. Gemotoriseerd en langzaam verkeer kan gescheiden worden afgewikkeld, er worden geen nieuwe conflictpunten gecreëerd.

Aandachtspunten

- Status van de weg (openbare weg of eigen terrein Ooms?).
- Mogelijkheden voor extra aansluiting op provinciale weg (nabij de tuibrug) nader onderzoeken (verkeerscirculatie, verkeersveiligheid, doorstroming Provincialeweg, eigendom grond): eerste indruk is dat dit vanuit verkeersveiligheid geen goede oplossing is (beperkt zicht als gevolg van dijk en tuibrug), maar misschien ter beperking van de overlast op het bedrijventerrein zinvol kan zijn.
- In verband met calamiteiten verdient het aanbeveling in noodgevallen het verkeer over de dijk te kunnen afwikkelen (beweegbare paal in fietspad). De toegang van het huidige dieren-asiel kan voor deze noodontsluiting worden gebruikt.
- Plannen om bedrijvigheid te verplaatsen en woningbouw te realiseren?
- Evenementen vinden veelal in het weekend plaats. Op deze tijdstippen is het verkeer op Hoorn'80 beperkt.
- De kruising Protonweg-Kernweg op Hoorn'80 dient nader te worden bekeken met betrekking tot de beschikbare capaciteit.

6.1.6 Variant D "Door de dijk"

Deze variant heeft weinig extra ruimtebeslag. Ook hoeft niet, zoals bij de varianten A en B, in een beperkte ruimte een hoogteverschil te worden overbrugd; langzaam verkeer blijft hoog (op de dijk), gemotoriseerd verkeer blijft laag. Indien geen aanpassingen aan de dijk mogen worden gedaan is variant D geen realistische variant.

Aandachtspunten

- Lijkt geen realistische variant in verband met de cultuurhistorische waarde en de waterkerende functie van de Westfriese Omringdijk.
- Fietsverbinding wordt onderbroken, oplossing kan een ongelijkvloerse kruising zijn (aandachtspunt: doorrijhoogte autoverkeer !!!).
- Onduidelijk of extra aansluiting op Willemsweg leidt tot doorstroomproblemen, eventueel met gevolgen voor provinciale weg.
- Variant D wordt zeer lastig indien het plangebied bereikbaar moet zijn met exceptioneel transport (hoogstralen, wegbreedtes en dergelijke).

6.1.7 Beoordeling varianten

	Variant A	Variant B	Variant C	Variant D
Bereikbaarheid				
- autoverkeer	-	+/-	+	+/-
- langzaam verkeer	+/-	+/-	+	+/-
Verkeersveiligheid	--	-	+	-
Ruimtebeslag	--	-	+	+/-
Inpassing in verkeerssysteem	-	-	+	-
Hinder voor andere functies	-	--	+/-	--
Veiligheid/bereikbaarheid bij calamiteiten	+/-	+/-	+/-	+/-
Kosten	-	-	+	+/-

Uitgaande van een eerste verkenning van de varianten en een globale afweging op basis van bovengenoemde criteria is variant C de meest gunstige optie. Daarbij is een scheiding mogelijk van doorgaand fietsverkeer, stadsverkeer en bestemmingsverkeer voor de jachthaven. Daarnaast blijft de Schellinkhouderdijk onaangetast. Ook de afdeling Verkeer en Vervoer van de gemeente Hoorn geeft de voorkeur aan een ontsluiting via Hoorn'80 (variant C).



6.2 PARKEREN

Voor het benodigde aantal parkeerplaatsen heeft de gemeente Hoorn een aantal normen opgesteld. Onderstaand overzicht beidt een weergave van de totale parkeerbehoefte:

Onderdeel	Norm	Aantal parkeerplaatsen
Jachthaven	0,6 * aantal ligplaatsen	300
Regattacentrum	3 p.p. per 100 m ² BVO	30
Nautische bedrijvigheid	1,6 p.p. per 100m ² BVO	40
Openbare botenhelling	25 p.p.	25
	Totaal	395

Bij een eventuele uitbreiding van het aantal ligplaatsen dienen 180 extra parkeerplaatsen te worden gerealiseerd.

Bij het houden van grote wedstrijden en evenementen kan de benodigde parkeerbehoefte groter zijn. In dat geval dienen aanvullende plaatsen te worden gezocht op alternatieve locaties. Een oplossing voor een tijdelijk grotere parkeerbehoefte is medegebruik van voorzieningen: bijvoorbeeld de bestaande parkeervoorzieningen van het recreatiestrand. Verder kunnen oplossingen worden gezocht in medegebruik van parkeervoorzieningen van bedrijven en kantoren in de omgeving van de Schelphoek. De parkeerbehoefte van deze functies is voornamelijk afhankelijk van werkdagen, evenementen in de jachthaven vinden daarentegen voornamelijk in het weekend plaats.

7. Uitgangspunten en planuitwerking

7.1 STEDENBOUWKUNDIGE VISIE

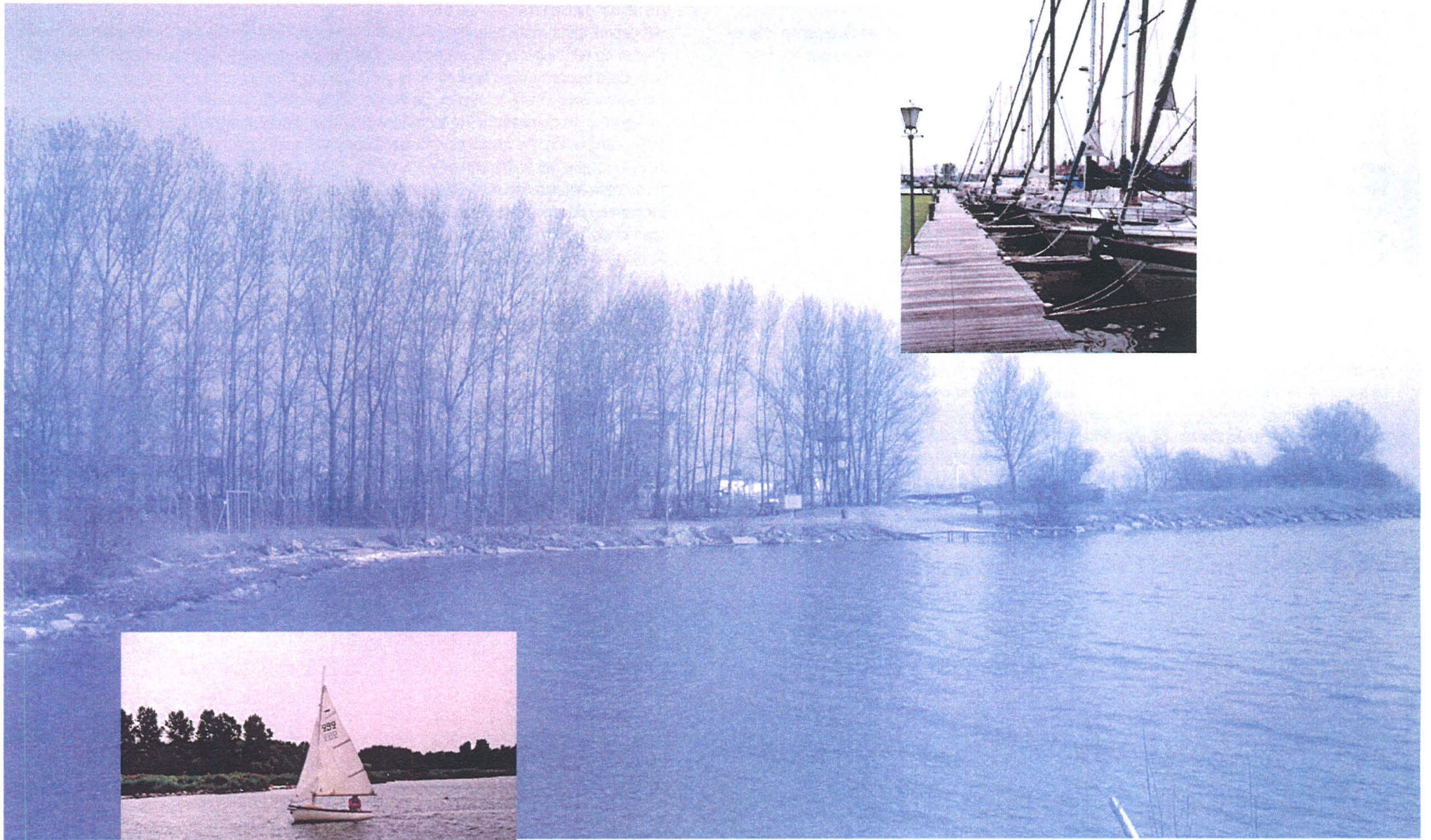
De gemeente Hoorn wordt voor een belangrijk deel omgeven door water; het Hoornsche Hop en het Markermeer. De relatie met het water is in de loop van diverse bouwperiodes gaande langs de oever zeer divers en aan verandering onderhevig geweest.

De wijk Grote Waal keert zich af van het water. Woningen zijn met de achterkant naar het Hoornsche Hop gesitueerd. Alleen de bovenste etages van de woonflats hebben uitzicht op het water. De binnenstad, met als markant gedeelte de Westerdijk heeft een directe relatie met het Hoornsche Hop. Het is nadrukkelijk openbaar gebied. Het havengebied is openbaar toegankelijk maar heeft duidelijk meer een functionele binding met het water. Het Julianapark met hierop het sportcomplex is groengebied waar gerecreëerd kan worden. Het bedrijventerrein Hoom 80 heeft in zijn geheel geen binding met het Markermeer.

Het laatste decennium is de relatie met het Markermeer en Hoornsche Hop weer versterkt. Het Visserseiland, de Karperkuil, en heel recent de realisering van de Schouwburg zijn voorbeelden om de (ruimtelijke) kwaliteit van het water beter te benutten en voor meer bewoners van onze gemeente toegankelijk te maken. De locatie Oostereiland die in de nabije toekomst vrijkomt kan bijdragen in de verdere versterking van Hoorn als 'stad aan het water'. De realisering van jachthaven Schelphoek kan in deze zin ook nadrukkelijk een meerwaarde betekenen om de unieke ligging van Hoorn te versterken. Het biedt kansen en mogelijkheden om het tussenliggende gebied tussen oude en de nieuwe haven verder te laten doorontwikkelen. Ruimtelijke samenhang tussen deze twee havens kan zorgen voor een verdere opwaardering van onze kustlijn.

7.2 VISIE OP JACHTHAVEN HOORN

Het gebrek aan geschikte ruimte in de oude haven voor ontwikkeling en het houden van wedstrijden op een hoger niveau alsmede de daarmee samenhangende verkeersproblematiek tijdens deze evenementen, hebben ertoe geleid de mogelijkheden van een nieuwe jachthaven op een alternatieve locatie te bezien. De locatie Schelphoek is door haar ligging aan het Markermeer en de relatief korte loopafstand richting het centrum een potentiële locatie voor deze ontwikkeling. De ruimte bevindt zich tussen het Julianapark en de werkhaven Schelphoek, met daarachter het bedrijventerrein Hoom '80. In de huidige vorm is het gebied een ongedefinieerde zone, waarin een duidelijke samenhang ontbreekt. De wandelroute die start vanaf het centrum en doorloopt via het Julianapark langs het recreatiestrand, heeft op dit moment een open einde in het gebied rondom de werkhaven. Door middel van een nieuwe jachthaven is er de mogelijkheid het park af te ronden en aan het eindpunt van de recreatieve route door middel van aanvullende faciliteiten nader invulling te geven. Het gebied vormt in de andere richting tevens het startpunt van een route naar het historische stadscentrum. Belangrijk in dit opzicht is de gunstige ligging van de haven nabij de Provincialeweg. Door een goede ontsluiting van de nieuwe jachthaven richting deze provinciale weg zal het huidige centrum ontlast worden van autoverkeer tijdens grootschalige zeilevenementen en wedstrijden.



7.3 HOOFDLIJN INRICHTINGSPLAN

Na bestudering van de bestaande havens in Hoorn valt op, dat alle havens achter een groensingel met opgaande beplanting schuilgaan. De huidige werkhaven Schelphoek ligt weliswaar achter een strekdam, maar is nog goed zichtbaar vanaf de waterzijde. De nieuwe jachthaven gecombineerd met een vooroever maakt het beeld vanaf het water tot een samenhangend geheel; De werkhaven wordt afgeschermd van het Markermeer en de nieuwe jachthaven vormt een overgangszone tussen het Julianapark en het buitengebied.

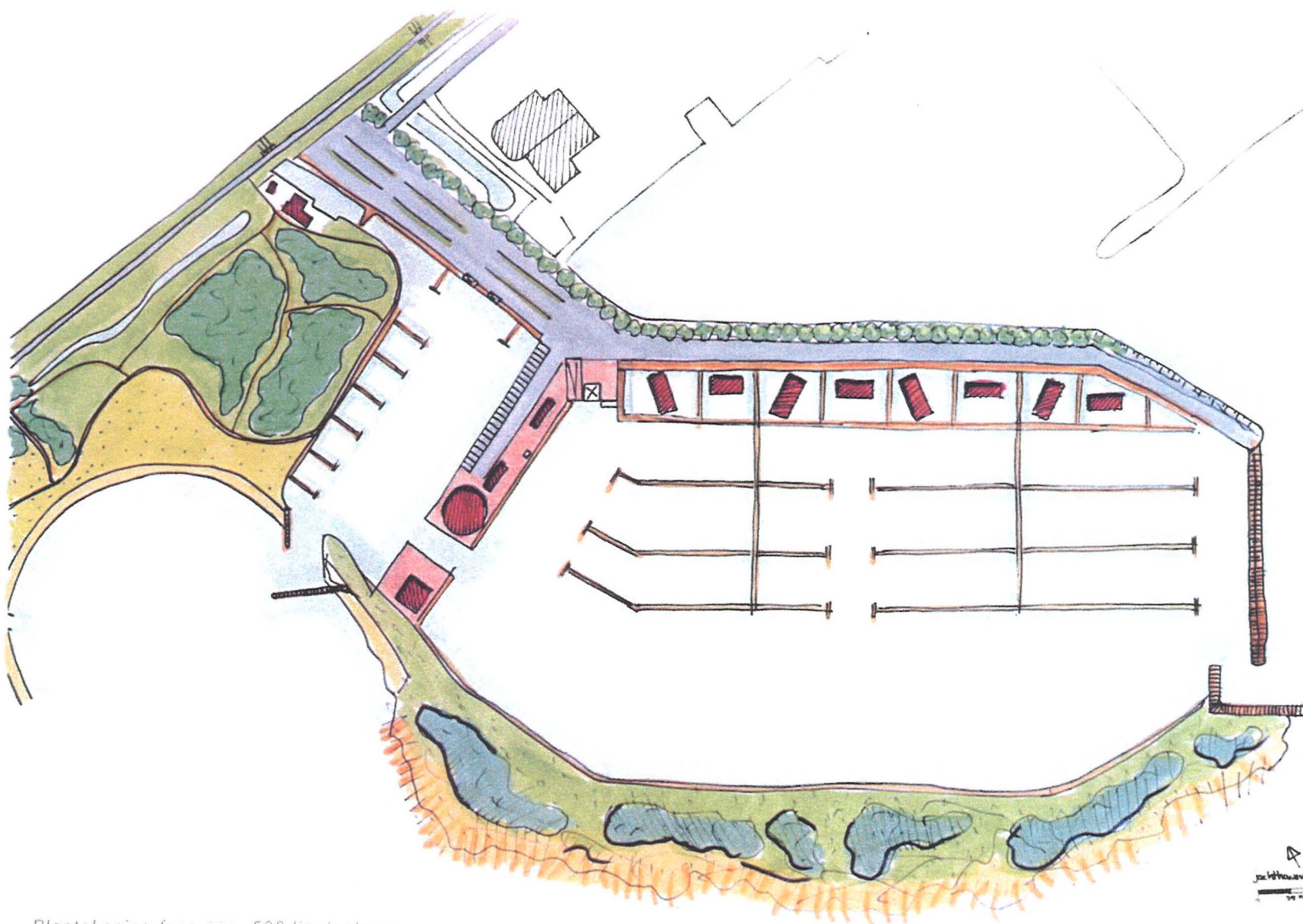
De oude havens hebben een landtong, waarop bebouwing een afscheiding vormt met de omliggende zones. De invulling van de locatie Schelphoek bestaat uit een jachthaven met 500 ligplaatsen, met een eventuele uitbreidingsmogelijkheid tot maximaal 800 plaatsen. Uitgangspunt is een gefaseerde aanleg, waarbij de havenfaciliteiten afgestemd zijn op het toekomstige maximale aantal ligplaatsen. Ook bij de locatie Schelphoek zal de strekdam benut worden afscheiding tussen de jachthaven en de achterliggende werkhaven. De dam wordt echter niet van bebouwing, maar van opgaande beplanting voorzien. De bedrijvigheid in de jachthaven dient een nautisch karakter te hebben, waarbij de ligging aan het water een belangrijke voorwaarde is. Daarnaast zal de toegepaste bebouwing drijvend worden uitgevoerd.

7.4 TOELICHTING OP SCHETSONTWERP

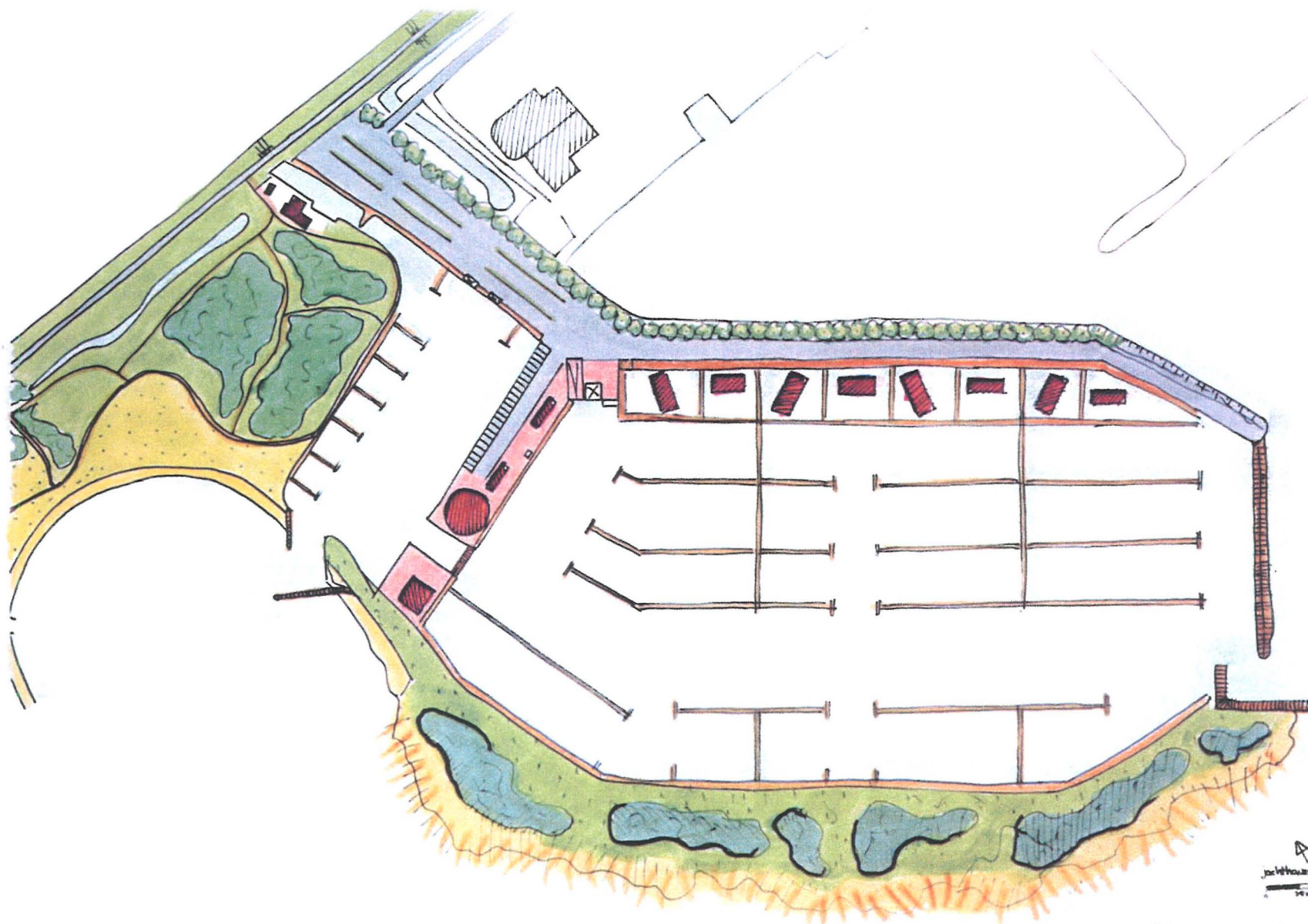
Uitgangspunt voor het schetsontwerp van de jachthaven Schelphoek zijn gestelde eisen, randvoorwaarden en wensen uit de inventarisatie. De uitgangspunten hebben betrekking op de realisatie van een jachthaven met 500 ligplaatsen met een eventuele uitbreidingsmogelijkheid tot 800 ligplaatsen. Dit is mogelijk door vanaf de eerste fase een ruimte te definiëren waarbinnen de totale haven zich kan ontwikkelen. Het gebied wordt afgebakend door de landtong aan de oostzijde, waarop de ontsluiting van de haven wordt gerealiseerd, met een vooroever aan de westzijde. De landtongzijde zal als eerste worden voorzien van aanlegsteigers. Door middel van een loopbrug is het mogelijk de vooroeverzijde te ontsluiten vanaf de landtong en het Julianapark. Deze zijde is in een latere fase uit te breiden met het gewenste aantal ligplaatsen tot een maximum van 800 boten. De nautische bedrijvigheid in de haven is drijvend uitgevoerd en is gesitueerd aan de rand van de strekdam. Afhankelijk van de markt zal de invulling met bedrijvigheid meer of minder omvangrijk zijn. Mogelijke bedrijven die in het water een plek kunnen krijgen zijn: een jachtmakelaar, jachtarchitect, zeilmakerij, tuigerij en watersportwinkel. In de haven is eveneens een hijsvoorziening aanwezig, welke mogelijk commercieel geëxploiteerd kan worden.

De jachthaven is onderverdeeld in twee gebieden door middel van een schiereiland, waarop opleidings- en nautisch centrum gesitueerd zijn. In de gebouwen is eveneens ruimte voor sanitaire voorzieningen opgenomen. Aan de oostzijde van het eiland zijn de ligplaatsen voor gevorderde zeilers gesitueerd. Aan de andere zijde is ruimte gereserveerd voor de minder- en onervaren jeugdzeilers. Door de scheiding van de twee doelgroepen vindt geen hinder en verstoring van activiteiten plaats.

Aan de noordzijde van de haven nabij de toegang tot de strekdam is een parkeergelegenheid voor 420 parkeerplaatsen. Deze ruimte is in de winter te benutten als buitenstalling voor zeilboten. Op de strekdam is een ontsluitingsroute voor de haven en toegevoegde bedrijvigheid gesitueerd, waarbij tevens ruimte voor de overige parkeerplaatsen aanwezig is (80 tot 160 plaatsen afhankelijk van haaks of langsparkeren).



Plantekening fase één, 500 ligplaatsen



Plantekening fase twee, 800 ligplaatsen

8. Energie en Duurzaam Bouwen

8.1 INLEIDING

De ontwikkeling van de Jachthaven Schelphoek is een uniek project met een sterk innovatief karakter. Deze innovatieve aanpak uit zich bijvoorbeeld in het feit dat de jachthaven volledig drijvend zal worden gerealiseerd. De landschappelijke inpassing van de jachthaven en de architectuur van de te realiseren bedrijfspanden zijn mogelijkheden om het innovatieve karakter van het project ook visueel te benadrukken. Bovendien zijn er goede mogelijkheden aanwezig om, gekoppeld aan de architectuur, aandacht te besteden aan innovaties op het gebied van Duurzaam Bouwen.

8.2 AANDACHTSPUNTEN

Met betrekking tot aspecten van Duurzaam Bouwen is een aantal aandachtspunten te noemen die in een later stadium nader uitgewerkt moeten worden:

Materiaalgebruik

Zowel bij het bouwen van de opstallen als de inrichting van de buitenruimte is aandacht voor het materiaalgebruik noodzakelijk. In het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen is een groot aantal maatregelen opgenomen, die erop zijn gericht om te komen tot zuinig gebruik van bouwmaterialen, het minimaliseren van schadelijke emissies en het gebruik van vernieuwbare en secundaire grondstoffen.

Water

In het Nationaal Pakket DuBo is ten aanzien van de watervoorziening een aantal vaste maatregelen opgenomen, zoals optimalisatie van het ontwerp van leidingsystemen en het treffen van 'standaard' waterbesparende voorzieningen. Daarnaast zou voor het project Schelphoek bijvoorbeeld kunnen worden gedacht aan toepassing van een grijswatersysteem gebaseerd op regenwater (individueel of geclusterd). Bij de inrichting van de buitenruimte kan bijvoorbeeld worden gedacht aan toepassing van duurzame beschoeiingsmaterialen en de toepassing van natuurvriendelijke oevers waarbij zo veel mogelijk gebruik wordt gemaakt van oeververdedigende eigenschappen van oeverplanten.

Binnenmilieu

Dit betreft maatregelen gericht op optimalisatie luchtkwaliteit en thermisch comfort in gebouwen.

Omgevings- en leefmilieu

Dit betreft maatregelen gericht op versterking relatie binnen-buiten en beperking van hinder (geluid, wind, geur). Daarnaast is aandacht nodig voor bijvoorbeeld de beperking van hinder, het streven naar hoge ruimtelijke kwaliteit en veiligheid en conservering of versterking van landschaps-, natuur- en cultuurhistorische waarden.

Energie

Het energiegebruik is een zeer belangrijk aspect binnen het nationaal pakket DuBo. Verreweg het grootste aantal maatregelen uit het pakket is gericht op het minimaliseren van het energiegebruik en toepassing van duurzame energietechnieken.

Vanuit het oogpunt van energie-efficiëntie is het van belang om aandacht te besteden aan de isolatie van de gebouwschil en het aanwezige leidingwerk en de verlichting van gebouwen en buitenruimtes. Er kan tevens worden gedacht aan de toepassing van gebalanceerde ventilatie met warmteterugwinning. Bij het maken van het ruimtelijk ontwerp kan de oriëntatie van de opstallen zodanig worden gekozen dat optimaal gebruik wordt gemaakt van daglichttoetreding en passieve zonne-energie.

Bovendien lijken binnen het project goede mogelijkheden aanwezig te zijn voor de toepassing van duurzame energietechnieken zoals:

- asfaltcollectoren in de toegangsweg naar de jachthaven voor de levering van warmte en koude aan de opstallen;
- individuele of geclusterde toepassing van warmtepompen met warmtekoude-opslag voor verwarming, koeling en levering van warm tapwater (eventueel op blokniveau);
- individuele of geclusterde toepassing van warmtepompen voor verwarming en koeling, waarbij het IJsselmeerwater fungeert als warmte-koudebron;
- zonneboilers;
- toepassing PV-zonnecellen;
- toepassing (mini)windturbines;
- (collectieve) inkoop groene stroom.

Teneinde inzicht te verkrijgen in de technische en financieel-economische haalbaarheid van het toepassen van duurzame (energie)maatregelen is het van belang dat, nadat het bouwprogramma op hoofdlijnen bekend is, hiernaar verkennende studies worden verricht.

9. Kosten, baten en haalbaarheid

9.1 KOSTEN- EN BATENANALYSE

De haalbaarheidsstudie van de Haven Schelphoek is uitgevoerd in een apart onderzoek naar kosten, baten en de exploitatie van de totale jachthaven ontwikkeling in de Schelphoek. In de berekeningen is rekening gehouden met drie onderdelen nl: regattacentrum, bouwkundige voorzieningen en jachthaven/infrastructuur, die los van elkaar gerealiseerd kunnen worden. Van elk onderdeel is een kosten-batenanalyse gemaakt. Het regattacentrum heeft betrekking op de zeilschool en op zeilwedstrijden, de bouwkundige voorzieningen bestaan uit de te verhuren panden en de jachthaven/infrastructuur omvat de basisinfrastructuur, de jachthaven en de te maken vooroever.

Voor de totale ontwikkeling is een tekort van ruim 3,3 miljoen euro geraamd. Daarbij dient aangekend dat de verhuur van de bouwkundige voorzieningen (2500 m²) ten behoeve van de nautische bedrijvigheid en de exploitatie van de ligplaatsen een positief resultaat opleveren. Het tekort dient aangevuld te worden door bijdragen uit subsidies en door overige bijdragen. Een mogelijke verdeling voor aanvulling van de tekorten is.

Bijdrage Gemeente Hoorn:	1 miljoen euro
Bijdrage Stichting Nautisch Kwartier:	0,5 miljoen euro
Bijdrage Provincie Noord-Holland:	2 miljoen euro

Met bijdragen vanuit de Gemeente, Stichting Nautisch Kwartier en de Provincie is de totale ontwikkeling kostendekkend te realiseren.

Voor de bijdrage van de gemeente Hoorn kan gedacht worden aan financiële middelen, maar ook aan bijdragen door inzet van gronden of aanleg van noodzakelijke infrastructuur. Voor Stichting Nautisch Kwartier en de Provincie geldt een mogelijkheid tot aanboren van eigen of externe subsidiebronnen. De volgende paragraaf geeft een overzicht van subsidiemogelijkheden.



9.2 SUBSIDIES

Om de aanleg van jachthaven Schelphoek mogelijk te maken is het van belang een nadere studie te doen naar subsidie mogelijkheden voor de ontwikkeling. Een integrale ontwikkeling biedt daarbij de meeste kansen. De combinatie jachthaven, opleidingscentrum voor jeugdzielen, nautische bedrijvigheid en natuurontwikkeling biedt potentie om in aanmerking te komen voor diverse subsidie stromen. Potentiële subsidie bronnen zijn:

Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV).

Vanuit het gemeentelijk ISV budget is nog 272.268 euro beschikbaar tot en met eind 2004. In september zal een besluit worden genomen of dit volledige bedrag ten gunste van de jachthaven ontwikkeling beschikbaar komt.

- RES

Per jaar is 625.000 euro beschikbaar voor RES-projecten. Mogelijk kan hiervan een deel gebruikt worden voor de Schelphoek. Deze gelden mogen alleen gebruikt worden als 'aanjaagkosten', niet voor het fysiek realiseren van de haven.

- Noord- Holland Maritiem

In het Programma Noord-Holland Maritiem 2001-2005 worden ontwikkelingsmogelijkheden op het gebied van jeugdzeilen, vrijetijdsbesteding, bedrijvigheid en wonen aan en op het water worden gestimuleerd. Middels speerpunten wordt door de provincie samen met regio en partners concreet gewerkt aan diverse initiatieven. Jachthaven Schelphoek in Hoorn is in dit kader eveneens genoemd als participatie/ontwikkelings-project, waarin een financiële bijdrage kan worden verwacht. De hoogte van de bijdrage is niet bekend.

- Una-gelden

De provincie Noord-Holland heeft een aantal jaren geleden haar aandelen in het toenmalige Utrechtse elektriciteitsbedrijf verkocht, waaruit het UNA-fonds is ontstaan. De provincie trekt onder andere 184,4 miljoen euro uit aan UNA gelden ter ondersteuning van zeven grote infrastructurele projecten in Noord-Holland. Het gaat onder andere om de opwaardering van de N201 (36,3 miljoen euro), de bouw van de zeesluis bij IJmond (34 miljoen euro), de realisatie van een Staande Mastroute in Noord-Holland (22,7 miljoen euro) en de realisatie van het Wieringerrandmeer. Ook kleinere projecten kunnen mede uit dit fonds worden gerealiseerd.

- LNV-natuurontwikkeling

Het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij verstrekt subsidies ten behoeve van nieuwe natuurontwikkelingen. In de plannen voor Schelphoek is een combinatie van de voor- oever met natuurwaarden denkbaar. De subsidiemogelijkheden en voorwaarden waaraan een ontwikkeling dient te voldoen dienen nader te worden onderzocht.

- Unesco

De aan de UN verbonden organisatie "Institutional International Youth for Peace" zet zich in voor mondiale activiteiten met betrekking tot jeugd, cultuur sport en vrede. In 1997 heeft de UN een resolutie aangenomen waarin de werkzaamheden van genoemde organisatie zijn opgenomen. De combinatie van sport, waaronder voor de minder valide sporter, de ideële doelstellingen, het opleidingscentrum, museum en educatieve inslag gericht op jeugd bieden mogelijkheden de status als hoofdstuntpunt te verkrijgen. De jachthaven ontwikkeling in Hoorn kan vanuit de Stichting Nautisch Kwartier Hoorn in dit opzicht worden aangedragen als Europees hoofdstuntpunt voor de jeugd. Voorwaarde is een jeugdgerichte ontwikkeling waarin ruimte voor cultuur, werk, zang, dans volksmuziek, nautische beroepen. Met name het Nautische verleden van Hoorn 1600-2000 biedt hierin een grote meerwaarde.

De Nederlandse regering heeft de genoemde resolutie onderschreven, waarmee mogelijkheden voor een extra financiële bijdrage kunnen ontstaan.

10. Samenwerkingsvorm

10.1 INLEIDING

In onderhavig project zal een keuze moeten worden gemaakt voor een samenwerkingsvorm tussen de gemeente Hoorn en een projectontwikkelaar. Er kan daarbij worden gekozen uit twee mogelijkheden: een samenwerkingsovereenkomst tussen beide partijen of het participeren van beide partijen in een joint venture.

10.2 SAMENWERKINGSOVEREENKOMST

Een mogelijkheid is het aangaan van een samenwerkingsovereenkomst zonder dat een separate juridische entiteit wordt gevormd. De gemeente draagt met name zorg voor alle werkzaamheden op bestuursrechtelijk vlak (vergunningen en dergelijke).

De overige werkzaamheden kunnen door één of meer risicodragende partijen worden gerealiseerd. Hierbij kan worden gedacht aan verschillende contractvormen. Deze staan opgesomd in onderstaand overzicht.

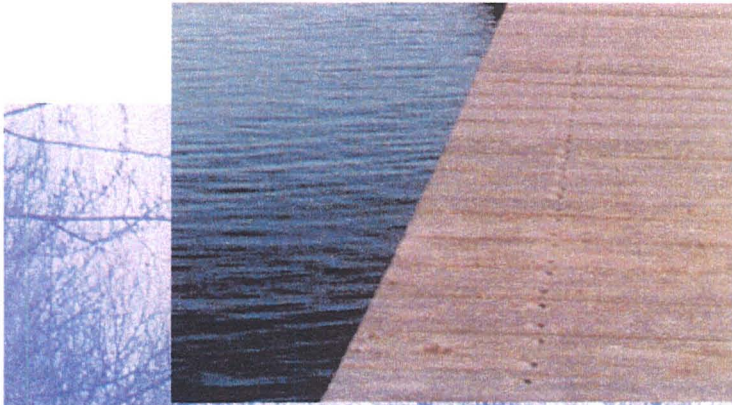
Algemeen	Voordelen	Nadelen
Samenwerkingsovereenkomst Een mogelijkheid is het aangaan van een samenwerkings-overeenkomst zonder dat een separate juridische entiteit wordt gevormd. De gemeente draagt met name zorg voor alle werkzaamheden op bestuursrechtelijk vlak (vergunningen e.d.). De overige werkzaamheden kunnen door één of meer partijen worden gerealiseerd:	Elke betrokken partij behoudt zijn eigen identiteit en is aansprakelijk voor datgene dat door die partij wordt uitgevoerd of wordt opgedragen aan derden.	Door de complexiteit van het project en de betrokkenheid van vele partijen, kan het in- en extern lastig worden om te bepalen wie als opdrachtgever optreedt en waar de winsten vallen c.q. door wie de onrendabele zaken gedragen worden. In de te sluiten overeenkomst kunnen daar evenwel afspraken over gemaakt worden.
1 Traditionele contractvorm Principiële scheiding tussen de functies ontwerpen en uitvoering en tussen bijbehorende verantwoordelijkheden en aansprakelijkheden, waarbij de opdrachtgever voor het ontwerp en voor de feitelijke uitvoering daarvan aparte overeenkomsten met de ingenieur/architect en de aannemer sluit. In de relatie opdrachtgever – uitvoerder rust de verantwoordelijkheid voor het ontwerp op de opdrachtgever en die van de uitvoering op de aannemer. In de relatie opdrachtgever-ontwerper rust de aansprakelijkheid voor het ontwerp in principe op de ontwerper. De opdrachtgever exploiteert en beheert.	Een duidelijk stramien. Een eenvoudig en voor alle participanten vertrouwd model. Controlemogelijkheid voor de opdrachtgever.	Strikte scheiding van functies kan een vertragend effect op het uitvoeringsproces hebben. Pas in de uitvoeringsfase kan van de expertise van de aannemer gebruik worden gemaakt. Er is een grotere kans op hogere kosten vanwege een mogelijk onvoldoende afstemming van ontwerp en uitvoering.
2 Bouwteam overeenkomst Tijdelijke vorm van samenwerking op voet van gelijkheid tussen vertegenwoordigers van de bouwprocesfuncties, waarbij de deelnemers in gecoördineerd verband de werkzaamheden verrichten die uit de eigen functie voortkomen en daarnaast -waar mogelijk- door het geven van advies meewerken aan de taakvervulling van collega-deelnemers.	Tijdens de ontwerpfase kan worden geprofiteerd van de deskundigheid van de aannemer op het gebied van uitvoeringsmethoden, bouwkosten en productie. Door goede afstemming ontwerp-uitvoering is er minder kans op meerwerk. Efficiëntere kennisoverdracht van ontwerpende naar de uitvoerende partijen. Maximale transparantie in ontwerpfase.	Complexe aansprakelijkheidsverdeling. Er is geen volledige concurrentie.
3 Geïntegreerde contacten <i>Design en construct overeenkomst:</i> is een overeenkomst op grond waarvan de initiatiefnemer zich doorgaans tegenover de opdrachtgever verbindt om op basis van een door de opdrachtgever geformuleerd Programma van Eisen en een (voor)ontwerp het object tot stand te brengen volgens een door de aannemer of in opdracht van hem te vervaardigen ontwerp, waarbij tussenresultaten aan de opdrachtgever ter flatering worden voorgelegd en waarbij de initiatiefnemer tevens de exploitatie / beheer voor zijn rekening neemt.	Vereenvoudiging van de juridische relaties (contracteren met 1 partij, voorkomt geheel of ten dele aansprakelijkheidsdiscussies). Risico's van verschillende aard worden bij de initiatiefnemer gelegd. Integreren van ontwerp en uitvoering leidt tot kostenbesparingen. Tijdsbesparing (er kan al tijdens de ontwerpfase met de uitvoeringsfase worden begonnen).	De opdrachtgever raakt een deel van de controle over het werk kwijt.
3 Turnkey-overeenkomst is een overeenkomst op grond waarvan de aannemer zich tegenover de opdrachtgever verbindt om op basis van een door de opdrachtgever ten aanzien van het te realiseren object geformuleerd Programma van Eisen, dit object tegen een vergoeding tot stand te brengen volgens een door de aannemer te vervaardigen ontwerp.		



10.3 JOINT VENTURE

De samenwerking tussen de gemeente Hoorn en een projectontwikkelaar wordt vormgegeven door het oprichten van een separate juridische entiteit. De keuze van de rechtsvorm van de joint venture is van rechtstreeks belang voor de aansprakelijkheid en fiscale gevolgen ervan. In onderstaand overzicht staan de verschillende mogelijkheden van deze samenwerkingsvorm opgesomd.

Algemeen		Voordelen	Nadelen
Joint venture Samenwerking door het oprichten van een separate juridische entiteit. De keuze van de rechtsvorm van de joint venture is van rechtstreeks belang voor de aansprakelijkheids- en fiscale gevolgen ervan. Aan de volgende joint ventures kan worden gedacht:		Binnen randvoorwaarden die vooraf door het college van B&W worden vastgesteld kan veel slagvaardiger te werk worden gegaan. Volledige duidelijkheid waar winsten dan wel verliezen vallen.	Gemeente bindt zich privaatrechtelijk aan marktpartijen.
1	in de vorm van een besloten vennootschap (BV) De moederondernemingen brengen de gezamenlijke activiteiten onder in een joint venture BV.	Risico van de aandeelhouders blijft normaliter beperkt tot de waarde van de inbreng.	De door de BV geleden (aanloop)verliezen kunnen niet direct worden verrekend met de overige resultaten van de aandeelhouders. Dit kan met name een groot nadeel zijn wanneer in de joint venture een risicovolle activiteit wordt ingebracht. De BV kan de verliezen slechts verrekenen met in de toekomst te realiseren "eigen" winsten.
2	in de vorm van een vennootschap onder firma (VOF) De gezamenlijk uit te oefenen activiteit wordt door de partners in de VOF ingebracht. Fiscaalrechtelijk is een VOF niet zelfstandig belastingplichtig voor de vennootschapsbelasting. De resultaten van de VOF zijn onderworpen aan de vennootschapsbelasting op het niveau van de vennoten.	(Aanloop)verliezen van de VOF komen direct in mindering op de resultaten van firmanten.	Hoewel de partners slechts toetreden tot de VOF voor wat betreft de gezamenlijk uit te oefenen activiteit, zijn deze partners civielrechtelijk hoofdelijk aansprakelijk voor alle vennootschapsschulden.
3	in de vorm van een gesloten commanditaire vennootschap De commanditaire vennoten zijn (veelal) ook aandeelhouder in een besloten vennootschap die als beherend vennoot optreedt. De gesloten commanditaire vennootschap is in tegenstelling tot de open commanditaire vennootschap niet zelfstandig belastingplichtig voor de vennootschapsbelasting.	Geleden aanloopverliezen van de gesloten CV kunnen rechtstreeks worden verrekend met de overige resultaten van de commanditaire vennoten. De aansprakelijkheid van de commanditaire vennoot is in beginsel beperkt tot zijn commanditaire deelneming.	De beperkte aansprakelijkheid van de commanditaire vennoot kan verworden tot een hoofdelijke aansprakelijkheid indien deze commanditaire vennoot zich -naast de beherende vennoot- actief bemoeit met het ondernemingsbeleid van de CV. De commanditaire vennoot zal dus geen rechtstreekse invloed kunnen uitoefenen op het ondernemingsbeleid (dit nadeel kan overigens worden ondervangen door de commanditaire vennoten aandeelhouder te laten zijn in een besloten vennootschap die als beherend vennoot optreedt)
4	in de vorm van een combinatie van besloten vennootschap en vennootschap onder firma. De partners richten 100% dochtervennootschappen op, die een joint venture aangaan in de vorm van een VOF	Door het onderbrengen van de gezamenlijke activiteiten in de dochtervennootschappen wordt voorkomen dat de oorspronkelijke partners hoofdelijk aansprakelijk zijn voor de schulden van de joint venture.	De (aanloop)verliezen kunnen niet verrekend worden met de resultaten van de partners. De verliezen komen immers rechtstreeks ten laste van de nieuwe firmanten, de dochtervennootschappen. (Dit nadeel kan overigens worden weggenomen door tussen de moedermaatschappij en dochtervennootschappen een fiscale eenheid tot stand te brengen.)



10.4 ADVIES

Het vormgeven van de samenwerking tussen de gemeente Hoorn en een initiatiefnemer door het aangaan van een samenwerkingsovereenkomst heeft de voorkeur boven het oprichten van een separate juridische entiteit. Indien zou worden gekozen voor het oprichten van een separate juridische entiteit in welke vorm dan ook, participeert de gemeente volledig in het project en zal er dus ook sprake zijn van een financieel risico voor de gemeente.

De gemeente heeft aangegeven dat zij meent dat een dergelijke participatie niet tot haar kernactiviteiten behoort en wenst in het betreffende project ook verder geen enkel financieel risico te lopen. Zij wenst de samenwerking met de projectontwikkelaar te beperken enkel tot het faciliteren van de ontwikkeling (bijvoorbeeld door toe te zeggen mee te willen werken aan wijziging van het bestemmingsplan). Het project betreft voor het overige een volledige private ontwikkeling.

10.5 AANBESTEDINGSBELEID

In het geval de overheid (gemeente, waterschappen, rijksoverheid en dergelijke) voor € 6.242.028,00 of meer (bijvoorbeeld door het beschikbaar stellen van gronden) participeert in het project (er sprake is van overheidsconsumptie), zijn de Europese aanbestedingsregels van toepassing. In het geval dit niet aan de orde is, zal de gemeente moeten toetsen of en op welke wijze haar eigen aanbestedingsbeleid gehanteerd dient te worden.

In het geval de Europese aanbestedingsregels van toepassing zijn dan wel het gemeentelijk aanbestedingsbeleid gehanteerd moet worden, kan de gekozen samenwerkingsovereenkomst of de gekozen juridische entiteit als object van aanbesteding in de aanbestedingsprocedure worden meegenomen.

Zoals hiervoor al aangegeven wenst de gemeente het project enkel facilitair te ondersteunen en betreft het voor het overige vooral een private ontwikkeling.

De verwachting is dan ook dat de overheidsconsumptie in onderhavig project (aanleg groenvoorziening, infrastructuur) onder het bedrag van € 6.242.028,00 zal blijven en dat de Europese aanbestedingsregels dus verder niet aan de orde zullen zijn (het eigen gemeentelijk aanbestedingsbeleid is uiteraard wel van toepassing).

11. Voorstel Ruimtelijk Ordeningstraject

11.1 HOOFDLIJNEN

In overleg met de gemeente en Provincie dient te worden bepaald welke acties in het kader van het nieuw op te stellen bestemmingsplan en goedkeuring nodig zijn. In dit hoofdstuk is een globaal beeld geschetst van de te verwachten procedures, stappen, doorlooptijd, weerstanden en economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid.

De plannen dienen voordat er tot vernieuwing van het bestemmingsplan kan worden overgegaan te worden goedgekeurd door de Provincie na vooroverleg met Rijkswaterstaat en Domeinen.

11.2 VERNIEUWING BESTEMMINGSPLAN

De ontwikkeling van een jachthaven in de Schelphoek is niet geregeld in het bestemmingsplan "Buitendijks industrieterrein Schelphoek 1977". Aanpassing van het bestemmingsplan is noodzakelijk. De procedure voor vernieuwing heeft een gemiddelde doorlooptijd van twee jaar. Om het proces op korte termijn te continueren is het mogelijk na het artikel-10-overleg een snellere artikel-19 procedure te doorlopen.

De vernieuwing van een bestemmingsplan in de Schelphoek ten behoeve van een jachthaven met een omvang van 250 ligplaatsen of meer in een gevoelig gebied is een MER-plichtige activiteit. Tijdens de MER-procedure dienen de volgende onderdelen voldoende aandacht te krijgen:

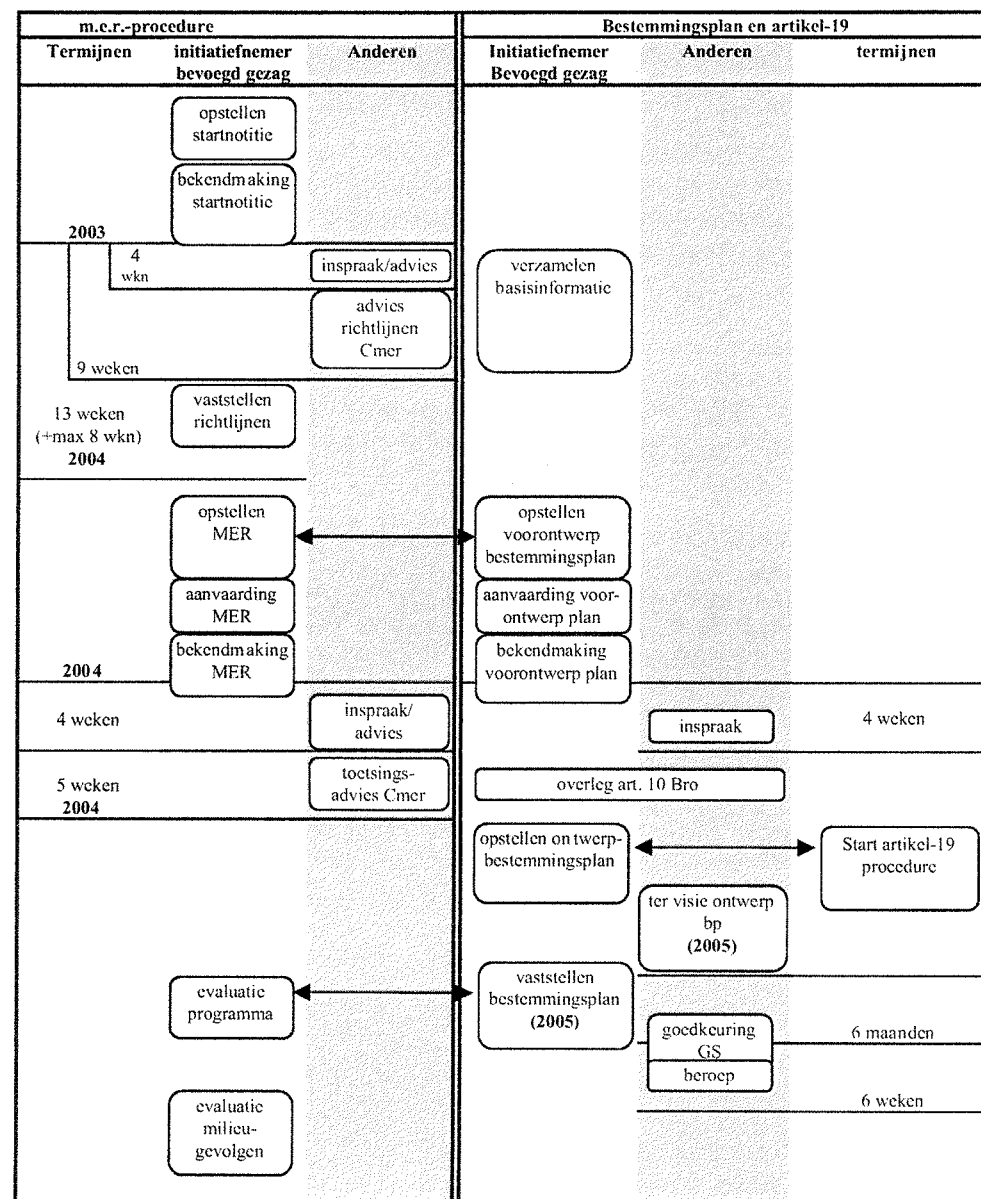
- watertoets en waterparagraaf;
- natuurtoets;
- landschappelijke, culturele en archeologische waarden;
- bodemgesteldheid;
- verkeer;
- geluid;
- lucht;
- externe veiligheid;
- sociale aspecten.

De natuurtoets is reeds gestart. De uitkomsten van de natuurtoets hebben, gezien de beschermde ligging van de locatie Schelphoek in het kader van de Vogelrichtlijn, een grote invloed op het vervolgproces. De uitkomsten van de natuurtoets en een ontheffingsaanvraag dienen daarom als basis voor de besluitvorming over het uitvoeren van een volledige MER-procedure. Indien een natuurtoets en ontheffingsaanvraag in het kader van de Vogelrichtlijn uitwijzen, dat een jachthavenontwikkeling niet mogelijk is, wordt van een MER-procedure vanzelfsprekend afgezien.



11.3 VOORGESTELDE FASERING EN PLANNING

Vanaf de door de gemeente Hoorn te nemen go-no go-beslissing zal de vernieuwing van het bestemmingsplan moeten worden voorbereid. Zoals hierboven beschreven dienen hiertoe een aantal procedures te worden doorlopen. Om het proces voor het nieuwe bestemmingsplan zo kort mogelijk te houden is het mogelijk de procedure gelijktijdig te laten lopen met het doorlopen van de MER-procedure. Indien gewenst kan na het artikel-10-overleg een snellere artikel-19 procedure worden gestart. Het hiernaast afgebeelde schema geeft de stappen van de procedures en te verwachten doorlooptijd weer.



Bron: Gemeente Hoorn, Bestemmingsplan Hoorn, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030, 2031, 2032, 2033, 2034, 2035, 2036, 2037, 2038, 2039, 2040, 2041, 2042, 2043, 2044, 2045, 2046, 2047, 2048, 2049, 2050, 2051, 2052, 2053, 2054, 2055, 2056, 2057, 2058, 2059, 2060, 2061, 2062, 2063, 2064, 2065, 2066, 2067, 2068, 2069, 2070, 2071, 2072, 2073, 2074, 2075, 2076, 2077, 2078, 2079, 2080, 2081, 2082, 2083, 2084, 2085, 2086, 2087, 2088, 2089, 2090, 2091, 2092, 2093, 2094, 2095, 2096, 2097, 2098, 2099, 2100, 2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107, 2108, 2109, 2110, 2111, 2112, 2113, 2114, 2115, 2116, 2117, 2118, 2119, 2120, 2121, 2122, 2123, 2124, 2125, 2126, 2127, 2128, 2129, 2130, 2131, 2132, 2133, 2134, 2135, 2136, 2137, 2138, 2139, 2140, 2141, 2142, 2143, 2144, 2145, 2146, 2147, 2148, 2149, 2150, 2151, 2152, 2153, 2154, 2155, 2156, 2157, 2158, 2159, 2160, 2161, 2162, 2163, 2164, 2165, 2166, 2167, 2168, 2169, 2170, 2171, 2172, 2173, 2174, 2175, 2176, 2177, 2178, 2179, 2180, 2181, 2182, 2183, 2184, 2185, 2186, 2187, 2188, 2189, 2190, 2191, 2192, 2193, 2194, 2195, 2196, 2197, 2198, 2199, 2200, 2201, 2202, 2203, 2204, 2205, 2206, 2207, 2208, 2209, 2210, 2211, 2212, 2213, 2214, 2215, 2216, 2217, 2218, 2219, 2220, 2221, 2222, 2223, 2224, 2225, 2226, 2227, 2228, 2229, 2230, 2231, 2232, 2233, 2234, 2235, 2236, 2237, 2238, 2239, 2240, 2241, 2242, 2243, 2244, 2245, 2246, 2247, 2248, 2249, 2250, 2251, 2252, 2253, 2254, 2255, 2256, 2257, 2258, 2259, 2260, 2261, 2262, 2263, 2264, 2265, 2266, 2267, 2268, 2269, 2270, 2271, 2272, 2273, 2274, 2275, 2276, 2277, 2278, 2279, 2280, 2281, 2282, 2283, 2284, 2285, 2286, 2287, 2288, 2289, 2290, 2291, 2292, 2293, 2294, 2295, 2296, 2297, 2298, 2299, 2300, 2301, 2302, 2303, 2304, 2305, 2306, 2307, 2308, 2309, 2310, 2311, 2312, 2313, 2314, 2315, 2316, 2317, 2318, 2319, 2320, 2321, 2322, 2323, 2324, 2325, 2326, 2327, 2328, 2329, 2330, 2331, 2332, 2333, 2334, 2335, 2336, 2337, 2338, 2339, 2340, 2341, 2342, 2343, 2344, 2345, 2346, 2347, 2348, 2349, 2350, 2351, 2352, 2353, 2354, 2355, 2356, 2357, 2358, 2359, 2360, 2361, 2362, 2363, 2364, 2365, 2366, 2367, 2368, 2369, 2370, 2371, 2372, 2373, 2374, 2375, 2376, 2377, 2378, 2379, 2380, 2381, 2382, 2383, 2384, 2385, 2386, 2387, 2388, 2389, 2390, 2391, 2392, 2393, 2394, 2395, 2396, 2397, 2398, 2399, 2400, 2401, 2402, 2403, 2404, 2405, 2406, 2407, 2408, 2409, 2410, 2411, 2412, 2413, 2414, 2415, 2416, 2417, 2418, 2419, 2420, 2421, 2422, 2423, 2424, 2425, 2426, 2427, 2428, 2429, 2430, 2431, 2432, 2433, 2434, 2435, 2436, 2437, 2438, 2439, 2440, 2441, 2442, 2443, 2444, 2445, 2446, 2447, 2448, 2449, 2450, 2451, 2452, 2453, 2454, 2455, 2456, 2457, 2458, 2459, 2460, 2461, 2462, 2463, 2464, 2465, 2466, 2467, 2468, 2469, 2470, 2471, 2472, 2473, 2474, 2475, 2476, 2477, 2478, 2479, 2480, 2481, 2482, 2483, 2484, 2485, 2486, 2487, 2488, 2489, 2490, 2491, 2492, 2493, 2494, 2495, 2496, 2497, 2498, 2499, 2500, 2501, 2502, 2503, 2504, 2505, 2506, 2507, 2508, 2509, 2510, 2511, 2512, 2513, 2514, 2515, 2516, 2517, 2518, 2519, 2520, 2521, 2522, 2523, 2524, 2525, 2526, 2527, 2528, 2529, 2530, 2531, 2532, 2533, 2534, 2535, 2536, 2537, 2538, 2539, 2540, 2541, 2542, 2543, 2544, 2545, 2546, 2547, 2548, 2549, 2550, 2551, 2552, 2553, 2554, 2555, 2556, 2557, 2558, 2559, 2560, 2561, 2562, 2563, 2564, 2565, 2566, 2567, 2568, 2569, 2570, 2571, 2572, 2573, 2574, 2575, 2576, 2577, 2578, 2579, 2580, 2581, 2582, 2583, 2584, 2585, 2586, 2587, 2588, 2589, 2590, 2591, 2592, 2593, 2594, 2595, 2596, 2597, 2598, 2599, 2600, 2601, 2602, 2603, 2604, 2605, 2606, 2607, 2608, 2609, 2610, 2611, 2612, 2613, 2614, 2615, 2616, 2617, 2618, 2619, 2620, 2621, 2622, 2623, 2624, 2625, 2626, 2627, 2628, 2629, 2630, 2631, 2632, 2633, 2634, 2635, 2636, 2637, 2638, 2639, 2640, 2641, 2642, 2643, 2644, 2645, 2646, 2647, 2648, 2649, 2650, 2651, 2652, 2653, 2654, 2655, 2656, 2657, 2658, 2659, 2660, 2661, 2662, 2663, 2664, 2665, 2666, 2667, 2668, 2669, 2670, 2671, 2672, 2673, 2674, 2675, 2676, 2677, 2678, 2679, 2680, 2681, 2682, 2683, 2684, 2685, 2686, 2687, 2688, 2689, 2690, 2691, 2692, 2693, 2694, 2695, 2696, 2697, 2698, 2699, 2700, 2701, 2702, 2703, 2704, 2705, 2706, 2707, 2708, 2709, 2710, 2711, 2712, 2713, 2714, 2715, 2716, 2717, 2718, 2719, 2720, 2721, 2722, 2723, 2724, 2725, 2726, 2727, 2728, 2729, 2730, 2731, 2732, 2733, 2734, 2735, 2736, 2737, 2738, 2739, 2740, 2741, 2742, 2743, 2744, 2745, 2746, 2747, 2748, 2749, 2750, 2751, 2752, 2753, 2754, 2755, 2756, 2757, 2758, 2759, 2760, 2761, 2762, 2763, 2764, 2765, 2766, 2767, 2768, 2769, 2770, 2771, 2772, 2773, 2774, 2775, 2776, 2777, 2778, 2779, 2780, 2781, 2782, 2783, 2784, 2785, 2786, 2787, 2788, 2789, 2790, 2791, 2792, 2793, 2794, 2795, 2796, 2797, 2798, 2799, 2800, 2801, 2802, 2803, 2804, 2805, 2806, 2807, 2808, 2809, 2810, 2811, 2812, 2813, 2814, 2815, 2816, 2817, 2818, 2819, 2820, 2821, 2822, 2823, 2824, 2825, 2826, 2827, 2828, 2829, 2830, 2831, 2832, 2833, 2834, 2835, 2836, 2837, 2838, 2839, 2840, 2841, 2842, 2843, 2844, 2845, 2846, 2847, 2848, 2849, 2850, 2851, 2852, 2853, 2854, 2855, 2856, 2857, 2858, 2859, 2860, 2861, 2862, 2863, 2864, 2865, 2866, 2867, 2868, 2869, 2870, 2871, 2872, 2873, 2874, 2875, 2876, 2877, 2878, 2879, 2880, 2881, 2882, 2883, 2884, 2885, 2886, 2887, 2888, 2889, 2890, 2891, 2892, 2893, 2894, 2895, 2896, 2897, 2898, 2899, 2900, 2901, 2902, 2903, 2904, 2905, 2906, 2907, 2908, 2909, 2910, 2911, 2912, 2913, 2914, 2915, 2916, 2917, 2918, 2919, 2920, 2921, 2922, 2923, 2924, 2925, 2926, 2927, 2928, 2929, 2930, 2931, 2932, 2933, 2934, 2935, 2936, 2937, 2938, 2939, 2940, 2941, 2942, 2943, 2944, 2945, 2946, 2947, 2948, 2949, 2950, 2951, 2952, 2953, 2954, 2955, 2956, 2957, 2958, 2959, 2960, 2961, 2962, 2963, 2964, 2965, 2966, 2967, 2968, 2969, 2970, 2971, 2972, 2973, 2974, 2975, 2976, 2977, 2978, 2979, 2980, 2981, 2982, 2983, 2984, 2985, 2986, 2987, 2988, 2989, 2990, 2991, 2992, 2993, 2994, 2995, 2996, 2997, 2998, 2999, 3000, 3001, 3002, 3003, 3004, 3005, 3006, 3007, 3008, 3009, 3010, 3011, 3012, 3013, 3014, 3015, 3016, 3017, 3018, 3019, 3020, 3021, 3022, 3023, 3024, 3025, 3026, 3027, 3028, 3029, 3030, 3031, 3032, 3033, 3034, 3035, 3036, 3037, 3038, 3039, 3040, 3041, 3042, 3043, 3044, 3045, 3046, 3047, 3048, 3049, 3050, 3051, 3052, 3053, 3054, 3055, 3056, 3057, 3058, 3059, 3060, 3061, 3062, 3063, 3064, 3065, 3066, 3067, 3068, 3069, 3070, 3071, 3072, 3073, 3074, 3075, 3076, 3077, 3078, 3079, 3080, 3081, 3082, 3083, 3084, 3085, 3086, 3087, 3088, 3089, 3090, 3091, 3092, 3093, 3094, 3095, 3096, 3097, 3098, 3099, 3100, 3101, 3102, 3103, 3104, 3105, 3106, 3107, 3108, 3109, 3110, 3111, 3112, 3113, 3114, 3115, 3116, 3117, 3118, 3119, 3120, 3121, 3122, 3123, 3124, 3125, 3126, 3127, 3128, 3129, 3130, 3131, 3132, 3133, 3134, 3135, 3136, 3137, 3138, 3139, 3140, 3141, 3142, 3143, 3144, 3145, 3146, 3147, 3148, 3149, 3150, 3151, 3152, 3153, 3154, 3155, 3156, 3157, 3158, 3159, 3160, 3161, 3162, 3163, 3164, 3165, 3166, 3167, 3168, 3169, 3170, 3171, 3172, 3173, 3174, 3175, 3176, 3177, 3178, 3179, 3180, 3181, 3182, 3183, 3184, 3185, 3186, 3187, 3188, 3189, 3190, 3191, 3192, 3193, 3194, 3195, 3196, 3197, 3198, 3199, 3200, 3201, 3202, 3203, 3204, 3205, 3206, 3207, 3208, 3209, 3210, 3211, 3212, 3213, 3214, 3215, 3216, 3217, 3218, 3219, 3220, 3221, 3222, 3223, 3224, 3225, 3226, 3227, 3228, 3229, 3230, 3231, 3232, 3233, 3234, 3235, 3236, 3237, 3238, 3239, 3240, 3241, 3242, 3243, 3244, 3245, 3246, 3247, 3248, 3249, 3250, 3251, 3252, 3253, 3254, 3255, 3256, 3257, 3258, 3259, 3260, 3261, 3262, 3263, 3264, 3265, 3266, 3267, 3268, 3269, 3270, 3271, 3272, 3273, 3274, 3275, 3276, 3277, 3278, 3279, 3280, 3281, 3282, 3283, 3284, 3285, 3286, 3287, 3288, 3289, 3290, 3291, 3292, 3293, 3294, 3295, 3296, 3297, 3298, 3299, 3300, 3301, 3302, 3303, 3304, 3305, 3306, 3307, 3308, 3309, 3310, 3311, 3312, 3313, 3314, 3315, 3316, 3317, 3318, 3319, 3320, 3321, 3322, 3323, 3324, 3325, 3326, 3327, 3328, 3329, 3330, 3331, 3332, 3333, 3334, 3335, 3336, 3337, 3338, 3339, 3340, 3341, 3342, 3343, 3344, 3345, 3346, 3347, 3348, 3349, 3350, 3351, 3352, 3353, 3354, 3355, 3356, 3357, 3358, 3359, 3360, 3361, 3362, 3363, 3364, 3365, 3366, 3367, 3368, 3369, 3370, 3371, 3372, 3373, 3374, 3375, 3376, 3377, 3378, 3379, 3380, 3381, 3382, 3383, 3384, 3385, 3386, 3387, 3388, 3389, 3390, 3391, 3392, 3393, 3394, 3395, 3396, 3397, 3398, 3399, 3400, 3401, 3402, 3403, 3404, 3405, 3406, 3407, 3408, 3409, 3410, 3411, 3412, 3413, 3414, 3415, 3416, 3417, 3418, 3419, 3420, 3421, 3422, 3423, 3424, 3425, 3426, 3427, 3428, 3429, 3430, 3431, 3432, 3433, 3434, 3435, 3436, 3437, 3438, 3439, 3440, 3441, 3442, 3443, 3444, 3445, 3446, 3447, 3448, 3449, 3450, 3451, 3452, 3453, 3454, 3455, 3456, 3457, 3458, 3459, 3460, 3461, 3462, 3463, 3464, 3465, 3466, 3467, 3468, 3469, 3470, 3471, 3472, 3473, 3474, 3475, 3476, 3477, 3478, 3479, 3480, 3481, 3482, 3483, 3484, 3485, 3486, 3487, 3488, 3489, 3490, 3491, 3492, 3493, 3494, 3495, 3496, 3497, 3498, 3499, 3500, 3501, 3502, 3503, 3504, 3505, 3506, 3507, 3508, 3509, 3510, 3511, 3512, 3513, 3514, 3515, 3516, 3517, 3518, 3519, 3520, 3521, 3522, 3523, 3524, 3525, 3526, 3527, 3528, 3529, 3530, 3531, 3532, 3533, 3534, 3535, 3536, 3537, 3538, 3539, 3540, 3541, 3542, 3543, 3544, 3545, 3546, 3547, 3548, 3549, 3550, 3551, 3552, 3553, 3554, 3555, 3556, 3557, 3558, 3559, 3560, 3561, 3562, 3563, 3564, 3565, 3566, 3567, 3568, 3569, 3570, 3571, 3572, 3573, 3574, 3575, 3576, 3577, 3578, 3579, 3580, 3581, 3582, 3583, 3584, 3585, 3586, 3587, 3588, 3589, 3590, 3591, 3592, 3593, 3594, 3595, 3596, 3597, 3598, 3599, 3600, 3601, 3602, 3603, 3604, 3605, 3606, 3607, 3608, 3609, 3610, 3611, 3612, 3613, 3614, 3615, 3616, 3617, 3618, 3619, 3620, 3621, 3622, 3623, 3624, 3625, 3626, 3627, 3628, 3629, 3630, 3631, 3632, 3633, 3634, 3635, 3636, 3637, 3638, 3639, 3640, 3641, 3642, 3643, 3644, 3645, 3646, 3647, 3648, 3649, 3650, 3651, 3652, 3653, 3654, 3655, 3656, 3657, 3658, 3659, 3660, 3661, 3662, 3663, 3664, 3665, 3666, 3667, 3668, 3669, 3670, 3671, 3672, 3673, 3674, 3675, 3676, 3677, 3678, 3679, 3680, 3681, 3682, 3683, 3684, 3685, 3686, 3687, 3688, 3689, 3690, 3691, 3692, 3693, 3694, 3695, 3696, 3697, 3698, 3699, 3700, 3701, 3702, 3703, 3704, 3705, 3706, 3707, 3708, 3709, 3710, 3711, 3712, 3713, 3714, 3715, 3716, 3717, 3718, 3719, 3720, 3721, 3722, 3723, 3724, 3725, 3726, 3727, 3728, 3729, 3730, 3731, 3732, 3733, 3734, 3735, 3736, 3737, 3738, 3739, 3740, 3741, 3742, 3743, 3744, 3745, 3746, 3747, 3748, 3749, 3750, 3751, 3752, 3753, 3754, 3755, 3756, 3757, 3758, 3759, 3760, 3761, 3762, 3763, 3764, 3765, 3766, 3767, 3768, 3769, 3770, 3771, 3772, 3773, 3774, 3775, 3776, 3777, 3778, 3779, 3780, 3781, 3782, 3783, 3784, 3785, 3786, 3787, 3788, 3789, 3790, 3791, 3792, 3793, 3794, 3795, 3796, 3797, 3798, 3799, 3800, 3801, 3802, 3803, 3804, 3805, 3806, 3807, 3808, 3809, 3810, 3811, 3812, 3813, 3814, 3815, 3816, 3817, 3818, 3819, 3820, 3821, 3822, 3823, 3824, 3825, 3826, 3827, 3828, 3829, 3830, 3831, 3832, 3833, 3834, 3835, 3836, 3837, 3838, 3839, 3840, 3841, 3842, 3843, 3844, 3845, 3846, 3847, 3848, 3849, 3850, 3851, 3852, 3853, 3854, 3855, 3856, 3

12. Conclusies en aanbevelingen

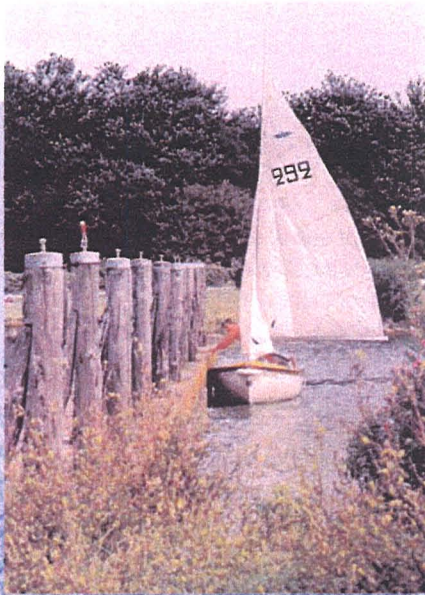
12.1 ALGEMEEN

Uit gevoerde gesprekken en de krachtenveldanalyse blijkt dat er voldoende draagvlak en marktvraag is om de jachthavenontwikkeling succesvol in gang te zetten. De ontwikkeling is voor de gemeente Hoorn gunstig ten aanzien van het oplossen van de verkeers- en parkeerproblematiek in de binnenstad van. Daarnaast scoort de ontwikkeling positief op de volgende aspecten:

- Economisch
De ontwikkeling van een jachthaven bij Hoorn, zorgt voor een toename van het aantal arbeidsplaatsen in Hoorn. Afhankelijk van de markt zal de ontwikkeling uit meer of minder toegevoegde functies en bedrijven bestaan. Voor de basis jachthaven is een toename met 20 tot 50 arbeidsplaatsen denkbaar. De ontwikkeling biedt daarnaast een vergrote aantrekkingskracht op het historische centrum van Hoorn.
- Toerisme
Vanuit het provinciaal en het Rijksbeleid is stimulans voor de toerisme- en recreatiesector in en rond het IJsselmeergebied. De Jachthaven ontwikkeling levert een positieve bijdrage aan de uitbreiding van het recreatieve en toeristische netwerk.
- Investeringsen
Diverse partijen zijn bereid te investeren in een jachthaven in de Schelphoek. De hoogte van de investeringen is afhankelijk van de door de gemeente Hoorn te bepalen voorkeur ten aanzien van de publiek-private samenwerkingsvorm.
- Technisch
Er zijn geen technische belemmeringen die een jachthaven ontwikkeling in de Schelphoek in de weg staan.

De volgende aandachtspunten zijn bij de jachthavenontwikkeling van belang:

- Eigendommen
De ontwikkeling van de jachthaven is voor een deel afhankelijk van medewerking van eigenaren van gronden in het gebied. Voor de ontsluiting van de jachthaven is gebruik van de strekdam, maar ook de toegangsweg over bedrijventerrein Schelphoek noodzakelijk. Hierover dient overeenstemming met de eigenaar te worden bereikt.
- Milieu
Flora- en Faunawet en de Vogel- en Habitatrichtlijn stellen randvoorwaarden ten aanzien van beschermde soorten en verblijfsgebieden. Nadere studie naar natuurwaarden en te nemen maatregelen biedt een kader waarin mogelijkheden en onmogelijkheden helder kunnen worden geschetst. Daarnaast dient een MER-procedure te worden doorlopen.
- Ruimtelijke ordening
Vernieuwing van het bestemmingsplan en het Streekplan is voor de jachthaven ontwikkeling noodzakelijk, dit leidt tot een vertraging in het ontwikkelingsproces. Een zorgvuldige afstemming van de bestemmingsplan en MER-procedure biedt mogelijkheden het proces te verkorten.



12.2 HAALBAARHEID

De huidige markt en de wachtlijsten voor ligplaatsen bij de overige havens, wijzen op voldoende potentieel voor een nieuwe jachthaven in Hoorn. Uit de kosten- en batenanalyse blijkt dat gezien de investeringen en de te verwachten opbrengsten de onderdelen "bouwkundige voorzieningen" en "jachthaven" een positief resultaat kennen. Indien de verschillende onderdelen binnen de ontwikkeling: de jachthaven, het regattacentrum en de bouwkundige voorzieningen aan elkaar gekoppeld worden is het mogelijk het totale tekort terug te dringen tot bijna 3,3 miljoen euro. Dit tekort zal moeten worden opgevangen door eventuele subsidies en (gemeentelijke) bijdragen.

12.3 SAMENWERKINGSVORM

Uit de analyse naar mogelijkheden van samenwerking tussen de gemeente en een projectontwikkelaar blijkt dat het vormgeven van de samenwerking tussen de gemeente Hoorn en een initiatiefnemer door het aangaan van een samenwerkingsovereenkomst de voorkeur heeft boven het oprichten van een separate juridische entiteit. Indien zou worden gekozen voor het oprichten van een separate juridische entiteit in welke vorm dan ook, participeert de gemeente volledig in het project en zal er dus ook sprake zijn van een financieel risico voor de gemeente. De gemeente heeft aangegeven dat zij meent dat een dergelijke participatie niet tot haar kernactiviteiten behoort en wenst in het betreffende project ook verder geen enkel financieel risico te lopen. Zij wenst de samenwerking met de projectontwikkelaar te beperken enkel tot het faciliteren van de ontwikkeling (bijvoorbeeld door toe te zeggen mee te willen werken aan wijziging van het bestemmingsplan). Het project betreft voor het overige een volledige private ontwikkeling.

12.4 AANVULLEND TECHNISCH ONDERZOEK

Indien wordt besloten de ontwikkeling van de jachthaven door te zetten dienen in de ontwerpfase diverse onderzoeken te worden verricht. Nadere studies kunnen na de besluitvorming worden uitgevoerd, waaronder geotechnisch onderzoek, milieukundig onderzoek, verkeerskundig onderzoek, onderzoek naar waterbewegingen en sedimentatie, onderzoek naar golfdringing en nautische aspecten. Het gaat hierbij nadrukkelijk om de fijn afstemming van de aannames en normen die tijdens de definitiefase als uitgangspunt zijn genomen. De volgende aanvullende onderzoeken zijn in dit kader van belang:

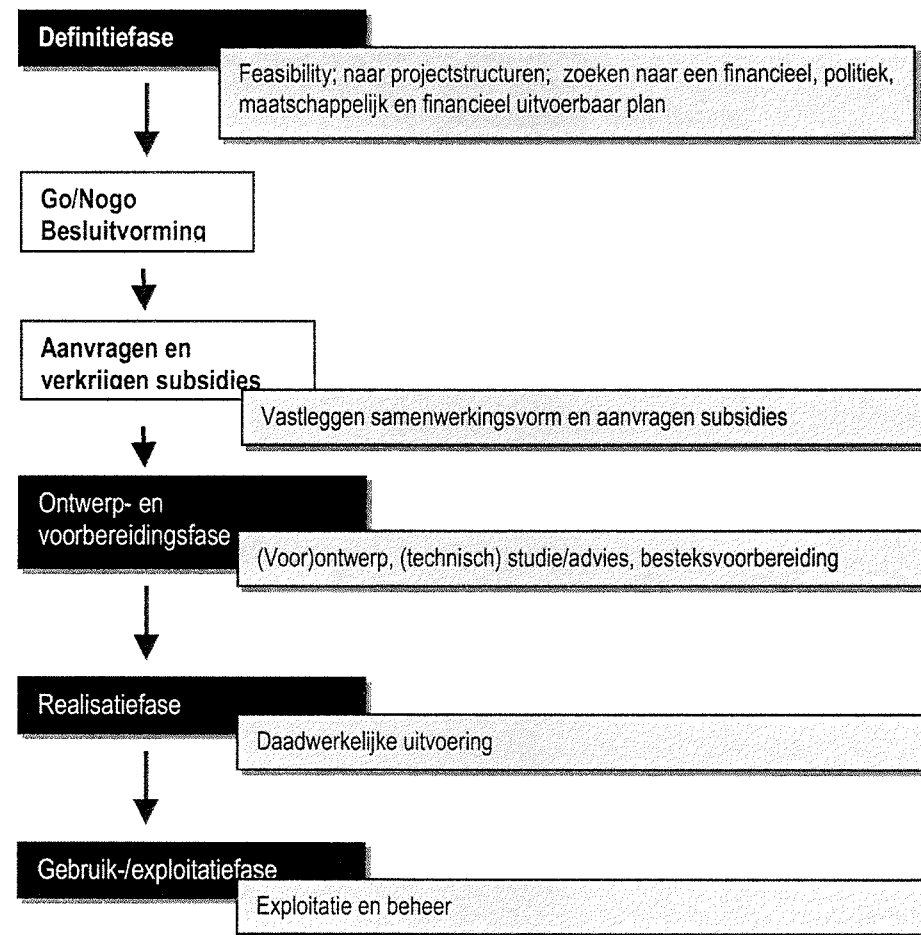
- In een onderzoek naar kruierend ijs dient goed te worden nagegaan in hoeverre de jachthaven afdoende beschermd is. De vooroever zal een belangrijke bijdrage leveren aan de bescherming van de achterliggende jachthaven. Nauwkeurig onderzoek naar te verwachten ijsbewegingen is hierbij van belang.
- Teneinde inzicht te verkrijgen in de technische en financieel-economische haalbaarheid van het toepassen van duurzame (energie)maatregelen is het van belang dat hiernaar, nadat het bouwprogramma op hoofdlijnen bekend is, verkennende studies worden verricht. Voor het onderwerp energie kan worden gedacht aan het opstellen van een energievisie. Doel van deze studie is het vaststellen van een eenduidig ambitieniveau voor de te realiseren energieprestatie: een programma van eisen met de bijbehorende randvoorwaarden en succesfactoren. Eventueel zou men ervoor kunnen kiezen om een integrale studie uit te voeren waarin alle bovengenoemde duurzaamheidsaspecten en hun onderlinge samenhang nader worden uitgewerkt.

De gemeente Hoorn heeft als bevoegd gezag een belangrijke beleidsverantwoordelijkheid voor het realiseren van milieudoelstellingen. De gemeente Hoorn lijkt daarmee de meest geschikte partij om het initiatief te nemen voor de verkennende studie(s).

13. Hoe verder?

In principe zijn de kansen en risico's nu voldoende in beeld om de gemeentelijke besluitvorming te laten plaatsvinden over de vervolgacties, ambities en financiële implicaties. Dit kan de basis zijn voor vervolgwerkzaamheden gericht op ontwerp en voorbereiding en uitvoering alsmede formele subsidieaanvragen, kredietaanvragen en de start van planologische procedures.

Na het nemen van een go-no go-beslissing kan, zoals in nebenstaand schema weergegeven, een start worden gemaakt met de aanvraag van subsidies, gevolgd door de "Ontwerp en voorbereidingsfase". Daarbij is het mogelijk de ontwikkeling met de verschillende belanghebbenden in gang te zetten en te bepalen wie de uitwerking ter hand gaan nemen, welke financieringsconstructie daarbij past en naar welke definitieve organisatievorm wordt gewerkt voor de exploitatie van de haven. Tevens kunnen nadere (technische) onderzoeken worden verricht ter fijn afstemming van normen die voor planonderdelen in de definitiefase als uitgangspunten zijn genomen. De voorliggende rapportage dient als basis voor besluitvorming, voor het aanvragen van subsidies en commerciële doeleinden. Daarnaast dient de rapportage als ruimtelijke onderbouwing voor de MER-procedure en voor vernieuwing van het bestemmingsplan. Gelijktijdig kunnen vergunningen en ontheffing in combinatie met de uitgevoerde natuurtoets worden aangevraagd.



14. Referenties

GERAADPLEEGDE LITERATUUR:

- Streekplan Noord-Holland Noord, 1994
- Bestemmingsplan Buitendijks industrieterrein Schelphoek, 1977
- Bestemmingsplan Hoornsche Hop, 1998
- Nota Kustlijnontwikkeling IJsselmeer-Markermeer, 1996
- Havenontwikkeling tussen Julianapark en Schelphoek, 2001
- Wet milieubeheer, hoofdstuk MER, Concept AmvB Jachthavens, 2001
- Anders omgaan met water, waterbeleid in de 21e eeuw, 2001
- Integrale Visie IJsselmeergebied 2030, 2002
- 2e Voortgangsrapportage, Programma Noord-Holland Maritiem, 2002
- Beleidsnotitie Flora en Faunawet, 2002
- Startnotitie dijkversterking traject Enkhuizen-Hoorn, 2002
- Kerncijfers Toerisme in Noord-Holland, 2002
- Betaalbaarheid watersport, Watersportberaad, 2002
- Recreatietoervaart, negen jaar later, 2002
- Duurzame Jachthaven, de eerste stap, 2002

GEVOERDE GESPREKKEN EXTERNE PARTIJEN:

- Rijkswaterstaat; dhr. Koops, Seevers, mevr. Weitzel
- Provincie Noord-Holland afdeling RO, dhr. Bakker
- Provincie Noord-Holland afdeling monumentenzorg; mevr. Danner
- Provincie Noord Holland; dhr. Van Zijndrecht
- Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier; dhr. Mooi, Vos, Basjes
- Vereniging voor Behoud van het IJsselmeer; Baron
- Waterrecreatieadvies; dhr. Steensma
- Stichting Nautisch Kwartier Hoor; dhr. ter Meulen, van Bennekom, mevr. De Haan
- Stichting Herberdina Japin-Timmer, Dierentehuis; dhr. Marchand, mevr. Schouw, Verhulp
- Stichting beheer Vaandrig Peetoom Vendel, Scouting; dhr. Zwaard, Kraaijkamp, de Boer, mevr. Smit

Colofon

TITEL : HAALBAARHEIDSSSTUDIE HAVEN SCHELPHOEK, HOORN

PROJECTNUMMER : 138356

DOCUMENTNUMMER : 300232

REVISIE : VERSIE 1, DEFINITIEF

DATUM : 30 JULI 2003

AUTEUR(S) : M. DE BOER

E-MAIL ADRES : MARTIJN.DEBOER@GRONTMIJ.NL

GECONTROLEERD : J. VAN LEUSEN

GOEDGEKEURD : J.H.G. HARTMAN

Bijlage 1. Onderdelen MER

Het initiatief voor ontwikkeling van een jachthaven in de Schelphoek bevindt zich in een gevoelig gebied in het kader van de Vogelrichtlijn en omvat 500 ligplaatsen (met een eventuele uitbreidingsmogelijkheid tot maximaal 800 ligplaatsen). Een MER is voor deze ontwikkeling verplicht. Een Milieu Effect Rapportage dient globaal uit de volgende onderdelen te bestaan:

1. een beschrijving van hetgeen met een voorgenomen activiteit wordt beoogd;
2. een beschrijving van de activiteit en de wijze waarop deze zal worden uitgevoerd.
Daarbij dient tevens een aantal alternatieven in beschouwing te worden genomen en een motivering van deze in beschouwing genomen alternatieven;
3. een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan de MER wordt gemaakt evenals besluiten van bestuursorganen met betrekking tot de voorgenomen activiteiten en alternatieven;
4. een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteiten gevolgen kunnen hebben voor dat milieu;
5. een beschrijving van de gevolgen voor het milieu die de voorgenomen activiteiten en alternatieven kunnen hebben;
6. een vergelijking van de gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit voor de diverse alternatieven;
7. een beschrijving van leemtes in de in 4 en 5 beschreven toestand en gevolgen door ontbreken van eventueel benodigde gegevens;
8. een samenvatting die voor een algemeen publiek voldoende inzicht geeft in de voorgenomen activiteiten, de effecten op het milieu en de effecten van de verschillende alternatieven.