

Goede onderbouwing van de effecten op de fysieke leefomgeving

ten behoeve van een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit voor het realiseren van een vaste ligplaats voor 3 passagiersschepen en een opstapligplaats

Straatweg 60 te Maarssen



Jan. 2025

Goede onderbouwing van de effecten op de fysieke leefomgeving

ten behoeve van het doorlopen van een procedure voor het verlenen van een omgevingsvergunning voor een omgevingsplanactiviteit als bedoeld onder artikel 5.1 lid 1 onder a van de Omgevingswet, voor het mogelijk maken van een vaste ligplaats voor 3 passagiersschepen en een opstapligplaats aan de Straatweg 60 te Maarssen.

<i>Opgesteld door</i>	<i>: Legalexion</i>
<i>Opsteller</i>	<i>: mr. A.G. van Keulen</i>
<i>Datum</i>	<i>: 29 jan. 2025</i>
<i>Versie</i>	<i>: 1</i>
<i>Kenmerk</i>	<i>: 240237/1</i>

Inhoudsopgave

1.	INLEIDING	4
1.1	AANLEIDING EN BESCHRIJVING VAN DE ACTIVITEIT	4
1.2	LIGGING VAN HET GEBIED	5
1.3	PLANOLOGISCHE SITUATIE	5
1.4	LEESWIJZER.....	8
2.	HET PLAN.....	9
3.	RUIMTELIJK BELEID	12
3.1	LANDELIJK.....	12
3.1.1	NATIONALE OMGEVINGSVISIE.....	12
3.1.2	NATIONAAL KLIMAATBELEID.....	13
3.1.3	LADDER VOOR DUURZAME VERSTEDELIJING.....	14
3.2	PROVINCIAAL BELEID.....	16
3.2.1	OMGEVINGSVISIE PROVINCIE UTRECHT.....	16
3.2.2	OMGEVINGSVERORDENING PROVINCIE UTRECHT	17
3.3	GEMEENTELIJK BELEID.....	18
3.3.1	OMGEVINGSVISIE STICHTSE VECHT	18
3.3.2	VECHTVISIE 2009.....	20
3.4	CONCLUSIE RUIMTELIJK BELEID	21
4.	PARKEREN.....	22
4.1	PARKEREN	22
4.2	VERKEER	23
5.	OVERIGE MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN.....	24
5.1	LUCHTKWALITEIT.....	24
5.2	GELUID	25
5.3	BODEMKWALITEIT	26
5.4	WATER	27
5.5	ARCHEOLOGIE EN CULTUURHISTORIE.....	27
5.5.1	ARCHEOLOGIE	27
5.5.2	CULTUURHISTORIE.....	27
5.6	EXTERNE VEILIGHEID	28
5.7	NATUURTOETS.....	30
5.8	CONCLUSIE	31
6.	EVENWICHTIGE TOEDELING VAN FUNCTIES AAN LOCATIES.....	32
7.	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	33
8.	PARTICIPATIE	34

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding en beschrijving van de activiteit

Aan de Straatweg 60 te Maarssen is het bedrijf Boei26 gevestigd. Boei26 is opgericht in 2010, na overname van de boedel van het failliet Loef&Lij watersport. Dit bedrijf was destijds gevestigd op de Straatweg 26 in Maarssen. Van oorsprong was Boei26 een winkel en sloepverhuur waarbij de winkelactiviteiten onvoldoende rendabel zijn gebleken en al snel de kernactiviteit naar sloepverhuur is verplaatst. In 2015 is de locatie Straatweg 60 in eigendom verkregen en is het bedrijf verhuisd naar deze locatie.

Boei26 verhuurt zowel sloepen als passagiersschepen. Op 17 februari 2017 is aan Boei26 een omgevingsvergunning verleend voor onder meer 12 meerpalen met ligplaatsen voor recreatieboten. Deze worden gebruikt voor sloepen.

Voor de vaste ligplaats van de 3 passagiersschepen en voor de opstapligplaats bleek echter nog geen omgevingsvergunning te zijn verleend. Overigens onderscheidt een passagiersschip zich van een salonboot c.q. recreatievaartuig, doordat er sprake is van het bedrijfsmatige vervoeren van personen (dat is dus met een schipper).

Verder is het gebruik van een klein gedeelte van de parkeerplaats aan de Straatweg 60 strijdig met het bestemmingsplan.

De betreffende vaste ligplaatsen voor de 3 passagiersschepen en de opstapligplaats passen niet rechtstreeks binnen de regels van het Omgevingsplan Gemeente Stichtse Vecht. Het college van burgemeester en wethouder heeft aan initiatiefnemer laten weten mee te willen werken aan deze ontwikkeling.

Om de beoogde functie mogelijk te maken, dient een planologische procedure doorlopen te worden. Dat betreft de procedure voor het doorlopen van een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (als bedoeld in artikel 5.1 lid 1 onder a van de Omgevingswet).

Voor de buitenplanse omgevingsplanactiviteit gelden de beoordelingsregels van afdeling 8.1 Besluit kwaliteit leefomgeving (hierna: Bkl). Op grond van deze regels wordt een omgevingsvergunning slechts verleend:

- met het oog op een evenwichtige toedeling van functies aan locaties (artikel 8.0a, tweede lid van het Bkl)
- als daarbij voldaan wordt aan de beoordelingsregels uit artikel 8.0b tot en met 8.0e van het Bkl. Die beoordelingsregels komen overeen met de regels die gelden voor het opstellen van een omgevingsplan. Dat betekent dat ook de instructieregels uit hoofdstuk 5 van het Bkl gelden (instructieregels voor omgevingsplannen)

Dit document bevat een onderbouwing van de effecten op de fysieke leefomgeving (GoFlo) van de aanlegplaats voor de 3 passagiersschepen en de opstapligplaats aan de Straatweg 60 te

Maarssen. In dit kader wordt nog opgemerkt dat onder ‘opstapligplaats’ wordt verstaan: ‘een ligplaats met bijbehorend parkeerterrein waar grotere groepen passagiers aan en van boord kunnen gaan en bevoorrading kan plaatsvinden.’ Deze opstapligplaats heeft dan betrekking op de locatie aan de Straatweg 60 en de 3 passagiersschepen.

1.2 Ligging van het gebied

Het plangebied ligt aan de Straatweg 60 te Maarssen. Hieronder, in figuur 1.1, is een luchtfoto opgenomen van de planlocatie, met daarop de drie passagiersschepen ingetekend (met 3 pijlen aangeduid, zie fig. 1.1).



Fig. 1.1 Luchtfoto locatie Straatweg 20 te Maarssen (3 pijlen wijzen naar de 3 passagiersschepen)

1.3 Planologische situatie

Voor de projectlocatie geldt het ‘Omgevingsplan gemeente Maarssen’. Dit omgevingsplan is per 1 januari 2024 in werking getreden. De inhoud van dit omgevingsplan bevat onder meer de bestemmingsplannen welke voor deze locatie golden. In dit geval zijn de volgende bestemmingsplannen relevant:

- Bestemmingsplan De Vecht (vastgesteld d.d. 1 november 2022)
- Parapluplan ‘Witte vlekken en reparaties’ (vastgesteld d.d. 1 november 2022)
- Bestemmingsplan ‘Maarssen Dorp, Woongebied’ (geconsolideerd d.d. 17 juni 2015)
- Bestemmingsplan ‘Maarssen aan de Vecht’ (d.d. 1 juli 2008)

Ad a. Twee passagiersschepen liggen geheel binnen de bestemming 'Water – De Vecht' en dubbelbestemming 'Waarde – Cultuurhistorie' (zie figuur 1.1, de onderste twee rode pijlen). Eén passagiersschip ligt voor de helft binnen deze bestemming. Deze ligt deels net ook onder de brug en daarmee binnen het bestemmingsplan 'Maarssen Dorp, Woongebied'. Het bestemmingsplan geeft echter geen aanduiding voor 'ligplaats' c.q. 'aanlegplaats' c.q. 'opstapligplaats' voor passagiersschepen. Dat betekent dat het aanleggen en het laten liggen van de betreffende passagiersschepen en het gebruik als opstapligplaats in strijd is met het ter plaatse geldende planologische regime.

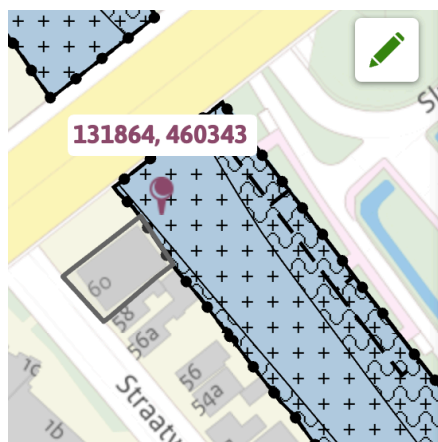


Fig. 1.2 Uitsnede verbeelding planlocatie bestemmingsplan 'De Vecht'

Ad b. Ook het Parapluplan 'Witte vlekken en reparaties' (vastgesteld d.d. 1 november 2022) geeft voor de betreffende locatie geen ligplaats voor passagiersschepen op de betreffende locatie, en / of een opstapligplaats.

Ad c. Eén passagiersschip ligt voor de helft binnen de bestemming 'Water' en de functieaanduiding 'brug' (zie fig. 1.1, de bovenste rode pijl). Ook in dit bestemmingsplan geeft voor de betreffende locatie geen ligplaats voor passagiersschepen op de betreffende locatie, en / of een opstapligplaats.

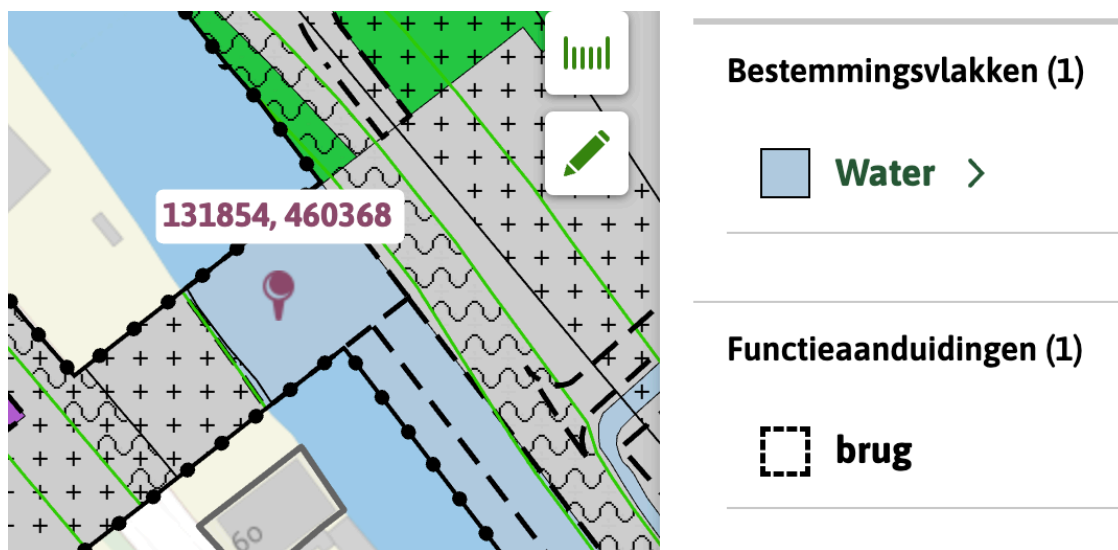


Fig. 1.3 Uitsnede verbeelding planlocatie bestemmingsplan 'Maarssen Dorp, Woongebied'

Ad d. Een klein gedeelte van de parkeerplaats bevindt zich in een strook met de bestemming 'Groen' (zie figuur 1.4). Parkeren binnen dit vlak is niet mogelijk. Artikel 8.4 van de planregels biedt mogelijkheden om af te wijken van het bestemmingsplan voor onder meer verhardingen, mits deze niet in de plaats komen van speelvoorzieningen, kunstobjecten en geluidwerend voorzieningen en de realisatie geen onevenredige afbreuk doet aan de ter plaatse aanwezige beeldkwaliteit.

Met de komst van de Omgevingswet 1 januari 2024 is de binnenplanse afwijkingsbevoegdheid komen te vervallen. Er kan wel een omgevingsvergunning worden verleend voor een omgevingsplanactiviteit (in dit geval binnenplanse), waarbij hetzelfde beoordelingskader geldt als voorheen. Dat betekent dat ook moet worden voldaan aan de voorwaarden zoals oorspronkelijk in artikel 8.4 opgenomen.



Fig. 1.4 Uitsnede verbeelding bestemmingsplan 'Maarssen aan de Vecht'

1.4 Leeswijzer

Hierna volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het plan. Vervolgens bevat hoofdstuk 3 een overzicht van het van toepassing zijnde ruimtelijke beleid. In hoofdstuk 4 worden de milieu- en omgevingsaspecten besproken. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op parkeren. Hoofdstuk 6 gaat in op de overwegingen omtrent een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. In hoofdstuk 7 komt de economische uitvoerbaarheid van het plan aan de orde. Hoofdstuk 8 behandelt de wijze waarop participatie is toegepast in de te doorlopen procedure.

2. HET PLAN

Zoals eerder opgemerkt is het bedrijf Boei26 sinds 2015 aan de locatie Straatweg 60 te Maarssen gevestigd.

Boei26 is opgericht in 2010, na overname van de boedel van het failliet Loef&Lij watersport. Dit bedrijf was destijds gevestigd op de Straatweg 26 in Maarssen. Van oorsprong was Boei26 een winkel en sloepverhuur waarbij de winkelactiviteiten onvoldoende rendabel zijn gebleken en al snel de kernactiviteit naar sloepverhuur is verplaatst. Sinds 2015 is de locatie Straatweg 60 in eigendom verkregen en is het bedrijf verhuisd naar deze locatie.

Boei26 verhuurt zowel sloepen als passagiersschepen. Op 17 februari 2017 is aan Boei26 een omgevingsvergunning verleend voor onder meer 12 meerpalen met ligplaatsen voor recreatieboten. Deze worden gebruikt voor de sloepen.

Voor alle duidelijkheid wordt in dit kader opgemerkt dat de tentenverhuur ('Partytentverhuur Utrecht' en bureaustoelenleverancier ('Bureaustoel24') het betreffende pand inmiddels hebben verlaten. Daar zag de vergunning van 2017 ook op. Dat is dus nu niet meer het geval.

Omdat ook op deze locatie de sloepverhuur onvoldoende rendabel was, met name vanwege de sterkte weers- en seizoenafhankelijkheid is geïnvesteerd in passagiersschepen ('salonboten') en bijbehorende opstapfaciliteiten zodat ook met slecht weer en uit andere doelgroepen omzet kan worden gerealiseerd.

De initiatiefnemer was zich niet bewust van het feit dat er voor de passagiersschepen ook een vergunning noodzakelijk was. De activiteiten met de 3 passagiersschepen worden reeds 8 jaren uitgeoefend op de betreffende locatie aan de Straatweg 60 te Maarssen. Daarmee is deze plek een voor velen reeds geliefde en veelgebruikte attractie.

Omdat het bedrijf op alleen de inkomsten van sloepverhuur niet kan bestaan, is het essentieel dat de activiteiten m.b.t. de salonboten in stand worden gehouden. Boei26 is een lokaal bedrijf dat in zijn huidige vorm al ruim 14 jaar bestaat in de gemeente Stichtse Vecht en zorgt voor werkgelegenheid en lokale samenwerkingen in de gemeente of net daarbuiten.

Naast het borgen van continuïteit en werkgelegenheid is daarnaast gewerkt aan voldoende faciliteiten om het de bezoekers zo comfortabel mogelijk te maken en voor omwonenden zo min mogelijk overlast te veroorzaken.

Hieronder zijn foto's opgenomen van de passagiersschepen, met een plattegrond waaruit de ligging van de boten blijkt. De kleuren van de pijlen op beide figuren corresponderen met elkaar.



Fig. 2.1 Passagiersschepen

De locatie ligt in het gebied van 'de langzame Vecht' in de omgevingsvisie van de gemeente Stichtse Vecht. De linkeroever van de Vecht, waar de steiger is gelegen, is levendiger en drukker. Een ligplaats voor recreatievaartuigen, die bijdragen aan de beleving van 'de langzame Vecht' is passend in dit gebied. De locatie zelf, bijna onder de brug van de N230, heeft een semi-industrieel karakter en een relatief lage landschappelijke kwaliteit. De steiger heeft geen effect op de landschappelijke kwaliteit. Vanuit landschappelijk perspectief zijn er dan ook geen bezwaren tegen dit plan.



Fig. 2.2 Situatietekening passagiersschepen

Binnen het gebouw waar Boei26 in is gevestigd en de buitenplaats is ruim voldoende gelegenheid gerealiseerd om bezoekers te ontvangen, te laten wachten en het inchecken af te handelen.

Inpandig zijn er 3 toiletruimten, inclusief de gelegenheid tot het wassen van handen, gerealiseerd. Dagelijks worden deze meermaals schoongemaakt. Hierdoor kunnen bezoekers voorafgaand en na afloop van de vaart indien nodig naar het toilet zodat de omgeving geen last heeft. Op de passagiersschepen zijn ook toiletten aanwezig.

In de ontvangstruimte (zie figuur 2.3) is ook voldoende gelegenheid om (droog) te zitten voor bijvoorbeeld ouderen. Dit voorkomt het rondzwerven van bezoekers en draagt bij aan de totale beleving van de gasten.



Fig. 2.3 Ontvangstruimte voor passagiers respectievelijk de buitenruimte c.q. opstapplaats

3. RUIMTELIJK BELEID

Dit hoofdstuk bevat het relevante ruimtelijk beleid dat door de verschillende overheden in verdragen, visies, beleidsnota's en overige documenten is vastgelegd.

3.1 Landelijk

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie

Op 11 september 2020 heeft de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties de Nationale Omgevingsvisie vastgesteld (NOVI). De NOVI biedt een langetermijnperspectief op de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland tot 2050. Met de NOVI geeft het kabinet richting aan de grote opgaven die het aanzien van Nederland de komende dertig jaar ingrijpend zullen veranderen. Denk aan het bouwen van nieuwe woningen, ruimte voor opwekking van duurzame energie, aanpassing aan een veranderend klimaat, ontwikkeling van een circulaire economie en omschakeling naar kringlooplandbouw. Alles met zorg voor een gezonde bodem, schoon water, behoud van biodiversiteit en een aantrekkelijke leefomgeving.

Met de NOVI benoemt het Rijk nationale belangen, geeft het richting op de vier prioriteiten en helpt keuzes maken waar dat moet. Want niet alles kan overal. Deze visie is ontwikkeld in nauwe samenwerking met provincies, gemeenten, waterschappen, maatschappelijke instellingen en burgers.

De NOVI richt zich op vier prioriteiten. Deze onderwerpen hebben onderling veel met elkaar te maken en ze hebben gevolgen voor hoe we onze fysieke leefomgeving inrichten. De Nationale Omgevingsvisie helpt bij het maken van de noodzakelijke keuzes:

- *Ruimte maken voor de klimaatverandering en energietransitie*
- *De economie van Nederland verduurzamen en ons groeipotentieel behouden*
- *Onze steden en regio's sterker en leefbaarder maken*
- *Het landelijk gebied toekomstbestendig ontwikkelen*

De NOVI is vastgesteld op grond van de geldende regelgeving omdat de Omgevingswet nog niet in werking is. De NOVI voldoet tevens aan de eisen die de Omgevingswet stelt aan een omgevingsvisie.

Bij dit plan zijn er geen nationale belangen in het geding.

Conclusie

Het initiatief heeft geen betrekking op één van de rijksbelangen die zijn opgenomen in de NOVI. Het beleidskader van de NOVI vormt dan ook geen belemmering.

3.1.2 Nationaal klimaatbeleid

Nederland heeft zich verbonden aan verschillende internationale afspraken.

- het Klimaatverdrag van de Verenigde Naties (VN) uit 1992 is het eerste klimaatverdrag.
- het Kyoto-Protocol uit 1997. Hierin staat dat de emissiereducties van land tot land verschillen en onder elkaar verhandeld kunnen worden.
- VN-klimaattop in Parijs: de Conference of Parties (COP21). Nederland heeft daar ingestemd met een nieuw VN-klimaatakkoord, dat in 2020 is ingegaan. Doel van het akkoord: de opwarming van de aarde beperken tot ruim onder 2 graden Celsius. Met een duidelijk zicht op 1,5 graden Celsius.

Nationale doelen voor terugdringen van broeikasgassen

De Klimaatwet stelt vast met hoeveel procent ons land de CO₂-uitstoot moet terugdringen. De Klimaatwet moet burgers en bedrijven zekerheid geven over de klimaatdoelen:

- 49% minder CO₂-uitstoot in 2030 ten opzichte van 1990. Om dit doel te halen, hebben de overheid, bedrijven en maatschappelijke organisaties een Klimaatakkoord gesloten. Er staan ook afspraken in die partijen onderling hebben gemaakt.
- 95% minder CO₂-uitstoot in 2050 ten opzichte van 1990.

Daarnaast moet de Nederlandse staat eind 2020 ten minste 25% minder broeikasgassen uitstoten ten opzichte van 1990.

Klimaatakkoord

In het Klimaatakkoord staan afspraken met 5 sectoren over de maatregelen die deze sectoren de komende 10 jaar en in de jaren daarna gaan nemen om de klimaatdoelen te halen. Deze sectoren zijn gebouwde omgeving, landbouw en landgebruik, elektriciteit, industrie en mobiliteit. Relevant voor het plan zijn:

- Gebouwde omgeving: In 2050 moeten 7 miljoen woningen en 1 miljoen andere gebouwen van het aardgas af zijn. Dat betekent isoleren en gebruikmaken van duurzame warmte en elektriciteit. Er moet flink wat gebeuren, maar daar is 31 jaar de tijd voor. Als eerste stap moeten in 2030 de eerste 1,5 miljoen bestaande woningen verduurzaamd zijn.
- Mobiliteit: In 2050 stoot het Nederlands verkeer en alle transport geen schadelijke uitlaatgassen en CO₂ meer uit. Verkeer en transport kunnen schoner, én ook slimmer. Zo wordt ook de bereikbaarheid en de toegankelijkheid voor iedereen beter. De doorstroming in steden wordt beter, en gebieden en dorpen worden goed ontsloten. Dit kan door voertuigen en infrastructuur, zoals wegen, spoor en vaarwater, optimaal te gebruiken. Elektrisch vervoer en aandrijving met duurzame waterstof is daarbij belangrijk. Voorbeelden van maatregelen zijn meer oplaadpalen voor elektrische auto's, ontwikkeling en productie van duurzame brandstoffen, bussen in het openbaar vervoer 100% schoon laten rijden en stimuleren om te fietsen.
- Elektriciteit: In 2030 wil Nederland 70% van alle elektriciteit opwekken met windturbines op zee en op land en zonnepanelen op daken en in zonneparken. In 2050 wil Nederland helemaal geen fossiele brandstoffen, zoals aardgas en steenkool, gebruiken. Er is nog veel

te doen om dat te bereiken, want in 2018 kwam nog maar 7,2% van alle elektriciteit uit duurzame bronnen. Tegelijk groeit de vraag naar elektriciteit. Auto's worden elektrisch, de industrie vervangt olie en gas voor schone stroom. Gebouwen gaan van het gas af en hebben meer stroom nodig voor verwarmen en koken.

Planspecifiek

Het betreft hier het realiseren van 3 vaste ligplaatsen voor passagiersschepen en een opstapligplaats aan de Straatweg 60 te Maarssen. Het is aan de initiatiefnemer om de exploitatie daarvan zo energiezuinig mogelijk uit te voeren, bijvoorbeeld door het toepassen van waterbesparende kranen of het toepassen van LED-verlichting.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

De laddertoets is te vinden in artikel 5.129g van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). Uit dit artikel volgt dat getoetst moet worden aan de ladder bij stedelijke ontwikkelingen bij het wijzigen van een omgevingsplan, voor zover die wijziging voorziet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling

In het tweede lid van artikel 5.129g worden de voorwaarden van de ladder verder uitgewerkt. In dit artikellid staat dat moet worden gehouden met de behoefte aan de stedelijke ontwikkeling. Daarnaast geeft het de juridische kaders om aan te tonen waarom het niet lukt om binnen het bestaande stedelijke gebied te voorzien in de behoefte. De omschrijving van stedelijk gebied is verwerkt in bijlage I bij het Bkl.

Uit artikel 8.0b, eerste lid, onder a, van het Bkl valt op te maken dat ook bij een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit de laddertoets moet worden doorlopen. In dat artikel is namelijk bepaald dat bij een BOPA getoetst moet worden aan de regels uit hoofdstuk 5 van het Bkl, waar dus ook de laddertoets is te vinden.

Artikel 5.129 g lid 2 van het Bkl bepaalt hierover het volgende:

Voor zover een omgevingsplan voorziet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling, wordt met het oog op het belang van zorgvuldig ruimtegebruik en het tegengaan van leegstand in het omgevingsplan rekening gehouden met:

a. de behoefte aan die stedelijke ontwikkeling; en

b. als die stedelijke ontwikkeling is voorzien buiten het stedelijk gebied of buiten het stedelijk groen aan de rand van de bebouwing van stedelijk gebied: de mogelijkheden om binnen dat stedelijk gebied of binnen dat stedelijk groen aan de rand van de bebouwing van stedelijk gebied in die behoefte te voorzien.

Planspecifiek

Voor de toepassing van de ladder dient er allereerst dus sprake te zijn van een 'stedelijke ontwikkeling'. Het project ziet hier op het mogelijk maken van een vaste ligplaats voor 3 passagiersschepen en een opstapligplaats.

Op 17 februari 2017 is aan Boei26 al een omgevingsvergunning verleend voor onder meer 12 meerpalen met ligplaatsen voor recreatieboten. Deze worden gebruikt voor sloepen. De nieuwe activiteit (voor de 3 passagiersschepen) sluit wat betreft karakter daar al op aan. Aan de inrichting en opzet van het perceel verandert ook niets significant (kleine uitbreiding voor wat betreft parkeren). Dat betekent dat niet gesproken kan worden van een stedelijke ontwikkeling.

Niettemin wordt hieronder nog wel stilgestaan bij de behoefte aan de activiteit. Hierover het volgende.

Het huidige bedrijf en haar voorganger zijn al sinds 2016 actief op de Vecht met passagiersvaarten, gebruikmakend van ligplaatsen die voor deze activiteiten beschikbaar zijn. Op dit moment varen er op de Vecht twee typen passagiersschepen: historische salonboten en grote, minder passende partyschepen. De historische salonboten, zoals die van het bedrijf van initiatiefnemer, bieden een intieme en sfeervolle ervaring die duidelijk verschilt van de massale aanpak van partyschepen.

Het huidige aanbod van salonboten op de Vecht wordt voornamelijk verzorgd door BOEI26 en Rederij de Kampioen. Rederij de Kampioen heeft ligplaatsen in Nieuwersluis en richt zich hoofdzakelijk op het noordelijke deel van de Vecht, tussen Amsterdam en Breukelen. BOEI26 daarentegen concentreert zich op het zuidelijke deel, van Breukelen naar Utrecht. Deze geografische verdeling zorgt ervoor dat de activiteiten elkaar aanvullen in plaats van overlappen.

Partyschepen, die aan de overkant van de Vecht zijn gestationeerd, richten zich op grote groepen en werken vaak samen met busmaatschappijen. Salonboten daarentegen zijn meer geschikt voor kleinschalige gezelschappen, wat zorgt voor een persoonlijke en exclusieve beleving. BOEI26 biedt daarnaast een uniek complementair aanbod: op onze salonboten is een kookfaciliteit aanwezig, waardoor een breder scala aan arrangementen kan worden aangeboden, van culinaire vaartochten tot privé-evenementen.

Sinds 2016 is gebleken dat er voldoende vraag is naar deze diensten en dat er ruimte is in de markt voor een gezonde verdeling. De behoefte aan historische salonboten wordt ondersteund door de groeiende populariteit van deze kleinschalige en luxe vaartochten. Tegelijkertijd zorgen de verschillende doelgroepen en arrangementen ervoor dat het aanbod van initiatiefnemer grotendeels complementair blijft aan dat van andere aanbieders.

Samenvattend: de activiteiten van BOEI26 en vergelijkbare bedrijven zijn grotendeels complementair aan het bestaande aanbod op de Vecht. Er is voldoende ruimte in de markt om deze activiteiten duurzaam voort te zetten, met respect voor de verschillende doelgroepen en hun specifieke wensen. Dit alles maakt ons bedrijf een waardevolle aanvulling op het huidige aanbod in passagiersvaart op de Vecht.

Conclusie

Omdat er in dit geval geen sprake is van een stedelijke ontwikkeling, is verdere toetsing aan de ladder voor duurzame verstedelijking niet aan de orde. Wel kan gesteld worden dat het gebruik van de betreffende passagiersboten voorziet in een behoefte (gelet op de afgelopen jaren).

3.2 Provinciaal Beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Provincie Utrecht

Op 10 maart 2021 is de Omgevingsvisie van de provincie Utrecht vastgesteld door de Provinciale Staten. In de Omgevingsvisie worden de integrale lange termijn ambities en beleidsdoelen voor de fysieke leefomgeving van de provincie vastgelegd. De Omgevingsvisie is een instrument uit de Omgevingswet die op 1 januari 2024 inwerking treedt. De visie is een samenvoeging van onder andere de ruimtelijke structuurvisie, mobiliteitsvisie, natuervisie en het bodem-, water- en milieuplan. Het vormt een samenhangend pakket met de instrumenten Programma's en Omgevingsverordening.

In de Omgevingsvisie wordt met zeven beleidsthema's richting gegeven aan de ontwikkeling en bescherming van een gezonde en veilige leefomgeving. De provincie Utrecht heeft als ambitie om in 2050 een inclusieve en circulaire provincie te zijn:

- Waarin stad en land gezond zijn;
- Die klimaatbestendig en waterrobuust is;
- Waarin duurzame energie een plek heeft;
- Met vitale steden en dorpen;
- Die duurzaam, gezond en veilig bereikbaar is;
- Met een levend landschap, erfgoed en cultuur;
- Die een toekomstbestendige natuur en landbouw heeft.

De gewenste richting om de fysieke leefomgeving te ontwikkelen en te beschermen verschilt per regio of gebied en is afhankelijk van specifieke kenmerken en identiteit van een plek. De Omgevingsvisie is zelfbindend voor de provincie Utrecht.

De mogelijkheid tot vrijetijdsbesteding is een belangrijk onderdeel van de leefbaarheid in steden, dorpen en buitengebied. Het provinciaal recreatie- en toerismebeleid is gericht op het realiseren van een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving waar recreanten en toeristen hun tijd door kunnen brengen. Het provinciale beleid richt zich op de recreatiezones en -terreinen, het recreatief hoofd(route)netwerk, verblijfsrecreatie en toerisme en sport. Gestreefd wordt naar functiecombinaties met (het benutten van) natuur, cultuur, landbouw, erfgoed en klimaatadaptatie.

Het recreatief hoofd(route)netwerk bestaat uit een samenhangend geheel van (boven)regionale routes voor onder andere wandelen, fietsen en varen, met toeristische overstappunten (TOP's). Het netwerk loopt door de afwisselende en cultuurhistorisch waardevolle landschappen van de provincie Utrecht en sluit aan bij horeca, attracties, musea en andere bezienswaardigheden. Het recreatieve netwerk verbindt bovendien de stedelijke gebieden met de recreatieve landschappen. Het provinciale beleid zet in op het behouden, versterken en verder ontwikkelen van het huidige recreatieve hoofd(route)netwerk voor onder andere fietsen, wandelen en het recreatietoernet voor inwoners en bezoekers. De benodigde hoogte- en dieptematen van de vaarwegen leggen wij vast. Ook het toevoegen van nieuwe verbindingen, waaronder in en vanuit woonkernen, is van belang. Verder wordt gestreefd naar (groene) corridors (verbindingen) vanuit woonwijken naar het omliggend gebied en gebieden voor buitenrecreatie. Het geheel moet op een aantrekkelijke manier met elkaar verbonden zijn, zodat er een uitgekiend en fijnmazig netwerk van aantrekkelijke groenblauwe verbindingen ontstaat die zowel sportief, recreatief als utilitair te gebruiken zijn.

Planspecifiek

Het voorzien in een vaste ligplaats voor 3 passagiersschepen met een opstapligplaats sluit aan op de ambitie van de Omgevingsvisie van de provincie om het recreatietoernet te versterken en verder te ontwikkelen. Het biedt meer mogelijkheden voor bewoners en toeristen om met de recreatieve omgeving aan en langs de Vecht in verbinding te staan.

3.2.2 Omgevingsverordening Provincie Utrecht

Op 1 september 2024 is de Omgevingsverordening van de Provincie Utrecht in werking getreden. De provincie zet de Omgevingsverordening als juridisch instrument in om de doorwerking van het provinciaal beleid af te dwingen op die onderdelen waarvoor de inzet van algemene regels noodzakelijk is om provinciale belangen te waarborgen of om te voldoen aan wettelijke verplichtingen. De regels uit de verordening zijn kaderstellend voor gemeenten bij het opstellen van bestemmingsplannen. Daarnaast worden de gebieden waarbinnen bepaalde regels gelden in de Omgevingsverordening concreet begrensd. De verordening richt zich net zo breed als de Omgevingsvisie op de fysieke leefomgeving in de provincie Utrecht. De regels en overige voorwaarden uit de verordening hebben onder meer betrekking op (nieuwe) woningbouwlocaties, (nieuwe) bedrijventerreinen, detailhandel, recreatieterreinen, land- en tuinbouw, natuur en landschap, waterwingebieden en duurzame energie.

Planspecifiek

Voor de locatie aan de Straatweg 60 te Maarssen geeft de provinciale omgevingsverordening 13 gebiedsaanwijzingen. De vraag is echter of dit plan moet worden beschouwd als stedelijke ontwikkeling. Gelet op de zeer bescheiden omvang van het initiatief wordt dit niet beschouwd als stedelijke ontwikkeling. Op de Vecht, ter plaatse van de projectlocatie, is enkel sprake van recreatievaart (geen beroepsvaart). Het plan sluit juist aan op het gewenste gebruik van de Vecht, namelijk het stimuleren van activiteiten ten behoeve van de recreatie. De gebiedswaarden van de betreffende locatie worden met de betreffende ligplaatsen niet

aangetast. Daarbij wordt in aanmerking genomen dat op 17 februari 2017 aan Boei26 een omgevingsvergunning is verleend voor onder meer 12 meerpalen met ligplaatsen voor recreatieboten. Deze worden gebruikt voor de sloepen. Dat betekent dat daar reeds sprake is van een opstapplaats voor de recreatievaart. De aanlegplaats voor de 3 passagiersschepen sluit daar direct op aan.

Conclusie

Het voorzien in een vaste ligplaats voor 3 passagiersschepen met een opstapligplaats aan de Straatweg 60 te Maarssen levert geen strijd op met de omgevingsverordening van de provincie Utrecht.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Stichtse Vecht

Op 12 januari 2022 is de Omgevingsvisie Stichtse Vecht vastgesteld door de gemeenteraad. De gemeente Stichtse Vecht kent een grote trots als het gaat om de cultuur, het unieke landschap van de Vecht en de veenweidegebieden en de historische dorpen die als een kralensnoer langs de Vecht zijn verzezen. De kernkwaliteiten zijn het vertrekpunt voor de toekomst. Dit doet de gemeente door te behouden en te versterken. Nieuwe ontwikkelingen dragen hieraan bij. Deze vinden plaats in lijn met de schaal, maat en logica van de gevormde werelden en gebruiken het erfgoed als inspiratie.

Stichtse Vecht is een aantrekkelijke vestigingsplaats voor veel mensen. Er is een enorme behoefte aan woningen vanuit de regio en vanuit Stichtse Vecht zelf. Driekwart van de inwoners gaf dan ook aan behoefte te hebben aan meer woningen in de eigen kern. Er is zowel een kwantitatieve als een kwalitatieve woningbouwopgave. De gemeente beoogt dan ook een flinke inhaalslag te maken en grote aantallen nieuwe woningen te realiseren in de periode tot 2030 en ook daarna.

Naast de visies op verschillende thema's, staat in de Omgevingsvisie ook de visie op de verschillende deelgebieden. Voorliggend plan is gesitueerd in het deelgebied 'Langzame Vecht'. Het gebied de Langzame Vecht heeft twee gezichten: de drukke, levendige westzijde en de rustigere, groene oostzijde. De Straatweg ligt aan de westzijde, net als de oude dorpskernen. De oude hoofdweg tussen Amsterdam en Utrecht is tegenwoordig een relatief drukke provinciale weg.

De rivier de Vecht is een omgeving die al honderden jaren mensen aantrekt. Het bijzonderste van dit gebied is de rivier de Vecht zelf. Haar vorm, breedte en vaak beboomde oevers, zijn de basis voor de schilderachtige kwaliteit van wat er in eeuwen aan en lang gebouwd is. Het gebied wordt gekenmerkt door een afwisseling van dorpen, buitenplaatsen, landhuizen, kastelen, boerderijen en rivieren.

Binnen de belevingszone zijn veranderingen alleen mogelijk als ze de typische beleving van de Langzame Vecht behouden en/of versterken. De bestaande kwaliteiten op het gebied van erfgoed, cultuurhistorie en landschap zijn leidend. De belevingszone is over het algemeen maar een smalle zone, zeker in de kernen. Daardoor valt een groot deel van het gebied buiten de belevingszone. Hier is de bandbreedte breder voor ontwikkelingen die aanvullend zijn op de typische beleving van de Langzame Vecht.

Specifieke aandacht is er voor de zichtlijnen. In de Langzame Vecht zijn er zichtlijnen van en naar de buitenplaatsen, de forten (verboden kringen), groepsaccommodaties, molens (molenbiotopen) en beschermde dorpsgezichten.

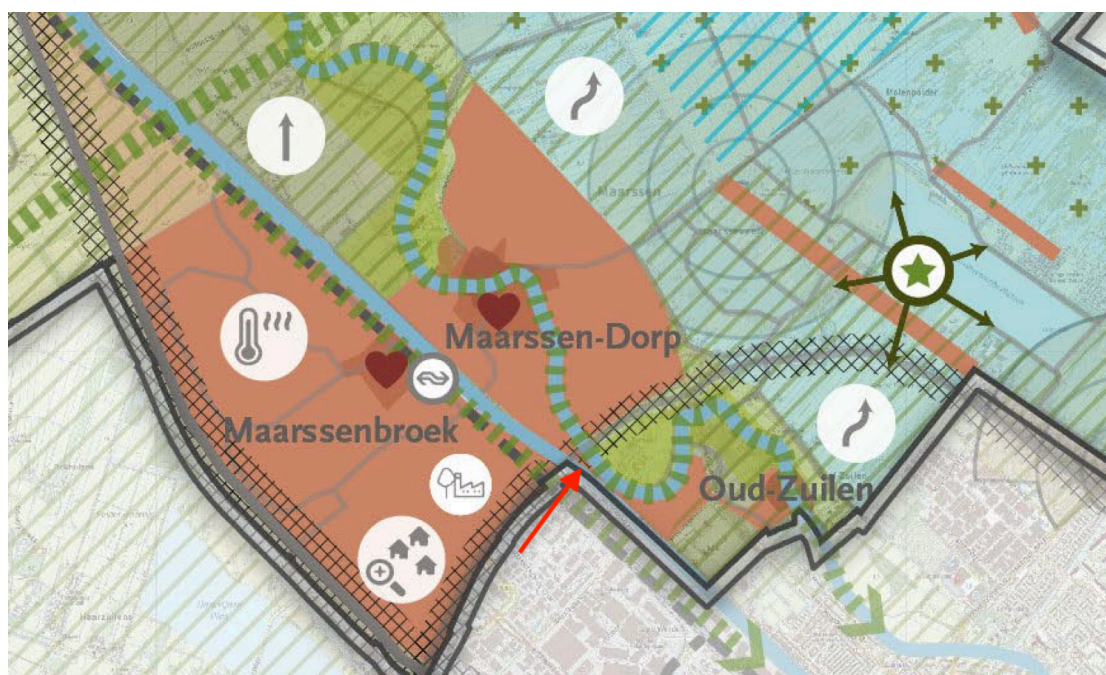


Fig. 3.1 Uitsnede kaart Omgevingsvisie (projectlocatie: zie rode pijl)

Planspecifiek

Het voorzien in een vaste ligplaats voor 3 passagiersschepen met een opstapligplaats aan de Straatweg 60 te Maarssen sluit aan op de ambitie van de Omgevingsvisie van de gemeente om de Vecht als typische belevingszone te beschouwen, waarbij de bestaande kwaliteiten op het gebied van erfgoed, cultuurhistorie en landschap leidend zijn. Met de betreffende ligplaatsen worden meer voorzieningen geboden voor bewoners en toeristen om met de recreatieve omgeving aan en langs de Vecht in verbinding te staan. Voorts worden de kwaliteiten van de Vecht met dit plan niet aangetast. Daarbij wordt in aanmerking genomen dat op 17 februari 2017 aan Boei26 reeds een omgevingsvergunning is verleend voor onder meer 12 meerpalen met ligplaatsen voor recreatieboten. Deze worden gebruikt voor de sloepen. Dat betekent dat op de locatie reeds sprake is van een opstapplaats voor de recreatievaart. De vaste ligplaats voor 3 passagiersschepen met de opstapligplaats sluit daar direct op aan.

Conclusie

Het voornemen om ter plaatse van de Straatweg 60 te Maarssen 3 vaste ligplaatsen voor passagiersschepen toe te staan met een opstapligplaats, levert geen strijd op met de Omgevingsvisie Stichtse Vecht.

3.3.2 Vechtvisie 2009

De grensoverschrijdende Vechtvisie die in 2009 werd gepresenteerd, is een strategisch plan voor de ontwikkeling van de Vecht, een rivier die door Nederland en Duitsland stroomt. Het plan is opgesteld door Nederlandse en Duitse overheden, waterschappen, natuurorganisaties en andere belanghebbenden. Hier zijn de kernpunten:

Doelstellingen:

1. Ecologische ontwikkeling: Het transformeren van de Vecht naar een halfnatuurlijke laaglandrivier, waarbij natuurlijke dynamiek wordt hersteld en flora en fauna meer ruimte krijgen.
2. Hoogwaterveiligheid: Het verbeteren van de bescherming tegen overstromingen door middel van rivierverruiming en innovatieve waterbeheermaatregelen.
3. Recreatie en beleving: Het versterken van de recreatieve en toeristische mogelijkheden langs de Vecht, bijvoorbeeld door wandel- en fietspaden en natuurgebieden toegankelijker te maken.
4. Grensoverschrijdende samenwerking: Het bevorderen van samenwerking tussen Nederland en Duitsland op het gebied van waterbeheer, ecologie en ruimtelijke ordening.

Belangrijke thema's:

- Hermeandering: Het herstel van natuurlijke bochten in de rivier om de waterafvoer te vertragen en ecologische functies te verbeteren.
- Oeverversterking: Het aanleggen van natuurvriendelijke oevers die bijdragen aan biodiversiteit.
- Ruimte voor water: Het creëren van retentiegebieden waar overtollig water tijdelijk kan worden opgeslagen, om overstromingsrisico's downstream te beperken.
- Cultureel erfgoed: Het behouden en versterken van het historische en landschappelijke karakter van de Vecht en omliggende gebieden.

Resultaten en toekomst:

De visie schetste een routekaart voor de komende decennia, waarbij projecten stap voor stap worden uitgevoerd. Het plan werd ondersteund door uitgebreide samenwerking tussen partijen en integratie van belangen op het gebied van natuur, landbouw, recreatie en waterveiligheid. De grensoverschrijdende Vechtvisie dient als voorbeeld van duurzame rivierontwikkeling, waarbij ecologie, economie en recreatie in balans worden gebracht.

Planspecifiek

Een van de doelstellingen van de Vechtvisie is het versterken van de recreatieve en toeristische mogelijkheden langs de Vecht. De recreatie zoals met onderhavig plan wordt uitgeoefend, is al in 2017 gestart. Daarmee wordt er al geruime tijd gebruik gemaakt van deze vorm van recreatie. Er wordt voorzien in een behoefte.

De betreffende passagiersboten maken de Vecht toegankelijker voor recreanten die de rivier willen verkennen.

Toeristische rondvaarten kunnen voorts bezoekers aantrekken en de regio als bestemming versterken. Ook kunnen de boten bijdragen aan het delen van de geschiedenis, natuur en cultuur van de Vechtregio.

Verder geven de passagiersschepen een economische impuls. Het stimuleert de lokale economie. Het exploiteren van passagiersboten biedt banen in de horeca, gidsdiensten en onderhoud. Passagiers kunnen lokale restaurants, winkels en bezienswaardigheden bezoeken, wat inkomsten genereert voor omliggende gemeenschappen.

De boten bieden een speciaal perspectief op de natuur, inclusief delen die anders moeilijk bereikbaar zijn. Dat geeft passagiers ook een bewustzijn over natuurbehoud en waterbeheer in de regio. Rondvaarten kunnen bezoekers informeren over het belang van de Vecht als natuurlijke habitat en waterweg.

Kortom: Het gebruik van passagiersboten sluit aan bij de doelstellingen van de Vechtvisie, zoals recreatieve ontwikkeling en het promoten van de rivier als natuurlijke trekpleister. Deze redenen onderstrepen de toegevoegde waarde van passagiersboten voor de recreatieve, economische en ecologische ontwikkeling van de Vecht.

3.4 Conclusie ruimtelijk beleid

Gelet op het voorgaande kan worden geconcludeerd dat het voorzien in een vaste ligplaats voor 3 passagiersschepen met een opstapligplaats aan de Straatweg 60 te Maarssen past binnen het ruimtelijke beleid van de diverse overheden.

4. Parkeren

4.1 Parkeren

Bij het evenwichtig toedelen van functies aan locaties hoort ook het goed omgaan met parkeren. Er dienen voldoende parkeerplaatsen voor de functies van de beoogde ontwikkeling aanwezig te zijn.

De parkeerbehoefte voor de ontwikkeling is bepaald op basis van de gemeentelijke parkeernormering: het 'GVVP Stichtse Vecht'.

In het GVVP Stichtse Vecht Deel B (Nota parkeernormen) zijn geen kengetallen genoemd voor een Watersportbedrijf met (ondergeschikte) detailhandel.

Bij het raadplegen van het CROW is uitgegaan van een stedelijkheidsgraad van sterk stedelijk. De indeling naar hoofdcategorie is lastig. Het betreft hier geen jachthaven of horeca. Er is gekozen voor de meest passende Hoofdcategorie: *werken*

In deze categorie zijn ook geen echte vergelijkbare branches. Daarom is een feitelijke berekening gemaakt.

Gezien de inrichting van de ruimte (opvanglocatie en inrichting van de buitenruimte) is niet uit te sluiten dat er sprake kan zijn van piekmomenten waarbij de passagiers van de boten (ochtend en middag groep bijvoorbeeld) elkaar gedeeltelijk overlappen. De kans daarop is overigens niet heel groot, omdat er altijd tenminste een uur tussentijd zit, tussen de shifts.

Wanneer er 3 boten varen en maximaal bezet zijn, gaan we uit van 45 personen en 3 personeelsleden. Wanneer een restbezetting van 50% wordt aangehouden bij aankomst van de volgende groep, is dat in totaal 65 personen. Uitgaande van 2 personen per auto betekent dat 32 auto's + 3 voor personeel is 35 parkeerplaatsen.

Voor de vergunning uit 2017 voor de meerpalen voor de sloepen is uitgegaan van 5 benodigde parkeerplaatsen. Dat is dan een totale parkeerdruk van 40 parkeerplaatsen.

Op de locatie zelf zijn 45 Parkeerplaatsen beschikbaar (zie figuur 4.1). Aan de overzijde is ook een mogelijkheid om te parkeren (ook rond de 35 parkeerplaatsen beschikbaar). Dit betreft een parkeerplaats aan de overzijde van de Straatweg die behoort bij de daar aanwezige horecagelegenheid. In deze horecagelegenheid worden met name in de avonden en weekenden feesten georganiseerd. Met de exploitant zijn afspraken gemaakt dat daar overdag gebruik van mag worden gemaakt, ingeval er sprake is van een overloop van parkeren. Dit gebeurt echter niet frequent.



Fig. 4.1 Locatie parkeren (45 pp op eigen terrein en daartegenover, aan de overzijde van de Straatweg, de parkeerplaats voor de piekmomenten)

Zie ook bijlage I. Overzicht parkeerplaatsen d.d. 2 jan. 2025, Punkt Architecture.

4.2 Verkeer

Bij het evenwichtig toedelen van functies aan locaties hoort ook het goed omgaan met verkeersgeneratie.

Wanneer er 3 boten varen en maximaal bezet zijn, gaan we uit van 45 personen en 3 personeelsleden.

Uitgaande van een gemiddelde groepsgrootte 10, 10 en 25 personen (verdeeld over de 3 passagiersschepen) met 2 tochten per dag, zou dit uitkomen op een 90 personen over de hele dag. Uitgaande van 2 personen per voertuig komt dat neer op 45 auto's. Met arriveren en vertrekken komt dat neer op 90 verkeersbewegingen per dag.

Gelet deze relatief beperkte toename van verkeersbewegingen en de capaciteit van de Straatweg, als belangrijke verkeersader welke Maarssen verbindt met Breukelen en Utrecht, wordt niet verwacht dat de verkeersafwikkeling ter plaatse onaanvaardbaar zal zijn.

Conclusie

Uit het oogpunt van verkeer en parkeren wordt de functiewijziging aanvaardbaar geacht.

5. OVERIGE MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN

Dit hoofdstuk bevat een verantwoording van de milieu(hygiënische) aspecten die voor ligplaatsen en opstapligplaats relevant kunnen zijn. Daarbij wordt ook ingegaan op de milieutechnische consequenties die verwezenlijking van het project zowel binnen het projectgebied als daarbuiten kan hebben.

5.1 Luchtkwaliteit

Algemeen

Bij de inwerkingtreding van de Omgevingswet is een aantal regels rondom lucht veranderd. De overheid toetst minder (ruimtelijke) projecten aan de regels voor luchtkwaliteit. Vooral in en nabij de aandachtsgebieden moeten overheden toetsen aan de rijksomgevingswaarden. Dit hoeft niet als een project geen of weinig luchtverontreiniging veroorzaakt. Het project draagt dan 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de luchtvervuiling. Toetsing aan de rijksomgevingswaarde is dan niet nodig.

Er is sprake van een geval van 'niet in betekenende mate' voor zover het toelaten van activiteiten leidt tot een verhoging van de kalenderjaargemiddelde concentratie in de buitenlucht van zowel stikstofdioxide als PM₁₀ van 1,2 µg/m³ of minder. Om dat te berekenen kan gebruik worden gemaakt van de zogenaamde NIBM-tool. Hieronder zijn de resultaten weergegeven van de situatie waarin is uitgegaan van een maximale invulling.

Bij die maximale invulling is uitgegaan van 60 verkeersbewegingen (zie paragraaf 4.1 van deze ruimtelijke onderbouwing).

Uit onderstaande berekening aan de hand van de NIBM-tool blijkt dat de bijdrage van het extra verkeer zelfs in dat geval niet-in-betekende-mate is. Dat betekent dat een nader onderzoek niet nodig is.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2023

Jaar van planrealisatie	2024
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	60
Aandeel vrachtverkeer	4,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,05
PM ₁₀ in µg/m ³	0,01
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1,2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate;	
geen nader onderzoek nodig	

Fig. 5.1 Berekening NIBM-tool

Conclusie

Er bestaan voor wat betreft het aspect luchtkwaliteit geen belemmeringen.

5.2 Geluid

Algemeen

De regels voor geluid in relatie tot bedrijven zijn vastgelegd in de Omgevingswet, het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) en het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal). Daarnaast kunnen maatwerkvoorschriften gelden. Doel is om geluidgevoelige gebouwen, zoals woningen te beschermen en overlast te voorkomen als onderdeel van een gezonde en veilige leefomgeving.

Bij het evenwichtig toedelen van functies aan locaties kan de gemeente regels opnemen waardoor de locaties waar de verschillende activiteiten plaatsvinden ten opzichte van elkaar te scheiden (zonering) of door regels te stellen aan activiteiten op een specifieke locatie. De regels aan activiteiten op een locatie in een Omgevingsplan moeten voldoen aan de instructieregels uit het Bkl die gericht zijn op gezondheid en milieu en gelden voor alle geluidgevoelige gebouwen die in het Bkl als zodanig zijn aangewezen. Artikel 3.20 Bkl wijst naast woningen, ook onderwijsgebouwen, zorggebouwen met slaapgelegenheid en kinderdagverblijven aan als geluidgevoelige gebouwen.

Indien wordt voldaan aan de standaardwaarden uit artikel 5.65 Bkl wordt in beginsel voldaan aan de eis van aanvaardbaarheid zoals opgenomen in artikel 5.59 Bkl. De standaardwaarden zijn gebaseerd op de algemene geluidnormen uit het Activiteitenbesluit milieubeheer. Voor piekgeluiden van activiteiten is deels een andere geluidnormering dan die van het Activiteitenbesluit opgenomen. Er geldt geen standaardwaarde voor piekgeluiden in de dagperiode. Voor de avond- en nachtperiode is een aparte (hogere) standaardwaarde opgenomen voor het (aandrijfgeluid) van transportmiddelen dan voor de andere

piekgeluiden. De gemeente kan gemotiveerd afwijken van de standaardwaarden, bijvoorbeeld om mogelijkheden te bieden voor bedrijvigheid in een gemengd gebied. Voorwaarde is dat sprake moet zijn van 'aanvaardbaar geluid' op geluidgevoelige gebouwen.

Planspecifiek

In dit geval is er geen sprake van activiteiten die milieubelastend zijn. Kortom: er wordt geen milieubelastende activiteit toegevoegd. Bovendien is hier ook geen sprake van een milieugevoelige activiteit. Dat betekent dat de beoogde ligplaatsen en opstapligplaats vanuit akoestisch oogpunt zonder meer mogelijk zijn.

Conclusie

Verwacht wordt dat het aspect 'geluid' geen belemmering zal vormen voor de realisatie van de ligplaatsen en de opstapligplaats.

5.3 Bodemkwaliteit

Algemeen

Door de inwerkingtreding van de Omgevingswet is de Wet bodembescherming vervallen. Via de Aanvullingswet bodem Omgevingswet en Aanvullingsbesluit bodem Omgevingswet zijn de regels voor bodem onderdeel gemaakt van de Omgevingswet. Het nieuwe wettelijke instrumentarium voor bodem berust op drie pijlers:

- Het voorkomen van nieuwe verontreiniging of aantasting (preventie);
- Het meewegen van bodemkwaliteit als onderdeel van een brede afweging over de kwaliteit van de leefomgeving in relatie tot functies (toedeling van functies);
- Het op duurzame en doelmatige wijze beheren van resterende historische verontreinigingen (beheer historische verontreinigingen).

Bij wijzigingen van activiteiten geldt dat de bodem geschikt moet zijn voor het beoogde gebruik. Een onderzoek in de vorm van een historisch onderzoek of een verkennend bodemonderzoek geeft inzicht of de bodem ter plaatse van een ontwikkeling geschikt is voor het beoogde gebruik en activiteiten.

Planspecifiek

Omdat de grond niet geroerd wordt met dit plan is een bodemonderzoek hier niet nodig.

Conclusie

Bodem vormt geen belemmering.

5.4 Water

In dit geval is slechts sprake van een gebruikswijziging. Dat betekent dat het plan geen gevolgen heeft voor de waterhuishouding.

Conclusie

Water vormt geen belemmering.

5.5 Archeologie en cultuurhistorie

5.5.1 Archeologie

Algemeen

De essentie van het Europees beleid is dat voorafgaand aan de uitvoering van plannen onderzoek moet worden gedaan naar de aanwezigheid van waarden en daar in de ontwikkeling van plannen zoveel mogelijk rekening mee te houden. De essentie van deze wetgeving is behoud van archeologische resten zoveel mogelijk in de bodem en de bescherming van het cultureel erfgoed en landschap.

Zo zijn er in het Bkl ten aanzien van de bescherming een aantal beginselen geformuleerd (art. 5.130 Bkl). Deze beginselen richten zich op de omgang met monumenten die op grond van het omgevingsplan zijn beschermd, archeologische monumenten, rijksmonumenten, beschermde stads- en dorpsgezichten en beschermde cultuurlandschappen. Daarnaast zijn in afdeling 8.8 van het Bkl regels gesteld voor de beoordeling van rijksmonumentenactiviteit en het verplaatsen van gebouwde monumenten.

Het gemeentelijk beleid over archeologie en cultuurhistorie is opgenomen op de archeologische beleidskaart en de cultuurhistorische waardenkaart. Deze archeologische waarden en verwachtingen en de cultuurhistorische waarden zijn veelal door vertaald in archeologische functies en cultuurhistorische functies opgenomen in het (tijdelijk) omgevingsplan of activiteitgericht in het gemeentebrede omgevingsplan.

Planspecifiek

Omdat de grond niet geroerd wordt met dit plan is een archeologisch onderzoek hier niet nodig.

Conclusie

Gelet op het voorgaande vormt archeologie geen belemmering voor dit plan.

5.5.2 Cultuurhistorie

Binnen de planlocatie, of aansluitend op het plangebied, liggen geen rijksmonumenten of gemeentelijke monumenten. De planlocatie valt ook buiten het beschermde stads- en dorpsgezicht.

Conclusie

Cultuurhistorie vormt geen belemmering voor de realisatie van dit plan.

5.6 Externe veiligheid

Algemeen

Omgevingsveiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van opslag, productie, gebruik en vervoer van gevaarlijke stoffen en windturbines. Voor omgevingsveiligheid zijn regels opgenomen in paragraaf 5.1.2 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). De paragrafen 5.1.2.2 tot en met 5.1.2.6 van het Bkl gaan over het toelaten van beperkt kwetsbare, kwetsbare en zeer kwetsbare gebouwen en beperkt kwetsbare en kwetsbare locaties in verband met het externe veiligheidsrisico van een activiteit die op een locatie is toegelaten op grond van een omgevingsplan of een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit.

Binnen de externe veiligheid worden twee normstellingen gehanteerd:

- Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans per jaar dat een persoon, die zich continu en onbeschermd op een bepaalde plaats in de omgeving van een risicobron bevindt, overlijdt door een ongeval met de risicobron. Het PR is daarmee de risicomaat om het beschermingsniveau voor de individuele burger uit te drukken. Het toetsingscriterium is in veel gevallen een PR van 10⁻⁶. PR wordt inzichtelijk gemaakt door vaste contouren rondom een risicobron. Kwetsbare objecten, zoals woningen en functies met veel bezoekers, zijn niet toegestaan binnen de 10⁻⁶-contour van het PR rond inrichtingen waar opslag en/of verwerking van gevaarlijke stoffen plaatsvindt en langs transportroutes (weg, spoor, water, buisleiding) waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd.
- Het groepsrisico (GR) geeft aan wat de kans is op een ongeval met 10 of meer dodelijke slachtoffers in de omgeving van de beschouwde risicobron. Bij groepsrisico is sprake van 'aandachtsgebieden'. Risicovolle activiteiten hebben van rechtswege aandachtsgebieden. Aandachtsgebieden zijn gebieden rond activiteiten met gevaarlijke stoffen die zichtbaar maken waar mensen binnenshuis, zonder aanvullende maatregelen onvoldoende beschermd zijn tegen de gevolgen van ongevallen met gevaarlijke stoffen. Aandachtsgebieden zijn er voor brand, explosie en gifwolk. Afhankelijk van het type activiteit met gevaarlijke stoffen, zijn er voor het aandachtsgebied in de regelgeving vaste afstanden vastgesteld of zijn deze afstanden rekenkundig te bepalen.

Planspecifiek

Op basis van de risicokaart (zie fig. 5.2) is een inventarisatie gemaakt van de risicobronnen in en om de planlocatie. De planlocatie ligt binnen de aandachtsgebieden vanwege vervoer gevaarlijke stoffen over het Amsterdam-Rijnkanaal.

Ter plaatse van de projectlocatie is geen sprake van een plaatsgebonden risico. Wel is het groepsrisico van belang in verband met explosiegevaar. Hierover het volgende.

In dit geval is weliswaar sprake van een toename van het aantal personen op de locatie, echter dat is gemiddeld over een half uur per shift van 10, 10 of 25 passagiers (3 boten / inchecken, opstappen, terugkomst). Er zijn in totaal 6 shifts (de boten varen 2 keer per dag uit). Dat betekent dat er maximaal 3 uren een toename is van het aantal personen op de betreffende locatie. De rest van de tijd zijn de passagiers op de route (aan het varen).

Bovendien gaat het hier om activiteiten die vooral in de zomermaanden en in de weekenden plaatsvinden. Ook buiten de weekenden, echter dan is het (logischerwijs) minder druk (behalve in de vakantieperiodes).

Als er met dit plan al sprake is van een toename van het groepsrisico, zal deze niet significant zijn. Bovendien zijn passagiers zelfredzame personen.

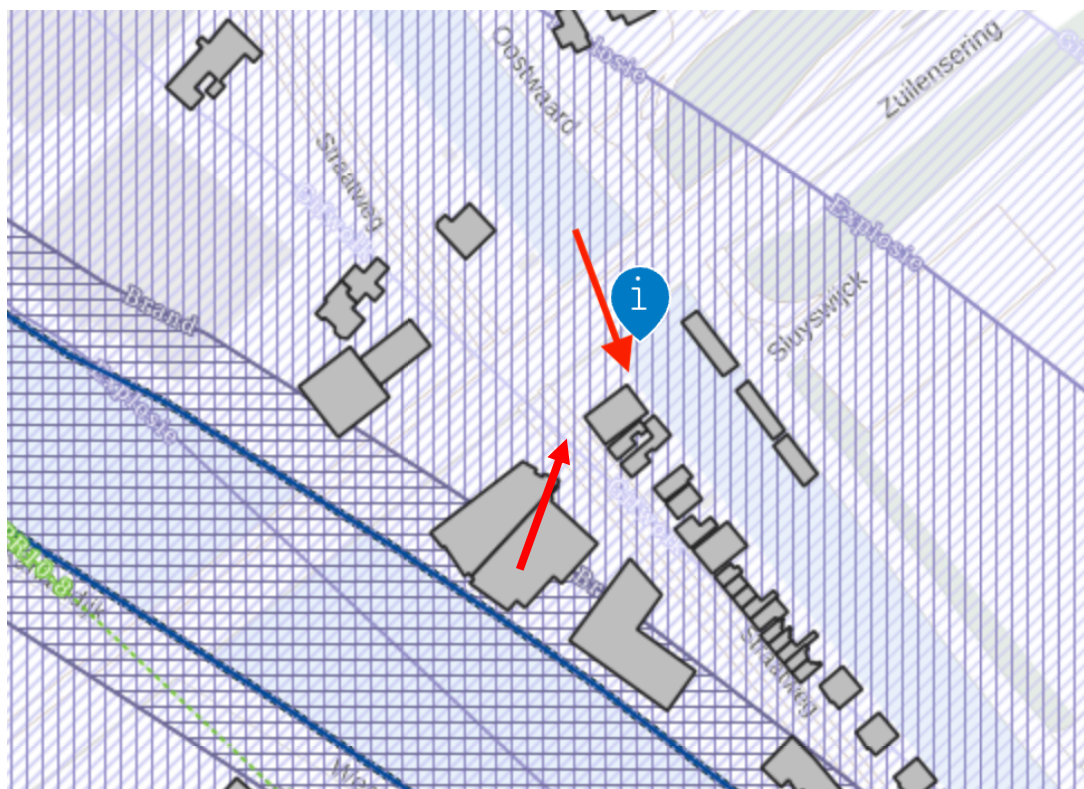


Fig. 5.2 Risicokaart (met projectlocatie: rode pijl)

Conclusie

Gelet op het voorgaande kan worden geconcludeerd dat externe veiligheid geen belemmering vormt voor onderhavig plan.

5.7 Natuurtoets

Algemeen

In de toelichting van een omgevingsplan en de motivering bij een buitenplanse omgevingsplanactiviteit moeten de gevolgen van de voorgenomen ontwikkeling voor ecologische waarden in beeld worden gebracht, zodat aannemelijk kan worden gemaakt of de ontwikkeling voldoet aan de op grond van de wet- en regelgeving op het gebied van natuur. De Wet natuurbescherming (Wnb) is opgegaan in de Omgevingswet: de Aanvullingswet natuur, het Aanvullingsbesluit natuur en de Aanvullingsregeling natuur. Er is sprake van een beleidsneutrale overgang. Het normenkader, de instrumenten en de bevoegdheidsverdeling voor het natuurbeschermingsrecht blijft ongewijzigd. Het ecologisch onderzoek is uitgevoerd binnen de kaders van de Wet natuurbescherming. Gelet op het feit dat het normenkader, de instrumenten en de bevoegdheidsverdeling niet gewijzigd zijn, kunnen de conclusies uit het rapport als motivering aan dit plan ten grondslag worden gelegd.

Gebiedsbescherming

- Natura 2000-gebieden

Gebiedsbescherming heeft als doel het beschermen van Natura 2000-gebieden (Vogelrichtlijn- en/of Habitatrichtlijnen) in Nederland. Projecten of andere handelingen en plannen die negatieve effecten op deze gebieden kunnen hebben, zijn in beginsel zonder vergunning niet toegestaan. Ook het vaststellen van plannen zoals een omgevingsplan of inpassingsplan is niet toegestaan, wanneer het betreffende plan significante gevolgen kan hebben voor Natura 2000-gebieden. Naast directe effecten (zoals ruimtebeslag), dient ook gekeken te worden naar indirecte effecten als gevolg van externe werking (zoals door geluid, licht en stikstofdepositie).

- Natuurnetwerk Nederland

Een andere vorm van gebiedsbescherming is het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Het NNN is een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen belangrijke natuurgebieden in Nederland, dat voldoende robuust is voor een duurzame verbetering van de omstandigheden voor de wilde flora en fauna en voor natuurlijke leefgemeenschappen. De begrenzing en ruimtelijke bescherming van de provinciale NNN is voor Zuid-Holland uitgewerkt in de Omgevingsverordening Zuid-Holland.

Planspecifiek

Omdat hier enkel sprake is van een inpassende wijziging en er aan de buitenzijde van het pand niets wordt gewijzigd, is een onderzoek naar soortenbescherming niet nodig. Wel is het van belang om in het kader van gebiedsbescherming onderzoek te doen naar de stikstofdepositie. (PM *Stikstofonderzoek*, d.d....., zie bijlage II).

Uit de resultaten van de stikstofberekening, uitgevoerd in de AERIUS-calculator, blijkt dat de stikstofdepositie in de aanleg- en exploitatiefase nergens hoger is dan 0,00 mol/ha/jaar. Negatieve effecten in de vorm van vermisting en verzuring kunnen worden uitgesloten. Voor het project bestaat geen vergunningsplicht op basis van de Omgevingswet.

Conclusie

Vanuit het oogpunt van ecologie bestaan er geen belemmeringen voor dit initiatief.

5.8 Conclusie

Gelet op al het voorgaande zijn er voor wat betreft milieu- en omgevingsaspecten geen belemmeringen voor de beoogde ligplaatsen en opstapligplaats aan de Straatweg 60 te Maarssen.

6. Evenwichtige toedeling van functies aan locaties

Op grond van artikel 5.21 lid 2 onder b van de Omgevingswet moet een buitenplanse omgevingsplanactiviteit voldoen aan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

De gemeente moet daarbij rekening houden met alle betrokken belangen. Verder gelden de beleidskaders en instructieregels.

In voorgaande hoofdstukken is ingegaan op het ruimtelijke beleid van de diverse overheden, alsook op de diverse milieu- en omgevingsaspecten. In deze paragraaf zijn de conclusies uit de genoemde hoofdstukken opgenomen in het kader van de beoordeling van de evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

Conclusie beleid

De voorgenomen ontwikkeling heeft betrekking op het realiseren van 3 ligplaatsen en 1 opstapligplaats aan de Straatweg 60 te Maarssen. Er is geen sprake van het realiseren van gebouwen c.q. bouwwerken.

Deze locatie bevindt zich op c.q. nabij het een bedrijventerrein, langs een doorgaande weg. De locatie aan de Straatweg is daarvoor uit het oogpunt van ruimtelijke ordening het meest geschikt.

Er is in de zomermaanden veel vraag naar het recreatief vervoer van groepen. De activiteiten dragen bij aan de lokale economie en recreatieve mogelijkheden, wat past binnen de doelstellingen van het ruimtelijke beleid om een aantrekkelijke gemeente te kunnen zijn met veel recreatieve voorzieningen.

Conclusie omgevingsaspecten

De impact van de beoogde ontwikkeling op omgevingsaspecten is beperkt van aard en er treden geen nadelige gevolgen voor het milieu op. Ook omwonenden c.q. omliggende bedrijven worden door de beoogde functie niet benadeeld voor wat betreft het woon- en leefklimaat respectievelijk de bedrijfsvoering.

Conclusie

Gelet op het voorgaande wordt geconcludeerd dat hier sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

7. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Als op voorhand duidelijk is dat het togedachte plan om financiële redenen op langere termijn niet zal worden gerealiseerd, hoort het plan niet mogelijk gemaakt te worden. De voorgenomen ontwikkeling voorziet in een behoefte waar in de markt vraag naar is.

De voorgenomen ontwikkeling betreft een particulier voornemen waarvan de lasten door de initiatiefnemer zullen worden gedragen. De financiële uitvoerbaarheid is daarmee verzekerd.

8. PARTICIPATIE

Het doorlopen van een procedure waarbij een omgevingsvergunning wordt verleend voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit dient zorgvuldig te gebeuren. In dat kader is het van belang dat er vooroverleg met betrokken instanties, burgers en maatschappelijke organisaties plaatsvindt, zodat in een vroeg stadium knelpunten, belangen en verbeterpunten kunnen worden gesignaleerd.

Planspecifiek

De beoogde functie van ligplaatsen en opstapligplaats is bekend bij de burens. Deze hebben geen bezwaren tegen de activiteiten op de betreffende locatie (de locatie wordt al sinds 2017 op deze wijze gebruikt).

De realisatie van dit plan heeft slechts beperkte gevolgen voor de locatie en de directe omgeving. De impact op de stedenbouwkundige omgeving wordt echter als aanvaardbaar beschouwd. Het woon- een leefklimaat van omwonenden wordt niet op onaanvaardbare wijze aangetast en de bedrijfsvoering van andere bedrijven zal met dit plan niet worden beperkt.

Bijlagen:

- I. Overzicht parkeerplaatsen d.d. 2 jan. 2025, Punkt Architecture*
- II. PM Stikstofberekening*