



Overkapping shredderinstallatie Kanaalweg 2A Beverwijk

Ruimtelijke onderbouwing



PROMMENZ

Overkapping shredderinstallatie

Kanaalweg 2A Beverwijk

Ruimtelijke onderbouwing



**Gemeente
Beverwijk**

Colofon

opdrachtgever	Morris & Co. Handlers
document	P221232_Ruimtelijke onderbouwing_v2.0
versie	3.0
datum	26 april 2023
auteur	E. van IJzerloo, BSc
controle	L. Borst, BBE
vrijgave	G. Kalkman, BSc

Overzichtskaart



Figuur 1 | Projectlocatie binnen rode kader (Bron: Cyclomedia)

Inhoud

1 Inleiding	5
1.1 Projectvoornemen	5
1.2 Ligging van de projectlocatie	5
1.3 Vigerend ruimtelijk kader	6
1.4 Leeswijzer	8
2 Projectvoornemen	9
2.1 Bestaande situatie	9
2.2 Toekomstige situatie	9
3 Beleidskader	11
3.1 Rijksbeleid	11
3.1.1 <i>Nationale Omgevingsvisie (Novi)</i>	11
3.1.2 <i>Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)</i>	11
3.1.3 <i>Ladder van duurzame verstedelijking</i>	12
3.2 Provinciaal beleid	12
3.2.1 <i>Omgevingsvisie NH2050 – Balans tussen economische groei en leefbaarheid</i>	12
3.2.2 <i>Omgevingsverordening NH2020</i>	13
3.2.3 <i>Leidraad Landschap en Cultuurhistorie Provincie Noord-Holland (2018)</i>	15
3.2.4 <i>Nota Zeehavens Noord-Holland (2022)</i>	16
3.3 Gemeentelijk beleid	17
3.3.1 <i>Koersdocument Omgevingsvisie Beverwijk (2021)</i>	17
3.3.2 <i>Structuurvisie Beverwijk 2015+ (2009)</i>	18
3.3.3 <i>Bouwverordening gemeente Beverwijk (2014)</i>	19
3.3.4 <i>Nota Parkeernormen 2018</i>	20
3.4 Conclusie beleid	20
4 Omgevingsaspecten	21
4.1 M.e.r. -(beoordelings)plicht	21
4.2 Archeologie	21
4.3 Cultuurhistorie	22
4.4 Landschappelijke inpassing	23
4.5 Bodem	24
4.6 Water	25
4.7 Natuur	27
4.7.1 <i>Gebiedsbescherming</i>	27
4.7.2 <i>Soortenbescherming</i>	28
4.8 Verkeer en parkeren	29
4.9 Geluid	29
4.10 Luchtkwaliteit	30
4.11 Bedrijven en milieuzonering	31
4.12 Externe veiligheid	32
4.13 Kabels en leidingen	33
4.14 Ontploffbare oorlogsresten	33
5 Uitvoerbaarheid	35
5.1 Inleiding	35
5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	35
5.3 Economische uitvoerbaarheid	35
5.4 Algemene conclusie	35

1

Inleiding

1.1 Projectvoornemen

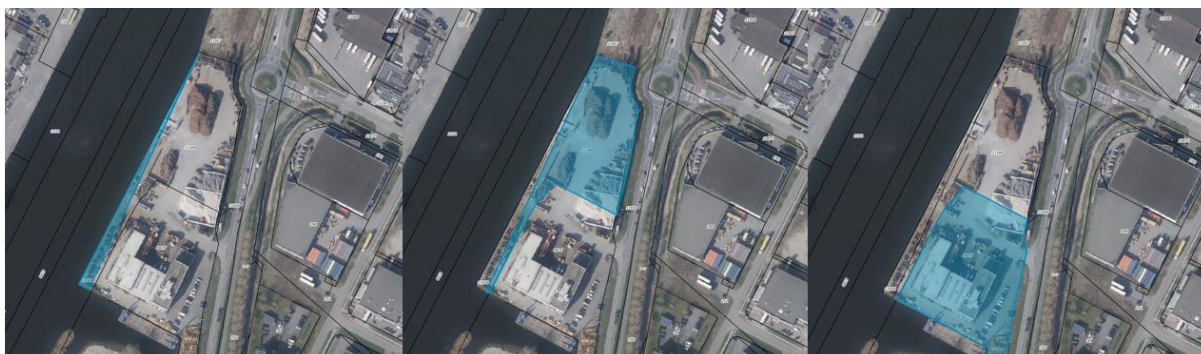
Het projectvoornemen is gesitueerd op het terrein aan de Kanaalweg 2A te Beverwijk in het havengebied De Pijp. De eigenaar van dit terrein is Abeko B.V. (hierna; Abeko), echter wordt het noordelijk deel van de inrichting verhuurd aan Morris & Co. Handlers (hierna; Morris & Co.), een Engels recyclingbedrijf.

Abeko heeft onder andere een metaalshredder binnen de inrichting staan. Morris & Co. is voornemens een overkapping over deze reeds vergunde metaalshredder te plaatsen om zo geluid- en stofoverlast te beperken.

De voorgenomen ontwikkeling past niet binnen de planologische kaders van het vigerende bestemmingsplan 'Haven de Pijp - Parallelweg', vastgesteld op 28 februari 2013 door de gemeente Beverwijk. De ontwikkeling kan planologisch mogelijk gemaakt worden middels een uitgebreide procedure (artikel 2.12 lid 1 onder a en onder 3 Wabo). Dit rapport betreft de ruimtelijke onderbouwing, die de invloed van het project beschrijft op de omgeving en toetst aan het relevante beleid, zoals benodigd bij de vergunningsaanvraag.

1.2 Ligging van de projectlocatie

Het projectgebied staat kadastraal bekend onder de kadastrale gemeentenaam Beverwijk, sectie A met nummers 9826, 11349 en 11658. De percelen hebben een gezamenlijk oppervlakte van 18.856 m².



Figuur 2 | Projectgebied met kadastrale grenzen (Bron: Kadastralekaart.nl)

Het projectgebied is gelegen aan de Kanaalweg 2A in havengebied De Pijp te Beverwijk. De inrichting ligt langs de N246 en het water Zijkanaal A, die uitmondt op het Noordzeekanaal.

1.3 Vigerend ruimtelijk kader

Het projectgebied is gelegen binnen het bestemmingsplan 'Haven de Pijp - Parallelweg', vastgesteld op 28 februari 2013 door de gemeente Beverwijk (NL.IMRO.0375.BPhavendepijp-VG01). Op de gronden rust de enkelbestemming 'bedrijf'.



Figuur 3 | Uitsnede vigerend bestemmingsplan 'Haven De Pijp - Parallelweg' (Bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

Relevante begrippen

Bebouwing: één of meer gebouwen en/of bouwwerken geen gebouwen zijnde;

Bedrijf: een onderneming gericht op het produceren, bewerken, herstellen, installeren, inzamelen, verwerken, verhuren, opslaan en/of distribueren van goederen;

Bedrijfsvloeroppervlakte: de totale vloeroppervlakte van een kantoor, winkel of bedrijf met inbegrip van de daartoe behorende magazijnen en overige dienstruimten;

Bouwen: plaatsen, geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen, veranderen of vergroten van een bouwwerk;

Bouwgrens: de grens van een bouwvlak;

Bouwvlak: een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn toegelaten;

Bouwwerk: elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct of indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond;

Gebouw: elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt;

Geluidszone – industrie: de met de gebiedsaanduiding 'geluidszone - industrie' aangegeven zone, zoals bedoeld in artikel 40 van de Wet geluidhinder;

Overkapping: een bouwwerk, geen gebouw zijnde, voorzien van een dak;

Overige begrippen zijn niet relevant.

Enkelbestemming 'Bedrijf'

De gronden met de bestemming 'Bedrijf' zijn bestemd voor:

- c. ter plaatse van de aanduiding 'bedrijf tot en met categorie 4.2': bedrijven tot en met categorie 4.2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten;

- d. ter plaatse van de aanduiding 'bedrijf tot en met categorie 5.1': bedrijven tot en met categorie 5.1 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten;
- e. bij deze bestemming behorende voorzieningen, zoals groen, water, nutsvoorzieningen, parkeervoorzieningen, laad- en losvoorzieningen en toegangswegen.

Voor het bouwen van gebouwen en overkappingen gelden de volgende regels:

- a. gebouwen en overkappingen worden binnen het bouwvlak gebouwd;
- b. de bouwhoogte van gebouwen en overkappingen bedraagt ten hoogste 12 m, met dien verstande dat de bouwhoogte van gebouwen ter plaatse van de aanduiding 'maximale bouwhoogte (m)' ten hoogste de met de aanduiding aangegeven bouwhoogte bedraagt;
- c. voor zover aangegeven, bedraagt de goothoogte ten hoogste de met de aanduiding 'maximale goothoogte (m)' aangegeven goothoogte;
- d. de afstand van gebouwen tot de perceelsgrens bedraagt ten minste 3 m;
- e. de totale oppervlakte van gebouwen en overkappingen bedraagt per bouwperceel ten hoogste het ter plaatse van de aanduiding 'maximum bebouwingspercentage (%)' aangegeven bebouwingspercentage van het bouwperceel; indien geen bebouwingspercentage is aangegeven, geldt een bebouwingspercentage van 70% van het bouwperceel;
- f. indien gebouwen op een bouwperceel niet aaneen worden gebouwd, geldt een onderlinge afstand van ten minste 3 m.

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouw zijnde geldt onder andere de volgende regel:

- f. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt ten hoogste:
 - 1. binnen het bouwvlak: 12 m;
 - 2. buiten het bouwvlak: 4 m.

Dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie - 2'

Op de gronden met de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie - 2' mag worden gebouwd, maar gelden de volgende regels:

- a. op deze gronden mogen ten behoeve van de in lid 14.1 genoemde bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd met een bouwhoogte van ten hoogste 2 m;
- b. ten behoeve van de andere, voor deze gronden geldende bestemming(en) mag - met inachtneming van de voor de betrokken bestemming(en) geldende (bouw)regels - uitsluitend worden gebouwd, indien:
 - 1. de aanvrager van de omgevingsvergunning voor het bouwen een rapport heeft overgelegd waarin de archeologische waarde van de betrokken locatie naar het oordeel van het bevoegd gezag in voldoende mate is vastgesteld;
 - 2. de betrokken archeologische waarden, gelet op dit rapport, door de bouwactiviteiten niet worden geschaad of mogelijke schade kan worden voorkomen door aan de omgevingsvergunning voor het bouwen voorschriften en beperkingen te verbinden, gericht op het behoud van de archeologische resten in de bodem, het doen van opgravingen dan wel het begeleiden van de bouwactiviteiten door een archeologische deskundige;
- c. het bepaalde in dit lid onder b.1 en b.2 is niet van toepassing, indien het bouwplan betrekking heeft op één of meer van de volgende activiteiten of bouwwerken:
 - 1. vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bebouwing, waarbij de oppervlakte, voor zover gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en waarbij gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering;
 - 2. een bouwwerk met een oppervlakte van ten hoogste 2.500 m²;
 - 3. een bouwwerk dat zonder graafwerkzaamheden dieper dan 40 cm en zonder heiwerkzaamheden kan worden geplaatst.

Dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering'

Op de gronden met de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering' mag worden gebouwd, maar gelden onder andere de volgende regels:

- a. op de gronden mogen ten behoeve van de in lid 16.1 genoemde bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd met een bouwhoogte van ten hoogste 2 m;
- b. ten behoeve van de andere, voor deze gronden geldende bestemming(en) mag - met inachtneming van de voor de betrokken bestemming(en) geldende (bouw)regels - uitsluitend worden gebouwd, indien het bouwplan betrekking heeft op vervanging, vernieuwing of verandering van bestaande bouwwerken, waarbij de oppervlakte, voor zover

gelegen op of onder peil, niet wordt uitgebreid en gebruik wordt gemaakt van de bestaande fundering.

Gebiedsaanduiding 'Geluidszone - industrie'

Ter plaatse van de aanduiding 'geluidszone – industrie' zijn geluidsgevoelige objecten niet toegestaan.

Betekenis voor het project

Het projectvoornemen is op basis van meerdere artikelen in strijd met het vigerende bestemmingsplan:

- Op basis van artikel 3, lid 2, onder 1, sub a 'gebouwen en overkappingen worden binnen het bouwvlak gebouwd'. De overkapping wordt niet binnen het huidige bouwvlak gebouwd, dus wordt afgeweken van het bestemmingsplan;
- Op basis van artikel 3, lid 2, onder 1, sub b 'de bouwhoogte van gebouwen en overkappingen bedraagt ten hoogste 12 m, met dien verstande dat de bouwhoogte van gebouwen ter plaatse van de aanduiding 'maximale bouwhoogte (m)' ten hoogste de met de aanduiding aangegeven bouwhoogte bedraagt'.
De dakrand van de voorgenomen overkapping heeft een hoogte van 14,91 meter.
- Op basis van artikel 14, lid 2, onder a 'op deze gronden mogen ten behoeve van de in lid 14.1 genoemde bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd met een bouwhoogte van ten hoogste 2 m'. De dakrand van de voorgenomen overkapping heeft een hoogte van 14,91 meter, dus wordt niet voldaan aan de maximale bouwhoogte;
- Op basis van artikel 14, lid 2, onder c, sub 3 'het bepaalde in dit lid onder b.1 en b.2 is niet van toepassing, indien het bouwplan betrekking heeft op een bouwwerk dat zonder graafwerkzaamheden dieper dan 40 cm en zonder heiwerkzaamheden kan worden geplaatst.' Ten behoeve van de overkapping zal geheid worden. Daartoe wordt ook niet voldaan aan het bestemmingsplan;
- Op basis van artikel 16, lid 2, onder a 'op de gronden mogen ten behoeve van de in lid 16.1 genoemde bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd met een bouwhoogte van ten hoogste 2 m'. De dakrand van de voorgenomen overkapping heeft een hoogte van 14,91 meter, dus wordt niet voldaan aan de maximale bouwhoogte;

De strijdigheden met het vigerende bestemmingsplan kunnen worden opgeheven via een omgevingsvergunning (artikel 2.12 lid 1 onder a en onder 3 Wabo).

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze ruimtelijke onderbouwing wordt een beschrijving gegeven van de huidige en toekomstige situatie van het projectgebied en de nut en noodzaak hiervan. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 ingegaan op het vigerende beleid op verschillende bestuursniveaus. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op relevante milieu- en omgevingsaspecten, waarna in hoofdstuk 5 de financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid worden toegelicht.

2.1 Bestaande situatie

Morris & Co. huurt het noordelijk terreindeel van Abeko. Het gaat om een oppervlakte van 5.443 m² dat Morris & Co. tot haar beschikking heeft. Abeko B.V. is een bedrijf dat dankzij hun 230 meter lange gecertificeerde kade, grondstoffen uit schepen lost en overslaat. Daarnaast ondersteunt Abeko bagger- en maritieme projecten, en assisteert het bij sloopwerkzaamheden.

Morris & Co. is een recyclingbedrijf, gesitueerd in het Verenigd Koninkrijk. Binnen de inrichting van Abeko verricht Morris & Co. de volgende werkzaamheden:

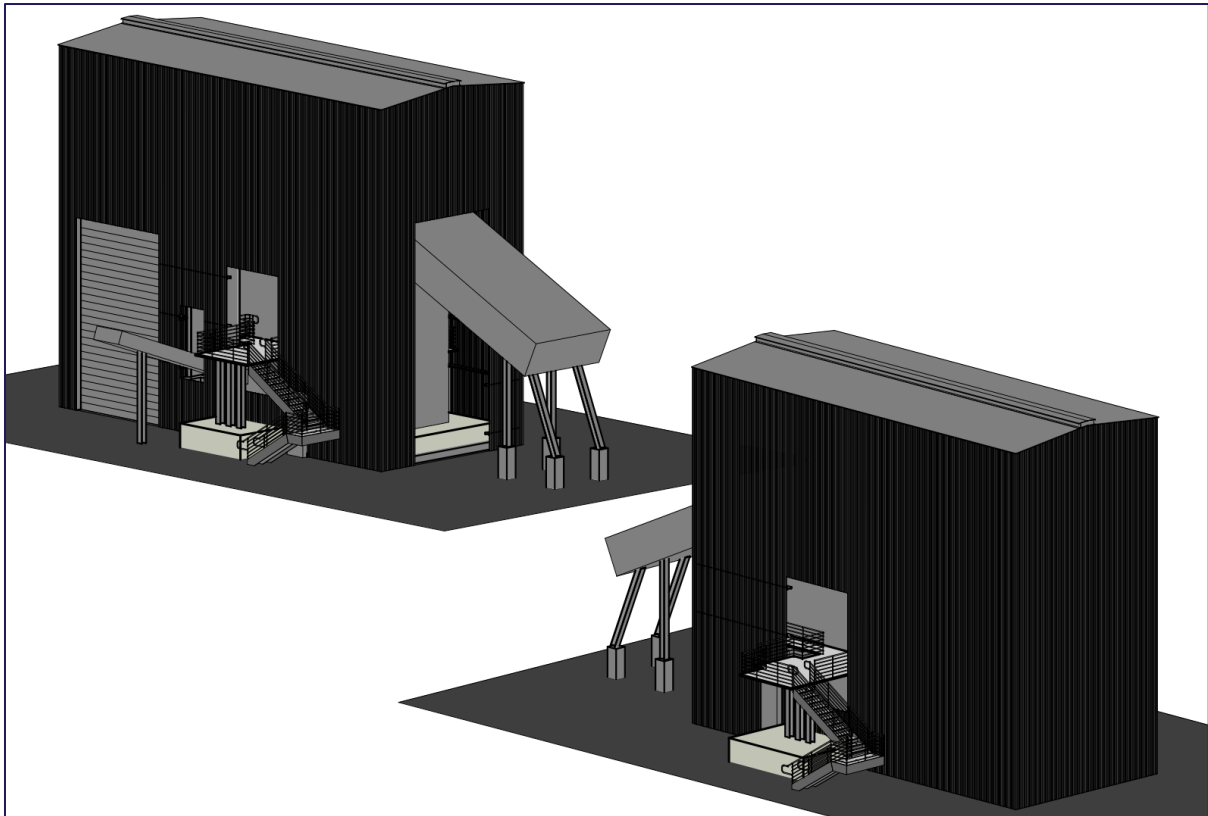
- Ontvangen van schroot;
- Opslaan van schroot;
- Verwerken van schroot;
- Verladen eindproduct in schepen of per motorvoertuig.

Het schroot betreft uit bodemas verwijderde ferrometalen. Bodemas is materiaal dat overblijft na verbranding van afval in een afvalenergiecentrale. Ferrometalen zijn materialen waarbij ijzer het voornaamste bestandsdeel vormt. Aan de Kanaalweg 2A worden deze ferrometalen verwerkt in de reeds aanwezige en vergunde metaalshredder. In deze shredder wordt het materiaal verkleind, waardoor uiteindelijk verschillende fracties (groottes) overblijven. Tijdens dit proces wordt ook een groot deel van het verontreinigde organisch bodemas verwijderd. Het eindproduct (verschillende metaalfracties) wordt vervolgens verladen in schepen of per motorvoertuig vervoerd.

2.2 Toekomstige situatie

De bedrijfsmatige activiteiten binnen de inrichting zullen niet veranderen. Er zal slechts een overkapping geplaatst worden over de reeds vergunde metaalshredder. De overkapping heeft als functie het geluid- en stofoverlast, afkomstig van de metaalshredder te beperken.

Om de overkapping te plaatsen zal een stuk asfalt verwijderd worden en heipalen de grond ingeslagen. Het slaan van de heipalen betreft grondroerende werkzaamheden, naast deze werkzaamheden vinden er geen andere grondroerende werkzaamheden plaats.



Figuur 4 | 3D-weergave voorgenomen overkapping (Bron: EversPartners)

Het algemene kader voor een ruimtelijk plan wordt gevormd door diverse nationale, provinciale, regionale en gemeentelijke beleidsnota's en ruimtelijke regelgeving. Dit beleid stelt planologische en bestuurlijke beleidskaders (randvoorwaarden) aan de ruimtelijke (on)mogelijkheden voor het projectgebied. In dit hoofdstuk wordt voor het projectgebied het relevante algemene beleid samengevat.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 *Nationale Omgevingsvisie (Novi)*

De Omgevingswet treedt naar verwachting in 2024 in werking. Het Rijk maakt vooruitlopend op de invoering van de Omgevingswet een Nationale Omgevingsvisie (Novi). Het Ontwerp van deze Nationale Omgevingsvisie is in juni 2019 verschenen en op 11 september 2020 is deze definitief vastgesteld. Complexe opgaven zoals verstedelijking, verduurzaming en klimaatadaptatie zijn nauw met elkaar verweven en zorgen voor grote uitdagingen in Nederland die van invloed zijn op onze fysieke leefomgeving. Deze uitdagingen vragen om een nieuwe, integrale manier van werken waarmee keuzes voor onze leefomgeving sneller en beter gemaakt kunnen worden.

De NOVI heeft de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vervangen. De NOVI richt zich op nationale belangen, en de nationale belangen opgenomen in de SVIR maken onderdeel uit van de NOVI. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is de "Ladder voor duurzame verstedelijking" geïntroduceerd, en dit instrument, betreffende een behoeftetoetsing van een plan, maakt ook onderdeel uit van het beleid van de NOVI.

De Nationale Omgevingsvisie richt zich op vier prioriteiten. Deze hebben onderling veel met elkaar te maken en op deze prioriteiten geeft de NOVI richting aan hoe we onze fysieke leefomgeving inrichten.

- Ruimte maken voor 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 vier prioriteiten zijn vertaald naar een Uitvoeringsagenda, welke concrete invulling geeft aan de richtingen, zowel vanuit de rol van het Rijk als in samenwerkingsverband. Het Rijk kiest hierbij voor de inzet van algemene rijksregels, bestaande financiële middelen en kennisontwikkeling. Het Rijk zal in samenspraak met medeoverheden en maatschappelijke partijen bestuurlijke afspraken maken. De Uitvoeringsagenda zal, indien nodig, jaarlijks worden geactualiseerd.

Om beleidskeuzes te helpen maken zijn er drie afwegingsprincipes geformuleerd:

1. Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies;
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal;
3. Afwentelen wordt voorkomen.

Betekenis voor het project

Het NOVI legt geen beperkingen op ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling. Het project voorziet in de realisatie van een overkapping over een reeds vergunde metaalshredder. Daarmee treft het geen rechtstreeks nationaal belang.

3.1.2 *Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)*

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (2011) bevestigt in juridische zin de kader stellende uitspraken uit de SVIR ten aanzien van de dertien daarin genoemde nationale belangen. Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan de versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte.

Betekenis voor het project

Geen van de in het Barro geregelde onderwerpen heeft invloed op het onderhavige plan (indien van toepassing natuurlijk). Het Barro legt geen beperkingen op ten aanzien van de voorgenomen ontwikkeling. Het projectvoornemen is in lijn met het beleid zoals opgenomen in het Barro.

3.1.3 Ladder van duurzame verstedelijking

In het Besluit ruimtelijke ordening is de Ladder voor duurzame verstedelijking in artikel 3.1.6 Bro opgenomen. De Ladder is van toepassing op ieder bouwplan voor een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Het doel van de Ladder is om ongewenste leegstand te voorkomen en zorgvuldig en duurzaam ruimtegebruik te stimuleren. Bij ruimtelijke besluiten moet daarom worden gemotiveerd hoe een zorgvuldige afweging is gemaakt van het ruimtegebruik.

Het bevoegd gezag moet voldoen aan een motiveringsvereiste als nieuwe stedelijke ontwikkelingen planologisch mogelijk worden gemaakt via een bestemmingsplan, uitwerkings- of wijzigingsproject, of een omgevingsvergunning. De Laddertoets moet worden uitgevoerd wanneer sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Een stedelijke ontwikkeling is in het Bro gedefinieerd als een 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'. Of er sprake is van een stedelijke ontwikkeling wordt bepaald door de aard en omvang van de ontwikkeling in relatie tot de omgeving. Mede aan de hand van jurisprudentie is duidelijk welke ontwikkelingen al dan niet worden aangemerkt als (nieuwe) stedelijke ontwikkeling. Voor woningbouwlocaties geldt volgens de overzichtsuitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS 28 juni 2017; ECLI:NL:RVS:2017:1724) dat 'in beginsel' sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling als er meer dan 11 woningen gerealiseerd worden. Voor overige stedelijke functies wordt gesteld dat 'in beginsel' geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling als het ruimtebeslag minder dan 500 m² bedraagt.

In het geval in het bestemmingsplan een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt, bevat de toelichting een beschrijving van de behoefte aan de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. De motivering van de behoefte aan die ontwikkeling dient in het licht te worden geplaatst van een goede ruimtelijke ordening, met het oog op het tegengaan van ongewenste leegstand en het stimuleren van zorgvuldig ruimtegebruik. De behoefte wordt onderbouwd en afgewogen op het niveau van het verzorgingsgebied van de ontwikkeling. Dit betekent dat de aard en omvang van de ontwikkeling bepalend zijn voor de reikwijdte van de beschrijving van en het overleg over de behoefte, waarvan de resultaten ook zijn opgenomen in de beschrijving.

Betekenis voor het project

Het projectvoornemen is het realiseren van een overkapping over een reeds vergunde metaalshredderinstallatie. Uit jurisprudentie blijkt dat voor andere stedelijke ontwikkelingen als bedoeld in artikel 1.1.1, lid 1, onder i van het Bro in de vorm van een terrein 'in beginsel' geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling als het ruimtebeslag minder dan 500 m² bedraagt.

Gezien het projectvoornemen de plaatsing van een overkapping op een bedrijventerrein betreft en de oppervlakte van de overkapping onder 500 m² blijft, hoeft de Laddertoets niet doorlopen te worden.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie NH2050 – Balans tussen economische groei en leefbaarheid

De provincie wil balans tussen economische groei en leefbaarheid. Dit betekent dat in heel Noord-Holland een basiskwaliteit van de leefomgeving wordt gegarandeerd. Er zijn randvoorwaarden geformuleerd hoe om te gaan met klimaatverandering. De provincie ontwikkelt zoveel mogelijk natuur inclusief en met behoud van (karakteristieke) landschappen, clustert ruimtelijke economische ontwikkelingen rond infrastructuur en houdt rekening met de ondergrond. De Omgevingsvisie NH2050 is op 19 november 2018 door Provinciale Staten (PS) vastgesteld.

De ambitie is dat de vraag en aanbod van woon- en werklocaties (kwantitatief en kwalitatief) beter met elkaar in overeenstemming zijn. De woningbouw dient vooral in en aansluitend op de bestaande verstedelijkte gebieden gepland te worden, in overeenstemming met de kwalitatieve behoeftes en trends. Duurzaamheid van de totale voorraad is uitgangspunt. Nabijheid van functies is een belangrijk duurzaamheidsprincipe. Ook wordt er in de omgevingsvisie rekening gehouden met de beweging 'Metropool in ontwikkeling'. Deze beweging beoogt zich op hoe de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad gaat functioneren en dat de reikwijdte van de metropool groter wordt.

Hierbij is een belangrijk speerpunt dat de samenhang tussen verstedelijkings-, mobiliteits-, (lucht)haven- en landschappelijke ontwikkelingen leidt tot een versterking van de agglomeratiekracht, die cruciaal is om de metropool in ontwikkeling ook naar de toekomst toe succesvol te laten zijn.

Betekenis voor het project

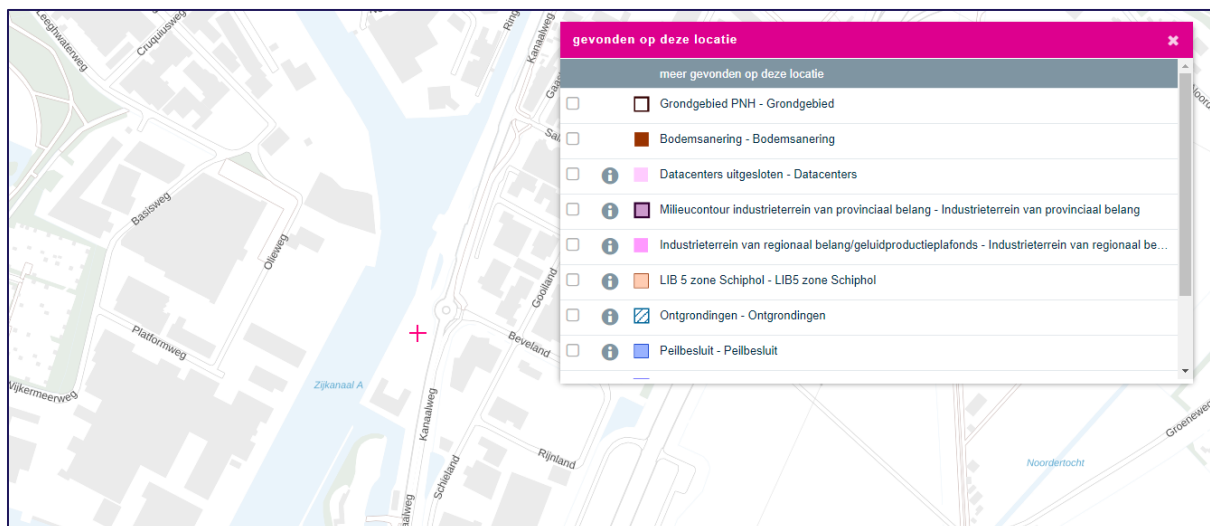
De ontwikkeling is gepland in bestaand stedelijk gebied, binnen de huidige inrichting van het bedrijf. Infrastructuur in het gebied is reeds aanwezig. Het projectvoornemen sluit aan bij de beweging 'Metropool in ontwikkeling' en voldoet aan de regionaal opgestelde randvoorwaarden.

3.2.2 Omgevingsverordening NH2020

In 2020 is de nieuwe omgevingsverordening genaamd 'Omgevingsverordening NH2020' vastgesteld door Provinciale Staten. De laatste versie dateert van 29 juli 2022. In de Omgevingsverordening NH2020 zijn de beleidsuitgangspunten juridisch vastgelegd. De belangrijkste onderwerpen uit de Omgevingsvisie (NH2050) worden verankerd in de nieuwe Omgevingsverordening Noord-Holland. Deze Omgevingsverordening vervangt alle bestaande verordeningen die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving zoals de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV), de Provinciale Milieuverordening, de Waterverordeningen en de Wegenverordening. Een (groot) aantal van de regels van de PRV zijn ook in de Omgevingsverordening NH2020 terecht gekomen.

In de Omgevingsverordening staan onder meer de regels van de provincie Noord-Holland met betrekking tot ruimtelijke ontwikkeling en plannen. Tevens heeft de provincie in de Omgevingsverordening in het belang van een goede ruimtelijke ordening algemene regels vastgesteld omtrent de inhoud van bestemmingsplannen en ruimtelijke onderbouwingen, over onderwerpen waar een provinciaal belang mee is gemoeid. Daarnaast zijn in de Omgevingsverordening regels vastgelegd die voortvloeien uit het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).

Met de Omgevingsverordening is het provinciale beleid (inzake onder meer ruimtelijke ordening/ontwikkeling) in regels vertaald, en is doorwerking naar gemeentelijke bestemmingsplannen geregeld. Het betreft regels voor de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen. Daarnaast worden er regels gesteld over nagenoeg alle aspecten/onderwerpen van de fysieke leefomgeving, zoals het Natuurnetwerk Nederland, water, energie en landschap. Er is een digitale viewer (kaart) waarmee je met een klik op een locatie direct de bijbehorende regels ziet.



Figuur 5 | Uitsnede van Omgevingsverordening NH2020 (Bron: <https://noord-holland-extern.tercera-ra.nl/MapView/>)

Betekenis voor het project

De projectlocatie valt binnen verschillende gebieden uit de omgevingsverordening:

- 'industrieterrein van provinciaal belang in het Noordzeekanaalgebied':
De regels voor ontwikkelingen binnen industrieterrein van provinciaal belang in het Noordzeekanaalgebied staan in de omgevingsverordening artikel 6.19:

1. In een ruimtelijk plan ter plaatse van het werkingsgebied industrieterrein van provinciaal belang, wordt de hoogst mogelijke milieucategorie van de Staat van Bedrijfsactiviteiten niet verlaagd.
2. Het ruimtelijk plan voorziet, indien bedrijven met milieucategorie 4.1 of hoger van de Staat van Bedrijfsactiviteiten zijn toegestaan, alleen in een nieuwe of wijziging van een bestaande functie:
 - a. Ten behoeve van de energietransitie of circulaire activiteiten en bedrijven; of
 - b. Ten behoeve van havengebonden of havengerelateerde activiteiten.
3. In afwijking van het tweede lid is het tijdelijk gebruik van gronden toegestaan, indien het gebruik:
 - a. De benodigde fysieke en milieugebruiksruimte voor de energietransitie, circulaire activiteiten en bedrijven of havengebonden of havengerelateerde activiteiten niet beperkt; en
 - b. Ten hoogste vijf jaar duurt.

De ontwikkeling betreft geen verlaging van een milieucategorie, dus aan het eerste lid van artikel 6.19 wordt voldaan. Omdat binnen de inrichting bedrijven tot en met milieucategorie 5.1 zijn toegestaan, moet de ontwikkeling aan één van de regels onder lid 2 voldoen. De voorgenomen ontwikkeling vindt plaats op een terrein dat direct grenst aan het havenbekken en waarvan het gevestigde bedrijf afhankelijk is van de haven. De overslag vindt onder andere plaats door schepen; dit maakt dat de inrichting havengebonden is. Het plan voldoet daarom aan sub b, van lid 2, onder artikel 6.19 uit de omgevingsverordening.

- 'milieucontour industrieterrein van provinciaal belang';
De regels voor ontwikkelingen binnen deze contouren staan in de omgevingsverordening artikel 6.20:
Een ruimtelijk plan ter plaatse van het werkingsgebied milieucontour industrieterrein van provinciaal belang, voorziet alleen in een nieuwe of wijziging van een bestaande functie:
 - a. als er geen beperkingen optreden voor de bestaande milieugebruiksruimte voor geluid, geur of omgevingsveiligheid voor bedrijven op het industrieterrein van provinciaal belang; en
 - b. als in het geval van woningen of andere milieugevoelige objecten rekening wordt gehouden met de milieubelasting van het industrieterrein van provinciaal belang op de desbetreffende locatie. Daarbij worden de redenen vermeld om op de desbetreffende locatie een nieuwe milieugevoelige functie toe te staan, voorzien van een afweging over de verwachte kwaliteit van de fysieke leefomgeving, de aan de zijde van de ontvanger zo nodig te treffen maatregelen alsmede de uitkomsten van onderzoek naar de haalbaarheid van die maatregelen.

De ontwikkeling betreft de plaatsing van een overkapping. De functie van deze overkapping is het verminderen van de milieuaspecten geluid en stof, dus wordt met deze ontwikkeling bijgedragen aan verbetering van de bestaande milieugebruiksruimte. Daarmee wordt voldaan aan artikel 6.20 uit de omgevingsverordening.

- 'Beschermingszone regionale waterkering';
De regels voor ontwikkelingen binnen deze contouren staan in de omgevingsverordening artikel 6.77:
 1. Ter plaatse van het werkingsgebied Regionale waterkering voorziet het ruimtelijk plan in bescherming van de waterkerende functie door op deze functie toegesneden bestemmingen en regels.
 2. Ter plaatse van het werkingsgebied beschermingszone regionale waterkering voorziet een ruimtelijk plan in een beschermingszone aan weerszijden van de waterkering waar geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen toegestaan zijn.
 3. In afwijking van het tweede lid zijn nieuwe ontwikkelingen mogelijk indien hierover blijkens de toelichting bij het ruimtelijk plan overeenstemming is bereikt tussen betrokken gemeenten, waterbeheerder en provincie.

De ontwikkeling zal overlegd worden met het waterschap en de provincie. Daarnaast zijn in de legger van het waterschap regels gesteld voor deze zone. Wanneer overleg heeft plaatsgevonden met deze partijen wordt voldaan aan artikel 6.77 uit de omgevingsverordening.

- 'Regionale waterkering – cat. 5'.
De regels voor ontwikkelingen binnen deze contour staan in de omgevingsverordening artikel 5.3:
1. Ter plaatse van het werkingsgebied Regionale waterkeringen geldt als veiligheidsnorm, aangegeven als de gemiddelde overschrijdingskans per jaar, de ter plaatse van het werkingsgebied als veiligheidsnorm vastgelegde waarde.
 2. Gedeputeerde Staten stellen een technische leidraad vast voor het ontwerp van regionale waterkeringen. Deze strekt tot aanbeveling voor het waterschap.
 3. Gedeputeerde Staten stellen voorschriften vast voor de door het dagelijks bestuur van het waterschap te verrichten beoordeling van het waterkerend vermogen van de regionale waterkeringen en stellen ten behoeve van die beoordeling de maatgevende hoogwaterstanden vast.
 4. Gedeputeerde Staten stellen, na overleg met het dagelijks bestuur van het waterschap, het tijdstip vast waarop de verschillende regionale waterkeringen moeten voldoen aan de veiligheidsnorm, bedoeld in het eerste lid.
 5. Een wijziging van de begrenzing of een veiligheidsnorm als bedoeld in het eerste lid, geschiedt in het geval een regionale waterkering in twee provincies is gelegen bij besluit van Provinciale Staten van beide provincies.

De ontwikkeling betreft de plaatsing van een overkapping. De plaatsing schaadt niet de voorgeschreven regels met betrekking tot het onderhouden van het werkingsgebied van de waterkering. Ook hier geldt dat overlegd moet worden met het waterschap en de provincie. Als dit gedaan is, wordt voldaan aan artikel 5.3 uit de omgevingsverordening.

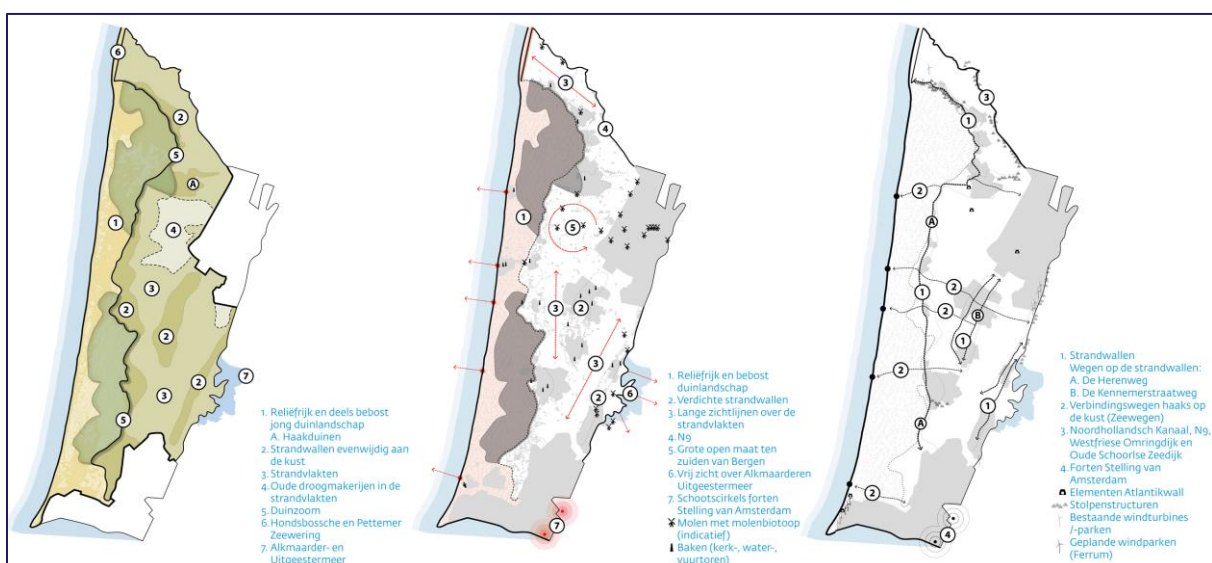
Overige regels zijn niet van toepassing voor de voorgenomen ontwikkeling.

3.2.3 Leidraad Landschap en Cultuurhistorie Provincie Noord-Holland (2018)

In het Leidraad Landschap en Cultuurhistorie wordt de ambitie genoemd om ruimtelijke ontwikkelingen bij te laten dragen aan het zichtbaar en herkenbaar houden van de landschappelijke karakteristiek, het versterken van (de beleving van) openheid en helder te positioneren ten opzichte van de ruimtelijke dragers.

De nieuwe ontwikkeling wordt gerealiseerd binnen het stedelijk gebied en kan theoretisch gezien de kernwaarden van het landschap niet aantasten.

De projectlocatie is gelegen in het ensemble Noord-Kennemerland, een ensemble gelegen aan de Noordzeekust tussen de Hondsbossche Zeewering en het Noordzeekanaal. Het ensemble bestaat uit een brede zone jong duinlandschap, met daarachter een brede zone van strandwallen en -vlaktenlandschap, en een klein deel droogmakerijenlandschap.



Figuur 6 | Kaarten met de drie kernwaarden toegelicht (Bron: Leidraad Landschap en Cultuurhistorie 2018)

Landschappelijke karakteristiek

De kustvorming heeft geleid tot een landschap, opgebouwd uit reliëfrijk jong duinlandschap met haakduinen en een vlakker strandwallen- en strandvlaktenlandschap. Het landschap is in noord-zuidrichting continu van karakter, terwijl het in oostwestrichting heel afwisselend is, met markante landschappelijke overgangen op korte afstand van elkaar. Het landschap heeft een grote diversiteit aan reliëf, grondwaterstanden en -kwaliteit en bodems en daarmee samenhangende vegetatietypen.

Openheid en ruimtebeleving

De meeste bebouwing staat op de strandwallen op enige afstand van de kust. Samen met de beplanting zijn op de strandwallen verdichte zones ontstaan. Hiertussen vormen de strandvlakten langgerekte zones van afwisselende breedte een open landschap met vergezichten. Ten zuiden van Bergen vormt de combinatie van strandvlakten en droogmakerijlandschap voor een grote open maat, waar op de achtergrond de duinen de horizon vormen. De molens aan de Bergerringvaart staan hier als bijzondere objecten in. Ook de andere molens binnen het staan als opvallende objecten in het landschap.

Ruimtelijke dragers

De ruimtelijke opbouw van het gebied is al van oudsher sterk structurerend. Nederzettingen zijn ontwikkeld op de verschillende strandwallen, zowel in de luwte van het jonge duinlandschap als op de strandwal tussen Alkmaar en Castricum. De Herenweg vormt de ruimtelijke drager voor de duinzoom/ westelijke strandwal. Kenmerkend voor de weg zijn de wisselende perspectieven vanuit de bosrand naar de polder, doorzichten in het bos en doorzichten naar de open (bollen)velden. De Kennemerstraatweg N203 vormt de drager voor de nederzettingen op de middelste strandwal. Deze weg heeft een vrij lommerrijk karakter. Tussen Schoorl en Camperduin, bij Bergen en bij Castricum zijn stopenstructuren aan de Binnenduintrand te vinden. Bij Bergen, Alkmaar en Beverwijk zijn nog een aantal bunkers van de Atlantikwall terug te vinden.

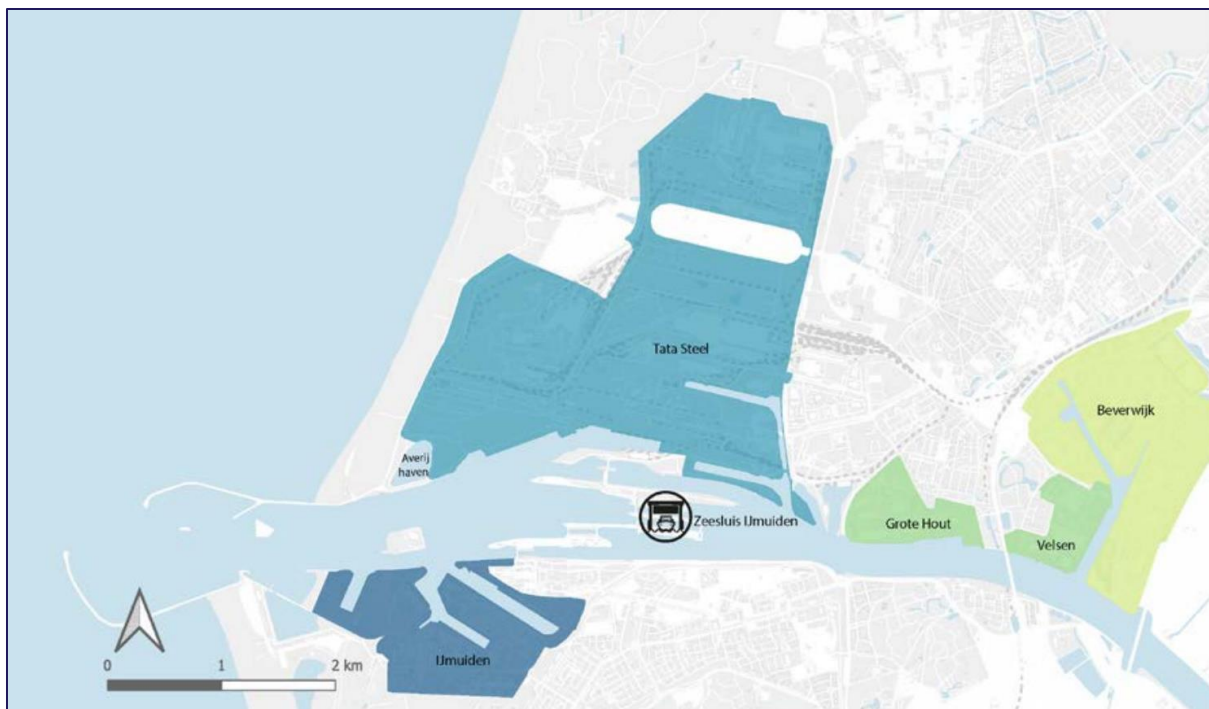
Betekenis voor het project

De voorgenomen ontwikkeling heeft geen invloed op de kernwaarden, omdat het geplaatst wordt op een reeds aanwezig bedrijventerrein. De kernwaarden hebben met name betrekking op het landelijk gebied, maar daar is in dit geval geen sprake van. De ontwikkeling heeft geen negatief effect op de kernkwaliteiten van het ensemble Noord-Kennemerland.

3.2.4 Nota Zeehavens Noord-Holland (2022)

De zeehavens van Noord-Holland zijn plekken waar een aanzienlijk deel van de Noord-Hollandse economie op draait. Het is de plaats waar tienduizenden mensen wonen, werken en recreëren. Er moet veel gebeuren in de havens. Enerzijds om de economie door te ontwikkelen en competitief te blijven, maar anderzijds om de negatieve effecten op de gezonde leefomgeving, de biodiversiteit en het klimaat sterk te verkleinen. Deze nota gaat dieper in op wat provincie Noord-Holland belangrijk vindt in de havens van Noord-Holland.

De projectlocatie ligt in de haven van Beverwijk, onderdeel van de IJmondhavens (figuur 7). De grootste uitdaging binnen dit gebied is het vinden van ruimte voor de energietransitie. In Beverwijk richt de provincie zich op het behoud van de havengebonden bedrijvigheid in en rond de haven. De omliggende industrieterreinen zijn variërend; er zijn een aantal grote bedrijven met hoge milieucategorieën in de productie-industrie en recycling actief, die voor de bedrijfsvoering afhankelijk zijn van de haven. Daarnaast is de gemeentelijke rioolwaterzuivering in dit gebied gevestigd. Ook zijn er volop bedrijven actief die geen verbinding hebben met de haven en de omgeving het karakter geven van een stedelijk bedrijventerrein.



Figuur 7 | Uitsnede IJmondhavens (Bron: Nota Zeehavens Noord-Holland)

De haven functioneert niet naar wens; de gemeente heeft een ambitieus plan ontwikkeld voor de Spoorzone in Beverwijk waarbij de wens is uitgesproken ook een deel van de haven te transformeren naar woon-werkgebied. Mede daarom zijn gemeentelijke investeringen in de haven uitgesteld waardoor achterstallig onderhoud aan de kades is ontstaan en niet langer de gehele kadelenkte gebruikt kan worden. Het renoveren van deze kades is rendabel, maar afhankelijk van de gemeentelijke plannen.

Voor het economisch goed laten functioneren van de haven is voldoende ruimte nodig voor bedrijven die voor de bedrijfsvoering afhankelijk zijn van de haven. Dit gaat zowel om ruimte op terreinen direct gelegen aan een havenbekken of diep vaarwater met laad- en losfaciliteiten (kadegebonden terreinen) als om ruimte op terreinen binnen 2,5 km van een havenbekken, bestemd voor activiteiten gerelateerd aan de haven zoals logistiek of dienstverlening (havengerelateerde terreinen).

Betekenis voor het project

De voorgenomen ontwikkeling vindt plaats op een terrein dat direct grens aan een havenbekken en waarvan het gevestigde bedrijf afhankelijk is van de haven. De overslag vindt bij Abeko onder andere plaats door schepen. De ontwikkeling draagt daardoor indirect bij aan het goed laten functioneren van de haven, door de bedrijfsmatige activiteiten op het terrein te verbeteren. De ontwikkeling volgt daarmee de Nota Zeehavens Noord-Holland.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Koersdocument Omgevingsvisie Beverwijk (2021)

Het koersdocument is richtinggevend en vormt de basis voor de omgevingsvisie van Beverwijk. Het koersdocument kan gezien worden als een 'tussenstand'. Beverwijk krijgt de aankomende jaren te maken met een aantal grote beleidsopgaven. Deze opgaven zijn geïnventariseerd aan de hand van een thematische uitwerking en samengevat in zes 'bouwstenen':

- Profiteer van wat je al bent en hebt;
- Centrum(stad) in de regio;
- Een gezonde, krachtige en toekomstbestendige stad;
- Razendsnel van en naar de IJmond;
- Een upgrade van natuur, milieukwaliteit en schone energie;
- Van en voor alle Beverwijkers – dichtbij, creatief en verbonden.

De Beverwijkse bedrijventerreinen De Pijp, Wijkmeer en de Parallelweg, spelen een belangrijke rol in de lokale en regionale economische structuur. Gezamenlijk staan de terreinen bekend als de Beverwijk Business Docks. Ze huisvesten honderden bedrijven en bieden werkgelegenheid aan

duizenden werknemers. Hun economische kwaliteiten en ruimtelijke inrichting verdienen echter een aanpassing aan de huidige ruimtelijke en economische eisen. De Beverwijk Business Docks hebben diverse vraagstukken op het gebied van strategie, beheer, branchering, ruimtelijke kwaliteit, transformatie en samenwerking.

Eind 2020 heeft gemeente Beverwijk verkend wat de kansen en mogelijkheden zijn om het Beverwijkse Spoorzonegebied (gebied tussen de A9, het centrum van Beverwijk, Broekpolder/ Aagtenpark en het Wijkeroogpark/ Leeghwaterweg) te (her)ontwikkelen. De ambitie voor Spoorzone is om er een stoer, duurzaam en prettig leefbaar gebied te maken waar gewoond en gewerkt wordt met voldoende voorzieningen én dat onlosmakelijk onderdeel uitmaakt van het centrum van Beverwijk. Het plan is om in de Spoorzone de komende 25 jaar 10.000 nieuwe woningen te realiseren.

Bij deze ambitie horen onderstaande doelstellingen:

- Verbetering van de leefomgeving, zodat het fijn wonen, werken en verblijven is.
- Economisch vitaler maken door in te zetten op hoogwaardige maak- en onderhoudsindustrie, havengerelateerde ondernemingen, 'slimme' start-ups en grow-ups, een innovatief distributiekuster, detailhandel in het centrum, grootschalige detailhandel op de Parallelweg en een toekomstbestendige Beverwijkse Bazaar.
- Onderwijs beter laten aansluiten op de werkgelegenheid in de regio.
- Een gemengd gebied creëren, waar naast het werken en winkelen ook wonen en de daarbij behorende voorzieningen worden toegevoegd. Het werken wordt nadrukkelijk niet vervangen door het wonen. Ingezet wordt op het toevoegen van 5.000 extra arbeidsplaatsen.
- Infrastructuur en verkeersstromen verbeteren: goede alternatieven bieden voor het vele doorgaande verkeer in het gebied; een betere OV-ontsluiting met name aan de oostzijde van de A22; nieuwbouw autoluw ontwikkelen; binnen de Spoorzone het langzaam verkeer beter faciliteren.
- Op termijn realiseren van een zelfstandig functionerende zeehaven.
- Verduurzamen van het gebied en het vastgoed: klimaatadaptatie, energietransitie en circulariteit krijgen een prominente plek in de plannen.
- Vergroening van het gebied: om te voldoen aan de opgaven van klimaatadaptatie, leefbaarheid en identiteit.
- Entrees naar de stad en het gebied aantrekkelijker maken.
- Organisatiegraad van de ondernemers vergroten door uitbreiding taken en verantwoordelijkheden van Stichting Beverwijk Business Docks.

Betekenis voor het project

De voorgenomen ontwikkeling draagt bij aan een aantal ambities voor de Spoorzone, namelijk het verbeteren van de leefomgeving en het economisch vitaler maken door in te zetten op hoogwaardige maak- en onderhoudsindustrie en havengerelateerde ondernemingen. Met de voorgenomen plaatsing van de overkapping over de metaalshredder, wordt geluid- en stofoverlast beperkt voor de omgeving. Daarnaast betreft het een ontwikkeling binnen een inrichting dat afhankelijk is van de ligging aan de haven. De gemeente zet in op het economisch vitaler maken van havengerelateerde ondernemingen, het voornemen past binnen de ambities van de gemeente.

3.3.2 Structuurvisie Beverwijk 2015+ (2009)

Om te zorgen dat Beverwijk zich zo ontwikkelt dat de bestaande kwaliteiten van de stad worden gehandhaafd en versterkt met nieuwe eigentijdse kwaliteiten, is onderhavige Structuurvisie Beverwijk 2015+ opgesteld. In deze structuurvisie worden de pijlers van het ruimtelijk beleid bepaald. Wil Beverwijk aantrekkelijk blijven voor zijn huidige bewoners, ondernemers en bezoekers, maar ook zorgen dat het aantrekkelijk is voor nieuwe bewoners, ondernemers en bezoekers, dan moet het ruimtelijk beleid bijdragen aan het 'verleiden tot verblijven'. Dit doet Beverwijk door te zorgen dat bewoners, ondernemers en bezoekers ervaren dat het in Beverwijk (nog) beter wonen, beter werken en beter leven is. Om te kunnen voldoen aan de missie van 'verleiden tot verblijven' worden drie randvoorwaarden gesteld:

1. Het ruimtelijk beleid moet voldoen aan de klassieke vestigingsfactoren;
2. Vanuit het ruimtelijk beleid moet een wezenlijke bijdrage geleverd worden aan het bieden van aanwijsbare en beleefbare extra's in Beverwijk. Extra's die schuilen in het klimaat van de stad, in zijn samenleving en in de kwaliteit van het openbare leven;
3. In het ruimtelijk beleid wordt expliciet gekozen voor duurzaam ruimtegebruik. Duurzaam ruimtegebruik manifesteert zich op twee wijzen: zuinig omgaan met de schaarse ruimte en rekening houden met toekomstwaarde en gebruikswaarde.

Binnen Beverwijk zijn vier werkmilieus te onderscheiden, waaronder het cluster 'Verwerking en logistiek' waaronder de industrieterreinen De Pijp en Wijkmeer vallen. Het cluster Verwerking & Logistiek biedt ruimte aan bedrijven van montage tot distributie van goederen. In het gebied De Pijp ligt de nadruk meer op havengerelateerde bedrijvigheid. Hier ligt tevens een omvangrijke herstructureringsopgave.

Betekenis voor het project

De voorgenomen ontwikkeling ligt in Havengebied De Pijp en op bedrijventerrein Wijkmeer. In dit gebied ligt de focus op de havengerelateerde bedrijvigheid. De voorgenomen ontwikkeling draagt bij aan de verdere ontwikkeling van één van deze gevestigde bedrijven op het industrieterrein. Daarmee sluit het project goed aan bij de structuurvisie van gemeente Beverwijk.

3.3.3 Bouwverordening gemeente Beverwijk (2014)

De bouwverordening benoemt situaties waarin een omgevingsvergunning aangevraagd moet worden voor het bouwen. Onder paragraaf 5 'Voorschriften van stedenbouwkundige aard en bereikbaarheidseisen' staan twee artikelen die relevant zijn voor de voorgenomen ontwikkeling:

- *Artikel 2.5.24 Grootste toegelaten hoogte van bouwwerken*
 1. De hoogte van een bouwwerk, voor het bouwen waarvan een omgevingsvergunning is vereist, mag niet meer bedragen dan 15 meter.
 2. Indien het bouwwerk aan meer dan een weg grenst en deze wegen op verschillende hoogten liggen, geldt de hoogte ten opzichte van de laagst gelegen weg.
- *Artikel 2.5.28 Vergunningverlening in afwijking van het verbod tot overschrijding van de toegelaten bouwhoogte*

In afwijking van het verbod tot het bouwen met overschrijding van de toegelaten bouwhoogte als bedoeld in de artikelen 2.5.20, eerste lid, 2.5.21, eerste en derde lid, 2.5.22, eerste lid, 2.5.23 en 2.5.24 kan het bevoegd gezag de omgevingsvergunning voor het bouwen verlenen voor:

 - a. gebouwen voor openbaar nut, scholen, kerken, schouwburgen en andere gebouwen bestemd voor het houden van bijeenkomsten en vergaderingen;
 - b. gebouwen bestemd voor woon-, kantoor- of winkeldoeleinden, indien de welstand bij het toestaan van de afwijking is gebaat;
 - c. gebouwen bestemd voor het uitoefenen van een bedrijf op een handels- en industrieterrein;
 - d. agrarische bedrijfsgebouwen;
 - e. het geheel of gedeeltelijk veranderen of vergroten van een bouwwerk, anders dan bedoeld in artikel 3, onderdeel 7 van bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht, en indien:
 1. de bestaande belendende gebouwen de maximale bouwhoogte overschrijden en de welstand bij het toestaan van de afwijking is gebaat;
 2. bij het overschrijden van bestaande uitwendige hoogteafmetingen andere hoogteafmetingen kleiner worden dan de bestaande;
 - f. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van het verkeer, de waterhuishouding, de energievoorziening of het telecommunicatieverkeer, anders dan bedoeld in artikel 2, onderdeel 16 & 18 van bijlage II bij het Besluit omgevingsrecht;
 - g. topgevels, breder dan 6 meter en gevelverhogingen van soortgelijke aard;
 - h. plaatselijke verhogingen met een grotere breedte dan 0,60 meter;
 - i. dakvensters, mits buitenwerks gemeten de breedte niet meer dan 1,75 meter, de hoogte niet meer dan 1,5 meter, de onderlinge afstand niet minder dan 3 meter en de afstand tot de erfscheiding niet minder dan 1,5 meter bedraagt. Deze laatste voorwaarde geldt niet voor gekoppelde dakvensters, die tot verschillende gebouwen behoren;
 - j. draagconstructies voor een reclame;
 - k. vrijstaande schoorstenen;
 - l. bouwwerken op een monument - als bedoeld in de Monumentenwet 1988 dan wel in de provinciale of gemeentelijke monumentenverordening - voor zover zulks niet bezwaarlijk is om de in historisch-esthetisch opzicht gewenste aansluiting te verkrijgen bij het karakter van de bestaande.

Betekenis voor het project

De voorgenomen ontwikkeling betreft de plaatsing van een overkapping met een dakrandhoogte van 14,91 m. De bouwhoogte voldoet daarmee aan artikel 2.5.24, onder 1. Daarnaast is een afwijkmogelijkheid opgenomen in artikel 2.5.28, onder c: 'gebouwen bestemd voor het uitoefenen van een bedrijf op een handels- en industrieterrein'. De overkapping wordt geplaatst over een reeds aanwezige metaalshredder en is daarmee bestemd voor het uitoefenen van een bedrijf. Ook is de inrichting gelegen op een industrieterrein. Daarmee is dus een afwijkmogelijkheid op de bouwhoogte volgens de bouwverordening.

3.3.4 Nota Parkeernormen 2018

Bij de toetsing van bouwplannen worden parkeernormen gebruikt om te kijken hoeveel parkeerplaatsen er voor de nieuwe ontwikkeling moeten komen. Het parkeerbeleid van de gemeente Beverwijk is erop gericht om voor alle voorzieningen in de stad voldoende parkeerplaatsen te hebben en om eventuele schaarste aan parkeerruimte op een zo goed mogelijke wijze te verdelen. De nieuwe parkeernormen zijn gelijk aan de huidige normen. De huidige normen zijn op hun beurt gebaseerd op landelijke kencijfers van het CROW. Deze kencijfers zijn op basis van onderzoek tot stand gekomen en geven een zo goed mogelijke indicatie van de werkelijk parkeerbehoefte bij de verschillende functies. De parkeernormen geven een inschatting van de werkelijke behoefte. Daarmee zijn de Beverwijkse parkeernormen in principe vraagvolgend. De gemeente Beverwijk wil met behoud van uniformiteit, flexibiliteit hebben in het toepassen van de parkeernormen. Daarom is er in dit document aandacht voor zogenaamde uitvoeringsregels, waarmee de praktische toepasbaarheid van de parkeernormen wordt vergroot.

Betekenis voor het project

Toetsing aan de parkeernormen is bij deze ontwikkeling niet noodzakelijk. De ontwikkeling betreft de plaatsing over een reeds aanwezige metaalshredder. Het aantal werknemers en/ of bezoekers zal niet toenemen ten gevolge van de plaatsing van de overkapping. Daarom is toetsing aan de nota parkeernormen niet nodig.

3.4 Conclusie beleid

Het beoogde projectvoornemen past binnen het beleid op zowel rijks-, provinciaal als gemeentelijk niveau. Ten aanzien van het beleid is het project uitvoerbaar.

4.1 M.e.r. -(beoordelings)plicht

In het besluit milieueffectrapportage zijn de activiteiten opgenomen die in het kader van het bestemmingsplan plan - m.e.r. - plichtig, project - m.e.r. - plichtig of m.e.r. - beoordelingsplichtig zijn. Per activiteit zijn de gevallen in aantallen, grootte, lengtes of oppervlakten beschreven die boven de drempelwaarden vallen. Bij toetsing aan het Besluit m.e.r. zijn er vier mogelijkheden:

- Het plan of besluit is direct m.e.r.-plichtig.
- Het plan of besluit bevat activiteiten uit kolom 1 van onderdeel D, en ligt boven de (indicatieve) drempelwaarden.
- Het plan of besluit bevat wel de activiteiten uit kolom 1, maar ligt beneden de drempelwaarden, zoals beschreven in kolom 2 'gevallen', van onderdeel D: er moet in overleg met de aanvrager van het bijbehorende plan of besluit beoordeeld worden of er aanleiding is voor het uitvoeren van een m.e.r.-beoordeling (als sprake is van een besluit) of het direct uitvoeren van een m.e.r. (als sprake is van een plan). Deze keuze wordt uiteindelijk in het bijbehorende plan of besluit gemotiveerd.
- De activiteit(en) of het betreffende plan en/of besluit wordt niet genoemd in het Besluit m.e.r.: er geldt geen m.e.r.-(beoordelings)plicht.

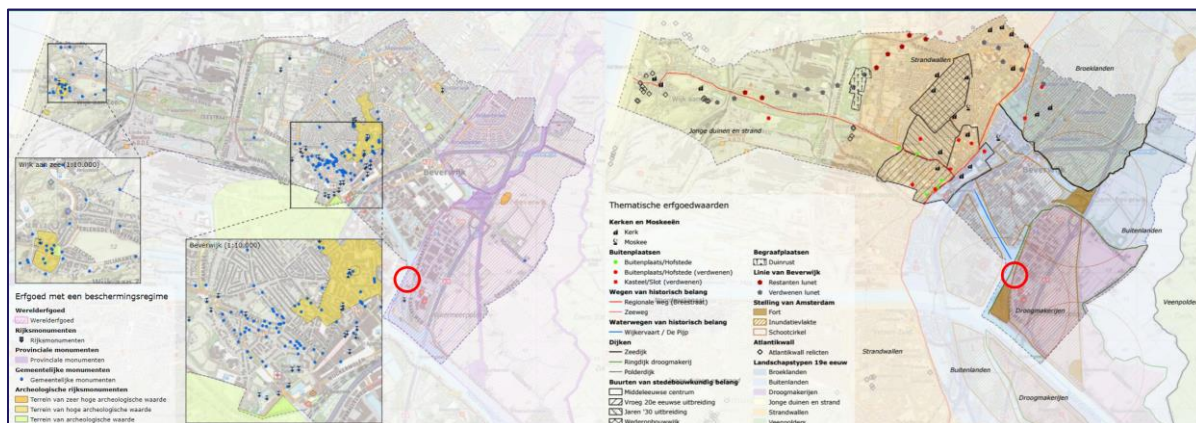
Betekenis voor het project

Het beoogde projectvoornemen is niet opgenomen in de uit kolom 1 van onderdeel D besluit m.e.r.. Het projectvoornemen is niet als stedelijke ontwikkeling aan te merken zoals bedoeld in artikel 7.2 van het Besluit milieueffectrapportage. De bouw van de overkapping vindt plaats binnen de bestaande bedrijfsbestemming. Er hoeft geen (vormvrije)m.e.r.-beoordeling plaats te vinden.

4.2 Archeologie

Sinds 1 juli 2016 is de Erfgoedwet in werking getreden. Op grond van de Erfgoedwet is iedere gemeente verplicht aandacht te besteden aan de archeologie op haar grondgebied en dit te verwerken in bestemmingsplannen en andere ruimtelijke instrumenten.

In de 'Startnotitie erfgoedvisie 2018' heeft gemeente Beverwijk in een aantal punten uitgesproken dat zij haar erfgoed wil koesteren en wil delen. In de erfgoedvisie 'Koester Erfgoed' zijn deze uitgangspunten verder uitgewerkt. Deze visie is gericht op goed beheer en onderhoud en op herbestemming. In de visie zijn de erfgoedwaarden en gebieden met archeologische waarden in kaart gebracht (figuur 8).



Figuur 8 | Kaart met beschermingsregime erfgoed (links) en thematische erfgoedwaarden (rechts) met ontwikkelingslocatie binnen rode kader (Bron: Koest Erfgoed)

Betekenis voor het project

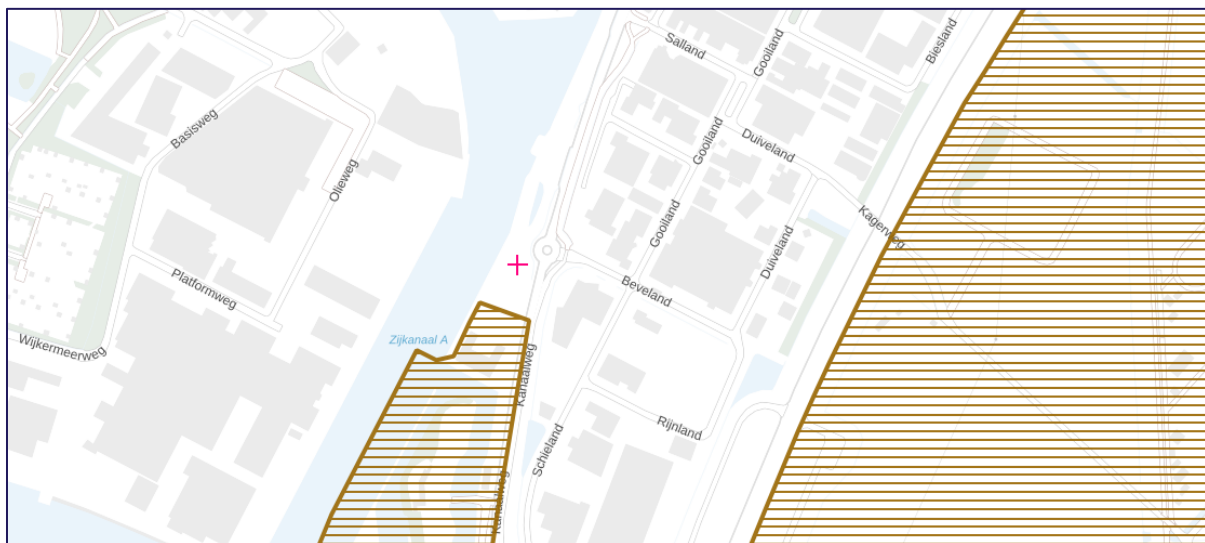
Uit figuur 8 volgt dat de projectlocatie niet in een gebied van archeologische waarde is gelegen, , maar op de locatie geldt wel de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie - 2'. Het projectgebied ligt daarmee in een zone waar bij bodemingrepen vanaf 2.500 m² rekening gehouden dient te worden met mogelijke aanwezige archeologische waarden. Hetzelfde geldt voor bodemroerende werkzaamheden die dieper gaan dan 40 cm en voor heiwerkzaamheden. De overkapping zal gefundeerd worden door betonnen palen die geheid moeten worden, en dus dieper gaan dan 40 cm. Vanwege de heiwerkzaamheden mag de overkapping alleen geplaatst worden wanneer de aanvrager van de omgevingsvergunning voor het bouwen een rapport heeft ingediend waarin de archeologische waarde van de locatie in voldoende mate is vastgesteld. Daarmee kan het aspect archeologie de uitvoerbaarheid van het project in de weg staan.

4.3 Cultuurhistorie

In september 2009 overhandigden de ministers van toenmalige ministeries Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de beleidsbrief Modernisering Monumentenzorg (MoMo) aan de Tweede Kamer. Door middel van de MoMo had de minister tot doel een aantal veranderingen door te voeren in de monumentenzorg:

- het stimuleren en ondersteunen van gebiedsgericht werken;
- het belang van cultuurhistorie laten meewegen in de ruimtelijke ordening;
- het formuleren van een visie op erfgoed en het verminderen van de administratieve lastendruk.

Als gevolg van de MoMo zijn het Besluit ruimtelijke ordening en de Monumentenwet op 1 januari 2012 aangepast. Belangrijkste gevolgen zijn de plicht voor gemeenten om bij het opstellen van bestemmingsplannen rekeningen te houden met de aanwezige cultuurhistorische waarden en het vergroten van vrijstellingen van de vergunningplicht voor eigenaren van monumentale gebouwen.



Figuur 9 | Kaart UNESCO erfgoed (Bron: <https://noord-holland-extern.tercera-ro.nl/MapView/>)



Figuur 10 | Luchtfoto met rijksmonument Fort van Velsen (Bron: Cyclomedia)

Betekenis voor het project

De voorgenomen ontwikkeling ligt ongeveer 160 meter ten noorden van rijksmonument het Fort bij Velsen (monumentnummer 510703) dat onderdeel uitmaakte van de voormalige Stelling van Amsterdam. Het Fort bij Velsen bevat de volgende te beschermen onderdelen:

- Het forteiland;
- De nog aanwezige restanten van de fortbebouwing;
- De fortgracht;
- De keelbeplanting;
- De genieloods.

De overkapping wordt geplaatst op een bestaand bedrijventerrein, ten noorden van het bestaande kantoor met loodsen met een hoogte van ca. 12 meter. De overkapping zal daarom wegvallen achter deze bebouwing. Dit betekent dat de overkapping geen negatieve invloed zal uitoefenen op het rijksmonument Fort bij Velsen. Het aspect cultuurhistorie staat de uitvoerbaarheid van het project niet in de weg.

4.4 Landschappelijke inpassing

Om te kijken of nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen op de juiste wijze landschappelijk wordt ingepast, wordt aan de hand van de landschappelijke kenmerken van de omgeving getoetst of het projectvoornemen het omliggende landschap niet schaadt. Door nieuwe ontwikkelingen goed aan te laten sluiten bij de kernkwaliteiten van het landschap wordt de identiteit van de plek behouden of versterkt.

Zoals eerder beschreven in paragraaf 3.2.3 wordt het projectvoornemen gerealiseerd binnen het ensemble Noord-Kennemerland. Hierin wordt ook beschreven dat het voornemen de kernwaarden niet schaadt.

Binnen het terrein zelf dient ook rekening gehouden te worden met een juiste inpassing. In de huidige situatie is het terrein al in gebruik voor zware industrie en recycling van metalen. De

overkapping zorgt ervoor dat het schrootmetaal aan het zicht wordt onttrokken en een rustiger beeld ontstaat.

Betekenis voor het project

De nieuwe ontwikkeling sluit goed aan bij de kernkwaliteiten en schaadt deze niet, het projectvoornemen kan juist worden ingepast. Het aspect landschappelijke inpassing vormt geen belemmeringen.

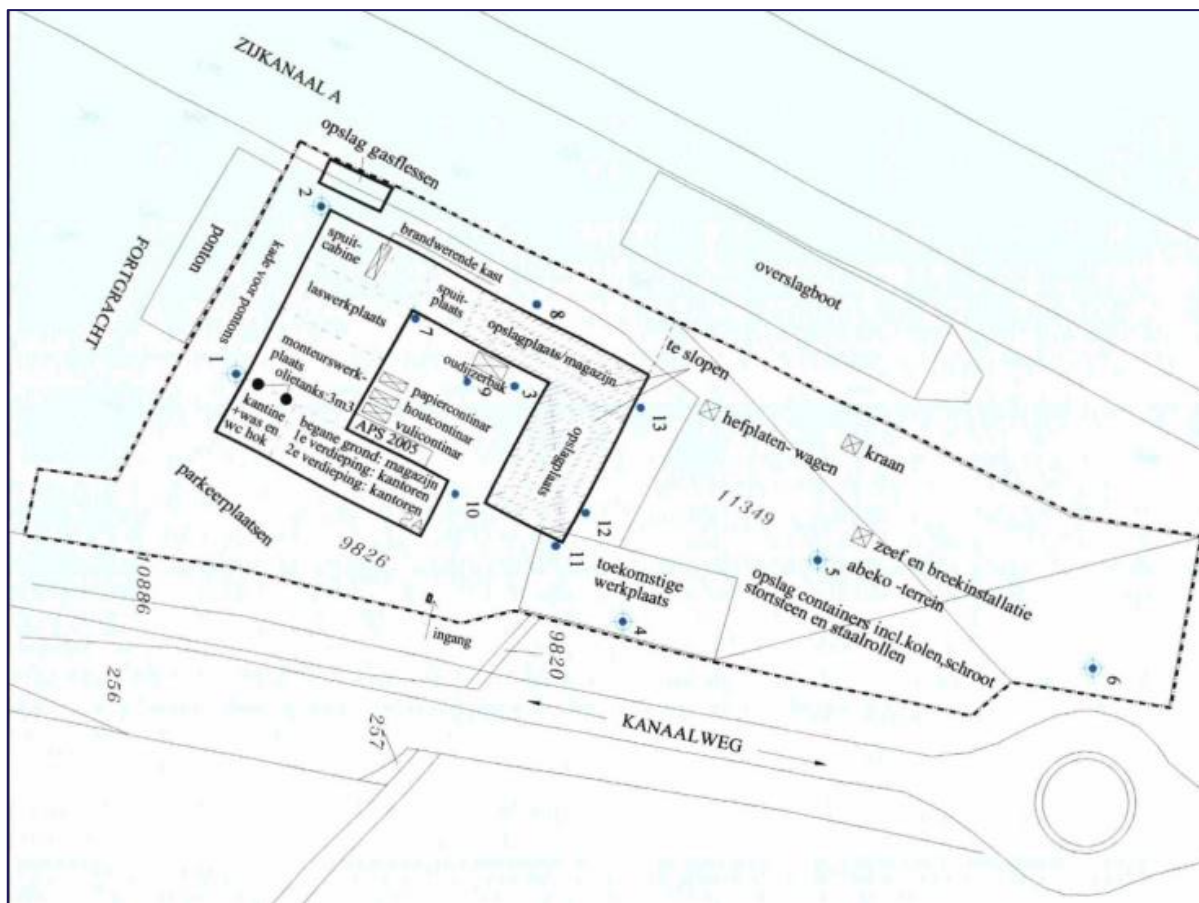
4.5 Bodem

In een nieuw ruimtelijk regime dat nieuwe functies mogelijk maakt dient de bodemgesteldheid in kaart te worden gebracht. Onderzocht moet worden of de bodem verontreinigd is en wat voor gevolgen een eventuele bodemverontreiniging heeft voor de uitvoerbaarheid van het project. Een nieuwe bestemming mag pas worden opgenomen als is aangetoond dat de bodem geschikt is (of geschikt te maken is) voor de nieuwe bestemming. Wanneer (een deel van) de bodem in het projectgebied verontreinigd is moet worden aangetoond dat het projectvoornemen, rekening houdend met de kosten van sanering, financieel uitvoerbaar is.

Betekenis voor het project

Binnen de projectlocatie zijn eerder bodemonderzoeken uitgevoerd. Het meest recente en relevante onderzoek betreft een nulsituatieonderzoek, uitgevoerd door IDDS B.V. en gerapporteerd op 21 november 2007. Het bodemonderzoek is uitgevoerd ter bepaling van de nulsituatie voordat de bedrijfsmatige activiteiten op het terrein startten. Het onderzoek is verdeeld in deellocaties, waarvan voor de huidige projectlocatie de zeef- en breekinstallatie en de opslag van containers incl. kolen, schroot, stortsteen en staalrollen representatief zijn, in het onderzoek genoemd als buitenterrein (figuur 11). Uit het nulsituatieonderzoek is gebleken dat:

- Uit de bovengrondse kleilaag zonder bodemvreemde bijmengingen, de gehalten van de onderzochte parameters alle lager zijn dan de betreffende streefwaarden;
- Uit de ondergrondse zandlaag waarin zintuiglijk geen afwijkingen zijn waargenomen, de gehalten van alle onderzochte parameters lager zijn dan de betreffende streefwaarden;
- In de grond zijn zintuiglijk geen afwijkingen waargenomen. Op het maaiveld en in het opgeboorde bodemmateriaal zijn zintuiglijk geen asbestverdachte materialen waargenomen en de grond is niet verontreinigd met zware metalen, EOX, PAK en minerale olie;
- In het grondwater uit de peilbuizen 5 en 6, de concentraties van alle onderzochte parameters lager zijn dan de betreffende streefwaarden. Het grondwater is niet verontreinigd met de onderzochte zware metalen, vluchtige aromaten, VOCl en minerale olie.



Figuur 11 | Situatietekening met uitgevoerde boringen en deellocaties (Bron: IDDS B.V.)

Aangezien voor de plaatsing van de overkapping alleen heipalen geslagen worden, is een verkennend bodemonderzoek niet vereist. Het aspect bodem staat de uitvoering van het project niet in de weg.

4.6 Water

Een watertoets is een essentieel onderdeel van ieder ruimtelijk plan. Hierbij wordt ingegaan op onder andere de beleidsuitgangspunten van het waterschap, de huidige en de toekomstige waterhuishouding in het projectgebied. De projectontwikkeling kan effecten hebben op de hoeveelheid verharding en het waterschap zal het project beoordelen op haar effecten. Het is verplicht in beeld te brengen wat de effecten van de voorgenomen activiteit op de waterhuishouding zijn. Het gaat hier zowel om de waterkwaliteit als waterkwantiteit. Het streven is er zoveel mogelijk op gericht om water (regen-, afval- en oppervlaktewater) op een goede manier in te passen in het ontwerp.

De provincie is medeverantwoordelijk voor schoon water en schone waterbodems. Schoon oppervlakte- en grondwater wordt wettelijk geregeld via de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW). De provincie stelt regionale doelen voor de waterkwaliteit vast. Deze doelen zijn afhankelijk van het soort water en de natuurlijke omstandigheden. Het Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022-2027 geeft invulling aan de doelen zoals geformuleerd in de provinciale omgevingsvisie.

Het project, gelegen in de gemeente Beverwijk, valt binnen het beheergebied van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier. Hieronder worden de essentiële kenmerken van de bestaande situatie omschreven.

Het beleid van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier is vastgelegd in het waterplan 2022-2027. Hierin is de koers op hoofdlijnen voor het waterbeheer en de opgaven waar het HHNK zelf, en met anderen aan werken in beschreven. Er wordt voort gebouwd op de regionale Deltavisie (2012), het waterprogramma 2016-2021 (WBP5) en het Collegeprogramma 2019-2023. Het waterplan is het zesde waterbeheerprogramma (WBP6). Het WBP is een wettelijke verplichting vanuit de Waterwet (deze zal straks opgaan in de Omgevingswet) en vanuit het Bestuursakkoord Water.

Het waterplan is ingedeeld in effecten, thema's en gebied. De basis voor het waterplan is de langetermijnverkenning, hieruit zijn vijf maatschappelijke opgaven gehaald en in *thema's* benoemd. De uitvoering van die thema's vindt vaak plaats in de zeven maatschappelijke *effecten* waaraan het HHNK werkt. De langetermijnverkenning heeft hiernaast ook invloed op de manier van werken en de positionering in de omgeving. In het onderdeel Positionering wordt beschreven wat voor invloed het heeft op hoe het HHNK werkt in de effecten en thema's. Een van de lijnen in dat onderdeel is dat het HHNK nog meer gaat inzetten op gebiedsgericht werken, dat is vormgegeven in het onderdeel *Gebied*.



Figuur 12 | Uitsnede legger wateren (Bron: HHNK)

Watersysteem

Het projectgebied is gelegen aan het Zijkanaal A, dat beheerd en onderhouden wordt door Port of Amsterdam. Aan de noordoostelijke zijde wordt het perceel begrensd door een secundaire waterloop in het beheer van het HHNK (figuur 12).

Toekomstige situatie

Het projectvoornemen betreft de realisatie van een overkapping. De overkapping wordt geplaatst op de huidige asfaltverharding, van een toename in verharding is geen sprake.

Watertoets

In de watertoets wordt aangegeven dat de bebouwing- en/ of verhardingstoename ten gevolge van het voorgenomen project minder dan 800 m² bedraagt. Doordat dit een dermate klein gevolg heeft voor de waterhuishouding hoeven er geen compenserende maatregelen getroffen te worden.

Voorkomen dient te worden dat de watergangen niet meer goed bereikbaar zijn voor zowel regulier als periodiek onderhoud (maaien en baggeren), omdat deze worden ingesloten door de nieuwe overkapping. Indien ter plaatse geen varende onderhoud wordt uitgevoerd, dient een obstakelvrije zone van tenminste 5 meter aangehouden te worden. Binnen de inrichting is rekening gehouden met een bouwvrije zone van 8 meter breed, dus wordt voldaan aan de obstakelvrije zone.

Binnen het project zal de kwaliteit van het naastgelegen oppervlaktewater niet beïnvloed worden. Het terrein beschikt over een drainagesysteem. Het water komt terecht in een olie-vetafscheider voordat het in het oppervlaktewater terechtkomt. Deze put wordt ook gebruikt om het water te recyclen dat wordt gebruikt voor de sproei-installatie, dat eventuele stofvorming tegengaat. Vanuit de inrichting wordt jaarlijks circa 500 m³ huishoudelijk afvalwater geloosd op het gemeentelijk vuilwaterriool. Daarnaast vindt er lozing plaats van niet-verontreinigd- en verontreinigd hemelwater. Deze laatste twee stromen voldoen aan het Activiteitenbesluit.

Het hemelwater kan dus niet als schoon beschouwd worden, maar hiervoor zijn maatregelen getroffen zodat het aspect water gecontroleerd wordt.

Betekenis voor het project

Met de ingevulde gegevens wordt aangegeven dat de aanvraag voor de watertoets valt onder de normale procedure van het hoogheemraadschap. Vervolgstappen zijn niet noodzakelijk (zie watertoets). Het projectvoornemen is uitvoerbaar ten opzichte van het aspect water.

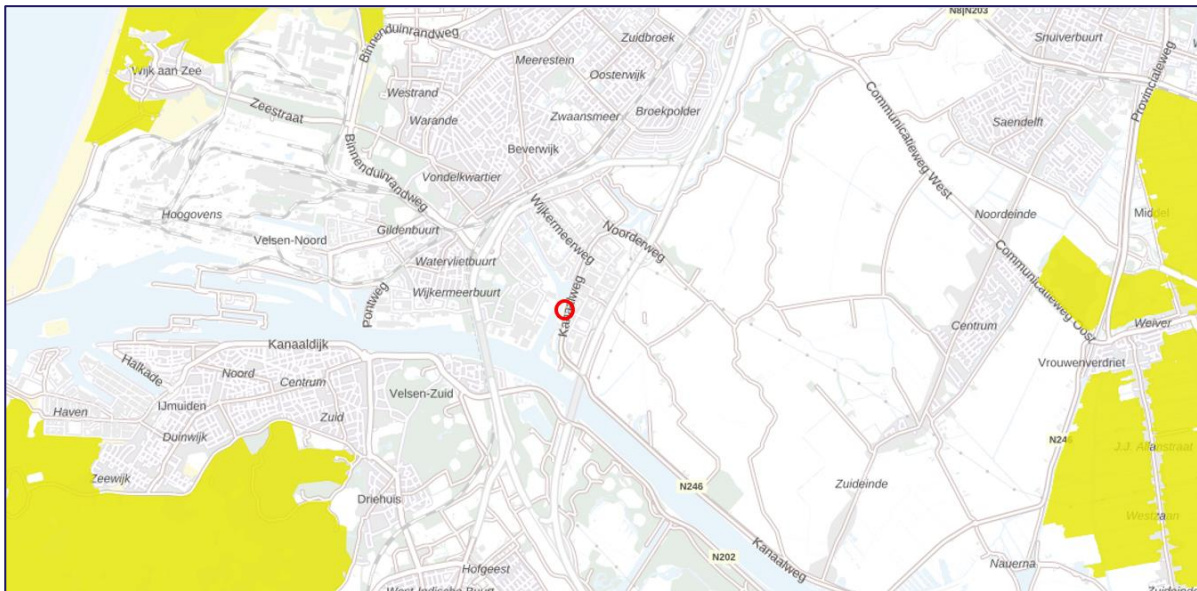
4.7 Natuur

De Wet natuurbescherming (Wnb) ziet toe op het behoud en de versterking van de biodiversiteit. De bescherming van natuur is geregeld via gebiedsbescherming en soortenbescherming. De Wnb vormt het geldend wettelijk kader.

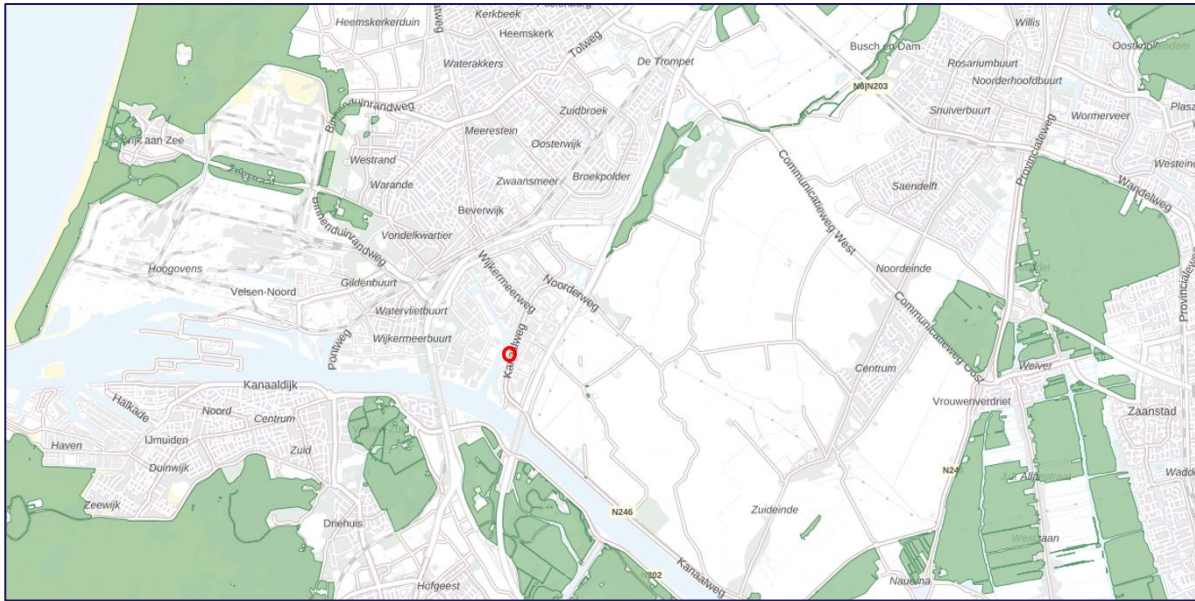
4.7.1 Gebiedsbescherming

Vanuit de Wet natuurbescherming 2017 (Wnb) is het noodzakelijk om uit te sluiten dat er sprake is van significant negatieve effecten van het project op Natura 2000-gebieden. AERIUS is het voorgeschreven rekeninstrument dat wordt gebruikt om stikstofdepositie op lokaal niveau te berekenen.

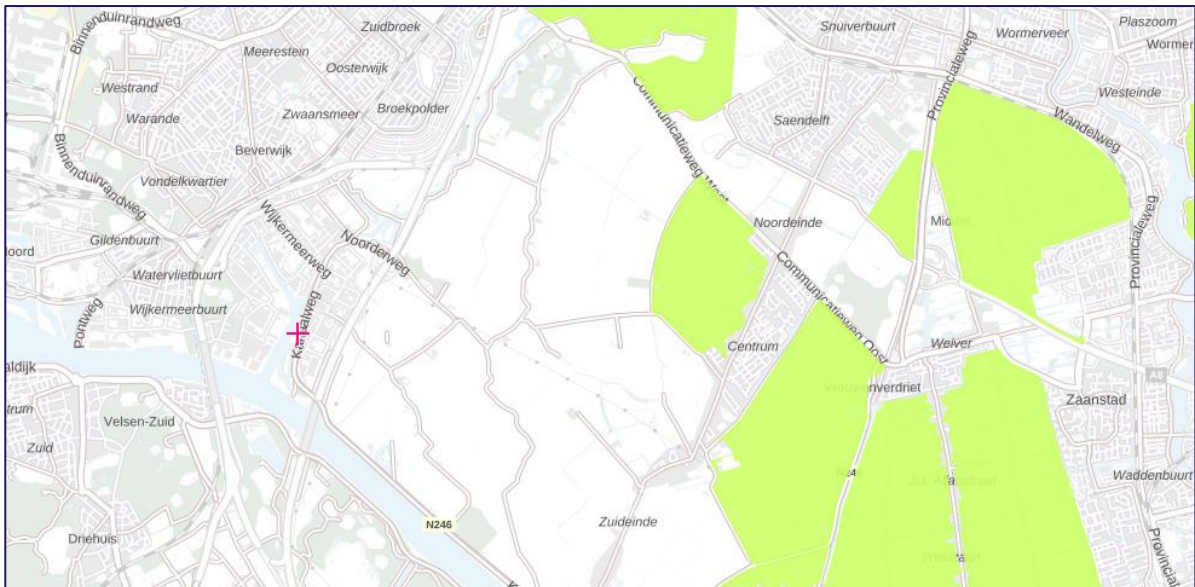
Het projectgebied ligt niet in de nabijheid van een Natura-2000 gebied. Het dichtstbijzijnde Natura-2000 gebied is 'Kennemerland-Zuid'. Dit Natura 2000-gebied ligt op circa 3,0 km afstand van de projectlocatie (Figuur 13). Op circa 1,0 km afstand ten zuiden van het projectgebied zijn gronden gesitueerd die beschermd zijn als Natuurnetwerk Nederland (NNN) (Figuur 14). Op circa 3,9 km ten oosten van het projectgebied zijn gronden gesitueerd die beschermd zijn als weidevogelleefgebied (Figuur 15). Gezien de afstand, de tussenliggende invulling van het gebied en de aard van het project vinden er geen negatieve effecten plaats op het NNN en het weidevogelleefgebied die een belemmering vormen voor het project.



Figuur 13 | Uitsnede Natura 2000 gebieden (Bron: Atlasleefomgeving)



Figuur 14 | Uitsnede NNN-gebieden (Bron: Atlasleefomgeving)



Figuur 15 | Uitsnede weidevogelleefgebied (Bron: Provinciale ruimtelijke verordening)

Stikstof

De Natura-2000 gebieden zijn aangewezen voor de bescherming van enkele stikstofgevoelige habitats. Ontwikkelingen dragen mogelijk bij aan een toename van stikstofemissie en daarmee van extra stikstofdepositie op de stikstofgevoelige habitats. Ten behoeve van de voorgenomen ontwikkeling is een stikstofonderzoek uitgevoerd (zie Stikstofdepositie onderzoek).

4.7.2 Soortenbescherming

Vanuit de Wet natuurbescherming (Wnb) is bij bestendig beheer en ruimtelijke ingrepen de initiatiefnemer verplicht op de hoogte te zijn van mogelijk voorkomende beschermde natuurwaarden binnen het werkgebied. Het doel van de wet is het in stand houden van de inheemse flora en fauna. Door deze natuurwaarden voorafgaand aan het werk te onderzoeken, kan schade aan beschermde soorten worden voorkomen of beperkt. Indien schade niet te voorkomen is, is een ontheffing noodzakelijk.

Betekenis voor het project

Omdat de locatie een noemenswaardige afstand houdt tot het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied en NNN-gebied en de locatie een reeds actief, volledig verhard bedrijventerrein betreft, is een quickscan flora & fauna niet noodzakelijk. Uit het stikstofdepositieonderzoek is gekomen dat de

voorgenomen ontwikkeling geen toename van stikstofdepositie veroorzaakt. De uitvoering van het project wordt niet gehinderd door het aspect natuur.

4.8 Verkeer en parkeren

Als gevolg van de ontwikkeling treedt er geen wijziging op in de verkeersbewegingen van en naar het projectgebied. Bij een bestemmingswijziging moet aangetoond worden dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening wat betreft de toekomstige verkeersafwikkeling.

Om te onderzoeken of het aantal beschikbare parkeerplaatsen voldoende is kan dit worden berekend met behulp van het CROW. Bij het opstellen van de parkeerregels is er vanuit de 'Nota Parkeernormen 2018' voor gekozen om uit te gaan van het gemiddelde van de minimale en maximale parkeerkencijfers (afgerond naar boven). Om aan te tonen dat de wegcapaciteit voldoende is berekenen we de toekomstige verkeersgeneratie die opgevangen moet worden, dit wordt ook gedaan met het CROW.

Betekenis voor het project

De ontwikkeling betreft de plaatsing van een overkapping over een reeds aanwezige metaalshredder. De plaatsing van de overkapping zorgt niet voor een toename in werknemers of bezoekers. Daarom is toetsing aan de 'Nota Parkeernormen 2018' niet noodzakelijk en wordt in de huidige situatie voldaan aan de voorwaarden van het CROW. De N246 kan de verkeersgeneratie in de aanlegfase opvangen, omdat het een provinciale weg is en deze breed genoeg is om ook vrachtverkeer op te vangen. De geringe toename in verkeersgeneratie tijdens de aanlegfase gaat op in het huidige verkeersbeeld.

4.9 Geluid

Een belangrijke basis voor de ruimtelijke afweging in het kader van het aspect geluid is de Wet geluidhinder (Wgh). Deze wet biedt geluidgevoelige functies (zoals woningen) bescherming tegen geluidhinder van wegverkeerslawaai, spoorweglawaai en industrielawaai door middel van zonering. In artikel 41 van de Wgh zijn categorieën aangewezen waarvoor een geluidszonering toegepast moet worden.

De Wgh biedt geluidgevoelige gebouwen én geluidgevoelige terreinen bescherming tegen het geluid van wegverkeer (niet 30 km wegen), spoorwegen en van gezoneerde industrieterreinen. In de Wgh zijn woningen, andere geluidgevoelige gebouwen en geluidgevoelige terreinen beschermd tegen geluidhinder.

Voor de geluidgevoelige gebouwen en terreinen die binnen bepaalde zones van de verschillende geluidsbronnen liggen, bepaalt het bevoegd gezag (maatwerk) grenswaarden. Er geldt een voorkeurswaarde en een bovengrens. De getalsmatige invulling van deze grenswaarden is voor elk type geluidsbron verschillend en is onder andere afhankelijk van de geluidgevoelige bestemming. Onder bepaalde voorwaarden is een hogere geluidsbelasting dan de voorkeursgrenswaarde mogelijk (tot de maximaal toelaatbare geluidsbelasting). Hiervoor moet een "hogere waarde procedure" doorlopen worden. Gebouwen met een 'dove' gevel hoeven niet getoetst te worden aan de grenswaarden.

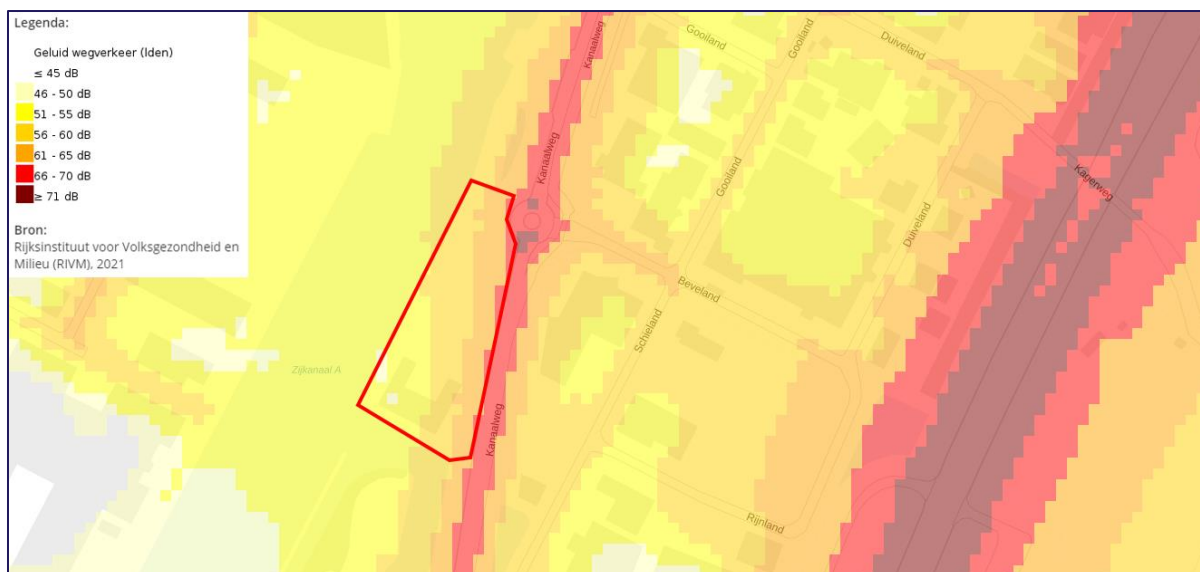
De geluidzone langs een weg ($\geq 50\text{km/u}$), waarbinnen de Wgh van toepassing is, is afhankelijk van de ligging en het aantal rijstroken van de weg en ligt tussen de 200-600 meter. De zonebreedte van een spoorweg varieert van 100 tot maximaal 1300 meter. De grootte van de zone rondom een industrieterrein is afhankelijk van de benodigde of gewenste geluidsruimte van het gezoneerde industrieterrein. In het bestemmingsplan is de zone vastgelegd.

Aanlegfase

Tijdens de aanlegfase draagt de aannemer zorg voor het binnen de perken blijven van geluidsoverlast tijdens de bouw.

Gebruiksfase

Op de projectlocatie rust een gebiedsaanduiding 'Geluidzone – industrie'. Binnen deze contour zijn geen geluidgevoelige objecten toegestaan. Daarnaast zijn in de reeds verleende vergunningen voorschriften opgenomen met betrekking tot geluid.



Figuur 16 | Uitsnede geluidsskaart wegverkeer (Bron: Atlasleefomgeving)

Betekenis voor het project

Het projectvoornemen is gelegen aan de provinciale weg N246, een 80 km/uur weg tot de bebouwde kom, daarna is het een 50 km/uur weg. Een bouwwerk met een bedrijfsmatig doel valt niet onder de categorieën, benoemd in artikel 1 van de Wet geluidhinder (Wgh) en is op basis van het Activiteitenbesluit niet beschermd tegen geluidhinder. De plaatsing van de overkapping heeft zelfs als functie om de geluidemissie van de metaalshredder te beperken. Derhalve vormt het aspect geluid geen belemmeringen voor het project.

Op de inrichting rust de gebiedsaanduiding 'geluidzone – industrie' wat ervoor zorgt dat geluidsgevoelige objecten zich niet in deze zone mogen vestigen. De plaatsing van de overkapping leidt niet tot een overschrijding van de vergunde grenswaarden. De shredder produceert zo'n 90 dB(A), maar dit zal door de plaatsing van de overkapping minder worden. Het projectvoornemen is uitvoerbaar ten opzichte van het aspect geluid.

4.10 Luchtkwaliteit

Om schade aan de volksgezondheid te beperken, moet de kwaliteit van de lucht voldoen aan Europese normen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient getoetst te worden of de ontwikkeling ervoor zorgt dat grenswaarden voor de concentraties van onder andere stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) worden overschreden. Een project draagt 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging als het project of de activiteit maximaal 3% van de jaargemiddelde grenswaarde aan de concentraties fijnstof (PM₁₀) of stikstofdioxide (NO₂) bijdraagt. Dit komt overeen met een toename van maximaal 1,2 µg/m³ voor zowel PM₁₀ als NO₂. Het project is 'in betekenende mate' als de toename voor een of beide stoffen hoger is.

De 3%-grens is voor een aantal categorieën projecten in de regeling NIBM omgezet in getalsmatige grenzen, bijvoorbeeld:

- d. woningbouw: 1.500 woningen netto bij 1 ontsluitingsweg, 3.000 woningen bij 2 ontsluitingswegen;
- e. kantoorlocaties: 100.000 m² bruto vloeroppervlak bij 1 ontsluitingsweg, 200.000 m² bruto vloeroppervlak bij 2 ontsluitingswegen.

De 3%-grens geldt sinds 1 augustus 2009: de datum waarop het kabinetsbesluit Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van kracht is geworden.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

Jaar van planrealisatie	2023
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	7
Aandeel vrachtverkeer	38,5%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,03
PM ₁₀ in µg/m ³	0,00
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	

Tabel 1 | Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een project op de luchtkwaliteit (Bron: GCN2022)

Betekenis voor het project

De NIMB tool is ingevuld voor een gemiddelde verkeersgeneratie van 7 extra voertuigbewegingen per weekdag voor de aanlegfase (Tabel 1). Voor het jaar van planrealisatie is 2023 genomen en voor het aandeel van vrachtverkeer is een percentage meegenomen, zoals ook opgenomen in de stikstofberekening. Dit percentage is gebaseerd op aan- en afrijdend verkeer voor o.a. materiaal tijdens de bouwwerkzaamheden. Op grond hiervan kan geconcludeerd worden dat sprake is van een NIBM-situatie: het project draagt niet of nauwelijks bij aan de luchtverontreiniging.

4.11 Bedrijven en milieuzonering

Zowel de ruimtelijke ordening als het milieubeleid stellen zich ten doel een goede kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Dit gebeurt onder andere door milieuzonering. Onder milieuzonering verstaan we het aanbrengen van een voldoende ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende bedrijven of inrichtingen enerzijds en milieugevoelige functies als wonen anderzijds.

De doelen van milieuzonering zijn:

- het reeds in het ruimtelijk spoor voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij woningen en andere gevoelige functies;
- het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven dat zij hun activiteiten duurzaam binnen aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

Systematiek Handreiking Bedrijven en milieuzonering

Bedrijven in de omgeving kunnen hinder opleveren voor (hinder)gevoelige functies, zoals woningen. Bedrijven en functies kunnen geluidhinder, geurhinder, stofhinder of veiligheidsrisico's (externe veiligheid) veroorzaken. Om mogelijke hinder van bedrijven goed in beeld te kunnen brengen heeft de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) de Handreiking "Bedrijven en milieuzonering" opgesteld. In deze Handreiking, ook wel de VNG-publicatie genoemd, is voor bedrijven en inrichtingen aangegeven welke richtafstand aangehouden dient te worden.

In de Handreiking worden bedrijven ingedeeld op basis van de te verwachten milieuhinder (geur, geluid, stof en externe veiligheid). Per milieuonderdeel leidt dat tot een afstand die minimaal moet worden aangehouden tot gevoelige functies. Dit leidt tot een indeling in verschillende milieucategorieën, toenemend geschaald naar hinder.

Betekenis voor het project

De locatie is gelegen op het haven terrein van De Pijp. Deze is bestemd voor bedrijven met een zware milieucategorie en tevens hoge geluidproductie. De projectlocatie ligt daarnaast aan het Zijkanaal A, beheerd door Port of Amsterdam. De voorgenomen ontwikkeling, de overkapping is geen gevoelig

Betekenis voor het project

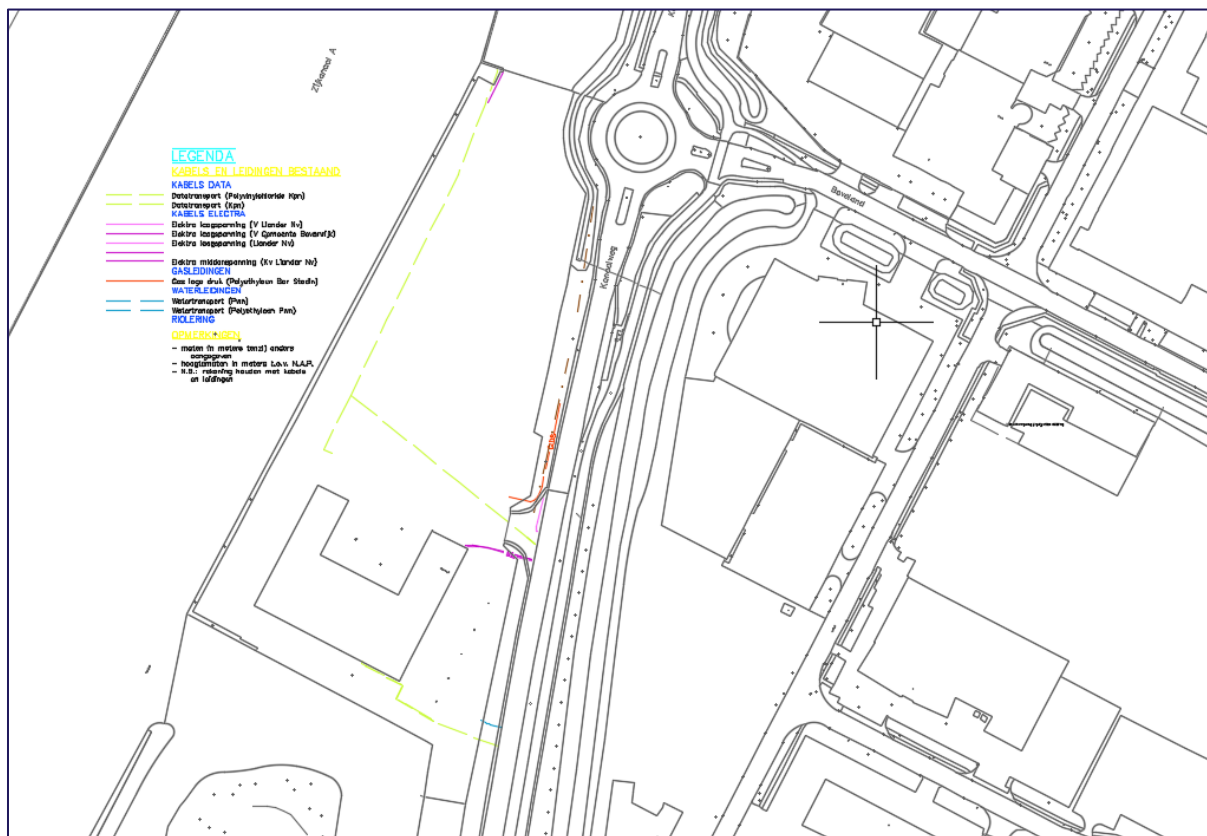
De overkapping wordt niet gezien als een (beperkt) kwetsbaar object. Hierdoor dient er geen beoordeling plaats te vinden of in de nabijheid van het projectgebied, Bevi-inrichtingen (of andere onderdelen van externe veiligheid) gelegen zijn die van invloed kunnen zijn op de plannen. Echter, dit is toch beoordeeld met het oog op een passende beoordeling. Ongeveer 1,2 km ten noordwesten van de projectlocatie is een tankstation gelegen met LPG. De A9 ligt ca. 500 m ten oosten van de projectlocatie en is een basisnet-wegtraject zonder PAG-indicatie.

70 en 110 meter ten noorden van de inrichtingsgrens zijn een tweetal buisleidingen aanwezig. Beide buisleidingen betreffen aardgasleidingen van Gasunie. Een hogedrukgasleiding kent een belemmerende strook van 5 meter die vrijgehouden dient te worden. De projectlocatie ligt buiten deze strook.

Het aspect externe veiligheid staat de uitvoerbaarheid van het project niet in de weg, gezien de ligging buiten de risicocontouren van de omliggende objecten.

4.13 Kabels en leidingen

Bij plaatsing van de overkapping dient de betonnen fundering onderheid te worden. Om inzicht te krijgen in de kabels en leidingen die door de grond lopen is er een oriënterende KLIC-melding (KLIC= Kabels en Leidingen Informatie Centrum) gemaakt bij het Kadaster.



Figuur 18 | Uitsnede KLIC-melding (Bron: Kadaster)

Betekenis voor het project

De kabels en leidingen lopen voornamelijk rondom het perceel. Het aspect kabels en leidingen staat de uitvoerbaarheid van het project niet in de weg.

4.14 Ontploffbare oorlogsresten

Als gevolg van de oorlogshandelingen in de Tweede Wereldoorlog zijn er in ons land ontplofbare oorlogsresten (OO) achtergebleven. Om diverse redenen (bijvoorbeeld veiligheid en gebiedsontwikkeling) kan de noodzaak ontstaan om deze OO op te sporen en te ruimen.

Betekenis voor het project

Pagina 34 van 36

5.1 Inleiding

Het is wettelijk geregeld dat het een verplichting is om in een ruimtelijke procedure inzicht te geven in de uitvoerbaarheid van een projectvoornemen. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt in de maatschappelijke en de economische uitvoerbaarheid.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Op de vergunningsaanvraag is de uitgebreide voorbereidingsprocedure (artikel 2.12 lid 1 onder a en onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) van toepassing.

Zienswijzen

De omgevingsvergunning planologisch afwijken is reeds ingediend bij het college van burgemeester en wethouders (hierna: het college). Het college publiceert de ontvangst van de aanvraag. De omgevingsvergunning ligt gedurende een periode van zes weken ter inzage. De vergunning wordt bekend gemaakt in de Staatscourant en de gebruikelijke lokale media. Gedurende de ter inzagelegging kan eenieder een zienswijze over het ontwerpbesluit naar voren brengen bij de gemeente. Eventueel ingediende zienswijzen worden passend beantwoord en betrokken bij de definitieve besluitvorming.

Vervolg

Wanneer de eventueel binnengekomen zienswijzen geen aanleiding geven om de ruimtelijke procedure te beëindigen, wordt de omgevingsvergunning verleend. Tijdens de daarop volgende inzage termijn van 6 weken is het mogelijk een beroep in te stellen bij de Rechtbank. Het vaststellingsbesluit treedt in werking op de eerste dag ná de dag waarop de beroepstermijn afloopt, tenzij er een voorziening is aangevraagd.

5.3 Economische uitvoerbaarheid

De initiatiefnemer draagt zelf de kosten voor het project en heeft hiervoor een sluitende begroting opgesteld. Waardevermindering van omliggende panden of gronden wordt als gevolg van onderhavige ontwikkeling niet verwacht. Eventuele planschadekosten komen voor rekening van de initiatiefnemer.

5.4 Algemene conclusie

Uit alle onderzochte omgevingsaspecten en het beleidskader blijkt dat het beoogde projectvoornemen geen hinder veroorzaakt en in lijn is met de geldende beleidskaders. Het projectvoornemen is uitvoerbaar, door middel van de uitgebreide procedure kan een omgevingsvergunning worden verleend.



PROMMENZ

Harmenkaag 11
1741 LA SCHAGEN
0224 - 299346

info@prommenz.nl
www.prommenz.nl