

Ruimtelijke onderbouwing Ankie's Hoeve te Beverwijk

Status: indiening

Datum: 13 december 2023

(aangepast 18 december 2025)

Van Riezen & Partners
bureau voor planologie planontwikkeling bv

Amstelplein 1 (3^e etage)
1096 HA Amsterdam

telefoon 020 625 70 25
e-mail info@vanriezenenpartners.nl
website www.vanriezenenpartners.nl

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	1
1.1.	Aanleiding	1
1.2.	Ligging van het project.....	3
1.3.	Vigerende planologische situatie.....	5
1.3.1.	Bestemmingsplan is 'Stationsgebied 2012'	5
1.3.2.	Paraplubestemmingsplan Parkeernormen	5
2.	Beschrijving van de huidige en toekomstige situatie	6
2.1.	Ruimtelijke structuur	6
2.2.	Huidige situatie	9
2.3.	Toekomstige situatie.....	10
2.3.1.	Structuren en uitgangspunten	10
2.3.2.	Stedenbouwkundig plan	13
3.	Afwijkingen van het bestemmingsplan.....	16
3.1.	Afwijkingen	16
3.2.	Procedure.....	17
3.3.	Vergunningaanvraag.....	17
4.	Beleidskader	18
4.1.	Rijksbeleid	18
4.1.1.	Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	18
4.1.2.	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).....	19
4.1.3.	Deltaplan Ruimtelijke adaptatie 2020	19
4.1.4.	Nationale Woon- en Bouwagenda (NWBA).....	20
4.1.5.	Ladder voor duurzame verstedelijking	20
4.2.	Provinciaal beleid.....	22
4.2.1.	Omgevingsvisie NH2050	22
4.2.2.	Omgevingsverordening NH2020.....	22
4.2.3.	Omgevingsverordening NH2022.....	23
4.2.4.	Woonagenda 2020-2025	24
4.3.	Regionaal beleid.....	25
4.3.1.	Metropoolregio Amsterdam: Internationale topregio met hoge leefkwaliteit (MRA agenda 2020-2024).....	25

4.3.2.	Actieprogramma woningproductie MRA 2018 - 2025.....	26
4.3.3.	Wonen in de Metropoolregio 2021: Woningvoorraad en bewoning.....	27
4.4.	Gemeentelijk beleid.....	27
4.4.1.	Omgevingsvisie Beverwijk	27
4.4.2.	Spoorzone	29
4.4.3.	Kwaliteitsboek openbare ruimte Stads Kant Spoorzone Beverwijk.....	29
4.4.4.	Woonvisie 2025 Beverwijk en Heemskerk.....	30
4.4.5.	Woonakkoord Zuid-Kennemerland / IJmond 2021-2025	31
4.4.6.	Groenvisie 2020 - 2030	32
4.5.	Parkeerbeleid.....	33
4.5.1.	Nota Parkeernormen en afkoopregeling parkeren 2024	33
4.6.	Conclusie beleidskader	35
5.	Milieu- en omgevingsaspecten	36
5.1.	Parkeren en verkeer	36
5.1.1.	Ontsluiting.....	36
5.1.2.	Openbaar Vervoer	36
5.1.3.	Verkeersgeneratie als gevolg van het plan.....	36
5.1.4.	Parkeren.....	38
5.1.5.	Conclusie verkeer en parkeren	41
5.2.	Geluidhinder	42
5.2.1.	Toetsingskader.....	42
5.2.2.	Beoordeling.....	42
5.2.3.	Conclusie.....	46
5.3.	Bedrijven en milieuzonering	46
5.3.1.	Toetsingskader.....	46
5.3.2.	Beoordeling.....	47
5.3.3.	Conclusie.....	49
5.4.	Flora en fauna	49
5.4.1.	Wettelijk kader	49
5.4.2.	Effect te vergunnen activiteiten	50
5.4.3.	Conclusie.....	51
5.5.	Bodemkwaliteit.....	51
5.5.1.	Wettelijk kader	51
5.5.2.	Resultaten onderzoek.....	52

5.5.3.	Conclusie	53
5.6.	Luchtkwaliteit	53
5.6.1.	Wettelijk kader	53
5.6.2.	Beoordeling.....	54
5.6.3.	Conclusie.....	55
5.7.	Externe veiligheid	55
5.7.1.	Toetsingskader.....	55
5.7.2.	Beoordeling.....	56
5.7.3.	Beperkte verantwoording van het groepsrisico N197.....	57
5.7.4.	Beperkte verantwoording van het groepsrisico buisleiding.....	58
5.7.5.	Advies Veiligheidsregio	59
5.7.6.	Conclusie.....	62
5.8.	Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (LIB)	62
5.8.1.	Rekenschap 20 Ke-contour.....	62
5.8.2.	Ligging en situatie	62
5.8.3.	Overwegingen.....	64
5.8.4.	Noodzaak woningbouw	65
5.9.	Cultuurhistorie en archeologie	65
5.9.1.	Wettelijk kader	65
5.9.2.	Cultuurhistorie	65
5.9.3.	Archeologie	65
5.9.4.	Conclusie.....	66
5.10.	Kabels en leidingen	66
5.11.	Trillingen	67
5.12.	Water	68
5.12.1.	Inleiding	68
5.12.2.	Beleidskader.....	68
5.12.3.	Watertoets.....	70
5.12.4.	Wateraspecten in dit plan	72
5.12.5.	Klimaatadaptief bouwen in dit plan	73
5.12.6.	Conclusie.....	74
5.13.	Duurzaam bouwen.....	74
5.13.1.	Wettelijk kader	74
5.13.2.	Conclusie.....	75

5.14.	Bezinning	75
5.15.	M.e.r.-beoordeling.....	76
5.15.1.	Wettelijk kader	76
5.15.2.	Vormvrije m.e.r.-beoordeling	77
5.15.3.	Conclusie.....	77
6.	Uitvoerbaarheid.....	78
6.1.	Economische uitvoerbaarheid	78
6.2.	Wettelijk vooroverleg	78
6.3.	Participatie.....	78
6.4.	Zienswijzen en beroep.....	79
7.	Ruimtelijke motivering afwijkingen en conclusie	80
7.1.	Ruimtelijke motivering afwijkingen	80
7.2.	Conclusie.....	81

Bijlagen:

1. Indieningstekening Ankie's Hoeve (Van Riezen & Partners, 9 september 2024)
2. Behoeftetoets (Sweco, 18 juli 2024)
3. Akoestisch onderzoek (Cauberg Huygen, 18 maart 2025)
4. Geluidbelasting ten gevolge van de treinen van Tata Steel (Cauberg Huygen, 27 september 2024)
5. Quick scan ecologie (Els&Linde, december 2021; incl. erratum 8 januari 2025)
6. Afdoend onderzoek vleermuizen en marterachtigen (Els&Linde, 9 november 2023; incl. erratum 8 januari 2025)
7. Activiteitenplan Ankies Hoeve (Els&Linde, 7 december 2023)
8. Rapportage Stikstofdepositie Ankies Hoeve Beverwijk (Equipe, 15 juli 2025)
9. Voortoets stikstof Ankies Hoeve Beverwijk (Equipe, 30 juli 2025)
10. Verkennend (water)bodem- en asbestonderzoek (BK adviseurs, maart 2022)
11. Meetresultaten 2023, projectnr. 22-1206 (GGD Amsterdam, 29 februari 2024)
12. Onderzoek Externe veiligheid (AVIV, 8 april 2024)
13. Cultuurhistorische onderlegger (Cultuurcompagnie Noord-Holland, december 2012).
14. Archeologisch bureauonderzoek (Argo, januari 2025)
15. Woningbouwplan Ankie's hoeve te Beverwijk; Te verwachten trillingniveaus als gevolg van railverkeer (Peutz, 2 oktober 2025)
16. Memo 'Ontwikkeling Ankie's Hoeve te Beverwijk, Watercompensatie' (BK adviseurs, 20 december 2024)
17. Bezonningsstudie Ankie's Hoeve (Van Riezen & Partners, 12 februari 2025)
18. Besluit ODNHN flora en fauna activiteit (vleermuizen) 6 november 2024

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Het programma Spoorzone is in 2021 formeel van start gegaan. De gemeenteraad omarmde de Verkenning Spoorzone destijds als een goede basis voor verdere planuitwerking. Met dit programma wil de gemeente in Beverwijk de woonkansen vergroten, de werkgelegenheid (blijven) stimuleren, de kwaliteit van de leef- en werkomgeving verbeteren en verder onderzoeken hoe de Stadskant van de Spoorzone en Business Docks (het deel aan de oostzijde van de A22) beter met elkaar kunnen worden verbonden.



Afbeelding: Spoorzone

De Spoorzone kent twee zijden: ten westen van de A22 de Stadskant en aan de oostzijde van de A22 Business Docks waar (havengerelateerde) bedrijvigheid, maakindustrie, winkelen, leisure en handel samenkomen. Op 6 april 2023 is de Stedenbouwkundige Visie Stadskant Spoorzone vastgesteld door de gemeenteraad.



*Afbeelding: Visiekaart,
Ankie's Hoeve omcirkeld*

De Visie gaat over de Stadskant van de Spoorzone en is opgesteld om een vervolg te geven aan de vernieuwing van het centrum. Een ontwikkeling die jaren geleden in gang is gezet met de bouw van een nieuw Stadhuis, een ondergrondse fietsenstalling, een nieuw busstation en de herinrichting van de openbare ruimte bij de Wijckermolen, Halve Maan, Stationsplein en Breestraat. Maar deze vernieuwing is nog niet klaar want er liggen nog genoeg kansen in het Stationsgebied Stadskant om woningen te bouwen, nieuwe voorzieningen aan te trekken, het gebied te vergroenen en er een levendiger centrum van te maken. Dat blijkt ook uit de Kansenkaart die is opgesteld in samenspraak met bewoners en ondernemers. Maar om die kansen te realiseren zijn keuzes nodig over onderwerpen als parkeren, gezondheid, mobiliteit, functies en voorzieningen. Die keuzes kunnen per ontwikkellocatie verschillen, besluitvorming daarover heeft soms meer tijd nodig en de uitkomst is ook nog niet altijd zeker.

De ontwikkeling van de Spoorzone bestaat uit meerdere (deel)projecten die elk afzonderlijk tot stand worden gebracht, maar passend binnen het grotere geheel. Eén van de ontwikkellocaties is Ankie's Hoeve. Voor dit gebied werd al parallel aan het opstellen van de Stedenbouwkundige Visie Stadskant Spoorzone gewerkt aan de ontwikkeling van een bouwplan.

Ankie's Hoeve wordt gezien als onderdeel van het sfeergebied 'landgoederenzone' die verder ook bestaat uit de Stationsvijver, Halve Maan, Wijckerpoort en de omliggende landgoederen Akerendam en Scheybeeck. Dit sfeergebied heeft een uitgesproken groene identiteit en leent zich goed voor ontwikkelingen met een uitgesproken relatie met water en groen en (groene) innovatie.

De ontwikkeling is niet in overeenstemming met het bestemmingsplan, dat conserverend van aard is: het bestaande onbebouwde terrein en gebruik is vastgelegd in het bestemmingsplan. Om het plan mogelijk te maken is in december 2023 een omgevingsvergunning in afwijking van het

geldende bestemmingsplan aangevraagd. Artikel 2.12 lid 1 onder a, onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) biedt daarvoor de mogelijkheid.

Het voorliggende document vormt de ruimtelijke onderbouwing van de afwijkingen van het bestemmingsplan.

1.2. Ligging van het project

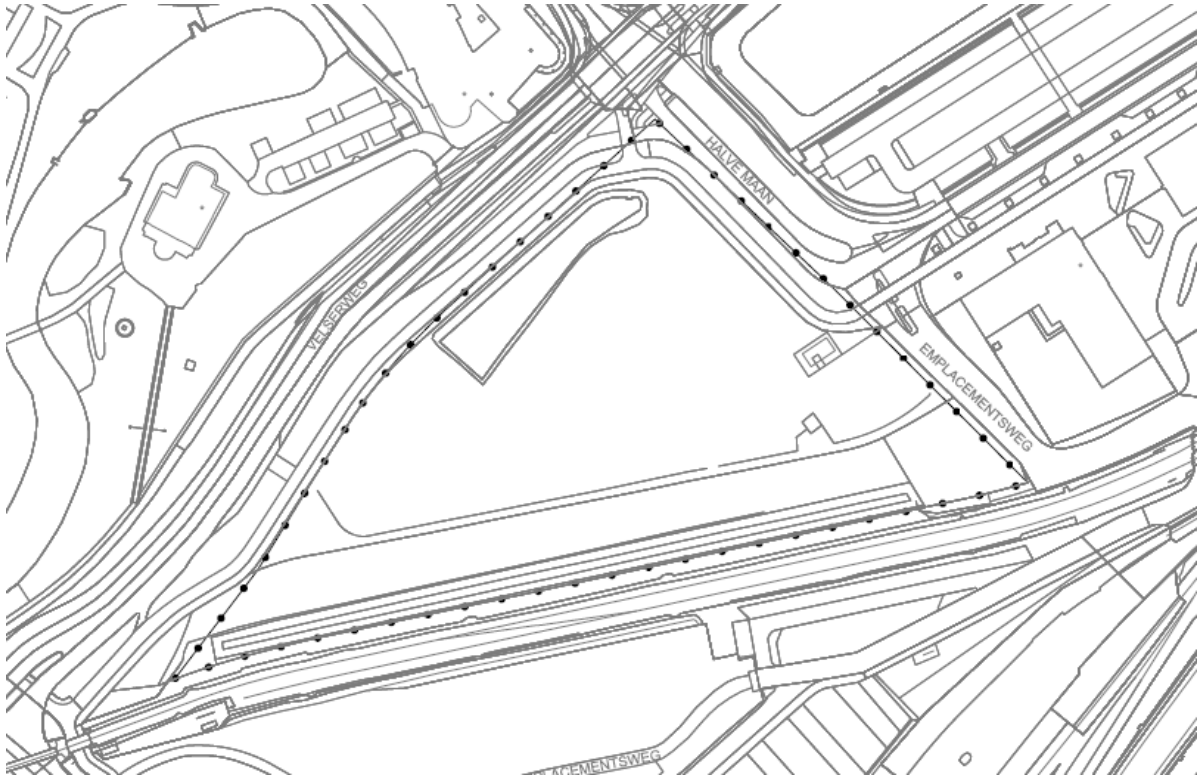
Het plangebied van Ankie's Hoeve is gelegen aan de zuidzijde van het Beverwijkse centrumgebied, tegen de gemeente Velsen. Het is de stadsentree van het centrum van Beverwijk voor de voetganger, fietser en auto. Via de naastliggende Velsersweg rijdt men van de A22 naar het stadscentrum.



Afbeelding: ligging Ankie's Hoeve in groter verband

De projectgrenzen lopen als volgt.

- aan de zuidzijde: gelijk aan de gemeentegrens met Velsen
- aan de noordzijde: langs de Velsersweg
- aan de oostzijde: langs de Halve Maan en Emplacementsweg



Afbeelding: grenzen onderhavig project 'Ankie's Hoeve'

Aan de oostzijde bevindt zich een strook bebouwing met een bioscoop, het gemeentehuis en het treinstation. Noordelijk ligt landgoed Scheybeeck. Direct ten zuiden, aan de overkant van het goederenspoor, bevindt zich de ontwikkellocatie 'Wijckerpoort' met een parkeerterrein dat in de gemeente Velsen ligt.

1.3. Vigerende planologische situatie

1.3.1. Bestemmingsplan is 'Stationsgebied 2012'

Het geldende bestemmingsplan is 'Stationsgebied 2012' dat is vastgesteld op 27 juni 2013. Het plangebied van Ankie's Hoeve is grotendeels bestemd als 'Groen' met daarin de waterpartij die is bestemd als 'Water'.



Afbeelding: uitsnede geldend bestemmingsplan (projectgebied is gelijk aan bestemmingsvlak 'Groen')

De bestemming 'Groen' laat voornamelijk het gebruik als groenvoorzieningen en voet- en fietspaden toe. Het in het verleden bestaande hertenkamp of de vroegere kinderboerderij zijn in het bestemmingsplan niet opgenomen, noch de voorheen bestaande bebouwing. Langs de noordwestelijke rand ligt de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering' en aan de zuidzijde de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 2'. De bestaande ondergrondse hoogspanningsleidingen zijn in het bestemmingsplan niet voorzien van een beschermende dubbelbestemming.

1.3.2. Paraplubestemmingsplan Parkeernormen

Met de vaststelling van het Paraplubestemmingsplan Parkeernormen op 28 juni 2018 is voor de oudere bestemmingsplannen een koppeling met deze nota parkeernormen gelegd (en de rechtsopvolgers daarvan). Bepaald is dat een omgevingsvergunning voor het bouwen, het uitbreiden en/of het wijzigen van de functie van gebouwen en gronden, zoals toegestaan op grond van de onderliggende ruimtelijke plannen (zoals 'Stationsgebied 2012'), slechts wordt verleend indien wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid op basis van de vigerende gemeentelijke parkeernormen.

De voorliggende omgevingsvergunning heeft geen betrekking op bouwen zoals toegestaan op grond van bestemmingsplan 'Stationsgebied 2012' (het plan wijkt daar immers van af) zodat de het Paraplubestemmingsplan niet van toepassing is op deze omgevingsvergunning.

In het kader van de beleidstoets zijn de parkeernormen niettemin leidend, zodat in paragraaf 5.2.2 van deze Ruimtelijke Onderbouwing nader wordt ingegaan op de parkeerbalans.

2. Beschrijving van de huidige en toekomstige situatie

2.1. Ruimtelijke structuur

Het plangebied Stadskant Spoorzone verbindt twee belangrijke regionale groenstructuren van Beverwijk: aan de westkant het 'Groen- en Waterplan' (een Provinciaal raamwerk voor de ontwikkeling van natuur, recreatie en waterberging) en aan de oostkant de groene scheg – een groene verbinding tussen Buitenlanden (en de Stelling van Amsterdam, het Aagtenpark en sportpark "landgoed Adrichem") en Beverwijk met Heemskerk. Deze scheggen vormen de basis voor de overkoepelende groene structuur van de Stadskant.

De groenstructuur rondom de Spoorzone kenmerkt zich door grotere groengebieden ten noorden en ten zuiden van de spoorzone. Zo zorgen de landgoederen en parken in de landgoederenzone voor hoogwaardig groen op steenworp afstand van het station. Ook de nu weinig gebruikte terreinen van Ankie's Hoeve en Wijckerpoort hebben potentie om belangrijke schakels te vormen in het groene netwerk.



Afbeelding: structuurkaart groen en water

Infrastructuur als de A22, het spoor en de Velsentraverse doorsnijden de groenstructuren. Het groen rondom de Velsentraverse, zoals Spoorpark West, Wijckeroogpark en groenzones in Velsen-Noord zijn slecht bereikbaar vanaf Stadskant Spoorzone en daardoor onbenut.

In de huidige situatie is er veel ruimte in gebruik door de auto in de Spoorzone. Dit uit zich in twee snelwegen waarvan er één dwars door het plangebied loopt, veel parkeergelegenheid in- en rondom het centrum, drukke verkeersaders parallel aan de snelweg en een ruimhartig parkeerbeleid. Verder ontbreekt een fijnmazig netwerk van langzaam verkeersverbindingen en

creëert het spoor een extra barrière tussen de Business Docks en de Stadskant. Het OV-knooppunt is tegelijkertijd ook een kans voor het verduurzamen van de mobiliteitsbewegingen in Beverwijk.



Afbeelding: structuurkaart netwerk en verkeer

Door de nabijheid van het Cluster Velsen, een drietal elektriciteitscentrales bij TATA steel, liggen er een aantal significante ondergrondse hoogspanningskabels door de Spoorzone. Deze zijn in rood aangegeven op onderstaande kaart. Bij de verdere ontwikkeling zal er rekening moeten worden gehouden met deze kabels. Deze brengen namelijk beperkingen met zich mee wat betreft bovengronds grondgebruik. Tennet heeft onlangs een 380 kv trace aangelegd langs Ankie's Hoeve en door Wijckerpoort om de windmolenparken op zee aan te sluiten, deze staat echter nog niet in de kaart.



Afbeelding: kabels en leidingen

In onderstaande kaart zijn de voorname plintfuncties van panden zoals beschreven in de Basisregistratie Adressen en Gegevens (BAG) geclusterd op basis van de mate van toegankelijkheid van de plintfunctie. Zichtbaar hierdoor wordt het onderscheid tussen de winkelgebieden, woongebieden en industriegebieden in de Spoorzone. Opvallend zijn de uitlopers van het winkelgebied rondom de Breestraat en de leegte op het Meerplein. Wel valt op dat de Stadskant al een zeer publiek karakter kent wat betreft functies en voorzieningen.



Afbeelding: bebouwing en programma

2.2. Huidige situatie

Ankie's Hoeve is de stadsentree van het centrum van Beverwijk voor de voetganger, fietser en auto. In het verleden is het terrein in gebruik geweest als evenementenlocatie en kinderboerderij/hertenkamp.



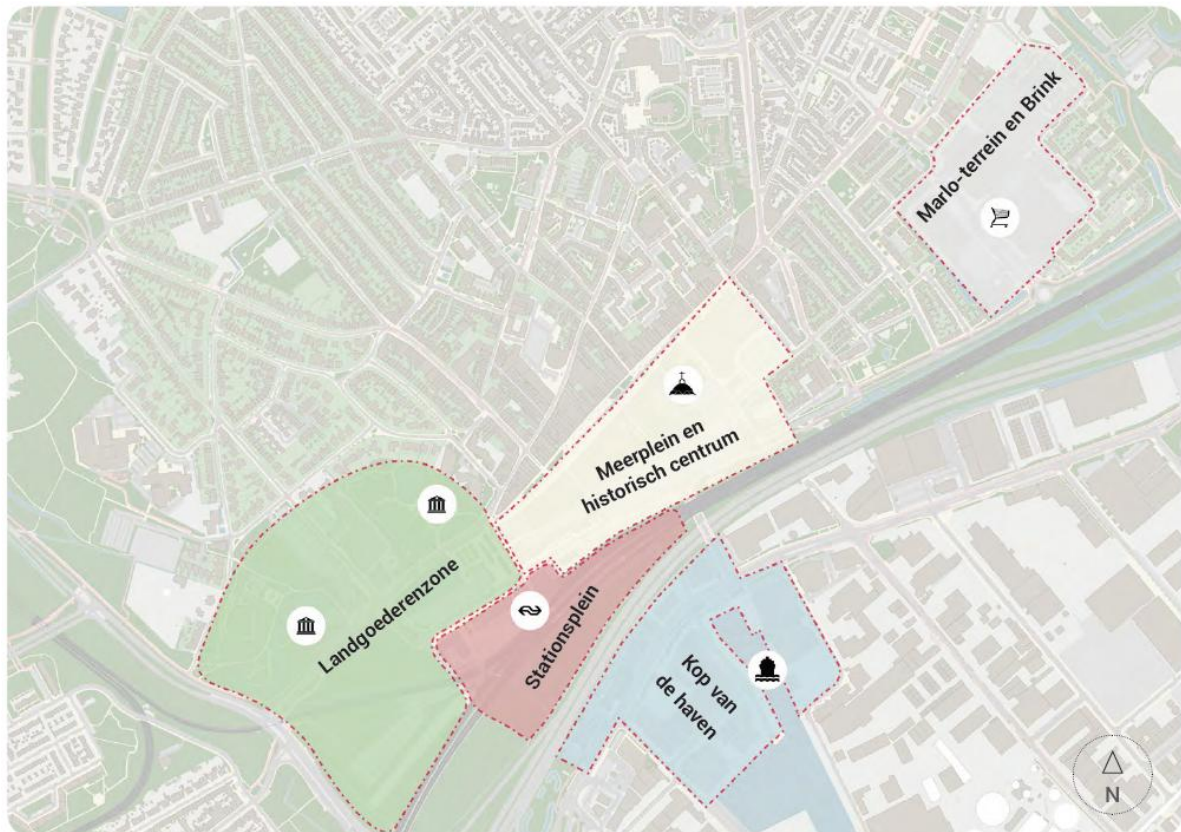
Afbeelding: luchtfoto met aanduiding deelgebieden Spoorzone

In de huidige situatie is het Stationsplein en de zone westelijk daarvan groen, maar weinig in gebruik. Er liggen kansen om het groen te activeren, verblijfskwaliteit rondom het station te verhogen en het gebied te transformeren tot een meerwaarde voor de Beverwijker.

2.3. Toekomstige situatie

2.3.1. Structuren en uitgangspunten

De sfeergebieden van de Stadskant Spoorzone vormen de ruimtelijke ruggengraat van de Stedenbouwkundige Visie Stadskant Spoorzone. Het versterken van de bestaande kwaliteiten van deze gebieden zorgen voor een ruimtelijke impuls die groter is dan de som der delen. Dat levert vijf sfeergebieden op: de landgoederenzone, stationsplein, Meerplein en historisch centrum, Marlo en Brink en de kop van de haven.



Afbeelding: vijf sfeergebieden

De landgoederenzone krijgt een uitgesproken groene identiteit. Dit uit zich in de gevels, ruimtelijke opzet en bebouwing van het sfeergebied maar met name in een groene openbare ruimte. De ontwikkellocaties zijn Ankie's Hoeve en (onder voorbehoud goedkeuring gemeente Velsen) Wijckerpoort. Passend hierbij zijn gebouwen in een groene setting met voldoende ruimte voor wateropvang en een groen leefklimaat met een doorwaadbare groene structuur waar langzaam verkeersroutes de gebouwen met elkaar verbinden. Er is in dit gebied extra zorg benodigd voor het ontwerpen van schuttingvrije zachte overgangen tussen openbaar en privé. Met verharding moet zeer spaarzaam worden omgegaan. De gebouwen staan ten dienste van de openbare ruimte. Dit betekent dat elk gebouw een relatie legt met de groene kwaliteit van de landgoederenzone. Inspiratie wordt gehaald uit de bestaande landgoederen wat betreft materialisering, verhoudingen en elan.

Het deelgebied Ankie's Hoeve is circa 1,6 hectare groot. Hiervan wordt volgende programmering voorgesteld:

- 25% bebouwd
- 25% voor de programma's (parkeren, wegen, e.o) in de openbare ruimte
- 50% openbare ruimte met groene invulling (volle grond)

Het plan moet leiden tot 'wonen in het groen' met een verhouding van minimaal 50% onbebouwd waarvan minimaal 25% groen (volle grond) en blauw. Het gaat om circa 210 woningen, waarvan 50% 'betaalbaar'. Voorbeelden van niet-wonen in de plint aan de zijde van het stationsplein zijn horeca en zorgvoorzieningen, kantoor is ook mogelijk.

Uitnodigende en verbindende wandelroutes

De hoofdstructuur voor voetgangers aan de Stadskant van de Spoorzone bestaat uit een beloopbaar netwerk van toegankelijke paden, pleinen, boulevards en parken. Dit zorgt voor een afwisselende omgeving waar het aantrekkelijk is om te lopen en om te verblijven.



Afbeelding: uitnodigende en verbindende wandelroutes

De verblijfsplekken worden nieuwe ankerpunten in de stad en functioneren als magneten voor stedelijke reuring en activiteit. De plekken bieden ook ruimte voor klimaatadaptatie en verlichting van hittestress in de sterk versteende binnenstad. Binnen deze structuur bevinden zich kenmerkende gebouwen die een sterke beleving kennen vanuit het perspectief van de voetganger en lading geven aan de verblijfsruimtes.

Aantrekkelijke fietsroutes in een groene omgeving

De hoofdstructuur voor fietsers kenmerkt zich door een fijnmazig netwerk van fietspaden. Omringende bestemmingen als het strand, Heemskerk, Velsen Noord en het havengebied worden beter en prettiger bereikbaar per fiets.



Afbeelding: aantrekkelijke fietsroutes in een groene omgeving

Zo streeft de Stedenbouwkundige Visie Stadskant Spoorzone naar een langzaam verkeerstunnel via Wijckerpoort naar Velsen Noord en een hoogwaardige doorlopende fietsroute langs de Wijckermolen en Spoorsingel. De routes worden afwisselend in sfeer en mate van reuring.

Stedelijke groenstructuren leggen verbinding

De binnenstedelijke groenstructuren verbinden de twee groene scheggen aan weerszijden van het plangebied met elkaar maar verbinden ook de versteende binnenstad met het groen aan de buitenranden. Zij zorgen daarmee voor extra biodiversiteit en natuurbeleving in de stad en bieden ruimte voor klimaatadaptatie en het voorkomen van hittestress in het centrum.



Nieuwe of te versterken groene schakels

Afbeelding: nieuwe of te versterken groene schakels

Door koppeling van deze groenstructuren aan de langzaamverkeersroutes, zorgen zij samen voor aantrekkelijke en herkenbare verbindingen tussen de nieuwe ontwikkelgebieden en de bestaande stad met haar voorzieningen als winkels, scholen, bibliotheek en de opstappunten voor het openbaar vervoer en de bestaande en nieuwe verblijfsplekken met diverse gebruiksmogelijkheden. In potentie zijn deze stedelijke groenstructuren al aanwezig. Binnen de Stedenbouwkundige Visie Stads Kant Spoorzone worden deze echter waar mogelijk nog versterkt en verbeterd. Hierbij wordt een goede afstemming gezocht met zowel ander bovengrondse en ondergrondse gebruik van de beschikbare ruimte. Zo kan er bijvoorbeeld geen robuuste groenstructuur worden gerealiseerd boven op kabels en leidingen, of in een tunnelbak of op een parkeerplaats.

Hoogwaardig OV op loopafstand

Het gebied kent met het trein- en busstation een goede uitgangspositie wat betreft bereikbaarheid met het OV. De komst van een nieuwe HOV-verbinding over Wijckerpoort draagt hier aan bij. De Stedenbouwkundige Visie Stads Kant Spoorzone wil deze uitgangspositie ten volle benutten door het hoogwaardige OV met de andere structuren te verknopen.

2.3.2. Stedenbouwkundig plan

Het stedenbouwkundig plan voor Ankie's Hoeve is gebaseerd op een aantal ruimtelijke uitgangspunten die zorgen voor een zorgvuldige stedenbouwkundige inpassing. Deze uitgangspunten volgen hoofdzakelijk uit de ligging in de stad en de essentie van de plek.

Ankie's Hoeve is de zuidwestelijke entree van Beverwijk en ligt in het sfeergebied landgoederenzone zoals beschreven in de stedenbouwkundige visie Stads Kant Spoorzone. In de stedenbouwkundige opzet wordt hieraan gerefereerd door het concept 'wonen op een landgoed': zoveel mogelijk groen tussen de bouwblokken die de sfeer van een landgoed uitdragen. Dit groen heeft een open en toegankelijk karakter zoals ook terug te vinden is in de rest van de landgoederenzone. De positie als één van de hoofdentrees naar de stad versterkt het belang van de monumentaliteit van zowel het groen als de gebouwen om zo een 'groene entree van de stad' te vormen.

Het plan heeft een pleinzijde en een landgoedzijde. De pleinzijde is vormgegeven als een stedelijke gevel die het plein de Halve Maan afmaakt. Daarbij wordt aan de pleinzijde en overstek (mogelijk als collonade) van 2 meter gerealiseerd. Op de belangrijkste zichtlijnen bevinden zich entrees met groene grandeur naar de achterliggende landgoedzijde. Zo ontstaan drie blokken met elk een eigen vorm en karakter waartussen het groen door spoelt.

De blokken trappen af naar de landgoedzijde waardoor de getrapte bouwvolumes de schaal van de volumes kleiner maken en betrekken bij de landschappelijke inrichting van de buitenruimte. De blokken zijn sculpturaal en staan zo los in het groen. Doordat elk blok op de directe context reageert, ontstaan eigen identiteiten: de Pleinwachter gericht op het plein, de Poortwachter gericht op de entree en de Seinwachter gericht op de spoorlijn. Te midden van de landschappelijke zijde bevindt zich een hoger accent, de Parkwachter, die zich richt op het park.



Voor de gebouwen Pleinwachter, Poortwachter en Seinwachter wordt uitgegaan van een bouwhoogte van maximaal 27 meter en voor Parkwachter van een bouwhoogte van 50 meter (excl. installaties).



Om levendigheid te creëren, wordt ingezet op een publieke verbinding door het plan heen. Langs deze openbare verbinding worden in de gebouwen Pleinwachter, Poortwachter en Seinwachter commerciële functies geschakeld waardoor een gemengd stedelijk gebied ontstaat. In het gebouw Poortwachter, aan de landschapszijde, komt mogelijk een horecagelegenheid die verdere levendigheid stimuleert. Het gehele plan is autoluw, waardoor zoveel mogelijk ruimte wordt ingezet om de buitenruimte te vergroenen en landschappelijk in te richten met een landgoedwaardig kwaliteitsniveau.

In de vormgeving zijn de gebouwen alzijdig om achterkanten te voorkomen. Ook is er een soepele overgang tussen privé en openbaar door middel van de collectieve binnen- en buitenruimtes. Hier staat ontmoeting tussen bewoners centraal. De stijl is die van de buitenplaats met weelderig en gezonde tuinen. Zo ontstaat een nieuwe identiteit voor Beverwijk met een basis in het verleden.

De openbare ruimte van Ankies Hoeve sluit aan op de sfeer van de landgoederen zoals Landgoed Scheybeeck en wordt als een parklandschap ingericht. De parkeergarage sluit goed aan op deze sfeer door de garage op te nemen in een groen glooiend landschap en te voorzien van bomen en een open groene verharding. De parkeergarage is geïntegreerd in een van deze taluds en fungeert door de ligging van de garage als buffer tussen het beoogde parklandschap en het spoor. Dit zorgt ervoor dat het spoor aan het zicht onttrokken wordt, waardoor het park visueel doorloopt en een naadloze verbinding ontstaat met de omgeving. Daarnaast worden er op het parkeerdek bomen in boombakken geplaatst, wat niet alleen bijdraagt aan het groene karakter, maar ook zorgt voor extra schaduw en een aangename beleving voor bewoners.

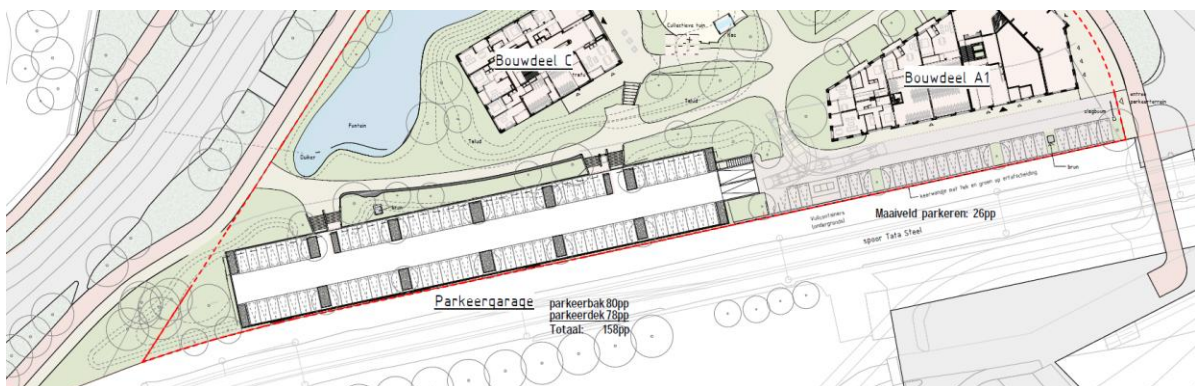
Programma

Het te realiseren programma voor de ontwikkeling is vastgelegd in de overeenkomst tussen de gemeente en de ontwikkelaar:

- 210 appartementen in verschillende categorieën (ten minste 50% betaalbaar c.q. maximaal 50% vrije sector) met een gebruiksvloeroppervlak vanaf 50 m² (evenwichtige verdeling koop/huur nog te bepalen);
- Maximaal 1.450 m² bvo commerciële en maatschappelijke voorzieningen in de plint van de appartementengebouwen;
- een gebouwde parkeervoorziening met ten minste 85 parkeerplaatsen ten behoeve van bewoners van de appartementen en maximaal 70 parkeerplaatsen op maaiveld;
- de bijbehorende kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte en buitenruimte waarin het vastgoed wordt ingepast

Parkeren

Er worden 158 parkeerplaatsen in en op een halfverdiepte parkeergarage gerealiseerd en op maaiveld worden 26 parkeerplaatsen aangelegd. Daarbij is rekening gehouden met 30 extra parkeerplaatsen voor een nog te ontwikkelen woongebouw op het terrein achter Cineworld, waarvan de bouw nog niet zeker is. In navolgende afbeelding wordt de nieuwe parkeeroplossing weergegeven en in paragraaf 5.5.2 wordt nader ingegaan op de parkeerbalans.



Afbeelding: parkeren

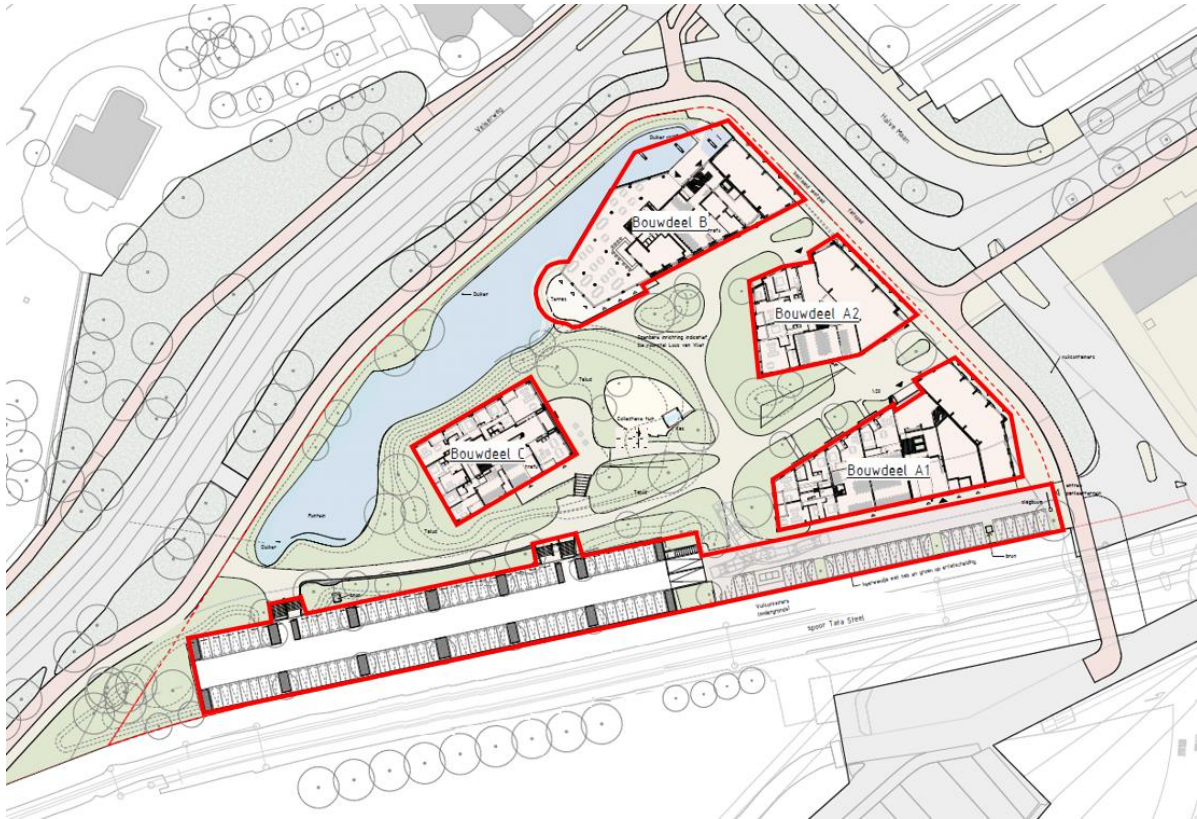
3. Afwijkingen van het bestemmingsplan

3.1. Afwijkingen

De bestemming 'Groen' laat de ontwikkeling van woningen, voorzieningen en parkeerplaatsen niet toe.

De voorgenomen herinrichting van de groenstructuur al dan niet met speelvoorzieningen, de aanleg van water, voet- en fietspaden en de realisatie van nutsvoorzieningen is in overeenstemming met het geldende bestemmingsplan.

De onderhavige procedure voor de bestemmingsplanafwijking heeft daarom alleen betrekking op de nieuw te realiseren gebouwen, de (ontsluiting van de) halfverdiepte en op maaiveld te realiseren parkeerplaatsen en het horecaterras, zoals hieronder rood omlijnd.



Afbeelding: onderdelen van het project waarop de procedure betrekking heeft

Onder bouwdeel B zal de waterpartij doorlopen, maar het bestemmingsplan laat dat al toe.

3.2. Procedure

Verlening van de omgevingsvergunning is alleen mogelijk via een procedure van afwijking van het bestemmingsplan op grond van artikel 2.1 onder c jo. 2.12, eerste lid van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Op grond van dat artikel kan omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan worden verleend indien de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en:

1. in gevallen die met toepassing van de in het bestemmingsplan opgenomen regels inzake afwijking kunnen worden verleend (binnenplanse afwijkingsprocedure);
2. in gevallen zoals genoemd in het Besluit omgevingsrecht (kruimelafwijking), of
3. in overige gevallen, indien de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat (uitgebreide procedure).

Omdat hier nieuwe hoofdgebouwen worden gerealiseerd en het beoogde gebruik niet is toegelaten leidt de ontwikkeling ertoe dat de omgevingsvergunning voor afwijken van het bestemmingsplan alleen kan worden verleend met toepassing van artikel 2.12 lid 1 onder a, onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Dit is de uitgebreide procedure met een beslistermijn van 26 weken.

3.3. Vergunningaanvraag

De onderhavige aanvraag omgevingsvergunning wordt gedaan op grond van artikel 2.1, eerste lid onder c: “het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan”. De omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen wordt aangevraagd na verlening en inwerkingtreding van de onderhavige omgevingsvergunning.

In paragraaf 2.4 zijn de kaders voor het bouwen beschreven, dit is vertaald naar de indieningstekening (zie bijlage). Voor de herkenbaarheid en leesbaarheid is bij de opzet van de indieningstekening aangesloten bij de standaarden voor een bestemmingsplanverbeelding.

De indieningstekening en de voorschriften in de omgevingsvergunning voor de activiteit ‘afwijken van het bestemmingsplan’ zijn leidend, niet de inhoud van deze Ruimtelijke Onderbouwing. De reikwijdte van een vergunning moet wel mede worden afgeleid uit de ruimtelijke onderbouwing, welke onlosmakelijk is verbonden met de vergunning (Rechtbank Amsterdam 10 mei 2023, ECLI:NL:RBAMS:2023:2922), maar op grond van vaste jurisprudentie van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State is de ruimtelijke onderbouwing geen bindend voorschrift (ABRS 18 maart 2015, ECLI:NL:RVS:2015:820). In het besluit op de huidige aanvraag omgevingsvergunning worden daarom voorschriften opgenomen die de bouwregels vastleggen zodat deze toetsingskader zijn voor de aanvraag voor de activiteit ‘bouwen’.

4. Beleidskader

4.1. Rijksbeleid

4.1.1. Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 15 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld. Met de NOVI wil het Rijk een langetermijnvisie geven op de toekomst en de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. Het betreft hier een nieuwe aanpak van vraagstukken in de fysieke leefomgeving, groot en veelzijdig en vaak met elkaar verweven. Het is een nationale visie die zelfbindend is voor het Rijk.

De aanpak van de NOVI gaat uit van de nationale belangen die in de leefomgeving aan de orde zijn, inclusief de opgaven die daaruit zijn afgeleid. Waar op deze opgaven een geïntegreerde aanpak noodzakelijk is, geeft de NOVI richting. Op andere onderwerpen wordt naar sectoraal beleid verwezen. De NOVI is continu aanpasbaar.

Waar de opgaven vragen om een geïntegreerde benadering, komen deze samen in vier prioriteiten. Op deze prioriteiten worden beleidskeuzes gemaakt. De vier prioriteiten zijn:

- I. Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- II. Duurzaam economisch groeipotentieel;
- III. Sterke en gezonde steden en regio's;
- IV. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Om de beleidskeuzes op een heldere en voorspelbare manier te maken, hanteert de NOVI drie afwegingsprincipes, die helpen bij het afwegen en prioriteren van de verschillende belangen en opgaven:

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

Tot het moment dat de Omgevingswet in werking treedt (op 1 januari 2024) geldt de omgevingsvisie als structuurvisie en zijn ruimtelijke belangen geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het Rijksbelang opgenomen dat verstedelijking op duurzame wijze plaatsvindt. Wanneer een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt moet er getoetst worden aan de 'ladder voor duurzame verstedelijking' (zie paragraaf 4.1.5).

Consequenties voor dit project

In het voorliggende project wordt de realisatie van het ontwerpen van het gebied met een goed evenwicht tussen de groene parkruimte en de bestaande en nieuwe bebouwing mogelijk gemaakt.

Stedenbouwkundig wordt aangesloten op de kenmerken en identiteit van de landgoederenzone, waarvan het plangebied deel gaat uitmaken.

4.1.2. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Op 30 december 2011 is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) in werking getreden en nadien nog aangevuld. In het Barro zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van onderwerpen van nationaal belang, zoals hoofdwegen en -spoorwegen, buisleidingen van nationaal belang, Ecologische hoofdstructuur, primaire waterkeringen buiten het kustfundament en erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde. De regels uit het Barro zijn voor wat betreft een aantal onderwerpen verder uitgewerkt in de Regeling van de algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro), bijvoorbeeld de uitbreiding van het hoofdwegennet.

Gelet op het Barro en de bijbehorende Rarro zijn voor de projectlocatie geen onderwerpen van toepassing.

Consequenties voor dit project

Door de gewenste ontwikkeling zal geen nationaal belang worden geschaad. Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening en de bijbehorende Regeling hebben geen consequenties voor het project.

4.1.3. Deltaplan Ruimtelijke adaptatie 2020

Het klimaat verandert. De stijging van de gemiddelde temperatuur brengt extremer weer met zich mee, dat natter, droger en heter is. De resultaten daarvan zijn wateroverlast, hittestress en druk op watervoorraden door droogte. Dit vereist een verandering in denken en doen: klimaatbestendig en waterrobuust inrichten moet in Nederland een vanzelfsprekend onderdeel bij ruimtelijke (her)ontwikkelingen worden.

Om het proces van ruimtelijke adaptatie te versnellen en intensiveren is het Deltaplan Ruimtelijke adaptatie opgesteld. Daarin staat hoe gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk de nadelige effecten van klimaatverandering tegen willen gaan. De kern is dat Nederland in 2050 klimaatbestendig en klimaat robuust is ingericht. Op nationaal niveau zijn stresstesten per gemeente uitgevoerd om de knelpunten van bestaande infrastructuur in kaart te brengen. In een driedig nationaal programma worden deze kwetsbaarheden in beeld gebracht, afgewogen en geprioriteerd, om vervolgens tot concrete maatregelen te worden omgezet.

Consequenties voor dit project

Bij ruimtelijke ontwikkelingen zal vooraf moeten worden gekeken of deze klimaatadaptief zijn en hoe de inrichting dusdanig robuust kan worden aangepast. Zie ook paragraaf 5.10.

4.1.4. Nationale Woon- en Bouwagenda (NWBA)

Onder de Nationale Woon- en Bouwagenda (NWBA, maart 2022) hangen een zestal programma's waarvan de belangrijkste zijn:

- Programma Woningbouw
- Programma Betaalbaar wonen
- Programma Een thuis voor iedereen
- Programma Wonen en zorg voor ouderen
- Programma Versnelling verduurzaming gebouwde omgeving
- Nationaal programma Leefbaarheid en veiligheid

De doelstelling is om nationaal 900.000 woningen te bouwen in de periode 2022-2030. Met daarbij veel aandacht voor betaalbare woningen, verduurzaming en wonen voor aandachtsgroepen waaronder senioren (zie programma's). Bij nieuwbouw is het uitgangspunt 1/3 sociale huur, 1/3 betaalbaar (middenhuur tot € 1.000 of koop tot € 355.000 voor 2023) en 1/3 overig. Op basis van deze ambitie hebben provincies in afstemming met de regio's en gemeenten een bod gedaan aan het Rijk over aantallen te realiseren woningen. Deze afspraken hebben in maart 2023 hun beslag gekregen in regionale woondeals. Amsterdam valt onder de woondeal MRA. De afspraken worden per gemeente vastgelegd.

Consequenties voor dit project

Het project voorziet in een toename van het aantal woningen, waarvan 50% 'betaalbaar', en is in overeenstemming met de Nationale Woon- en Bouwagenda en de Woondeal.

4.1.5. Ladder voor duurzame verstedelijking

De zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten moet met behulp van de ladder voor duurzame verstedelijking worden onderbouwd. Deze verplichte toetsing is vastgelegd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het Barro verwijst naar het Bro; geformuleerd is dat deze toetsing een procesvereiste is bij alle nieuwe ruimtelijke besluiten en plannen ten aanzien van bijvoorbeeld kantoorlocaties en woningbouwlocaties.

Gemotiveerd dient te worden hoe een zorgvuldige afweging is gemaakt ten aanzien van het ruimtegebruik. De kernbepaling van de Ladder, artikel 3.1.6 lid 2 Bro, luidt: 'De toelichting van een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan de voorgenomen stedelijke ontwikkeling. Indien blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied kan worden voorzien, bevat de toelichting een motivering daarvan en een beschrijving van de mogelijkheid om in die behoefte te voorzien op de gekozen locatie buiten het bestaand stedelijk gebied.' Deze verplichting geldt ook voor een afwijkinsprocedure met toepassing van artikel 2.12 lid 1 onder a, onder 3° Wabo.

Om dit te onderbouwen dienen de volgende stappen te worden doorlopen:

1. er dient een beoordeling plaats te vinden door betrokken overheden of de beoogde ontwikkeling voorziet in een behoefte;
2. indien er een vraag is aangetoond, dient een beoordeling plaats te vinden door betrokken overheden of de ontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd door locaties voor herstructurering of transformatie te benutten. Indien het bestemmingsplan de ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, is een motivering benodigd waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Om aan deze verplichting uit het Bro te kunnen voldoen dient allereerst te worden nagegaan of er sprake is van een stedelijke ontwikkeling. In het Bro is het begrip stedelijke ontwikkeling als volgt vastgelegd: 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.' Uit jurisprudentie blijkt dat er in beginsel sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling vanaf de realisatie van 12 woningen. Onderhavig project betreft de realisatie van circa 210 woningen en 1.100 m² bvo voorzieningen in een stedelijke omgeving. Gelet daarop dient de laddertoets doorlopen te worden.

Consequenties voor dit project

Uit de paragrafen 5.3 en 5.4 blijkt dat wordt voldaan aan de laddertoets voor wat betreft het woningbouwprogramma.

Ten behoeve van het niet-woonprogramma is door adviesbureau Sweco onderzoek uitgevoerd ter voldoening aan de ladder voor duurzame verstedelijking (zie bijlage). Daarin is geconcludeerd dat de behoefte aan de 1.100 m² bvo aan commerciële en maatschappelijke functies voor de optelsom van de vier afzonderlijke functies goed te motiveren is. Voor de individuele functies is dit niet het geval. Voor geen van de functies bestaat een kwantitatieve behoefte aan de volledige 1.100 m² bvo. Echter, vanuit kwalitatief opzicht is het ook niet realistisch dat de commerciële en maatschappelijke ruimtes in alle vier de bouwblokken worden ingevuld met één functie. Mocht dit in het meest uiterste scenario wel het geval zijn, dan is het metrage dusdanig beperkt in omvang dat er (uitgezonderd kantoren) geen onaanvaardbare leegstand elders in het onderzoeksgebied zal ontstaan. Het realiseren van grotere metrages kantoren is beperkt haalbaar. Hiervoor moeten elders kantoren meters worden onttrokken voordat nieuwbouw gerealiseerd kan worden. De initiatiefnemer wordt door het adviesbureau geadviseerd te zoeken naar een slimme mix aan functies die elkaar en het gebied versterken, zodat de Spoorzone als geheel een impuls krijgt.

4.2. Provinciaal beleid

4.2.1. Omgevingsvisie NH2050

Op 19 november 2018 heeft Provinciale Staten de Omgevingsvisie NH2050 'Balans tussen economische groei en leefbaarheid' vastgesteld. De Omgevingsvisie NH2050 wil zorgen voor balans tussen economische groei en leefbaarheid. In de visie zijn 5 bewegingen met ontwikkelprincipes beschreven voor de ontwikkeling van de leefomgeving:

1. Dynamisch schiereiland. Hierin is het benutten van de unieke ligging van Noord-Holland, te midden van water, leidend.
2. Metropool in ontwikkeling. Hierin wordt beschreven hoe de Metropoolregio Amsterdam steeds meer als één stad functioneert.
3. Sterke kernen, sterke regio's, gaat over de ontwikkeling van centrumgemeenten die de gehele regio waarin ze liggen vitaal houden.
4. Nieuwe energie, benut de economische kansen van de energietransitie.
5. Natuurlijk en vitaal landelijke omgeving, staan het ontwikkelen van natuurwaarden en een economisch duurzame agrarische sector centraal.

Wonen en werken wordt zo veel mogelijk gerealiseerd via binnenstedelijke verdichting om zo het landschap tussen de verschillende kernen in de metropool regio te sparen. Deze verdichtingsopgave vraagt steeds meer inventiviteit.

Consequenties voor dit project

Het project maakt de verdichting in binnenstedelijk gebied mogelijk. Als gevolg van de beoogde ontwikkeling zal de bestaande stedelijke structuur worden versterkt. Op deze wijze wordt de beschikbare binnenstedelijke ruimte zo optimaal mogelijk benut en wordt het landschap gespaard. Dit past binnen de hoofddoelstellingen in het provinciale beleid.

4.2.2. Omgevingsverordening NH2020

In de Omgevingsverordening NH2020 zijn regels samengevoegd op het gebied van natuur, milieu, mobiliteit, erfgoed, ruimte en water. De Omgevingsverordening NH2020 geldt vanaf 17 november 2020. De verordening wordt met regelmaat herzien of gewijzigd, de meest recente inwerking getreden herziening is van 1 januari 2023 en momenteel ligt een ontwerpherziening ter inzage. Door de nu geldende herziening zijn delen van de vastgestelde NH2022 (die pas in werking treedt met de Omgevingswet) in de huidige verordening opgenomen.

In de verordening staan de regels van de provincie waaraan ruimtelijke plannen moeten voldoen. Bij de omgevingsverordening zijn kaarten gevoegd met daarop specifieke aanduidingen voor bepaalde gebieden. De locatie ligt buiten gebieden die zijn aangewezen als Bijzonder Provinciaal Landschap, Natuurnetwerk Nederland, Landelijk gebied, LIB5 zone Schiphol en een milieuzone rond industrieterreinen. Voor de planlocatie geldt dat het is gelegen in de LIB5 zone Schiphol.

LIB5 zone Schiphol

Artikel 6.24 van de Omgevingsverordening moet worden gelezen in samenhang met het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB), dat de ruimtelijke regels op rijksniveau bevat in verband met de aanwezigheid en het gebruik van luchthaven Schiphol. Voor zover een ruimtelijk plan nieuwe woningen toestaat op gronden die liggen ter plaatse van het werkingsgebied LIB 5 zone wordt in de toelichting op dat plan rekenschap gegeven van het feit dat op de betreffende locatie sprake is van geluid vanwege het luchtverkeer en worden de redenen vermeld die er toe hebben geleid om op de betreffende locatie nieuwe woningen te bestemmen. Hierop wordt ingegaan in paragraaf 5.8.

Overig

Voor de projectlocatie zijn voorts de regels ten aanzien van een nieuwe stedelijke ontwikkeling en klimaatadaptief bouwen relevant. Een nieuw ruimtelijk plan kan uitsluitend voorzien in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als deze ontwikkeling in overeenstemming is met de binnen de regio gemaakte schriftelijke afspraken. Onder een nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt een ontwikkeling verstaan als bedoeld in artikel 1.1.1 eerste lid onder i van het Besluit ruimtelijke ordening: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Consequenties voor dit project

De in dit plan mogelijk gemaakte bouw van nieuwe woningen en voorzieningen is te kwalificeren als een nieuwe stedelijke ontwikkeling, de ontwikkeling wordt/is dan ook regionaal schriftelijk afgestemd.

In paragraaf 5.10 van deze ruimtelijke onderbouwing wordt, in het kader van het aspect 'water', ingegaan op de eisen ten aanzien van klimaatadaptief bouwen.

Voorts geldt voor de overige thema's dat de ontwikkeling, binnen het bestaand stedelijk gebied, van dusdanige aard en omvang schaal is, dat er geen sprake is van strijdigheid met de provinciale omgevingsverordening.

4.2.3. Omgevingsverordening NH2022

De door Provinciale Staten vastgestelde Omgevingsverordening NH2022 (gepubliceerd 28 juli 2022) is gekoppeld aan de inwerkingtreding van de Omgevingswet. Artikel 2.6 van de Omgevingswet bepaalt, dat Provinciale Staten één omgevingsverordening vaststellen waarin de provinciale regels over de fysieke leefomgeving zijn opgenomen. Voor de omgevingsverordening geldt bij de invoering van de Omgevingswet geen overgangsrecht, zodat de omgevingsverordening gelijktijdig met de Omgevingswet in werking moet treden. Daarnaast zijn een aantal specifieke onderwerpen toegevoegd, te weten op het terrein van natuur en milieu en de Regionale Energie strategieën 1.0 (RES'en 1.0). De RES'en 1.0 zijn leidend voor wind op land. Ook is uitvoering gegeven aan moties en toezeggingen die voortkwamen uit de behandeling van de Omgevingsverordening NH2020 in Provinciale Staten. Er heeft geen heroverweging van de Omgevingsverordening NH2020 plaats gevonden tenzij hier een directe aanleiding of noodzaak toe was. Er is dus sprake van een beleidsarme omzetting naar de systematiek en terminologie van de Omgevingswet.

4.2.4. Woonagenda 2020-2025

De Woonagenda 2020-2025 is de uitvoeringsagenda van het woonbeleid van de provincie Noord-Holland en past binnen de randvoorwaarden van het ruimtelijk beleid zoals beschreven in de Omgevingsvisie NH2050. De provincie Noord-Holland wil zorgen voor voldoende betaalbare, duurzame en toekomstbestendige woningen voor alle doelgroepen. De woonagenda heeft 4 ruimtelijke uitgangspunten:

1. Wonen als onderdeel van een integrale verstedelijkingsopgave
2. Voldoende ruimte voor woningbouw, uitgaande van zorgvuldig ruimtegebruik
3. versterken van het netwerk van steden en kernen qua voorzieningenniveau, economische ontwikkeling en woningbouwontwikkeling
4. Invulling geven aan de ambities door ruimte te bieden voor maatwerk en te sturen op regionale samenwerking.

De speerpunten zijn:

- A. Een woning voor iedereen
 - a. Adaptief en vraaggestuurd programmeren
 - b. Productie op peil: aanjagen woningbouwproductie
 - c. Kwalitatief, betaalbaar en divers woningaanbod
- B. Gezond, duurzaam en toekomstbestendig wonen in een aantrekkelijke provincie

Hierbij worden de volgende richtinggevende principes gehanteerd:

1. De vraag is leidend. Het woningbouwprogramma wordt bepaald op basis van gegronde onderbouwing van vraag, aanbod en het kwalitatieve en kwantitatieve verschil daartussen voor nu en in de toekomst.
2. Het woningbouwprogramma is regionaal, flexibel en adaptief.
3. Er zijn snel meer woningen nodig. De provincie zet in op het versnellen van de woningbouwproductie, met aandacht voor de benodigde kwaliteit.
4. De provincie helpt gemeenten om de woningproductie te versnellen, door voortzetting van het Uitvoeringsprogramma Binnenstedelijk Bouwen en Versnellen Woningbouw.
5. De provincie geeft gemeenten ruimte om bij binnenstedelijke plannen nabij een OV-knooppunt en/of in een groeiregio hogere aantallen woningen te realiseren dan de prognose, om het woningtekort versneld in te lopen.
6. Vanuit het oogpunt van leefbaarheid en gezondheid bewaakt de provincie de goede balans tussen economie, wonen, mobiliteit, landschap.
7. Woningbouw heeft een grote impact op het landschap, de natuur en de biodiversiteit, zowel binnen als buiten het bestaand stedelijk gebied. In de woonakkoorden worden tussen provincie en regio's afspraken gemaakt om woningbouw zoveel mogelijk klimaatneutraal, klimaatadaptief, circulair en natuur- en landschapsinclusief te ontwikkelen.
8. De woningmarkt heeft structureel meer flexibiliteit en betaalbare opties voor alle verschillende doelgroepen van woningzoekenden nodig.
9. Betaalbaar en divers woningaanbod voor alle doelgroepen vraagt regionale afstemming en samenwerking.

De Metropoolregio Amsterdam (MRA) is een (inter-)nationaal gewilde plek om te wonen en werken. De vraag naar woningen is en blijft groot. In de prognose uit 2019 werd voorzien dat de MRA tot 2040 circa 250.000 extra woningen nodig heeft om de groeiende bevolking onderdak te bieden. Naast de grote woningbouwopgave kent de MRA andere belangrijke maatschappelijke opgaven, zoals het verbeteren van de bereikbaarheid, het versterken van de economie en de energietransitie. Woningbouw draagt hier sterk aan bij, zolang dit zorgvuldig en in onderlinge afstemming gebeurt. Dit vraagt om nauwe samenwerking tussen de gemeenten, deelregio's en provincies Noord-Holland en Flevoland. Deze (boven)regionale opgaven komen samen in een aantal gebiedsontwikkelingen die zo grootschalig en complex zijn, dat samenwerking tussen Rijk, MRA, provincies, deelregio's en gemeenten een noodzaak is om te zorgen voor duurzame en toekomstbestendige verstedelijking.

Consequenties voor dit project

Voorgenomen bouwplan levert een bijdrage aan de woningbouwopgave en is dan ook in overeenstemming met de Woonagenda 2020-2025.

4.3. Regionaal beleid

4.3.1. Metropoolregio Amsterdam: Internationale topregio met hoge leefkwaliteit (MRA agenda 2020-2024)

De MRA Agenda is opgesteld in opdracht van de Agendacommissie van de MRA. De samenwerking richt zich op het versterken van de internationale positie van de MRA als economische topregio met hoge leefkwaliteit. Hierbij zijn twee leidende principes:

- toekomstbestendige metropool, die gericht is om binnen 30 jaar klimaatneutraal, volledig circulair en klimaatbestendig te zijn;
- evenwichtige metropool zonder grote sociaaleconomische verschillen tussen gebieden, waar sprake is van kansengelijkheid en hoge leefkwaliteit.

Deze overkoepelende ambities komen tot uiting in vier bestuurlijke opdrachten:

1. samenwerking verder versterken;
2. werk maken van een veerkrachtige, inclusieve en schone economie;
3. bouwen voor de woningbehoefte en met groei de leefkwaliteit versterken;
4. vaart maken met het metropolitaan mobiliteitssysteem.

Met name de derde opdracht is relevant voor het voorliggende project. De regionale bouwopgave is groot. Volgens de laatste prognoses groeit de woningbehoefte tot 2040 met minimaal 250.000 woningen. Met het Rijk heeft de regio afgesproken tot 2025 gemiddeld 15.000 woningen per jaar te bouwen. Een forse opgave die grotendeels via complexe binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen moet worden ingevuld. Bovendien moet de bouw van nieuwe woningen ook bijdragen aan een toekomstbestendige en betaalbare woningvoorraad.

Consequenties voor dit project

Het project voorziet in een toename van het aantal woningen, waarvan 50% 'betaalbaar', en levert hiermee een bijdrage aan verminderen van het tekort aan woningen.

4.3.2. Actieprogramma woningproductie MRA 2018 - 2025

De metropoolregio Amsterdam kampt met een groot woningtekort, het grootste van Nederland. Het actieprogramma woningproductie MRA zet daarom voornamelijk in op de bouw van extra woningen, elk jaar moeten er binnen de Metropoolregio Amsterdam 15.000 nieuwe woningen gebouwd worden. Om dit te bereiken wordt ingezet op het versnellen van processen, het gebruik maken van financiering vanuit het rijk en het leggen van een verbinding tussen de woningbouwproductie en de opgaven in de vervoerregio en de MIRT.

Naast kwantiteit speelt ook de kwaliteit een rol binnen het actieprogramma. Het grootste tekort aan woningen bevindt zich in het sociale en middeldure segment. De MRA hecht er veel waarde aan om juist in deze segmenten veel bij te bouwen omdat de toegankelijkheid tot een woning voor mensen met een laag of middeninkomen nu in het gedrang komt. Ook andere kwalitatieve aspecten worden belangrijk geacht bij de bouw van nieuwe woningen, zoals het verduurzamen en vergroenen van de bebouwde leefomgeving en circulair bouwen.

Uit de 'Monitor woningbouw 2022' blijkt dat de actuele bevolkingsgroei bijzonder hoog is, deels door 'reguliere' migratie maar ook door de instroom van vluchtelingen uit Oekraïne. In de eerste 9 maanden van 2022 groeide de bevolking in Noord-Holland met bijna 39.000 inwoners. Een niveau van groei dat zich alleen vlak na de Tweede Wereldoorlog voordeed. De groei van de woningbehoefte is daarmee momenteel groter dan de groei van de woningvoorraad. Voor de nabije toekomst bestaan twee belangrijke onzekerheden: de oorlog in Oekraïne die kan leiden tot de komst van meer vluchtelingen en de ontwikkeling van de economie. Een economische recessie leidt doorgaans tot een lager buitenlands migratiesaldo. Het op peil houden of verhogen van de bouwproductie is daarmee cruciaal. Dit betekent dat Noord-Holland een forse bouwopgave heeft. Voor de periode 2022-2040 ligt de bouwopgave bij de actuele prognose rond de 230.000 woningen. Afgezet tegen de fasering van de plancapaciteit is in alle regio's ruim voldoende plancapaciteit beschikbaar. Voor de periode 2022-2040 komt de beschikbare plancapaciteit uit op 160% van de woningopgave.

Sinds de jaren negentig geldt nationaal een streeftekort van 2%, dat volgens het ministerie van VROM samenging met een relatief stabiele marktsituatie. Bij een tekort van 0% ontstaat namelijk leegstand in afwachting van die nieuwe huishoudens. Het is daarom niet realistisch om te stellen dat het volledige woningtekort dient te worden ingelopen. Op basis van het verleden lijkt een woningtekort van rond de 2% in de provincie en 4% in Amsterdam een niveau dat samengaat met een redelijk ontspannen woningmarkt. In Amsterdam was er in 2022 een woningtekort van 7,9 procent. Om op de 4% uit te komen zijn er circa 18.000 extra woningen nodig.

Consequenties voor dit project

Het project voorziet in een toename van het aantal woningen, waarvan 50% 'betaalbaar', en levert hiermee een bijdrage aan verminderen van het tekort aan woningen.

4.3.3. Wonen in de Metropoolregio 2021: Woningvoorraad en bewoning.

Het onderzoek 'Wonen in de Metropoolregio Amsterdam' (WiMRA) 2021 geeft de ontwikkelingen op de woningmarkt weer in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en gaat in op de positie van de verschillende regio's daarbinnen. Het WiMRA is een belangrijke bron voor regionaal inzicht in de werking van en samenhang op de woningmarkt en voor het gesprek over de woningbouwopgave en de betaalbaarheid van het wonen. Het WiMRA wordt uitgevoerd in opdracht van de Metropoolregio Amsterdam en de corporaties vertegenwoordigd in de MRA. Uit de WiMRA blijkt dat in Amsterdam:

- met name in de sociale huur vraag en aanbod sterk uiteenlopen doordat zowel starters als doorstromers in dit segment zoekend zijn;
- er een tekort is aan koopwoningen in alle prijsklassen.

Consequenties voor dit project

Het project voorziet in een toename van het aantal woningen, waarvan 50% 'betaalbaar', en levert hiermee een bijdrage aan verminderen van het tekort aan woningen.

4.4. Gemeentelijk beleid

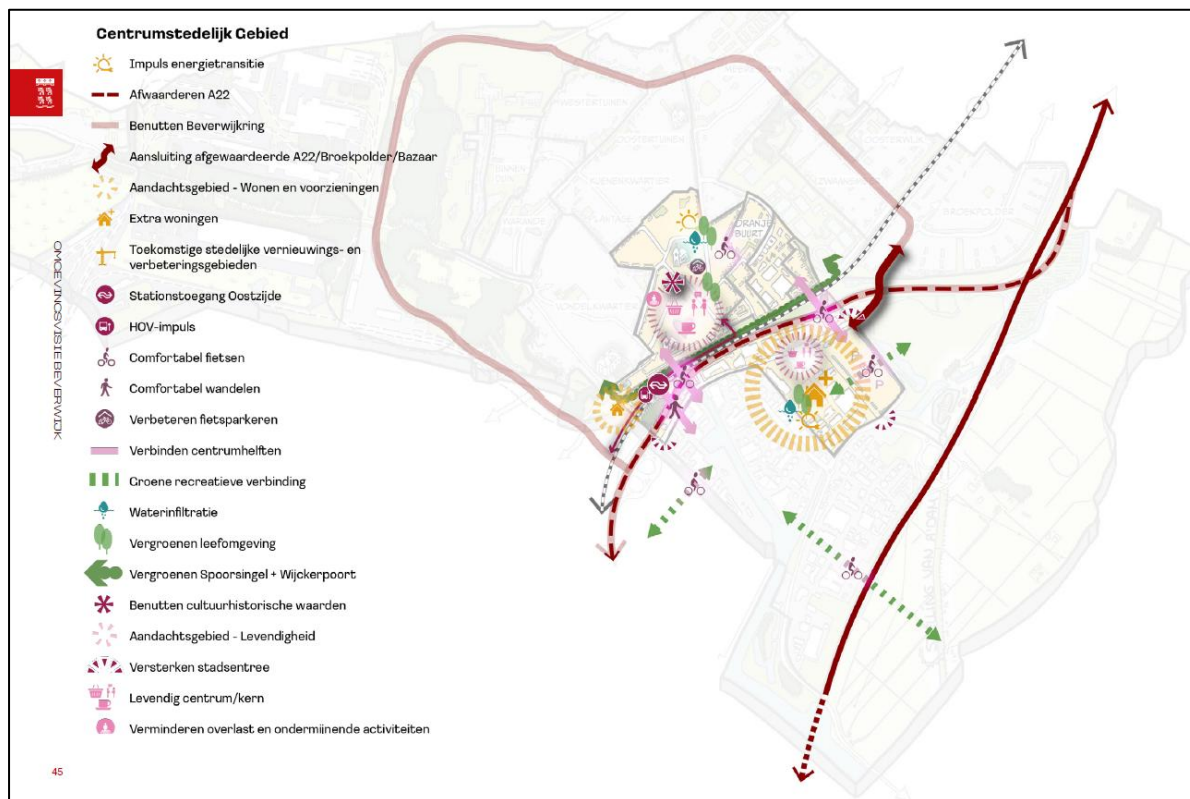
4.4.1. Omgevingsvisie Beverwijk

Op 12 december 2024 heeft de raad van de gemeente Beverwijk de Omgevingsvisie 'Brede Welvaart in een gezonde Leefomgeving' vastgesteld. De visie geeft de ambities weer voor het wonen, werken en leven in Beverwijk. Het doel is om tot in 2040 voldoende passende woningen in een fijne leefomgeving te realiseren en daarnaast sterker, schoner, groener, mooier, gezonder, veiliger, duurzamer en kind vriendelijker te zijn. De visie beschrijft een ontwikkelrichting per kenmerkend deelgebied. In het centrum-stedelijk gebied liggen bijvoorbeeld andere accenten en aandachtspunten dan in de woonwijken of op het bedrijventerrein. Per gebied wordt stil gestaan bij de gewenste milieukwaliteit en de afwegingen die wenselijk zijn bij nieuwe Ontwikkelingen.

De visie is vertaald naar een integrale visiekaart, die een beeld geeft van de ambities, doelstellingen en opgaven die Beverwijk tot aan 2050 wil uitwerken en (laten) realiseren. Per deelgebied is ook een kaart gemaakt waar de bij elk deelgebied horende ambities, doelstellingen zichtbaar zijn. Ankie's Hoeve is gelegen in het Centrumstedelijk Gebied.

Het centrumstedelijk gebied omvat het oude, historische centrum van Beverwijk dat zich voornamelijk uitstrekt rond de Breestraat en de Grote Kerk. Van oudsher is dit de plek voor handel en commercie. Het centrumstedelijk gebied

kenmerkt zich door een grotere menging van functies als handel, commercie, wonen, werken, horeca en (cultuur)voorzieningen. Het centrumstedelijk gebied omvat ook de stadskant van de spoorzone, de strook tussen het spoor en de Parallelweg en het gebied rondom de Bazaar, ten noorden van de Industrieweg. In de toekomst is dit een stoer, duurzaam en prettig leefgebied dat ruimte biedt aan 7.500 woningen en 5.000 extra arbeidsplaatsen.



Afbeelding: deelgebiedskaart uit de Omgevingsvisie

Voor het gebied aan de stadskant van de Spoorzone is onlangs een stedenbouwkundige visie vastgesteld. Deze visie beschrijft hoe de inrichting van de ontwikkellocaties Ankie's Hoeve aan de Halve Maan, het Stationsplein, het Meerplein, Marlo en de Brink er in de toekomst uit kan komen te zien. Deze gebieden krijgen een 'stadse' uitstraling. Concreet betekent dit dat er in hogere dichtheden wordt gebouwd dan bijvoorbeeld in de woongebieden. Ook is meer functiemenging mogelijk. Tegelijkertijd zal het nieuwe centrumstedelijk gebied geen bedreiging zijn voor het historische centrum, maar voorzien de nieuwe ontwikkelingen juist in meer draagkracht en aanvullingen op het historische centrum. De stedenbouwkundige visie waaraan wordt gerefereerd in de Omgevingsvisie is in paragraaf 2.3 van deze Ruimtelijke Onderbouwing al beschreven.

Consequenties voor dit project

Ankie's Hoeve is in de Omgevingsvisie aangemerkt als ontwikkellocatie voor woningbouw met functiemenging. Het project waarop deze Ruimtelijke Onderbouwing betrekking heeft geeft daaraan invulling. Het voorziet in het toevoegen van circa 210 woningen en 1.100 m² bvo voorzieningen in een stedelijke omgeving. Het plan draagt daardoor bij aan de doelstellingen van de Omgevingsvisie.

4.4.2. Spoorzone

Ankie's Hoeve ligt in een gebied dat volop in ontwikkeling is en maakt deel uit van een bredere transformatie, welke is begonnen bij de "Verkenning Spoorzone." Hieruit zijn twee delen ontstaan: Het eerste deel betreft alle ontwikkelingen ten noorden van het spoor, de Stadskant. Voor dit gebied is een stedenbouwkundige visie opgesteld, een kwaliteitsboek voor de openbare ruimte ontwikkeld en zijn er al ontwikkeldvelden en/of projecten aangewezen. Sommige projecten in dit gebied zijn al in een vergevorderd stadium, zoals Ankie's Hoeve en het Marloterrein. Het tweede deel van de ontwikkelingen bevindt zich ten zuiden van het spoor, Business Docks. Voor dit gebied is een spelregelkaart ontwikkeld die richting geeft aan deelprojecten zoals de Bazaar.

Voor het gebied ten noorden van het spoor is een stedenbouwkundige visie opgesteld : Spoorzone Stadskant. Hierin worden drie pijlers benoemd welke bij alle ontwikkelingen gehanteerd moeten worden: Identiteit, verblijfskwaliteit en gezondheid.

Daarnaast worden er verschillende deelgebieden gedefinieerd, waarvan er twee grenzen aan of invloed hebben op Parallel: het Stationsplein en het Meerplein. Het Stationsplein wordt een levendig OVknooppunt wat hogere dichtheden zal toestaan. Het Meerplein wordt een modern stadscentrum met een hoge verblijfswaarde. Deze stedenbouwkundige visie is in paragraaf 2.3 van deze Ruimtelijke Onderbouwing al beschreven.

Voor het gebied ten noorden van het spoor heeft Okra Landschapsarchitecten, n.a.v. de stedenbouwkundige visie een kwaliteitsboek voor de openbare ruimte opgesteld. Daarop wordt hierna ingegaan.

Consequenties voor dit project

Voor Ankie's Hoeve werd al parallel aan het opstellen van de Stedenbouwkundige Visie Stadskant Spoorzone gewerkt aan de ontwikkeling van een bouwplan. Het bouwplan en de visie zijn dan ook met elkaar in overeenstemming.

4.4.3. Kwaliteitsboek openbare ruimte Stadskant Spoorzone Beverwijk

De Landgoederen maken deel uit van het historisch erfgoed van Beverwijk. Landgoed Scheybeeck biedt de inwoners van het centrum van Beverwijk mogelijkheden voor recreatie en contact met de natuur. Deze landgoederenzone is een prachtige groene parel zo dicht bij het centrum en het stationsgebied.

Ankie's Hoeve en Wijckerpoort worden herontwikkeld en gaan meer integraal onderdeel uitmaken van deze waardevolle landschappelijke zone. De sfeer van het wonen in of langs een park, met bomen, begroeiing en open water, zal deze nieuwe wijken een zeer hoge kwaliteit geven. Een ecologische corridor zal langs deze gebieden liggen die de huidige landgoederen en het Spoorpark met elkaar verbinden.

Mobiliteit

Autoverkeer en bestemmingsverkeer blijven behouden, maar langzaamverkeerroutes worden wel in de toekomstige situatie ingepast om veilige verbindingen voor fietsers en voetgangers in te passen. Bereikbaarheid en langzame verbindingen naar de landgoederen, naar het OV-knooppunt, de HOV-baan en naar de binnenstad zijn van groot belang.

Groen en water

Open water en parkachtige begroeiing kronkelen rond de nieuwe ontwikkelingen en bieden een kleinschalig netwerk van paden en verblijfs- en recreatieplekken in de openbare ruimte. Via groene buffers wordt een transitie tussen privaat en publiek gecreëerd. De groene gebieden moeten zodanig worden ontworpen dat zij water vasthouden en waterinfiltreren, omdat het gebied gevoelig is voor overstromingen.

Bestrating

De bestrating moet passen binnen het parkkarakter en kan naast klinkerverharding ook bestaan uit halfverhardende en/of waterdoorlatende verharding.

Stedelijk meubilair

Er moeten ruimschoots zitelementen worden voorzien, evenals informele speelelementen. Er moet gebruik worden gemaakt van hout en metaal. De elementen kunnen een landgoedachtige sfeer benadrukken.

Consequenties voor dit project

Het Kwaliteitsboek openbare ruimte is leidraad voor de inrichting van de openbare ruimte in Ankie's Hoeve.

4.4.4. Woonvisie 2025 Beverwijk en Heemskerk

De Woonvisie 2025 Beverwijk-Heemskerk 'Een thuis voor iedereen' is in 2020 vastgesteld door de gemeenteraad van Beverwijk. In het document wordt de visie op wonen tot aan 2025 geschetst. Net zoals de eerdere 'Woonvisie 2020' is deze woonvisie een gezamenlijk beleidsdocument van de gemeente Beverwijk en de gemeente Heemskerk. Met de visie wordt ingespeeld op de toenemende woningvraag. De gemeenten staan voor drie uitdagingen:

1. betaalbare woningen voor onze starters;
2. geschikte woningen voor de groeiende groep senioren;
3. ruime, (middel)dure koopwoningen voor de middenklasse.

De beide gemeenten hebben daarom samen tot doel gesteld minimaal 1.560 woningen te bouwen van 2019 tot en met 2024. Dat gebeurt door verdichten en transformeren: binnen het bestaand stedelijk gebied (rood-voorrood) om zo bestaande openbare ruimte en groen te sparen.

Ten behoeve van de Woonvisie zijn de gemeente Heemskerk en de gemeente Beverwijk in gesprek gegaan met onder andere ontwikkelaars, wooncorporaties en bewonersorganisaties. Deze betrokken partijen benadrukten het belang van voldoende doorstroombmogelijkheden voor

midden- en hogere inkomensgroepen. Om doorstroming te bevorderen, zullen technisch geschikte appartementen voor senioren gerealiseerd moeten worden. Daarom wordt onder andere ingezet op de uitbreiding van de voorraad levensloopbestendige woningen. Daarnaast kan doorstroming bevorderd worden door het toevoegen van middeldure huur- en koopappartementen voor senioren.

Ook de behoefte aan sociale huur in de regio IJmond/Zuid-Kennemerland nam toe. Daarom is in het Regionaal Actieprogramma Wonen (RAP) afgesproken dat iedere gemeente 30% van haar totale woningbouwopgave in de sociale huur realiseert. Samen met Woonopmaat en Pré Wonen zijn prestatieafspraken gemaakt. Uitgangspunt vormen de afspraken binnen het Regionaal Actieprogramma Wonen (RAP) voor de sociale huur, waarvan voor dit project de belangrijkste is dat nieuwe woningbouwinitiatieven die voorzien in betaalbare huur- en koopwoningen worden gestimuleerd.

Vanuit beide gemeenten is tenslotte een behoefte aan meer en geschiktere woningen voor senioren en mensen met een zorgvraag, onder andere door 'beschermd wonen'. Ook wordt gestreefd naar levensloopgeschikte wijken, waardoor doorstroming binnen de eigen wijk mogelijk wordt.

Consequenties voor dit project

Dit project voorziet in het toevoegen van circa 210 woningen op een binnenstedelijke locatie, waarvan 50% 'betaalbaar'. Het plan draagt daardoor bij aan de doelstellingen van de Woonvisie.

4.4.5. Woonakkoord Zuid-Kennemerland / IJmond 2021-2025

Bestuursakkoord

In het Bestuursakkoord wordt Beverwijk bestempeld als een handelsstad rondom een haven. Beverwijk kent veel (middel) hoogbouw en sociale huurwoningen uit de jaren '50-'60. Er wordt hard gewerkt aan herstructurering. Nieuwbouw moet binnenstedelijk gezocht worden en in de spoorzone. Wat betreft de woningbouwopgaven in de periode 2021-2025, geldt dat er voldoende woningen toegevoegd moet worden aan het huidige woningaanbod. Dit wil de regio onder andere realiseren door meer te gaan bouwen en woningbouwplannen te versnellen. Daarnaast hecht de regio waarde aan de grote variatie aan aantrekkelijke woonmilieus waarover de gemeente beschikt. Dit wil de regio de komende jaren versterken. In Heemskerk vertaalt deze opgave zich onder andere in het toevoegen van levensloopbestendige appartementen in de nabijheid van voorzieningen.

Senioren worden in het Bestuursakkoord aangemerkt als doelgroep die speciale aandacht nodig heeft. Een doel van het Bestuursakkoord is om zoveel mogelijk senioren te stimuleren om passend te gaan wonen. De woonwensen van senioren sluiten echter niet altijd aan bij het huidige aanbod. Zo is er een toenemende belangstelling bij ouderen voor gemeenschappelijke woonvormen. Het is dus zaak om nieuwe woonvormen waar mogelijk te faciliteren. Momenteel is er nog onvoldoende woonruimte geschikt. Bij het realiseren van geschikte woningen voor senioren gaat het niet alleen

over de toegankelijkheid van woongebouw en woning, maar heel belangrijk is ook de nabijheid van voorzieningen en een toegankelijke woonomgeving die uitnodigt tot ontmoeting.

Uitvoeringsagenda

De uitvoeringsagenda van het Woonakkoord Zuid-Kennemerland/IJmond beschrijft hoe gemeenten en provincie Noord-Holland gaan samenwerken om op de middellange termijn doelen uit het Bestuursakkoord van het Woonakkoord te realiseren.

In de uitvoeringsagenda wordt gekeken hoe er woningen toegevoegd kunnen worden aan het huidige aanbod. De groei in woningbehoefte varieert binnen de regio. Voor Beverwijk is de opgave om in de periode 2020-2030 minimaal 1.250 woningen toe te voegen. De omvang van de potentiële plancapaciteit was voor diezelfde periode 2.875 woningen. Dit kan door middel van woningbouw, transformatie en het splitsen van woningen.

Daarnaast wordt in de uitvoeringsagenda ingezet op betaalbare woningen door de sociale huurvoorraad uit te breiden. Daarnaast wordt gepoogd om doorstroming op de woningmarkt te bevorderen zodat er betaalbare woningen vrijkomen en meer mensen naar behoefte en wens kunnen wonen. Daarom worden levensloopbestendige woningen toegevoegd en verhuisstromen gefaciliteerd. Ook wordt aandacht gevraagd voor doelgroepen met een zorgvraag.

Consequenties voor dit project

Dit project voorziet in het toevoegen van circa 210 woningen op een binnenstedelijke locatie, waarvan 50% 'betaalbaar'. Het voorgenomen plan is in lijn met het Woonakkoord.

4.4.6. Groenvisie 2020 - 2030

Met de hier voorliggende Groenvisie 2020-2030 legt de gemeente Beverwijk een stevig fundament voor het groenbeleid. Bestaande en te behouden groene waarden zijn hierin vastgelegd en groene ambities en doelen zijn geformuleerd. Opgaven vanuit klimaat en ecologie maken onderdeel uit van de opgaven net als de aspecten gezondheid, sociale interactie en identiteit. De gemeente zet zich volop in voor het groen in Beverwijk en Wijk aan Zee. Daarom hebben we een Groenvisie ontwikkeld voor de jaren 2020 tot en met 2030. Enkele doelen uit deze Groenvisie: In 2030...

- is het groen in Beverwijk kleurrijk en divers. We hebben een robuuste groenstructuur met veel waarde voor bijen en vlinders;
- is het groene erfgoed goed zichtbaar en zijn we trots op het groen in Beverwijk en in onze eigen buurt;
- verbindt het groen ons in Beverwijk. We hebben 'groene' routes en werken soms samen aan kleine buurttuinen;
- hebben we tijdens hete zomers koele, schaduwrijke, groene plekken op loopafstand van de woning. De groengebieden helpen bij hevige regen tijdelijk het water op te vangen;
- heeft iedereen een of meer lievelingsplekken in het groen. Want we hebben dan verschillende groene parken en verblijfsgebieden met uiteenlopende mogelijkheden voor de gebruiker.

Consequenties voor dit project

De Groenvisie werkt door in het Kwaliteitsboek openbare ruimte Stadskant Spoorzone Beverwijk en dat is leidraad voor de inrichting van de openbare ruimte in Ankie's Hoeve.

4.5. Parkeerbeleid

4.5.1. Nota Parkeernormen en afkoopregeling parkeren 2024

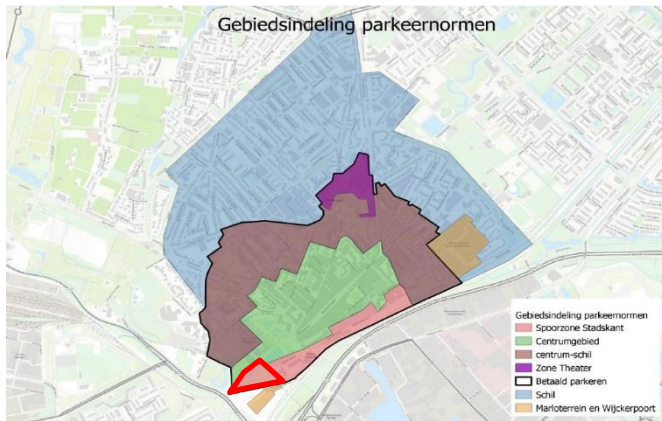
De Beverwijkse gemeenteraad heeft op 12 oktober 2023 ingestemd met nieuw parkeerbeleid voor het centrum van de stad. Daartoe is de Verordening Parkeerbelasting 2024 en de Nota Parkeernormen en Afkoopregeling Parkeren 2024 vastgesteld. Het doel van dit nieuwe beleid is om de stad leefbaar en toegankelijk te houden en ruimte te bieden aan woningbouw en groen.

Bij de lancering van de parkeerplannen in juni 2023 kondigde het college twintig mogelijke maatregelen aan. Tien van die maatregelen zijn voorgesteld om in te voeren in 2024. Tijdens inloopavonden en een formele inspraakprocedure hebben Beverwijkse bewoners, organisaties en ondernemers zich kunnen uitspreken over deze beoogde maatregelen.

De nieuwe regels voor vergunningen en straatparkeren zijn ingegaan op 1 januari 2024, net als de nieuwe verdeling van de parkeerzones in het centrum van Beverwijk. Het gaat hierbij specifiek om de Nota Parkeernormen en Afkoopregeling Parkeren 2024. Voor een specifiek deel van Stadskant Spoorzone gelden lagere parkeernormen en daarnaast is de kruimelregeling voor nieuwbouw verdwenen. Ook zijn de tarieven voor de parkeerbijdrage geïndexeerd en is nader omschreven welke reductie van de parkeernorm mag worden toegepast bij gebruik van deelvervoer. Bij nieuwe ontwikkelingen hanteert de gemeente Beverwijk de vastgestelde parkeernormen om ervoor te zorgen dat het parkeren voor een auto in de nabije toekomst op een goede wijze mogelijk is. Daar waar het bij nieuwe ontwikkelingen lastig is om extra parkeerplaatsen te realiseren, zijn er mogelijkheden om onder voorwaarden de parkeerbehoefte af te kopen.

In deze nota Parkeernormen staat hoe de gemeente Beverwijk de parkeernormen in de praktijk inzet. De normen zijn gebaseerd op landelijke cijfers van het CROW. Deze cijfers 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. De gemeente Beverwijk wil met behoud van uniformiteit flexibiliteit hebben in het toepassen van de parkeernormen. Daarom staan er in dit document uitvoeringsregels en praktijkvoorbeelden, waarmee de toepasbaarheid van de parkeernormen vergroot.

In de landelijke parkeercijfers wordt onderscheid gemaakt naar stedelijkheidsgraad en naar de ligging in de stedelijke zone. Beverwijk ligt in de één-na-hoogste categorie van stedelijkheid (CROW: sterk stedelijk). De projectlocatie maakt onderdeel uit van het gebied 'Spoorzone Stadskant'.



Afbeelding: gebiedsindeling, projectlocatie rood omlijnd

Als parkeernorm is gekozen voor de onderkant van de bandbreedte die de CROW aangeeft. Met de centrumfunctie die Beverwijk vervult is de beschikbare ruimte beperkt. Een ander argument voor het toepassen van de onderkant van de bandbreedte is dat Beverwijk gezien de ligging binnen de Metropoolregio Amsterdam goed bereikbaar is per openbaar vervoer en per fiets. Er wordt geïnvesteerd in (door)fietsroutes en er wordt een actieve lobby gevoerd voor beter openbaar vervoer. Het alternatief voor de auto wordt daarmee aantrekkelijker.

Door een parkeerbalans op te stellen, rekening houdende met aanwezigheidspercentages van de diverse functies, kan uiteindelijk een parkeereis worden bepaald. De aanwezigheidspercentages, die gebruikt worden voor het opstellen van de parkeerbalans, kunnen alleen worden toegepast wanneer de parkeergelegenheid toegankelijk is voor de verschillende doelgroepen.

Als een ontwikkelaar in combinatie met het bouwplan deelauto's plaatst of een passende oplossing binnen het concept Mobility as a Service (MaaS) aanbiedt, is een reductie op de parkeernorm voor het gebruikersdeel (bewoners / werknemers) mogelijk. Daarvoor geldt een viertal voorwaarden:

1. het bouwplan ligt binnen een straal van 600 meter van het treinstation of binnen een straal van 100 meter van een bushalte van één van de frequente buslijnen 71/73/74/79;
2. het bouwplan ligt binnen 100 meter van een (primaire) hoofdroute van het gemeentelijk fietsnetwerk;
3. het gebruik van deelauto's / MaaS moet voor de bewoners/gebruikers makkelijk en laagdrempelig zijn;
4. deelauto's / MaaS is voor langere tijd (>10 jaar) beschikbaar.

Als het bouwplan aan al deze voorwaarden voldoet, is een reductie van 10% op de parkeernorm (gebruikersdeel) mogelijk.

Fietsparkeervoorzieningen

De gemeente Beverwijk hanteert voor het fietsparkeren de richtlijnen uit publicatie 291 van het CROW (Leidraad Fietsparkeren). In de directe nabijheid van belangrijke herkomst- en bestemmingslocaties moeten fietsparkeervoorzieningen aanwezig zijn. In de 'richtlijnen voor de capaciteitsbepaling van fietsparkeren voor bezoekers van solitaire voorzieningen' van het CROW wordt een overzicht gegeven van de belangrijkste bestemmingslocaties met een richtlijn voor de

capaciteitsbepaling voor het aantal fietsparkeervoorzieningen. In bijlage 6 van de parkeernota staan voor de meest voorkomende functies de richtlijnen voor fietsparkeren weergegeven.

4.6. Conclusie beleidskader

Het project leidt tot een toename van het woningaantal, waarvan 50% 'betaalbaar'. Dit wordt gerealiseerd door verdichting op de bestaande locatie. Het landelijke, provinciale, regionale en gemeentelijke beleid vraagt om meer woningen en vooral in vooral deze categorie.

In paragraaf 5.1.4 wordt ingegaan op de toets aan het parkeerbeleid.

Ankie's Hoeve is in de Omgevingsvisie aangemerkt als ontwikkellocatie voor woningbouw met functiemenging. Het project waarop deze Ruimtelijke Onderbouwing betrekking heeft geeft daaraan invulling en het plan draagt daardoor bij aan de doelstellingen van de Omgevingsvisie. Voor Ankie's Hoeve werd al parallel aan het opstellen van de Stedenbouwkundige Visie Stadskant Spoorzone gewerkt aan de ontwikkeling van een bouwplan. Het bouwplan en de visie zijn dan ook met elkaar in overeenstemming.

De Groenvisie werkt door in het Kwaliteitsboek openbare ruimte Stadskant Spoorzone Beverwijk en dat is leidraad voor de inrichting van de openbare ruimte in Ankie's Hoeve.

5. Milieu- en omgevingsaspecten

5.1. Parkeren en verkeer

5.1.1. Ontsluiting

De huidige wegenstructuur van Beverwijk is in belangrijke mate het gevolg van de ligging van Beverwijk: ten noorden van het Noordzeekanaal bij de Velsers- en Wijkertunnel. Beverwijk kent op stadsniveau een Buitenring bestaande uit de Binnenrandweg (N179), de Parallelweg en de Oostelijke Doorverbinding (de Meerlanden, Laan der Nederlanden en Plesmanweg) en een stedelijke (binnen-)ring bestaande uit Wijk aan Duinerweg/Warande, Vondellaan, Halve Maan, Wijkermolen en Spoorsingel. Daarnaast zijn er vanaf de ringstructuren dwarsverbindingen naar Heemskerk, de Tata Steel-fabrieken, Velsen-Noord en Wijk aan Zee. De Velsersweg, die (mede) de noordwestelijke plangrens van het projectgebied vormt, is één van deze dwarsverbindingen (naar Velsen-Noord). Naast de Velsersweg vormen de Halve Maan en Wijkermolen de voornaamste ontsluitingswegen van dit deel van de Stadskant Spoorzone. Tot slot vormt de Viaductweg een belangrijke verbindingsweg tussen het centrum en bedrijventerrein Business Docks. Aan de zuidzijde van de projectlocatie is de spoorlijn Haarlem – Uitgeest gesitueerd, waardoor Beverwijk is aangesloten op het landelijke spoorwegennetwerk. Het treinstation en het aangrenzende busstation vormen samen een belangrijk openbaar vervoersknooppunt.

5.1.2. Openbaar Vervoer

De provincie Noord-Holland en de gemeenten Velsen en Beverwijk werken aan 2 nieuwe busbanen en aan een voet-fietsonderdoorgang onder de Velsers-traverse. De busbanen zijn onderdeel van het hoogwaardig openbaarvervoernetwerk (HOV-netwerk). Met de onderdoorgang ontstaat een regionale, snellere fietsroute met een verbinding naar station Beverwijk. Het project HOV Station Beverwijk bevindt zich nog in de voorbereidingsfase, de uitvoering start eind 2025 en in 2026 is het project gerealiseerd.

5.1.3. Verkeersgeneratie als gevolg van het plan

Het project omvat 210 woningen en 1.100 m² bvo voorzieningen. De invulling van het voorzieningenprogramma is nog niet bepaald, maar zal in ieder geval bestaan uit een deel horeca (café of restaurant) en voor het overige uit kantoor, dienstverlening of maatschappelijk. Omdat de invulling nog te bepalen is, is hierna van een aantal mogelijke functies de verkeersgeneratie weergegeven zoals deze door kennisplatform CROW in de ASVV 2021 is gegeven. Daarbij wordt uitgegaan van de stedelijkheidsgraad 'sterk stedelijk' en ligging in het centrum.

De verdeling van woningsegmenten, het programma, de aantallen en oppervlaktes zijn een representatieve invulling van het plan, maar zijn slechts indicatief.

Gebruik	Kencijfer, minimum	Kencijfer, maximum		Aantal/ oppervlak		Verkeers- generatie minimum	Verkeers- generatie maximum
<i>Wonen</i>							
Koop, appartement, duur	5,4	6,2		41	won.	221,4	254,2
Koop, appartement, midden	3,7	4,5		32	won.	118,4	144
Koop, appartement, goedkoop	2,8	3,6		32	won.	89,6	115,2
Huur, appartement, duur	3,7	4,5		41	won.	151,7	184,5
Huur, appartement, midden/ goedkoop	1,8	2,6		64	won.	115,2	166,4
<i>Voorzieningen</i>							
Commerciële dienstverlening	6,3	8,6	100	450	m2	28,35	38,7
Bedrijfsverzamelgebouw	3,8	5,5	100				
Café/bar/cafeteria	geen cijfers						
Restaurant	geen cijfers			600	m2	96	192
Fitnessstudio/sportschool	6,1	13,2	100				
Fitnesscentrum	6,6	12,1	100				
Huisartsenpraktijk (-centrum)	16	20,5	per behandelkamer	9	beh.kamers	144	184,5
Apotheek	86,8	108,2	per apotheek				
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	9,2	13,9	per behandelkamer				
Consultatiebureau	7,3	10,7	per behandelkamer				
Tandartsenpraktijk (-centrum)	16,8	23,2	per behandelkamer				
Gezondheidscentrum	10,8	15,1	per behandelkamer				
						964,65	1279,5

Uit voorgaande indicatieve berekening blijkt dat een toename van de verkeersintensiteiten van 965 tot 1.280 motorvoertuigen per etmaal te verwachten is.

Mobiliteitsvisie Beverwijk (18 juni 2021)

De inzet van de gemeente is om het doorgaande verkeer om het gebied de Spoorzone heen te leiden, bijvoorbeeld door realisatie van een nieuwe aansluiting op de A22 bij Broekpolder. Inzet is tevens om de snelheid op de A22 te verlagen naar 70 km/h en het autobezit en -gebruik in het gebied te verminderen. Openbaar vervoer, fietsers en voetgangers staan centraal in de Spoorzone en krijgen meer aandacht.

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen vindt de gemeente Beverwijk het belangrijk dat zowel vanuit de bereikbaarheidsopgave als vanuit de ambities voor een gezonde en leefbare gemeente wordt ontwikkeld. Hierbij moet de bereikbaarheidsopgave breder worden gedefinieerd dan alleen te kijken naar de parkeernormen en ontsluiting voor autoverkeer. De initiatiefnemer van een ontwikkeling is verantwoordelijk voor het opstellen van een mobiliteitsplan.

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen kan deelmobiliteit worden gezien als alternatief voor het realiseren van parkeerplekken voor privéauto's. Dit leidt dan tot een lagere druk op de openbare ruimte. De gemeente moedigt ontwikkelaars aan om naast deelauto's juist ook gedeelde vervoersmiddelen aan te bieden zoals (bak)fietsen.

De bereikbaarheid voor auto's kan worden verbeterd door de huidige wegen beter te gebruiken. Belangrijk is dat de juiste mobiliteit op de juiste plek wordt gefaciliteerd. De huidige functie en inrichting van de A22 past niet bij de gewenste omgevingskwaliteit. De gemeente vindt het daarom

belangrijk om de A22 af te waarderen. Door deze weg in te richten als een 70 km/uur weg kan een extra aansluiting worden gerealiseerd en wordt de A22 onderdeel van de ringstructuur van Beverwijk, die daarmee aan de oostzijde wordt afgerond. Een extra aansluiting biedt tevens een ontlastend effect voor knelpunten elders, zoals de Wijckermolen/Spoorsingel en Parallelweg. De A22 kan verder ontlast worden door de N208 aan te sluiten op de A9. Hiermee krijgt de A22 minder een functie voor doorgaand verkeer en past de weg beter bij de functie en de plek in het stedelijk netwerk. Dit komt dan ten goede een aan aantrekkelijker woon- en leefomgeving in de Spoorzone.

5.1.4. Parkeren

Hierna wordt aan de hand van de 'Nota Parkeernormen en afkoopregeling parkeren 2024' berekend welke parkeercapaciteit voor het plan benodigd is, waarna wordt getoetst op welke wijze het plan daarin voorziet.

De parkeernorm bestaat uit het aandeel voor vaste gebruikers, inclusief het bezoekersdeel van de parkeervraag (uitdrukt in een percentage of absoluut aantal).

Normen woningen

In de parkeernormen van de hoofdfunctie wonen wordt onderscheid gemaakt in bruto vloeroppervlak en het type woning (grondgebonden of gestapeld). Een onderscheid naar prijsklasse, huur/koop is in de praktijk niet praktisch. Vaak is bij aanvang van het project nog niet bekend welke marktwaarde de woningen vertegenwoordigen en of het koop/huur woningen zijn. Vloeroppervlak is daarentegen meestal wel objectief vooraf te bepalen.

wonen, gestapeld	eenheid	Spoorzone
woning groot (80-120 m ² bvo)	per woning	0,45
woning midden (60-80 m ² bvo)	per woning	0,25
woning klein (40-60 m ² bvo)	per woning	0,25

De weergegeven parkeernormen zijn in dit geval exclusief bezoekers (0,15).

Normen commercieel programma

De invulling van het commerciële programma van 1.100 m² bvo is nog niet bepaald, maar zal mogelijk bestaan uit een deel horeca (café of restaurant) en voor het overige uit kantoor, dienstverlening of maatschappelijk. Omdat de invulling nog te bepalen is, is hierna van een aantal mogelijke functies de normering weergegeven.

werken	eenheid	centrum
commerciële dienstverlening (kantoor met en/of zonder baliefunctie)	per 100 m² bvo	1,3
bedrijfsverzamelgebouw	per 100 m² bvo	0,8
horeca en (verblijfs)recreatie	eenheid	centrum
café / bar / cafetaria	per 100 m² bvo	4
restaurant (incl. fastfood)	per 100 m² bvo	8
sport, cultuur en ontspanning	eenheid	centrum
fitnesstudio / sportschool	per 100 m² bvo	0,9
fitnesscentrum	per 100 m² bvo	1,2
gezondheid en (sociale) voorzieningen	eenheid	centrum
huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,8
fysiotherapiepraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1
consultatiebureau	per behandelkamer	1
gezondheidscentrum	per behandelkamer	1,3
tandartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,3
apotheek	per 100 m² bvo	2

De weergegeven parkeernormen voor voorzieningen in voorgaande tabel zijn inclusief bezoekers (verschillend percentage per functie).

Berekening parkeervraag volgens normen

In onderstaande tabel is op basis van een indicatief woonprogramma, vermenigvuldigd met de normen, het benodigde aantal bewonersparkeerplaatsen berekend (excl. bezoekers).

wonen, gestapeld	eenheid	Spoorzone	aantal	pp
woning groot (80-120 m² bvo)	per woning	0,45	82	36,9
woning midden (60-80 m² bvo)	per woning	0,25	75	18,75
woning klein (40-60 m² bvo)	per woning	0,25	53	13,25
				68,9

Het aantal berekende bezoekersparkeerplaatsen waarmee rekening gehouden moet worden bedraagt 32, uitgaand van een norm van 0,15 pp/woning.

In navolgende tabel is op basis van een indicatief commercieel programma, vermenigvuldigd met de hoogste normen, het benodigde aantal parkeerplaatsen inclusief bezoekers berekend.

werken	eenheid	Spoorzone	opp	pp
commerciële dienstverlening (kantoor met en/of zonder baliefunctie)	per 100 m ² bvo	1,3	340	4,42
bedrijfsverzamelgebouw	per 100 m ² bvo	0,8		
horeca en (verblijfs)recreatie	eenheid	Spoorzone		
café / bar / cafetaria	per 100 m ² bvo	4		
restaurant (incl. fastfood)	per 100 m ² bvo	8	460	36,8
sport, cultuur en ontspanning	eenheid	Spoorzone		
fitnesstudio / sportschool	per 100 m ² bvo	0,9		
fitnesscentrum	per 100 m ² bvo	1,2		
gezondheid en (sociale) voorzieningen	eenheid	Spoorzone		
huisartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,8	300	12
fysiotherapiepraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1		
consultatiebureau	per behandelkamer	1		
gezondheidscentrum	per behandelkamer	1,3		
tandartsenpraktijk (-centrum)	per behandelkamer	1,3		
apotheek	per 100 m ² bvo	2		
				53,22

De totale ontwikkeling vergt dus naar verwachting een ongewogen behoefte van 154 parkeerplaatsen. Daarvan zijn 69 pp voor bewoners, 32 pp voor bezoekers van de woningen en 53 plaatsen voor de voorzieningen (waarvan 38 pp voor bezoekers).

Bij toepassing van de aanwezigheidspercentages blijkt het moment met de grootste parkeerbehoefte de zaterdagavond te zijn en is deze 118 parkeerplaatsen groot. Daarvan zijn 55 pp voor bewoners, 25 pp voor bezoekers van de woningen en 38 plaatsen voor de voorzieningen (waarvan 30 pp voor bezoekers).

Het plan

Er worden 158 parkeerplaatsen in en op een halfverdiepte parkeergarage gerealiseerd en op maaiveld worden 26 parkeerplaatsen aangelegd. In navolgende afbeelding wordt de nieuwe parkeeroplossing weergegeven.



Afbeelding: plan met parkeerplaatsen

Confrontatie plan en behoefte

In de koopovereenkomst tussen ontwikkelaar en gemeente is afgesproken dat er voor de woningen (bewoners en bezoekers) parkeerplaatsen worden gemaakt.

De parkeerbehoefte van de woningen in het plan Ankie's Hoeve bedraagt op het maatgevende moment van zaterdagavond 80 parkeerplaatsen: 55 voor de bewoners en 25 voor bezoekers. Op datzelfde moment is de parkeerbehoefte voor voorzieningen 38 plaatsen, waarvan 30 pp voor bezoekers.

Er worden 184 parkeerplaatsen gerealiseerd, waarvan 154 voor Ankie's Hoeve en 30 parkeerplaatsen voor een nog te ontwikkelen woongebouw op het terrein achter Cineworld, waarvan de bouw nog niet zeker is. De voor Ankie's Hoeve te realiseren 154 plekken voorzien in ruim voldoende parkeercapaciteit voor de ontwikkeling van Ankie's Hoeve.

5.1.5. Conclusie verkeer en parkeren

Als gevolg van het project is een toename van de verkeersintensiteiten van 965 tot 1.280 motorvoertuigen per etmaal te verwachten, als de standaard kencijfers worden toegepast. De auto-ontsluiting van het gebied is goed en autonome verkeersintensiteiten zullen in de toekomst verminderen doordat het doorgaande verkeer om het gebied de Spoorzone heen zal worden geleid. De verkeersafwikkeling zal daardoor ook na realisatie van het project geen problemen opleveren.

Het is echter realistisch dat de feitelijke toename van de verkeersintensiteiten lager zal zijn. De locatie is gelegen nabij het in ontwikkeling zijnde hoogwaardig openbaarvervoernetwerk (HOV-netwerk). Tegen de tijd dat het woningbouwproject opgeleverd wordt zal ook het project HOV Station Beverwijk (bijna) gerealiseerd zijn. Met de onderdoorgang ontstaat een regionale, snellere fietsroute met een verbinding naar station Beverwijk. Openbaar vervoer, fietsers en voetgangers staan centraal in de Spoorzone en krijgen veel meer ruimte dan nu het geval is. In het nieuwe parkeerbeleid wordt ingezet op een vermindering van het autobezit. Deelmobiliteitsconcepten leveren daaraan een bijdrage. Dit is een bredere maatschappelijke ontwikkeling.

Op de maatgevende momenten wordt door de te realiseren parkeercapaciteit van 154+30 pp voorzien in voldoende parkeercapaciteit en daarmee wordt voldaan aan de parkeernormen.

5.2. Geluidhinder

5.2.1. Toetsingskader

Om geluidhinder te voorkomen is de Wet geluidhinder zoals deze geldt per 1 mei 2017 (Stb. 2017, 131) opgesteld. In de Wet geluidhinder worden voor wegverkeerslawaaï twee typen grenswaarden benoemd: de zogenaamde voorkeursgrenswaarde (L_{den} van 48 dB) en de maximaal te verlenen ontheffingswaarde (L_{den} van 63 dB). Bij een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, maar niet van de maximale ontheffingswaarde, kan een zogenaamde hogere grenswaarde worden aangevraagd bij het College van Burgemeester en Wethouders. Het vaststellen van een hogere waarde door het college is mogelijk indien maatregelen om de geluidbelasting te reduceren aan bron (verkeer) of tussen bron en ontvanger (gebouw), zoals schermen of verkeersreducerende maatregelen, niet doelmatig zijn of bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerkundige, landschappelijke of financiële aard ondervinden. Indien ook de maximaal te verlenen ontheffingswaarde wordt overschreden is in principe geen geluidgevoelige functie mogelijk tenzij deze wordt voorzien van maatregelen (dove gevels).

De gemeentes zijn bevoegd om een eigen geluidbeleid op te stellen. Aan dit geluidbeleid zal moeten worden getoetst bij eventuele hogere waarde verzoeken. De gemeente Beverwijk heeft geen gemeentelijk geluidbeleid vastgesteld. Er wordt in dit onderzoek daarom niet getoetst aan aanvullende voorwaarden vanuit een gemeentelijk beleid.

5.2.2. Beoordeling

Ingenieursbureau Cauberg Huygen heeft 18 maart 2025 een onderzoek Wet geluidhinder uitgevoerd en eerder een rapport d.d. 27 september 2024 betreffende geluidmetingen met betrekking tot de treinen van Tata Steel (zie bijlagen).

Wegverkeerslawaaï

Rijk de Waalweg

De geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer op de Rijk de Waalweg bedraagt ten hoogste 52 dB L_{den} inclusief aftrek. Er wordt niet overal voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Er zijn hogere waarden (dan de voorkeursgrenswaarde) benodigd.

De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt nergens overschreden. Met betrekking tot verkeersgeluid vanaf de Rijk de Waalweg zijn geen dove gevels nodig.

Velserweg

De geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer op de Velserweg bedraagt ten hoogste 60 dB L_{den} inclusief aftrek. Er wordt niet overal voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Er zijn hogere waarden (dan de voorkeursgrenswaarde) benodigd.

De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt nergens overschreden. Met betrekking tot verkeersgeluid vanaf de Velserweg zijn geen dove gevels nodig.

Halve Maan/Vondellaan

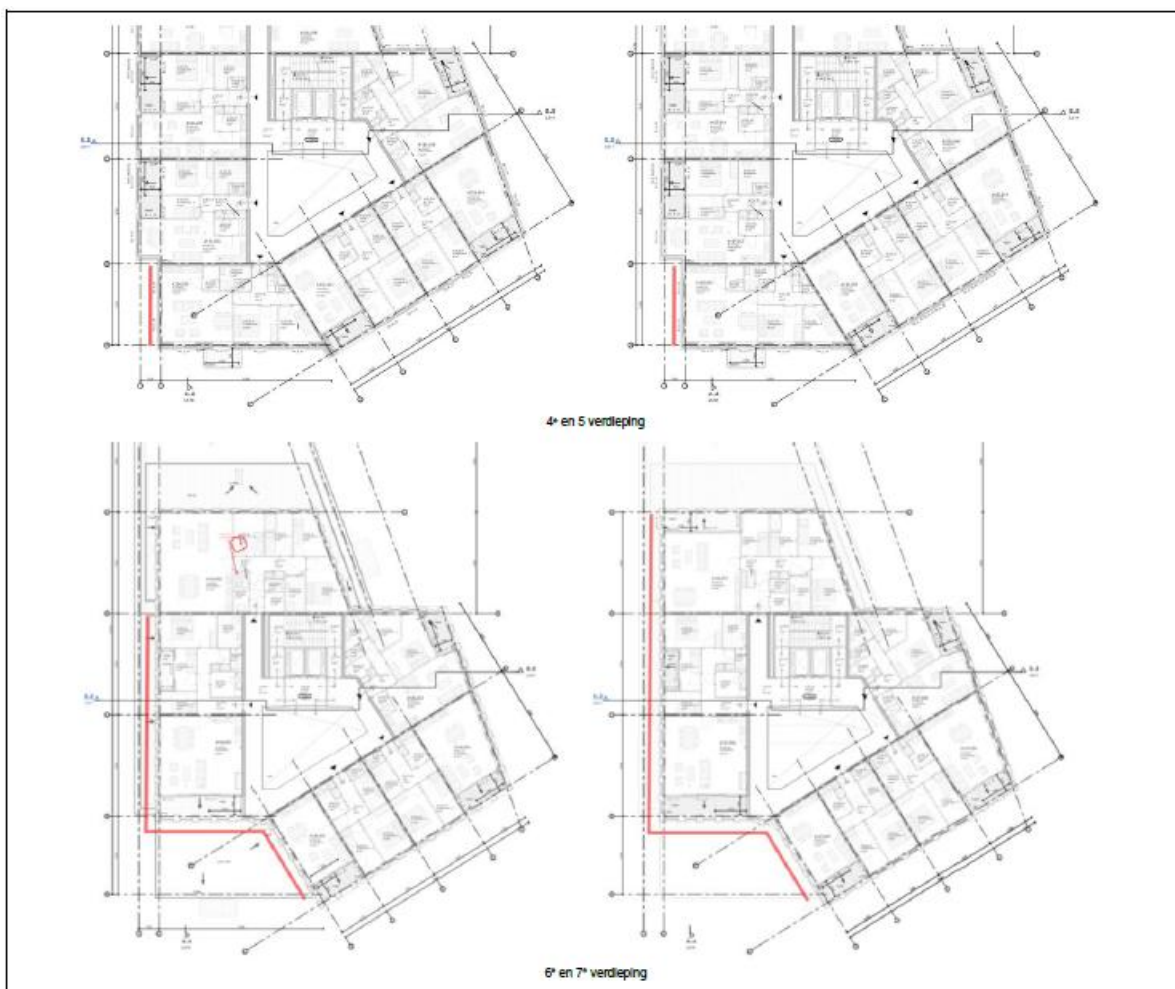
De geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer op de Halve Maan/Vondellaan bedraagt ten hoogste 59 dB L_{den} inclusief aftrek. Er wordt niet overal voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Er zijn hogere waarden (dan de voorkeursgrenswaarde) benodigd.

De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt nergens overschreden. Met betrekking tot verkeersgeluid vanaf de Halve Maan/Vondellaan zijn geen dove gevels nodig.

Rijksweg A22

De geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer op de rijksweg A22 bedraagt ten hoogste 58 dB L_{den} inclusief aftrek. Er wordt niet overal voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Er zijn hogere waarden (dan de voorkeursgrenswaarde) benodigd.

De maximale ontheffingswaarde van 53 dB wordt op een aantal locaties van het gebouw Seinwachter overschreden, zie figuur 4.1 in de rapportage (en hieronder). Op die locaties zijn dove gevels nodig.



Afbeelding: Locaties dove gevels vanwege wegverkeerslawaai rijksweg A22

De nu hoogst berekende geluidbelasting door rijksweg A22 is 2 dB hoger dan in het eerdere onderzoek. Deze verhoging treedt enkel op ter plaatse van de twee terugliggende gevels (as A-B, 1-3) op de 6^e en 7^e verdieping van blok A1. De twee gevels geven geluidreflecties naar elkaar.

Spoorwegen

Hoofdspoorweg Haarlem-Beverwijk-Uitgeest

De geluidbelasting ten gevolge van hoofdspoorverkeer bedraagt ten hoogste 54 dB L_{den} . Overal wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB. Er zijn geen hogere waarden (dan de voorkeursgrenswaarde) of dove gevels benodigd.

Lokale spoorlijn van en naar Tata Steel

De geluidbelasting ten gevolge van spoorverkeer op de spoorlijn van en naar Tata Steel bedraagt ten hoogste 58 dB L_{den} inclusief aftrek. Er wordt niet overal voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Er zijn hogere waarden (dan de voorkeursgrenswaarde) benodigd.

De maximale ontheffingswaarde van 63 dB wordt nergens overschreden. Met betrekking tot spoorverkeersgeluid vanaf de lokale spoorlijn zijn geen dove gevels nodig.

Geluid passerende treinen Tata Steel

Op verzoek van Omgevingsdienst IJmond zijn geluidmetingen verricht aan passerende treinen van Tata Steel. De geluidmetingen zijn uitgevoerd om het geluid van de passerende treinen, hoewel het spoor van en naar Tata Steel ter hoogte van de projectlocatie geen onderdeel is van het bedrijfsterrein van Tata Steel, te vergelijken met de algemeen geldende geluidtoetswaarden voor bedrijfsgeluid. Op 17 juli 2024 en 19 juli 2024 zijn geluidmetingen verricht naar de langskomende goederentreinen op het spoor van en naar Tata Steel.

Uit deze metingen wordt geconcludeerd dat, na extrapolatie van de gemeten geluidresultaten naar de projectlocatie, de geluidbelastingen 14-15 dB lager zijn dan in de tabel met meetresultaten: 54 dB(A) langtijdgemiddeld en 68 dB(A) maximaal ter plaatse van de zuidgevel van blok A1.

Hoewel er geen wettelijk toetskader hoeft te worden gehanteerd - de spoorlijn is geen onderdeel van het bedrijfsterrein van Tata Steel - wordt geadviseerd om ter plaatse van de zuidgevel van blok A1 op basis van het maximale geluidniveau van 68 dB(A) door middel van gevelgeluidwering een geluidniveau binnen van ten hoogste 45 dB(A) te bereiken (de toegestane nachtwaarde voor piekgeluidniveaus in de nachtperiode volgens het Activiteitenbesluit milieubeheer). De daarvoor benodigde geluidwering wordt naar verwachting al bereikt als gevolg van de gevelgeluidweringseisen voor de Wet geluidhinderbronnen.

Industrielawaai

De geluidbelastingen industrielawaai zijn berekend door de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied. De geluidbelasting ten gevolge van het gezoneerde industrieterrein IJmond bedraagt ten hoogste 52 dB(A) etmaalwaarde B_i . Er wordt niet overal voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). Er zijn hogere waarden (dan de voorkeursgrenswaarde) benodigd.

ODNZKG adviseert om een hogere waarde industrielawaai van 55 dB(A) vast te stellen voor alle appartementen. Voor de omliggende geluidgevoelige objecten is een MTG (maximaal toelaatbare geluidbelasting) vastgesteld van 55 dB(A). Een lagere waarde zal de bedrijfsactiviteiten op het industrieterrein onnodig beperken.

De maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A) wordt nergens overschreden. Met betrekking tot industrielawaai zijn geen dove gevels nodig.

Gecumuleerde geluidbelastingen

Er vinden op de gevels van de woningen overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde wegverkeerslawaaï en industrielawaai plaats. Omdat de voorkeursgrenswaarden vanwege meerdere bronnen worden overschreden, is er sprake van samenloop van geluidbronnen en is cumulatie aan de orde om de aanvaardbaarheid te toetsen (goede ruimtelijke onderbouwing). De ingevolge artikel 110g van de Wet geluidhinder bij wegverkeerslawaaï toe te passen aftrek is hierbij niet toegepast. In de berekening zijn alle geluidbronnen meegenomen, uitgezonderd de geluidbijdragen die voldoen aan de voorkeurswaarden.

De gecumuleerde geluidbelasting (van wegverkeers-, industrie- en luchtvaartlawaaï gezamenlijk) bedraagt, omgerekend naar wegverkeerslawaaï ($L_{vl,cum}$), ten hoogste 66 dB zonder aftrek.

Onderzoek aanvullende maatregelen aan de bron / in het overdrachtsgebied

De ruimtelijke impact van de A22 is groot, het geluid legt beperkingen op aan geluidsgevoelige gebouwen en de luchtkwaliteit voldoet aan de normen. Desondanks maakt de A22 dat de luchtkwaliteit niet als gezond wordt ervaren. De gemeente is in gesprek met Rijkswaterstaat over maatregelen om de negatieve gevolgen van de A22 te verminderen. Stiller asfalt als maatregel wordt voor de korte/middellange termijn als meest kansrijk gezien. Als daarover overeenstemming komt dan is de eerste mogelijkheid om stiller asfalt aan te leggen bij groot onderhoud. Rijkswaterstaat verwacht dat na 2030 groot onderhoud gaat plaatsvinden. Daarvan kan Ankie's Hoeve niet profiteren omdat gezien de woningbehoefte het niet wenselijk is om daarop te wachten. Ankie's Hoeve is een versnellingslocatie en zal ruim voor 2030 opgeleverd moeten worden.

Met de aanwezigheid van meerdere sporen (personen en goederen) en de A22 heeft het gebied veel fysieke barrières. Het plaatsen van geluidsschermen kan het gevoel van deze fysieke barrières alleen maar vergroten. Daarbij komt dat alleen een scherm langs de A22 waarschijnlijk niet voldoende zal zijn voor Ankie's Hoeve vanwege de relatief grote afstand tot de A22. Ook zorgen geluidsschermen voor onwenselijke situaties als het gaat om doorzichten en samenhang binnen het sfeergebied Landgoederenzone zoals dat is omschreven in de stedenbouwkundige visie Stadskant Spoorzone.

Ook zijn de investeringen voor stiller asfalt en geluidsschermen van dusdanige omvang dat deze niet alleen gefinancierd kunnen worden vanuit de ontwikkeling van Ankie's Hoeve. Wel zal Ankie's Hoeve een bijdrage doen in de kosten voor bovenwijkse voorzieningen als onderdeel van de grondopbrengst uit de grondverkoop door de gemeente.

Om bovengenoemde redenen kan Ankie's Hoeve op korte termijn alleen worden ontwikkeld door maatregelen te nemen aan de gebouwen zelf en een aantal woningen met een dove gevel uitgevoerd worden als gevolg van de A22.

Onderzoek Maatregelen aan de ontvangzijde

Bij geluidgevoelige functies waar niet de maximale ontheffingswaarde maar wel de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, is het ook mogelijk om maatregelen te treffen in de vorm van dove gevels of gebouwgebonden geluidschermen waarmee aan de voorkeursgrenswaarde wordt voldaan. Met een dove gevel zouden de gevels uitgesloten worden van toetsing aan de Wet geluidhinder. Een dergelijke maatregel staat echter op gespannen voet met bijvoorbeeld de ventilatie-eisen van het Bouwbesluit.

Andere voorzieningen bij de ontvanger, zoals balkons met (gesloten) balustrades, beperken het geluid dat het gebouw binnendringt.

Het is wenselijker om de overschrijding van de voorkeursgrenswaarde door middel van een hogere waarde vaststelling toe te staan en geluidwerende gevelmaatregelen te bepalen en af te stemmen op de hoogte van de geluidbelasting zodat een acceptabel binnenniveau gewaarborgd wordt.

Dove gevels

Bij woningen met een dove gevel zijn, om de verblijfsruimten van die woningen nog van te openen delen te voorzien (deze zijn volgens het Bouwbesluit vereist voor spuiventilatie), volledig verglaasde balkons of loggia's benodigd. Geadviseerd wordt om binnen die volledige verglazing wel voorzieningen (permanente openingen) op te nemen voor het realiseren van buitenluchtkwaliteit.

Gelet op de benodigde inzet van verglaasde buitenruimten zijn kleine woningen zoals studentunits of woningen voor young professionals moeilijk inpasbaar. Deze woningen beschikken veelal niet over een buitenruimte. Deze kleine woningen zijn – zo nodig na maatregelen - wel mogelijk op locaties die minder zwaar geluidbelast zijn en waar in ieder geval geen dove gevels benodigd zijn.

5.2.3. Conclusie

Het is nodig om hogere waarden voor de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeerslawaai en industrielawaai aan te vragen. Op pagina 23 van de rapportage van Cauberg Huygen is per blok en per bron weergegeven welke hogere waarde nodig is.

De maximale ontheffingswaarde van 53 dB wordt ten gevolge van wegverkeer op de rijksweg A22 op een klein aantal locaties in blok A1 overschreden, op die locaties zijn dove gevels nodig.

5.3. Bedrijven en milieuzonering

5.3.1. Toetsingskader

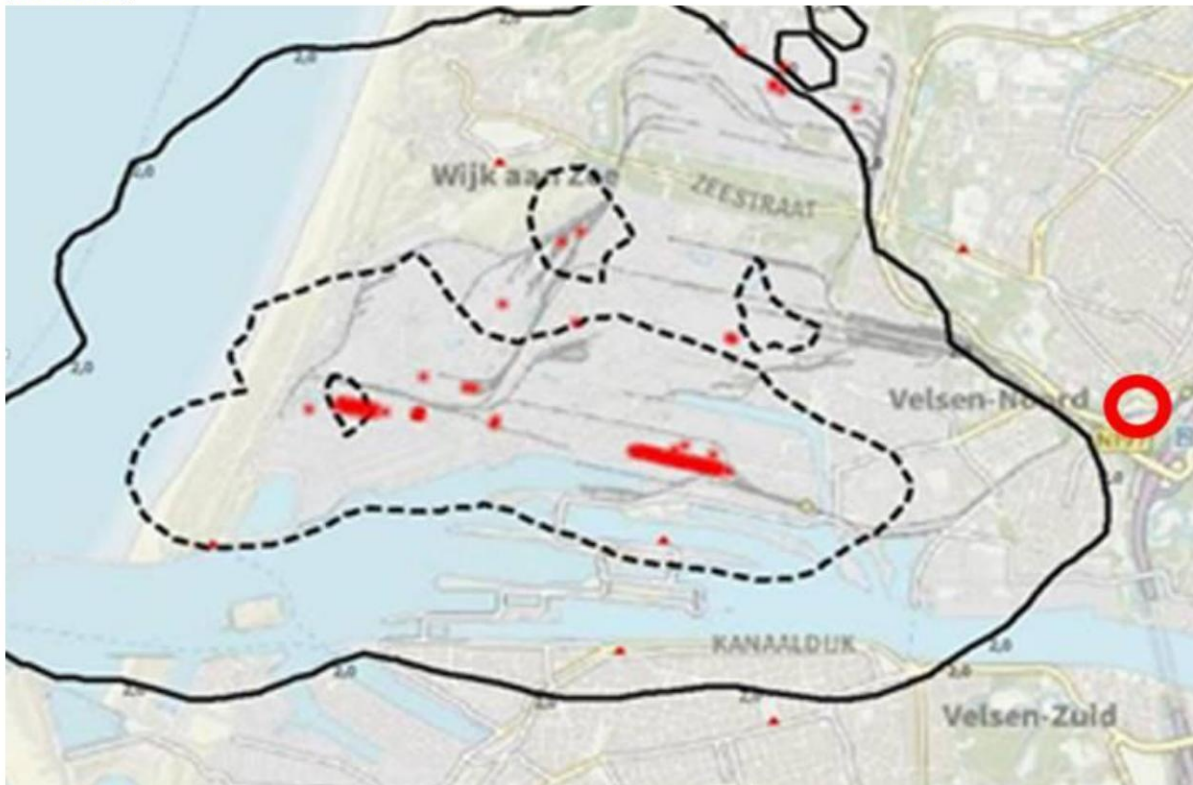
De VNG-publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' is een handreiking van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG). Bij het mogelijk maken van milieugevoelige functies (zoals

woningen) kan op basis van die handreiking op hoofdlijnen bepaald worden welke afstand in acht moet worden genomen tot milieubelastende functies (zoals bedrijven).

De richtafstanden zijn geen normen, maar afstanden waarvan gemotiveerd mag worden afgeweken. De afstanden worden gemeten vanaf de grens van de bestemming, die milieubelastende functies toelaat, tot aan de uiterste situering van de gevel van een gevoelige functie. Op grond van per recht toegestane milieucategorie van het bestemmingsplan kan bepaald worden waarbinnen in beginsel geen milieugevoelige functies zijn toegestaan en of het plangebied binnen de zone valt.

5.3.2. Beoordeling

De projectlocatie is gelegen buiten de huidige en de toekomstige geurcontour van Tata Steel, zie onderstaande afbeelding (bron: <https://odnzk.nl/met-geurbesluit-pakt-od-nzkg-geuroverlast-tata-steel-aan/>).



Op het adres [REDACTED] is de bioscoop Cineworld Beverwijk gevestigd. Het gebouw bevindt zich op ongeveer 35 meter afstand van de nieuwe woonbebouwing. Op grond van de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' is de aan te houden richtafstand tussen woningen en bioscopen 30 meter in een 'rustige woonwijk' en 10 meter in 'gemengd gebied'. De nieuwe woningen bevinden zich dus op voldoende afstand en er is geen aanleiding te verwachten dat de bioscoop hinder voor de woningen veroorzaakt.

Aan de overzijde van de Velserweg op ongeveer 35 meter afstand van de nieuwe woonbebouwing bevinden zich kantoren, dienstverlening en een restaurant met terras. Op grond van de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' is de aan te houden richtafstand tussen woningen en

dergelijke voorzieningen 10 meter in een 'rustige woonwijk' en 0 meter in 'gemengd gebied'. De nieuwe woningen bevinden zich dus op voldoende afstand en er is geen aanleiding te verwachten dat de voorzieningen hinder voor de woningen veroorzaakt.

Het Rode Kruis ziekenhuis bevindt zich op ongeveer 95 meter afstand van de nieuwe woonbebouwing. Op grond van de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' is de aan te houden richtafstand tussen woningen en ziekenhuizen 30 meter in een 'rustige woonwijk' en 10 meter in 'gemengd gebied'. De nieuwe woningen bevinden zich dus op ongeveer 95 meter afstand en er is geen aanleiding te verwachten dat het ziekenhuis hinder voor de woningen veroorzaakt. De aanvliegeroutes van helikopters gaan niet over het bouwplan en de aanvliegeroutes vormen daarom geen belemmering voor het bouwplan.

Binnen de nieuwbouw wordt maximaal 1.100 m² bvo commerciële en maatschappelijke voorzieningen gerealiseerd in de plint van de appartementengebouwen Poortwachter, Pleinwachter en Seinwachter.



Binnen Poortwachter bestaat dat naar verwachting uit horeca (restaurant) met een terras aan de zuidwestzijde. De locatie van het terras is op de indieningstekening weergegeven.

Voor restaurants, cafetaria's, snackbars, ijssalons met eigen ijsbereiding, viskramen en dergelijke (SBI-code 561) en voor cafés en bars (SBI-code 563-1) bedraagt de richtafstand voor wat betreft geluid 10 meter in het geval van omgevingstype 'rustige woonwijk en/of rustig buitengebied'. In het geval van omgevingstype 'gemengd gebied', zoals hier, wordt de afstand met één afstandsstep verlaagd tot 0 meter. Indien de richtafstanden niet worden overschreden, kan onderzoek en verdere toetsing in beginsel achterwege blijven.

Het in gebruik hebben van een horecaterras onder woningen leidt over het algemeen tot overschrijdingen van de richtwaarden voor de geluidbelasting op woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen in gebiedstype 'gemengd gebied' zoals door de VNG-publicatie

'Bedrijven en milieuzonering' bepaald is. Overschrijdingen worden veroorzaakt door het stemgeluid van de bezoekers op het terras. Om voor de woningen een goed woon- en leefklimaat te kunnen realiseren, dient bij de uitwerking van het ontwerp van de betreffende woning rekening te houden met de geluidniveaus veroorzaakt door de horeca, te berekenen in een akoestisch onderzoek zodra de bouw- en inrichtingsplannen verder uitgewerkt zijn. Bij de beoordeling van het ontwerp dienen de mogelijk noodzakelijke te treffen geluidwerende maatregelen dan gebaseerd te worden op de berekende gemiddelde geluidniveaus en piekgeluiden veroorzaakt door de activiteiten van de horeca. Het geluidniveau binnen in de woning dient hierbij niet meer te bedragen dan 35 dB(A) etmaalwaarde, uitgaande van de gemiddelde geluidbelasting op de gevel, dan wel niet meer dan 55 dB(A) etmaalwaarde, uitgaande van de piekgeluiden op de gevel. Op basis van ervaringsgegevens is er geen reden om aan te nemen dat gangbare oplossingen zoals akoestische beglazing en/of zwaardere kozijnen niet zouden volstaan. Dit maatregelen waarvan de uitvoerbaarheid zeker is. Voor de overige commerciële en maatschappelijke voorzieningen geldt dat deze uitsluitend inpandig gerealiseerd worden. Dat vergt binnen het gebouw maatregelen ter voorkoming van hinderlijke geluidsoverdracht, maar dat is geen bijzondere situatie en komt vaak voor zodat aan de uitvoerbaarheid daarvan niet getwijfeld hoeft te worden.

Er zijn in de nabijheid van het project geen andere hinderbronnen die onderzoek zouden vergen.

5.3.3. Conclusie

Het aspect Bedrijven en milieuzonering geeft geen aanleiding tot nader onderzoek en vormt geen belemmering voor het project.

5.4. **Flora en fauna**

5.4.1. Wettelijk kader

Wet natuurbescherming

Op 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming in werking getreden. Deze wet heeft de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en faunawet vervangen. Het doel is om met één wet en minder regels de wet makkelijker te kunnen toepassen. Vanaf 1 januari 2017 bepalen de provincies wat wel en niet mag in de natuur in hun gebied. Ook zorgen de provincies vanaf deze datum voor vergunningen en ontheffingen. De Rijksoverheid blijft verantwoordelijk voor het beleid van grote wateren, zoals het IJsselmeer.

De Wet natuurbescherming regelt de bescherming van Natura 2000-gebieden. Ter bescherming van deze Natura 2000-gebieden voorziet de Wet natuurbescherming in een vergunningenregime voor het realiseren of verrichten van projecten en andere handelingen die de natuurlijke kenmerken van een aangewezen Natura 2000-gebied kunnen aantasten.

Voorts voorziet de Wet natuurbescherming in de bescherming van planten- en diersoorten binnen en buiten de beschermde natuurgebieden. Het uitgangspunt is dat beschermde planten- en diersoorten geen schade mogen ondervinden. Voor het uitvoeren van werkzaamheden in de openbare ruimte is het niet altijd nodig een vrijstelling of een ontheffing aan te vragen. Voor onder

andere reguliere werkzaamheden of ruimtelijke ontwikkelingen geldt een vrijstelling voor beschermde soorten op voorwaarde dat gehandeld wordt volgens een goedgekeurde gedragscode. Verder worden vrijstellingsregelingen op de nationaal beschermde soorten per provincie vastgesteld.

Wanneer het onmogelijk is schade aan streng beschermde planten en dieren tijdens ruimtelijke ontwikkelingen en inrichting te voorkomen, moet altijd een ontheffing worden aangevraagd. De voorwaarden verbonden aan een vrijstelling of een ontheffing zijn afhankelijk van de status van de planten- en diersoorten die in het plangebied voorkomen.

Zorgplicht

Voorts geldt bij uitvoering van werkzaamheden ten allen tijde een de algemene zorgplicht (artikel 1.11 Wet natuurbescherming). Deze schrijft voor dat nadelige gevolgen voor flora en fauna zoveel als mogelijk voorkomen moeten worden. Dit betekent dat wanneer tijdens uitvoering van de werkzaamheden een algemeen beschermde soort als konijn, veldmuis of gewone pad wordt aangetroffen zij de ruimte en tijd moet krijgen om een veilig heenkomen te zoeken. Indien nodig kunnen aangetroffen exemplaren verplaatst worden naar een naastgelegen ruimte waar geen werkzaamheden uitgevoerd worden.

Natuurnetwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is het Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden. Het netwerk moet natuurgebieden beter verbinden met elkaar en met het omringende agrarisch gebied. In het NNN liggen onder andere bestaande natuurgebieden en alle Natura 2000- gebieden. Het NNN is op provinciaal niveau uitgewerkt en middels ruimtelijke nota's en verordeningen voorzien van juridische doorwerking. In sommige provincies bestaan er naast het NNN ook nog andere groene zones die een zekere mate van bescherming genieten.

5.4.2. Effect te vergunnen activiteiten

Soortbescherming

Ecologisch onderzoeksbureau Els&Linde heeft in december 2021 een Quick scan ecologie uitgevoerd (zie bijlage, incl. erratum) en geconcludeerd dat de aanwezigheid van vleermuizen in de bomen en marterachtigen in de ruigten aan de zuidzijde van de planlocatie niet op voorhand is uit te sluiten. Bij werkzaamheden waarbij eventuele verblijfplaatsen van vleermuizen in de bomen worden verwijderd of verstoord, wordt een aanvullend onderzoek naar vleermuizen geadviseerd. Als de ruigten ingrijpend zal verkleinen of verdwijnen wordt een aanvullend onderzoek naar marterachtigen geadviseerd. Bij aanwezigheid van vleermuizen en/of marterachtigen is een ontheffing noodzakelijk.

In navolging van dit advies is aanvullend onderzoek naar vleermuizen en marterachtigen uitgevoerd. Op 9 november 2023 is de rapportage 'Afdoend onderzoek' van ecologisch onderzoeksbureau Els&Linde beschikbaar gekomen (zie bijlage, incl. erratum). Uit de resultaten van het afdoend onderzoek blijkt dat er binnen de planlocatie geen marterachtigen aanwezig zijn. Wel is er een paarverblijfplaats van een ruige dwergvleermuis aangetroffen. Het paarverblijf

bevindt zich in een van de populieren in de bosschage aan de zuidzijde van de planlocatie. Een ontheffing van de Wet natuurbescherming is noodzakelijk aangezien desbetreffende boom niet behouden kan blijven. Voor de ontheffingsaanvraag is een Activiteitenplan opgesteld (7 december 2023; zie bijlage) waarin de aanvraag is gemotiveerd. De ontheffing is inmiddels verkregen (6 november 2024, zie bijlage) en de bomen zijn inmiddels gekapt.

Gebiedsbescherming

Op 2,5 km van de onderzoekslocatie ligt het Natura 2000-gebied Noordhollands Duinreservaat. Het Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid bevindt zich op 3,1 km afstand en Polder Westzaan op 6,9 km afstand. Natura 2000-gebieden hebben een externe werking, dat wil zeggen dat ook van projecten buiten het aangewezen gebied getoetst moet worden of deze van invloed zijn op de natuurgebieden. Gezien de aard van het project en de afstand tot de natuurgebieden betreft dat alleen het aspect stikstofdepositie.

Door ecologisch adviesbureau Equipe is een berekening van de stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied uitgevoerd (15 juli 2025, zie bijlage). Dat betrof zowel de aanleg- als de gebruiksfase en leidde tot de conclusie dat het project leidt tot een maximale depositie van 0,01 mol/ha/jr in de gebruiksfase. Daarom is een nadere ecologische beoordeling (voortoets) opgesteld (30 juli 2025, zie bijlage). Uit de voortoets blijkt dat de berekende stikstofdepositie op de nabijgelegen Natura 2000-gebieden

Kennemerland-Zuid en Noordhollands Duinreservaat geen significant negatieve effecten veroorzaakt.

Het dichtstbijzijnde gebied dat is aangewezen als Natuurnetwerk Nederland (NNN) ligt op 1 km afstand van de planlocatie. Het NNN vormt geen beperking voor het project, omdat het NNN geen externe werking heeft.

5.4.3. Conclusie

In verband met de aanwezigheid van een paarverblijfplaats van een ruige dwergvleermuis in een te kappen boom is een ontheffing van de Wet natuurbescherming noodzakelijk. In het Activiteitenplan is de aanvraag gemotiveerd. De ontheffing is inmiddels verkregen (6 november 2024, zie bijlage). Voor het overige zijn er geen beschermde soorten die realisatie van het plan in de weg staan. Het project leidt niet tot een toename van stikstofdepositie op gevoelige Natura 2000-gebieden. Het project is daarom uitvoerbaar in het licht van de Wet natuurbescherming.

5.5. Bodemkwaliteit

5.5.1. Wettelijk kader

De Wet Bodembescherming schrijft voor dat in het kader van een ruimtelijk planologische procedure moet worden aangetoond dat de kwaliteit van de bodem en het grondwater in het plangebied in overeenstemming zijn met het gewenste nieuwe gebruik. Om te kunnen bepalen of

de bodem in het plangebied geschikt is voor het beoogde gebruik dient bij voorgenomen bouwactiviteiten een bodemonderzoek te worden uitgevoerd.

Op 25 oktober 2016 is de Nota bodembeheer regio IJmond door de gemeenteraad vastgesteld. De bodemkwaliteitskaart heeft een geldigheidstermijn van 5 jaar. Daarom is een 'Addendum Nota bodembeheer regio IJmond' inclusief de bijbehorende geactualiseerde bodemkwaliteitskaart gemaakt. Vanaf 1 januari 2024 (zodra de Omgevingswet in werking treedt) zal de nieuwe Nota bodembeheer in werking treden.

Met de Nota bodembeheer is gebiedspecifiek beleid van kracht is geworden en waardoor onder andere bij grondverzet niet altijd een partijkeuring meer noodzakelijk is. Als uit een historisch onderzoek (NEN5720) blijkt dat het om een niet-verdachte locatie gaat, kan grondverzet zonder bodemonderzoek in sommige gevallen plaatsvinden. Het gebied specifieke beleid leidt niet tot meer risico's dan het generieke beleid van het Besluit bodemkwaliteit. Het stand-still principe blijft van toepassing. Schone grond moet schoon blijven. De meldingsplicht voor grondverzet blijft van kracht en de Omgevingsdienst IJmond houdt (regulier) toezicht op de grondstromen.

5.5.2. Resultaten onderzoek

Ingenieursbureau BK adviseurs heeft in maart 2022 een verkennend (water)bodem- en asbestonderzoek uitgevoerd (zie bijlage).

Algemene kwaliteit grond

De bovengrond is maximaal licht verontreinigd met kwik, lood, zink en PAK. De verontreinigingen komen overeen met de verwachtingen op basis van de Bodemkwaliteitskaart.

De ondergrond is maximaal licht verontreinigd met kwik, lood, zink en PAK. De herkomst van de verontreinigingen is niet bekend. Slechts lokaal kunnen de verhoogde gehalten worden gerelateerd aan bodemvreemde bijmengingen.

Hergebruik grond (indicatief)

De indicatieve hergebruiksklasse van de onderzochte grond voldoet aan klasse 'Industrie' of beter.

Asbest

In een van de twee (meng)monsters die voor een indicatief onderzoek zijn geanalyseerd op asbest is analytisch asbest aangetoond. De bemonsterde grond is afkomstig van de oostelijke rand van de locatie nabij de emplacementsweg. Het betreft niet-hechtgebonden Chrysotiel (serpentine) in de fractie 2 - 8 mm in een gehalte van 3,98 mg/kg ds. Tijdens het verkennend asbest-in-grond onderzoek, dat naar aanleiding van het analytisch aantonen van asbest tijdens het indicatief onderzoek is uitgevoerd, is visueel en analytisch geen asbest aangetoond.

Het criterium voor nader onderzoek is in geen van de geanalyseerde (meng)monsters overschreden.

Grondwater

Het grondwater is maximaal licht verontreinigd met dichloorethenen, vinylchloride en/of barium.

Toetsing hypothese bodem

De hypothese 'onverdacht op verontreinigingen die afwijken van de bodemkwaliteitskaart' is alleen voor de bovengrond correct gebleken. Er zijn hier geen verontreinigingen aangetoond die afwijken van de bodemkwaliteitskaart. In de ondergrond werden op basis van de bodemkwaliteitskaart echter geen verhoogde gehalten verwacht. Hier zijn plaatselijk verhoogde gehalten aangetoond voor de zelfde parameters als in de bovengrond. De verdenking ten aanzien van PFAS is terecht. De grond voldoet aan de bodemfunctieklassering ter plaatse van een groot deel van het terrein aan klasse 'Wonen' en slechts plaatselijk aan klasse 'Natuur/landbouw'.

Waterbodem

Zowel het slib als de vaste waterbodem voldoet aan klasse 'A' voor het toepassen in zoet oppervlaktewater. Voor het slib ter plaatse van de sloot zijn toepassingsbeperkingen door PFAS. Het slib mag enkel worden toegepast in rijkswater en niet-vrijliggende diepe plassen die in verbinding staan met een rijkswater.

5.5.3. Conclusie

Het uitvoeren van vervolgonderzoek is niet noodzakelijk.

Overwogen kan worden om vooruitlopend op het werk ter plaatse van de te realiseren half verdiepte parkeergarage aan het spoor en een fietsenberging half verdiept onder gebouw C, in-situ partijkeringen conform AP-04 te verrichten op de vrijkomende grond. Op deze wijze kan de vrijkomende grond direct worden afgevoerd naar de beoogde toepassingslocatie. Er is dan geen tijdelijke opslaglocatie benodigd (veelal niet beschikbaar) om de grond op te slaan en in depot te keuren.

Op de locatie is geen sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Vooruitlopend op de voorgenomen werkzaamheden is daarom geen sanering noodzakelijk.

5.6. **Luchtkwaliteit**

5.6.1. Wettelijk kader

Wet milieubeheer

Nederland heeft de Europese regels ten aanzien van de luchtkwaliteit geïmplementeerd in de Wet milieubeheer (Wm). De in deze wet gehanteerde normen gelden overal, met uitzondering van een arbeidsplaats (hierop is de Arbeidsomstandighedenwet van toepassing). In de Wet milieubeheer zijn onder andere regels en grenswaarden opgenomen voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijnstof, lood, koolmonoxide en benzeen.

Omdat titel 5.2 van de Wm ingaat op de luchtkwaliteit, staat dit ook wel bekend als de 'Wet luchtkwaliteit'. Hierin wordt gesteld dat ruimtelijke plannen doorgang kunnen vinden indien aan één van de onderstaande voorwaarden is voldaan:

- de plannen leiden niet tot het overschrijden van een grenswaarde;
- de luchtkwaliteit verbetert tengevolge van de plannen (per saldo) of blijft ten minste gelijk;

- de plannen dragen niet in betekenende mate (NIBM) bij aan de concentratie van NO₂ en PM₁₀ in de buitenlucht. Vanaf het in werking treden van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit op 1 augustus 2009 wordt onder een NIBM bijdrage een bijdrage van minder dan 3% van de grenswaarde verstaan;
- het project is opgenomen of past binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Lucht (NSL).

AMvB en Regeling niet in betekenende mate (NIBM)

De Wet luchtkwaliteit maakt onderscheid tussen grote en kleine ruimtelijke projecten. Een project is klein als het niet in betekende mate (NIBM) leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. De grens ligt bij een toename van de NO₂ en/of PM₁₀ jaarconcentratie met maximaal 3% van de grenswaarden (of wel een toename van maximaal 1,2 µg/m³ NO₂ en/of PM₁₀). NIBM projecten kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden. Grotere projecten daarentegen kunnen worden opgenomen in het NSLprogramma, mits ook overtuigend wordt aangetoond dat de effecten van dat project worden weggenomen door maatregelen.

De AMvB en Regeling NIBM bevatten criteria waarmee kan worden bepaald of een project van een bepaalde omvang wel of niet als NIBM moet worden beschouwd. Het betreft onder andere de onderstaande gevallen, waarbij een project als NIBM wordt beschouwd:

- Woningbouw: = 1.500 woningen (netto) bij minimaal 1 ontsluitingsweg, en = 3.000 woningen bij minimaal 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling.
- Kantoorlocaties: = 100.000 m² bruto vloeroppervlakte bij minimaal 1 ontsluitingsweg, en = 200.000 m² bruto vloeroppervlakte bij minimaal 2 ontsluitingswegen met een gelijkmatige verkeersverdeling.
- Woningbouw en kantoorlocaties: $0,0008 \cdot \text{aantal woningen} + 0,000012 \cdot \text{bruto vloeroppervlak kantoren in m}^2 = 1,2$ bij één ontsluitingsweg en $0,0004 \cdot \text{aantal woningen} + 0,000006 \cdot \text{bruto vloeroppervlak kantoren in m}^2 = 1,2$ bij één ontsluitingsweg.

Ook als het bevoegd gezag op een andere wijze, bijvoorbeeld door berekeningen, aannemelijk kan maken dat het geplande project NIBM bijdraagt, kan toetsing van de luchtkwaliteit achterwege blijven. Tevens is in artikel 5 van het Besluit NIBM een anticumulatie bepaling opgenomen, die zegt dat de effecten van beoogde ontwikkelingen in de omgeving van het plangebied moeten worden meegenomen in de beoordeling van het betreffende plan. Hiermee wordt voorkomen dat verschillende NIBM-projecten samen toch in betekenende mate bijdragen aan verslechtering van de luchtkwaliteit.

5.6.2. Beoordeling

Het project bestaat niet uitsluitend uit woningen en kantoor, maar ook uit andere voorzieningen. Het project is daarom niet al bij voorbaat NIBM, zodat aan de hand van de te verwachten verkeersgeneratie een berekening met de NIBM-tool moet uitwijzen of nader onderzoek nodig is. Daarvoor is de in paragraaf 5.1.3 berekende te verwachten verkeersgeneratie gebruikt. Dit is een

worst-case benadering, in paragraaf 5.1.5 is al uiteengezet dat het realistisch is dat de feitelijke toename van de verkeersintensiteiten lager zal zijn.

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

Jaar van planrealisatie	2024
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	1280
Aandeel vrachtverkeer	4,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	1,18
PM ₁₀ in µg/m ³	0,22
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	

Uit de resultaten van de metingen naar stikstofdioxideconcentraties (NO₂) over het jaar 2023 die door de GGD Amsterdam, team Luchtkwaliteit (zie bijlage) zijn uitgevoerd in de gemeente Beverwijk blijkt dat wordt voldaan aan de wettelijke norm.

5.6.3. Conclusie

Het project kan worden beschouwd als een NIBM-project. Nader onderzoek naar de luchtkwaliteit kan dan ook achterwege blijven.

5.7. Externe veiligheid

5.7.1. Toetsingskader

Woningen worden als kwetsbare objecten gezien conform wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid. Bovendien zal in de toekomstige situatie sprake zijn van meer personen ter plaatse van het plangebied, waardoor het aspect externe veiligheid om aandacht vraagt.

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's voor de omgeving ten gevolge van:

- het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water, spoor en door buisleidingen;
- het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen);
- het luchtvaartverkeer.

Er zijn twee situaties waarbij externe veiligheid een rol speelt, namelijk bij het ontplooiën van een risicovolle activiteit (zoals hiervoor omschreven) en bij het realiseren van een (beperkt) kwetsbaar object binnen het invloedsgebied van een dergelijke 'activiteit'.

Met betrekking tot de risico's voor de externe veiligheid zijn in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) richtafstanden en grenswaarden opgesteld betreffende de afstand tot kwetsbare objecten.

Relevante begrippen

Relevant voor toetsing van de externe veiligheidsrisico's ter plaatse van objecten waar mensen aanwezig zijn, zijn onder andere de begrippen plaatsgebonden risico, het groepsrisico en het invloedsgebied. Deze zijn als volgt gedefinieerd:

- *Plaatsgebonden risico (PR)*

Het risico op een plaats buiten een inrichting, uitgedrukt als de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

- *Groepsrisico (GR)*

De cumulatieve kansen per jaar dat een groep mensen overlijdt als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is. Het GR is een maat voor de maatschappelijke ontwrichting bij een calamiteit.

Bij het PR is het dus niet van belang of er daadwerkelijk personen op die bepaalde locatie aanwezig zijn. Voor het GR geldt dat in een gebied waar zich geen personen bevinden het GR per definitie gelijk aan nul is.

Voor het GR geldt dat hoe meer slachtoffers bij een ongeval kunnen vallen hoe lager (strenger) de oriëntatiewaarde is. Grote slachtofferaantallen geven namelijk meer kans op maatschappelijke ontwrichting.

- *Invloedsgebied*

Het invloedsgebied is gedefinieerd als het gebied rondom een risicovolle activiteit waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn en waar een onbeschermd persoon een kans van 1% op overlijden heeft, gegeven het risicoscenario en de weerklasse. Het invloedsgebied van een activiteit met gevaarlijke stoffen of het vervoer van gevaarlijke stoffen is normaliter de afstand tot de 1%-letaliteitsgrens.

5.7.2. Beoordeling

Het plangebied ligt in het invloedsgebied van twee aardgasleidingen van leidingbeheerder Gasunie en de Binnenduinrandweg (N197) waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Op grotere afstand bevinden zich de A22 waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt en de inrichting Tata Steel. Inzicht in de externe veiligheidsrisico's is nodig. In de rapportage van AVIV (8 april 2024; zie bijlage) worden de resultaten van de berekeningen aan de aardgasleidingen en N197 gepresenteerd.

N197

Na toepassing van een jaarlijks groeipercentage op de wegtellingen is het jaarlijks aantal GF3-transporten 211. Daaruit volgt dat er geen sprake is van een PR 10^{-6} -contour. Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering voor de ontwikkeling.

Het groepsrisico is hoger dan 10% van de oriëntatiewaarde maar de realisatie van de plannen leidt niet tot een toename van het groepsrisico en de oriëntatiewaarde wordt niet overschreden. De volledige verantwoording van het groepsrisico kan daarom achterwege blijven. Wel dient het bestuur van de veiligheidsregio in de gelegenheid te worden gesteld om advies uit te brengen. In de toelichting bij het besluit dient in elk geval in te worden gegaan op de mogelijkheden tot

voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp en de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen indien een ramp zich voordoet.

Plasbrandaandachtsgebieden gelden alleen voor rijksinfrastructuur. De N197 is een provinciale weg. Er hoeft daarom geen rekening te worden gehouden met de effecten van een plasbrand.

Buisleidingen (aardgasleidingen)

Ter plaatse van het plangebied is er geen sprake van een $PR 10^{-6}$ -contour. Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering voor de realisatie van het plan.

Uit de berekening blijkt dat het groepsrisico van aardgasleiding A-538-deel-1 groter is dan 10% van de oriëntatiewaarde, maar dat er geen sprake is van een overschrijding van de oriëntatiewaarde en het groepsrisico neemt niet toe in de toekomstige situatie. Het groepsrisico van aardgasleiding A-611-deel-1 is veel kleiner dan 10% van de oriëntatiewaarde. Volgens art. 12 van het Bevb kan volstaan worden met een beperkte verantwoording van het groepsrisico.

5.7.3. Beperkte verantwoording van het groepsrisico N197

Voorliggend geval wordt getoetst aan de ontwikkelingsspecifieke aspecten. Dit betreffen de volgende aspecten: bereikbaarheid van hulpdiensten ter plaatse, vluchtmogelijkheden en (zelf)redzaamheid van de aanwezige personen. Hierna worden de voorgenoemde aspecten nader onderbouwd:

- Bestrijdbaarheid/Bereikbaarheid: Bij een calamiteit zal de brandweer zich inzetten om effecten ten gevolge van het incident te beperken of te voorkomen. Deze inzet zal voornamelijk plaatsvinden bij de bron. De brandweer richt zich dan niet direct op het bestrijden van effecten in of nabij het plangebied. Eventuele secundaire branden in het plangebied kunnen met behulp van de primaire bluswatervoorzieningen worden bestreden door de brandweer. De mogelijkheden voor bestrijdbaarheid worden daarom niet verder in beschouwing genomen. Hulpdiensten dienen, bij een calamiteit, een gebied/object goed te kunnen bereiken. Gewenst is dat een gebied/object via minimaal twee ontsluitingswegen toegankelijk is. Daarnaast dient er in de directe omgeving voldoende ruimte te zijn om materiaal op te stellen. Met de herontwikkeling van de locatie vindt er geen wijziging plaats ten aanzien van de ontsluitingswegen. Daarnaast is er in de directe omgeving voldoende ruimte beschikbaar voor het opstellen van het materieel.
- Ontvluchten van het gebied: Van belang bij een calamiteit is dat de aanwezige personen het gebied zelfstandig kunnen ontvluchten. Dit houdt dan ook in dat een gebied aan diverse zijden moet kunnen worden ontvlucht om zodoende de afstand tussen diegene en de calamiteit te vergroten. In voorliggend geval kan bij een calamiteit het gebied aan diverse zijden worden ontvlucht van de calamiteit af.
- (Zelf)redzaamheid: (Zelf)redzaamheid houdt in dat personen zichzelf en eventueel anderen, binnen een bepaald tijdsbestek, kunnen veiligstellen (bijv. schuilen of vluchten) bij dreigend gevaar. Hierbij wordt van de persoon zelf uitgegaan zonder de hulp van hulpverleningsdiensten. De doelgroep (zelf)redzamen kunnen de kwetsbare doelgroepen te hulp schieten.

Mogelijkheden tot zelfredzaamheid bij een toxisch scenario: Bij een calamiteit waarbij toxische gassen vrijkomen is zo snel mogelijk schuilen in een gebouw de voorkeurshandeling. Bij een calamiteit met toxische gassen zit er enige tijd tussen het

ontstaan van het ongeval en het optreden van letsel bij aanwezigheid. Daarbij is ook de duur van de blootstelling van invloed op de ernst van het letsel. Snel reageren, naar binnen vluchten en ramen en deuren sluiten is bij dit scenario dus van belang. De zelfredzaamheid kan bevorderd worden door een goed alarmeringssysteem.

Mogelijkheden tot zelfredzaamheid bij een wolkbrand / gaswolkexplosie: Bij een calamiteit waarbij brandbare gassen vrijkomen is zo snel mogelijk schuilen in een gebouw de voorkeursbehandeling. Bij gaswolk explosie / wolkbrand zit er enige tijd tussen het ontstaan van het ongeval en het optreden van letsel bij aanwezigheid. Snel reageren, naar binnen vluchten en ramen en deuren sluiten is bij dit scenario dus van belang. De zelfredzaamheid kan bevorderd worden door een goed alarmeringssysteem.

Het plan maakt voor wat betreft de werkfuncties geen zeer kwetsbare objecten mogelijk (bijvoorbeeld een kinderdagverblijf). Het plangebied is bij een calamiteit goed bereikbaar voor hulpdiensten, is in meerdere richtingen te ontvluchten en er zal voornamelijk sprake zijn van de aanwezigheid van personen die als zelfredzaam moeten worden aangemerkt.

5.7.4. Beperkte verantwoording van het groepsrisico buisleiding

Het Bevb en introduceert een nieuwe onderverdeling van situaties waarin een 'volledige' verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk is en situaties waarin met een beperktere verantwoording kan worden volstaan. Er zijn twee situaties waarin volstaan kan worden met een beperkte verantwoording (art. 12, lid 3):

1. Indien het ruimtelijk besluit betrekking heeft op het gebied tussen de 100% letaliteitszone en de 1% letaliteitszone van de buisleiding (in geval van toxische stoffen tussen de 1% letaliteitszone en de afstand waarop het plaatsgebonden risico gelijk is aan 10⁻⁸).
2. a. als het groepsrisico onder 0.1 keer de oriëntatiewaarde blijft;
b. als het groepsrisico minder dan 10% toeneemt.

In een beperkte verantwoording van het groepsrisico hoeven slechts vier zaken aan de orde te komen, namelijk:

- a. De personendichtheid in het invloedsgebied van de buisleidingen.
- b. De hoogte van het groepsrisico.
- c. De bestrijdbaarheid.
- d. De zelfredzaamheid.

Een nadere beschouwing van risico reducerende maatregelen en ruimtelijke alternatieven met een lager groepsrisico is in dat geval niet nodig.

Ad a: personendichtheid

De personendichtheid is in Bijlage 1. "Gegevens bebouwing" van de rapportage 'Onderzoek Externe veiligheid' van AVIV (8 april 2024; zie bijlage) bepaald.

Ad b: hoogte groepsrisico

De hoogte van het groepsrisico is berekend in paragraaf 4.2 en 5.2 van de rapportage 'Onderzoek Externe veiligheid' van AVIV (8 april 2024; zie bijlage).

Ad c: bestrijdbaarheid

Mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval zijn:

- a. Bronmaatregelen: Voorzieningen treffen om de buisleiding te beschermen tegen beschadigingen.
- b. Planologische maatregelen:
 1. Bij het ontwerp rekening houden met de inrichting van het plangebied Basisscholen worden bijvoorbeeld al gerealiseerd buiten de 100% letaliteitscontour van de hogedruk aardgasleidingen
 2. Bij het ontwerp rekening houden met de indeling van gebouwen: Gebouwen kunnen bescherming dienen om veilig vanuit het gebouw kan vluchten tot veilig gebied, of omdat het gebouw bescherming biedt om veilig te schuilen bij een ramp met gevaarlijke stoffen.

Ad d: zelfredzaamheid

Een ongeval met een hoge druk aardgasleiding ontwikkelt zich snel. Direct of in korte tijd zijn de effecten in het plangebied merkbaar. Door dit tijdgebrek zijn de mogelijkheden voor personen om zichzelf en anderen in veiligheid te brengen beperkt. De mogelijkheden zijn voornamelijk afhankelijk van de aanwezige voorzieningen en de uitvoering van de gebouwen. Wanneer aanwezigen kunnen vluchten zonder dat zij direct worden aangestraald door de hitte vergroot dat de mogelijkheden voor zelfredzaamheid.

5.7.5. Advies Veiligheidsregio

Op 29 februari 2024 heeft de gemeente advies van de Veiligheidsregio ontvangen.

Ondanks dat er rekenkundig gezien vanuit het plaatsgebonden risico en het groepsrisico geen bezwaar is tegen de ontwikkeling van het plangebied kunnen de toekomstige bewoners en bezoekers van het plangebied geconfronteerd worden met de effecten van een calamiteit bij de genoemde risicobronnen. Zowel buiten als binnen kunnen er, afhankelijk van de afstand tot de calamiteit, (dodelijke) slachtoffers vallen.

Beperking van de gevolgen van een fakkelbrand bij de hogedrukaardgasleiding

Geadviseerd wordt om geen woningen of andere gebouwfuncties die specifiek bedoeld zijn voor zorgfuncties (verminderd zelfredzame personen) binnen de 100% letaliteitszone van de hogedrukaardgasleidingen te projecteren (A-538-06 100% let. = 110 meter, A-611 100% let. = 65 meter).

Bij een calamiteit zullen in de 100% letaliteitszone ook binnen dodelijke slachtoffers vallen. Buiten de 100% letaliteits contour kunnen er in afnemende mate (bij een groter wordende afstand) binnen ook nog slachtoffers vallen tot de 1% letaliteitscontour (afhankelijk van de mate van bescherming). De 1% letaliteitscontour ligt voor de A-538-06 op 245 m en voor de A-611 op 125 m. Aangezien de brandweer pas een inzet kan doen als de Gasunie het leidingdeel heeft ingeblokkt en de leiding is leeggestroomd, zijn de aanwezigen personen in het plangebied afhankelijk van hun zelfredzaamheid.

Beperking van de gevolgen van een calamiteit transport gevaarlijke stoffen over de N 197

Een calamiteit bij het transport van gevaarlijke stoffen op de N 197 (brandbare vloeistoffen of brandbare gassen) kan een plasbrand (100% let. 30 meter) of een koude BLEVE (100% let. 80 meter) tot gevolg hebben. Ook hier zijn de personen aangewezen op hun zelfredzaamheid omdat de brandweer zich in eerste instantie richt op de bestrijding van de effecten bij het incident. In de huidige situatie zijn er geen woongebouwen binnen deze afstanden geprojecteerd. Wel kan een calamiteit secundaire branden tot gevolg hebben in het plangebied.

Beperking van de gevolgen van een calamiteit toxische wolk Tata Steel

Een calamiteit bij Tata Steel kan een toxische wolk tot gevolg hebben van Hoogovengas die, afhankelijk van de windrichting, richting het plangebied kan drijven. Bij een calamiteit met een toxische wolk tot gevolg zullen bewoners in het effectgebied doormiddel van WAS palen en NLalert worden gewaarschuwd. Tenslotte wordt geadviseerd voldoende vlucht- en schuilmogelijkheden te bevorderen.

Maatregelen voor het beperken van risico's en van de gevolgen van incidenten

In de brief van de Veiligheidsregio zijn adviezen gegeven die zijn bedoeld om de veiligheidsrisico's te beperken, voldoende mogelijkheden voor hulpverlening bij incidenten te realiseren en de mogelijkheden tot zelfredzaamheid te vergroten. Daarin komen aan bod:

- Basis hulpverlening (basis brandweertzorg, geneeskundige hulpverlening)
- Externe veiligheid
- Zelfredzaamheid

Ontsluiting, bereikbaarheid

Het is van belang dat het plangebied bereikbaar is voor de hulpdiensten. In het plan wordt aangegeven dat hier rekening mee wordt gehouden; het plangebied is goed, vanaf verschillende kanten, bereikbaar.

Belangrijk is dat ook de afzonderlijke gebouwen in het plangebied bereikbaar zijn voor de hulpverleningsdiensten (brandweer, ambulance). De bereikbaarheid van de afzonderlijke bouwwerken in het plangebied moet in samenspraak met de brandweer Kennemerland bepaald worden.

Geadviseerd wordt daarnaast, voor de volledigheid:

- Rekening te houden met de bereikbaarheid van de nieuw te bouwen kwetsbare objecten voor de geneeskundige hulpdiensten. Dit houdt in dat er ten minste één aan – en één uitrijroute dienen te zijn, de route dient obstakelvrij te zijn en de toegang bereikbaar.
- Te toetsen of bij de nieuw te bouwen kwetsbare objecten de bereikbaarheidsnorm van de Regionale Ambulancevoorziening (RAV) wordt gehaald. De bereikbaarheidsnorm is dat bij ten minste 95% van de A1-meldingen een ambulance binnen 12 minuten na aanname van de melding ter plaatse moet zijn.

Bluswater

Brandweer Kennemerland maakt voor het primaire bluswater gebruik van waterwagens, hiervoor is een extra opstelplaats nodig. Indien een calamiteit uitbreidt en er meer bluswater nodig is maakt de VRK gebruik van openwater. In de nabijheid van het plangebied is één locatie waar vanaf openwater gewonnen kan worden.

Externe veiligheid

In geval van nieuw te bouwen kwetsbare objecten extra bouwkundige en, waar mogelijk, omgevingsmaatregelen te treffen om de mogelijke gevolgen van de verschillende mogelijke scenario's (fakkelbrand, BLEVE en toxische scenario) zoveel als mogelijk te beperken. Hierbij kan gedacht worden aan het gebruik van brandwerende materialen en het creëren van goede schuilmogelijkheden. Meer mogelijke maatregelen zijn te vinden in het Handboek Omgevingsveiligheid van het RIVM.

Om in de eigen woning te kunnen schuilen bij een toxische wolk moeten alle ventilatie openingen afgesloten kunnen worden en moet de mechanische ventilatie uitgezet kunnen worden. Bevorder risicobewustzijn. Zorg voor een goede informatievoorziening aan de aanwezige personen, zodat men weet hoe te handelen tijdens een calamiteit. Daarbij kan gedacht worden aan publieke voorlichtingscampagnes als 'Denk vooruit'.

Zelfredzaamheid

In De Ruimtelijke Onderbouwing is in voorgaande paragraaf bij de verantwoording van het groepsrisico aangegeven dat het van belang is dat de aanwezige personen zelfstandig het gebied kunnen ontluchten in geval van een calamiteit. Dit houdt dan ook in dat een gebied aan diverse zijden moet kunnen worden ontlucht om zodoende de afstand tussen diegene en de calamiteit te vergroten. In voorliggend geval kan bij een calamiteit het gebied aan diverse zijden worden ontlucht van de calamiteit af. De Veiligheidsregio onderschrijft dit en adviseert daarbij aanvullend om:

- De (interne) vluchtwegen af te stemmen op de externe veiligheidsrisico's, positioneer deze van de risicobron af.
- In geval van nieuw te bouwen kwetsbare objecten rekening te houden met voldoende vlucht- én schuilmogelijkheden voor verminderd zelfredzamen (bijvoorbeeld rolstoeltoegankelijk).
- In geval van nieuw te bouwen kwetsbare objecten ten behoeve van eventuele ontruiming en ontluchting een veilige en voor ieder toegankelijke verzamelplek in te richten. (In de praktijk kan dit ook binnen in een gebouw of locatie zijn).

Restrisico

De hierboven genoemde maatregelen kunnen de omvang en effecten van mogelijke incidenten reduceren tot een omvang die beter beheersbaar wordt geacht voor de hulpverleningsdiensten

Verwerking van het advies in de plannen

Binnen de 100% letaliteitszone worden geen woningen of andere gebouwfuncties die specifiek bedoeld zijn voor zorgfuncties (verminderd zelfredzame personen) gerealiseerd.

5.7.6. Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor realisatie van het project.

5.8. **Luchthavenindelingsbesluit Schiphol (LIB)**

Het projectgebied is gelegen binnen de 20 Ke-contour (LIB-5). Om de ontwikkeling mogelijk te maken is een verantwoording LIB-5 (op grond van het Luchthavenindelingsbesluit) noodzakelijk.

5.8.1. Rekenschap 20 Ke-contour

Het 20 Ke-gebied (LIB-5) is een planologische afwegingsruimte die voortvloeit uit de inmiddels vervallen Nota Ruimte. De regels binnen deze zone zijn erop gericht om enerzijds voldoende ruimte te laten voor de ontwikkeling van de mainport Schiphol en anderzijds om (woningbouw)ontwikkelingen mogelijk te maken. Het uitgangspunt is dat er zo min mogelijk over dichtbebouwd stedelijk gebied wordt gevlogen. Gelet hierop moet terughoudendheid betracht worden wat betreft woningbouwmogelijkheden op plaatsen waar dat uit een oogpunt van geluid en externe veiligheidsrisico's minder wenselijk is.

Het project voorziet in 210 nieuwe woningen. Conform de Provinciale Omgevingsverordening dient daarbij rekenschap te worden gegeven van het feit dat op de betreffende locatie sprake is van geluid en externe veiligheidsrisico vanwege het luchtverkeer. Ook dienen de redenen te worden vermeld die er toe hebben geleid om op de betreffende locatie nieuwe woningen te bestemmen.

5.8.2. Ligging en situatie

De geluidsbelasting ter hoogte van het plangebied wordt vooral bepaald door:

1. startende vliegtuigen vanaf de Polderbaan. Vertrekkende vliegtuigen stijgen op over Haarlemmerliede en Spaarndam om vervolgens:
 - in noordwestelijke richting over Velsen en vervolgens IJmuiden of Wijk aan Zee verder te klimmen;
 - in noordoostelijke richting weg te draaien langs Uitgeest en de Beemster richting Hoorn;
 - in oostelijke richting af te buigen over Wormerveer en Zaandijk;

- in zuidelijke richting af te buigen over Amsterdam West en Amstelveen.¹



Afbeelding: vertrekkend (li) en naderend (re) vliegverkeer Polderbaan

2. Vertrekkende vliegtuigen in noordelijke richting stijgen op over Zwanenburg en Halfweg om daarna:

- in oostelijke richting via Zaandijk over het IJ-meer te vliegen;
- in zuidelijke richting af te buigen over Amsterdam-West, Amstelveen en Uithoorn.



Afbeelding: vertrekkend vliegverkeer Zwanenburgbaan (noord)

De feitelijk optredende geluidbelastingen in de omgeving van Schiphol worden voortdurend gemeten. Ook wordt jaarlijks een handhavingsrapportage opgesteld met de resultaten van het toezicht van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) op de naleving van de normen en regels voor milieu en externe veiligheid voor luchthaven Schiphol².

Uit de handhavingsrapportage Schiphol gebruiksjaar 2023 blijkt dat de feitelijke geluidbelasting in vrijwel alle handhavingspunten in het gebruiksjaar 2023 lager was dan de grenswaarden. Bij deze punten is er geen sprake van een overschrijding. Uitzondering is meetpunt 25 in Uithoorn, maar dit meetpunt is hier niet relevant.

¹ <https://www.schiphol.nl/nl/schiphol-als-buur/pagina/woon-ik-onder-een-vliegroute/>

² Deze rapportage vloeit voort uit een wettelijke verplichting (art. 8.29 Wet luchtvaart). De rapportage beslaat de periode van 1 november 2022 tot en met 31 oktober 2023.

Ook bleven de gerealiseerde aantallen vliegtuigbewegingen achter bij de gebruiksprognose: voor het etmaal is 76% van de verwachte vliegtuigbewegingen gerealiseerd, voor de nacht is 80% gerealiseerd.

De geluidsbelastingen vanwege het vliegverkeer zullen in de toekomst veranderen. Enerzijds kan het luchtverkeer toenemen en stiller worden door moderne technieken, anderzijds kunnen vliegroutes worden gewijzigd. Bovendien wordt een nieuw stelsel, het Nieuwe Normen- en Handhavingssysteem (NNHS) ingevoerd waarmee de afgelopen jaren al werd geëxperimenteerd. De gevolgen van mogelijke toekomstige ontwikkelingen zijn op dit moment niet bekend.

Tenslotte geldt dat het gebied waar het project gewenst is, vanwege de ligging binnen de 20 Ke-contour is gelegen in een gebied met een verhoogde kans op een vliegtuigongeval met dodelijke slachtoffers op de grond. De kans op een vliegtuigongeval binnen het plangebied is echter klein te noemen aangezien de woningen niet direct in het verlengde van een landings- en/of startbaan zijn gelegen.

5.8.3. Overwegingen

Geluid

Er zijn geen wettelijke kaders voor de beoordeling van luchtvaartgeluid. De wettelijke mogelijkheden worden begrensd door de LIB 4 zone, die tot doel heeft om ernstige hinder en ernstige slaapverstoring door luchtvaartgeluid te voorkomen, omdat dit kan leiden tot negatieve gezondheidseffecten van inwoners en gebruikers van dit gebied.

De buitengrens van de LIB 4 zone is aangewezen op basis van de berekende 58 dB(A) L_{den} contour. Binnen de LIB 4 zone / boven de 58 dB(A) L_{den} ³ wordt het geluidniveau zodanig hinderlijk geacht dat woningbouw daar niet of slechts beperkt en onder voorwaarden wenselijk wordt geacht.

De projectlocatie ligt buiten de grens van het LIB-4 gebied. Voor deze locatie binnen bestaand stedelijk gebied is geen afweging nodig.

Categorie Luchthavens	Geen nadere afweging nodig	Niet toegelaten behoudens uitzonderingen	Uitzonderingen
Schiphol (LIB)	Buiten de buitengrens LIB 5-gebied. Voor woningbouwlocaties binnen bestaand stedelijk gebied is buiten de grens van het LIB 4-gebied geen afweging nodig.	Binnen LIB 4-gebied.	- Bouwplan of herstructurering ≤ 25 woningen; bouwplan lintbebouwing ≤ 3 woningen - Verplaatsing binnen beperkingengebied - Bedrijfswoningen

Afbeelding: normenkader voor geluid voor het toelaten van nieuwe woningen nabij luchthavens

Externe veiligheid

De kans op een vliegtuigongeval binnen het plangebied is klein te noemen. Het plangebied ligt niet direct in het verlengde van de Zwanenburg- of de Polderbaan.

³ De 58 dB(A) L_{den} staat niet gelijk aan de feitelijke geluidmetingen.

Er wordt uiteraard alles aan gedaan om het vliegverkeer zo veilig mogelijk te laten lopen. De (rijks)overheid stelt strenge eisen aan luchthavens, de verkeersleiding en luchtvaartmaatschappijen. De eisen zijn zowel ten aanzien van vliegtuigen (technische veiligheid), maar ook voor persoonlijke veiligheid. Er zijn regels voor bemanningen, voor mensen die op of in de buurt van de luchthaven werken en voor reizigers. De overheid controleert of de organisaties aan de gestelde eisen voldoen.

5.8.4. Noodzaak woningbouw

Zoals bekend is de druk op de regionale woningmarkt groot. De woningen voorzien in een woningbehoefte.

5.9. **Cultuurhistorie en archeologie**

5.9.1. Wettelijk kader

Vanaf 1 juli 2016 is de Erfgoedwet van kracht. Doelstelling van de wet is de bescherming en het behoud van archeologische en cultuurhistorische waarden. In de Erfgoedwet is vastgelegd hoe met het erfgoed van nationaal belang wordt omgegaan, wie welke verantwoordelijkheden daarin heeft en hoe het toezicht wordt geregeld.

Als gevolg van deze wet wordt in het kader van de ruimtelijke ordening het behoud van het erfgoed meegewogen zoals alle andere aspecten die bij de voorbereiding van het plan een rol spelen.

5.9.2. Cultuurhistorie

Ten behoeven van het bestemmingsplan 'Stationsgebied 2012' is een Cultuurhistorische onderlegger opgesteld (zie bijlage). Het betrof een onderzoek naar de cultuurhistorische elementen en advies hoe hiermee om te gaan in het bestemmingsplan. Uit het onderzoek is gebleken dat het stationsgebied een ingrijpende transformatie heeft ondergaan; van havengebied aan het Wijkmeer naar een drukke stationsomgeving. Het stationsgebied bevat naast de oude structuren zoals de Velsersweg en een verkavelingsloot, vermoedelijk archeologische resten in de bodem die een periode kunnen beslaan van de Nieuwe Steentijd tot heden.

Het grondgebied waarop voorliggende ontwikkeling betrekking heeft bevat geen bovengrondse cultuurhistorische waarden die nader onderzoek of bescherming vergen.

5.9.3. Archeologie

Archeologisch onderzoeksbureau Argo heeft in januari 2025 een bureauonderzoek uitgevoerd (zie bijlage).

Het plangebied ligt in het stroomgebied van het Oer-IJ op de westoever van het Wijkmeer. Op de nabijgelegen strandwal kunnen archeologische waarden verwacht worden uit de IJzertijd en Romeinse Tijd. Deze archeologische resten zullen zich op een maximale diepte van 2,9 m –NAP (ca. 5 m – mv) bevinden in de (top van) afgedekte duin- en strandwal-afzettingen.

In 2006 heeft er een booronderzoek (2126455100) plaatsgevonden waarbij o.a. binnen de grenzen van het onderhavige plangebied is geboord. Er is toen tot 6,0 m -mv geboord en hieruit is gebleken dat de ondergrond in het plangebied bestaat uit Wijkermeer- op kwelder- op Oer-IJ-afzettingen (afbeelding 9). De strandwal kan meer naar het noorden toe verwacht worden. Omdat er geen strandwalafzettingen verwacht worden binnen het plangebied is de kans op het aantreffen van archeologische waarden uit de IJzertijd en Romeinse Tijd laag.

Gedurende de Middeleeuwen bestond het plangebied uit de moerassige oever van het Wijkermeer. Het terrein was in deze periode te nat voor bewoning. De archeologische verwachting voor de Middeleeuwen is dan ook laag.

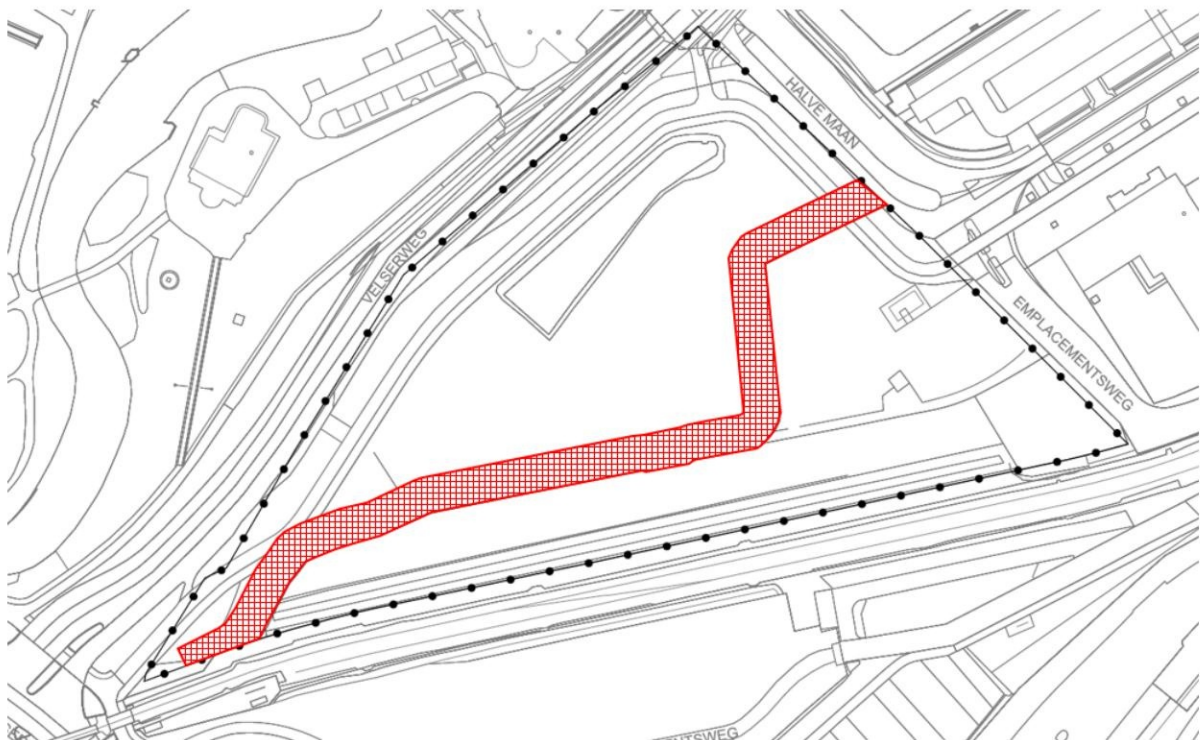
Voor de Nieuwe Tijd geldt tevens een lage verwachting op het aantreffen van archeologische waarden. Op historisch kaartmateriaal vanaf 1550 verschijnt de eerste bebouwing binnen het plangebied namelijk pas in de tweede helft van de 20e eeuw.

5.9.4. Conclusie

Omdat de verwachting op het aantreffen van archeologische waarden voor alle perioden laag is, kan het plangebied vrij worden gegeven voor ontwikkeling.

5.10. Kabels en leidingen

Door het project lopen belangrijke ondergrondse hoogspanningskabels. In een zone van 10 meter rond de kabels zijn hei- en bouwwerken verboden, ter bescherming van de kabels. De ligging van deze zone binnen het projectgebied is hierna weergegeven.



Afbeelding: bebouwingsvrije zone ondergrondse hoogspanningskabels

In een ondergronds kabelbed liggen geïsoleerde hoogspanningskabels. Omdat de grond het magneetveld niet tegenhoudt, is er ook bovengronds een magneetveld aanwezig. De sterkte van het magneetveld in de buurt van ondergrondse hoogspanningskabels hangt niet alleen af van de stroom die door de kabels gaat. De sterkte hangt ook af van de diepte en de manier waarop de kabels in de grond liggen, bijvoorbeeld naast elkaar of in driehoek. Direct boven de kabels is het magneetveld het sterkst.

Op 21 april 2023 is het herijkte voorzorgbeleid voor magneetvelden in de elektriciteitsinfrastructuur in werking getreden. De ministeries van EZK (Economische Zaken en Klimaat) en BZK (Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties) hebben hierover een beleidsadvies aan het bevoegd gezag voor de ruimtelijke ordening (gemeenten, provincies en Rijk) en netbeheerders gestuurd. Het voorzorgbeleid magneetvelden is er op gericht om, zo veel als redelijkerwijs mogelijk is, te voorkomen dat burgers (volwassen en kinderen) langdurig worden blootgesteld aan magneetvelden, die afkomstig zijn van de elektriciteitsinfrastructuur.

In het nieuwe beleid staat nog steeds het advies om (alleen) bij bovengrondse hoogspanningslijnen afstand te houden. De magneetveldzone, met een grenswaarde van 0,4 microtesla, bepaalt die afstand. Voor de andere onderdelen van het elektriciteitsnet adviseert het nieuwe voorzorgbeleid geen afstandsmaatregelen.

In dit geval gaat het om een ondergrondse leiding, waarvoor geen afstandsmaatregelen gelden. Volgens opgave van netbeheerder Quirion ligt de 0,4 microtesla-magneetveldzone op 5 meter rondom de kabel. De woningen worden niet binnen een afstand van 5 meter van de kabels gebouwd, zodat geen nadelige effecten voor woningen aan de orde zijn.

5.11. Trillingen

De geprojecteerde woningen zijn gesitueerd tot op ca. 30 m afstand van de spoorlijn van en naar Tata Steel en ligt daarmee binnen het standaard aandachtsgebied waar conform de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen van het Ministerie van I & W van mei 2019 nader onderzoek naar trillinghinder wenselijk is. Dat onderzoek is uitgevoerd door Peutz (2 oktober 2025; zie bijlage).

Op basis van de verrichte metingen kan worden geconcludeerd dat de in het kader van trillinghinder in woningen na te streven waarden zoals aangegeven in de Richtlijn deel B “Hinder voor personen in gebouwen door trillingen, Meet- en beoordelingsrichtlijn” van de Stichting Bouwresearch (SBR) van augustus 2006 zullen worden overschreden.

Op basis van ervaring dient de situatie beoordeeld te worden als technisch oplosbaar. De exacte maatregelen kunnen pas in een later stadium worden gedimensioneerd. Middels deze maatregelen kan een acceptabel woonklimaat worden gewaarborgd.

Verder kan op basis van metingen worden geconcludeerd dat de treinen waarmee Tata Steel in de toekomst vaker mee wil rijden (langere en zwaardere trein) niet zullen resulteren in een verhoging van de te verwachten trillingniveaus in woningen ten opzichte van de trillingen vanwege de reguliere treinen van en naar Tata Steel.

5.12. Water

5.12.1. Inleiding

Water en ruimtelijke ordening hebben veel met elkaar te maken. Aan de ene kant is water één van de sturende principes in de ruimtelijke ordening en kan daarmee beperkingen opleggen aan het ruimtegebruik zoals locaties voor stadsuitbreiding. Aan de andere kant kunnen ontwikkelingen in het ruimtegebruik ongewenste effecten hebben op de waterhuishouding.

Op Europees en nationaal niveau heeft water een eigen plaats gekregen in de ruimtelijke besluitvorming via de verplichte 'watertoets'. Een watertoets geeft aan wat de gevolgen zijn van een ruimtelijk plan voor de waterhuishouding in het betreffende gebied. Zo'n waterparagraaf moet sinds 1 januari 2003 worden opgenomen in de toelichting bij ruimtelijke plannen. Doel van de watertoets is de relatie tussen planvorming op het gebied van de ruimtelijke ordening en de waterhuishouding te versterken.

Een watertoets is verplicht als het gaat om een functieverandering en/of bestemmingswijziging. Op basis van informatie en randvoorwaarden vanuit waterbeheerder, het waterbeleid en relevante bodemgegevens worden de verschillende wateraspecten uitgewerkt in een waterparagraaf. De waterparagraaf beschrijft het huidige watersysteem alsmede de mogelijkheden en randvoorwaarden voor het toekomstig watersysteem. De waterparagraaf wordt afgestemd met de waterbeheerder.

5.12.2. Beleidskader

Op verschillende bestuursniveaus zijn de afgelopen jaren beleidsnota's verschenen aangaande de waterhuishouding. Deze paragraaf geeft een overzicht van de voor onderhavige ontwikkeling relevante nota's.

Europa

De Europese Kaderrichtlijn Water (2000/60/EG) is op 22 december 2000 in werking getreden en is bedoeld om in alle Europese wateren de waterkwaliteit chemisch en ecologisch verder te verbeteren. De Kaderrichtlijn Water omvat regelgeving ter bescherming van het binnenlandse oppervlaktewater, overgangswateren (waaronder estuaria worden verstaan), kustwateren en grondwater. Voor het uitwerken van de doelstellingen zijn er op (deel)stroomgebiedniveau plannen opgesteld. In deze (deel)stroomgebiedbeheerplannen staan de ambities en maatregelen beschreven voor de verschillende (deel)stroomgebieden. Met name de ecologische ambities worden op het niveau van de deelstroomgebieden bepaald.

Rijk

Het Rijksbeleid op het gebied van waterbeheer is vastgelegd in het Nationaal Waterprogramma (NWP) 2022-2027. Het NWP is vastgesteld op 18 maart 2022. In het NWP beschrijft de Rijksoverheid de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid en de uitvoering ervan in de

rijkswateren en -vaarwegen. Het NWP beschrijft de nationale beleids- en beheerdoelen op het gebied van klimaatadaptatie, waterveiligheid, zoetwater & waterverdeling, waterkwaliteit & natuur, scheepvaart en de functies van de rijkswateren. Het NWP geeft een overzicht van de ontwikkelingen binnen het waterdomein en legt nieuw ontwikkeld beleid vast voor de periode 2022 – 2027. Uitgangspunt is schoon, veilig en voldoende water dat klimaatadaptief en toekomstbestendig is.

Provincie

Op 31 januari 2022 heeft Provincie Noord-Holland het Regionaal Waterprogramma Noord-Holland 2022-2027 (Regionaal Waterprogramma) vastgesteld. In het Regionaal Waterprogramma geeft de provincie aan hoe zij zich inzet voor een goede waterkwaliteit, het op peil houden van de watervoorraad en de bescherming tegen overstromingen. Het Regionaal Waterprogramma is opgebouwd uit een drietal deelprogramma's. Voor de deelprogramma's oppervlaktewater, grondwater en overstromingsrisico's is uitgewerkt welke doelen de provincie wil bereiken en hoe hieraan een bijdrage wordt geleverd met een breed pakket aan maatregelen, dat samen met andere partijen wordt uitgevoerd. Daarbij wordt extra aandacht besteed aan natuurgebieden, drinkwaterwinningen en zwemwateren, die volgens Europese richtlijnen worden beschermd vanwege de specifieke eisen die hier gelden.

Beleid Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier heeft samen met zijn partners zijn waterbeleid op lange termijn (Deltavisie 2012). De Deltavisie is vertaald in het Waterplan 2022-2027 (WBP6) voor de middellange termijn. Hierin presenteert het hoogheemraadschap zijn koers voor de periode 2022-2027 en de opgaven waar het hoogheemraadschap zelf en met anderen aan werkt. Het hoogheemraadschap bouwt voort op de regionale Deltavisie (2012), het Waterprogramma 2016-2021 (WBP5) en het Collegeprogramma 2019-2023.

Daarnaast beschikt het Hoogheemraadschap over een Waterschapsverordening die sinds 1 januari 2025 in werking is getreden. De Waterschapsverordening bevat de regels die het hoogheemraadschap hanteert om de watergangen, waterkeringen en wegen binnen het beheergebied te beschermen. Rond deze sloten, dijken en wegen zijn verschillende zones gedefinieerd en voor elke zone gelden weer andere regels. In het Omgevingsloket zijn deze regels in te zien onder het onderdeel "Regels op de kaart". Via de Vergunningcheck is op dezelfde website te controleren of er een vergunning of melding nodig is voor bepaalde activiteiten.

Klimaatadaptatie

Door de klimaatverandering veranderen de neerslagpatronen in Nederland. In de kuststrook valt jaarlijks meer regen en ook de intensiteit van de buien neemt toe. De gemeente Beverwijk heeft de plicht om zorgvuldig om te gaan met de neerslag binnen het eigen gebied. De zorgplicht geldt ook voor het grondwater dat aangevuld wordt door deze neerslag. Beide zorgplichten zijn vastgelegd in de Waterwet (2009) artikel 3.5 en 3.6. Daarnaast heeft de gemeente zorgplicht voor vuilwater (Wet

milieubeheer Artikel 10.33). De zorgplichten zijn uitgewerkt in het beleidsplan van de gemeente Beverwijk en Heemskerk met de titel 'Verbinden met water' (2017). Het beleid ten aanzien van neerslag komt tevens terug in het klimaatadaptatieplan (2021) onder het thema 'wateroverlast'. Water- en rioleringsplan Beverwijk en Heemskerk: Verbinden met water.

Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, de gemeente Heemskerk en de gemeente Beverwijk hebben gezamenlijk het water- en rioleringsplan opgesteld. Het doel van het plan is om de regio op betaalbare wijze waterrobuust en duurzaam in te richten. Voor drie doelgroepen, opgedeeld in bewoners, bedrijven en de overheid, is een handreiking opgesteld hoe per doelgroep omgegaan kan worden met water. Ook voor woningcorporaties worden voorbeelden gegeven wat zij kunnen doen om de regio op betaalbare wijze waterrobuust en duurzaam in te richten. Enkele voorbeelden zijn:

- Daken: aanleggen van groene daken en zonnepanelen voor een vertraagde afvoer van water om wateroverlast te verminderen of voorkomen. Draagt tevens bij aan prettig binnenklimaat.
- Verharding: gebruik maken van waterdoorlatende bestrating om water effectief in de bodem te bergen. Daarnaast kan afstromend regenwater opgevangen worden in aangelegd open water. Wanneer de verharding toeneemt, dient extra verharding op eigen terrein gecompenseerd te worden met extra waterberging.

Intentieovereenkomst klimaatbestendige nieuwbouw MRA / Klimaatadaptatieplan

De gemeente Beverwijk committeert zich aan de Intentieovereenkomst klimaatbestendige nieuwbouw MRA en Noord-Holland en klimaatadaptatie dient in elk project meegenomen te worden. Hierbij worden de MRA basisveiligheidsniveaus klimaatbestendige nieuwbouw gehanteerd (zie Basisveiligheidsniveau klimaatbestendige nieuwbouw 3.0).

De basisveiligheidsniveaus zijn onderverdeeld in vijf thema's: wateroverlast, droogte, hitte, overstromingen en natuurinclusief bouwen. De uitgangspunten en de daarbij behorende basisveiligheidsniveaus beschrijven waar nieuwbouw minimaal aan moet voldoen om klimaatbestendig te zijn, schade door het veranderende klimaat te verminderen en de leefbaarheid te vergroten. Op welke manier dit gebeurt is afhankelijk van gebouwdichtheid, de grond en de ontwerpruimte.

De gehele inrichting van het plangebied moet klimaatbestendig zijn (zo min mogelijk verharding, gevel- en dakbegroeiing, waterretentie, etc.).

5.12.3. Watertoets

Er geldt beleid van het Hoogheemraadschap om watercompensatie te realiseren bij toename verharding en de gemeente Beverwijk heeft het beleid om de verharding bij (ver-)nieuwbouw te compenseren. Het beleid van de gemeente is strenger dan dat van het Hoogheemraadschap. Dat heeft ermee te maken dat het Hoogheemraadschap met name kijkt naar water in relatie tot het oppervlaktewatersysteem en de gemeente naar water (regen-/grond-/vuilwater) in het gehele beheergebied.

Robuust watersysteem

De intentie van de gemeente Beverwijk is het realiseren van een klimaatbestendige leefomgeving in 2050. Om dit te bereiken is in 2021 een klimaatadaptatieplan vastgesteld. Dit plan bevat een aanpak met maatregelen die nodig zijn op het gebied van; wateroverlast, hittestress, droogte en overstroming. Tevens houden we rekening met de gevolgen voor de waterkwaliteit.

Ten aanzien van het watersysteem hanteren we de volgende uitgangspunten;

1. De waterstromen vuilwater en hemelwater gescheiden afvoeren
2. Hemelwater zoveel mogelijk lokaal bergen en infiltreren
3. In extreme situaties hemelwater afvoeren naar oppervlaktewater of (tijdelijk) bergen aan maaiveld
4. En zorgen voor voldoende ontwatering van gebouwen, wegen en groen.

Een groot deel van de bodem van de gemeente Beverwijk is zandgrond. In dit gebied zetten we in op bergen en infiltreren. In kleiachtig gebied zetten we in op bergen en accepteren wij vanuit de waterberging een vertraagde afvoer middels een overstort naar het oppervlaktewater of de openbare ruimte.

Het gemeentelijke beleid over klimaatadaptatie, zoals vastgesteld in het klimaatadaptatieplan, geldt ook voor Ankie's Hoeve en daar wordt aan voldaan door compensatie door middel van alternatieve vormen van waterberging, o.a. retentiedaken op bebouwing. Het plan is daarmee in overeenstemming met het klimaatadaptatieplan.

Vuilwater en hemelwater gescheiden

De woningen en bedrijven in de gemeente kunnen voor het vuilwater aangesloten worden op het vuilwatersysteem in het openbaar gebied. Op het perceel worden vuilwater en de overstort van de bergingsvoorziening voor hemelwater apart aangeboden. In gebieden met gescheiden riolering kan de overstort aangesloten worden op de hemelwaterafvoer. In gebieden met een gemengd stelsel wordt contact opgenomen met de gemeente over de afvoerroute van het hemelwater uit de overstort.

Door het afkoppelen van het hemelwater van het vuilwatersysteem (of gemengde rioolstelsel) en deze te koppelen aan een bergingsvoorziening (op eigen terrein) ontstaat over het algemeen voldoende ruimte in het huidige gemengd stelsel om de eventuele toename van vuilwater door nieuwbouw op te vangen.

Hemelwater bergen en infiltreren

De gemeente schrijft voor dat bij (ver-) nieuwbouw en herstructurering een bergingsvoorziening wordt aangelegd, zodat de neerslag bij een maatgevende bui opgevangen kan worden. Op deze manier wordt wateroverlast zoveel mogelijk voorkomen.

In de Waterwet staat in artikel 3.5 dat perceeleigenaren primair verantwoordelijk zijn voor het verwerken van hemelwater op hun eigen terrein. In het beleid van de gemeente Beverwijk wordt 70 mm in 1 uur aan (maatgevende bui) aangehouden voor het berekenen van de afmetingen van de bergings- en infiltratievoorziening (zie ook klimaatadaptatieplan uit 2021). Uitgangspunt is het bergen van 70 mm neerslag dat op het verhard oppervlak valt, binnen het perceel.

De bergingsvoorziening moet zo worden aangelegd dat het regenwater kan infiltreren in de bodem en wordt daarom zoveel mogelijk boven de hoogste grondwaterstand aangelegd. De voorziening bestaat mogelijk uit een of meerdere infiltratiepakketten van hardsteen, infiltratiekratten of een andere voorziening waarop de hemelwaterafvoer is aangesloten. De afmetingen van de infiltratievoorziening dient te worden berekend door initiatiefnemer. In het geval de initiatiefnemer kan aantonen dat er geen mogelijkheid is het hemelwater op eigen terrein te verwerken is overleg nodig met de gemeente.

Afvoer water in extreme situaties

De neerslag wordt primair geborgen in de bergingsvoorziening en in de bodem op eigen terrein. In extreme situaties zit de bergingsvoorziening vol en is een overlaat noodzakelijk. Het overtollige water wordt dan tijdelijk aan maaiveld geborgen. Een andere mogelijkheid is de afvoer van het overtollige water naar het hemelwaterafvoersysteem of het nabij gelegen oppervlaktewater.

Uitgangspunten grondwater

De wegen, bebouwing en groen dienen zo aangelegd te worden dat voldoende ontwatering wordt gerealiseerd ten opzichte van het hoge grondwaterpeil. Dit zorgt ervoor dat er bergingsruimte ontstaat in de bodem. De normen voor het bouwpeil en straatpeil zijn opgenomen in het water- en rioleringsplan 'Verbinden met water' van de gemeenten Beverwijk en Heemskerk.

5.12.4. Wateraspecten in dit plan

De daken wateren niet af op oppervlaktewater of riool of worden gecompenseerd in nieuw oppervlaktewater. Waterberging vindt plaats op de daken van de gebouwen middels retentiedaken, volgens het polderdak principe, vervolgens wordt het water in de bodem middels infiltratiekratten geïnfiltreerd. De verharding voert het water af via waterbergende funderingen gecombineerd met infiltratiekratten in de bodem (zie verder de beschrijving in het memo 'Ontwikkeling Ankie's Hoeve te Beverwijk, Watercompensatie'; Ingenieursbureau BK adviseurs, 20 december 2024) dat als bijlage bij deze Ruimtelijke Onderbouwing is gevoegd. Kort samengevat komt het er op neer dat het verhard oppervlak toeneemt met 7.717 m^2 van 110 m^2 naar 7.827 m^2 . Er wordt waterberging op het dakoppervlak gerealiseerd met een omvang van 3.735 m^2 en er wordt waterbergende fundering toegepast (2.760 m^2). De berekende toename is dan 1.222 m^2 . De vereiste watercompensatie van 10% vergt een vergroting van het open wateroppervlak van 122 m^2 . Het open wateroppervlakte in het projectgebied zal met 500 m^2 toenemen van 1.281 m^2 naar 1.781 m^2 zodat ruimschoots wordt voldaan aan de compensatie-eis. De waterbergende voorzieningen op de daken en onder de parkeerplaatsen zullen een capaciteit hebben van 70 mm waterberging.

Voor de realisatie van het plan is uiteindelijk ook een omgevingsvergunning voor wateractiviteiten noodzakelijk bij het hoogheemraadschap.

5.12.5. Klimaatadaptief bouwen in dit plan

In de planontwikkeling wordt rekening gehouden met klimaat adaptief bouwen. Belangrijke effecten van klimaatverandering zijn hittestress, wateroverlast, droogte en waterveiligheid. Klimaat-adaptatiemaatregelen zullen moeten bijdragen aan het terugdringen of ten minste beheersbaar houden van deze effecten. Deze eisen aan de openbare ruimte worden gekoppeld aan de nieuwe identiteit van het gebied.

Groen / ecologie

Het plan wordt ontwikkeld in de bestaande 'landgoederen zone' waarbij de beleving van een planrijk en parkachtig gebied centraal staat. Dit wordt bereikt met de aanplant van veel nieuwe inheemse bomen, heestervakken, gazon en natuurlijke weides en natuurlijke oevers. De beplanting is toegespitst op soorten die zowel voor mens als dier eetbaar zijn en te gebruiken zijn als schuilplaats. De biodiversiteit van deze locatie zal door de aanplant van nieuwe bomen en heesters aanzienlijk worden vergroot.

De groenbeleving van het gebied wordt enorm vergroot er ontstaan verschillende verblijfsplekken in het gebied, het groen wordt ook tussen de nieuwbouw doorgetrokken. De getrapte opbouw van de architectuur biedt de kans om de daken goed te vergroenen met daktuinen en groene daken. Het groen stopt niet bij de gevels, maar wordt doorgezet op gevels en daken. In de gevels van de nieuwbouw worden nestkasten voor mussen, gierzwaluw en vleermuis verwerkt. Zo ontstaat een compleet ecosysteem voor diverse soorten.

Water

De waterafvoer bij piekbuien en de koelte die het water brengt in warme perioden worden steeds belangrijker. Daarom wordt de bestaande Scheybeeck uitgebreid met nieuw oppervlaktewater. De waterpartij vormt een belangrijk onderdeel van het landschapsonwerp. Het scheidt het gebied van de Velsersweg en creëert een prachtige locatie voor horeca in de nieuwbouw. Nodige compensatie voor bebouwing en verharding worden ondergebracht in dit nieuwe oppervlaktewater.

De daken worden groen ingericht waarbij waterretentie wordt toegepast. Deze zogenoemde groen-blauwe daken dragen er aan bij dat er voldoende water wordt gebufferd. Door het hemelwaterafvoer op eigen terrein te infiltreren kunnen problemen als droogte en wateroverlast beperkt. Bomen vertragen daarnaast de afvoer van neerslag en beperken daardoor risico op wateroverlast.

Met het oog op wateroverlast worden de peilhoogtes van de begane grond op voldoende hoogte van het maaiveld gepositioneerd. De peilhoogte van de hoogbouw ligt zelfs ca. 1,5 meter hoger van het maaiveld door het gebouw op een terp te bouwen.

Hoogte

Omdat er wordt gestreefd naar een gesloten grondbalans wordt er met uitkomende grond hoogteverschillen aangebracht op het terrein. Zo wordt een lage wal aangelegd tussen de parkeerstraat en park, en worden de bergingen onder de toren uit het zicht onttrokken door een flauw talud.

Verbindingen

Het nieuwe woongebied is vanuit verschillende richting te betreden. Hiermee wordt het langzaam verkeersnetwerk door het groene doorwaadbare park vergroot. Slingerende parkpaden leiden wandelaars en fietsend bestemmingsverkeer vanaf de Halve Maan naar de Velsersweg.

Autoverkeer doorkruist het gebied niet. Een parkeerstraat parallel aan het spoor biedt een subtiele plek aan auto's uit het zicht van het park. Ook de entree van de halfverdiepte parkeergarage ligt aan deze parkeerstraat.

Sociaal / gezondheid

Met speciaal geselecteerde boomsoorten wordt fijnstof opgevangen langs de parkeerstraat. Ook brengen bomen over het gehele terrein koelte door schaduw tijdens warme perioden en worden zitplekken in de schaduw gerealiseerd. Groene gevels beperken daarnaast hittestress. De vruchtdragende heesters en fruitbomen bieden aanleiding tot een gezonder dieet. De hoogteverschillen en royale buitenruimte biedt aanleiding voor beweging. Zo kan er op de trappenpartij langs de vijver gesport worden en op het gazon gevoetbald. Hierbij is ontmoeting een logisch gevolg en wordt extra bevorderd door gemeenschappelijke tuin centraal in het gebied. Hier kunnen bewoners zelf kruiden, bloemen en groenten kweken.

5.12.6. Conclusie

De ontwikkeling is de uitgelezen kans om het gebied klimaatrobuust in te richten. Daarbij wordt een belangrijk uitgangspunt gehanteerd die in de Waterwet (artikel 3.5) is vastgelegd ten aanzien van het verwerken van regenwater: perceeleigenaren zijn primair verantwoordelijk voor het verwerken van hemelwater op hun eigen terrein. Kortom elk (ver-)nieuwbouw project dient zijn eigen voorzieningen te maken. De gemeente hanteert dit uitgangspunt ook voor haar eigen werkzaamheden in de openbare ruimte.

Vanuit het aspect water zijn er geen belemmeringen voor onderhavig initiatief. Het advies van het waterschap is nog te ontvangen.

5.13. Duurzaam bouwen

5.13.1. Wettelijk kader

Energietransitie en duurzaamheid

De energietransitie betekent de overgang van fossiele brandstoffen zoals gas, kernenergie en steenkolen naar volledig duurzame energie. Duurzame, groene energie kennen we nu al vanuit zon, wind, biomassa en water.

Duurzaamheid en energietransitie zijn continue processen; concrete afspraken zijn gemaakt in het Klimaatakkoord van 28 juni 2019 en het programma 'Nederland Circulair in 2050'. Dit betekent onder andere in 2030 bijna de helft minder CO₂ uitstoot realiseren dan in 1990. Met de plannen kan het kabinet een belangrijk startschot geven voor opschaling van de energietransitie.

Regelgeving

Per 1 juli 2018 is de wet Voortgang Energietransitie (wet VET) van kracht geworden, die zegt dat het niet meer is toegestaan om nieuwbouw met aardgas te realiseren, tenzij de gemeente beslist dat er zwaarwegende belangen zijn om hier van af te wijken.

Per 1 januari 2021 is BENG (Bijna Energieneutrale Gebouw eisen) van kracht, met een ambitie naar volledig energieneutraal. Daarmee worden strengere eisen gesteld om zo het energieverbruik te verlagen. Met deze wijziging moeten vanaf 1 januari 2021 alle nieuw te bouwen gebouwen, zowel woningen als utiliteitsbouw, voldoen aan de BENG eisen. De eisen zijn onafhankelijk van de energiedrager; wel is een minimum aandeel hernieuwbare energie vereist.

Stikstofvrije woningbouw

De provincie heeft een handreiking stikstofvrije woningbouw van de Provincie Noord-Holland gepubliceerd. De handreiking is bedoeld voor woningbouwprojecten met een stikstofprobleem waardoor het verkrijgen van een vergunning Wet natuurbescherming lastig is. De handreiking omvat mogelijke stikstof beperkende maatregelen in de bouw- en gebruiksfase van het project. Uit de verkenning blijkt dat de stikstofuitspraak extra aanleiding geeft tot het verduurzamen van de bouwsector. Als duurzaam bouwen het uitgangspunt is, dan is stikstofuitstoot vaak geen belemmerende factor voor de vergunningverlening.

Hulpmiddelen om te voldoen aan deze regelgeving

Voor het stimuleren van duurzaam bouwen zal de gemeente Beverwijk aanhaken bij MRA 'slopen en bouwen'. Meer informatie is ook te vinden op de website van de OD IJmond.

5.13.2. Conclusie

SBB heeft zich gecommitteerd aan Convenant Toekomstbestendige Woningbouw MRA, categorie “Brons”. Bij de uitvoering van het plan zullen de voorgaande duurzaamheidsaspecten, zoals de VET en BENG, in acht worden genomen. Zowel de appartementen als de niet-woonfuncties zullen geen gasaansluiting krijgen en zullen zeer energiezuinig zijn. Op die manier wordt gestreefd duurzaam te bouwen. De duurzaamheidsaspecten zullen in het kader van de aan te vragen omgevingsvergunning verder worden uitgewerkt.

5.14. Bezonning

De vrije, onbebouwde ruimte direct rond het projectgebied is groot. Er zijn daarom nauwelijks gebouwen die beïnvloed kunnen worden door nieuwe beschaduwing als gevolg van het project. In de bezonningsstudie in de bijlage is voor de maatgevende momenten getoond hoe de schaduw zal vallen.

21 maart/september

Op 21 maart/september, tussen 8:00 en 18:00 uur, vindt er geen afname in zonlicht plaats op de omliggende woningen.

21 juni

Op 21 juni tussen, 8:00 en 20:00 uur, vindt er geen afname in zonlicht plaats op de omliggende woningen.

21 december

Op 21 december om 10:00 uur vindt er een lichte vermindering plaats in de bezonning van de zuidgevel van appartementencomplex aan de Velserweg 4 – 6. De extra schaduw valt voornamelijk op blinde gevels en voor een klein deel op een balkon van de bovenste woning.

Op 21 december om 12:00 uur vindt er een duidelijke vermindering plaats in de bezonning van de zuidgevel van appartementencomplex aan de Velserweg 4 – 6. In de bestaande situatie ontvangen alle 12 balkons zonlicht waar in de nieuwe situatie nog maar drie balkons zonlicht ontvangen.

Op 21 december vanaf 14:00 uur vindt er geen afname in zonlicht meer plaats op de omliggende woningen en is er geen sprake van planschade.

Conclusie

Gedurende de perioden maart/september en juni, vindt er geen vermindering in zonlicht plaats op omliggende woningen.

In december, tussen 10:00 en 12:00 uur ontstaat een vermindering van zonlicht plaats op de zuidgevel en de balkons van het appartementencomplex aan de Velserweg 4-6, waarbij er een periode voordoet waarbij negen van de twaalf balkons minder zonlicht ontvangen.

Hieruit blijkt dat er geen onaanvaardbare vermindering van bezonning op gebouwen in de omgeving te verwachten is.

5.15. M.e.r.-beoordeling

5.15.1. Wettelijk kader

In de Besluit milieueffectrapportage is opgenomen dat op basis van selectiecriteria vastgesteld dient te worden of de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zal hebben of niet. Onderdeel D van de bijlage bevat activiteiten, plannen en besluiten waarvoor het maken van een m.e.r.-beoordeling verplicht is. Voor elke activiteit die genoemd wordt in kolom 1 van onderdeel D van het Besluit m.e.r. moet beoordeeld worden of er sprake is van (mogelijke) nadelige milieugevolgen. Voor activiteiten die onder de drempelwaarde zoals genoemd in kolom 2 van onderdeel D vallen, volstaat een vormvrije m.e.r.-beoordeling. Deze motivering dient qua inhoud aan te sluiten bij de m.e.r.-beoordeling, maar heeft geen vormvereisten. Voorliggend initiatief kan gezien worden als 'stedelijk ontwikkelingsproject' (D 11.2). De gewenste ontwikkeling blijft ruim onder de drempelwaarde van 2.000 woningen, waardoor een vormvrije m.e.r.-beoordeling volstaat.

In een vormvrije m.e.r.-beoordeling dient aandacht te worden besteed aan drie criteria die zijn opgenomen in Bijlage III van de Europese richtlijn 'betreffende milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten'. Dit zijn achtereenvolgens de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van het potentiële effect.

5.15.2. Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Kenmerken van het project

De ontwikkeling voorziet in circa 210 woningen en 1.100 m² bvo voorzieningen.

Plaats van het project

De planlocatie is niet gelegen in of nabij bescherm natuurgebied. Het ligt binnen de Stadskant en wordt omgeven door bebouwing en infrastructuur.

Kenmerken van het potentiële effect

De milieueffecten van het plan zijn verkennend onderzocht, waaruit is gebleken dat de bodemkwaliteit, luchtkwaliteit, geluidhinder, milieuzonering en externe veiligheid geen belemmering vormen voor de ontwikkeling.

5.15.3. Conclusie

De kenmerken, plaats en potentiële effecten van de ontwikkeling geven op basis van het voorgaande geen aanleiding ernstige milieugevolgen te verwachten die het nodig maken om een m.e.r-procedure te doorlopen.

6. Uitvoerbaarheid

6.1. Economische uitvoerbaarheid

Voor de bepaling van de financieel economische uitvoerbaarheid zijn de financiële consequenties van het project in beeld gebracht. De projectontwikkeling wordt gerealiseerd voor rekening en risico van de projectontwikkelaar. De grond wordt door de gemeente Beverwijk verkocht en daarmee worden de kosten gedekt via een koopovereenkomst.

Er zijn voorts afspraken gemaakt over andere wederzijdse financiële verplichtingen, zoals dat de projectontwikkeling voor rekening en risico van de ontwikkelaar zal plaatsvinden en dat de zij verantwoordelijk is voor de kosten van het bouw- en woonrijpmaken van het openbaar gebied en eventuele planschade.

Het plan wordt dan ook economisch haalbaar geacht.

6.2. Wettelijk vooroverleg

Ingevolge het bepaalde in artikel 6.18 Bor is op de voorbereiding van een omgevingsvergunning, die wordt verleend met toepassing van artikel 2.12 lid 1 onder a, onder 3° Wabo, artikel 3.1.1 Bro van overeenkomstige toepassing. Dit betekent dat alvorens een ontwerp-omgevingsvergunning in procedure wordt gebracht, vooroverleg is gepleegd met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met de diensten van provincie of Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. In het kader van dit vooroverleg worden de volgende instanties verzocht een reactie te geven omtrent onderhavige aanvraag:

1. Provincie Noord-Holland
2. Gemeente Velsen
3. Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
4. Omgevingsdienst IJmond (ODIJ)

6.3. Participatie

Ankie's Hoeve en de stedenbouwkundige opzet van de woningbouw zijn onderdeel van de stedenbouwkundige visie voor de Stads Kant Spoorzone. Het concept van de stedenbouwkundige visie heeft in 2022 gedurende 6 weken ter inzage gelegen en daarover is uitgebreid gecommuniceerd en geparticipeerd. Alle binnengekomen (inspraak)reacties, ook over Ankie's Hoeve, zijn samengevat en voorzien van een antwoord in een nota van beantwoording. De nota van beantwoording was onderdeel van het besluit van de gemeenteraad over de stedenbouwkundige visie is op 6 april 2023 vastgesteld. Ook is en wordt de woningbouwontwikkeling Ankie's Hoeve besproken in de klankbordgroep en met de direct omwonenden.

Bij het uitwerken van de ambitie voor de Spoorzone gaat de gemeente in gesprek met bewoners en ondernemers. Ze nodigt iedereen uit om mee te denken en te doen en organiseert daar veel

activiteiten voor. Op de website <https://www.spoorzonebeverwijk.nl/> zijn de laatste actualiteiten te vinden en ook waar en wanneer er participatiebijeenkomsten en activiteiten in het gebied zijn. Men kan zich ook abonneren op de digitale nieuwsbrief en via social media (Instagram, Facebook, LinkedIn) worden berichten gedeeld.

Op de donderdagmiddag 12:00-17:00 uur zijn medewerkers van het projectbureau aanwezig in het informatiecentrum Ankie's Hoeve in het wikkelhuis aan de Halve Maan.

De gemeente organiseerde in 2023 wandelingen door het gebied. De start was bij het informatiecentrum in het wikkelhuis aan de Halve Maan en de wandeling leidde daarna in ongeveer een uur langs Ankie's Hoeve, het Stationsplein, en het Meerplein. Er zijn wandelingen geweest op dinsdag 13 juni, maandag 10 juli en maandag 11 september. Op maandag 2 oktober wordt een vierde wandeling gehouden.

Op 17 juli 2023 organiseerde de gemeente en SBB Ontwikkelen en Bouwen een burenborrel zodat de directe omgeving (Velsersweg, Stationsplein en de Halve maan) kennis kan nemen van de woningbouwontwikkeling Ankie's Hoeve en ons besluit. Daarnaast zullen rondom de formele procedures (inspraak of zienswijzen) ook informatiebijeenkomsten georganiseerd worden.

SBB en gemeente hebben op 6 februari en 18 november 2024 informatieavonden gehouden in het ISOO gebouw, daarnaast is een website www.AnkiesHoeve.nl ingericht waarbij ook de informatie van het plan vermeld staat. Belangstellenden kunnen zich op nieuwsbrieven abonneren.

6.4. Zienswijzen en beroep

Voor onderhavig project wordt de uniforme voorbereidingsprocedure gevolgd als bedoeld in hoofdstuk 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, in samenhang met het gestelde in de Wet ruimtelijke ordening.

Het ontwerp van de omgevingsvergunning wordt gedurende zes weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode wordt een ieder in de gelegenheid gesteld een zienswijze in te dienen.

7. Ruimtelijke motivering afwijkingen en conclusie

De ontwikkeling van de Spoorzone bestaat uit meerdere (deel)projecten die elk afzonderlijk tot stand worden gebracht, maar passend binnen het grotere geheel. Eén van de ontwikkellocaties is Ankie's Hoeve. Het deelgebied Ankie's Hoeve is circa 1,6 hectare groot (projectgrens). Hiervan wordt volgende programmering voorgesteld:

- 25% bebouwd
- 25% voor de programma's (parkeren, wegen, e.o) in de openbare ruimte
- 50% openbare ruimte met groene invulling (volle grond)

Het plan moet leiden tot 'wonen in het groen' met 210 woningen, waarvan 50% 'betaalbaar' en maximaal 1.100 m² voorzieningen, waaronder horeca. Het gebied wordt ingericht als landschapspark met groen en paden voor wandelen en fietsen.

De ontwikkeling is niet in overeenstemming met het bestemmingsplan, dat conserverend van aard is: de bestaande bebouwing en het bestaande gebruik is gedetailleerd vastgelegd in het bestemmingsplan. Om het plan mogelijk te maken wordt een omgevingsvergunning in afwijking van het geldende bestemmingsplan aangevraagd. Artikel 2.12 lid 1 onder a, onder 3° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) biedt daarvoor de mogelijkheid.

7.1. Ruimtelijke motivering afwijkingen

Met het programma Spoorzone wil de gemeente in Beverwijk de woonkansen vergroten, de werkgelegenheid (blijven) stimuleren, de kwaliteit van de leef- en werkomgeving verbeteren en verder onderzoeken hoe de Stadskant van de Spoorzone en Business Docks (het deel aan de oostzijde van de A22) beter met elkaar kunnen worden verbonden.

De ontwikkeling van de Spoorzone bestaat uit meerdere (deel)projecten die elk afzonderlijk tot stand worden gebracht, maar passend binnen het grotere geheel. Eén van de ontwikkellocaties is Ankie's Hoeve. Dat wordt gezien als onderdeel van het sfeergebied 'landgoederenzone' die verder ook bestaat uit de Stationsvijver, Halve Maan, Wijckerpoort en de omliggende landgoederen Akerendam en Scheybeeck. Dit sfeergebied heeft een uitgesproken groene identiteit en leent zich goed voor ontwikkelingen met een uitgesproken relatie met water en groen en (groene) innovatie. Het voorgenomen project is daar een uitvloeisel van en geeft invulling aan de ambities voor de ontwikkeling van het gebied. Het voegt 210 woningen toe aan de woningvoorraad, waarvan 50% betaalbaar. Het verlevendigt voorts de westelijke zijde van het terrein halve Maan, door de toevoeging van publieksfuncties, waaronde horeca.

De ontwikkeling van stedelijke functie op deze locatie ligt voor de hand, wegens de nabijheid van het (in ontwikkeling zijnde) HOV-netwerk station Beverwijk en de goede ontsluiting voor langzaam verkeer en autoverkeer. De ambities gaan uit van een beperking van de automobilititeit, wat zich in

dit project uit door middel van een beperking van de parkeercapaciteit en het ontwikkelen van een mobiliteitsplan met deelmobiliteit.

Het project maakt bovendien mogelijk dat dit al jaren braakliggende terrein een groene functie voor de omgeving gaat vervullen, door de inrichting als landgoederenpark met logische wandel- en fietsverbindingen.

Het project is al met al een wenselijke ontwikkeling.

In het plan wordt rekening gehouden met randvoorwaarden die voortkomen uit leidingentracés, waterberging en hindercontouren van (spoor)wegen en industrie.

7.2. Conclusie

Het project past binnen het beleid van de diverse overheden en er zijn geen belemmeringen vanuit de relevante omgevingsaspecten. De afwijkingen ten opzichte van het geldende bestemmingsplan zijn ruimtelijk onderbouwd en aanvaardbaar. Er is sprake van goede ruimtelijke ordening.