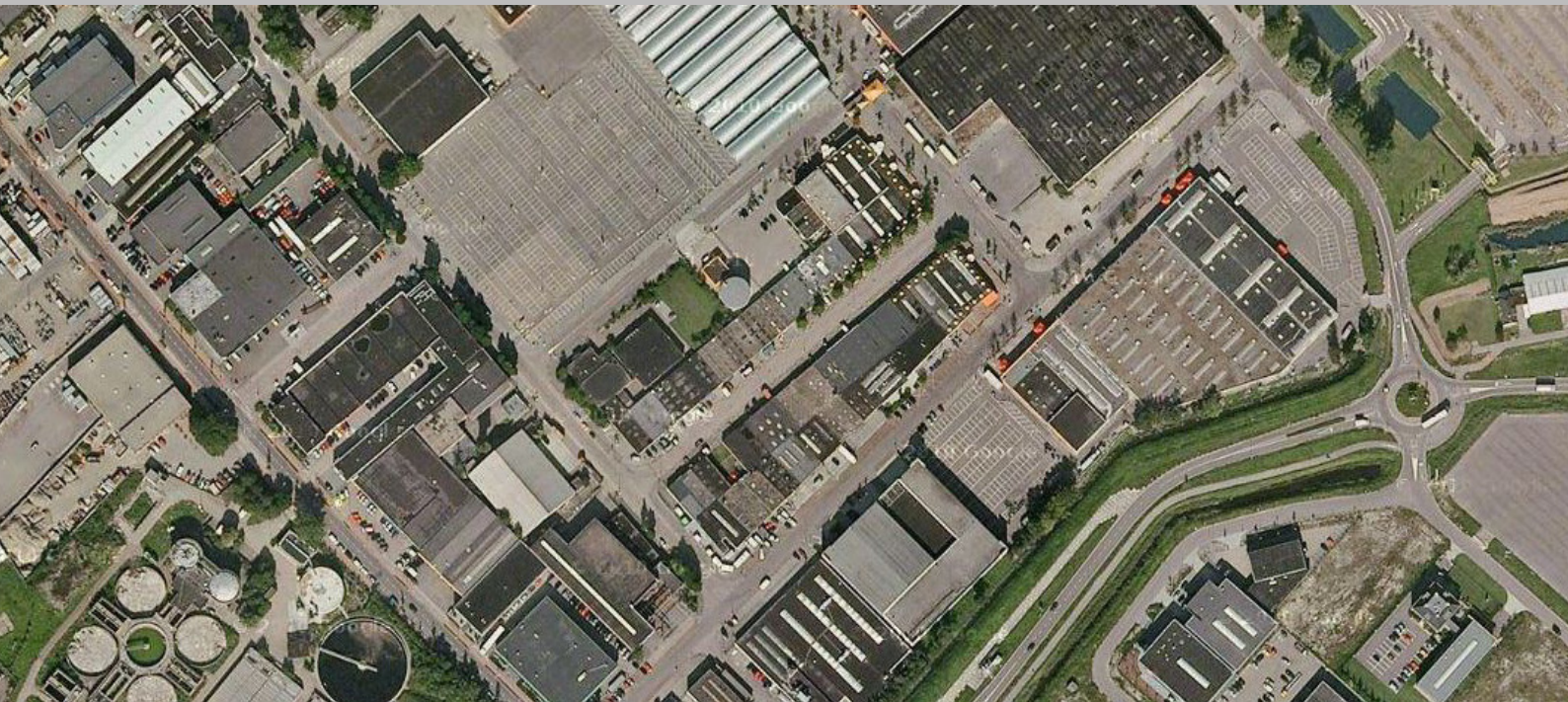


BEVERWIJK

Verbindingsweg Ambachtstraat- Randweg



RUIMTELIJKE ONDERBOUWING



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Verbindingsweg Ambachtstraat-Randweg

Beverwijk

ruimtelijke onderbouwing

identificatie

projectnummer:
20519.17647.00

opdrachtgever:
ir. G.J.G. Bokelman

planstatus

datum:
17-02-2014

Inhoudsopgave

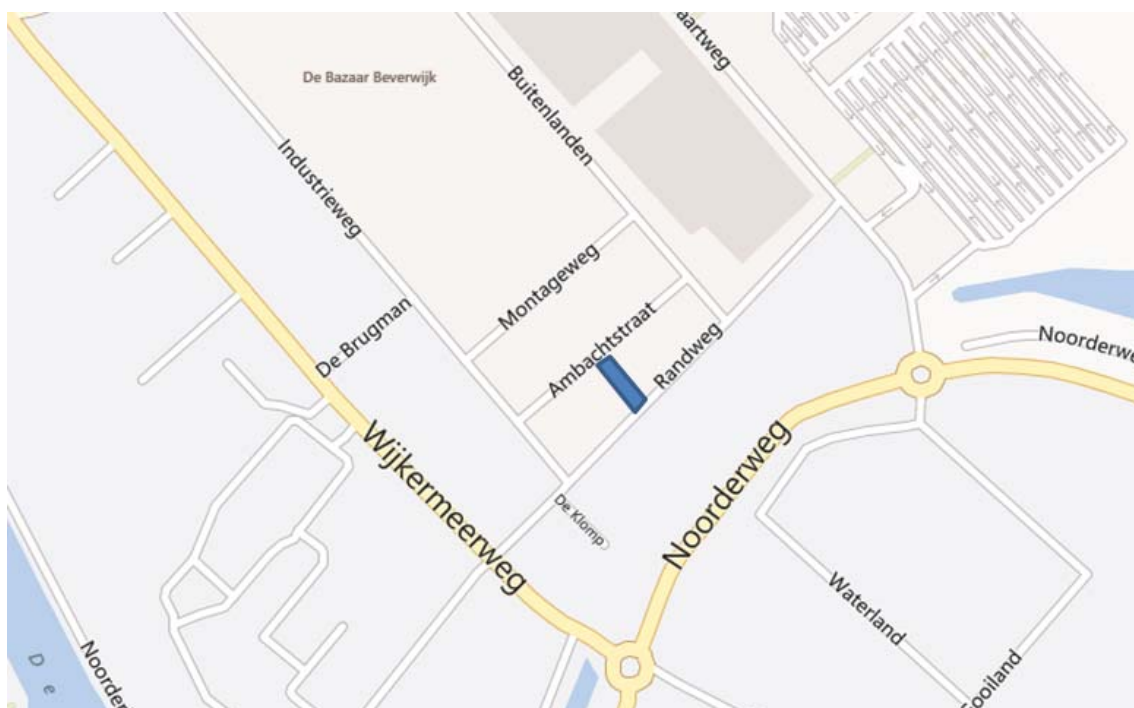
Hoofdstuk 1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Doel	5
1.3	Leeswijzer	6
Hoofdstuk 2	Beleidskader	7
2.1	Rijk, provincie, regio	7
2.2	Gemeente	8
Hoofdstuk 3	Huidige situatie en uitgangspunten	11
3.1	Huidige situatie	11
3.2	Nut en noodzaak	11
Hoofdstuk 4	Milieuaspecten	13
4.1	Bodem	13
4.2	Archeologie en cultuurhistorie	13
4.3	Ecologie	13
4.4	Water	14
4.5	Verkeer	14
4.6	Geluid	14
4.7	Bedrijven en milieuzonering	14
4.8	Externe veiligheid	15
4.9	Luchtkwaliteit	15
Hoofdstuk 5	Uitvoerbaarheid	17
5.1	Economische uitvoerbaarheid	17
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	17

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Voor een betere exploitatie van de Beverwijkse Bazaar wordt de verkeerscirculatie tussen de straten Buitenlanden en Industrieweg gewijzigd. Hiervoor is een bouwkundige oplossing gerealiseerd door een doorgang te realiseren tussen de panden ter hoogte van Randweg 60 te Beverwijk. Deze doorgang is inmiddels gerealiseerd, maar nog niet in gebruik als verkeersweg gelet op de strijdigheid met het vigerende bestemmingsplan. Omdat de wijziging niet past binnen de vigerende regeling wordt gekozen voor het instrument 'omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan'. De ruimtelijke onderbouwing is daarvoor de basis.

De verbindingsweg is gerealiseerd tussen bestaande bedrijfspanden ter hoogte van Randweg 60 (percelen A-8616 en A-9304). Het projectgebied is in onderstaande figuur weergegeven.



Figuur 1.1 Ligging projectgebied

1.2 Doel

Dit document vormt de ruimtelijke onderbouwing en is de basis voor de omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan. Ontwikkelingen waarbij wordt afgeweken van het bestemmingsplan dienen te voldoen aan een goede ruimtelijke ordening. In deze onderbouwing wordt dit onderzocht en aangetoond.

Ter plaatse van het plangebied vigeert het bestemmingsplan 'Recreatieve Markten Beverwijkse Bazaar' en geldt de bestemming 'Bedrijf'. In de doeleindenomschrijving (artikel 8.1) die behoort bij de bestemming 'Bedrijf' is geen de functie 'verkeer en verblijf' niet benoemd. Binnen de aangrenzende bestemming 'Recreatieve markten' is het planologisch gebruik voor verkeer overigens wel mogelijk gemaakt. Verder is een gebiedsaanduiding opgenomen voor de toetsingszone 4 inch aardgastransportleiding. Op basis van het bestemmingsplan blijkt dat het beoogde gebruik niet overeen komt met de hoofdfunctie bedrijf.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het plan getoetst aan de relevante beleidsdocumenten. In hoofdstuk 3 wordt de bestaande locatie en de boogde situatie aangegeven. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de verschillende relevante milieuaspecten. In hoofdstuk 5 komen de financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid aan bod.

Hoofdstuk 2 Beleidskader

2.1 Rijk, provincie, regio

De aanleg van een nieuwe verbindingsweg tussen de Ambachtstraat en Randweg in Beverwijk voor een betere ontsluiting op het terrein van de Bazaar is een ingreep waar geen rijks, provinciaal of regionaal beleid van invloed is.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (maart 2012)

In de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte formuleert het Rijk drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar & veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Het rijk streeft naar een aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. De ontwikkeling van de verbindingsweg vindt plaats binnen bestaand stedelijk gebied en zorgt voor een verbetering van de bereikbaarheid. De ontwikkeling past binnen het landelijke beleidskader.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (oktober 2012)

De structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is vertaald in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Dit besluit omvat alle ruimtelijke rijksbelangen die juridisch doorwerken op het niveau van bestemmings- en inpassingsplannen. Met het Barro maakt het rijk proactief duidelijk waar provinciale verordeningen, inpassingsplannen en gemeentelijke bestemmingsplannen aan moeten voldoen. Het gaat om kaders voor onder meer rijksvaarwegen, project Mainportontwikkeling Rotterdam en grote rivieren. Op basis van de regels en de bijhorende kaarten zijn er geen specifieke onderwerpen voor dit project relevant.

Structuurvisie Noord-Holland (2010)

De provincie Noord-Holland heeft in het kader van de nieuwe Wro een structuurvisie opgesteld voor de gehele provincie. De structuurvisie is op 16 februari 2010 vastgesteld door Gedeputeerde Staten. Op 22 juni 2010 is de structuurvisie door Provinciale Staten vastgesteld. In de structuurvisie Noord-Holland 2040 vormen drie hoofdbelangen gezamenlijk de ruimtelijke hoofddoelstelling van de provincie.

1. Ruimtelijke kwaliteit: hiervoor wordt vooral gefocust op behoud en ontwikkeling van Noord-Hollandse cultuurlandschappen, natuurgebieden en groen om de stad.
2. Duurzaam ruimtegebruik: waarbij milieukwaliteiten, behoud en ontwikkeling van verkeers- en vervoersnetwerken, voldoende en op de behoefte aansluitende huisvesting en voldoende en gedifferentieerde ruimte voor landbouw, visserij en andere economische activiteiten een belangrijke rol spelen.

3. Klimaatbestendigheid: voor voldoende bescherming tegen overstroming en wateroverlast, schoon drink, grond- en oppervlaktewater en ruimte voor het opwekken van duurzame energie.

De aanleg van de verbindingsweg draagt bij aan het behoud en ontwikkeling van het verkeers- en vervoersnetwerk op de Bazaar zonder dat er een aantasting plaatsvindt van cultuurlandschap, natuur en water.

Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie (2013)

De Provinciale Ruimtelijke Verordening Structuurvisie (PRVS) vloeit voort uit het Uitvoeringsprogramma van de Provinciale Structuurvisie. In de PRVS worden voor een aantal onderwerpen regels gesteld die door rijksoverheid bij de provincies zijn neergelegd ter verdere uitwerking en/of aanvulling in een provinciale verordening. Op deze wijze komen de rijksregels 'getrapt' in bestemmingsplannen terecht. Gemeenten dienen bij het opstellen van bestemmingsplannen rekening te houden met de verordening.

De aanleg van de verbindingsweg vindt plaats binnen bestaand stedelijk gebied en is niet in strijd met de regels uit de verordening.

Conclusie

De ontwikkeling van de verbindingsweg draagt bij aan een betere ontsluiting van de Bazaar. Het verbeteren van de bereikbaarheid past binnen rijks en provinciale beleidskaders.

2.2 Gemeente

Beverwijk bedreven

De bedrijventerreinvisie geeft een integraal beeld met een praktische en concreet toepasbare werking op de toekomst van de bedrijventerreinen in Beverwijk, qua profiel, aanpak en functionaliteit. Tevens geeft het antwoord hoe Beverwijk voor de toekomst richting kan geven aan haar ruimtelijk economisch beleid voor de onderscheidende werklocaties. De ambitie van de gemeente Beverwijk is om de bedrijventerreinen economisch sterker en aantrekkelijker te maken. Beverwijk wil hiermee de werkgelegenheid stimuleren, met de focus op kwalitatief hoogwaardige werkgelegenheid.

Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan (GVVP)

Het Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan (GVVP) (2011) beschrijft een groot aantal verkeersmaatregelen voor de korte en lange termijn in en rond Beverwijk. Deze maatregelen worden genomen om Beverwijk bereikbaar te houden, niet alleen met de auto, maar ook met de fiets en het openbaar vervoer. Daarbij wordt gestreefd naar een heldere, logische en een goed functionerende verkeersstructuur.

Ontwikkelingsvisie Beverwijkse Bazaar (2001)

In de ontwikkelingsvisie is nader onderzocht welke ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden de Bazaar heeft. Een deel van deze mogelijkheden is inmiddels gerealiseerd. In de visie is daarnaast aangegeven dat er behoefte is aan autonome interne schaalvergroting ten behoeve van meer verkoopruimte en verkoopdagen. Naast nieuwbouw, verbouw en herschikking zullen nieuwe ontsluitingen van diverse marktdelen moeten plaatsvinden. De aanleg van de verbindingsweg zorgt voor een betere ontsluiting van de Bazaar en is in lijn met de uitgangspunten uit de ontwikkelingsvisie.

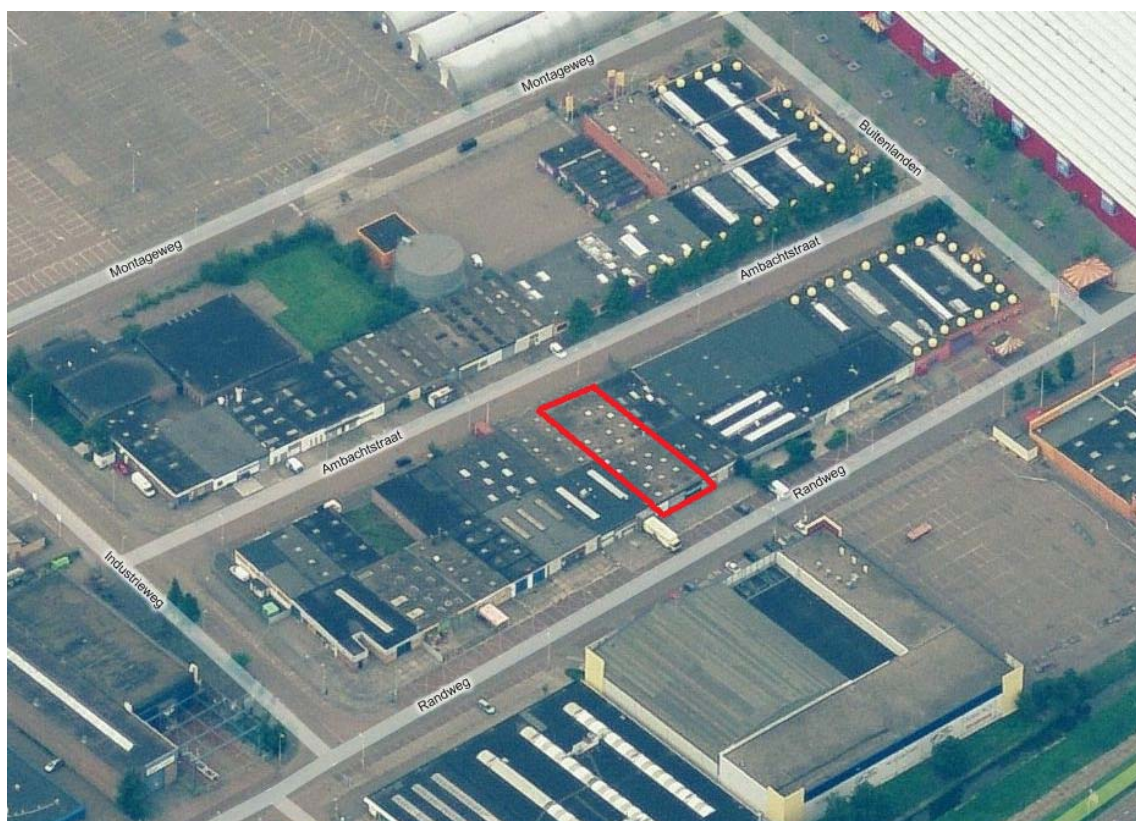
Conclusie

De ontwikkeling van de verbindingsweg draagt bij aan een betere ontsluiting van de Bazaar. Het verbeteren van de bereikbaarheid past binnen de gemeentelijke beleidskaders om te werken aan aantrekkelijke bedrijventerreinen en een goed functionerende verkeersstructuur.

Hoofdstuk 3 Huidige situatie en uitgangspunten

3.1 Huidige situatie

De verbindingsweg is inmiddels gerealiseerd na sloop van twee bedrijfspanden. De weg is niet in gebruik aangezien dit in strijd is met het bestemmingsplan. In figuur 3.1 is de situatie voor de sloop van de bedrijfspanden zichtbaar.



Figuur 3.1 Situatie voor sloop bedrijfspanden Randweg 60 (rode kader is plangebied)

3.2 Nut en noodzaak

Het voornemen van de Beverwijkse Bazaar B.V. is om een deel van de gronden van de Ambachtstraat te kopen van de gemeente Beverwijk ten behoeve van de aanpassing van de weg. Hierdoor wordt de verkeerscirculatie in de Ambachtstraat tussen de straten Buitenlanden en Industrierweg gewijzigd.

Ontsluiting gemotoriseerd verkeer

De Bazaar ligt op het bedrijventerrein De Pijp/Parallelweg in Beverwijk. Het bedrijventerrein ligt ingesloten tussen de autosnelwegen A9 (Amstelveen - Alkmaar) en A22 (Velsen - Beverwijk). Het gemotoriseerd verkeer van en naar de Bazaar maakt voornamelijk gebruik van aansluiting 8 op de A9, ondersteund door bewegwijzering. Vanaf deze aansluiting wordt het verkeer via de Noorderweg naar de Ringvaartweg of de Wijkermeerweg geleid. Vanaf de Ringvaartweg wordt het hoofdparkeerterrein van de Bazaar (P0 en P1) bereikt. Het kruispunt Noorderweg/Ringvaartweg wordt op korte termijn gereconstrueerd, waarbij de Ringvaartweg geen functie meer heeft voor doorgaand verkeer. In plaats daarvan wordt de Verlegde Ringvaartweg tussen de Noorderweg en de Parallelweg gerealiseerd. De Ringvaartweg en de Wijkermeerweg bieden toegang tot de Randweg. Via de Randweg wordt de wegenstructuur rondom het terrein van de Bazaar bereikt, zoals de Ambachtstraat, Industrieweg en Montageweg. Deze wegen bieden toegang tot andere parkeerterreinen van de Bazaar.

De Noorderweg en Wijkermeerweg zijn, evenals de nieuw te realiseren Verlegde Ringvaartweg, op basis van het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP, Beverwijk 2011) gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg type I. Deze gebiedsontsluitingswegen zijn ingericht op het afwikkelen van grotere hoeveelheden verkeer en zijn van belang voor de externe verkeersontsluiting van het bedrijventerrein en bieden toegang tot de omliggende autosnelwegen A9 en A22. Op gebiedsontsluitingswegen zijn veelal vrijliggende fietspaden aanwezig. De wegen hebben voorts een belangrijke functie in de verkeersontsluiting van Beverwijk en de Bazaar.

Doorbraak

Met beoogde ontwikkeling wordt een nieuw wegvak (doorbraak) mogelijk tussen de Randweg en de Ambachtstraat. Beide wegen zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg en hebben een functie voor de bereikbaarheid van de Bazaar. Fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer wordt gemengd afgewikkeld. De Randweg vormt een verzamelroute tussen de Ringvaartweg en de Wijkermeerweg. De Ambachtstraat heeft een veel kleinere verkeersfunctie en zal ten noordoosten van de nieuwe doorbraak gebruikt worden ten behoeve van de exploitatie van de Bazaar. De Randweg is deels in beheer en eigendom van de gemeente Beverwijk. Ten noordoosten van de nieuwe doorbraak ligt de Randweg binnen het terrein van de Bazaar. Als gevolg hiervan is gedurende de openingstijden van de Bazaar geen doorgaand verkeer mogelijk op de Randweg en de Ambachtstraat. Om inrijdend verkeer in beide straten toch een doorgang te bieden, wordt de doorbraak gerealiseerd. Hierdoor kan verkeer via de Randweg naar de Ambachtstraat en vice versa rijden, waardoor een verkeerscirculatie binnen het gebied mogelijk blijft. Voor de inrichting van het profiel van de nieuwe doorbraak zal aangesloten worden bij het profiel van de Randweg en de Ambachtstraat.

Hoofdstuk 4 Milieuaspecten

4.1 Bodem

Er vindt geen functiewijziging van de gronden naar gevoelige functies plaats waardoor er geen noodzaak bestaat om onderzoek te verrichten. Het aspect bodem staat de ontwikkeling niet in de weg.

4.2 Archeologie en cultuurhistorie

De Monumentenwet biedt bescherming aan archeologische en cultuurhistorische monumenten. Middels deze wet is het sinds 2007 verplicht archeologie planologisch te beschermen via het bestemmingsplan, gebouwde monumenten worden beschermd via verordeningen. In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is bepaald dat alle cultuurhistorische waarden moeten worden geïnventariseerd en meegewogen in bestemmingsplannen.

De archeologiegebieden van de gemeente zijn weergegeven op de vastgestelde archeologische beleidskaart uit 2007 die onderdeel uitmaakt van de beleidsnota Cultuurhistorie. Het plangebied valt onder 'overig gebied' (dubbelbestemming Waarde - Archeologie 2). Daarom dient bij grondroerende werkzaamheden vanaf een bepaalde omvang en diepte rekening te worden gehouden met archeologie. De eis is dat bij de volgende werkzaamheden een omgevingsvergunning aangevraagd dient te worden:

- a. het uitvoeren van groundbewerkingen op een grotere diepte of hoogte dan 40 cm, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, ontginnen, ophogen, baggeren en aanleggen van drainage;
- b. het uitvoeren van heiwerkzaamheden of het op een of ander wijze indrijven van voorwerpen;
- c. het verlagen of verhogen van het waterpeil;
- d. het aanleggen of rooien van bos of boomgaard waarbij stobben worden verwijderd;
- e. het aanleggen van ondergrondse kabels en leidingen en het aanbrengen van daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur.

De werkzaamheden voor dit plan omvatten bovengenoemde activiteiten niet omdat er geen bouwactiviteiten worden verricht dieper dan 40 cm in de grond. Dit omdat het bestaande pand reeds is gesloopt en er een feitelijk doorgang is.

4.3 Ecologie

De huidige bebouwing is reeds gesloopt. Toetsing aan de Flora- en faunawet heeft in dat kader reeds plaatsgevonden. Het aspect ecologie staat de ontwikkeling niet in de weg.

4.4 Water

De ontwikkeling heeft geen negatieve gevolgen voor het waterhuishoudkundige systeem ter plaatse van het plangebied. Het plangebied bestond voorheen volledig uit verhard terrein en bebouwing. In de nieuwe situatie blijft het terrein volledig verhard. Om die reden is in de voorbereiding van het plan geen vooroverleg gevoerd met het Waterschap. Tijdens de ter inzage legging wordt het waterschap geconsulteerd.

4.5 Verkeer

Als gevolg van de nieuwe doorbraak blijft een goede verkeerscirculatie op het bedrijventerrein gehandhaafd. Verkeer van en naar de Bazaar blijft gebruikmaken van de omliggende gebiedsontsluitingswegen. Gedurende de openingstijden van de Bazaar kan verkeer via de Randweg naar de Ambachtstraat en vice versa, waardoor een logische verkeersstructuur behouden blijft. De wegen zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom, waardoor gemengde afwikkeling van gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer acceptabel is. Het aspect verkeer staat de ontwikkeling dan ook niet in de weg.

4.6 Geluid

4.6.1 Wegverkeerslawaai

In de omgeving zijn geen geluidsgevoelige functies aanwezig waardoor onderzoek op basis van de Wet geluidhinder (Wgh) niet noodzakelijk is.

4.6.2 Industrielawaai

Rond industrieterreinen waar inrichtingen zijn gevestigd die 'in belangrijke mate geluidshinder kunnen veroorzaken', zoals bedoeld in de Wet geluidhinder (Wgh), wordt een geluidzone vastgesteld. Dergelijke bedrijven worden ook wel 'grote lawaaimakers' genoemd. In dat kader is voor het industrieterrein de Pijp, Kagerweg en Noordwijkermeerpolder, bij Koninklijk Besluit van 28 december 1992, een geluidzone vastgesteld. Buiten een geluidzone mag de geluidsbelasting als gevolg van het betreffende industrieterrein niet meer dan 50 dB(A) bedragen.

Het plangebied maakt onderdeel uit van het gezonde bedrijventerreinen de Pijp, Kagerweg en Noordwijkermeerpolder. Met het plan worden geen nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk gemaakt en wordt geen ruimte geboden aan de ontwikkeling van bedrijfsactiviteiten. Het aspect Industrielawaai staat de beoogde ontwikkeling zodoende niet in de weg.

4.7 Bedrijven en milieuzonering

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat bij de aanwezigheid van bedrijven in de omgeving van milieugevoelige functies zoals woningen, ter plaatse van de woningen een goed woon- en leefmilieu kan worden gegarandeerd en rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en milieuruimte van de betreffende bedrijven.

In de directe omgeving van de ontwikkeling liggen geen hinderlijke functies. Geconcludeerd wordt dat ter plaatse van het plan, gelet op de aard van de omgeving, sprake is van een

aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Daarnaast worden de bestaande bedrijven niet in hun bedrijfsvoering belemmerd aangezien er geen nieuwe gevoelige functies worden mogelijk gemaakt. Het aspect bedrijven en milieuhinder vormt geen belemmering voor de uitvoering van dit plan.

4.8 Externe veiligheid

In de nabijheid van het plangebied is een aardgasleiding aanwezig. Het betreft een 4 inch aardgasleiding met een bedrijfsdruk van 40 bar (W-575-03). Deze leiding ligt onder de Randweg. Hiervoor geldt (aan weerszijden van de leiding) een vrijwaringszone van ten minste 5 m. De vrijwaringszone van de leiding en de leiding zelf vallen buiten het plangebied.

Voor deze leiding is door een berekening (AVIV 'kwantitatieve risicoanalyse QRA Bazaar Beverwijk, versie 5.3, 2011) het plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR) bepaald. De genoemde leiding heeft geen 10^{-6} /jaar PR-contour.

Het plangebied ligt zowel binnen de 1% (45 m) letaliteitszone als de 100% letaliteitszone (25 m) van de aardgastransportleiding. Door de beoogde ontwikkeling zal er geen sprake zijn van een (potentiële) groei van het aantal personen in het plangebied, waardoor verantwoording van het groepsrisico achterwege kan blijven.

Verder vindt in de omgeving van het projectgebied, aan de Ambachtstraat 12, vindt verkoop van vuurwerk plaats. Deze activiteit is niet relevant met de verkeersfunctie die met de omgevingsvergunningaanvraag voor afwijken van het bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt.

4.9 Luchtkwaliteit

Met het project wordt geen ontwikkeling mogelijk gemaakt waarvan een verkeersaantrekkende werking uitgaat. Als gevolg van de doorbraak vindt geen toename van het aantal verkeersbewegingen plaats. De nieuwe verbindingsweg heeft enkel tot gevolg dat het verkeer van en naar de Bazaar zich in andere richtingen over de wegen Ambachtsweg, Randweg en Industrieweg verdeelt. Omdat er geen sprake is van een effect op de luchtkwaliteit als gevolg van het project, kan toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit achterwege blijven.

Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening wordt ten overvloede inzicht gegeven in de luchtkwaliteit ter plaatse van het projectgebied. Met behulp van de monitoringstool, die behoort bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), kan op eenvoudige wijze inzicht worden gegeven in de luchtkwaliteit langs maatgevende wegen. Uit de monitoringstool (www.nsl-monitoring.nl) blijkt dat in de directe omgeving van het projectgebied ruimschoots aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit wordt voldaan. In de directe omgeving van de nabijgelegen N246 Noorderweg, met de hoogste verkeersintensiteit, blijkt dat in 2011, 2015 en 2020 sprake is van jaargemiddelde concentraties NO_x en PM₁₀ die ruimschoots beneden de grenswaarden van 40 µg / m³ zijn gelegen. De concentraties NO_x en PM₁₀ bedroegen in 2011 circa 25 µg / m³ en 26 µg / m³ en in 2015 zijn deze concentraties op circa 24 µg / m³ en 22 µg / m³ geprognosticeerd.

Geconcludeerd wordt dat het aspect luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de uitvoering van het project.

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Bij nieuwe ontwikkelingen moet worden vastgesteld welke kosten de gemeente en de initiatiefnemer op zich neemt. De gemeente heeft hierbij de onderzoeksverplichting om de financieel-economische uitvoerbaarheid van het plan te toetsen. Een anterieure overeenkomst is afgesloten tussen de gemeente en de initiatiefnemer om het kostenverhaal te verzekeren.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan heeft overeenkomstig de Algemene wet bestuursrecht (afdeling 3.4) gedurende zes weken ter inzage gelegen en is toegestuurd aan overleginstanties. Tijdens deze periode zijn geen zienswijzen ingediend.