

Van: [REDACTED]

Verzonden: 15-09-2022 10:35

Aan: Refund [REDACTED]

Onderwerp: adviezen VRK, ODIJ en gasunie en opmerkingen op GRO

Beste [REDACTED]

Bijgaand zend ik de adviezen door van ODIJ, VRK (brandweer) en Gasunie, vanwege de adviezen/aanbevelingen die zij doen. En gezien de vereiste spoed voor wat betreft aanpassingen.

Graag zien we de aanpassingen vandaag (indien mogelijk) retour, zodat er wederom op geadviseerd kan worden. Ook zien we graag de reactie op de opmerkingen tegemoet.

Tevens zijn er opmerkingen gemaakt op de GRO, graag die ook aanvullen en verwerken.

De opmerkingen ten aanzien van de situatietekeningen, veiligheidsplan volgen nog.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Senior juridisch adviseur vergunningen
Domein Fysieke Leefomgeving

Gemeente Velsen
Dudokplein 1, 1971 EN IJmuiden
Postbus 465, 1970 AL IJmuiden

☐ [REDACTED]

☎ [REDACTED]

https://www.velsen.nl/sites/default/files/logo_velsen.jpg.

Postadres: Postbus 5514, 2000 [REDACTED]

Gemeente Velsen

[REDACTED]
Postbus 465
1970 AL IJmuiden

Verzenddatum 14 september 2022
Ons kenmerk 20163664
Contactpersoon [REDACTED]
E-mailadres [REDACTED]
Telefoonnummer 023-5674002
Volgnummer brief 20206204
Bijlage(n) Geen
Onderwerp Brandveiligheidsadvies
Opvang asielzoekers cruiseschip
VOB- kade
Velsen-Noord

Geachte mevrouw [REDACTED]

Op uw verzoek hebben wij een brandveiligheidsadvies opgesteld ten behoeve van een aanvraag gedoogbeschikking.

De aanvraag betreft het tijdelijk afmeren en in gebruik nemen van een cruiseschip voor het opvangen van asielzoekers. Als Brandweer, onderdeel van Veiligheidsregio Kennemerland, adviseren wij bij een cruiseschip alleen op de volgende punten:

- Veilige ontvluchting vanaf het schip naar de aansluitende kade.
- Operationeel optreden van de brandweer.

Wij toetsen of dit op een verantwoorde wijze mogelijk is.

In onze beleving valt de algehele veiligheid van een varende en voor de vaart bestemde schepen onder een andere toezichthouder, namelijk de ILT. (Inspectie leefomgeving en transport) Veiligheidsregio Kennemerland heeft niet die expertise. Wij adviseren u hierbij dan ook om het ILT als expert te betrekken. Dit betekent dat wij qua brandveiligheidsinstallaties op het schip ook verder geen beoordeling hebben gedaan.

Wij gaan er dan ook vanuit dat de brandveiligheid en alle brandveiligheidsinstallaties aan boord van het schip aan de geldende regelgeving (inclusief bijbehorende certificaten) voldoen.

Uit de aanvraag blijkt dat er (vooralsnog) onvoldoende aan de brandveiligheidsvoorschriften wordt voldaan bij het veilig ontvluchten en onze operationele inzet. Wij adviseren u de beschikking op basis van de ingediende stukken alleen af te geven indien kan worden voldaan aan de voorwaarde die wij hieronder hebben beschreven.



Verzenddatum: 14 september 2022
Volgnummer brief: 20206204
Pagina: Pagina 2 van 3

Onderstaand vindt u de belangrijkste opmerkingen en voorwaarde:

Opmerking bereikbaarheid voor hulpverleningsdiensten

Voor het beoordelen van de calamiteitenroutes is tekening van BUKO met tekeningnummer BMO 22.0986.1 van datum 10 september 2022 gebruikt.

Hekwerken die een verbindingsweg als bedoeld in het eerste lid afsluiten, kunnen t.b.v. de hulpdiensten snel en gemakkelijk worden geopend of worden ontsloten met een systeem dat in overleg met de brandweer is bepaald. *Afgesproken met de organisatie (COA) is dat er op alle hekwerken, waar de calamiteitenroute over heenloopt, een sturing komt zodat de hekwerken met één handeling, tijdens een calamiteit, te ontgrendelen zijn of direct (24/7) te openen zijn door het geïnstrueerde personeel.*

Opmerking ontruimingsplan/ noodplan

Bij de aanvraag ontbreekt het ontruimingsplan/ noodplan wat afgestemd moet zijn op de werkelijke situatie. In het ontruimingsplan/ noodplan moet o.a. duidelijk omschreven worden hoe de gebruikers van de schip ervoor zorgen dat iedereen tijdig in veiligheid wordt gebracht bij een calamiteit en dat de eerste interventies door de organisatie op het schip kunnen worden voorkomen of zo nodig worden bestreden. Let hierop de instructies ook in verschillende talen wordt omschreven. Voor het in gebruik nemen van het schip moet het ontruimingsplan/ noodplan door het bevoegd gezag zijn goedgekeurd.

Opmerking locatie fireplan/ verwijskaarten brandweer

Om een snelle en adequate inzet van de hulpdiensten mogelijk te maken, is het van groot belang dat de brandweer direct overzicht heeft hoe het schip is ingedeeld. Een aanbeveling is dan ook om een "extra" fireplan/ verwijskaarten voor de brandweer in de portierloge te plaatsen.

Opmerking ontvluchting

Vanaf het schip moeten duidelijke vluchtrouteaanduidingen aanwezig zijn naar de kade. Op het schip zullen verschillende verzamelplaatsen zijn aangewezen en vanaf de verzamelplaatsen zal er naar de kade gevlucht moeten worden. Al deze ontvluchtingsroutes moeten duidelijk en herkenbaar worden aangegeven middels vluchtrouteaanduidingen.

Opmerking opvanglocatie op VOB-kade (loods)

De opvanglocatie (loods) wordt alleen gebruikt zoals omschreven in de plannen voor uiterste nood bij een calamiteit. Mocht deze loods voor andere doeleinde gebruikt gaan worden zal dit in overleg moeten met bevoegd gezag.



Verzenddatum: 14 september 2022
Volgnummer brief: 20206204
Pagina: Pagina 3 van 3

Opmerking Veiligheidsplan

In het Veiligheidsplan zijn nog niet alle opmerkingen verwerkt zoals afgesproken tijdens het overleg "veiligheidsplannen opvang vluchtelingen" op datum 31 augustus 2022. Voordat de eerste bewoners het schip in gebruik nemen moeten de afgesproken en beschreven maatregelen in orde zijn.

Opmerking (nood) stroomvoorziening op de kade

Nabij de (nood) stroomvoorziening moeten draagbare blustoestellen van tenminste 6 liter of 6 kg worden geplaatst.

Opmerking algehele risico's bij brand

Het verrichten van brandgevaarlijke handelingen is niet toegestaan. Tevens geldt er op het schip een geheel rookverbod. (Enkel buiten op deck 12 zoals omschreven staat in het Veiligheidsplan)



Opmerking externe veiligheid

De eerder gemaakte opmerkingen over de scenario's van de relevante risicobronnen zijn verwerkt. De scenario's zijn benoemd in het "veiligheidsplan Noodopvanglocatie COA VOB-kade Velsen-Noord". Wel adviseren wij u om, zoals ook benoemd in paragraaf 3.8 (zelfredzaam vermogen) van het Veiligheidsplan, om de handelingsperspectieven voor de bewoners van het schip en de inzet van de BHV-organisatie en de veiligheidsorganisatie van het schip uit te werken en op te nemen in het calamiteiten en/of noodplan van de locatie.


Wij willen u vragen de aanvrager hierover te informeren. Aangepaste stukken kunt u ter beoordeling sturen naar Brandweer Kennemerland.

In deze aanvraag zijn voor de brandweer, bijzondere kenmerken en installaties opgenomen. Het is belangrijk dat dit verwerkt kan worden in onze procedures. Wij willen graag tijdens verschillende fases betrokken zijn bij het gemeentelijk toezicht.

Wij verzoeken u contact met ons op te nemen om de benodigde voorbereidingen te kunnen treffen.

Voor vragen c.q. opmerkingen kunt u contact opnemen met  

Hoogachtend,
Het Dagelijks Bestuur van de Veiligheidsregio Kennemerland
Namens deze, 


Teammanager Brandveiligheid

notitie

aan	Gemeente Velsen	van	[REDACTED]
t.a.v.	[REDACTED]	E-mail	[REDACTED]
datum	14 september 2022	Bijlage:	1 (Reactie Haventoezicht)
onderwerp	Milieuadvies – Noordzeekanaal Velsen-Noord, aanvraag opvangboot vluchtelingen		

Gemeente Velsen heeft Omgevingsdienst IJmond gevraagd om advies over de aanvraag voor het tijdelijk aanleggen van een opvangboot voor vluchtelingen langs het Noordzeekanaal in Velsen-Noord. Hieronder doen wij verslag van onze bevindingen.

Planomschrijving

Het plan betreft het aanmeren van een schip waar 1.000 mensen op verblijven gedurende 6 maanden. De locatie is de kade oostelijk van de Velsertunnel op de noordoever van het Noordzeekanaal (nabij Wijkermeerweg 7).



Algemeen

De planlocatie ligt in het Noordzeekanaal, aan de kade bij een bedrijventerrein. Het cruiseschip zal hier maximaal zes maanden liggen. Daarmee is er sprake van short-stay. Ligt het schip er toch langer dan zes maanden, dan dient getoetst te worden op basis van tijdelijk wonen.

Milieuzonering

Advies: Aanvulling nodig

Er is sprake van gebruik als noodopvang voor de maximale duur van zes maanden, dit is gelijk te stellen aan short-stay. Hierdoor is geen sprake van wonen of tijdelijk wonen. Dit betekent dat kan worden volstaan met een lichtere toets in het kader van ruimtelijke ordening en milieuzonering.

Doordat het schip niet beschermd wordt door geluidsnormen (er is geen sprake van een gevoelig object), zullen de omliggende bedrijven niet worden belemmerd in hun bedrijfsvoering. Andersom geldt wel dat een zekere mate van aanvaardbaar verblijfsklimaat relevant is bij het beoordelen van een goede ruimtelijke ordening. De geluidbelasting aan de noordkant van het schip is vrij hoog: zie het kopje 'geluid' hieronder.

Ten aanzien van geur is de geurrelevante inrichting RWZI Velsen (Amsterdamseweg 11 Velsen-Zuid) niet beschouwd. ODIJ adviseert de toetsing hierop aan te vullen.

Ten aanzien van milieuzonering adviseert ODIJ om in de ruimtelijke onderbouwing duidelijker te maken dat getoetst wordt aan short-stay en niet aan (tijdelijk) wonen, gelet op de beperkte tijd (<6 maanden) dat het schip hier ligt. In geval van tijdelijk wonen is een uitgebreidere toetsing nodig.

Geluid

Advies: akkoord onder voorwaarde

Het plan is gelegen op het gezoneerd industrieterrein IJmond. Door Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied is de geluidbelasting op het woonschip bepaald. Er is sprake van een zeer hoge geluidbelasting, met aan de noordkant van het schip geluidbelastingen tot 70 dB(A).

Van formele toetsing aan de Wet geluidhinder is geen sprake, omdat het een tijdelijk gebruik betreft. Wel moet getoetst worden of het plan voorziet in een aanvaardbaar woon- en leefklimaat/verblijfsklimaat. Gezien geluidbelastingen is er een aanzienlijke kans op slaapverstoring en een groot percentage ernstig gehinderden (zie ook advies ODNZKG). Een niet wenselijke situatie voor een locatie waar mensen moeten leven en slapen.

Indien ervoor wordt gekozen het plan uit te voeren als gepresenteerd, adviseert ODIJ om met de indeling van het schip rekening te houden met de geluidbelastingen en dus geen slaapvertrekken aan de zijde met de hoogste geluidbelasting (noordzijde) te creëren.

Luchtkwaliteit

Advies: Akkoord met de tekst uit de ruimtelijke onderbouwing. Luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor dit plan.

Bodem

Advies: akkoord

Het voorgenomen initiatief leidt tot beperkte bodemroerende werkzaamheden.

Op het terrein aan de Wijkermeerweg 7 te Velsen Noord zijn 4 gevallen van ernstige bodem verontreiniging bekend, deze zijn beschikt door de Provincie Noord-Holland.

Onlangs zijn er werkzaamheden uitgevoerd met kabels en leidingen hiervoor zijn er BUS meldingen ingediend.

De werkzaamheden rond de bolders en buispalen zijn separaat geadviseerd en vergund.

De kade direct bij het schip is geheel verhard, waardoor er geen risico is op contact van personen met eventuele aanwezige bodemverontreiniging.

De asielzoekers zullen voor hun activiteiten bovendien grotendeels op het schip zelf verblijven en niet op de kade en terrein. Er is daarom vanuit het aspect bodemkwaliteit geen belemmering voor het gebruik van de locatie voor tijdelijke opvang.

Omgevingsveiligheid

Advies: tekst aanvullen

Uitsnede Signaleringskaart EV



Ter advisering zijn voorgelegd de volgende documenten:

1. 132215 Ruimtelijke onderbouwing – definitief.docx opgesteld door
12 september 2022
In paragraaf 4.8 wordt het aspect Externe Veiligheid uitgewerkt.

Par. 4.8.2. Resultaten

pagina 30|38

Bij de opsomming van de stationaire bronnen ontbreekt het gasdrukregel en meetstation [GDRMS] met bijbehorende contouren (zie bestemmingsplankaart). De ligging van het station is binnen de begrenzing projectlocatie.

ADVIES: Tekst in ROB aanpassen en aanvullen

ADVIES: Figuur 4.8 vervangen door bovenstaande uitsnede van Signaleringskaart EV

Pagina 32|38

Uitgangspunt bij het bespreken van de diverse EV-relevante risicobronnen is aan te tonen dat de toelaatbaarheid van een te vestigen kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object (bijvoorbeeld een bedrijfsgebouw) getoetst is en aan de vereisten in wet- en regelgeving voldoet, waardoor een basisveiligheidsniveau wordt gegarandeerd.

ADVIES: niet slechts aangeven dat er geen belemmeringen of beperkingen zijn t.a.v. de beoogde ontwikkeling. Tekst per risicobron aanvullen met dat het plan voldoet aan relevante wet- en regelgeving op het punt van PR en GR.

Rijksweg A22

De A22 heeft geen PR 10-6/jaar contour. Plan voldoet daarmee op dit punt (plaatsgebonden risico).

Het schip ligt – in tegenstelling tot wat er in de tekst staat – in zowel de 200 meter-zone en 1% letaliteitafstand (355 m) van de A22.

- De aanwezigheid van de Velsertunnel (cat. D) maakt dat er geen vervoer plaats vindt van de maatgevende stofcategorie GF3 (monitoringsgegevens RWS).
- De gekozen RO-procedure: omgevingsvergunning | afwijken als kruimelgeval (artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 2°, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) maakt in dit geval dat er geen toetsingsgrond is in het BEVT v.w.b. het groepsrisico.

Het plan voldoet op dit punt (groepsrisico)

Buisleidingen

Deze alinea is onvoldoende.

Het schip is een kwetsbaar object op grond van de definitie in het BEVI (woonschip). Het BEVI kent geen tijdelijke status van objecten. Kwetsbare objecten zijn niet toegestaan in de PR 10-6/jaar contour. Het schip ligt wel in de PR 10-6/jaar contour. De situatie voldoet niet aan het basisveiligheidsniveau (zie ook par. 3.2.1 pagina 5|9 van de Beoordeling EV van Wittenveen + Bos). Het advies van de VRK d.d. 5 juli 2022 doet hier niets aan af.

ODIJ staat op het standpunt dat de zinsnede "dat de aanwezigheid van de buisleidingen niet leiden tot een knelpunt voor de voorgenomen ontwikkeling" vooralsnog niet op gaat.

ADVIES: om dit knelpunt op te lossen, kan het schip zodanig gepositioneerd worden dat het buiten de PR10-6/jaar contour komt te liggen.

Par. 4.8.3. Conclusie

Deze conclusie gaat pas op als het schip niet in de PR 10-6/jaar contour ligt.

2. 132215 22-012.875-notd Beoordeling Externe Veiligheid.pdf opgesteld door [REDACTED]
[REDACTED] september 2022

ADVIES: figuur 3.1. vervangen door uitsnede signaleringskaart als in dit EV-advies. Ons inziens geeft deze figuur een beter beeld van de risicosituatie ter plaatse.

Overeenkomstig eerder bovenstaande opmerking bij de ROB is het doel van een onderzoek het aantonen dat een beoogde ruimtelijke ontwikkeling voldoet aan wet- en regelgeving. Dat aan een basisveiligheidsniveau wordt voldaan. Dat hierbij geen beperkingen en/of belemmeringen optreden en het plan doorgang kan vinden is een logisch gevolg.

ADVIES: Tekst onder figuur 3.1 op pagina 4|9 aanpassen.

Par. 3.2.2 pagina 7|9 groepsrisico

Het schip ligt in meer dan twee 100% letaliteitafstanden. Zie onderstaande figuur.



Onduidelijk is op welke wijze het advies om scherp toe te zien dat er geen werkzaamheden plaatsvinden, zowel aan de leiding als in de grond (!) worden geborgd. Wie ziet er toe op de naleving er van ?

ADVIES: Met nutsbeheerder en grondeigenaar vastleggen dat geen werkzaamheden plaatsvinden gedurende de tijd dat het schip hier ligt.

Hoofdstuk 4 Conclusie

Overeenkomstig eerder bovenstaande opmerking bij de ROB is het doel van een onderzoek het aantonen dat een beoogde ruimtelijke ontwikkeling voldoet aan wet- en regelgeving. Dat aan een basisveiligheidsniveau wordt voldaan. Dat hierbij geen beperkingen en/of belemmeringen optreden en het plan doorgang kan vinden is een logisch gevolg.

ADVIES: Tekst aanpassen

Bijlage: Advies veiligheidsregio d.d. 5 juli 2022

- i. Wij adviseren om de inventarisatie uit te breiden met het transport van gevaarlijke stoffen over het Noordzeekanaal
- ii. Wij adviseren om een brandveiligheidsrapportage op te stellen waarin de bouwkundige, installatietechnische en organisatorische brandveiligheidsaspecten van het cruiseschip zijn opgenomen en deze ter beoordeling voor te leggen aan brandweer Kennemerland.
- iii. Wij adviseren om zo spoedig mogelijk een gezamenlijk **bezoek** aan de VOB-kade in te plannen zodat mogelijke maatregelen om de bestrijdbaarheid en/of bereikbaarheid te verbeteren nog op tijd gerealiseerd kunnen worden.

Bijlage Aanvullend advies veiligheidsregio d.d. 25 augustus 2022

Wij adviseren om naast de in ons eerste advies genoemde maatregelen t.b.v. het cruiseschip en de tijdelijke bewoners, een brandveiligheidsrapport/noodplan op te stellen, waarin de handelingsperspectieven bij een calamiteit op het Noordzeekanaal (calamiteit bij vervoer van gevaarlijke stoffen, zowel plasbrand als toxische wolk) benoemd zijn.

ADVIES: Aantonen dat deze rapporten zijn opgesteld en akkoord gevonden zijn door de Brandweer.

3. Veiligheidsplan september VOB-kade COA-opvanglocatie.pdf opgesteld door de gemeente Velsen en het COA.

Alinea 2.4 Omgevingsveiligheid.

Onduidelijk is wat er met deze alinea wordt beoogd. De tekst van de eerste alinea klopt niet en is onvolledig.

ADVIES: tekst aanpassen en uitbreiden, waardoor een beter beeld ontstaat van de EV-risico's ter plaatse.

Alinea 3.8 Plaatsgebonden risico's vaarroute Noordzeekanaal.

Uit de beoordeling van [REDACTED] dat het Noordzeekanaal een CEMT-VI vaarweg is en geen PR 10-6/jaar contour heeft waarmee rekening dient te worden gehouden. Het kopje dekt de inhoud van deze paragraaf niet. Kopje aanpassen.

4. Notitie COA d.d. 11 september 2022 'Tijdelijke opvang asielzoekers op [REDACTED] Europa, VOB-kade Velsen Noord'

Beoordelen van brandveiligheid, brandveilig gebruik, bereikbaarheid, bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid etc. zijn een taak van de veiligheidsregio/brandweer Kennemerland.

Ecologie: soortenbescherming

Advies: Akkoord onder voorwaarden

16 augustus 2022 is het volgende geadviseerd;

'Akkoord, indien er geen begroeiing verwijderd wordt.

De locatie is grotendeels betegeld. Indien er geen begroeiing verwijderd wordt voor de realisatie van het plan, wordt er geen negatief effect op soorten verwacht.

Indien er wel begroeiing wordt verwijderd, dient een ecooloog van tevoren het groen te controleren op soorten. Gebaseerd op de constatering van de ecooloog dienen mogelijk vervolgstappen genomen te worden."

Zorgplicht

De zorgplicht blijft altijd van kracht. Soorten mogen niet verstoord of gedood worden. Dit betekent bijvoorbeeld: Als er bij de werkzaamheden beschermde soorten aanwezig zijn, men de aanwezigheid vermoed of aanwijzingen zijn, dat het werk per direct stilgelegd dient worden om dit nader te laten onderzoeken door een erkende ecooloog. Deze kan u adviseren in het bouwproces om schade, vertraging en overtreding te voorkomen, bijvoorbeeld door de effecten van trillingen, geluid, licht, maar ook in welk seizoen het beste gewerkt kan worden. Dit kan meegenomen worden in de QuickScan. Projecten worden gecontroleerd door handhavers vanuit ODNHN.

Nu de aanvrager op de hoogte is van de zorgplicht, is het tevens zijn/haar verantwoordelijkheid om de uitvoerende partijen hierover in te lichten.

Ecologie: gebiedsbescherming

Advies: aanvulling nodig

Uit het stikstofonderzoek blijkt dat de verkeersaantrekkende werking is gebaseerd op soortgelijke opvanglocaties met een vergelijkbare capaciteit, en zijn aangeleverd door en afgestemd met het COA. Uit de tabel met aantallen verkeersbewegingen worden niet verder toegelicht in het onderzoek. Het is niet duidelijk waar deze bewegingen aan toebedeeld worden en welke toeleverende diensten zijn meegenomen. ODIJ adviseert om de onderbouwing hiervan toe te voegen zodat duidelijk is

Er zal een noodaggregaat aan de kade geplaatst worden. In de voorwaarden dient opgenomen dat deze alleen gebruikt mag worden wanneer bijvoorbeeld de elektriciteit uitvalt. Anders dient een aangepaste AERIUS-berekening aangeleverd te worden waarin het gebruik van de aggregaat is opgenomen.

Milieubeheer

Advies: aanvulling nodig

Het schip ligt minder dan zes maanden aan de kade, waardoor er geen sprake is van een inrichting in de zin van de Wet milieubeheer. Ook de Havenverordening Gemeente Velsen voorziet niet precies in deze gevallen. Desondanks zijn wel nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten.

ODIJ adviseert om voorschriften op te nemen conform de regelgeving voor inrichtingen (Wet Milieubeheer en Activiteitenbesluit). Daarbij dienen ten minste, maar niet uitsluitend, eisen gesteld te worden aan omgang met en lozing van afvalwater; scheiding, afvoer en registratie van afvalstoffen; opslag van gevaarlijke stoffen. Tevens adviseert ODIJ om afspraken te maken over de bevoegdheden ten aanzien van toezicht en handhaving op deze onderdelen.

Conclusie

Omgevingsdienst IJmond heeft de ruimtelijke onderbouwing en onderliggende stukken beoordeeld. De conclusie is dat er nog geen akkoord gegeven kan worden op diverse onderdelen.

ODIJ adviseert de stukken aan te vullen/aan te passen conform gemaakte opmerkingen voor de onderdelen Milieuzonering, Externe Veiligheid, Ecologie: gebiedsbescherming.

ODIJ adviseert voorwaarden te stellen aan, dan wel voorschriften op te nemen ten aanzien van de volgende aspecten:

- Geluid: vanwege de hoge geluidbelasting aan de noordzijde, geen slaapvertrekken aan deze zijde toe te staan.
- Externe veiligheid: geen werkzaamheden rond de buisleidingen te verrichten
- Milieubeheer: voorschriften ter bescherming van het milieu opnemen

Reactie Omgevingsdienst IJmond, Toezicht Havenverordening

Namens College van B&W Velsen is Omgevingsdienst IJmond belast met het toezicht op de Havenverordening. In dat kader merken wij het volgende op:

Certificaten van het schip verlopen op 4-3-2023

[REDACTED] (IMO#8919805) is voor het laatst door Port State Control geïnspecteerd op 28 maart 2022. Bij deze inspectie zijn geen tekortkomingen geconstateerd. Uit de openbare gegevens blijkt dat de certificaten op 4 maart 2023 verlopen. Deze datum ligt vlak na de geplande einddatum van de opvang. Het afbouwen en voor vertrek naar zee gereed maken, zal waarschijnlijk ook nog enkele dagen in beslag nemen.

Voor de gemeente Velsen is het van belang dat het schip haar certificaten op orde houdt. Want een schip dat geen geldige certificaten heeft, mag het niet naar zee vertrekken.

In de havenverordening heeft het college via artikel 3.12 de bevoegdheid om maatregelen op te leggen ter bescherming van veiligheids-, ordenings- of milieubelangen aan een schip dat niet beschikt over de vereiste certificaten.

Schip vaart onder Estse vlag, hierdoor moet er ook worden voldaan aan wetten van Estland

In het veiligheidsplan staat dat de Nederlandse wetten, normen en waarden gelden op opvanglocaties van het COA. Omdat het schip onder de vlag van Estland vaart, is het schip in feite grondgebied van Estland. Veel wetten en regels aan boord van schepen zijn internationaal vastgelegd via de IMO.

Het kan zijn dat de kapitein bij het uitvoeren van zijn taken als gezagvoerder en vertegenwoordiger van de reder ook te maken heeft met de wetten van Estland. Die misschien niet stroken met Nederlandse wetten. (Dit is vooral van belang voor politie).

Verantwoordelijkheden van college B&W, COA-locatiemanager en de kapitein

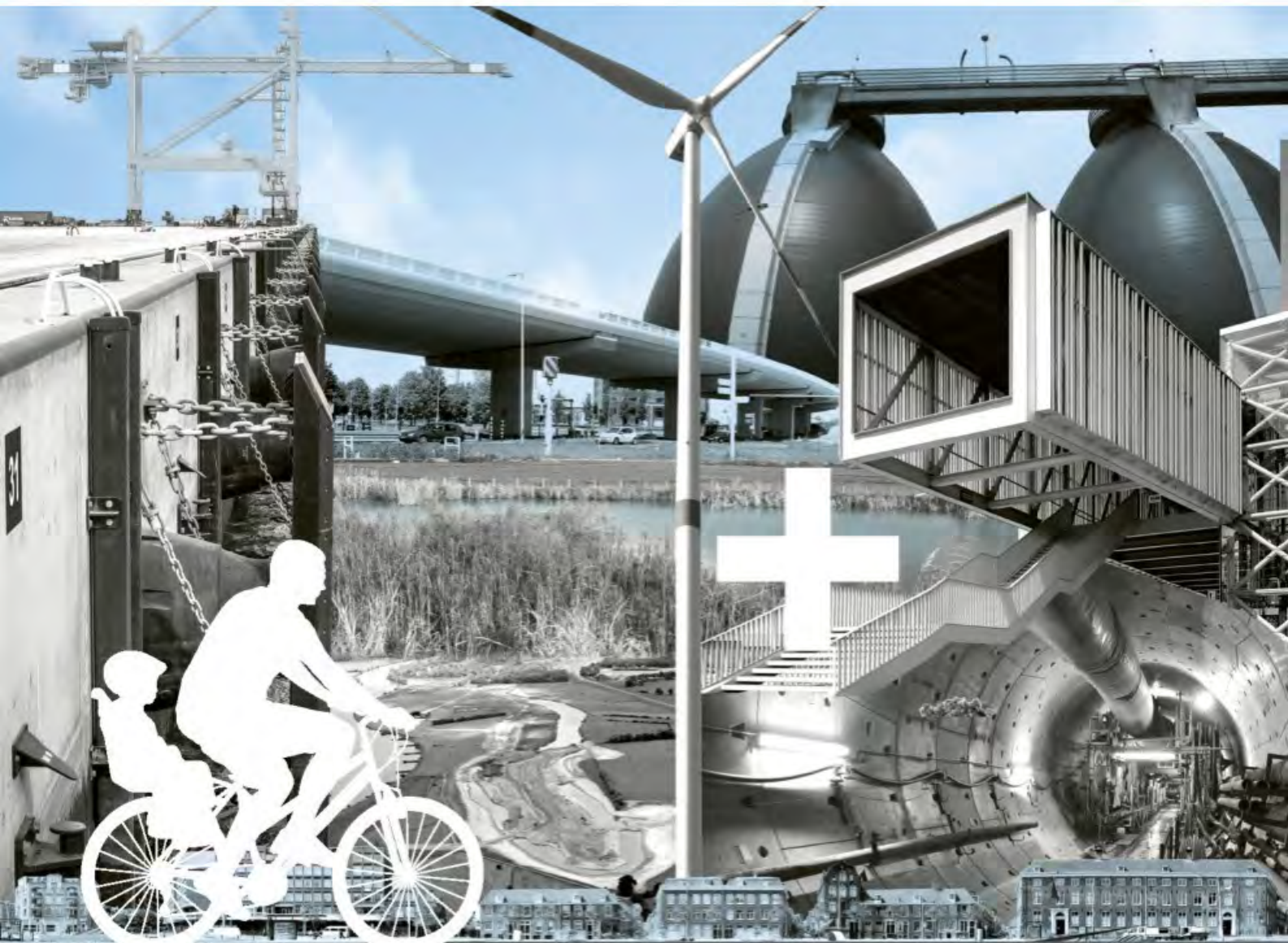
Uiteindelijk is de kapitein eindverantwoordelijk voor alles wat er aan boord gebeurt. In het plan is te lezen dat dat locatiemanager en college en/of burgemeester op sommige punten eindverantwoordelijkheid dragen. Is dit goed vastgelegd in een overeenkomst met reder/COA/kapitein en gemeente Velsen? In het heetst van de strijd (bij een calamiteit) moet hierover geen discussie ontstaan.

Bescherming van het milieu

Het is belangrijk dat er voorschriften worden gesteld ter bescherming van het milieu. Mogelijk kan via de Havenverordening artikel 4.3 een aanwijzing worden gegeven. Dit dient te worden uitgezocht.

Incidentenplan Noordzeekanaalgebied niet genoemd in 3.6

In paragraaf 3.6 valt te lezen dat de kapitein indien nodig contact opneemt met het CNB. Volgens onze inspecteur staat in het incidentenplan van het Noordzeekanaalgebied ook beschreven wie-wie-wanneer informeert en ligt die verantwoordelijkheid niet bij de kapitein. ODIJ kan zich voorstellen dat als er brand uitbreekt of het schip aangevaren wordt de kapitein de verkeersdienst informeert per VHF. Verder is het een punt voor de VRK. Bij een incident dient de piket van de ODIJ via de normale weg (semafoon) te worden geïnformeerd.



Tijdelijke opvang Velsen-Noord

Ruimtelijke onderbouwing

Centraal Orgaan opvang asielzoekers

12 september 2022

Project
Opdrachtgever

Tijdelijke opvang Velsen-Noord
Centraal Orgaan opvang asielzoekers

Document
Status
Datum
Referentie

Ruimtelijke onderbouwing
Definitief 01
12 september 2022
-

Projectcode

132215

Adres

██████████ Raadgevende ingenieurs B.V. | Deventer
Hoogoorddreef 15
Postbus 12205
██████████ Amsterdam
+31 (0)20 312 55 55
████████████████████
KvK 38020751

Het kwaliteitsmanagementsysteem van ██████████ is gecertificeerd op basis van ISO 9001.

© ██████████

Niets uit dit document mag worden vervaelvoudigd en/of openbaar gemaakt in enige vorm zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van ██████████ noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. ██████████ aanvaardt geen aansprakelijkheid voor enigerlei schade die voortvloeit uit of verband houdt met het wijzigen van de inhoud van het door ██████████ geleverde document.

INHOUDSOPGAVE

1 INLEIDING

- 1.1 Aanleiding
- 1.2 Projectlocatie
 - 1.2.1 Ligging projectlocatie
 - 1.2.2 Begrenzing projectlocatie
- 1.3 Planologisch kader
 - 1.3.1 Bestemmingsplan Bedrijventerreinen Velsen-Noord
 - 1.3.2 Woningplitsing en onzelfstandige bewoning
 - 1.3.3 Paraplubestemmingsplan parkeren Velsen
- 1.4 Tijdelijk afwijken van het bestemmingsplan
- 1.5 Leeswijzer

2 BESCHRIJVING PROJECTLOCATIE

- 2.1 Huidige situatie
- 2.2 Toekomstige situatie

3 BELEIDSKADER

- 3.1 Rijksbeleid
 - 3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)
 - 3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening
 - 3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking
- 3.2 Provinciaal beleid
 - 3.2.1 Omgevingsvisie NH2050
 - 3.2.2 Omgevingsverordening NH2020
- 3.3 Gemeentelijk beleid
 - 3.3.1 Visie op Velsen 2050 Duurzaam Verbonden
 - 3.3.2 Wabo Afwijkingenbeleid Velsen 2020
 - 3.3.3 Structuurvisie gemeente Velsen Rauw, slim en lommerrijk
 - 3.3.4 Woonvisie 2040
 - 3.3.5 Beleidskader Opvang, Wonen & Herstel

4 MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN

- 4.1 Verkeer en parkeren

- 4.1.1 Resultaten
- 4.1.2 Ontsluiting van het terrein
- 4.1.3 Vaarwegverkeer
- 4.1.4 Parkeren
- 4.1.5 Conclusie
- 4.2 Luchtkwaliteit
 - 4.2.1 Toetsingskader
 - 4.2.2 Resultaten
 - 4.2.3 Conclusie
- 4.3 Geluid
 - 4.3.1 Toetsingskader
 - 4.3.2 Resultaten
 - 4.3.3 Conclusie
- 4.4 Bodem
 - 4.4.1 Toetsingskader
 - 4.4.2 Resultaten
 - 4.4.3 Conclusie
- 4.5 Kabels en leidingen
 - 4.5.1 Toetsingskader
 - 4.5.2 Resultaten
 - 4.5.3 Conclusie
- 4.6 Water
 - 4.6.1 Toetsingskader
 - 4.6.2 Resultaten
 - 4.6.3 Conclusie
- 4.7 Natuur
 - 4.7.1 Toetsingskader
 - 4.7.2 Resultaten
 - 4.7.3 Conclusie
- 4.8 Externe veiligheid
 - 4.8.1 Toetsingskader
 - 4.8.2 Resultaten
 - 4.8.3 Conclusie
- 4.9 Bedrijven en milieuzonering
 - 4.9.1 Toetsingskader
 - 4.9.2 Resultaten
 - 4.9.3 Conclusie
- 4.10 Archeologie
 - 4.10.1 Toetsingskader
 - 4.10.2 Resultaten
 - 4.10.3 Conclusie
- 4.11 Cultuurhistorie
 - 4.11.1 Toetsingskader
 - 4.11.2 Resultaten
 - 4.11.3 Conclusie

- 4.12 Sociale veiligheid
 - 4.12.1 Resultaten
 - 4.12.2 Conclusie

5 **UITVOERBAARHEID**

- 5.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid
- 5.2 Economische uitvoerbaarheid
 - 5.2.1 Financiering
 - 5.2.2 Beheer en onderhoud

Laatste pagina

38

Bijlage(n)

Aantal pagina's

I	Inrichtingstekening	1
II	Stikstofdepositieonderzoek	13
III	Analyse externe veiligheid	16
IV	Trillingsonderzoek	24

1

INLEIDING

1.1 Aanleiding

Momenteel is sprake van een grote instroom van asielzoekers in Nederland, terwijl er een tekort is aan opvangplaatsen. Daarom moeten met urgentie extra opvangplaatsen worden gerealiseerd. Het Centraal Orgaan opvang asielzoekers (COA) is landelijk bezig om zo spoedig mogelijk tijdelijke opvangplaatsen te realiseren. De beoogde tijdelijke noodopvanglocatie waarvoor voorliggende ruimtelijke onderbouwing is opgesteld, betreft een cruiseschip (Silja Europa) aan de kade voor het bedrijventerrein Noordwijkermeerpolder. Het terrein ligt aan de oostelijke kant van de Velsertunnel op de noordoever van het Noordzeekanaal, in Velsen-Noord (gemeente Velsen). Beoogd is om hier 1.100 asielzoekers gedurende 6 maanden op te vangen.

De tijdelijke opvanglocatie is strijdig met het ter plaatse geldende bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Velsen-Noord' (onherroepelijk, vastgesteld 4 maart 2021). De tijdelijke opvanglocatie kan planologisch mogelijk worden gemaakt middels een tijdelijke afwijking van het bestemmingsplan. Hiervoor is een ruimtelijke onderbouwing noodzakelijk. Dit rapport voorziet hierin.

1.2 Projectlocatie

1.2.1 Ligging projectlocatie

De projectlocatie is aan de kade voor het bedrijventerrein Noordwijkermeerpolder aan de oostelijke kant van de Velsertunnel op de noordoever van het Noordzeekanaal, in Velsen-Noord (gemeente Velsen). In de directe omgeving van de projectlocatie zijn met name bedrijven gevestigd. Op afbeelding 1.1 is de ligging van de projectlocatie weergegeven.

Afbeelding 1.1 De globale ligging van de projectlocatie (rode markering)



1.2.2 Begrenzing projectlocatie

Deze ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op het rood gemarkeerde vlak in afbeelding 1.2. De rode markering geeft de projectlocatie weer waar tijdelijk wordt afgeweken van het bestemmingsplan ten behoeve van de noodopvang van asielzoekers op het cruiseschip. Het schip komt in het Noordzeekanaal te liggen. Aan de westzijde van de panden komt de toegangsweg. De volledige inrichtingstekening is opgenomen in bijlage I.

Afbeelding 1.2 Begrenzing projectlocatie



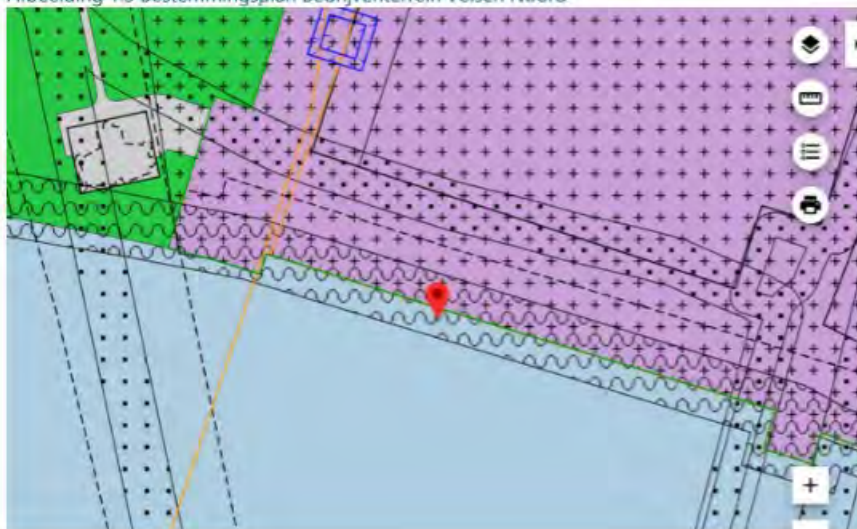
1.3 Planologisch kader

De tijdelijke opvanglocatie ligt binnen de bestemmingsplannen 'Bedrijventerreinen Velsen-Noord', 'Woningsplitsing en onzelfstandige bewoning' en 'Paraplubestemmingsplan parkeren Velsen'. In onderstaande paragrafen wordt de tijdelijke opvanglocatie getoetst aan de geldende bestemmingsplannen.

1.3.1 Bestemmingsplan Bedrijventerreinen Velsen-Noord

Het bestemmingsplan 'Bedrijventerreinen Velsen-Noord' is op 3 maart 2021 vastgesteld door de gemeente Velsen en het plan is onherroepelijk. Een uitsnede van het vigerende bestemmingsplan is weergegeven op afbeelding 1.3 en 1.4. De legende horende bij beide afbeeldingen is opgenomen op afbeelding 1.5.













Afbeelding 1.3 Bestemmingsplan Bedrijventerrein Velsen Noord



Afbeelding 1.4 Gebiedsaanduiding veiligheidszones 1 en 2



Afbeelding 1.5 Legenda bestemmingsplan

	Enkelbestemming Bedrijventerrein		Enkelbestemming Water
	Dubbelbestemming Waarde - Archeologie categorie 5		Dubbelbestemming Leiding - Gas
	Functieaanduiding laad- en losplaats		Dubbelbestemming Leiding - Water
	Functieaanduiding specifieke vorm van bedrijventerrein - havengebonden bedrijvigheid		Dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering
	Gebiedsaanduiding milieuzone - 4.2		Gebiedsaanduiding geluidzone - industrie - 2
	Gebiedsaanduiding veiligheidszone - bedrijven 1		Gebiedsaanduiding veiligheidszone - bedrijven 2

De voorgenomen tijdelijke opvang ligt binnen de enkelbestemming Water, de enkelbestemming Bedrijventerrein (met functieaanduidingen 'specifieke vorm van bedrijvigheid - havengebonden bedrijvigheid' en 'laad- en losplaats'), de dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering, de gebiedsaanduiding geluidzone - industrie - 2, de dubbelbestemming Waarde - Archeologie - 5, de

gebiedsaanduiding veiligheidszone - bedrijven 1 en de gebiedsaanduiding veiligheidszone - bedrijven 2. In onderstaande paragrafen wordt voor elke bestemming aangegeven in hoeverre de noodopvang strijdig is met de geldende regels.

Enkelbestemming Water

Het gebruik van het schip en de kade voor tijdelijke opvang voor asielzoekers en het plaatsen van bolders om het schip vast te leggen, is in strijd met de geldende enkelbestemming Water op basis van artikel 11.1 van het bestemmingsplan. De grond is niet bestemd voor een dergelijke opvang.

Het bestemmingsplan biedt geen binnenplanse wijzigingsbevoegdheden of afwijkingsmogelijkheden om de tijdelijke opvanglocatie planologisch mogelijk te maken.

Enkelbestemming Bedrijventerrein

Het plaatsen van bolders om het schip vast te leggen en het gebruik van de kade voor voorzieningen voor de tijdelijke opvang is in strijd met de geldende enkelbestemming Bedrijventerrein op basis van artikel 4.1 van het bestemmingsplan. De grond is niet bestemd voor bolders of voorzieningen ten behoeve van de tijdelijke opvang.

Het bestemmingsplan biedt geen binnenplanse wijzigingsbevoegdheden of afwijkingsmogelijkheden om de opvanglocatie planologisch mogelijk te maken.

Dubbelbestemming Waterstaat-Waterkering

Binnen de geldende dubbelbestemming Waterstaat-Waterkering zijn de gronden bestemd voor de instandhouding van de primaire waterkering en de beschermingszone van de waterkering. Het gebruik van de locatie als tijdelijke opvang voor asielzoekers is niet in strijd met deze dubbelbestemming. Het plaatsen van bolders en andere bouwwerken op de kade om het schip is in strijd met artikel 19.2.1 en artikel 19.2.2 van het bestemmingsplan. Er mag binnen deze dubbelbestemming niet gebouwd worden. Artikel 19.3.1 biedt het bevoegd gezag de mogelijkheid om, mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het doelmatig functioneren van de nutleiding, een omgevingsvergunning te verlenen om af te wijken van artikel 19.2.1 en artikel 19.2.2.

Gebiedsaanduiding geluidzone - industrie - 2

Binnen de geldende gebiedsaanduiding 'Geluidzone - industrie' zijn gronden mede bestemd voor het tegengaan van een te hoge geluidsbelasting op nieuwe geluidsgevoelige bebouwing als gevolg van het industrielawaai. Binnen deze gebieden is het niet toegestaan om zonder uitzondering woningen of andere geluidgevoelige objecten te bouwen. Het in gebruik nemen van het schip als noodopvang voor asielzoekers is niet in strijd met deze gebiedsaanduiding, aangezien geen sprake is van een geluidgevoelig object. Dit wordt in paragraaf 4.3 nader toegelicht.

Dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie - 5'

Binnen de geldende dubbelbestemming Waarde- Archeologie zijn aangewezen gronden, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud van de archeologische waarden. Een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden is nodig indien sprake is van werkzaamheden binnen een planomvang van meer dan 2.500 m². Gezien de zeer beperkte omvang van de grondroerende werkzaamheden wordt deze oppervlaktemaat niet overschreden. Archeologisch onderzoek is daarom niet benodigd. Dit wordt in paragraaf 4.10 nader toegelicht.

Gebiedsaanduiding veiligheidszone - bedrijven 1

Er mogen ter plaatse van de aanduiding 'Veiligheidszone - bedrijven 1' geen beperkt kwetsbare en kwetsbare objecten worden gebouwd. Binnen de gebiedsaanduiding veiligheidszone - bedrijven 1 worden

geen beperkt kwetsbare en kwetsbare objecten gebouwd. De veiligheidszone is weergegeven op afbeelding 1.4. De gebiedsaanduiding veiligheidszone - bedrijven 1 vormt geen belemmering.

Gebiedsaanduiding veiligheidszone - bedrijven 2

Er mogen ter plaatse van de aanduiding 'Veiligheidszone - bedrijven 2' geen beperkt kwetsbare en kwetsbare objecten worden gebouwd. Binnen de gebiedsaanduiding veiligheidszone - bedrijven 2 worden geen beperkt kwetsbare en kwetsbare objecten gebouwd. De veiligheidszone is weergegeven op afbeelding 1.4. De gebiedsaanduiding veiligheidszone - bedrijven 2 vormt geen belemmering.

In voorliggende ruimte onderbouwing wordt aangetoond dat, ondanks dat de voorliggende ontwikkeling in strijd is met geldende bestemmingen op de locatie, het aanvaardbaar is om af te wijken van de bestemmingen op de locatie terwijl er alsnog wordt voldaan aan goede ruimtelijke ordening.

1.3.2 Woningsplitsing en onzelfstandige bewoning

Het bestemmingsplan 'Woningsplitsing en onzelfstandige bewoning' is op 23 december 2021 door de gemeente Velsen vastgesteld en is onherroepelijk. Dit bestemmingsplan stelt regels voor woningsplitsing en onzelfstandige bewoning voor de gehele gemeente Velsen.

De voorgenomen tijdelijke opvang van asielzoekers op de projectlocatie leidt niet tot woningsplitsing, het onttrekken van woningen aan de woningvoorraad of onzelfstandige bewoning. Daarom leidt dit bestemmingsplan niet tot een knelpunt met betrekking tot de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

1.3.3 Paraplubestemmingsplan parkeren Velsen

Het paraplubestemmingsplan 'parkeren Velsen' is op 28 juni 2018 door de gemeente Velsen vastgesteld en is onherroepelijk. Dit bestemmingsplan stelt regels omtrent parkeren voor de gehele gemeente Velsen. In het paraplubestemmingsplan is opgenomen dat bij het verlenen van een omgevingsvergunning vast moet staan dat voldoende parkeergelegenheid is geboden conform het vigerende Parkeernormenbeleid. Voor de functie '(tijdelijke) opvang asielzoekers' of vergelijkbaar is in de vigerende Nota Parkeernormenbeleid 2012 geen parkeernorm opgenomen. In paragraaf 4.1 wordt verder toegelicht op welke manier er voldoende parkeergelegenheid gerealiseerd wordt om te voldoen aan de parkeerbehoefte van de verwachte verkeersgeneratie voor de tijdelijke opvang. Het paraplubestemmingsplan 'parkeren Velsen' vormt geen belemmering voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling..

1.4 Tijdelijk afwijken van het bestemmingsplan

Het tijdelijk gebruik van het schip en de kade voor opvang van asielzoekers kan planologisch mogelijk worden gemaakt middels een omgevingsvergunning voor het tijdelijk afwijken van het bestemmingsplan, met gebruikmaking van de zogenaamde kruimelgevallenregeling (artikel 4 lid 11 van bijlage II bij het Bor). Voorliggend rapport dient ter onderbouwing om aan te tonen dat het voornemen in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening conform artikel 2.1, lid 1, onder c juncto artikel 2.12 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt een nadere beschrijving van de projectlocatie gegeven. Zowel de huidige situatie als de toekomstige situatie worden geschetst. Hoofdstuk 3 omvat een toetsing van de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling aan relevante ruimtelijke beleidskaders van Rijk, provincie en gemeente. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 voor alle relevante milieu- en omgevingsaspecten beschouwd wat de effecten zijn van de

tijdelijke ontwikkeling. In hoofdstuk 5 wordt de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid van de tijdelijke ontwikkeling toegelicht.

2

BESCHRIJVING PROJECTLOCATIE

In dit hoofdstuk wordt de projectlocatie beschreven. Allereerst wordt ingegaan op de huidige situatie en vervolgens wordt ingegaan op de toekomstige situatie met de tijdelijke opvang van asielzoekers.

2.1 Huidige situatie

De beoogde tijdelijke opvanglocatie is de kade voor het bedrijventerrein Noordwijkermeerpolder te Velsen-Noord (gemeente Velsen). Dit terrein ligt aan de oostelijke kant van de Velsertunnel, op de noordoever van het Noordzeekanaal. Bedrijventerrein Noordwijkermeerpolder is een zeehaventerrein met gemengde bedrijvigheid. Dit betreft met name verschillende distributiecentra en cold storage (koel- en vriesruimten) bedrijven.

Op afbeelding 2.1 is een luchtfoto van de projectlocatie weergegeven. Op afbeelding 2.2 zijn de kadastrale percelen weergegeven waarbinnen de projectlocatie zich bevindt.

Afbeelding 2.6 Beoogde ligging schip op luchtfoto. Bron: google maps



Afbeelding 2.7 Uitsnede kadastrale kaart



2.2 Toekomstige situatie

Op het cruiseschip worden maximaal 1.100 asielzoekers opgevangen voor een periode van maximaal 6 maanden. Er worden aan/in het cruiseschip geen werkzaamheden verricht. Op het terrein worden 35 parkeerplaatsen gerealiseerd voor personeel van COA en andere ondersteunende diensten. De asielzoekers hebben geen auto en verplaatsen zich hoofdzakelijk te voet, per fiets of door middel van openbaar vervoer. Daarnaast wordt door het COA een pendelvoorziening gerealiseerd van het cruiseschip naar Velsen en Beverwijk.

Op de kade worden bolders gerealiseerd zodat het schip veilig kan worden vastgelegd. Daarnaast worden op de kade nog enkele ondersteunende voorzieningen, zoals verlichting en hekken, geplaatst. Het terrein wordt volledig afgesloten met hekken en een slagboom. De volledige situatieschets is opgenomen in bijlage I. Afbeelding 2.3 geeft een uitsnede ter plaatse van de kade. Op deze afbeelding 2.3 is tevens te zien dat de asielzoekers het schip aan de westzijde betreden.

De projectlocatie bevindt zich naast het bedrijventerrein 'Noordwijkermeerpolder', wat gespecialiseerd is in havengerelateerde bedrijvigheid. Het schip komt aan een bestaande kade te liggen waar normaliter ook schepen liggen, zij het kleinere schepen. Daarom moeten de bolders gerealiseerd worden om het schip veilig vast te leggen.

3

BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk worden voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling het relevant ruimtelijk beleid en regelgeving van Rijk, provincie en gemeente beschreven. Aangegeven wordt wat de relatie is tussen het voornemen en het beleid en wordt getoetst of het voornemen in overeenstemming is met het geldende beleid en regelgeving.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 11 september 2020 is de Nationale omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld. De NOVI vervangt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). De NOVI stelt een nieuwe aanpak voor: integraal, samen met andere overheden en maatschappelijke organisaties, en met meer regie vanuit het Rijk.

De NOVI beschrijft een toekomstperspectief met ambities. Daarnaast beschrijft de NOVI nationale belangen in de fysieke leefomgeving en de daaruit voortkomende opgaven. Die opgaven zijn in feite het verschil tussen de ambitie en de huidige situatie en verwachte ontwikkelingen. Waar de opgaven vragen om een geïntegreerde benadering, komen deze samen in 4 prioriteiten:

- 1 ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- 2 een duurzaam en (circulair) economisch groeipotentieel;
- 3 sterke en gezonde steden en regio's;
- 4 een toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Relatie met voorgenomen tijdelijke ontwikkeling

In de NOVI wordt het zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften benoemd als nationaal belang. Het huidige woningtekort en de toename van het aantal inwoners en huishoudens vraagt een groei van de woningvoorraad. Voorzien in de huisvesting van asielzoekers is onderdeel van de opgave. In de NOVI wordt het Rijk aangewezen resultaatverantwoordelijke voor de huisvesting van asielzoekers. Het Noordzeekanaalgebied is aangemerkt als een NOVI-gebied, waarin de nationale opgaven en belangen uit het NOVI samenkomen en verschillende overheidslagen intensief samenwerken. Gezien het hoge abstractieniveau van de nationale belangen uit de NOVI, heeft het NOVI geen directe implicaties voor de ontwikkeling en kan de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling in algemene zin bijdragen aan de belangen uit het NOVI. Het NOVI heeft geen consequenties voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin de kaderstellende uitspraken uit de NOVI ten aanzien van de daarin genoemde nationale belangen. Het Barro wordt nader uitgewerkt in de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro).

Relatie met voorgenomen tijdelijke ontwikkeling

De locatie is niet aangewezen als gebied waar Rijksbelangen gelden vanuit het Barro en het Rarro. De voorgenomen tijdelijke ontwikkeling raakt daarom geen van de Rijksbelangen, welke worden genoemd in hoofdstuk 2 van het Barro.

Het Barro heeft geen consequenties voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

De ladder voor duurzame verstedelijking is een instrument voor efficiënt ruimtegebruik. Op 1 juli 2017 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd, waarbij een nieuwe laddersystematiek geldt. Deze regeling staat beschreven in artikel 3.1.6 Bro. Het bevoegd gezag moet voldoen aan een motiveringsvereiste als nieuwe stedelijke ontwikkelingen planologisch mogelijk worden gemaakt via een bestemmingsplan, uitwerkings- of wijzigingsplan, of een omgevingsvergunning. Zo bevat een dergelijk plan een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het plan een ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in de behoefte kan worden voorzien.

De laddertoets moet worden uitgevoerd wanneer sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Een stedelijke ontwikkeling is in het Bro gedefinieerd als een 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'. Of sprake is van een stedelijke ontwikkeling wordt bepaald door de aard en omvang van de ontwikkeling in relatie tot de omgeving.

Relatie met voorgenomen tijdelijke ontwikkeling

Het Bro schrijft voor bij welke besluiten getoetst moet worden aan de ladder. Een ruimtelijke ontwikkeling die mogelijk wordt gemaakt door gebruik te maken van een van de onderdelen van de kruimellijst, valt daar niet onder. Op grond van artikel 5.20 van het Bor is artikel 3.1.6 van het Bro enkel van overeenkomstige toepassing op een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.12, lid 1, onder a, sub 3° Wabo. De ladder hoeft dan ook niet te worden toegepast. Dit blijkt ook uit de overzichtsuitspraak van de Afdeling (28 juni 2017; ECLI:NL:RVS:2017:1724, r.o. 5.1). De laddertoets is niet van toepassing op omgevingsvergunningen verleend op basis van artikel 2.12, eerste lid, aanhef en onder a, onder 1 en onder 2 van de Wabo. In artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 2 Wabo staan de kruimelgevallen. Een omgevingsvergunning verleend op die grond hoeft dus niet aan de ladder te worden getoetst.

Van belang is dat een planologisch kruimelgeval niet in strijd mag zijn met het wettelijke criterium 'goede ruimtelijke ordening'. Dit geldt voor elke afwijking en dus ook voor een planologisch kruimelgeval. Getoetst is daarom of voor dit tijdelijke voornemen sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Voorliggend rapport voorziet hierin.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie NH2050

De provinciale staten van de provincie Noord-Holland hebben op 19 november 2018 de Omgevingsvisie NH2050 vastgesteld. Het doel van de Omgevingsvisie is om het relatief hoge welvaarts- en welzijnsniveau vast te houden in de toekomst. Om dit doel te behalen richt de provincie zich op een goede balans tussen economische groei en leefbaarheid, zódanig dat bij veranderingen in het gebruik van de fysieke leefomgeving de doelen voor een gezonde en veilige leefomgeving overeind blijven.

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. Dit 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. Hierbij staan het ontwikkelen van natuurwaarden en een economisch duurzame agrarische sector centraal.

Relatie met de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling

De voorgenomen tijdelijke ontwikkeling betreft een zodanig specifieke ontwikkeling dat hier in de Omgevingsvisie NH2050 geen beleidslijnen voor zijn vastgelegd. Gezien het abstractieniveau waarop deze ambities geformuleerd zijn, zijn er geen belemmeringen in relatie tot de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

3.2.2 Omgevingsverordening NH2020

De Provinciale Staten van de provincie Noord-Holland hebben de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld op 17 november 2020. In de Omgevingsverordening NH2020 zijn regels samengevoegd op het gebied van natuur, milieu, mobiliteit, erfgoed, ruimte en water om de belangrijkste ambities uit de Omgevingsvisie te verankeren. De regels in de verordening kunnen betrekking hebben op het hele provinciale grondgebied, op delen of op gebiedsgerichte thema's. De belangrijkste onderwerpen uit de omgevingsvisie zijn vastgelegd in de omgevingsverordening. De omgevingsverordening bevat alle provinciale regels voor de fysieke leefomgeving en biedt daarmee een nadere uitwerking van de doelen en ambities uit de Omgevingsvisie. Gemeenten moeten binnen een bepaalde termijn hun bestemmingsplan afstemmen op de in de verordening opgenomen regels. De regels in de verordening zijn gebaseerd op de provinciale omgevingsvisie en hebben de status van algemeen verbindende voorschriften.

In de omgevingsverordening heeft de provincie regels voor ruimtelijke ontwikkelingen opgesteld met betrekking tot nieuwe stedelijke ontwikkelingen en kleinschalige ontwikkelingen, functiewijziging van wonen in landelijk gebied, detailhandel, verblijfsrecreatie, industrieterreinen van provinciaal belang en woningen binnen de LIB 5 zone van Schiphol.

De Omgevingsverordening NH2020 Noord-Holland kent verschillende milieubeschermingsgebieden:

- Stiltegebieden. Dit zijn gebieden waar geluidhinder voorkomen of beperkt dient te worden. De projectlocatie ligt niet in of in de nabijheid van een stiltegebied. De regels uit de Omgevingsverordening vormen geen knelpunt voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.
- Waterwingebieden. Dit zijn gebieden waar waterwinning plaatsvindt ten behoeve van drinkwater door onttrekking van grondwater. De projectlocatie ligt niet in of in de nabijheid van een waterwingebied. De regels uit de Omgevingsverordening vormen geen knelpunt voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.
- Grondwaterbeschermingsgebieden. Dit zijn gebieden rondom een waterwingebied die beschermd dienen te worden om te waterkwaliteit te beschermen en te behouden. De projectlocatie ligt niet in of in de nabijheid van een grondwaterbeschermingsgebied. De regels uit de Omgevingsverordening vormen geen knelpunt voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.
- NNN gebieden. Deze beschermde landelijke gebieden zijn gebieden waar regels gelden om het landschap in stand te houden. De projectlocatie ligt niet in of in de nabijheid van een NNN gebied. De regels uit de Omgevingsverordening vormen geen knelpunt voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.
- Bijzonder provinciaal landschap. Dit zijn gebieden waar mogelijk ontwikkeling plaatsvindt die landschappelijk, aardkundig, ecologisch of cultuurhistorisch van bijzondere waarde is. De projectlocatie ligt niet in of in de nabijheid van een bijzonder provinciaal landschap. De regels uit de Omgevingsverordening vormen geen knelpunt voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

Conform de Omgevingsverordening NH2022 bevinden zich op de voorgenomen locatie naast de milieubeschermingsgebieden verschillende aanduidingen. Deze worden in onderstaande opsomming benoemd, waarbij tevens wordt aangegeven in hoeverre de aanduiding relevant is voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.:

- Grondgebied PNH. Deze aanduiding houdt in dat de voorgenomen ontwikkeling zich binnen het grondgebied van de Provincie Noord-Holland bevindt. Dit heeft geen consequenties voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.
- Bodemsanering. Vanuit de Omgevingsverordening zijn regels opgenomen over het uitvoeren van saneringen. Hiervan is in voorgenomen project geen sprake. Dit wordt nader toegelicht in paragraaf 4.4.
- LIB zone 5 Schiphol. In de Omgevingsverordening is opgenomen dat bij een ruimtelijk plan dat nieuwe woningen in deze zone toestaat, in de toelichting moet worden opgenomen dat op de betreffende locatie sprake is van geluid vanwege luchtverkeer. Voorliggende tijdelijke ontwikkeling maakt geen nieuwe woningen toe, maar alleen tijdelijke noodopvang. Daarom wordt in deze toelichting niet nader gekeken naar eventueel geluid van luchtvaart. Omliggende relevante geluidbronnen zijn onderzocht in paragraaf 4.3.
- Peilbesluit. Voorliggende ontwikkeling leidt niet tot een gewijzigd waterpeil, vanuit deze aanduiding komen dus geen aanvullende regels of voorschriften.
- Bescherming regionale waterkering. De voorgenomen tijdelijk ontwikkeling bevindt zich op en naast een regionale waterkering. Daarom is voor de werkzaamheden een vergunning aangevraagd bij de beheerder, zijnde Rijkswaterstaat. Bovendien bevinden zich in het vigerende bestemmingsplan regels omtrent het uitvoeren van werkzaamheden in en op de waterkering. Dit is nader toegelicht in paragraaf 1.3. De waterkering leidt daarmee niet tot een knelpunt voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.
- Zoekgebieden wind en wind + zon RES 1.0. Deze aanduiding bevat regels en voorschriften voor de realisatie van windturbines. Hiervan is bij de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling geen sprake, dus deze aanduiding vormt geen knelpunt.
- Industrierrein van provinciaal belang. Conform deze aanduiding bevindt de projectlocatie zich binnen een industrierrein van provinciaal belang. Binnen een dergelijk industrierrein mag conform artikel 6.19 van de Omgevingsverordening de hoogste milieucategorie van de Staat van Bedrijfsactiviteiten niet worden verlaagd. Hiervan is bij voorliggende tijdelijke ontwikkeling geen sprake, zoals in paragraaf 4.9 wordt toegelicht. Daarom leidt deze aanduiding niet tot een knelpunt voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

Relatie met voorgenomen tijdelijke ontwikkeling

De projectlocatie bevindt zich niet binnen een milieubeschermingsgebied conform de Omgevingsverordening Noord-Holland 2022. De projectlocatie bevindt zich wel binnen diverse gebiedsaanduidingen, maar deze leiden niet tot een knelpunt met de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling. Er zijn vanuit de Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 geen belemmeringen voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Visie op Velsen 2050 Duurzaam Verbonden

De omgevingsvisie 'Visie op Velsen 2050 Duurzaam Verbonden' is vastgesteld op 27 mei 2021 door de gemeenteraad van Velsen. De omgevingsvisie benoemt de belangrijkste aspecten voor het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief de komende jaren en hoe hier invulling aan wordt gegeven.

Uit de omgevingsvisie 'Visie op Velsen 2050 Duurzaam Verbonden' blijkt dat de gemeente de komende jaren inzet op een inclusieve samenleving waar een goede balans is tussen saamhorigheid, diversiteit en veelzijdigheid. De volgende waarden staan centraal in de Visie op Velsen 2050 Duurzaam Verbonden:

- Kleinschalig en rustig.
Inwoners van de gemeente zien graag het dorpse karakter behouden waar diverse plekken zijn om elkaar te ontmoeten (winkelcentra, stadsparken etc.)

- Veilig en schoon
De gemeente legt de focus op een veilig fietsnetwerk en openbare plekken waar het veilig en prettig is om elkaar te ontmoeten.
- Sociaal betrokken.
De gemeente Velsen gaat de regio in door samenwerkingen aan te gaan met lokale initiatieven in de regio.
- Duurzaam en groen.
De gemeente gaat de komende jaren inzetten op o.a. duurzame visserij en woningen, een duurzame haven, Offshore wind en een Energiehub.

Relatie met voorgenomen tijdelijke ontwikkeling

Het gebruik van het schip als tijdelijke opvang voor asielzoekers wijkt af van de ruimtelijke structuur van het gebied. Het gebied betreft een bedrijventerrein waar onder andere verschillende havenbedrijven gevestigd zijn. Het gebruik van het schip als opvanglocatie is van tijdelijke aard. Bovendien kan het schip volledig zelfstandig opereren, alle benodigde voorzieningen zijn aan boord aanwezig en goederen worden afgeleverd. Hierdoor komen de voorzieningen in de omgeving niet onder druk te staan. Gezien de tijdelijkheid, de grote maatschappelijke urgentie en de ruimtelijke motivering van de voorgenomen ontwikkeling kan er tijdelijk van het beleid worden afgeweken. Het gemeentelijk beleid vormt daardoor geen belemmering voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

3.3.2 Wabo Afwijkingenbeleid Velsen 2020

Op 9 juli 2020 is het Wabo Afwijkingenbeleid Velsen 2020 in werking getreden. Dit beleid gaat over de mogelijkheden tot het afwijken van het bestemmingsplan bij kruimelgevallen. Voor specifieke gevallen zijn voorschriften opgenomen onder welke omstandigheden een omgevingsvergunning afwijken bestemmingsplan voor een kruimelgeval kan worden verleend.

De tijdelijke opvang van asielzoekers is niet genoemd in het Wabo Afwijkingenbeleid van de gemeente Velsen. In de toelichting op artikel 19 is opgenomen dat zich 'gevallen kunnen voordoen waarin het beleid niet voorziet of waarbij bijzondere omstandigheden tot een andere uitkomst kunnen leiden. In dit geval zal de aanvraag op zijn merites moeten worden beoordeeld waarbij een goede ruimtelijke ordening dient te worden nagestreefd'. De voorgenomen ontwikkeling is een geval dat niet is opgenomen in het afwijkingsbeleid. Middels voorliggende ruimtelijke onderbouwing wordt gemotiveerd dat er bij de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling sprake is van goede ruimtelijke ordening en biedt het bevoegd gezag een middel om de aanvraag te beoordelen. Het Wabo Afwijkingenbeleid Velsen 2020 leidt niet tot een belemmering voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

3.3.3 Structuurvisie gemeente Velsen Rauw, slim en lommerijk

Op 12 mei 2016 is de structuurvisie gemeente Velsen vastgesteld. De structuurvisie is de integrale visie op de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling. Het doel van de structuurvisie is om richting te geven aan de ruimtelijke koers die de gemeente de komende jaren op wilt.

De belangrijkste punten uit de agenda zijn:

- Onderscheidende woonkwaliteiten (kleinschaligheid, betaalbaarheid en nabijheid van groen en werken);
- Techport, maakindustrie en onderhoud;
- Logistiek;
- (offshore wind) Energie
- Recreatie & toerisme;
- Kust, duinen, strand, cultuurhistorie (Stelling van Amsterdam, buitenplaatsen, bunkers), bazaar, Spaarnwoude, cruisevaart, Uitgeestermeer, enzovoort.
- Hoogwaardige tuinbouw

Uit de structuurvisie blijkt, dat de gemeente inzet op een inclusieve samenleving waar iedereen zich welkom voelt. Daarnaast wilt de gemeente inzetten op het mengen van verschillende functies om zo meer woongelegenheden te bieden.

Relatie met voorgenomen tijdelijke ontwikkeling

Het gebruik van het schip als tijdelijke opvang voor asielzoekers wijkt af van de ruimtelijke structuur van het gebied. Het gebruik van het schip als opvanglocatie is van tijdelijk aard. Bovendien kan het schip volledig zelfstandig opereren, alle benodigde voorzieningen zijn aan boord aanwezig en goederen worden afgeleverd. Hierdoor komen de voorzieningen in de omgeving niet onder druk te staan. Gezien de tijdelijkheid, de grote maatschappelijke urgentie en de ruimtelijke motivering van de voorgenomen ontwikkeling kan er tijdelijk van het beleid worden afgeweken. Het gebruik van het schip als opvanglocatie is van tijdelijke aard. Het gemeentelijk beleid vormt daarbij geen belemmering voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

3.3.4 Woonvisie 2040

In de Woonvisie 2040 'Fijn wonen voor iedereen' zijn de doelen van de gemeente Velsen op het gebied van wonen vastgelegd. Dit aan de hand van 4 thema's:

1. Velsense woonkwaliteit: de gemeente Velsen streeft naar een divers woningaanbod, waarbij nieuwe woningen zoveel mogelijk binnen de bestaande kernen worden gebouwd en het karakter en de leefbaarheid van de gemeente in stand worden gehouden.
2. Betaalbaarheid en beschikbaarheid: de gemeente streeft naar een passend aanbod van betaalbare koop- en huurwoningen om in de grote vraag naar woningen te kunnen voorzien. Bovendien kijkt de gemeente naar alternatieve woonvormen, zoals tijdelijke huur, om spoedgevallen op te kunnen vangen.
3. Wonen en zorg: de gemeente streeft ernaar om voldoende passende woningen te verwezenlijken voor ouderen of andere inwoners met een zorgvraag.
4. Duurzaamheid: de gemeente Velsen streeft ernaar om in 2050 energieneutraal te zijn. Hiervoor zullen strenge eisen gelden voor nieuwbouwwoningen en zullen er ook maatregelen worden getroffen voor bestaande woningen. De gemeente Velsen tracht tegelijkertijd de woonlasten voor haar inwoners.

Relatie met voorgenomen tijdelijke ontwikkeling

De voorgenomen tijdelijke ontwikkeling voorziet in de tijdelijke noodopvang van maximaal 1.100 asielzoekers op een cruiseschip voor een periode van maximaal 6 maanden. Er is geen sprake van bewoning, en de woonvisie is daarom niet van toepassing. De woonvisie vormt geen belemmering voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

3.3.5 Beleidskader Opvang, Wonen & Herstel

In het beleidskader 'Opvang, Wonen & Herstel' geeft de gemeente Velsen vorm aan de opgave voor het bieden van woongelegenheden van cliënten maatschappelijke opvang, bescherm wonen en vrouwenopvang. De visie is opgebouwd aan de hand van 6 bouwstenen:

1. De cliënt centraal: herstelvragen en hersteldoelen;
2. Hersteltrajecten op maat;
3. Huisvesting voor herstel;
4. Ondersteuning voor herstel;
5. Herstel in de buurt: preventie en inclusie;
6. Samenwerken in ketens;

De gemeente stelt zich als doel om maatschappelijke ondersteuning te bieden aan kwetsbare inwoners, inwoners die onvoldoende in staat zijn op eigen kracht zelfstandig te wonen en in andere noodzakelijke bestaansvoorwaarden te voorzien.

Relatie met voorgenomen tijdelijke ontwikkeling

Het beleidskader 'Opvang, wonen en herstel' is mede gericht op statushouders die een verblijfsvergunning hebben en wonen in de gemeente. Bij de opvang van asielzoekers is er geen sprake van bewoning. Het beleidskader 'Opvang, Wonen & Herstel' vormt geen belemmering voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

4

MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN

In het kader van gemeentelijke besluitvorming dient bij een afwijking van een bestemmingsplan door middel van een integrale ruimtelijke benadering nadrukkelijk rekening te worden gehouden met de consequenties van het plan voor de omgeving en omwonenden. Het bevoegd gezag is namelijk verantwoordelijk voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Dit gebeurt in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening'. Het beginsel van een goede ruimtelijke ordening is van toepassing voor alle ruimtelijke ontwikkelingen. De effecten op de leefomgeving worden in dit hoofdstuk door middel van de bespreking van diverse omgevingsaspecten in beeld gebracht en afgewogen, en hiermee wordt de uitvoerbaarheid van de tijdelijke ontwikkeling aangetoond.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de relevante milieu- en omgevingsaspecten. Daarbij wordt getoetst aan sectorale wet- en regelgeving met de volgende thematische onderverdeling:

- verkeer en parkeren;
- luchtkwaliteit;
- geluid;
- bodem;
- kabels en leidingen;
- water;
- natuur;
- externe veiligheid;
- bedrijven en milieuzonering;
- archeologie;
- cultuurhistorie;
- sociale veiligheid.

4.1 Verkeer en parkeren

In deze paragraaf worden de effecten van de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling op de verkeersgeneratie en het parkeren besproken. Eerst komt aan bod wat het effect van de tijdelijke ontwikkeling is op de verkeersgeneratie en ontsluiting van het terrein. Daarna worden de parkeerbehoefte en -capaciteit behandeld.

4.1.1 Resultaten

4.1.2 Ontsluiting van het terrein

De ontsluiting van het terrein vindt plaats via de Wijkermeerweg, de Basisweg en de Lijndenweg, ten noorden van de ligplaats van het schip. Via deze wegen zijn de N197 en de A22 bereikbaar. De bewoners beschikken niet over auto's, verkeer komt vooral van personeel van het COA en ondersteunende diensten. Bewoners verplaatsen zich voornamelijk lopend, met de fiets, via openbaar vervoer en met de pendelbus die door COA wordt ingezet. Naast personeel, pendelbus en aanvoer van goederen worden geen andere

verkeersbewegingen verwacht. Dagelijks zijn dit naar verwachting 94 voertuigen. Deze inschatting is mede gebaseerd op de verkeersbewegingen op andere opvanglocaties van COA.

De Wijkermeerweg, de Basisweg en de Lijndenweg zijn in de huidige situatie de belangrijkste ontsluitingswegen van het bedrijventerrein richting de A22 en de N197. Gezien de omvang van het bedrijventerrein is de verkeerstoename op deze wegen als gevolg van de tijdelijke opvang zeer beperkt. De ontsluitingswegen kunnen het extra verkeer dat gegenereerd wordt naar verwachting verwerken zonder dat sprake is van een belemmering van de doorstroming.

4.1.3 Vaarwegverkeer

Het Noordzeekanaal is een belangrijke vaarweg vanuit de Zeesluis IJmuiden naar de haven van Amsterdam. Op de gekozen locatie leidt het cruiseschip niet tot een beperking in de doorstroming van het Noordzeekanaal. Het Noordzeekanaal is op de locatie van het schip ruim 300 meter breed, hierdoor blijft voldoende ruimte over voor de overige scheepvaart om te passeren.

4.1.4 Parkeren

De parkeerbehoefte van de tijdelijke opvanglocatie bestaat vooral uit het parkeren door personeel. Daarnaast zijn er leveranciers en ondersteunende diensten die moeten parkeren bij de opvanglocatie.

Ter plaatse gelden voor het onderdeel parkeren parkeernormen van de gemeente Velsen overeenkomstig het parapluplan 'parkeren Velsen', zie paragraaf 1.3.3. In het vigerende parkeerbeleid zijn geen normen voor de (tijdelijke) opvang van asielzoekers opgenomen.

Op de inrichtingstekening is weergegeven dat het COA 35 parkeerplaatsen op eigen terrein verzorgt. Dit is voldoende om volledig te kunnen voorzien in de eigen parkeerbehoefte.

4.1.5 Conclusie

De omliggende wegen hebben voldoende capaciteit om de verkeerstoename als gevolg van de tijdelijke opvang te verwerken. Daarnaast realiseert het COA op eigen terrein voldoende parkeerplekken om te voorzien in de eigen behoefte. Het aspect verkeer en parkeren leidt daarom niet tot een knelpunt voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

4.2 Luchtkwaliteit

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij een ruimtelijk plan, uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens, rekening gehouden met de luchtkwaliteit. In de Wet milieubeheer (verder: Wm) zijn eisen opgenomen waaraan de luchtkwaliteit in de buitenlucht moet voldoen. De meest kritieke stoffen zijn stikstofdioxide en fijnstof. Voor andere in de Wm genoemde stoffen wordt in Nederland, behoudens bijzondere situaties, overal voldaan aan de vereisten.

Op grond van artikel 5.16 Wm kan het bevoegd gezag alleen afwijken van het bestemmingsplan wanneer aannemelijk is gemaakt dat:

- de afwijking niet leidt tot het overschrijden van de in de wet genoemde grenswaarden; of
- de luchtkwaliteit als gevolg van de ontwikkeling per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft, of bij een beperkte toename, door een met de ontwikkeling samenhangende maatregel of effect, per saldo verbetert; of
- de afwijking niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een stof waarvoor in de wet grenswaarden zijn opgenomen; of

- de ontwikkeling is opgenomen of past in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

4.2.1 Toetsingskader

Titel 5.2 van de Wet milieubeheer geeft aan wanneer een (luchtvervuilend) project toelaatbaar is. Het bevoegde bestuursorgaan moet dan aannemelijk maken, dat het project aan 1 of een combinatie van de volgende voorwaarden voldoet:

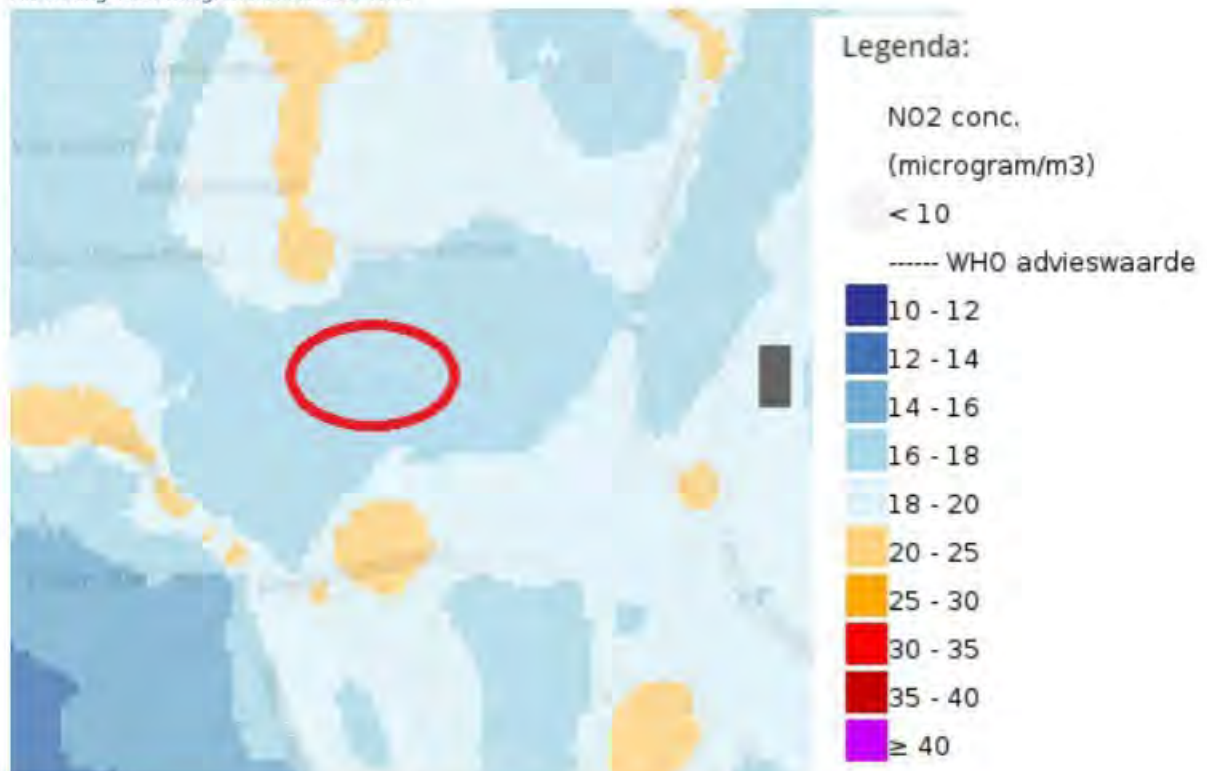
- een project is opgenomen in, of past binnen, het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een regionaal programma van maatregelen;
- een project draagt alleen 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging;
- een project leidt per saldo niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde.

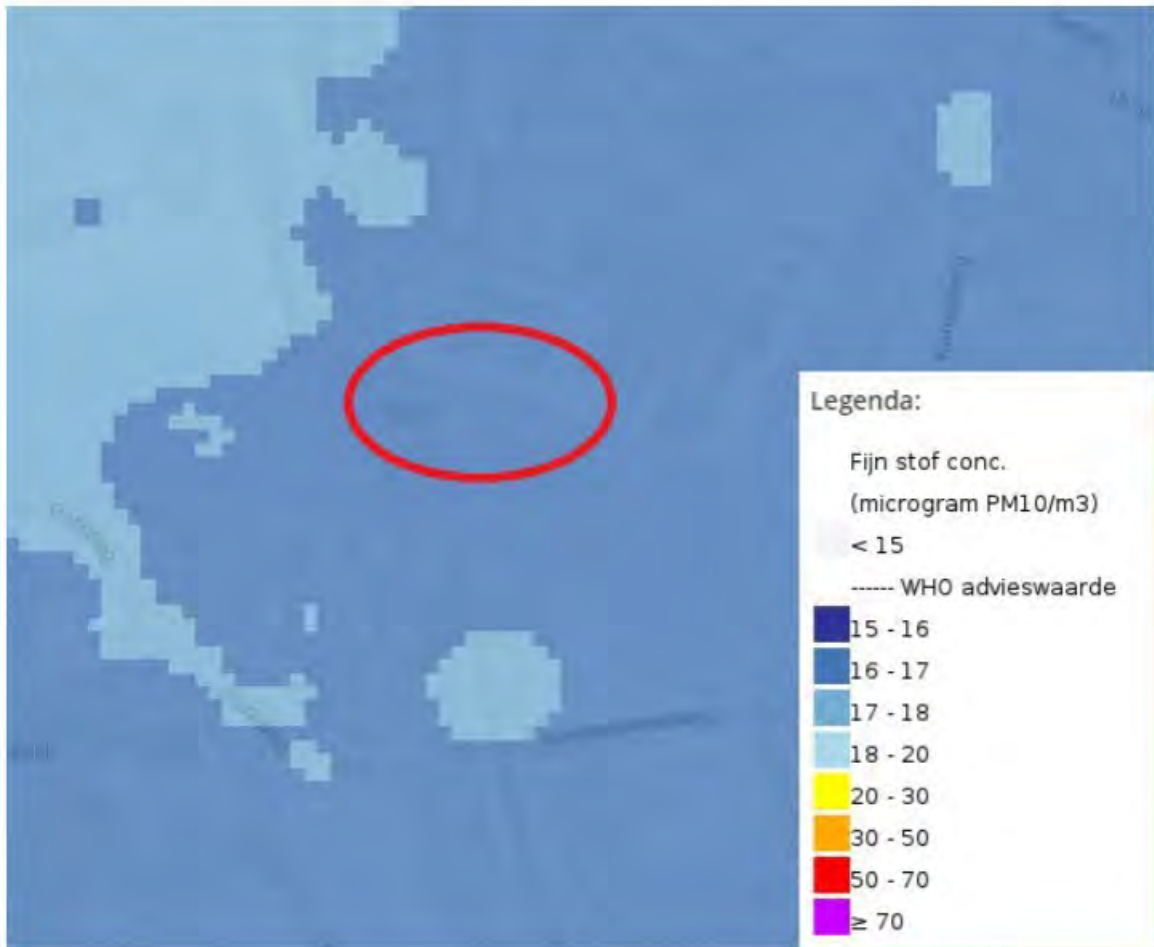
De Wet milieubeheer (Wm) geeft grenswaarden voor de concentraties van onder andere stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10} en $\text{PM}_{2.5}$). Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient getoetst te worden of de ontwikkeling ervoor zorgt dat grenswaarden worden overschreden. Deze grenswaarden liggen voor zowel NO_2 als PM_{10} op een jaargemiddelde van 40 microgram/ m^3 .

4.2.2 Resultaten

De huidige achtergrondconcentraties op en rondom de locatie zijn weergegeven op afbeelding 4.1 en afbeelding 4.2. Op de afbeeldingen is de ligging van de locatie globaal aangeduid met een rode contour. De achtergrondconcentraties voor NO_2 liggen tussen de 16 en de 18 microgram per m^3 en voor PM_{10} 16 en 17 microgram per m^3 . Voor NO_2 en PM_{10} is 40 microgram per m^3 als jaargemiddelde de wettelijke grenswaarde. Op basis hiervan kan worden gesteld dat sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

Afbeelding 4.8 Achtergrondconcentratie NO_2





Zoals beschreven in paragraaf 4.1 is sprake van zeer beperkte toename aan verkeersbewegingen. Voor de volledigheid is bekeken of de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling in betekenende mate een bijdrage heeft op de luchtkwaliteit. Door het invullen van de verkeersgeneratie in de NIBM-tool (geraadpleegd 06-09-2022) is gebleken dat de voorgenomen ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt. Zie afbeelding 4.3.

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

Jaar van planrealisatie	2022
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	187
Aandeel vrachtverkeer	20,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,52
PM ₁₀ in µg/m ³	0,05
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	

4.2.3 Conclusie

De huidige achtergrondconcentraties voor NO₂ en PM₁₀ liggen ruim onder de wettelijke grenswaarde van 40 microgram per m³ waardoor sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

Op basis van de NIBM-tool is vastgesteld dat de bijdrage van het extra verkeer vanwege de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling aan de luchtkwaliteit niet-in betekende mate is. Er is geen nader onderzoek nodig. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen knelpunt voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

4.3 Geluid

In het kader van een omgevingsvergunning afwijken van het bestemmingsplan dient het aspect geluid beoordeeld te worden. Bij het aspect geluid gaat het om het ruimtelijk mogelijk maken van een geluidsbron (zoals een weg, spoorweg of industrie) enerzijds en bestemmingen die een zekere mate van rust nodig hebben (zoals woningen, scholen en ziekenhuizen) anderzijds. Nieuwe ontwikkelingen moeten voldoen aan de wet- en regelgeving die is opgenomen in de Wet geluidhinder (Wgh), de Wet milieubeheer (Wm) en onderliggende besluiten en regelingen.

4.3.1 Toetsingskader

Conform artikel 76a van de Wet geluidhinder hoeft er in het kader van een omgevingsvergunning afwijken van het bestemmingsplan voor een periode korter dan 10 jaar niet getoetst te worden aan de Wet geluidhinder. Gezien de ontwikkeling een tijdelijke afwijking betreft voor een periode van maximaal 6 maanden, hoeft voor het aspect geluid dus geen formele toetsing aan de Wet geluidhinder plaats te vinden. Wel moet getoetst worden of het voornemen voldoet aan een goede ruimtelijke ordening en voorziet in een goed woon- en leefklimaat.

De projectlocatie ligt binnen het geluid gezoneerde industrieterrein De Pijp. In het kader van de beoordeling van een goed woon- en leefklimaat is de geluidbelasting als gevolg van de activiteiten op het industrieterrein op het schip berekend.

4.3.2 Resultaten

Geluidbelasting schip op omgeving

Het schip zelf leidt niet tot een relevante geluidbelasting op de omgeving omdat het schip gebruik maakt van walstroom. De eigen generatoren van het schip worden gedurende de tijdelijke opvang niet gebruikt. Mocht om enige reden de walstroom tijdelijk niet beschikbaar zijn, dan kan het schip gebruik maken van een aggregaat dat geplaatst wordt. De verwachting is dat dit aggregaat alleen incidenteel wordt gebruikt, het is namelijk alleen nodig in situaties waarbij de walstroom voorziening uitvalt. Daarom leidt het aggregaat niet tot structurele geluidbelasting op de omgeving. De meest nabijgelegen geluidgevoelige objecten (woningen) bevinden zich bovendien op ruim 650 meter van de projectlocatie en ondervinden daarom geen geluidoverlast in de situatie dat het schip tijdelijk gebruik maakt van een noodaggregaat.

Geluidbelasting omgeving op schip

Gezoneerd industrieterrein

De projectlocatie ligt binnen het gezoneerde industrieterrein De Pijp. Met behulp van het zonemodel heeft de zonebeheerder, de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (NZKG), de geluidbelasting op de rand van het schip bepaald, op rekenpunten op een hoogte van 5 en 25 meter ten opzichte van het lokale maaiveld. Afbeelding 4.4 toont de berekende resultaten.

Afbeelding 4.4 Geluidbelasting in dB(A) (5m / 25m) cruiseschip als gevolg van het gezoneerde industrieterrein



Uit de berekeningsresultaten blijkt, dat de geluidbelasting aan de noordzijde maximaal 70 dB(A) bedraagt. Aan de zuidzijde is de geluidbelasting maximaal 50 dB(A). De maatgevende etmaalperiode daarbij is de nachtperiode, waarbij slaapverstoring en rust een belangrijke rol speelt. Bij nieuwe ontwikkelingen geldt een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) en een maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A) als gevolg van industriële activiteiten.

Om te zorgen voor een acceptabel woon- en leefklimaat kan gekeken worden naar de situering van de slaapvertrekken, aan de geluidluwe (zuid)zijde van het schip. Gezien het schip met maximaal 1.100 op te

vangen asielzoekers niet maximaal bezet wordt, aangezien het schip plaats heeft voor 3.000 personen, is hiervoor ruimte aanwezig op het schip.

Rijksweg A22

Naast de projectlocatie ligt de A22, een snelweg in het beheer van het Rijk. Direct naast de projectlocatie bevindt deze snelweg zich in een tunnel, waardoor er slechts een beperkte mate van geluideffect richting de omgeving is als gevolg van de weg. De snelweg komt ongeveer 250 meter ten noorden van het schip bovengronds.

Om het geluid van de weg te beoordelen, is een akoestische berekening uitgevoerd conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Hierin zijn de gegevens als verkeersintensiteiten, wegdektypen, rijsnelheid en afscherpende voorzieningen overgenomen uit het Geluidregister¹ van Rijkswaterstaat (peildatum 7 september 2022). De bodemfactor in het model is ingesteld als volledig hard. Behoudens het schip zijn er geen afscherpende of reflecterende objecten (gebouwen) ingevoerd. Hiermee is de geluidbelasting als gevolg van de weg berekend op de hierboven getoonde rekenpunten. Afbeelding 4.5 toont het resultaat. De resultaten zijn inclusief een (minimale) aftrek van 2 dB cf artikel 110g Wet geluidhinder.

Afbeelding 4.5 Geluidbelasting in dB (5m / 25m) inclusief aftrek 110g Wgh op cruiseschip als gevolg van de A22



Uit de resultaten blijkt, dat ter plaatse van het schip overal aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB L_{den} wordt voldaan. De maximaal berekende geluidbelasting bedraagt 47 dB aan de noordzijde van het schip op een hoogte van 25 meter.

4.3.3 Conclusie

Het schip leidt niet tot een geluidbelasting op geluidgevoelige objecten in de omgeving. Uit de uitgevoerde berekeningen in verband met het gezoneerde industrieterrein blijkt, dat de geluidbelasting de voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarde voor industriële activiteiten aan de noordzijde

¹ Deze bevat de wettelijk vergunde geluidruimte voor Rijkswaterstaat als gevolg van Rijksweg

overschrijdt. Aan de zuidzijde wordt wel aan de voorkeursgrenswaarde voldaan. Voor de geluidbelasting van de A22 blijkt dat deze voldoet aan de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeer.

Om te zorgen voor een acceptabel woon- en leefklimaat kan gekeken worden naar de situering van de slaapvertrekken, zodat deze aan de geluidluwe (zuid)zijde van het schip komen te liggen. Gezien het schip met maximaal 1.100 op te vangen asielzoekers niet maximaal bezet wordt, is hiervoor ruimte aanwezig.

4.4 Bodem

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening dient in verband met de uitvoerbaarheid van een voornemen rekening te worden gehouden met de bodemgesteldheid op de locatie. Met andere woorden: is de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem geschikt voor de beoogde bestemming(en)/functie(s)? Is er bodemverontreiniging die de functiedoelen kan frustreren, levert dit gezondheidsrisico's, ecologische risico's of verspreidingsrisico's op en kan er tijdig iets aan gedaan worden? Uitgangspunt is dat de bodemkwaliteit geen onaanvaardbaar risico oplevert voor de gebruikers van de bodem. Bovendien mag de bodemkwaliteit niet verslechteren door grondverzet zoals bijvoorbeeld graafwerkzaamheden. Dit is het zogenaamde stand-still-beginsel.

4.4.1 Toetsingskader

In de Wet bodembescherming (Wbb) is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd.

4.4.2 Resultaten

Het voorgenomen initiatief leidt tot beperkte bodemroerende werkzaamheden. De bolders worden gemonteerd op buispalen die in de bodem worden getrild. Een eventuele verontreiniging in de bodem wordt hiermee niet verspreid. De overige werkzaamheden vinden op het maaiveld plaats. Hierbij wordt zo min mogelijk in de bodem geroerd. Indien hierbij op zintuiglijke manier een bodemverontreiniging wordt waargenomen, worden direct passende maatregelen getroffen om te voldoen aan het wettelijke stand-still-principe. Daarom leiden de werkzaamheden niet tot het verspreiden of verplaatsen van een eventuele bodemverontreiniging.

Daarnaast is de kade direct bij het schip geheel verhard, waardoor er geen risico is op contact van personen met eventuele aanwezige bodemverontreiniging. De asielzoekers zullen voor hun activiteiten bovendien grotendeels op het schip zelf verblijven en niet op de kade. Er is daarom vanuit het aspect bodemkwaliteit geen belemmering voor het gebruik van de locatie voor tijdelijke opvang.

4.4.3 Conclusie

Er worden zeer beperkte grondroerende werkzaamheden uitgevoerd. Hierbij wordt het wettelijke stand-still-principe in acht genomen, indien een verontreiniging wordtesignaleerd. Daarnaast is de kade geheel verhard en is er geen belemmering voor gebruik van de locatie voor tijdelijke opvang van asielzoekers. Daarmee vormt het aspect bodem geen knelpunt voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

4.5 Kabels en leidingen

Planologisch relevante leidingen en hoogspanningsverbindingen dienen te worden gewaarborgd. Tevens dient rond dergelijke leidingen en verbindingen rekening te worden gehouden met zones waarbinnen mogelijke beperkingen gelden. De leidingen en verbindingen zijn te verdelen in 3 typen:

- 1 buisleidingen met een externe veiligheidszone;
- 2 hoogspanningslijnen;
- 3 overige leidingen.

De eerste 2 typen leidingen zijn in ieder geval planologisch relevant. Voor de overige leidingen bepaalt het bevoegd gezag of deze planologisch relevant zijn.

Voorbeelden van planologisch relevante leidingen zijn leidingen waarin de navolgende producten worden vervoerd:

- gas, olie, olieproducten, chemische producten, vaste stoffen en goederen;
- aardgas met een diameter groter dan of gelijk aan 18 inch;
- defensiebrandstoffen;
- warmte en afvalwater, ruwwater of halffabricaat voor de drink- en industriewatervoorziening met een diameter groter dan of gelijk aan 18 inch.

4.5.1 Toetsingskader

Voor elk van de 3 typen leidingen en verbindingen is de bescherming wettelijk gezien anders geregeld:

- 1 voor buisleidingen geldt een wettelijke bescherming. Voor buisleidingen is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van belang;
- 2 voor bovengrondse hoogspanningsleidingen geldt een advies van het Rijk. Hoe omgegaan moet worden met bovengrondse hoogspanningslijnen bij ruimtelijke plannen heeft het Rijk aangegeven in haar 'Advies met betrekking tot hoogspanningslijnen' uit 2005 met kenmerk SAS/2005183118;
- 3 voor de overige leidingen bepaalt het bevoegd gezag of deze planologisch relevant zijn. Gewone nutsleidingen zijn meestal niet relevant. Voor sommige leidingen is het toch wenselijk deze te beschermen, bijvoorbeeld omdat ze van groot maatschappelijk belang zijn en er grote problemen ontstaan als de leiding niet meer werkt.

4.5.2 Resultaten

Het schip maakt gebruik van walstroom en wordt voorzien van elektriciteit via een elektriciteitskabel vanaf de kade. Dit is planologisch mogelijk. Op de projectlocatie bevinden zich 2 ondergrondse hogedruk aardgasleidingen, A550 en A611-01. Deze leidingen zijn relevant vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen. Hier wordt in paragraaf 4.8 nader op ingegaan.

Alle overige kabels en leidingen op en in de nabijheid van de projectlocatie zijn in beeld gebracht middels een Wibon-melding. Bij de inrichting van het terrein is hier rekening mee gehouden. Tijdens het uitvoeren van de werkzaamheden is daarom geborgd dat zich geen knelpunten voordoen met de bestaande kabels en leidingen.

4.5.3 Conclusie

Het aspect kabels en leidingen levert geen belemmering op voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

4.6 Water

Een ruimtelijke ontwikkeling kan effecten hebben op de waterhuishoudkundige situatie, zowel kwantitatief als kwalitatief.

4.6.1 Toetsingskader

Keur Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

De keur is een algemene verordening van het waterschap. Op grond van artikel 56 in combinatie met artikel 78 van de Waterschapswet stelt het waterschap verordeningen vast die het nodig oordeelt voor de behartiging van de opgedragen taken. De taken die aan waterschap worden opgedragen betreffen, volgens artikel 1 van de Waterschapswet, de zorg voor het watersysteem en zorg voor het zuiveren van afvalwater en eventueel kunnen nog de zorg voor andere waterstaatsaangelegenheden worden opgedragen, bijvoorbeeld vaarwegbeheer. Naast de Waterschapswet, die de organisatie van de waterschappen regelt, geven de Waterwet en de daarop gebaseerde regelgeving allerlei bepalingen over de inhoud van het waterbeheer, bijvoorbeeld in de vorm van doelstellingen en concrete normen. De keur is gebaseerd op zowel de Waterschapswet als de Waterwet en de daarop gebaseerde regelgeving in het Waterbesluit, de Waterregeling, en de provinciale (water)verordeningen.

Omgevingsverordening NH2020 en bestemmingsplan Bedrijventerreinen Velsen-Noord

Conform de Omgevingsverordening NH2020 ligt de projectlocatie in een beschermingszone van een regionale waterkering. Vanuit het bestemmingsplan geldt er een dubbelbestemming Waterstaat-Waterkering.

4.6.2 Resultaten

De kade is in de huidige situatie reeds volledig verhard, de werkzaamheden resulteren daarom niet in het toevoegen of verwijderen van verhard oppervlak. Tevens is daarom geen sprake van een versnelde of gewijzigde afvoer van hemelwater. Er worden geen oppervlaktewateren gedempt of gegraven. Verder is sprake van een tijdelijk initiatief en is de kade reeds geschikt voor het aanleggen van schepen. De voorgenomen tijdelijke opvang heeft daarom geen impact op de waterhuishouding.

De voorgenomen tijdelijk ontwikkeling bevindt zich op en naast een regionale waterkering. Daarom is voor de werkzaamheden een vergunning aangevraagd bij de beheerder, zijnde Rijkswaterstaat. Bovendien bevinden zich in het vigerende bestemmingsplan regels omtrent het uitvoeren van werkzaamheden in en op de waterkering. Dit is nader toegelicht in paragraaf 1.3. De waterkering leidt daarmee niet tot een knelpunt voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

4.6.3 Conclusie

De voorgenomen tijdelijke ontwikkeling heeft geen effect op de waterhuishouding. Bij Rijkswaterstaat is vergunning aangevraagd voor het werken in de beschermingszone van de regionale waterkering. Het aspect water vormt geen belemmering voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

4.7 Natuur

4.7.1 Toetsingskader

De Wet natuurbescherming regelt op hoofdlijnen 3 zaken:

- 1 bescherming van planten- en diersoorten;
- 2 bescherming van bos en houtopstanden;

3 bescherming van de in het kader van Europees natuurbeleid aangewezen Natura 2000-gebieden.

Soortenbescherming

Ten aanzien van soortenbescherming maakt de Wet natuurbescherming onderscheid in 3 categorieën:

- vogels: dit zijn alle van nature in Nederland in het wild levende vogels zoals bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn;
- Habitatrichtlijnsoorten: dit zijn soorten uit bijlage IV van de Habitatrichtlijn, bijlage I en II van het Verdrag van Bern en bijlage II van het Verdrag van Bonn;
- andere soorten: dit zijn soorten die genoemd zijn in bijlage A van de Wet natuurbescherming. Het gaat hier om een aantal zoogdieren, amfibieën, reptielen, vissen, dagvlinders, libellen, kevers en vaatplanten.

Voortplantingsplaatsen en rustplaatsen (inclusief functionele leefomgeving zoals foerageergebieden of vliegroutes) van beschermde soorten uit de eerste en tweede categorie mogen niet (opzettelijk) verstoord of vernietigd worden. Daarnaast mag geen enkele beschermde soort (opzettelijk) worden gedood of verwond. Bij vogels zijn daarnaast de nesten van belang.

De categorie 'andere soorten' gaat om soorten die niet onder de Habitatrichtlijn of Vogelrichtlijn vallen. Deze soorten worden beschermd vanwege de breed in de maatschappij levende overtuiging dat deze dieren beschermd moeten worden. De overige soorten uit deze bijlage worden om ecologische redenen beschermd. Hiermee wordt door Nederland uitvoering gegeven aan het Biodiversiteitsverdrag om de staat van instandhouding van dier- en plantsoorten te garanderen.

Houtopstanden

Het omhakken of rooien van bossen is niet zomaar toegestaan in de Wet natuurbescherming. Dit geldt ook bij het rooien of het verrichten van handelingen die de dood of ernstige beschadiging van bomen tot gevolg hebben. Hieronder valt ook beschadiging door vee. Onder bos wordt verstaan:

- alleen bossen die buiten de 'bebouwde kom Wet natuurbescherming' liggen;
- alle beplantingen van bomen die groter zijn dan 10 are (1.000 m²);
- bomen in een rijbeplanting, als de rij uit meer dan 20 bomen bestaat.

De gemeente stelt de grenzen van de 'bebouwde kom Wet natuurbescherming' bij besluit vast. Deze grenzen kunnen afwijken van de 'bebouwde kom Verkeerswet'. Het besluit wordt door de provincie goedgekeurd.

Gebiedsbescherming

Natura 2000

De minister van Economische Zaken en Klimaat (EK) wijst gebieden aan die deel uitmaken van het Europese netwerk van natuurgebieden: Natura 2000. Een dergelijk besluit bevat de instandhoudingsdoelstellingen voor de leefgebieden van vogelsoorten (Vogelrichtlijn) en de instandhoudingsdoelstellingen voor de natuurlijke habitats en habitats van soorten (Habitatrichtlijn). Ten aanzien van gebiedsbescherming geldt dat de Wet natuurbescherming de bescherming van Natura 2000-gebieden regelt.

Stikstofdepositie

Op grond van artikel 2.7 lid 2 Wet natuurbescherming is een vergunning vereist voor het realiseren van projecten waar op voorhand significante negatieve gevolgen op Natura 2000-gebieden niet zijn uit te sluiten.

Momenteel geldt het volgende kader voor de vergunningverlening voor projecten:

- op basis van de Wet natuurbescherming is een vergunning vereist voor projecten die een significant gevolg kunnen hebben voor een Natura 2000-gebied¹. Dit is dus niet het geval indien significante gevolgen op voorhand zijn uit te sluiten;
- indien niet op voorhand kan worden uitgesloten dat mogelijke significante gevolgen optreden, dient een Passende Beoordeling te worden opgesteld om in beeld te brengen of er daadwerkelijk significante

¹ Artikel 2.7 lid 2 Wet natuurbescherming.

gevolgen aan de orde zijn. In een Passende Beoordeling mogen ook mitigerende maatregelen (zoals externe saldering) betrokken worden. De vergunning kan worden verleend indien (eventueel met toepassing van deze mitigerende maatregelen) de voorgenomen activiteit de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied niet zal aantasten¹;

- als uit de Passende Beoordeling blijkt dat significante gevolgen niet kunnen worden uitgesloten, kan een vergunning enkel worden verleend indien de ADC-toets succesvol wordt doorlopen:
 - A: er zijn geen alternatieve oplossingen;
 - D: het project is nodig om dwingende redenen van groot openbaar belang;
 - C: door middel van compenserende maatregelen wordt gewaarborgd dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft².

Op 1 juli 2021 is zowel de Wet stikstofreductie en natuurverbetering (Wsn) als het bijbehorende Besluit stikstofreductie en natuurverbetering in werking getreden. Deze wet voorziet onder andere in een partiële vrijstelling. Op basis van deze vrijstelling worden de gevolgen van stikstofdepositie door 'activiteiten van de bouwsector' uitgezonderd van de vergunningplicht op grond van artikel 2.7 lid 2 Wet natuurbescherming. In het bijbehorende Besluit stikstofreductie en natuurverbetering is nader uitgewerkt welke activiteiten worden aangemerkt als 'activiteiten van de bouwsector'. Het betreft zowel het verrichten van een bouw- of een sloopectiviteit dat het feitelijk verrichten van bouw- of sloopwerkzaamheden aan een bouwwerk betreft als het aanleggen, wijzigen of opruimen van een werk, met inbegrip van de daarmee samenhangende vervoersbewegingen. Voor de (gevolgen van) stikstofdepositie door deze activiteiten hoeft dus in beginsel geen natuurvergunning te worden aangevraagd. Andere effecten dan stikstof en stikstofeffecten in de gebruiksfase blijven wel vergunningplichtig.

Natuurnetwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland, de voormalige Ecologische Hoofdstructuur (EHS), zorgt voor een aaneengesloten netwerk van natuurgebieden en natuurontwikkelingsgebieden die met elkaar verbonden worden door ecologische verbindingzones. De rechtstreekse werking van NNN vindt plaats door toetsing van bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen voor het afwijken van bestemmingsplannen aan het NNN-beleid (titel 2.10 Barro). Er geldt geen separate vergunningplicht.

4.7.2 Resultaten

Soortenbescherming

De voorgenomen tijdelijke ontwikkeling behelst geen aanpassingen aan bebouwing of ingrijpende werkzaamheden in de (openbare) ruimte. Tijdens het gebruik van de tijdelijke opvanglocatie bevinden de asielzoekers bovendien grotendeels op het schip. Buiten zullen zij zich verplaatsen via de bestaande kade en wegen. Mogelijk aanwezige soorten worden met de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling daardoor niet verstoord, gedood of verwond.

Houtopstanden

Voor het realiseren van de tijdelijke opvanglocatie worden geen bomen of houtopstanden gekapt.

Gebiedsbescherming

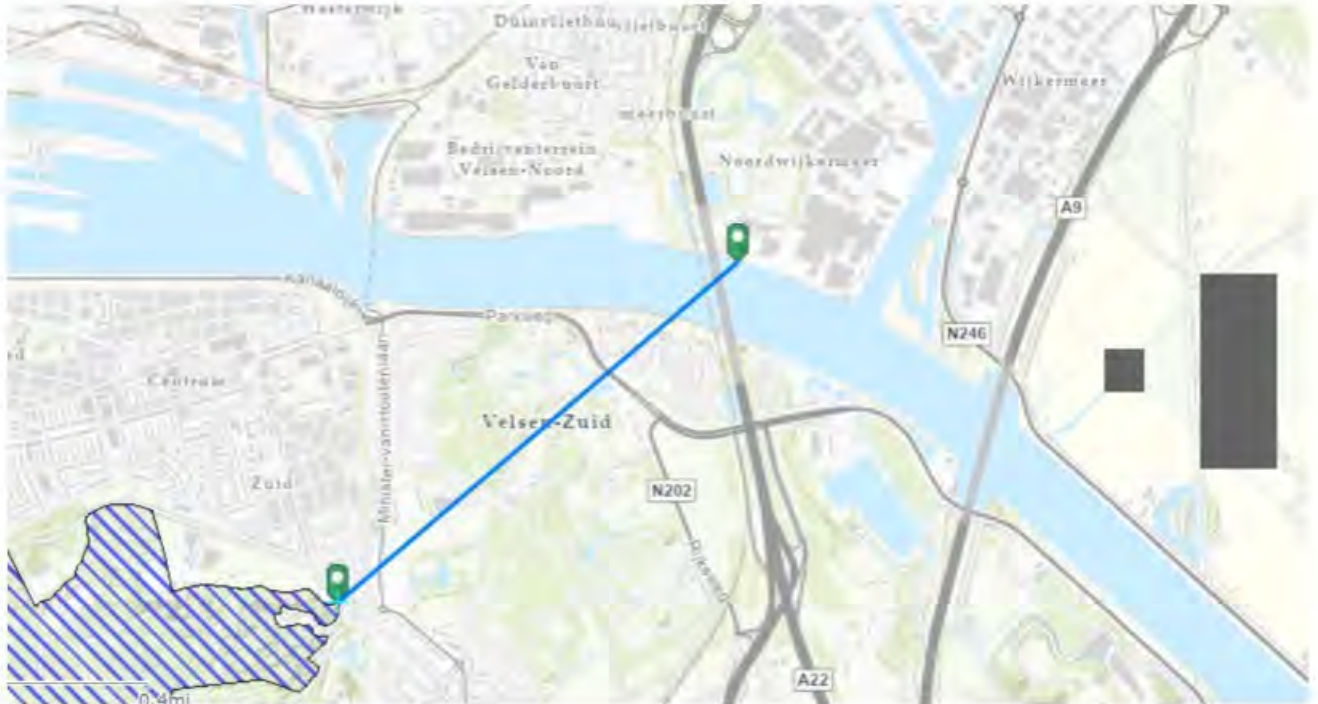
Natura 2000

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied, Kennemerland-Zuid, ligt op ongeveer 2,3 km van de projectlocatie, zie afbeelding 4.6. Gezien de afstand van het gebied tot de projectlocatie, de tussenliggende bebouwing en functies en de aard van de tijdelijke ontwikkeling is geen sprake van areaalverlies, beschadiging of aantasting van dit Natura 2000-gebied. Vanwege de afstand kunnen directe effecten als gevolg van licht, geluid of trillingen worden uitgesloten.

¹ Artikel 2.7 lid 3 jo. Artikel 2.8 lid 3 Wet natuurbescherming.

² Artikel 2.8 lid 2 Wet natuurbescherming.

Afbeelding 4.6 Ligging projectlocatie ten opzichte van Natura 2000-gebied



Stikstofdepositie

Uit het uitgevoerde stikstofonderzoek (zie bijlage II) blijkt, dat het gebruik van de tijdelijke opvang na realisatie niet leidt tot stikstofdepositie op nabijgelegen Natura 2000-gebieden van 0,005 mol/ha/jr of meer. Daarmee treedt er geen stikstofdepositie op als gevolg van de gebruiksfase van het project. Mogelijke significante negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden kunnen op voorhand worden uitgesloten.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Op of in de nabijheid van de voorziene tijdelijke opvanglocatie is geen NNN aanwezig. Daarom is geen sprake van aantasting of beschadiging aan het NNN.

4.7.3 Conclusie

Mogelijk aanwezige beschermde soorten worden met de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling niet verstoord, gedood of verwond. Er worden geen bomen of houtopstanden gekapt. Op grond van de resultaten kunnen mogelijke significante negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden op voorhand worden uitgesloten. Hiermee wordt geconcludeerd dat voor de beoogde tijdelijke opvanglocatie geen vergunningplicht geldt in het kader van de Wet natuurbescherming. De opvanglocatie heeft geen effect op NNN. Het aspect natuur vormt geen belemmering voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

4.8 Externe veiligheid

Het transport, de opslag en productie van gevaarlijke stoffen brengen risico's met zich mee door de mogelijkheid dat bij een ongeval gevaarlijke stoffen vrij kunnen komen. De discipline externe veiligheid houdt zich bezig met het beheersen van de hieraan verbonden risico's voor mensen die zich in de nabijheid van gevaarlijke stoffen bevinden. Daarnaast horen bij externe veiligheid de risico's volgend uit het in werking hebben van windturbines en luchthavens.

In deze paragraaf wordt eerst het toetsingskader beschreven met de daarbij behorende definities van het plaatsgebonden risico en groepsrisico. Daarna komen de risicobronnen die zich in het gebied bevinden aan de orde en is getoetst aan de geldende wet- en regelgeving.

4.8.1 Toetsingskader

Het doel van het externe veiligheidsbeleid is tweeledig:

- de bescherming van personen door het beschermen van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten;
- het mogelijk maken om te werken met gevaarlijke stoffen.

Voor inrichtingen (bedrijven) zijn het 'Besluit externe veiligheid inrichtingen' (Bevi) en de 'Regeling externe veiligheid inrichtingen' (Revi) van belang. In het Bevi wordt externe veiligheid omschreven als 'de kans om buiten een inrichting te overlijden als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen de inrichting waar een gevaarlijke stof bij betrokken is'.

De richtlijnen voor buisleidingen zijn weergegeven in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb), en de bijbehorende regeling (Revb).

Voor transport is de 'Wet vervoer gevaarlijke stoffen' van belang. Daarnaast is er een aantal besluiten en regelingen vastgesteld waarin het beleid verder uitgewerkt is, waaronder het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt).

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans dat een persoon, die zich gedurende een jaar onafgebroken en onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt, overlijdt als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Dit risico wordt per bedrijf vastgelegd in contouren. Er geldt een contour waarbinnen die kans 10^{-6} (1 op 1.000.000) bedraagt. Binnen deze contour mogen in ieder geval geen kwetsbare objecten (onder andere scholen, gebouwen waar zich veel mensen bevinden en gebouwen waar zich minder zelfredzame personen kunnen bevinden) aanwezig zijn of geprojecteerd worden.

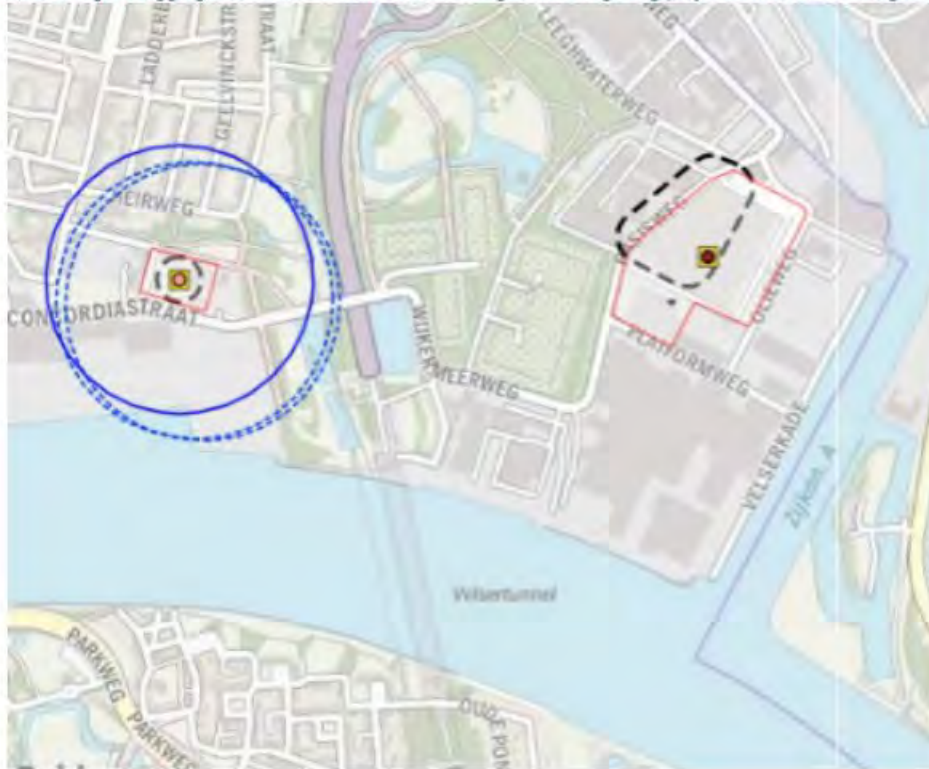
Het groepsrisico (GR) is de cumulatieve kans dat een groep personen binnen een bepaald gebied overlijdt ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. De oriëntatiewaarde geeft hierbij de indicatie van een aanvaardbaar groepsrisico.

De voorgenomen ontwikkeling zelf is geen risicobron en is tijdelijk van aard. De tijdelijke noodopvang heeft vanuit het oogpunt van externe veiligheid geen impact op eventuele omliggende (beperkt) kwetsbare objecten. Het schip is zelf wel een kwetsbaar object. Daarom wordt onderzocht in hoeverre sprake is van een mogelijk knelpunt met omliggende risicobronnen.

4.8.2 Resultaten

Op afbeelding 4.7 zijn alle omliggende stationaire bronnen in de nabijheid van het plangebied opgenomen. Uit deze afbeelding blijkt dat de projectlocatie zich niet binnen het plaatsgebonden risicoplaafond van een van deze bronnen bevindt. Daarnaast ligt de projectlocatie niet binnen het invloedsgebied van het groepsrisico van een van de omliggende bronnen. Daarom wordt in deze paragraaf verder alleen onderzocht in hoeverre de omliggende mobiele bronnen leiden tot een knelpunt voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

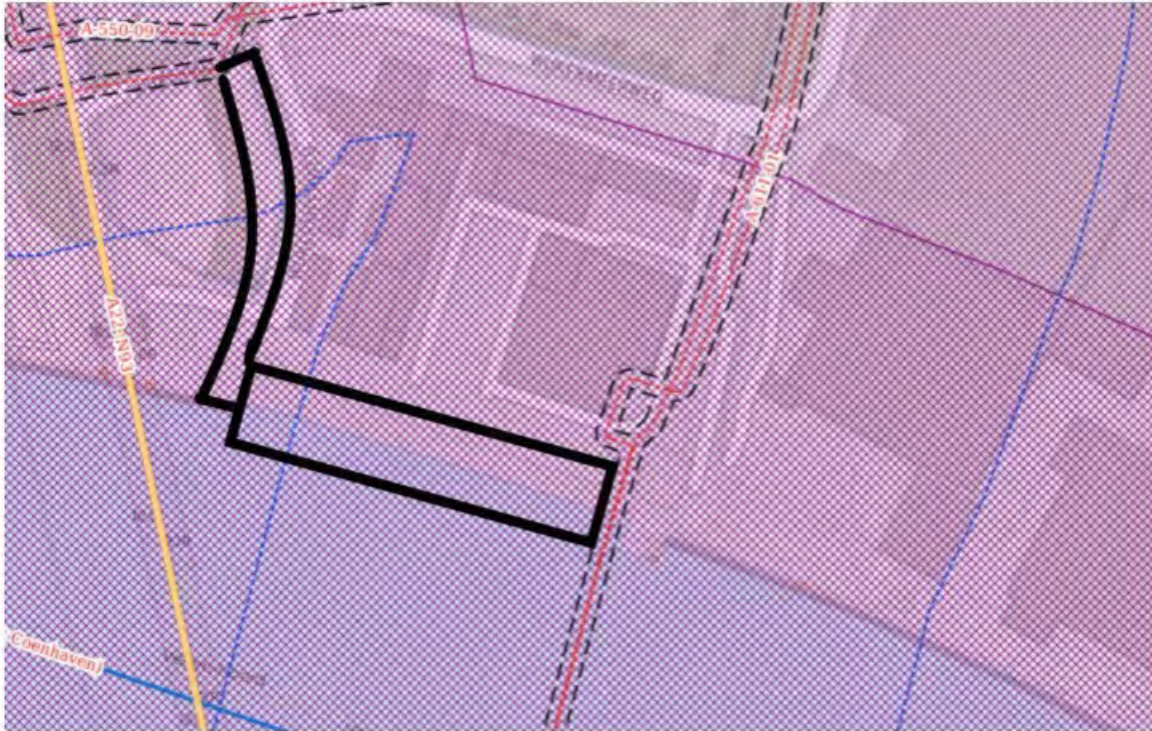
Afbeelding 4.7 Ligging stationaire bronnen externe veiligheid in omgeving projectlocatie. Bron: EV signaleringskaart.



Voor de beoordeling van het thema externe veiligheid is de Signaleringskaart externe veiligheid geraadpleegd. In de directe omgeving van de beoogde tijdelijke opvanglocatie bevinden zich meerdere mobiele risicobronnen. Een afbeelding van deze bronnen is weergegeven op afbeelding 4.8. Het gaat om de volgende risicobronnen:

- 1 Rijksweg A22;
- 2 Aardgasleiding;
- 3 Aardgasleiding;
- 4 Aardgasleiding;
- 5 Aardgasleiding;
- 6 Noordzeekanaal.

Afbeelding 4.8 Ligging mobiele risicobronnen externe veiligheid in nabijheid projectlocatie. Bron: EV Signaleringskaart



Voor de volledige analyse externe veiligheid inclusief advies veiligheidsregio wordt verwezen naar bijlage III. In deze paragraaf zijn de belangrijkste conclusies opgenomen.

Rijksweg A22

Het plaatsgebonden risico van de A22 leidt niet tot een belemmering voor het voorgenomen initiatief. Het schip ligt tevens buiten het groepsrisicoplafond en de 1 %-letaliteitsafstand van stofcategorie GF3. Hiermee vormt het groepsrisico ook geen belemmering voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

Buisleidingen

Een deel van het schip ligt binnen de plaatsgebonden risicocontour van 2 buisleidingen. Daarnaast komt het schip binnen het 100%-letaliteitsgebied van beide buisleidingen te liggen. Op basis van advies van de veiligheidsregio wordt geconcludeerd dat de aanwezige buisleidingen niet leiden tot een knelpunt voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling. Het advies van de veiligheidsregio is opgenomen in de notitie externe veiligheid, zie bijlage III.

Zeevaartroute Noordzeekanaal

De zeevaartroute Noordzeekanaal leidt niet tot een belemmering voor het voorgenomen initiatief. Het schip komt buiten de plaatsgebonden risicocontour te liggen. Er is geen sprake van een potentieel knelpunt met betrekking tot het groepsrisico.

4.8.3 Conclusie

De aanwezige risicobronnen in de omgeving van de projectlocatie leiden niet tot een onaanvaardbaar risico voor de tijdelijke noodopvang. Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

4.9 Bedrijven en milieuzonering

Zowel de ruimtelijke ordening als het milieubeleid stellen zich ten doel een goede kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Dit gebeurt onder andere door milieuzonering.

Milieuzonering betekent het aanbrengen van een voldoende ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende bedrijven of inrichtingen enerzijds en milieugevoelige functies (zoals wonen en recreëren) anderzijds. De ruimtelijke scheiding bestaat doorgaans uit het aanhouden van een bepaalde afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. De onderlinge afstand moet groter zijn naarmate de milieubelastende functie het milieu sterker belast.

Milieuzonering heeft 2 doelen:

- het zoveel mogelijk beperken of voorkomen van hinder en gevaar bij woningen en andere gevoelige functies;
- het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven zodat zij hun activiteiten duurzaam onder aanvaardbare voorwaarden kunnen verrichten.

4.9.1 Toetsingskader

De toelaatbaarheid van bedrijvigheid kan globaal worden beoordeeld met behulp van de VNG-publicatie *Bedrijven en milieuzonering* (editie 2009). In de publicatie is een lijst opgenomen waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar mate van milieubelasting. De publicatie geeft voor vele bedrijfstakken en installaties aan:

- welke milieuonderwerpen een rol kunnen spelen;
- welke gemiddelde afstanden tot de woonbebouwing passend zijn.

In de publicatie is een lijst opgenomen die inzichtelijk maakt welke milieuaspecten van belang zijn en in welke milieucategorie een bedrijf ingedeeld zou kunnen worden. Het instrument heeft een integrale benadering. Per bedrijf is in beeld gebracht welke richtafstand aan de orde is voor de aspecten geluid, geur, stof en externe veiligheid. De milieucategorie wordt bepaald op de maatgevende (grootste) afstand.

4.9.2 Resultaten

Een opvanglocatie voor asielzoekers wordt niet genoemd in de VNG-publicatie *'Bedrijven en Milieuzonering'*. De toekomstige tijdelijke vorm van gebruik is qua milieuzonering echter vergelijkbaar met de functie wonen. Deze functie kent geen zonering op grond van de VNG-publicatie.

De tijdelijke noodopvang zelf kan hinder ondervinden van functies in de omgeving. Het schip zal op de ligplaats aanmeren en gebruikt worden als noodopvang voor asielzoekers. Belangrijk hierbij is dat sprake is van een tijdelijke voorziening. Dit staat eventuele toekomstige uitbreidingsplannen van omliggende bedrijven daarom niet in de weg. Het bestemmingsplan wordt als gevolg van het voorgenomen initiatief niet gewijzigd, derhalve blijft op het bedrijventerrein de vigerende milieucategorie toegestaan.

In de directe nabijheid van de projectlocatie is het afvalverwerkingsbedrijf CMF-services gevestigd. Op grond van het bestemmingsplan is op de locatie van CMF een bedrijf tot de maximale milieucategorie 4,2 toegestaan. De maatgevende categorie voor afvalverwerkingsbedrijven in de VNG-publicatie is nagenoeg altijd geur. Afhankelijk van het type afvalverwerkingsbedrijf is de richtafstand tussen de 50 en de 300 meter. De voorgenomen tijdelijke ontwikkeling bevindt zich binnen 300 meter van het afvalverwerkingsbedrijf en dus waarschijnlijk binnen het invloedsgebied. Een belangrijk deel van de geurrelevante activiteiten van het bedrijf vindt binnen plaats. De asielzoekers zullen zich bovendien voornamelijk binnen in het schip bevinden. Gezien de ook tijdelijke aard van de ontwikkeling vormt het aspect geur geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

Daarnaast is Kampen Machinefabriek Velsen BV gevestigd in de nabijheid van de projectlocatie. Dit is een producent van machines en apparaten, SBI-code 29-2. De maatgevende afstand voor dit type bedrijven is geluid met 200 meter. Onderzoek naar geluid is beschreven in paragraaf 4.3. In deze paragraaf is geconcludeerd dat de huidige aanwezige toegestane bedrijven geen nadelige gevolgen hebben voor het woon- en leefklimaat voor de tijdelijke opvang.

Aan de oostzijde van het terrein bevindt zich [REDACTED] BV, een bedrijf dat gespecialiseerd is in geotechnisch, geologisch en milieuonderzoek. Gezien de aard van dit bedrijf is het niet aannemelijk dat sprake is van mogelijke geurhinder voor de tijdelijke noodopvang. Onderzoek naar geluid en externe veiligheid is reeds beschreven paragrafen 4.3 en 4.8. [REDACTED] vormt daarom voor de tijdelijke opvang geen belemmering en wordt niet in haar rechten beperkt.

In de directe nabijheid van de projectlocatie bevinden zich nog diverse andere bedrijven, zoals Worldwide Offshore Support B.V., Rainbow International Drilling Services B.V. en Extreme Product B.V. Op grond van het bestemmingsplan zijn hier bedrijven met maximaal milieucategorie 4.2 toegestaan. Deze bedrijven zullen daarom tot vergelijkbare of lagere mogelijke milieuhinder leiden als de hiervoor beschreven meest relevante bedrijven en geen belemmering vormen voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

Gezien de tijdelijke aard van de ontwikkeling en dat het gaat om noodopvang waarbij er geen sprake is van een bestemmingswijziging, wordt geconcludeerd dat de tijdelijke ontwikkeling niet leidt tot een inperking van de rechten van omliggende bedrijven. Daarnaast ondervindt de beoogde tijdelijke opvang geen milieuhinder van een dermate omvang dat niet langer sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Het aspect bedrijven en milieuzonering geeft geen belemmering voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

4.9.3 Conclusie

Uit de analyse milieuzonering blijkt dat geen sprake is van een knelpunt met de omliggende bedrijven. Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor de tijdelijke ontwikkeling.

4.10 Archeologie

Voorafgaand aan het vaststellen van een omgevingsvergunning afwijken van het bestemmingsplan dient inzicht te zijn verkregen in bekende en te verwachten archeologische waarden op de locatie en in de omgeving. Daarnaast moet inzicht worden verkregen in de aard en omvang van de voorgenomen werkzaamheden zijn en of deze een bedreiging vormen voor het bodemarchief. Indien dit het geval is, wordt geadviseerd op welke wijze hiermee in het vervolgtraject van de ontwikkeling rekening dient te worden gehouden.

4.10.1 Toetsingskader

De bescherming van archeologisch en cultureel erfgoed in Nederland is vastgelegd in de Erfgoedwet, die op 1 juli 2016 in werking is getreden. De Erfgoedwet is in de plaats gekomen van 6 wetten en regelingen op het gebied van cultureel erfgoed, waaronder de Monumentenwet 1988. Onderdelen van de Monumentenwet, die van toepassing waren op de fysieke leefomgeving, gaan naar de Omgevingswet. Die wordt naar verwachting in 2022 van kracht. Voor deze onderdelen is daartoe in de Erfgoedwet een overgangsregeling opgenomen.

De Erfgoedwet regelt onder andere de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem. Bij ingrepen waarbij de ondergrond wordt geroerd, dient te worden aangetoond dat de eventueel aanwezige archeologische waarden niet worden aangetast. Archeologisch onderzoek moet worden uitgevoerd indien sprake is van een hoge trefkans of indien de locatie niet is gekarteerd.

4.10.2 Resultaten

Op een deel van de projectlocatie geldt conform het bestemmingsplan de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie - 5'. Op de projectlocatie worden beperkte grondroerende werkzaamheden uitgevoerd voor het realiseren van de buispalen en de bolders. Ingevolge artikel 18 van het bestemmingsplan Bedrijventerreinen Velsen-Noord is archeologisch onderzoek nodig indien sprake is van grondroerende werkzaamheden met een oppervlak groter dan 2.500 m². Gezien de beperkte omvang van de grondroerende werkzaamheden wordt deze oppervlaktemaat niet overschreden. Het is daarom niet nodig om archeologisch onderzoek uit te voeren.

4.10.3 Conclusie

Het is conform het bestemmingsplan niet nodig archeologisch onderzoek uit te voeren. Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor de tijdelijke ontwikkeling.

4.11 Cultuurhistorie

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening is het verplicht om bij ruimtelijke plannen een beschrijving op te nemen van de manier waarop rekening is gehouden met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden (gebouwd erfgoed, cultuurlandschap en archeologie). Hierbij gaat het om zowel beschermde objecten en structuren, als niet beschermde objecten en structuren (bijvoorbeeld het landschap).

4.11.1 Toetsingskader

De bescherming van archeologisch en cultureel erfgoed in Nederland is vastgelegd in de Erfgoedwet. Het uitgangspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen is om het op een locatie aanwezige cultuurhistorische erfgoed te behouden. Dit houdt in dat bescherming moet worden geboden aan de aanwezige Rijks-, provinciale en gemeentelijke monumenten.

4.11.2 Resultaten

In de directe nabijheid van de projectlocatie is een Rijksmonument aanwezig: Het ventilatiegebouw Velsertunnel (530904). De ligging van dit monument is weergegeven op afbeelding 4.9. De tijdelijke ontwikkeling voorziet niet in het wijzigen of vernietigen van dit Rijksmonument. Trillingsonderzoek is uitgevoerd om te bepalen in hoeverre het intrillen van de buispalen kan leiden tot een verstoring van het monument. Het volledige onderzoek is toegevoegd in bijlage IV. Dit is afgewogen bij de omgevingsvergunning bouwen, welke is aangevraagd voor de realisatie van de buispalen en de bolders. De functie van tijdelijke noodopvang heeft geen invloed op het Rijksmonument.

Verder ligt de zuidelijke oever van het Noordzeekanaal, schuin tegenover de projectlocatie, het dorp Velsen. Het dorp is aangewezen als beschermd dorpsgezicht. De voorgenomen tijdelijke ontwikkeling leidt niet tot wijzigingen of aantastingen aan het beschermd dorpsgezicht.

Afbeelding 4.9 Ligging monument ventilatiegebouw Velsertunnel (Monument is blauw en projectlocatie is in rood aangegeven)



4.11.3 Conclusie

Aangezien de noodopvang niet zorgt voor wijziging of aantasting van het Rijksmonument ventilatiegebouw Velsertunnel of het beschermde dorpsgezicht Velsen, vormt het aspect cultuurhistorie geen belemmering voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

4.12 Sociale veiligheid

Naast een aantrekkelijke en aanpasbare fysieke leefomgeving moet een leefomgeving ook (sociaal) veilig in het gebruik zijn. Het gaat erom dat mensen zich veilig voelen en dat zoveel mogelijk daadwerkelijk zijn.

Factoren die kunnen bijdragen aan (het gevoel van) meer veiligheid zijn onder andere:

- informeel toezicht op de openbare ruimte;
- persoonlijke controle over de ('eigen') omgeving;
- het imago van het (totale) gebied.

4.12.1 Resultaten

Het COA neemt diverse maatregelen om de (sociale) veiligheid te bewaken. Maatregelen die het COA neemt voor beheer in en rond de opvang zijn onder andere:

- 7 dagen per week aanwezigheid van COA-medewerkers op de locatie;
- huisregels hanteren en toezien op naleving;
- eventuele signalen over spanningen tussen bewoners oppakken;
- dagbesteding verzorgen;
- actief bijdragen aan integratie-activiteiten;
- informeren over gedragsregels in Nederland;
- wanneer nodig opschalen naar of assistentie vragen aan politie;
- deelname aan veiligheidsoverleg met gemeente, politie en indien nodig andere betrokkenen;
- 24/7 bereikbaarheid voor omwonenden;
- 24/7 beveiliging en toegangsbeheer op de locatie;
- afscherming van het terrein ten opzichte van omliggende bedrijven middels niet-overklimbare hekken zodat asielzoekers niet op de bedrijfsterreinen kunnen komen.

Het COA is verantwoordelijk voor de leefbaarheid binnen de grenzen van de opvanglocatie en de directe omgeving van de opvanglocatie. Ook is het COA verantwoordelijk voor het treffen van (aanvullende) maatregelen in samenwerking met de politie als daartoe aanleiding is.

De politie is verantwoordelijk voor het handhaven van de openbare orde onder gezag van de burgemeester en de opsporing van strafbare feiten onder gezag van het Openbaar ministerie.

Met bovenstaande maatregelen wordt de (sociale) veiligheid voldoende gewaarborgd.

4.12.2 Conclusie

Ten behoeve van de tijdelijke opvanglocatie wordt een pakket aan maatregelen getroffen om de sociale veiligheid in de omgeving van de locatie te waarborgen. Door het nemen van deze maatregelen vormt het aspect sociale veiligheid geen belemmering voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

5

UITVOERBAARHEID

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de maatschappelijke uitvoerbaarheid en economische uitvoerbaarheid van de ontwikkeling.

5.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Voorafgaand aan de realisatie van de voorgenomen ontwikkeling heeft het COA met de omliggende grondeigenaren afgestemd. Met een deel van de omliggende grondeigenaren is een (onder)huurovereenkomst gesloten, zie paragraaf 5.2. Daarnaast is met een andere derde een overeenkomst gesloten voor het gebruik van diens terrein in het geval zich een calamiteit voordoet. De locatie kent geen directe omwonenden. Voor inwoners van de wijdere omgeving is een informatiebijeenkomst georganiseerd. Bovendien zal er tijdens de looptijd van de opvang een telefoonnummer 24/7 beschikbaar zijn voor inwoners en wordt er regelmatig een omwonendenoverleg georganiseerd. Het terrein in beheer van het COA zal afgeschermd worden van omliggende bedrijven door middel van hekken. Deze hekken dienen ervoor dat de bewoners van de opvang niet in aanraking komen met deze bedrijven.

5.2 Economische uitvoerbaarheid

5.2.1 Financiering

De locatie, de ligplaats in het haven terrein en het deel van de kade dat gebruikt wordt voor aanvullende voorzieningen wordt gehuurd door het COA van de huidige grondeigenaren dan wel ondergehuurd van de huidige huurders. Het schip zelf wordt door het COA gehuurd. Het COA is niet afhankelijk van financiële bijdragen van derden. COA voert een maatschappelijke taak uit in opdracht van het Rijk en wordt ook als zodanig gefinancierd voor het realiseren van (nood)opvang.

5.2.2 Beheer en onderhoud

Het COA verzorgt het beheer en onderhoud van het terrein gedurende het gebruik ten behoeve van de tijdelijke noodopvang.

Bijlage(n)



BIJLAGE: INRICHTINGSTEKENING



BIJLAGE: STIKSTOFDEPOSITIEONDERZOEK



BIJLAGE: ANALYSE EXTERNE VEILIGHEID

IV

BIJLAGE: TRILLINGSONDERZOEK

████████████████████

17-09-2022 11:15 - Berichten en oproepen worden end-to-end versleuteld. Niemand buiten deze chat kan ze lezen of beluisteren, zelfs WhatsApp niet. Tik voor meer informatie.

17-09-2022 11:15 - [REDACTED]
Zojuist onze [REDACTED] gesproken. Hij is nu het Veiligheidsplan aan het aanpassen. Hij mailt het einde van de dag aan mij. Ik kees her vanavond door en mail het dan vannacht aan jou [REDACTED]
Heel hartelijk dank voor juttie harde werken.

17-09-2022 11:16 - [REDACTED] IMG-20220917-WA0001.jpg (bestand bijgevoegd)

17-09-2022 11:16 - [REDACTED] IMG-20220917-WA0002.jpg (bestand bijgevoegd)

17-09-2022 11:16 - [REDACTED] IMG-20220917-WA0004.jpg (bestand bijgevoegd)

17-09-2022 11:16 - [REDACTED] IMG-20220917-WA0003.jpg (bestand bijgevoegd)

17-09-2022 11:16 - [REDACTED] IMG-20220917-WA0006.jpg (bestand bijgevoegd)

17-09-2022 11:16 - [REDACTED] IMG-20220917-WA0005.jpg (bestand bijgevoegd)

17-09-2022 11:16 - [REDACTED] IMG-20220917-WA0008.jpg (bestand bijgevoegd)

17-09-2022 11:16 - [REDACTED] IMG-20220917-WA0007.jpg (bestand bijgevoegd)

17-09-2022 14:02 [REDACTED] Dank je wel [REDACTED] k zie het plan graag tegemoet

Jij heel veel succes nog.

Gr [REDACTED]

17-09-2022 14:08 - [REDACTED] We gaan er samen wat moois van maken. Als de boot er ligt leid ik juttie wel rond.

17-09-2022 14:20 - [REDACTED] Leid*

17-09-2022 14:28 - [REDACTED]
[REDACTED] vraagt of het gezondheidsplan ook al bij je is ingediend. Heb jij dat? Ik heb overigens gisterenavond de dames van de GGD gevraagd mij hun rapport ook toe te sturen. Heb ik nooit direct van hen gehad. Heb jij dat al gehad?

17-09-2022 16:00 - [REDACTED] weet dit. Volgens mij wel, ma [REDACTED] vraag even door aan [REDACTED]
Gr [REDACTED]

17-09-2022 16:00 - [REDACTED] k

18-09-2022 15:10 [REDACTED]

19-09-2022 16:43 - [REDACTED] lt mij het veiligheidsplan?
19-09-2022 20:49 [REDACTED] over de aantekeningen van de politie. Die had [REDACTED] lijkt.
Ik ga zo verder n [REDACTED]

19-09-2022 21:08 - [redacted]: Sorry had even privé afspraak

19-09-2022 21:09 - [redacted]: Begreep van [redacted] op veel mogelijk vd politie opmerkingen verwerken in veiligheidsplan, wat niet lukt volgt in afstemingsoverleg en dan coördinatieplan

19-09-2022 21:09 - [redacted] rekken coördinatieplan uit gedoogbesluit zodat gedoogbesluit [redacted]

[redacted]

19-09-2022 21:12 - [redacted] nt allemaal goed.

19-09-2022 21:15 - [redacted] ik wacht het af, ga ik er meteen mee verder als het ingestuurd is. Succes [redacted], er is nog een hoop te doen voor je voordat de boot er ligt vermoed ik.

19-09-2022 21:16 - [redacted] ik denk dat je al slaapt als ik de laatste versies mail. Ik heb nog tot 8 hr morgen.

20-09-2022 12:20 - [redacted] esproken
Hij zet nu de juiste [redacted] zijn veiligheidplan en dan maak ik de lay-out netjes en mail dan straks jou de nieuwe versie.

20-09-2022 12:44 - [redacted] heeft me goed geholpen. Stuk is aangepast en aan je gemaakt.

22-09-2022 16:42 - [redacted] ank voor de mail en bijlagen
Wordt weer een avo [redacted]
[redacted] de bushalte begrijp ik niet omdat ik has begrepen dat [redacted] en [redacted] daar afspraken met de gemeente over gemaakt hadden.

22-09-2022 16:44 - [redacted] Da sorry, hoop echt dat het nu rond komt dat plan.bel aub met V [redacted] ying externe factoren, je kan nu nog bellen anders morgenochtend met [redacted] nr staat in mail.

22-09-2022 16:45 - [redacted] Bushalte zoals nu voorgesteld is woensdag voor het eerst gepresenteerd aan Gemeente. Er is eerder over andere route/plek gecommuniceerd, nml weg richting ventilatietorens tunnel

22-09-2022 17:05 - [redacted] Dank.
Komt goed.
Ben net gebeld door je collega

22-09-2022 17:06 - [redacted] welke?

22-09-2022 17:06 - [redacted] nogal veel

22-09-2022 17:07 - [redacted] begrijp ik nu 😊

22-09-2022 17:07 - [redacted] 😊.

22-09-2022 17:08 - [redacted] gebeld dat ik haar straks bel. Zit nu nog eer [redacted]

22-09-2022 17:08 - [redacted]

22-09-2022 17:09 - [redacted] Zou [redacted] ook nog even proberen nu, misschien is hij er nog

22-09-2022 17:12 - [redacted] Kan helaas niet uit vergadering.

22-09-2022 17:12 - [redacted] Ik app [redacted]

28-09-2022 10:02 - [redacted] (bestand bijgevoegd)

28-09-2022 14:05 - [redacted]

28-09-2022 14:2 [redacted] contact is nav de hoorzitting van vandaag en is van belang, neem even contact op aub met [redacted]. Die zat bij hoorzitting en weet de afspraken.

Met vriendelijke groet [redacted]

28-09-2022 14:38 [redacted] heb [redacted] gesproken en [redacted] even kort omdat ik in vergaderingen zit. Ik bel hem straks weer voor een afspraak morgen ter plaatse.

[redacted] gen
[redacted] en

28-09-2022 15:43 - [redacted] oi [redacted] wil je M [redacted] hier aub ook voor uitnodigen? Dan houden we de lijn met Gemeente kort en weten we ook straks situatie ter plaatse.

Voor de vergunningverlening van belang en er moet sowieso een tekening komen waar alles wat op de kade en water staat/licht op vermeld is, zodat alles juist wordt vergund.

Punt van [redacted] was vooral de veiligheid dat onbevoegden het terrein niet kunnen bereiken en dat daar toezicht op is, meer hogere hekken, camera's oid.

28-09-2022 15:43 - [redacted] Stuur je zo zijn gegevens

28-09-2022 15:47 - [redacted] Wie is [redacted] Ik wilde het klein houden want weet r [redacted] de ook [redacted] r bij maar dat heb ik geweigerd. Gisteren al afspraken mee gemaakt [redacted]

28-09-2022 15:49 - [redacted] s onze bouwtoezichthouder die vrijwel elke dag is komen kijken naar de stavaza pp het terrein

28-09-2022 15:55 - [redacted] Zijn contactgegevens zijn [redacted] en [redacted]

28-09-2022 15:58 - [redacted]. Dank. Bel hem straks wel even want de kade is zaterdag [redacted] wil is extra en behoeft geen vergunning.

28-09-2022 16:08 - [redacted] Alle hekken en andere voorzieningen/constructies van enige omvang die ter plaatse functioneren langer dan 30dagen zijn al snel een bouwwerk die een vergunning nodig hebben. Daarom is het goed als [redacted]

28-09-2022 16:08 - [redacted] Fijn als je hem wilt contacten! Hoop dat het opgelost kan worden!

28-09-2022 16:12 - [redacted] e staan er allemaal al. Hij wil een bewaker aan zijn poort en een camera erop. Daarnaast wil hij een

brommer voor zijn secretaresse.

Maar ja. Dat bood ik vorige week aan [redacted] t [redacted] [redacted] och

[redacted]
Ik kom er wel uit [redacted] t [redacted]. [redacted]
[redacted]

Van: [redacted]@brandweerkennemerland.nl>

Verzonden: 02-11-2022 10:26

Aan: [redacted]@velsen.nl>,
[redacted]s@velsen.nl>,
[redacted]@velsen.nl>,
[redacted]@brandweerkennemerland.nl>,
[redacted]@Velsen.nl>,
[redacted]n@Velsen.nl>,
[redacted]@Velsen.nl>

Onderwerp: RE: document t.b.v. porto gebruik en ontvangst hulpdiensten NO Silja Europe te Velsen

Hoi [redacted]

Nog even n.a.v. mijn eerdere mail [redacted]

Dit zijn de constatering van de oefenleiding n.a.v. de inzet oefening die vorige week donderdag is gehouden in samenwerking met het COA en de brandweer. Het gaat hier om een oefening [redacted]

Ontruiming.

- Communicatie tussen bemanning van het schip, bewaking en COA is er niet.

Mijn beeld is dat de ontruiming door de bemanning van het schip goed geregeld is.

Als zij aangeven dat het schip leeg is zou ik daar van uit gaan. (binnen tien minuten van het sein ontruimen was het schip leeg)

Stroom mensen welke het schip moeten verlaten gebruiken de voor ingang van het schip.

Daarbij gaan er stromen in en uit. Als de hulpverleners aankomen in deze fase aankomen zou ik daar weg blijven.

Opvang hulpverleners bij hoofdpoort.

- Beveiliging heeft het te druk om hulpverleners op te vangen.
- Beveiliging heeft geen beeld wat er op het schip gebeurt en waar eventuele hulpverleners kunnen worden gekoppeld aan bemanning schip.
- Fire plan en calamiteiten envelop zijn niet gebruikt

Koppeling Smoke divers, brandweer.

- Leiding fire divers/ schip blijft op de brug en is niet te bereiken.

Vanuit de brug stuurt de leiding alle blussystemen, camera's en fire crews aan.

Zij geven dan ook aan geen personeel te hebben om de brandweer beneden op te halen.

Met vriendelijke groet,

[redacted]
[redacted]

Specialist Brandveiligheid



Sector: Sector Risicobeheersing, Team Brandveiligheid

Bezoekadres: Zijlweg 200 2015 CK Haarlem


Postadres: Postbus 5514, 2000 GM te Haarlem

Werkdagen: ma, di, do en vrij. **Afwezig:** woensdag

Algemeen telefoonnummer: 023-5674002

Mobiel: [REDACTED]

email: [REDACTED]@brandweerkennemerland.nl

 Denk aan het milieu, voordat u deze mail print

Dit e-mailbericht is alleen bestemd voor de geadresseerde(n). Indien dit bericht niet voor u is bedoeld, wordt u verzocht de afzender hiervan op de hoogte te stellen door het bericht te retourneren en de inhoud niet te gebruiken. Aan dit bericht kunnen geen rechten worden ontleend.

Van: [REDACTED]

Verzonden: woensdag 2 november 2022 09:51

Aan: [REDACTED]@velsen.nl>; [REDACTED]@velsen.nl>; [REDACTED]@velsen.nl>; [REDACTED]@brandweerkennemerland.nl>; [REDACTED]@Velsen.nl>; [REDACTED]@Velsen.nl>; [REDACTED]@Velsen.nl>

Onderwerp: RE: document t.b.v. porto gebruik en ontvangst hulpdiensten NO Silja Europe te Velsen

Goedemorgen [REDACTED]

Ik ben blij dat je dit wil gaan vlottrekken. Ik weet dat wij stukken hebben goedgekeurd voor de gedoog beschikking maar die stukken hebben niets te maken met wat wij nu nog steeds niet hebben ontvangen en waar wij al meerdere keren om hebben gevraagd bij het Coa.

Vorige week heb ik naar aanleiding van mijn mail [REDACTED] gesproken en daar was eigenlijk de uitkomst dat ze het zo wel goed vonden en dat het niet nodig was om het verder uit te schrijven. Het gaat hier om veiligheid en volgens mij is dit niet aan hun om te zeggen dat is niet nodig maar dat is aan ons en uiteindelijk aan het bevoegd gezag.

Het is geen hogere wiskunde wat wij vragen, wij vragen gewoon heel simpel even te omschrijven wat er bij de diverse scenario's moet gebeuren en dat is geen gebruiksaanwijzing van een portofoon met wat extra regeltjes. Het gaat om een intern document zodat [REDACTED] en wie dan ook die daar in die portiersloge zit of als bewaker buiten loopt weet wat er van hem verwacht wordt bij een calamiteit. Een opmerking "ja wij werken met vast personeel dus bij iedereen is bekend met wat hij moet doen" heb ik niet zoveel aan. Als het bij iedereen bekend is schrijf dat dan op.

Ik weet dat er geen porto verkeer mogelijk is met het schip omdat de kapitein dat weigert, dit moet telefonisch gebeuren. Dat is ook goed maar beschrijf dat en zorg dat er een overzicht is van namen met telefoonnummers. Zo staat er ook nergens beschreven wat er met de tekeningen van het schip moet gebeuren, dit moet meegegeven worden met de brandweer die naar het schip komt bij een calamiteit dus beschrijf dat.

Het hoeft geen pagina's dik boekwerk te zijn maar wel alle procedures moet worden beschreven en dat zou misschien voor dit geval een A4tje zijn met een telefoonlijst en dat lijkt mij toch niet echt moeilijk zeker als het bij ieder bewaker bekend is 😊.

Ik begin wel een beeld te krijgen dat het COA het allemaal maar goed vind en dat is een verkeerd signaal. Van [REDACTED] krijg ik ook geen enkele reactie n.a.v. mijn mail ja alleen dat zijn mail in de spam zat en dat hij die maar 1 keer in de week leest zie hieronder.

Goedenavond [REDACTED]

Je mail zat in mijn spambox. Excuses. Die check ik maar 1 maal per week.

Ik begreep dat [REDACTED] jl vrijdag heeft gereageerd.

Donderdag jl is een grote oefening geweest. Alles goed gegaan?

Communicatie ging naar ik begreep goed.

Vriendelijke groet,

[REDACTED]
Ik hoop dat het allemaal duidelijk is en anders is mijn voorstel om [REDACTED] van Slaapschepen te contacteren want die gaat over de procedures op de boot en dat maakt hier onderdeel van.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
[REDACTED]
Specialist Brandveiligheid



Sector: Sector Risicobeheersing, Team Brandveiligheid

Bezoekadres: Zijlweg 200 2015 CK Haarlem

Postadres: Postbus 5514, 2000 GM te Haarlem

Werkdagen: ma, di, do en vrij. **Afwezig:** woensdag

Algemeen telefoonnummer: 023-5674002

Mobiel: [REDACTED]

email: [REDACTED]@brandweerkennemerland.nl

 Denk aan het milieu, voordat u deze mail print

Dit e-mailbericht is alleen bestemd voor de geadresseerde(n). Indien dit bericht niet voor u is bedoeld, wordt u verzocht de afzender hiervan op de hoogte te stellen door het bericht te retourneren en de inhoud niet te gebruiken. Aan dit bericht kunnen geen rechten worden ontleend.

Van: [REDACTED]@velsen.nl>

Verzonden: dinsdag 1 november 2022 17:29

Aan: [REDACTED]@brandweerkennemerland.nl>; [REDACTED]

[REDACTED]@velsen.nl>; [REDACTED]@velsen.nl>; [REDACTED]

[REDACTED]@brandweerkennemerland.nl>; [REDACTED]@Velsen.nl>; [REDACTED]

[REDACTED]@Velsen.nl>; [REDACTED]@Velsen.nl>

Onderwerp: RE: document t.b.v. porto gebruik en ontvangst hulpdiensten NO Silja Europe te Velsen

Beste [REDACTED]

Naar aanleiding van deze mailwisseling, ga ik proberen om dit vlot te trekken.

In de bijlagen heb ik stukken toegevoegd die zijn ingediend voor de omgevingsvergunning van de boot. Daarop is door VRK geadviseerd, zie ook de bijlage, alles akkoord.

Ik begrijp [REDACTED] dat je misschien het al honderd keer hebt verteld, maar zou je voor mij nog eenmaal kunnen melden wat je nu precies nog nodig hebt van het COA en wat er in het betreffende document moet staan?

Ik begrijp dat de bereidwilligheid van [REDACTED] hoog is voor het opstellen van het document, maar dat hij even niet weet hoe en wat hij nu moet doen.

Als je mij laat weten wat er precies nodig is, zal ik dat laten weten aan [REDACTED]. Een andere optie is dat jullie elkaar contacten en het bespreken.

Lukt het je om mij voor as. donderdagmiddag iets te laten weten? Dan zet ik het namelijk meteen door aan [REDACTED].

Ik hoor het graag.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
[REDACTED]

Gemeente Velsen
Dudokplein 1, 1971 EN IJmuiden
Postbus 465, 1970 AL IJmuiden

> [REDACTED]@velsen.nl

髯 [REDACTED]

https://www.velsen.nl/sites/default/files/logo_velsen.jpg.

Van: [REDACTED]@brandweerkennemerland.nl>

Verzonden: vrijdag 28 oktober 2022 11:40

Aan: [REDACTED]@coa.nl>; [REDACTED]@velsen.nl>; [REDACTED]

[REDACTED]@velsen.nl>; [REDACTED]@velsen.nl>; [REDACTED]

[REDACTED]@brandweerkennemerland.nl>; [REDACTED]@Velsen.nl>; [REDACTED]

[REDACTED]@Velsen.nl>; [REDACTED]@Velsen.nl>

CC: [REDACTED]@coa.nl>; [REDACTED]@trigion.nl>; [REDACTED]

[REDACTED]@coa.nl>; [REDACTED]@coa.nl>; [REDACTED]

[REDACTED]@coa.nl>

Onderwerp: RE: document t.b.v. porto gebruik en ontvangst hulpdiensten NO Silja Europe te Velsen
Goedemorgen,

Ik het document ontvangen en doorgelezen dit is niet waar wij omgevraagd hebben. Dit is meer een handleiding voor de gebruiker dan dat er daadwerkelijk procedures in beschreven staan. Ik zou de laatste pagina toch wat uitgebreider willen zien en wat ik mis in het hele verhaal hoe wordt er contact gelegd tussen de bewaking en het schip en andersom. Ik weet namelijk dat dit niet met de porto gaat maar telefonisch en dan moet er omschreven worden met wie en wanneer en wat zijn dan de telefoonnummers etc, etc.

Wat ik ook mis zijn de tekeningen van de boot die aanwezig moeten zijn. Ik weet dat die er zijn maar wat daar mee moet gebeuren dat vind ik niet terug in deze handleiding.

Kortom dit plan voldoet totaal niet.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Van: [REDACTED]@coa.nl>

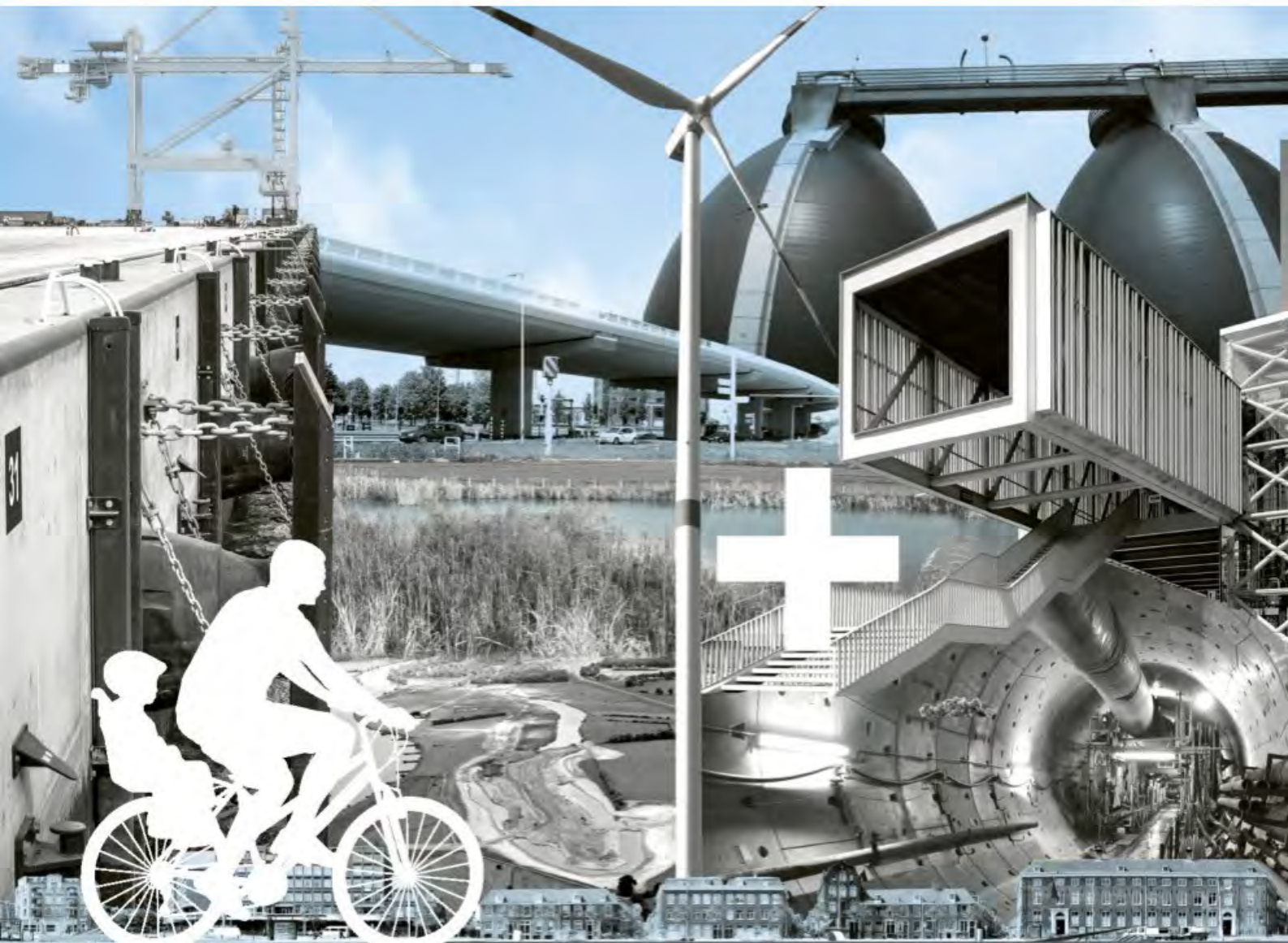
Verzonden: donderdag 27 oktober 2022 21:29

Aan: [REDACTED]@velsen.nl>; [REDACTED]@velsen.nl>;

recht. Externe e-mail wordt door Veiligheidsregio Kennemerland niet gebruikt voor het aangaan van verplichtingen. Aan de inhoud van dit bericht kunnen geen rechten worden ontleend.

Aan deze e-mail kunnen geen rechten worden ontleend. De Gemeente Velsen sluit iedere aansprakelijkheid uit die voortvloeit uit de elektronische verzending van dit bericht. De inhoud van dit e-mailbericht (en de bijlagen) is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n). Mocht u dit bericht bij vergissing ontvangen hebben dan wordt u verzocht de afzender hierover te informeren en het bericht te verwijderen. Indien u niet de geadresseerde bent noch een geautoriseerde medewerker die kennis mag nemen van berichten voor de geadresseerde, mag u het bericht niet openbaar maken of op enige wijze verspreiden of vermenigvuldigen. -----

disclaimer-----



Tijdelijke opvang Velsen- Noord

Ruimtelijke onderbouwing

Centraal Orgaan opvang asielzoekers

12 september 2022

Project
Opdrachtgever

Tijdelijke opvang Velsen-Noord
Centraal Orgaan opvang asielzoekers

Document
Status
Datum
Referentie

Ruimtelijke onderbouwing
Definitief 01
12 september 2022
-

Projectcode

132215

Adres

Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V. | Deventer
Hoogoorddreef 15
Postbus 12205
1100 AE Amsterdam
+31 (0)20 312 55 55
www.witteveenbos.com
KvK 38020751

Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd op basis van ISO 9001.

© Witteveen+Bos

Niets uit dit document mag worden veeelvoudigd en/of openbaar gemaakt in enige vorm zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Witteveen+Bos noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Witteveen+Bos aanvaardt geen aansprakelijkheid voor enigerlei schade die voortvloeit uit of verband houdt met het wijzigen van de inhoud van het door Witteveen+Bos geleverde document.

INHOUDSOPGAVE

1 INLEIDING

- 1.1 Aanleiding
- 1.2 Projectlocatie
 - 1.2.1 Ligging projectlocatie
 - 1.2.2 Begrenzing projectlocatie
- 1.3 Planologisch kader
 - 1.3.1 Bestemmingsplan Bedrijventerreinen Velsen-Noord
 - 1.3.2 Woningplitsing en onzelfstandige bewoning
 - 1.3.3 Paraplubestemmingsplan parkeren Velsen
- 1.4 Tijdelijk afwijken van het bestemmingsplan
- 1.5 Leeswijzer

2 BESCHRIJVING PROJECTLOCATIE

- 2.1 Huidige situatie
- 2.2 Toekomstige situatie

3 BELEIDSKADER

- 3.1 Rijksbeleid
 - 3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)
 - 3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening
 - 3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking
- 3.2 Provinciaal beleid
 - 3.2.1 Omgevingsvisie NH2050
 - 3.2.2 Omgevingsverordening NH2020
- 3.3 Gemeentelijk beleid
 - 3.3.1 Visie op Velsen 2050 Duurzaam Verbonden
 - 3.3.2 Wabo Afwijkingenbeleid Velsen 2020
 - 3.3.3 Structuurvisie gemeente Velsen Rauw, slim en lommerrijk
 - 3.3.4 Woonvisie 2040
 - 3.3.5 Beleidskader Opvang, Wonen & Herstel

4 MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN

- 4.1 Verkeer en parkeren

- 4.1.1 Resultaten
- 4.1.2 Ontsluiting van het terrein
- 4.1.3 Vaarwegverkeer
- 4.1.4 Parkeren
- 4.1.5 Conclusie
- 4.2 Luchtkwaliteit
 - 4.2.1 Toetsingskader
 - 4.2.2 Resultaten
 - 4.2.3 Conclusie
- 4.3 Geluid
 - 4.3.1 Toetsingskader
 - 4.3.2 Resultaten
 - 4.3.3 Conclusie
- 4.4 Bodem
 - 4.4.1 Toetsingskader
 - 4.4.2 Resultaten
 - 4.4.3 Conclusie
- 4.5 Kabels en leidingen
 - 4.5.1 Toetsingskader
 - 4.5.2 Resultaten
 - 4.5.3 Conclusie
- 4.6 Water
 - 4.6.1 Toetsingskader
 - 4.6.2 Resultaten
 - 4.6.3 Conclusie
- 4.7 Natuur
 - 4.7.1 Toetsingskader
 - 4.7.2 Resultaten
 - 4.7.3 Conclusie
- 4.8 Externe veiligheid
 - 4.8.1 Toetsingskader
 - 4.8.2 Resultaten
 - 4.8.3 Conclusie
- 4.9 Bedrijven en milieuzonering
 - 4.9.1 Toetsingskader
 - 4.9.2 Resultaten
 - 4.9.3 Conclusie
- 4.10 Archeologie
 - 4.10.1 Toetsingskader
 - 4.10.2 Resultaten
 - 4.10.3 Conclusie
- 4.11 Cultuurhistorie
 - 4.11.1 Toetsingskader
 - 4.11.2 Resultaten
 - 4.11.3 Conclusie

- 4.12 Sociale veiligheid
 - 4.12.1 Resultaten
 - 4.12.2 Conclusie

5 **UITVOERBAARHEID**

- 5.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid
- 5.2 Economische uitvoerbaarheid
 - 5.2.1 Financiering
 - 5.2.2 Beheer en onderhoud

Laatste pagina

38

Bijlage(n)

Aantal pagina's

I	Inrichtingstekening	1
II	Stikstofdepositieonderzoek	13
III	Analyse externe veiligheid	16
IV	Trillingsonderzoek	24

1

INLEIDING

1.1 Aanleiding

Momenteel is sprake van een grote instroom van asielzoekers in Nederland, terwijl er een tekort is aan opvangplaatsen. Daarom moeten met urgentie extra opvangplaatsen worden gerealiseerd. Het Centraal Orgaan opvang asielzoekers (COA) is landelijk bezig om zo spoedig mogelijk tijdelijke opvangplaatsen te realiseren. De beoogde tijdelijke noodopvanglocatie waarvoor voorliggende ruimtelijke onderbouwing is opgesteld, betreft een cruiseschip (Silja Europa) aan de kade voor het bedrijventerrein Noordwijkermeerpolder. Het terrein ligt aan de oostelijke kant van de Velsertunnel op de noordoever van het Noordzeekanaal, in Velsen-Noord (gemeente Velsen). Beoogd is om hier 1.100 asielzoekers gedurende 6 maanden op te vangen.

De tijdelijke opvanglocatie is strijdig met het ter plaatse geldende bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Velsen-Noord' (onherroepelijk, vastgesteld 4 maart 2021). De tijdelijke opvanglocatie kan planologisch mogelijk worden gemaakt middels een tijdelijke afwijking van het bestemmingsplan. Hiervoor is een ruimtelijke onderbouwing noodzakelijk. Dit rapport voorziet hierin.

1.2 Projectlocatie

1.2.1 Ligging projectlocatie

De projectlocatie is aan de kade voor het bedrijventerrein Noordwijkermeerpolder aan de oostelijke kant van de Velsertunnel op de noordoever van het Noordzeekanaal, in Velsen-Noord (gemeente Velsen). In de directe omgeving van de projectlocatie zijn met name bedrijven gevestigd. Op afbeelding 1.1 is de ligging van de projectlocatie weergegeven.

Afbeelding 1.1 De globale ligging van de projectlocatie (rode markering)



1.2.2 Begrenzing projectlocatie

Deze ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op het rood gemarkeerde vlak in afbeelding 1.2. De rode markering geeft de projectlocatie weer waar tijdelijk wordt afgeweken van het bestemmingsplan ten behoeve van de noodopvang van asielzoekers op het cruiseschip. Het schip komt in het Noordzeekanaal te liggen. Aan de westzijde van de panden komt de toegangsweg. De volledige inrichtingstekening is opgenomen in bijlage I.

Afbeelding 1.2 Begrenzing projectlocatie



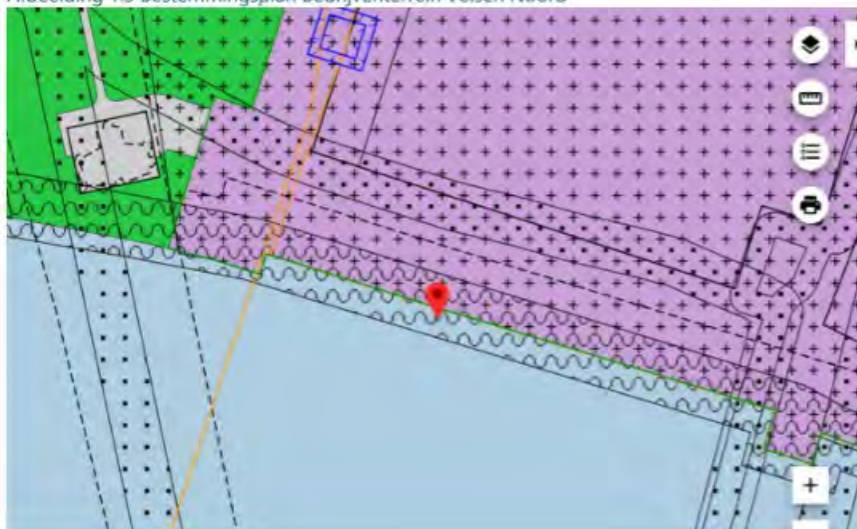
1.3 Planologisch kader

De tijdelijke opvanglocatie ligt binnen de bestemmingsplannen 'Bedrijventerreinen Velsen-Noord', 'Woningsplitsing en onzelfstandige bewoning' en 'Paraplubestemmingsplan parkeren Velsen'. In onderstaande paragrafen wordt de tijdelijke opvanglocatie getoetst aan de geldende bestemmingsplannen.

1.3.1 Bestemmingsplan Bedrijventerreinen Velsen-Noord

Het bestemmingsplan 'Bedrijventerreinen Velsen-Noord' is op 3 maart 2021 vastgesteld door de gemeente Velsen en het plan is onherroepelijk. Een uitsnede van het vigerende bestemmingsplan is weergegeven op afbeelding 1.3 en 1.4. De legende horende bij beide afbeeldingen is opgenomen op afbeelding 1.5.













Afbeelding 1.3 Bestemmingsplan Bedrijventerrein Velsen Noord



Afbeelding 1.4 Gebiedsaanduiding veiligheidszones 1 en 2



Afbeelding 1.5 Legenda bestemmingsplan

	Enkelbestemming Bedrijventerrein		Enkelbestemming Water
	Dubbelbestemming Waarde - Archeologie categorie 5		Dubbelbestemming Leiding - Gas
	Funcieaanduiding laad- en losplaats		Dubbelbestemming Leiding - Water
	Funcieaanduiding specifieke vorm van bedrijventerrein - havengebonden bedrijvigheid		Dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering
	Gebiedsaanduiding milieuzone - 4.2		Gebiedsaanduiding geluidzone - industrie - 2
	Gebiedsaanduiding veiligheidszone - bedrijven 1		Gebiedsaanduiding veiligheidszone - bedrijven 2

De voorgenomen tijdelijke opvang ligt binnen de enkelbestemming Water, de enkelbestemming Bedrijventerrein (met funcieaanduidingen 'specifieke vorm van bedrijvigheid - havengebonden bedrijvigheid' en 'laad- en losplaats'), de dubbelbestemming Waterstaat - Waterkering, de gebiedsaanduiding geluidzone - industrie - 2, de dubbelbestemming Waarde - Archeologie - 5, de

gebiedsaanduiding veiligheidszone - bedrijven 1 en de gebiedsaanduiding veiligheidszone - bedrijven 2. In onderstaande paragrafen wordt voor elke bestemming aangegeven in hoeverre de noodopvang strijdig is met de geldende regels.

Enkelbestemming Water

Het gebruik van het schip en de kade voor tijdelijke opvang voor asielzoekers en het plaatsen van bolders om het schip vast te leggen, is in strijd met de geldende enkelbestemming Water op basis van artikel 11.1 van het bestemmingsplan. De grond is niet bestemd voor een dergelijke opvang.

Het bestemmingsplan biedt geen binnenplanse wijzigingsbevoegdheden of afwijkingsmogelijkheden om de tijdelijke opvanglocatie planologisch mogelijk te maken.

Enkelbestemming Bedrijventerrein

Het plaatsen van bolders om het schip vast te leggen en het gebruik van de kade voor voorzieningen voor de tijdelijke opvang is in strijd met de geldende enkelbestemming Bedrijventerrein op basis van artikel 4.1 van het bestemmingsplan. De grond is niet bestemd voor bolders of voorzieningen ten behoeve van de tijdelijke opvang.

Het bestemmingsplan biedt geen binnenplanse wijzigingsbevoegdheden of afwijkingsmogelijkheden om de opvanglocatie planologisch mogelijk te maken.

Dubbelbestemming Waterstaat-Waterkering

Binnen de geldende dubbelbestemming Waterstaat-Waterkering zijn de gronden bestemd voor de instandhouding van de primaire waterkering en de beschermingszone van de waterkering. Het gebruik van de locatie als tijdelijke opvang voor asielzoekers is niet in strijd met deze dubbelbestemming. Het plaatsen van bolders en andere bouwwerken op de kade om het schip is in strijd met artikel 19.2.1 en artikel 19.2.2 van het bestemmingsplan. Er mag binnen deze dubbelbestemming niet gebouwd worden. Artikel 19.3.1 biedt het bevoegd gezag de mogelijkheid om, mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het doelmatig functioneren van de nutleiding, een omgevingsvergunning te verlenen om af te wijken van artikel 19.2.1 en artikel 19.2.2.

Gebiedsaanduiding geluidzone - industrie - 2

Binnen de geldende gebiedsaanduiding 'Geluidzone - industrie' zijn gronden mede bestemd voor het tegengaan van een te hoge geluidsbelasting op nieuwe geluidsgevoelige bebouwing als gevolg van het industrielawaai. Binnen deze gebieden is het niet toegestaan om zonder uitzondering woningen of andere geluidgevoelige objecten te bouwen. Het in gebruik nemen van het schip als noodopvang voor asielzoekers is niet in strijd met deze gebiedsaanduiding, aangezien geen sprake is van een geluidgevoelig object. Dit wordt in paragraaf 4.3 nader toegelicht.

Dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie - 5'

Binnen de geldende dubbelbestemming Waarde- Archeologie zijn aangewezen gronden, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud van de archeologische waarden. Een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden is nodig indien sprake is van werkzaamheden binnen een planomvang van meer dan 2.500 m². Gezien de zeer beperkte omvang van de grondroerende werkzaamheden wordt deze oppervlaktemaat niet overschreden. Archeologisch onderzoek is daarom niet benodigd. Dit wordt in paragraaf 4.10 nader toegelicht.

Gebiedsaanduiding veiligheidszone - bedrijven 1

Er mogen ter plaatse van de aanduiding 'Veiligheidszone - bedrijven 1' geen beperkt kwetsbare en kwetsbare objecten worden gebouwd. Binnen de gebiedsaanduiding veiligheidszone - bedrijven 1 worden

geen beperkt kwetsbare en kwetsbare objecten gebouwd. De veiligheidszone is weergegeven op afbeelding 1.4. De gebiedsaanduiding veiligheidszone - bedrijven 1 vormt geen belemmering.

Gebiedsaanduiding veiligheidszone - bedrijven 2

Er mogen ter plaatse van de aanduiding 'Veiligheidszone - bedrijven 2' geen beperkt kwetsbare en kwetsbare objecten worden gebouwd. Binnen de gebiedsaanduiding veiligheidszone - bedrijven 2 worden geen beperkt kwetsbare en kwetsbare objecten gebouwd. De veiligheidszone is weergegeven op afbeelding 1.4. De gebiedsaanduiding veiligheidszone - bedrijven 2 vormt geen belemmering.

In voorliggende ruimte onderbouwing wordt aangetoond dat, ondanks dat de voorliggende ontwikkeling in strijd is met geldende bestemmingen op de locatie, het aanvaardbaar is om af te wijken van de bestemmingen op de locatie terwijl er alsnog wordt voldaan aan goede ruimtelijke ordening.

1.3.2 Woningsplitsing en onzelfstandige bewoning

Het bestemmingsplan 'Woningsplitsing en onzelfstandige bewoning' is op 23 december 2021 door de gemeente Velsen vastgesteld en is onherroepelijk. Dit bestemmingsplan stelt regels voor woningsplitsing en onzelfstandige bewoning voor de gehele gemeente Velsen.

De voorgenomen tijdelijke opvang van asielzoekers op de projectlocatie leidt niet tot woningsplitsing, het onttrekken van woningen aan de woningvoorraad of onzelfstandige bewoning. Daarom leidt dit bestemmingsplan niet tot een knelpunt met betrekking tot de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

1.3.3 Paraplubestemmingsplan parkeren Velsen

Het paraplubestemmingsplan 'parkeren Velsen' is op 28 juni 2018 door de gemeente Velsen vastgesteld en is onherroepelijk. Dit bestemmingsplan stelt regels omtrent parkeren voor de gehele gemeente Velsen. In het paraplubestemmingsplan is opgenomen dat bij het verlenen van een omgevingsvergunning vast moet staan dat voldoende parkeergelegenheid is geboden conform het vigerende Parkeernormenbeleid. Voor de functie '(tijdelijke) opvang asielzoekers' of vergelijkbaar is in de vigerende Nota Parkeernormenbeleid 2012 geen parkeernorm opgenomen. In paragraaf 4.1 wordt verder toegelicht op welke manier er voldoende parkeergelegenheid gerealiseerd wordt om te voldoen aan de parkeerbehoefte van de verwachte verkeersgeneratie voor de tijdelijke opvang. Het paraplubestemmingsplan 'parkeren Velsen' vormt geen belemmering voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling..

1.4 Tijdelijk afwijken van het bestemmingsplan

Het tijdelijk gebruik van het schip en de kade voor opvang van asielzoekers kan planologisch mogelijk worden gemaakt middels een omgevingsvergunning voor het tijdelijk afwijken van het bestemmingsplan, met gebruikmaking van de zogenaamde kruimelgevallenregeling (artikel 4 lid 11 van bijlage II bij het Bor). Voorliggend rapport dient ter onderbouwing om aan te tonen dat het voornemen in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening conform artikel 2.1, lid 1, onder c juncto artikel 2.12 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt een nadere beschrijving van de projectlocatie gegeven. Zowel de huidige situatie als de toekomstige situatie worden geschetst. Hoofdstuk 3 omvat een toetsing van de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling aan relevante ruimtelijke beleidskaders van Rijk, provincie en gemeente. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 voor alle relevante milieu- en omgevingsaspecten beschouwd wat de effecten zijn van de

tijdelijke ontwikkeling. In hoofdstuk 5 wordt de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid van de tijdelijke ontwikkeling toegelicht.

2

BESCHRIJVING PROJECTLOCATIE

In dit hoofdstuk wordt de projectlocatie beschreven. Allereerst wordt ingegaan op de huidige situatie en vervolgens wordt ingegaan op de toekomstige situatie met de tijdelijke opvang van asielzoekers.

2.1 Huidige situatie

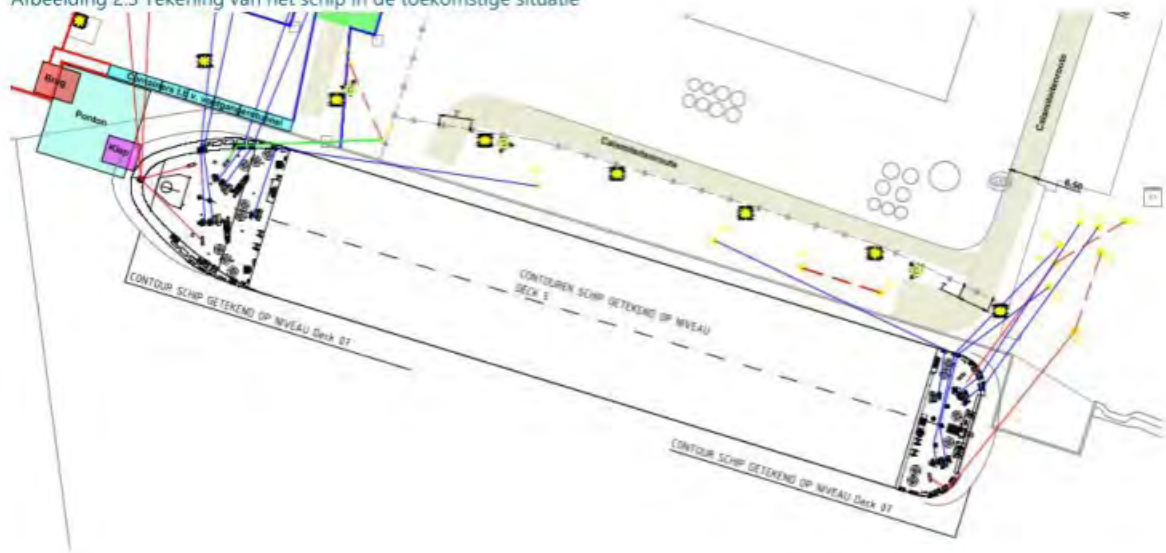
De beoogde tijdelijke opvanglocatie is de kade voor het bedrijventerrein Noordwijkermeerpolder te Velsen-Noord (gemeente Velsen). Dit terrein ligt aan de oostelijke kant van de Velsertunnel, op de noordoever van het Noordzeekanaal. Bedrijventerrein Noordwijkermeerpolder is een zeehaventerrein met gemengde bedrijvigheid. Dit betreft met name verschillende distributiecentra en cold storage (koel- en vriesruimten) bedrijven.

Op afbeelding 2.1 is een luchtfoto van de projectlocatie weergegeven. Op afbeelding 2.2 zijn de kadastrale percelen weergegeven waarbinnen de projectlocatie zich bevindt.

Afbeelding 2.6 Beoogde ligging schip op luchtfoto. Bron: google maps



Afbeelding 2.3 Tekening van het schip in de toekomstige situatie



3

BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk worden voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling het relevant ruimtelijk beleid en regelgeving van Rijk, provincie en gemeente beschreven. Aangegeven wordt wat de relatie is tussen het voornemen en het beleid en wordt getoetst of het voornemen in overeenstemming is met het geldende beleid en regelgeving.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 11 september 2020 is de Nationale omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld. De NOVI vervangt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). De NOVI stelt een nieuwe aanpak voor: integraal, samen met andere overheden en maatschappelijke organisaties, en met meer regie vanuit het Rijk.

De NOVI beschrijft een toekomstperspectief met ambities. Daarnaast beschrijft de NOVI nationale belangen in de fysieke leefomgeving en de daaruit voortkomende opgaven. Die opgaven zijn in feite het verschil tussen de ambitie en de huidige situatie en verwachte ontwikkelingen. Waar de opgaven vragen om een geïntegreerde benadering, komen deze samen in 4 prioriteiten:

- 1 ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- 2 een duurzaam en (circulair) economisch groeipotentieel;
- 3 sterke en gezonde steden en regio's;
- 4 een toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Relatie met voorgenomen tijdelijke ontwikkeling

In de NOVI wordt het zorg dragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften benoemd als nationaal belang. Het huidige woningtekort en de toename van het aantal inwoners en huishoudens vraagt een groei van de woningvoorraad. Voorzien in de huisvesting van asielzoekers is onderdeel van de opgave. In de NOVI wordt het Rijk aangewezen resultaatverantwoordelijke voor de huisvesting van asielzoekers. Het Noordzeekanaalgebied is aangemerkt als een NOVI-gebied, waarin de nationale opgaven en belangen uit het NOVI samenkomen en verschillende overheidslagen intensief samenwerken. Gezien het hoge abstractieniveau van de nationale belangen uit de NOVI, heeft het NOVI geen directe implicaties voor de ontwikkeling en kan de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling in algemene zin bijdragen aan de belangen uit het NOVI. Het NOVI heeft geen consequenties voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin de kaderstellende uitspraken uit de NOVI ten aanzien van de daarin genoemde nationale belangen. Het Barro wordt nader uitgewerkt in de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening (Rarro).

Relatie met voorgenomen tijdelijke ontwikkeling

De locatie is niet aangewezen als gebied waar Rijksbelangen gelden vanuit het Barro en het Rarro. De voorgenomen tijdelijke ontwikkeling raakt daarom geen van de Rijksbelangen, welke worden genoemd in hoofdstuk 2 van het Barro.

Het Barro heeft geen consequenties voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

De ladder voor duurzame verstedelijking is een instrument voor efficiënt ruimtegebruik. Op 1 juli 2017 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gewijzigd, waarbij een nieuwe laddersystematiek geldt. Deze regeling staat beschreven in artikel 3.1.6 Bro. Het bevoegd gezag moet voldoen aan een motiveringsvereiste als nieuwe stedelijke ontwikkelingen planologisch mogelijk worden gemaakt via een bestemmingsplan, uitwerkings- of wijzigingsplan, of een omgevingsvergunning. Zo bevat een dergelijk plan een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het plan een ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in de behoefte kan worden voorzien.

De laddertoets moet worden uitgevoerd wanneer sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Een stedelijke ontwikkeling is in het Bro gedefinieerd als een 'ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen'. Of sprake is van een stedelijke ontwikkeling wordt bepaald door de aard en omvang van de ontwikkeling in relatie tot de omgeving.

Relatie met voorgenomen tijdelijke ontwikkeling

Het Bro schrijft voor bij welke besluiten getoetst moet worden aan de ladder. Een ruimtelijke ontwikkeling die mogelijk wordt gemaakt door gebruik te maken van een van de onderdelen van de kruimellijst, valt daar niet onder. Op grond van artikel 5.20 van het Bor is artikel 3.1.6 van het Bro enkel van overeenkomstige toepassing op een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.12, lid 1, onder a, sub 3° Wabo. De ladder hoeft dan ook niet te worden toegepast. Dit blijkt ook uit de overzichtsuitspraak van de Afdeling (28 juni 2017; ECLI:NL:RVS:2017:1724, r.o. 5.1). De laddertoets is niet van toepassing op omgevingsvergunningen verleend op basis van artikel 2.12, eerste lid, aanhef en onder a, onder 1 en onder 2 van de Wabo. In artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 2 Wabo staan de kruimelgevallen. Een omgevingsvergunning verleend op die grond hoeft dus niet aan de ladder te worden getoetst.

Van belang is dat een planologisch kruimelgeval niet in strijd mag zijn met het wettelijke criterium 'goede ruimtelijke ordening'. Dit geldt voor elke afwijking en dus ook voor een planologisch kruimelgeval. Getoetst is daarom of voor dit tijdelijke voornemen sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Voorliggend rapport voorziet hierin.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie NH2050

De provinciale staten van de provincie Noord-Holland hebben op 19 november 2018 de Omgevingsvisie NH2050 vastgesteld. Het doel van de Omgevingsvisie is om het relatief hoge welvaarts- en welzijnsniveau vast te houden in de toekomst. Om dit doel te behalen richt de provincie zich op een goede balans tussen economische groei en leefbaarheid, zódanig dat bij veranderingen in het gebruik van de fysieke leefomgeving de doelen voor een gezonde en veilige leefomgeving overeind blijven.

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. Dit 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. Hierbij staan het ontwikkelen van natuurwaarden en een economisch duurzame agrarische sector centraal.

Relatie met de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling

De voorgenomen tijdelijke ontwikkeling betreft een zodanig specifieke ontwikkeling dat hier in de Omgevingsvisie NH2050 geen beleidslijnen voor zijn vastgelegd. Gezien het abstractieniveau waarop deze ambities geformuleerd zijn, zijn er geen belemmeringen in relatie tot de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

3.2.2 Omgevingsverordening NH2020

De Provinciale Staten van de provincie Noord-Holland hebben de Omgevingsverordening NH2020 vastgesteld op 17 november 2020. In de Omgevingsverordening NH2020 zijn regels samengevoegd op het gebied van natuur, milieu, mobiliteit, erfgoed, ruimte en water om de belangrijkste ambities uit de Omgevingsvisie te verankeren. De regels in de verordening kunnen betrekking hebben op het hele provinciale grondgebied, op delen of op gebiedsgerichte thema's. De belangrijkste onderwerpen uit de omgevingsvisie zijn vastgelegd in de omgevingsverordening. De omgevingsverordening bevat alle provinciale regels voor de fysieke leefomgeving en biedt daarmee een nadere uitwerking van de doelen en ambities uit de Omgevingsvisie. Gemeenten moeten binnen een bepaalde termijn hun bestemmingsplan afstemmen op de in de verordening opgenomen regels. De regels in de verordening zijn gebaseerd op de provinciale omgevingsvisie en hebben de status van algemeen verbindende voorschriften.

In de omgevingsverordening heeft de provincie regels voor ruimtelijke ontwikkelingen opgesteld met betrekking tot nieuwe stedelijke ontwikkelingen en kleinschalige ontwikkelingen, functiewijziging van wonen in landelijk gebied, detailhandel, verblijfsrecreatie, industrieterreinen van provinciaal belang en woningen binnen de LIB 5 zone van Schiphol.

De Omgevingsverordening NH2020 Noord-Holland kent verschillende milieubeschermingsgebieden:

- Stiltegebieden. Dit zijn gebieden waar geluidhinder voorkomen of beperkt dient te worden. De projectlocatie ligt niet in of in de nabijheid van een stiltegebied. De regels uit de Omgevingsverordening vormen geen knelpunt voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.
- Waterwingebieden. Dit zijn gebieden waar waterwinning plaatsvindt ten behoeve van drinkwater door onttrekking van grondwater. De projectlocatie ligt niet in of in de nabijheid van een waterwingebied. De regels uit de Omgevingsverordening vormen geen knelpunt voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.
- Grondwaterbeschermingsgebieden. Dit zijn gebieden rondom een waterwingebied die beschermd dienen te worden om te waterkwaliteit te beschermen en te behouden. De projectlocatie ligt niet in of in de nabijheid van een grondwaterbeschermingsgebied. De regels uit de Omgevingsverordening vormen geen knelpunt voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.
- NNN gebieden. Deze beschermde landelijke gebieden zijn gebieden waar regels gelden om het landschap in stand te houden. De projectlocatie ligt niet in of in de nabijheid van een NNN gebied. De regels uit de Omgevingsverordening vormen geen knelpunt voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.
- Bijzonder provinciaal landschap. Dit zijn gebieden waar mogelijk ontwikkeling plaatsvindt die landschappelijk, aardkundig, ecologisch of cultuurhistorisch van bijzondere waarde is. De projectlocatie ligt niet in of in de nabijheid van een bijzonder provinciaal landschap. De regels uit de Omgevingsverordening vormen geen knelpunt voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

Conform de Omgevingsverordening NH2022 bevinden zich op de voorgenomen locatie naast de milieubeschermingsgebieden verschillende aanduidingen. Deze worden in onderstaande opsomming benoemd, waarbij tevens wordt aangegeven in hoeverre de aanduiding relevant is voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.:

- Grondgebied PNH. Deze aanduiding houdt in dat de voorgenomen ontwikkeling zich binnen het grondgebied van de Provincie Noord-Holland bevindt. Dit heeft geen consequenties voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.
- Bodemsanering. Vanuit de Omgevingsverordening zijn regels opgenomen over het uitvoeren van saneringen. Hiervan is in voorgenomen project geen sprake. Dit wordt nader toegelicht in paragraaf 4.4.
- LIB zone 5 Schiphol. In de Omgevingsverordening is opgenomen dat bij een ruimtelijk plan dat nieuwe woningen in deze zone toestaat, in de toelichting moet worden opgenomen dat op de betreffende locatie sprake is van geluid vanwege luchtverkeer. Voorliggende tijdelijke ontwikkeling maakt geen nieuwe woningen toe, maar alleen tijdelijke noodopvang. Daarom wordt in deze toelichting niet nader gekeken naar eventueel geluid van luchtvaart. Omliggende relevante geluidbronnen zijn onderzocht in paragraaf 4.3.
- Peilbesluit. Voorliggende ontwikkeling leidt niet tot een gewijzigd waterpeil, vanuit deze aanduiding komen dus geen aanvullende regels of voorschriften.
- Bescherming regionale waterkering. De voorgenomen tijdelijk ontwikkeling bevindt zich op en naast een regionale waterkering. Daarom is voor de werkzaamheden een vergunning aangevraagd bij de beheerder, zijnde Rijkswaterstaat. Bovendien bevinden zich in het vigerende bestemmingsplan regels omtrent het uitvoeren van werkzaamheden in en op de waterkering. Dit is nader toegelicht in paragraaf 1.3. De waterkering leidt daarmee niet tot een knelpunt voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.
- Zoekgebieden wind en wind + zon RES 1.0. Deze aanduiding bevat regels en voorschriften voor de realisatie van windturbines. Hiervan is bij de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling geen sprake, dus deze aanduiding vormt geen knelpunt.
- Industrierrein van provinciaal belang. Conform deze aanduiding bevindt de projectlocatie zich binnen een industrierrein van provinciaal belang. Binnen een dergelijk industrierrein mag conform artikel 6.19 van de Omgevingsverordening de hoogste milieucategorie van de Staat van Bedrijfsactiviteiten niet worden verlaagd. Hiervan is bij voorliggende tijdelijke ontwikkeling geen sprake, zoals in paragraaf 4.9 wordt toegelicht. Daarom leidt deze aanduiding niet tot een knelpunt voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

Relatie met voorgenomen tijdelijke ontwikkeling

De projectlocatie bevindt zich niet binnen een milieubeschermingsgebied conform de Omgevingsverordening Noord-Holland 2022. De projectlocatie bevindt zich wel binnen diverse gebiedsaanduidingen, maar deze leiden niet tot een knelpunt met de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling. Er zijn vanuit de Omgevingsverordening Noord-Holland 2022 geen belemmeringen voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Visie op Velsen 2050 Duurzaam Verbonden

De omgevingsvisie 'Visie op Velsen 2050 Duurzaam Verbonden' is vastgesteld op 27 mei 2021 door de gemeenteraad van Velsen. De omgevingsvisie benoemt de belangrijkste aspecten voor het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief de komende jaren en hoe hier invulling aan wordt gegeven.

Uit de omgevingsvisie 'Visie op Velsen 2050 Duurzaam Verbonden' blijkt dat de gemeente de komende jaren inzet op een inclusieve samenleving waar een goede balans is tussen saamhorigheid, diversiteit en veelzijdigheid. De volgende waarden staan centraal in de Visie op Velsen 2050 Duurzaam Verbonden:

- Kleinschalig en rustig.
Inwoners van de gemeente zien graag het dorpse karakter behouden waar diverse plekken zijn om elkaar te ontmoeten (winkelcentra, stadsparken etc.)

- Veilig en schoon
De gemeente legt de focus op een veilig fietsnetwerk en openbare plekken waar het veilig en prettig is om elkaar te ontmoeten.
- Sociaal betrokken.
De gemeente Velsen gaat de regio in door samenwerkingen aan te gaan met lokale initiatieven in de regio.
- Duurzaam en groen.
De gemeente gaat de komende jaren inzetten op o.a. duurzame visserij en woningen, een duurzame haven, Offshore wind en een Energiehub.

Relatie met voorgenomen tijdelijke ontwikkeling

Het gebruik van het schip als tijdelijke opvang voor asielzoekers wijkt af van de ruimtelijke structuur van het gebied. Het gebied betreft een bedrijventerrein waar onder andere verschillende havenbedrijven gevestigd zijn. Het gebruik van het schip als opvanglocatie is van tijdelijke aard. Bovendien kan het schip volledig zelfstandig opereren, alle benodigde voorzieningen zijn aan boord aanwezig en goederen worden afgeleverd. Hierdoor komen de voorzieningen in de omgeving niet onder druk te staan. Gezien de tijdelijkheid, de grote maatschappelijke urgentie en de ruimtelijke motivering van de voorgenomen ontwikkeling kan er tijdelijk van het beleid worden afgeweken. Het gemeentelijk beleid vormt daardoor geen belemmering voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

3.3.2 Wabo Afwijkingenbeleid Velsen 2020

Op 9 juli 2020 is het Wabo Afwijkingenbeleid Velsen 2020 in werking getreden. Dit beleid gaat over de mogelijkheden tot het afwijken van het bestemmingsplan bij kruimelgevallen. Voor specifieke gevallen zijn voorschriften opgenomen onder welke omstandigheden een omgevingsvergunning afwijken bestemmingsplan voor een kruimelgeval kan worden verleend.

De tijdelijke opvang van asielzoekers is niet genoemd in het Wabo Afwijkingenbeleid van de gemeente Velsen. In de toelichting op artikel 19 is opgenomen dat zich 'gevallen kunnen voordoen waarin het beleid niet voorziet of waarbij bijzondere omstandigheden tot een andere uitkomst kunnen leiden. In dit geval zal de aanvraag op zijn merites moeten worden beoordeeld waarbij een goede ruimtelijke ordening dient te worden nagestreefd'. De voorgenomen ontwikkeling is een geval dat niet is opgenomen in het afwijkingsbeleid. Middels voorliggende ruimtelijke onderbouwing wordt gemotiveerd dat er bij de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling sprake is van goede ruimtelijke ordening en biedt het bevoegd gezag een middel om de aanvraag te beoordelen. Het Wabo Afwijkingenbeleid Velsen 2020 leidt niet tot een belemmering voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

3.3.3 Structuurvisie gemeente Velsen Rauw, slim en lommerijk

Op 12 mei 2016 is de structuurvisie gemeente Velsen vastgesteld. De structuurvisie is de integrale visie op de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling. Het doel van de structuurvisie is om richting te geven aan de ruimtelijke koers die de gemeente de komende jaren op wilt.

De belangrijkste punten uit de agenda zijn:

- Onderscheidende woonkwaliteiten (kleinschaligheid, betaalbaarheid en nabijheid van groen en werken);
- Techport, maakindustrie en onderhoud;
- Logistiek;
- (offshore wind) Energie
- Recreatie & toerisme;
- Kust, duinen, strand, cultuurhistorie (Stelling van Amsterdam, buitenplaatsen, bunkers), bazaar, Spaarnwoude, cruisevaart, Uitgeestermeer, enzovoort.
- Hoogwaardige tuinbouw

Uit de structuurvisie blijkt, dat de gemeente inzet op een inclusieve samenleving waar iedereen zich welkom voelt. Daarnaast wilt de gemeente inzetten op het mengen van verschillende functies om zo meer woongelegenheden te bieden.

Relatie met voorgenomen tijdelijke ontwikkeling

Het gebruik van het schip als tijdelijke opvang voor asielzoekers wijkt af van de ruimtelijke structuur van het gebied. Het gebruik van het schip als opvanglocatie is van tijdelijk aard. Bovendien kan het schip volledig zelfstandig opereren, alle benodigde voorzieningen zijn aan boord aanwezig en goederen worden afgeleverd. Hierdoor komen de voorzieningen in de omgeving niet onder druk te staan. Gezien de tijdelijkheid, de grote maatschappelijke urgentie en de ruimtelijke motivering van de voorgenomen ontwikkeling kan er tijdelijk van het beleid worden afgeweken. Het gebruik van het schip als opvanglocatie is van tijdelijke aard. Het gemeentelijk beleid vormt daarbij geen belemmering voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

3.3.4 Woonvisie 2040

In de Woonvisie 2040 'Fijn wonen voor iedereen' zijn de doelen van de gemeente Velsen op het gebied van wonen vastgelegd. Dit aan de hand van 4 thema's:

1. Velsense woonkwaliteit: de gemeente Velsen streeft naar een divers woningaanbod, waarbij nieuwe woningen zoveel mogelijk binnen de bestaande kernen worden gebouwd en het karakter en de leefbaarheid van de gemeente in stand worden gehouden.
2. Betaalbaarheid en beschikbaarheid: de gemeente streeft naar een passend aanbod van betaalbare koop- en huurwoningen om in de grote vraag naar woningen te kunnen voorzien. Bovendien kijkt de gemeente naar alternatieve woonvormen, zoals tijdelijke huur, om spoedgevallen op te kunnen vangen.
3. Wonen en zorg: de gemeente streeft ernaar om voldoende passende woningen te verwezenlijken voor ouderen of andere inwoners met een zorgvraag.
4. Duurzaamheid: de gemeente Velsen streeft ernaar om in 2050 energieneutraal te zijn. Hiervoor zullen strenge eisen gelden voor nieuwbouwwoningen en zullen er ook maatregelen worden getroffen voor bestaande woningen. De gemeente Velsen tracht tegelijkertijd de woonlasten voor haar inwoners.

Relatie met voorgenomen tijdelijke ontwikkeling

De voorgenomen tijdelijke ontwikkeling voorziet in de tijdelijke noodopvang van maximaal 1.100 asielzoekers op een cruiseschip voor een periode van maximaal 6 maanden. Er is geen sprake van bewoning, en de woonvisie is daarom niet van toepassing. De woonvisie vormt geen belemmering voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

3.3.5 Beleidskader Opvang, Wonen & Herstel

In het beleidskader 'Opvang, Wonen & Herstel' geeft de gemeente Velsen vorm aan de opgave voor het bieden van woongelegenheden van cliënten maatschappelijke opvang, bescherm wonen en vrouwenopvang. De visie is opgebouwd aan de hand van 6 bouwstenen:

1. De cliënt centraal: herstelvragen en hersteldoelen;
2. Hersteltrajecten op maat;
3. Huisvesting voor herstel;
4. Ondersteuning voor herstel;
5. Herstel in de buurt: preventie en inclusie;
6. Samenwerken in ketens;

De gemeente stelt zich als doel om maatschappelijke ondersteuning te bieden aan kwetsbare inwoners, inwoners die onvoldoende in staat zijn op eigen kracht zelfstandig te wonen en in andere noodzakelijke bestaansvoorwaarden te voorzien.

Relatie met voorgenomen tijdelijke ontwikkeling

Het beleidskader 'Opvang, wonen en herstel' is mede gericht op statushouders die een verblijfsvergunning hebben en wonen in de gemeente. Bij de opvang van asielzoekers is er geen sprake van bewoning. Het beleidskader 'Opvang, Wonen & Herstel' vormt geen belemmering voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

4

MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN

In het kader van gemeentelijke besluitvorming dient bij een afwijking van een bestemmingsplan door middel van een integrale ruimtelijke benadering nadrukkelijk rekening te worden gehouden met de consequenties van het plan voor de omgeving en omwonenden. Het bevoegd gezag is namelijk verantwoordelijk voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Dit gebeurt in het kader van een 'goede ruimtelijke ordening'. Het beginsel van een goede ruimtelijke ordening is van toepassing voor alle ruimtelijke ontwikkelingen. De effecten op de leefomgeving worden in dit hoofdstuk door middel van de bespreking van diverse omgevingsaspecten in beeld gebracht en afgewogen, en hiermee wordt de uitvoerbaarheid van de tijdelijke ontwikkeling aangetoond.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de relevante milieu- en omgevingsaspecten. Daarbij wordt getoetst aan sectorale wet- en regelgeving met de volgende thematische onderverdeling:

- verkeer en parkeren;
- luchtkwaliteit;
- geluid;
- bodem;
- kabels en leidingen;
- water;
- natuur;
- externe veiligheid;
- bedrijven en milieuzonering;
- archeologie;
- cultuurhistorie;
- sociale veiligheid.

4.1 Verkeer en parkeren

In deze paragraaf worden de effecten van de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling op de verkeersgeneratie en het parkeren besproken. Eerst komt aan bod wat het effect van de tijdelijke ontwikkeling is op de verkeersgeneratie en ontsluiting van het terrein. Daarna worden de parkeerbehoefte en -capaciteit behandeld.

4.1.1 Resultaten

4.1.2 Ontsluiting van het terrein

De ontsluiting van het terrein vindt plaats via de Wijkermeerweg, de Basisweg en de Lijndenweg, ten noorden van de ligplaats van het schip. Via deze wegen zijn de N197 en de A22 bereikbaar. De bewoners beschikken niet over auto's, verkeer komt vooral van personeel van het COA en ondersteunende diensten. Bewoners verplaatsen zich voornamelijk lopend, met de fiets, via openbaar vervoer en met de pendelbus die door COA wordt ingezet. Naast personeel, pendelbus en aanvoer van goederen worden geen andere

verkeersbewegingen verwacht. Dagelijks zijn dit naar verwachting 94 voertuigen. Deze inschatting is mede gebaseerd op de verkeersbewegingen op andere opvanglocaties van COA.

De Wijkermeerweg, de Basisweg en de Lijndenweg zijn in de huidige situatie de belangrijkste ontsluitingswegen van het bedrijventerrein richting de A22 en de N197. Gezien de omvang van het bedrijventerrein is de verkeerstoename op deze wegen als gevolg van de tijdelijke opvang zeer beperkt. De ontsluitingswegen kunnen het extra verkeer dat gegenereerd wordt naar verwachting verwerken zonder dat sprake is van een belemmering van de doorstroming.

4.1.3 Vaarwegverkeer

Het Noordzeekanaal is een belangrijke vaarweg vanuit de Zeesluis IJmuiden naar de haven van Amsterdam. Op de gekozen locatie leidt het cruiseschip niet tot een beperking in de doorstroming van het Noordzeekanaal. Het Noordzeekanaal is op de locatie van het schip ruim 300 meter breed, hierdoor blijft voldoende ruimte over voor de overige scheepvaart om te passeren.

4.1.4 Parkeren

De parkeerbehoefte van de tijdelijke opvanglocatie bestaat vooral uit het parkeren door personeel. Daarnaast zijn er leveranciers en ondersteunende diensten die moeten parkeren bij de opvanglocatie.

Ter plaatse gelden voor het onderdeel parkeren parkeernormen van de gemeente Velsen overeenkomstig het parapluplan 'parkeren Velsen', zie paragraaf 1.3.3. In het vigerende parkeerbeleid zijn geen normen voor de (tijdelijke) opvang van asielzoekers opgenomen.

Op de inrichtingstekening is weergegeven dat het COA 35 parkeerplaatsen op eigen terrein verzorgt. Dit is voldoende om volledig te kunnen voorzien in de eigen parkeerbehoefte.

4.1.5 Conclusie

De omliggende wegen hebben voldoende capaciteit om de verkeerstoename als gevolg van de tijdelijke opvang te verwerken. Daarnaast realiseert het COA op eigen terrein voldoende parkeerplekken om te voorzien in de eigen behoefte. Het aspect verkeer en parkeren leidt daarom niet tot een knelpunt voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

4.2 Luchtkwaliteit

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij een ruimtelijk plan, uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens, rekening gehouden met de luchtkwaliteit. In de Wet milieubeheer (verder: Wm) zijn eisen opgenomen waaraan de luchtkwaliteit in de buitenlucht moet voldoen. De meest kritieke stoffen zijn stikstofdioxide en fijnstof. Voor andere in de Wm genoemde stoffen wordt in Nederland, behoudens bijzondere situaties, overal voldaan aan de vereisten.

Op grond van artikel 5.16 Wm kan het bevoegd gezag alleen afwijken van het bestemmingsplan wanneer aannemelijk is gemaakt dat:

- de afwijking niet leidt tot het overschrijden van de in de wet genoemde grenswaarden; of
- de luchtkwaliteit als gevolg van de ontwikkeling per saldo verbetert of ten minste gelijk blijft, of bij een beperkte toename, door een met de ontwikkeling samenhangende maatregel of effect, per saldo verbetert; of
- de afwijking niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een stof waarvoor in de wet grenswaarden zijn opgenomen; of

- de ontwikkeling is opgenomen of past in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

4.2.1 Toetsingskader

Titel 5.2 van de Wet milieubeheer geeft aan wanneer een (luchtvervuilend) project toelaatbaar is. Het bevoegde bestuursorgaan moet dan aannemelijk maken, dat het project aan 1 of een combinatie van de volgende voorwaarden voldoet:

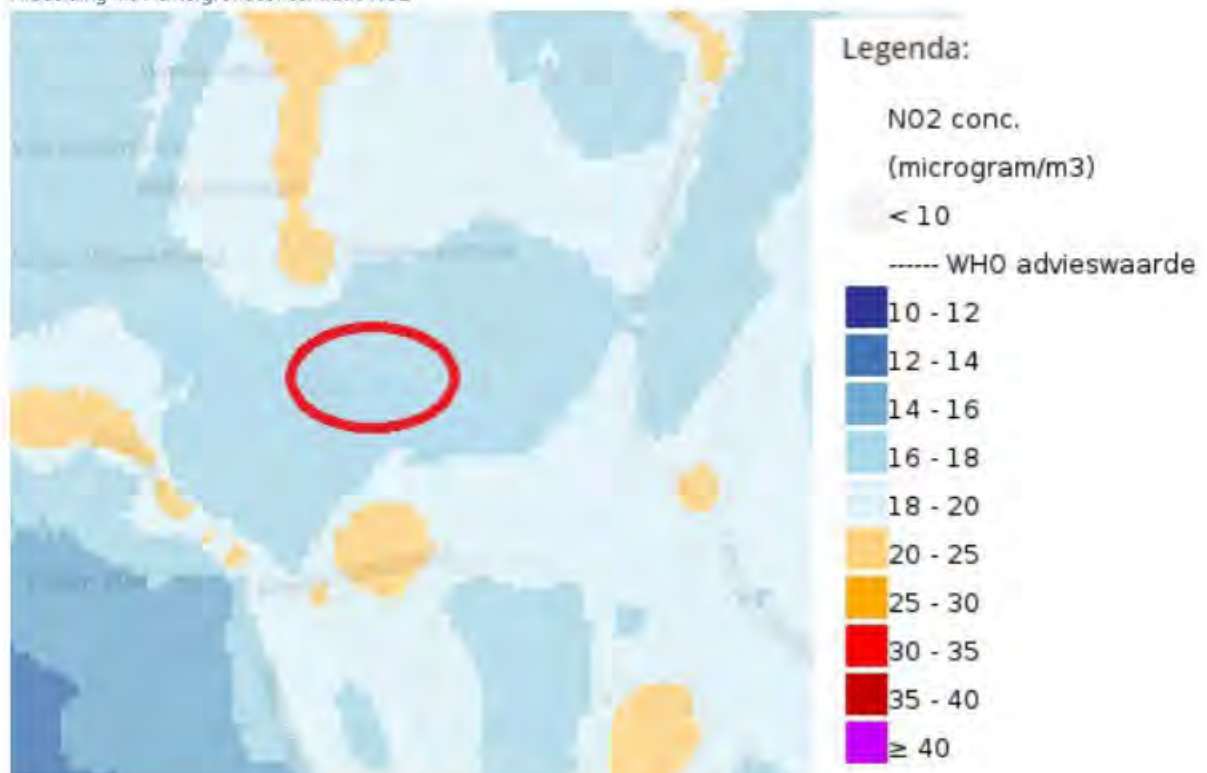
- een project is opgenomen in, of past binnen, het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een regionaal programma van maatregelen;
- een project draagt alleen 'niet in betekenende mate' (NIBM) bij aan de luchtverontreiniging;
- een project leidt per saldo niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde.

De Wet milieubeheer (Wm) geeft grenswaarden voor de concentraties van onder andere stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10} en $\text{PM}_{2.5}$). Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient getoetst te worden of de ontwikkeling ervoor zorgt dat grenswaarden worden overschreden. Deze grenswaarden liggen voor zowel NO_2 als PM_{10} op een jaargemiddelde van 40 microgram/ m^3 .

4.2.2 Resultaten

De huidige achtergrondconcentraties op en rondom de locatie zijn weergegeven op afbeelding 4.1 en afbeelding 4.2. Op de afbeeldingen is de ligging van de locatie globaal aangeduid met een rode contour. De achtergrondconcentraties voor NO_2 liggen tussen de 16 en de 18 microgram per m^3 en voor PM_{10} 16 en 17 microgram per m^3 . Voor NO_2 en PM_{10} is 40 microgram per m^3 als jaargemiddelde de wettelijke grenswaarde. Op basis hiervan kan worden gesteld dat sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

Afbeelding 4.8 Achtergrondconcentratie NO_2





Zoals beschreven in paragraaf 4.1 is sprake van zeer beperkte toename aan verkeersbewegingen. Voor de volledigheid is bekeken of de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling in betekenende mate een bijdrage heeft op de luchtkwaliteit. Door het invullen van de verkeersgeneratie in de NIBM-tool (geraadpleegd 06-09-2022) is gebleken dat de voorgenomen ontwikkeling niet in betekenende mate bijdraagt. Zie afbeelding 4.3.

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

Jaar van planrealisatie	2022
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	187
Aandeel vrachtverkeer	20,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	0,52
PM ₁₀ in µg/m ³	0,05
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	

4.2.3 Conclusie

De huidige achtergrondconcentraties voor NO₂ en PM₁₀ liggen ruim onder de wettelijke grenswaarde van 40 microgram per m³ waardoor sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

Op basis van de NIBM-tool is vastgesteld dat de bijdrage van het extra verkeer vanwege de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling aan de luchtkwaliteit niet-in betekende mate is. Er is geen nader onderzoek nodig. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen knelpunt voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

4.3 Geluid

In het kader van een omgevingsvergunning afwijken van het bestemmingsplan dient het aspect geluid beoordeeld te worden. Bij het aspect geluid gaat het om het ruimtelijk mogelijk maken van een geluidsbron (zoals een weg, spoorweg of industrie) enerzijds en bestemmingen die een zekere mate van rust nodig hebben (zoals woningen, scholen en ziekenhuizen) anderzijds. Nieuwe ontwikkelingen moeten voldoen aan de wet- en regelgeving die is opgenomen in de Wet geluidhinder (Wgh), de Wet milieubeheer (Wm) en onderliggende besluiten en regelingen.

4.3.1 Toetsingskader

Conform artikel 76a van de Wet geluidhinder hoeft er in het kader van een omgevingsvergunning afwijken van het bestemmingsplan voor een periode korter dan 10 jaar niet getoetst te worden aan de Wet geluidhinder. Gezien de ontwikkeling een tijdelijke afwijking betreft voor een periode van maximaal 6 maanden, hoeft voor het aspect geluid dus geen formele toetsing aan de Wet geluidhinder plaats te vinden. Wel moet getoetst worden of het voornemen voldoet aan een goede ruimtelijke ordening en voorziet in een goed woon- en leefklimaat.

De projectlocatie ligt binnen het geluid gezoneerde industrieterrein De Pijp. In het kader van de beoordeling van een goed woon- en leefklimaat is de geluidbelasting als gevolg van de activiteiten op het industrieterrein op het schip berekend.

4.3.2 Resultaten

Geluidbelasting schip op omgeving

Het schip zelf leidt niet tot een relevante geluidbelasting op de omgeving omdat het schip gebruik maakt van walstroom. De eigen generatoren van het schip worden gedurende de tijdelijke opvang niet gebruikt. Mocht om enige reden de walstroom tijdelijk niet beschikbaar zijn, dan kan het schip gebruik maken van een aggregaat dat geplaatst wordt. De verwachting is dat dit aggregaat alleen incidenteel wordt gebruikt, het is namelijk alleen nodig in situaties waarbij de walstroom voorziening uitvalt. Daarom leidt het aggregaat niet tot structurele geluidbelasting op de omgeving. De meest nabijgelegen geluidgevoelige objecten (woningen) bevinden zich bovendien op ruim 650 meter van de projectlocatie en ondervinden daarom geen geluidoverlast in de situatie dat het schip tijdelijk gebruik maakt van een noodaggregaat.

Geluidbelasting omgeving op schip

Gezoneerd industrieterrein

De projectlocatie ligt binnen het gezoneerde industrieterrein De Pijp. Met behulp van het zonemodel heeft de zonebeheerder, de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (NZKG), de geluidbelasting op de rand van het schip bepaald, op rekenpunten op een hoogte van 5 en 25 meter ten opzichte van het lokale maaiveld. Afbeelding 4.4 toont de berekende resultaten.

Afbeelding 4.4 Geluidbelasting in dB(A) (5m / 25m) cruiseschip als gevolg van het gezoneerde industrieterrein



Uit de berekeningsresultaten blijkt, dat de geluidbelasting aan de noordzijde maximaal 70 dB(A) bedraagt. Aan de zuidzijde is de geluidbelasting maximaal 50 dB(A). De maatgevende etmaalperiode daarbij is de nachtperiode, waarbij slaapverstoring en rust een belangrijke rol speelt. Bij nieuwe ontwikkelingen geldt een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) en een maximale ontheffingswaarde van 55 dB(A) als gevolg van industriële activiteiten.

Om te zorgen voor een acceptabel woon- en leefklimaat kan gekeken worden naar de situering van de slaapvertrekken, aan de geluidluwe (zuid)zijde van het schip. Gezien het schip met maximaal 1.100 op te

vangen asielzoekers niet maximaal bezet wordt, aangezien het schip plaats heeft voor 3.000 personen, is hiervoor ruimte aanwezig op het schip.

Rijksweg A22

Naast de projectlocatie ligt de A22, een snelweg in het beheer van het Rijk. Direct naast de projectlocatie bevindt deze snelweg zich in een tunnel, waardoor er slechts een beperkte mate van geluideffect richting de omgeving is als gevolg van de weg. De snelweg komt ongeveer 250 meter ten noorden van het schip bovengronds.

Om het geluid van de weg te beoordelen, is een akoestische berekening uitgevoerd conform het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Hierin zijn de gegevens als verkeersintensiteiten, wegdektypen, rijsnelheid en afscherpende voorzieningen overgenomen uit het Geluidregister¹ van Rijkswaterstaat (peildatum 7 september 2022). De bodemfactor in het model is ingesteld als volledig hard. Behoudens het schip zijn er geen afscherpende of reflecterende objecten (gebouwen) ingevoerd. Hiermee is de geluidbelasting als gevolg van de weg berekend op de hierboven getoonde rekenpunten. Afbeelding 4.5 toont het resultaat. De resultaten zijn inclusief een (minimale) aftrek van 2 dB cf artikel 110g Wet geluidhinder.

Afbeelding 4.5 Geluidbelasting in dB (5m / 25m) inclusief aftrek 110g Wgh op cruiseschip als gevolg van de A22



Uit de resultaten blijkt, dat ter plaatse van het schip overal aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB L_{den} wordt voldaan. De maximaal berekende geluidbelasting bedraagt 47 dB aan de noordzijde van het schip op een hoogte van 25 meter.

4.3.3 Conclusie

Het schip leidt niet tot een geluidbelasting op geluidgevoelige objecten in de omgeving. Uit de uitgevoerde berekeningen in verband met het gezoneerde industrieterrein blijkt, dat de geluidbelasting de voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarde voor industriële activiteiten aan de noordzijde

¹ Deze bevat de wettelijk vergunde geluidruimte voor Rijkswaterstaat als gevolg van Rijksweg

overschrijdt. Aan de zuidzijde wordt wel aan de voorkeursgrenswaarde voldaan. Voor de geluidbelasting van de A22 blijkt dat deze voldoet aan de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeer.

Om te zorgen voor een acceptabel woon- en leefklimaat kan gekeken worden naar de situering van de slaapvertrekken, zodat deze aan de geluidluwe (zuid)zijde van het schip komen te liggen. Gezien het schip met maximaal 1.100 op te vangen asielzoekers niet maximaal bezet wordt, is hiervoor ruimte aanwezig.

4.4 Bodem

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening dient in verband met de uitvoerbaarheid van een voornemen rekening te worden gehouden met de bodemgesteldheid op de locatie. Met andere woorden: is de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem geschikt voor de beoogde bestemming(en)/functie(s)? Is er bodemverontreiniging die de functiedoelen kan frustreren, levert dit gezondheidsrisico's, ecologische risico's of verspreidingsrisico's op en kan er tijdig iets aan gedaan worden? Uitgangspunt is dat de bodemkwaliteit geen onaanvaardbaar risico oplevert voor de gebruikers van de bodem. Bovendien mag de bodemkwaliteit niet verslechteren door grondverzet zoals bijvoorbeeld graafwerkzaamheden. Dit is het zogenaamde stand-still-beginsel.

4.4.1 Toetsingskader

In de Wet bodembescherming (Wbb) is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd.

4.4.2 Resultaten

Het voorgenomen initiatief leidt tot beperkte bodemroerende werkzaamheden. De bolders worden gemonteerd op buispalen die in de bodem worden getrield. Een eventuele verontreiniging in de bodem wordt hiermee niet verspreid. De overige werkzaamheden vinden op het maaiveld plaats. Hierbij wordt zo min mogelijk in de bodem geroerd. Indien hierbij op zintuiglijke manier een bodemverontreiniging wordt waargenomen, worden direct passende maatregelen getroffen om te voldoen aan het wettelijke stand-still-principe. Daarom leiden de werkzaamheden niet tot het verspreiden of verplaatsen van een eventuele bodemverontreiniging.

Daarnaast is de kade direct bij het schip geheel verhard, waardoor er geen risico is op contact van personen met eventuele aanwezige bodemverontreiniging. De asielzoekers zullen voor hun activiteiten bovendien grotendeels op het schip zelf verblijven en niet op de kade. Er is daarom vanuit het aspect bodemkwaliteit geen belemmering voor het gebruik van de locatie voor tijdelijke opvang.

4.4.3 Conclusie

Er worden zeer beperkte grondroerende werkzaamheden uitgevoerd. Hierbij wordt het wettelijke stand-still-principe in acht genomen, indien een verontreiniging wordt gesignaleerd. Daarnaast is de kade geheel verhard en is er geen belemmering voor gebruik van de locatie voor tijdelijke opvang van asielzoekers. Daarmee vormt het aspect bodem geen knelpunt voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

4.5 Kabels en leidingen

Planologisch relevante leidingen en hoogspanningsverbindingen dienen te worden gewaarborgd. Tevens dient rond dergelijke leidingen en verbindingen rekening te worden gehouden met zones waarbinnen mogelijke beperkingen gelden. De leidingen en verbindingen zijn te verdelen in 3 typen:

- 1 buisleidingen met een externe veiligheidszone;
- 2 hoogspanningslijnen;
- 3 overige leidingen.

De eerste 2 typen leidingen zijn in ieder geval planologisch relevant. Voor de overige leidingen bepaalt het bevoegd gezag of deze planologisch relevant zijn.

Voorbeelden van planologisch relevante leidingen zijn leidingen waarin de navolgende producten worden vervoerd:

- gas, olie, olieproducten, chemische producten, vaste stoffen en goederen;
- aardgas met een diameter groter dan of gelijk aan 18 inch;
- defensiebrandstoffen;
- warmte en afvalwater, ruwwater of halffabricaat voor de drink- en industriewatervoorziening met een diameter groter dan of gelijk aan 18 inch.

4.5.1 Toetsingskader

Voor elk van de 3 typen leidingen en verbindingen is de bescherming wettelijk gezien anders geregeld:

- 1 voor buisleidingen geldt een wettelijke bescherming. Voor buisleidingen is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van belang;
- 2 voor bovengrondse hoogspanningsleidingen geldt een advies van het Rijk. Hoe omgegaan moet worden met bovengrondse hoogspanningslijnen bij ruimtelijke plannen heeft het Rijk aangegeven in haar 'Advies met betrekking tot hoogspanningslijnen' uit 2005 met kenmerk SAS/2005183118;
- 3 voor de overige leidingen bepaalt het bevoegd gezag of deze planologisch relevant zijn. Gewone nutsleidingen zijn meestal niet relevant. Voor sommige leidingen is het toch wenselijk deze te beschermen, bijvoorbeeld omdat ze van groot maatschappelijk belang zijn en er grote problemen ontstaan als de leiding niet meer werkt.

4.5.2 Resultaten

Het schip maakt gebruik van walstroom en wordt voorzien van elektriciteit via een elektriciteitskabel vanaf de kade. Dit is planologisch mogelijk. Op de projectlocatie bevinden zich 2 ondergrondse hogedruk aardgasleidingen, A550 en A611-01. Deze leidingen zijn relevant vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen. Hier wordt in paragraaf 4.8 nader op ingegaan.

Alle overige kabels en leidingen op en in de nabijheid van de projectlocatie zijn in beeld gebracht middels een Wibon-melding. Bij de inrichting van het terrein is hier rekening mee gehouden. Tijdens het uitvoeren van de werkzaamheden is daarom geborgd dat zich geen knelpunten voordoen met de bestaande kabels en leidingen.

4.5.3 Conclusie

Het aspect kabels en leidingen levert geen belemmering op voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

4.6 Water

Een ruimtelijke ontwikkeling kan effecten hebben op de waterhuishoudkundige situatie, zowel kwantitatief als kwalitatief.

4.6.1 Toetsingskader

Keur Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier

De keur is een algemene verordening van het waterschap. Op grond van artikel 56 in combinatie met artikel 78 van de Waterschapswet stelt het waterschap verordeningen vast die het nodig oordeelt voor de behartiging van de opgedragen taken. De taken die aan waterschap worden opgedragen betreffen, volgens artikel 1 van de Waterschapswet, de zorg voor het watersysteem en zorg voor het zuiveren van afvalwater en eventueel kunnen nog de zorg voor andere waterstaatsaangelegenheden worden opgedragen, bijvoorbeeld vaarwegbeheer. Naast de Waterschapswet, die de organisatie van de waterschappen regelt, geven de Waterwet en de daarop gebaseerde regelgeving allerlei bepalingen over de inhoud van het waterbeheer, bijvoorbeeld in de vorm van doelstellingen en concrete normen. De keur is gebaseerd op zowel de Waterschapswet als de Waterwet en de daarop gebaseerde regelgeving in het Waterbesluit, de Waterregeling, en de provinciale (water)verordeningen.

Omgevingsverordening NH2020 en bestemmingsplan Bedrijventerreinen Velsen-Noord

Conform de Omgevingsverordening NH2020 ligt de projectlocatie in een beschermingszone van een regionale waterkering. Vanuit het bestemmingsplan geldt er een dubbelbestemming Waterstaat-Waterkering.

4.6.2 Resultaten

De kade is in de huidige situatie reeds volledig verhard, de werkzaamheden resulteren daarom niet in het toevoegen of verwijderen van verhard oppervlak. Tevens is daarom geen sprake van een versnelde of gewijzigde afvoer van hemelwater. Er worden geen oppervlaktewateren gedempt of gegraven. Verder is sprake van een tijdelijk initiatief en is de kade reeds geschikt voor het aanleggen van schepen. De voorgenomen tijdelijke opvang heeft daarom geen impact op de waterhuishouding.

De voorgenomen tijdelijk ontwikkeling bevindt zich op en naast een regionale waterkering. Daarom is voor de werkzaamheden een vergunning aangevraagd bij de beheerder, zijnde Rijkswaterstaat. Bovendien bevinden zich in het vigerende bestemmingsplan regels omtrent het uitvoeren van werkzaamheden in en op de waterkering. Dit is nader toegelicht in paragraaf 1.3. De waterkering leidt daarmee niet tot een knelpunt voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

4.6.3 Conclusie

De voorgenomen tijdelijke ontwikkeling heeft geen effect op de waterhuishouding. Bij Rijkswaterstaat is vergunning aangevraagd voor het werken in de beschermingszone van de regionale waterkering. Het aspect water vormt geen belemmering voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

4.7 Natuur

4.7.1 Toetsingskader

De Wet natuurbescherming regelt op hoofdlijnen 3 zaken:

- 1 bescherming van planten- en diersoorten;
- 2 bescherming van bos en houtopstanden;

3 bescherming van de in het kader van Europees natuurbeleid aangewezen Natura 2000-gebieden.

Soortenbescherming

Ten aanzien van soortenbescherming maakt de Wet natuurbescherming onderscheid in 3 categorieën:

- vogels: dit zijn alle van nature in Nederland in het wild levende vogels zoals bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn;
- Habitatrichtlijnsoorten: dit zijn soorten uit bijlage IV van de Habitatrichtlijn, bijlage I en II van het Verdrag van Bern en bijlage II van het Verdrag van Bonn;
- andere soorten: dit zijn soorten die genoemd zijn in bijlage A van de Wet natuurbescherming. Het gaat hier om een aantal zoogdieren, amfibieën, reptielen, vissen, dagvlinders, libellen, kevers en vaatplanten.

Voortplantingsplaatsen en rustplaatsen (inclusief functionele leefomgeving zoals foerageergebieden of vliegroutes) van beschermde soorten uit de eerste en tweede categorie mogen niet (opzettelijk) verstoord of vernietigd worden. Daarnaast mag geen enkele beschermde soort (opzettelijk) worden gedood of verwond. Bij vogels zijn daarnaast de nesten van belang.

De categorie 'andere soorten' gaat om soorten die niet onder de Habitatrichtlijn of Vogelrichtlijn vallen. Deze soorten worden beschermd vanwege de breed in de maatschappij levende overtuiging dat deze dieren beschermd moeten worden. De overige soorten uit deze bijlage worden om ecologische redenen beschermd. Hiermee wordt door Nederland uitvoering gegeven aan het Biodiversiteitsverdrag om de staat van instandhouding van dier- en plantsoorten te garanderen.

Houtopstanden

Het omhakken of rooien van bossen is niet zomaar toegestaan in de Wet natuurbescherming. Dit geldt ook bij het rooien of het verrichten van handelingen die de dood of ernstige beschadiging van bomen tot gevolg hebben. Hieronder valt ook beschadiging door vee. Onder bos wordt verstaan:

- alleen bossen die buiten de 'bebouwde kom Wet natuurbescherming' liggen;
- alle beplantingen van bomen die groter zijn dan 10 are (1.000 m²);
- bomen in een rijbeplanting, als de rij uit meer dan 20 bomen bestaat.

De gemeente stelt de grenzen van de 'bebouwde kom Wet natuurbescherming' bij besluit vast. Deze grenzen kunnen afwijken van de 'bebouwde kom Verkeerswet'. Het besluit wordt door de provincie goedgekeurd.

Gebiedsbescherming

Natura 2000

De minister van Economische Zaken en Klimaat (EK) wijst gebieden aan die deel uitmaken van het Europese netwerk van natuurgebieden: Natura 2000. Een dergelijk besluit bevat de instandhoudingsdoelstellingen voor de leefgebieden van vogelsoorten (Vogelrichtlijn) en de instandhoudingsdoelstellingen voor de natuurlijke habitats en habitats van soorten (Habitatrichtlijn). Ten aanzien van gebiedsbescherming geldt dat de Wet natuurbescherming de bescherming van Natura 2000-gebieden regelt.

Stikstofdepositie

Op grond van artikel 2.7 lid 2 Wet natuurbescherming is een vergunning vereist voor het realiseren van projecten waar op voorhand significante negatieve gevolgen op Natura 2000-gebieden niet zijn uit te sluiten.

Momenteel geldt het volgende kader voor de vergunningverlening voor projecten:

- op basis van de Wet natuurbescherming is een vergunning vereist voor projecten die een significant gevolg kunnen hebben voor een Natura 2000-gebied¹. Dit is dus niet het geval indien significante gevolgen op voorhand zijn uit te sluiten;
- indien niet op voorhand kan worden uitgesloten dat mogelijke significante gevolgen optreden, dient een Passende Beoordeling te worden opgesteld om in beeld te brengen of er daadwerkelijk significante

¹ Artikel 2.7 lid 2 Wet natuurbescherming.

gevolgen aan de orde zijn. In een Passende Beoordeling mogen ook mitigerende maatregelen (zoals externe saldering) betrokken worden. De vergunning kan worden verleend indien (eventueel met toepassing van deze mitigerende maatregelen) de voorgenomen activiteit de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied niet zal aantasten¹;

- als uit de Passende Beoordeling blijkt dat significante gevolgen niet kunnen worden uitgesloten, kan een vergunning enkel worden verleend indien de ADC-toets succesvol wordt doorlopen:
 - A: er zijn geen alternatieve oplossingen;
 - D: het project is nodig om dwingende redenen van groot openbaar belang;
 - C: door middel van compenserende maatregelen wordt gewaarborgd dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft².

Op 1 juli 2021 is zowel de Wet stikstofreductie en natuurverbetering (Wsn) als het bijbehorende Besluit stikstofreductie en natuurverbetering in werking getreden. Deze wet voorziet onder andere in een partiële vrijstelling. Op basis van deze vrijstelling worden de gevolgen van stikstofdepositie door 'activiteiten van de bouwsector' uitgezonderd van de vergunningplicht op grond van artikel 2.7 lid 2 Wet natuurbescherming. In het bijbehorende Besluit stikstofreductie en natuurverbetering is nader uitgewerkt welke activiteiten worden aangemerkt als 'activiteiten van de bouwsector'. Het betreft zowel het verrichten van een bouw- of een sloopactiviteit dat het feitelijk verrichten van bouw- of sloopwerkzaamheden aan een bouwwerk betreft als het aanleggen, wijzigen of opruimen van een werk, met inbegrip van de daarmee samenhangende vervoersbewegingen. Voor de (gevolgen van) stikstofdepositie door deze activiteiten hoeft dus in beginsel geen natuurvergunning te worden aangevraagd. Andere effecten dan stikstof en stikstofeffecten in de gebruiksfase blijven wel vergunningplichtig.

Natuurnetwerk Nederland

Het Natuurnetwerk Nederland, de voormalige Ecologische Hoofdstructuur (EHS), zorgt voor een aaneengesloten netwerk van natuurgebieden en natuurontwikkelingsgebieden die met elkaar verbonden worden door ecologische verbindingzones. De rechtstreekse werking van NNN vindt plaats door toetsing van bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen voor het afwijken van bestemmingsplannen aan het NNN-beleid (titel 2.10 Barro). Er geldt geen separate vergunningplicht.

4.7.2 Resultaten

Soortenbescherming

De voorgenomen tijdelijke ontwikkeling behelst geen aanpassingen aan bebouwing of ingrijpende werkzaamheden in de (openbare) ruimte. Tijdens het gebruik van de tijdelijke opvanglocatie bevinden de asielzoekers bovendien grotendeels op het schip. Buiten zullen zij zich verplaatsen via de bestaande kade en wegen. Mogelijk aanwezige soorten worden met de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling daardoor niet verstoord, gedood of verwond.

Houtopstanden

Voor het realiseren van de tijdelijke opvanglocatie worden geen bomen of houtopstanden gekapt.

Gebiedsbescherming

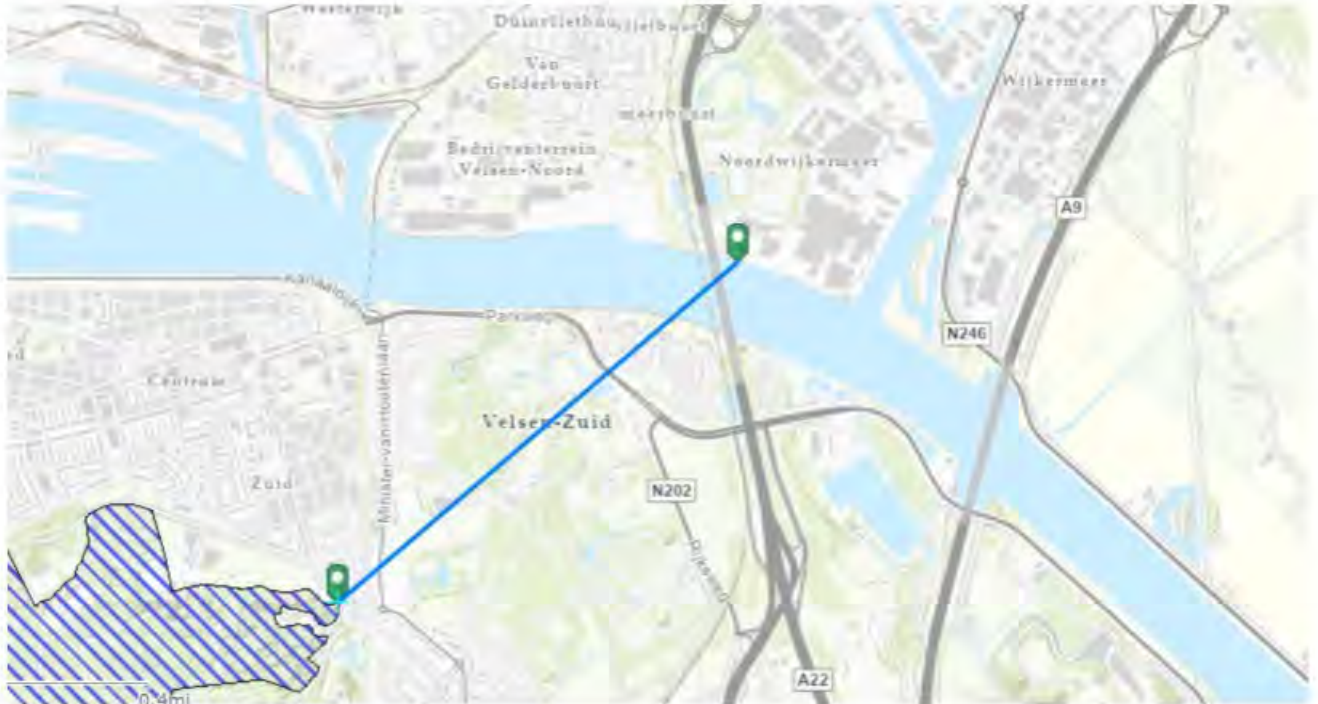
Natura 2000

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied, Kennemerland-Zuid, ligt op ongeveer 2,3 km van de projectlocatie, zie afbeelding 4.6. Gezien de afstand van het gebied tot de projectlocatie, de tussenliggende bebouwing en functies en de aard van de tijdelijke ontwikkeling is geen sprake van areaalverlies, beschadiging of aantasting van dit Natura 2000-gebied. Vanwege de afstand kunnen directe effecten als gevolg van licht, geluid of trillingen worden uitgesloten.

¹ Artikel 2.7 lid 3 jo. Artikel 2.8 lid 3 Wet natuurbescherming.

² Artikel 2.8 lid 2 Wet natuurbescherming.

Afbeelding 4.6 Ligging projectlocatie ten opzichte van Natura 2000-gebied



Stikstofdepositie

Uit het uitgevoerde stikstofonderzoek (zie bijlage II) blijkt, dat het gebruik van de tijdelijke opvang na realisatie niet leidt tot stikstofdepositie op nabijgelegen Natura 2000-gebieden van 0,005 mol/ha/jr of meer. Daarmee treedt er geen stikstofdepositie op als gevolg van de gebruiksfase van het project. Mogelijke significante negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden kunnen op voorhand worden uitgesloten.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Op of in de nabijheid van de voorziene tijdelijke opvanglocatie is geen NNN aanwezig. Daarom is geen sprake van aantasting of beschadiging aan het NNN.

4.7.3 Conclusie

Mogelijk aanwezige beschermde soorten worden met de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling niet verstoord, gedood of verwond. Er worden geen bomen of houtopstanden gekapt. Op grond van de resultaten kunnen mogelijke significante negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden op voorhand worden uitgesloten. Hiermee wordt geconcludeerd dat voor de beoogde tijdelijke opvanglocatie geen vergunningplicht geldt in het kader van de Wet natuurbescherming. De opvanglocatie heeft geen effect op NNN. Het aspect natuur vormt geen belemmering voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

4.8 Externe veiligheid

Het transport, de opslag en productie van gevaarlijke stoffen brengen risico's met zich mee door de mogelijkheid dat bij een ongeval gevaarlijke stoffen vrij kunnen komen. De discipline externe veiligheid houdt zich bezig met het beheersen van de hieraan verbonden risico's voor mensen die zich in de nabijheid van gevaarlijke stoffen bevinden. Daarnaast horen bij externe veiligheid de risico's volgend uit het in werking hebben van windturbines en luchthavens.

In deze paragraaf wordt eerst het toetsingskader beschreven met de daarbij behorende definities van het plaatsgebonden risico en groepsrisico. Daarna komen de risicobronnen die zich in het gebied bevinden aan de orde en is getoetst aan de geldende wet- en regelgeving.

4.8.1 Toetsingskader

Het doel van het externe veiligheidsbeleid is tweeledig:

- de bescherming van personen door het beschermen van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten;
- het mogelijk maken om te werken met gevaarlijke stoffen.

Voor inrichtingen (bedrijven) zijn het 'Besluit externe veiligheid inrichtingen' (Bevi) en de 'Regeling externe veiligheid inrichtingen' (Revi) van belang. In het Bevi wordt externe veiligheid omschreven als 'de kans om buiten een inrichting te overlijden als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen de inrichting waar een gevaarlijke stof bij betrokken is'.

De richtlijnen voor buisleidingen zijn weergegeven in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb), en de bijbehorende regeling (Revb).

Voor transport is de 'Wet vervoer gevaarlijke stoffen' van belang. Daarnaast is er een aantal besluiten en regelingen vastgesteld waarin het beleid verder uitgewerkt is, waaronder het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt).

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans dat een persoon, die zich gedurende een jaar onafgebroken en onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt, overlijdt als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Dit risico wordt per bedrijf vastgelegd in contouren. Er geldt een contour waarbinnen die kans 10^{-6} (1 op 1.000.000) bedraagt. Binnen deze contour mogen in ieder geval geen kwetsbare objecten (onder andere scholen, gebouwen waar zich veel mensen bevinden en gebouwen waar zich minder zelfredzame personen kunnen bevinden) aanwezig zijn of geprojecteerd worden.

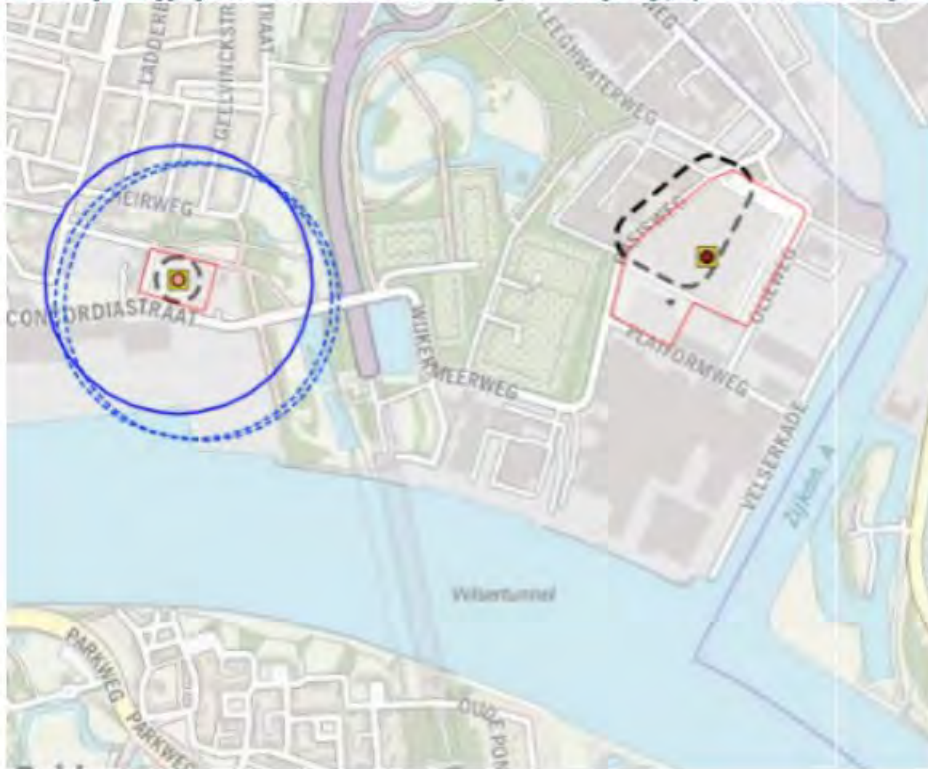
Het groepsrisico (GR) is de cumulatieve kans dat een groep personen binnen een bepaald gebied overlijdt ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. De oriëntatiewaarde geeft hierbij de indicatie van een aanvaardbaar groepsrisico.

De voorgenomen ontwikkeling zelf is geen risicobron en is tijdelijk van aard. De tijdelijke noodopvang heeft vanuit het oogpunt van externe veiligheid geen impact op eventuele omliggende (beperkt) kwetsbare objecten. Het schip is zelf wel een kwetsbaar object. Daarom wordt onderzocht in hoeverre sprake is van een mogelijk knelpunt met omliggende risicobronnen.

4.8.2 Resultaten

Op afbeelding 4.7 zijn alle omliggende stationaire bronnen in de nabijheid van het plangebied opgenomen. Uit deze afbeelding blijkt dat de projectlocatie zich niet binnen het plaatsgebonden risicoplaafond van een van deze bronnen bevindt. Daarnaast ligt de projectlocatie niet binnen het invloedsgebied van het groepsrisico van een van de omliggende bronnen. Daarom wordt in deze paragraaf verder alleen onderzocht in hoeverre de omliggende mobiele bronnen leiden tot een knelpunt voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

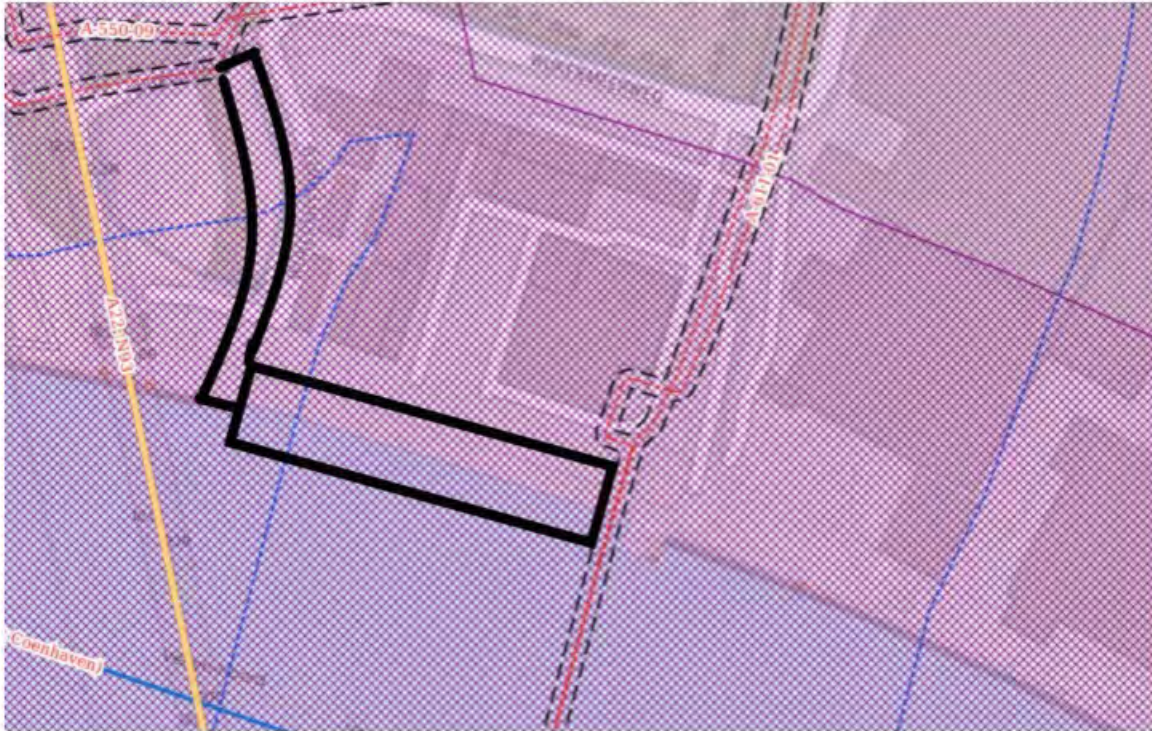
Afbeelding 4.7 Ligging stationaire bronnen externe veiligheid in omgeving projectlocatie. Bron: EV signaleringskaart.



Voor de beoordeling van het thema externe veiligheid is de Signaleringskaart externe veiligheid geraadpleegd. In de directe omgeving van de beoogde tijdelijke opvanglocatie bevinden zich meerdere mobiele risicobronnen. Een afbeelding van deze bronnen is weergegeven op afbeelding 4.8. Het gaat om de volgende risicobronnen:

- 1 Rijksweg A22;
- 2 Aardgasleiding;
- 3 Aardgasleiding;
- 4 Aardgasleiding;
- 5 Aardgasleiding;
- 6 Noordzeekanaal.

Afbeelding 4.8 Ligging mobiele risicobronnen externe veiligheid in nabijheid projectlocatie. Bron: EV Signaleringskaart



Voor de volledige analyse externe veiligheid inclusief advies veiligheidsregio wordt verwezen naar bijlage III. In deze paragraaf zijn de belangrijkste conclusies opgenomen.

Rijksweg A22

Het plaatsgebonden risico van de A22 leidt niet tot een belemmering voor het voorgenomen initiatief. Het schip ligt tevens buiten het groepsrisicoplafond en de 1 %-letaliteitsafstand van stofcategorie GF3. Hiermee vormt het groepsrisico ook geen belemmering voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

Buisleidingen

Een deel van het schip ligt binnen de plaatsgebonden risicocontour van 2 buisleidingen. Daarnaast komt het schip binnen het 100%-letaliteitsgebied van beide buisleidingen te liggen. Op basis van advies van de veiligheidsregio wordt geconcludeerd dat de aanwezige buisleidingen niet leiden tot een knelpunt voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling. Het advies van de veiligheidsregio is opgenomen in de notitie externe veiligheid, zie bijlage III.

Zeevaartroute Noordzeekanaal

De zeevaartroute Noordzeekanaal leidt niet tot een belemmering voor het voorgenomen initiatief. Het schip komt buiten de plaatsgebonden risicocontour te liggen. Er is geen sprake van een potentieel knelpunt met betrekking tot het groepsrisico.

4.8.3 Conclusie

De aanwezige risicobronnen in de omgeving van de projectlocatie leiden niet tot een onaanvaardbaar risico voor de tijdelijke noodopvang. Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

4.9 Bedrijven en milieuzonering

Zowel de ruimtelijke ordening als het milieubeleid stellen zich ten doel een goede kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Dit gebeurt onder andere door milieuzonering.

Milieuzonering betekent het aanbrengen van een voldoende ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende bedrijven of inrichtingen enerzijds en milieugevoelige functies (zoals wonen en recreëren) anderzijds. De ruimtelijke scheiding bestaat doorgaans uit het aanhouden van een bepaalde afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. De onderlinge afstand moet groter zijn naarmate de milieubelastende functie het milieu sterker belast.

Milieuzonering heeft 2 doelen:

- het zoveel mogelijk beperken of voorkomen van hinder en gevaar bij woningen en andere gevoelige functies;
- het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven zodat zij hun activiteiten duurzaam onder aanvaardbare voorwaarden kunnen verrichten.

4.9.1 Toetsingskader

De toelaatbaarheid van bedrijvigheid kan globaal worden beoordeeld met behulp van de VNG-publicatie *Bedrijven en milieuzonering* (editie 2009). In de publicatie is een lijst opgenomen waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar mate van milieubelasting. De publicatie geeft voor vele bedrijfstakken en installaties aan:

- welke milieuonderwerpen een rol kunnen spelen;
- welke gemiddelde afstanden tot de woonbebouwing passend zijn.

In de publicatie is een lijst opgenomen die inzichtelijk maakt welke milieuaspecten van belang zijn en in welke milieucategorie een bedrijf ingedeeld zou kunnen worden. Het instrument heeft een integrale benadering. Per bedrijf is in beeld gebracht welke richtafstand aan de orde is voor de aspecten geluid, geur, stof en externe veiligheid. De milieucategorie wordt bepaald op de maatgevende (grootste) afstand.

4.9.2 Resultaten

Een opvanglocatie voor asielzoekers wordt niet genoemd in de VNG-publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering'. De toekomstige tijdelijke vorm van gebruik is qua milieuzonering echter vergelijkbaar met de functie wonen. Deze functie kent geen zonering op grond van de VNG-publicatie.

De tijdelijke noodopvang zelf kan hinder ondervinden van functies in de omgeving. Het schip zal op de ligplaats aanmeren en gebruikt worden als noodopvang voor asielzoekers. Belangrijk hierbij is dat sprake is van een tijdelijke voorziening. Dit staat eventuele toekomstige uitbreidingsplannen van omliggende bedrijven daarom niet in de weg. Het bestemmingsplan wordt als gevolg van het voorgenomen initiatief niet gewijzigd, derhalve blijft op het bedrijventerrein de vigerende milieucategorie toegestaan.

In de directe nabijheid van de projectlocatie is het afvalverwerkingsbedrijf CMF-services gevestigd. Op grond van het bestemmingsplan is op de locatie van CMF een bedrijf tot de maximale milieucategorie 4,2 toegestaan. De maatgevende categorie voor afvalverwerkingsbedrijven in de VNG-publicatie is nagenoeg altijd geur. Afhankelijk van het type afvalverwerkingsbedrijf is de richtafstand tussen de 50 en de 300 meter. De voorgenomen tijdelijke ontwikkeling bevindt zich binnen 300 meter van het afvalverwerkingsbedrijf en dus waarschijnlijk binnen het invloedsgebied. Een belangrijk deel van de geurrelevante activiteiten van het bedrijf vindt binnen plaats. De asielzoekers zullen zich bovendien voornamelijk binnen in het schip bevinden. Gezien de ook tijdelijke aard van de ontwikkeling vormt het aspect geur geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

Daarnaast is Kampen Machinefabriek Velsen BV gevestigd in de nabijheid van de projectlocatie. Dit is een producent van machines en apparaten, SBI-code 29-2. De maatgevende afstand voor dit type bedrijven is geluid met 200 meter. Onderzoek naar geluid is beschreven in paragraaf 4.3. In deze paragraaf is geconcludeerd dat de huidige aanwezige toegestane bedrijven geen nadelige gevolgen hebben voor het woon- en leefklimaat voor de tijdelijke opvang.

Aan de oostzijde van het terrein bevindt zich Marine Sampling Holland BV, een bedrijf dat gespecialiseerd is in geotechnisch, geologisch en milieuonderzoek. Gezien de aard van dit bedrijf is het niet aannemelijk dat sprake is van mogelijke geurhinder voor de tijdelijke noodopvang. Onderzoek naar geluid en externe veiligheid is reeds beschreven paragrafen 4.3 en 4.8. Marine Sampling Holland vormt daarom voor de tijdelijke opvang geen belemmering en wordt niet in haar rechten beperkt.

In de directe nabijheid van de projectlocatie bevinden zich nog diverse andere bedrijven, zoals Worldwide Offshore Support B.V., Rainbow International Drilling Services B.V. en Extreme Product B.V. Op grond van het bestemmingsplan zijn hier bedrijven met maximaal milieucategorie 4.2 toegestaan. Deze bedrijven zullen daarom tot vergelijkbare of lagere mogelijke milieuhinder leiden als de hiervoor beschreven meest relevante bedrijven en geen belemmering vormen voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

Gezien de tijdelijke aard van de ontwikkeling en dat het gaat om noodopvang waarbij er geen sprake is van een bestemmingswijziging, wordt geconcludeerd dat de tijdelijke ontwikkeling niet leidt tot een inperking van de rechten van omliggende bedrijven. Daarnaast ondervindt de beoogde tijdelijke opvang geen milieuhinder van een dermate omvang dat niet langer sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Het aspect bedrijven en milieuzonering geeft geen belemmering voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

4.9.3 Conclusie

Uit de analyse milieuzonering blijkt dat geen sprake is van een knelpunt met de omliggende bedrijven. Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor de tijdelijke ontwikkeling.

4.10 Archeologie

Voorafgaand aan het vaststellen van een omgevingsvergunning afwijken van het bestemmingsplan dient inzicht te zijn verkregen in bekende en te verwachten archeologische waarden op de locatie en in de omgeving. Daarnaast moet inzicht worden verkregen in de aard en omvang van de voorgenomen werkzaamheden zijn en of deze een bedreiging vormen voor het bodemarchief. Indien dit het geval is, wordt geadviseerd op welke wijze hiermee in het vervolgtraject van de ontwikkeling rekening dient te worden gehouden.

4.10.1 Toetsingskader

De bescherming van archeologisch en cultureel erfgoed in Nederland is vastgelegd in de Erfgoedwet, die op 1 juli 2016 in werking is getreden. De Erfgoedwet is in de plaats gekomen van 6 wetten en regelingen op het gebied van cultureel erfgoed, waaronder de Monumentenwet 1988. Onderdelen van de Monumentenwet, die van toepassing waren op de fysieke leefomgeving, gaan naar de Omgevingswet. Die wordt naar verwachting in 2022 van kracht. Voor deze onderdelen is daartoe in de Erfgoedwet een overgangsregeling opgenomen.

De Erfgoedwet regelt onder andere de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem. Bij ingrepen waarbij de ondergrond wordt geroerd, dient te worden aangetoond dat de eventueel aanwezige archeologische waarden niet worden aangetast. Archeologisch onderzoek moet worden uitgevoerd indien sprake is van een hoge trefkans of indien de locatie niet is gekarteerd.

4.10.2 Resultaten

Op een deel van de projectlocatie geldt conform het bestemmingsplan de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie - 5'. Op de projectlocatie worden beperkte grondroerende werkzaamheden uitgevoerd voor het realiseren van de buispalen en de bolders. Ingevolge artikel 18 van het bestemmingsplan Bedrijventerreinen Velsen-Noord is archeologisch onderzoek nodig indien sprake is van grondroerende werkzaamheden met een oppervlak groter dan 2.500 m². Gezien de beperkte omvang van de grondroerende werkzaamheden wordt deze oppervlaktemaat niet overschreden. Het is daarom niet nodig om archeologisch onderzoek uit te voeren.

4.10.3 Conclusie

Het is conform het bestemmingsplan niet nodig archeologisch onderzoek uit te voeren. Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor de tijdelijke ontwikkeling.

4.11 Cultuurhistorie

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening is het verplicht om bij ruimtelijke plannen een beschrijving op te nemen van de manier waarop rekening is gehouden met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden (gebouwd erfgoed, cultuurlandschap en archeologie). Hierbij gaat het om zowel beschermde objecten en structuren, als niet beschermde objecten en structuren (bijvoorbeeld het landschap).

4.11.1 Toetsingskader

De bescherming van archeologisch en cultureel erfgoed in Nederland is vastgelegd in de Erfgoedwet. Het uitgangspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen is om het op een locatie aanwezige cultuurhistorische erfgoed te behouden. Dit houdt in dat bescherming moet worden geboden aan de aanwezige Rijks-, provinciale en gemeentelijke monumenten.

4.11.2 Resultaten

In de directe nabijheid van de projectlocatie is een Rijksmonument aanwezig: Het ventilatiegebouw Velsertunnel (530904). De ligging van dit monument is weergegeven op afbeelding 4.9. De tijdelijke ontwikkeling voorziet niet in het wijzigen of vernietigen van dit Rijksmonument. Trillingsonderzoek is uitgevoerd om te bepalen in hoeverre het intrillen van de buispalen kan leiden tot een verstoring van het monument. Het volledige onderzoek is toegevoegd in bijlage IV. Dit is afgewogen bij de omgevingsvergunning bouwen, welke is aangevraagd voor de realisatie van de buispalen en de bolders. De functie van tijdelijke noodopvang heeft geen invloed op het Rijksmonument.

Verder ligt de zuidelijke oever van het Noordzeekanaal, schuin tegenover de projectlocatie, het dorp Velsen. Het dorp is aangewezen als beschermd dorpsgezicht. De voorgenomen tijdelijke ontwikkeling leidt niet tot wijzigingen of aantastingen aan het beschermd dorpsgezicht.

Afbeelding 4.9 Ligging monument ventilatiegebouw Velsertunnel (Monument is blauw en projectlocatie is in rood aangegeven)



4.11.3 Conclusie

Aangezien de noodopvang niet zorgt voor wijziging of aantasting van het Rijksmonument ventilatiegebouw Velsertunnel of het beschermde dorpsgezicht Velsen, vormt het aspect cultuurhistorie geen belemmering voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

4.12 Sociale veiligheid

Naast een aantrekkelijke en aanpasbare fysieke leefomgeving moet een leefomgeving ook (sociaal) veilig in het gebruik zijn. Het gaat erom dat mensen zich veilig voelen en dat zoveel mogelijk daadwerkelijk zijn.

Factoren die kunnen bijdragen aan (het gevoel van) meer veiligheid zijn onder andere:

- informeel toezicht op de openbare ruimte;
- persoonlijke controle over de ('eigen') omgeving;
- het imago van het (totale) gebied.

4.12.1 Resultaten

Het COA neemt diverse maatregelen om de (sociale) veiligheid te bewaken. Maatregelen die het COA neemt voor beheer in en rond de opvang zijn onder andere:

- 7 dagen per week aanwezigheid van COA-medewerkers op de locatie;
- huisregels hanteren en toezien op naleving;
- eventuele signalen over spanningen tussen bewoners oppakken;
- dagbesteding verzorgen;
- actief bijdragen aan integratie-activiteiten;
- informeren over gedragsregels in Nederland;
- wanneer nodig opschalen naar of assistentie vragen aan politie;
- deelname aan veiligheidsoverleg met gemeente, politie en indien nodig andere betrokkenen;
- 24/7 bereikbaarheid voor omwonenden;
- 24/7 beveiliging en toegangsbeheer op de locatie;
- afscherming van het terrein ten opzichte van omliggende bedrijven middels niet-overklimbare hekken zodat asielzoekers niet op de bedrijfsterreinen kunnen komen.

Het COA is verantwoordelijk voor de leefbaarheid binnen de grenzen van de opvanglocatie en de directe omgeving van de opvanglocatie. Ook is het COA verantwoordelijk voor het treffen van (aanvullende) maatregelen in samenwerking met de politie als daartoe aanleiding is.

De politie is verantwoordelijk voor het handhaven van de openbare orde onder gezag van de burgemeester en de opsporing van strafbare feiten onder gezag van het Openbaar ministerie.

Met bovenstaande maatregelen wordt de (sociale) veiligheid voldoende gewaarborgd.

4.12.2 Conclusie

Ten behoeve van de tijdelijke opvanglocatie wordt een pakket aan maatregelen getroffen om de sociale veiligheid in de omgeving van de locatie te waarborgen. Door het nemen van deze maatregelen vormt het aspect sociale veiligheid geen belemmering voor de voorgenomen tijdelijke ontwikkeling.

5

UITVOERBAARHEID

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de maatschappelijke uitvoerbaarheid en economische uitvoerbaarheid van de ontwikkeling.

5.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Voorafgaand aan de realisatie van de voorgenomen ontwikkeling heeft het COA met de omliggende grondeigenaren afgestemd. Met een deel van de omliggende grondeigenaren is een (onder)huurovereenkomst gesloten, zie paragraaf 5.2. Daarnaast is met een andere derde een overeenkomst gesloten voor het gebruik van diens terrein in het geval zich een calamiteit voordoet. De locatie kent geen directe omwonenden. Voor inwoners van de wijdere omgeving is een informatiebijeenkomst georganiseerd. Bovendien zal er tijdens de looptijd van de opvang een telefoonnummer 24/7 beschikbaar zijn voor inwoners en wordt er regelmatig een omwonendenoverleg georganiseerd. Het terrein in beheer van het COA zal afgeschermd worden van omliggende bedrijven door middel van hekken. Deze hekken dienen ervoor dat de bewoners van de opvang niet in aanraking komen met deze bedrijven.

5.2 Economische uitvoerbaarheid

5.2.1 Financiering

De locatie, de ligplaats in het haven terrein en het deel van de kade dat gebruikt wordt voor aanvullende voorzieningen wordt gehuurd door het COA van de huidige grondeigenaren dan wel ondergehuurd van de huidige huurders. Het schip zelf wordt door het COA gehuurd. Het COA is niet afhankelijk van financiële bijdragen van derden. COA voert een maatschappelijke taak uit in opdracht van het Rijk en wordt ook als zodanig gefinancierd voor het realiseren van (nood)opvang.

5.2.2 Beheer en onderhoud

Het COA verzorgt het beheer en onderhoud van het terrein gedurende het gebruik ten behoeve van de tijdelijke noodopvang.

Bijlage(n)



BIJLAGE: INRICHTINGSTEKENING



BIJLAGE: STIKSTOFDEPOSITIEONDERZOEK



BIJLAGE: ANALYSE EXTERNE VEILIGHEID

IV

BIJLAGE: TRILLINGSONDERZOEK

Postadres: Postbus 5514, 2000 GM Haarlem

Gemeente Velsen

Postbus 465
1970 AL IJmuiden

Verzenddatum 14 september 2022
Ons kenmerk 20163664
Contactpersoon [REDACTED]
E-mailadres [REDACTED]
Telefoonnummer [REDACTED]
Volgnummer brief 20206204
Bijlage(n) Geen
Onderwerp Brandveiligheidsadvies
Opvang asielzoekers cruiseschip
VOB- kade
Velsen-Noord

Geachte [REDACTED]

Op uw verzoek hebben wij een brandveiligheidsadvies opgesteld ten behoeve van een aanvraag gedoogbeschikking.

De aanvraag betreft het tijdelijk afmeren en in gebruik nemen van een cruiseschip voor het opvangen van asielzoekers. Als Brandweer, onderdeel van Veiligheidsregio Kennemerland, adviseren wij bij een cruiseschip alleen op de volgende punten:

- Veilige ontvluchting vanaf het schip naar de aansluitende kade.
- Operationeel optreden van de brandweer.

Wij toetsen of dit op een verantwoorde wijze mogelijk is.

In onze beleving valt de algehele veiligheid van een varende en voor de vaart bestemde schepen onder een andere toezichthouder, namelijk de ILT. (Inspectie leefomgeving en transport) Veiligheidsregio Kennemerland heeft niet die expertise. Wij adviseren u hierbij dan ook om het ILT als expert te betrekken. Dit betekent dat wij qua brandveiligheidsinstallaties op het schip ook verder geen beoordeling hebben gedaan.

Wij gaan er dan ook vanuit dat de brandveiligheid en alle brandveiligheidsinstallaties aan boord van het schip aan de geldende regelgeving (inclusief bijbehorende certificaten) voldoen.

Uit de aanvraag blijkt dat er (vooralsnog) onvoldoende aan de brandveiligheidsvoorschriften wordt voldaan bij het veilig ontvluchten en onze operationele inzet. Wij adviseren u de beschikking op basis van de ingediende stukken alleen af te geven indien kan worden voldaan aan de voorwaarde die wij hieronder hebben beschreven.



Verzenddatum: 14 september 2022
Volgnummer brief: 20206204
Pagina: Pagina 2 van 3

Onderstaand vindt u de belangrijkste opmerkingen en voorwaarde:

Opmerking bereikbaarheid voor hulpverleningsdiensten

Voor het beoordelen van de calamiteitenroutes is tekening van BUKO met tekeningnummer BMO 22.0986.1 van datum 10 september 2022 gebruikt.

Hekwerken die een verbindingsweg als bedoeld in het eerste lid afsluiten, kunnen t.b.v. de hulpdiensten snel en gemakkelijk worden geopend of worden ontsloten met een systeem dat in overleg met de brandweer is bepaald. *Afgesproken met de organisatie (COA) is dat er op alle hekwerken, waar de calamiteitenroute over heenloopt, een sturing komt zodat de hekwerken met één handeling, tijdens een calamiteit, te ontgrendelen zijn of direct (24/7) te openen zijn door het geïnstrueerde personeel.*

Opmerking ontruimingsplan/ noodplan

Bij de aanvraag ontbreekt het ontruimingsplan/ noodplan wat afgestemd moet zijn op de werkelijke situatie. In het ontruimingsplan/ noodplan moet o.a. duidelijk omschreven worden hoe de gebruikers van de schip ervoor zorgen dat iedereen tijdig in veiligheid wordt gebracht bij een calamiteit en dat de eerste interventies door de organisatie op het schip kunnen worden voorkomen of zo nodig worden bestreden. Let hierop de instructies ook in verschillende talen wordt omschreven. Voor het in gebruik nemen van het schip moet het ontruimingsplan/ noodplan door het bevoegd gezag zijn goedgekeurd.

Opmerking locatie fireplan/ verwijskaarten brandweer

Om een snelle en adequate inzet van de hulpdiensten mogelijk te maken, is het van groot belang dat de brandweer direct overzicht heeft hoe het schip is ingedeeld. Een aanbeveling is dan ook om een "extra" fireplan/ verwijskaarten voor de brandweer in de portierloge te plaatsen.

Opmerking ontvluchting

Vanaf het schip moeten duidelijke vluchtrouteaanduidingen aanwezig zijn naar de kade. Op het schip zullen verschillende verzamelplaatsen zijn aangewezen en vanaf de verzamelplaatsen zal er naar de kade gevlucht moeten worden. Al deze ontvluchtingsroutes moeten duidelijk en herkenbaar worden aangegeven middels vluchtrouteaanduidingen.

Opmerking opvanglocatie op VOB-kade (loods)

De opvanglocatie (loods) wordt alleen gebruikt zoals omschreven in de plannen voor uiterste nood bij een calamiteit. Mocht deze loods voor andere doeleinde gebruikt gaan worden zal dit in overleg moeten met bevoegd gezag.



Verzenddatum: 14 september 2022
Volgnummer brief: 20206204
Pagina: Pagina 3 van 3

Opmerking Veiligheidsplan

In het Veiligheidsplan zijn nog niet alle opmerkingen verwerkt zoals afgesproken tijdens het overleg "veiligheidsplannen opvang vluchtelingen" op datum 31 augustus 2022. Voordat de eerste bewoners het schip in gebruik nemen moeten de afgesproken en beschreven maatregelen in orde zijn.

Opmerking (nood) stroomvoorziening op de kade

Nabij de (nood) stroomvoorziening moeten draagbare blustoestellen van tenminste 6 liter of 6 kg worden geplaatst.

Opmerking algehele risico's bij brand

Het verrichten van brandgevaarlijke handelingen is niet toegestaan. Tevens geldt er op het schip een geheel rookverbod. (Enkel buiten op deck 12 zoals omschreven staat in het Veiligheidsplan)



Opmerking externe veiligheid

De eerder gemaakte opmerkingen over de scenario's van de relevante risicobronnen zijn verwerkt. De scenario's zijn benoemd in het "veiligheidsplan Noodopvanglocatie COA VOB-kade Velsen-Noord". Wel adviseren wij u om, zoals ook benoemd in paragraaf 3.8 (zelfredzaam vermogen) van het Veiligheidsplan, om de handelingsperspectieven voor de bewoners van het schip en de inzet van de BHV-organisatie en de veiligheidsorganisatie van het schip uit te werken en op te nemen in het calamiteiten en/of noodplan van de locatie.

Wij willen u vragen de aanvrager hierover te informeren. Aangepaste stukken kunt u ter beoordeling sturen naar Brandweer Kennemerland.

In deze aanvraag zijn voor de brandweer, bijzondere kenmerken en installaties opgenomen. Het is belangrijk dat dit verwerkt kan worden in onze procedures. Wij willen graag tijdens verschillende fases betrokken zijn bij het gemeentelijk toezicht.

Wij verzoeken u contact met ons op te nemen om de benodigde voorbereidingen te kunnen treffen.

Voor vragen c.q. opmerkingen kunt u contact opnemen met 


Hoogachtend,
Het Dagelijks Bestuur van de Veiligheidsregio Kennemerland


notitie

aan	Gemeente Velsen	van	[REDACTED]
t.a.v.	[REDACTED]	E-mail	advies@odijmond.nl
datum	14 september 2022	Bijlage:	1 (Reactie Haventoezicht)
onderwerp	Milieuadvies – Noordzeekanaal Velsen-Noord, aanvraag opvangboot vluchtelingen		

Gemeente Velsen heeft Omgevingsdienst IJmond gevraagd om advies over de aanvraag voor het tijdelijk aanleggen van een opvangboot voor vluchtelingen langs het Noordzeekanaal in Velsen-Noord. Hieronder doen wij verslag van onze bevindingen.

Planomschrijving

Het plan betreft het aanmeren van een schip waar 1.000 mensen op verblijven gedurende 6 maanden. De locatie is de kade oostelijk van de Velsertunnel op de noordoever van het Noordzeekanaal (nabij Wijkermeerweg 7).



Algemeen

De planlocatie ligt in het Noordzeekanaal, aan de kade bij een bedrijventerrein. Het cruiseschip zal hier maximaal zes maanden liggen. Daarmee is er sprake van short-stay. Ligt het schip er toch langer dan zes maanden, dan dient getoetst te worden op basis van tijdelijk wonen.

Milieuzonering

Advies: Aanvulling nodig

Er is sprake van gebruik als noodopvang voor de maximale duur van zes maanden, dit is gelijk te stellen aan short-stay. Hierdoor is geen sprake van wonen of tijdelijk wonen. Dit betekent dat kan worden volstaan met een lichtere toets in het kader van ruimtelijke ordening en milieuzonering.

Doordat het schip niet beschermd wordt door geluidsnormen (er is geen sprake van een gevoelig object), zullen de omliggende bedrijven niet worden belemmerd in hun bedrijfsvoering. Andersom geldt wel dat een zekere mate van aanvaardbaar verblijfsklimaat relevant is bij het beoordelen van een goede ruimtelijke ordening. De geluidbelasting aan de noordkant van het schip is vrij hoog: zie het kopje 'geluid' hieronder.

Ten aanzien van geur is de geurrelevante inrichting RWZI Velsen (Amsterdamseweg 11 Velsen-Zuid) niet beschouwd. ODIJ adviseert de toetsing hierop aan te vullen.

Ten aanzien van milieuzonering adviseert ODIJ om in de ruimtelijke onderbouwing duidelijker te maken dat getoetst wordt aan short-stay en niet aan (tijdelijk) wonen, gelet op de beperkte tijd (<6 maanden) dat het schip hier ligt. In geval van tijdelijk wonen is een uitgebreidere toetsing nodig.

Geluid

Advies: akkoord onder voorwaarde

Het plan is gelegen op het gezoneerd industrieterrein IJmond. Door Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied is de geluidbelasting op het woonschip bepaald. Er is sprake van een zeer hoge geluidbelasting, met aan de noordkant van het schip geluidbelastingen tot 70 dB(A).

Van formele toetsing aan de Wet geluidhinder is geen sprake, omdat het een tijdelijk gebruik betreft. Wel moet getoetst worden of het plan voorziet in een aanvaardbaar woon- en leefklimaat/verblijfsklimaat. Gezien geluidbelastingen is er een aanzienlijke kans op slaapverstoring en een groot percentage ernstig gehinderden (zie ook advies ODNZKG). Een niet wenselijke situatie voor een locatie waar mensen moeten leven en slapen.

Indien ervoor wordt gekozen het plan uit te voeren als gepresenteerd, adviseert ODIJ om met de indeling van het schip rekening te houden met de geluidbelastingen en dus geen slaapvertrekken aan de zijde met de hoogste geluidbelasting (noordzijde) te creëren.

Luchtkwaliteit

Advies: Akkoord met de tekst uit de ruimtelijke onderbouwing. Luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor dit plan.

Bodem

Advies: akkoord

Het voorgenomen initiatief leidt tot beperkte bodemroerende werkzaamheden.

Op het terrein aan de Wijkermeerweg 7 te Velsen Noord zijn 4 gevallen van ernstige bodem verontreiniging bekend, deze zijn beschikt door de Provincie Noord-Holland.

Onlangs zijn er werkzaamheden uitgevoerd met kabels en leidingen hiervoor zijn er BUS meldingen ingediend.

De werkzaamheden rond de bolders en buispalen zijn separaat geadviseerd en vergund.

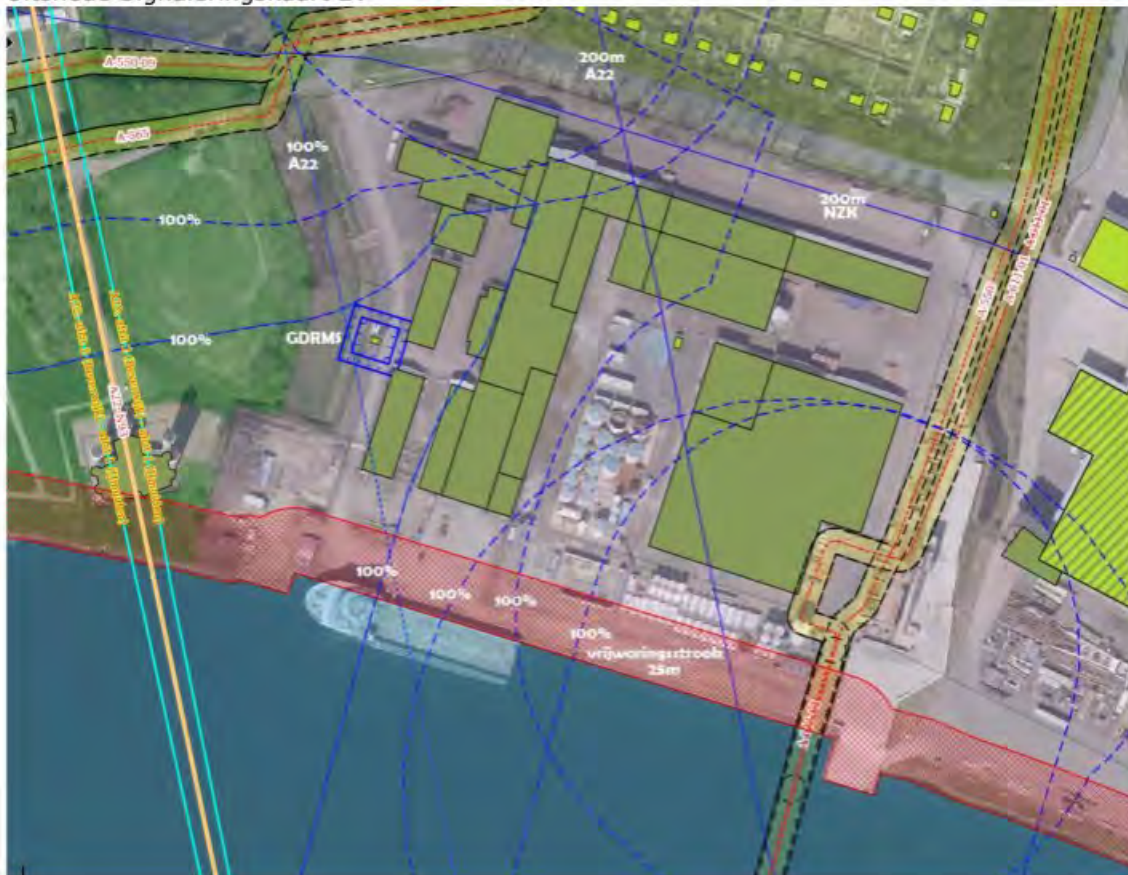
De kade direct bij het schip is geheel verhard, waardoor er geen risico is op contact van personen met eventuele aanwezige bodemverontreiniging.

De asielzoekers zullen voor hun activiteiten bovendien grotendeels op het schip zelf verblijven en niet op de kade en terrein. Er is daarom vanuit het aspect bodemkwaliteit geen belemmering voor het gebruik van de locatie voor tijdelijke opvang.

Omgevingsveiligheid

Advies: tekst aanvullen

Uitsnede Signaleringskaart EV



Ter advisering zijn voorgelegd de volgende documenten:

1. 132215 Ruimtelijke onderbouwing – definitief.docx opgesteld door [REDACTED] d.d. 12 september 2022
In paragraaf 4.8 wordt het aspect Externe Veiligheid uitgewerkt.

Par. 4.8.2. Resultaten

pagina 30|38

Bij de opsomming van de stationaire bronnen ontbreekt het gasdrukregel en meetstation [GDRMS] met bijbehorende contouren (zie bestemmingsplankaart). De ligging van het station is binnen de begrenzing projectlocatie.

ADVIES: Tekst in ROB aanpassen en aanvullen

ADVIES: Figuur 4.8 vervangen door bovenstaande uitsnede van Signaleringskaart EV

Pagina 32|38

Uitgangspunt bij het bespreken van de diverse EV-relevante risicobronnen is aan te tonen dat de toelaatbaarheid van een te vestigen kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object (bijvoorbeeld een bedrijfsgebouw) getoetst is en aan de vereisten in wet- en regelgeving voldoet, waardoor een basisveiligheidsniveau wordt gegarandeerd.

ADVIES: niet slechts aangeven dat er geen belemmeringen of beperkingen zijn t.a.v. de beoogde ontwikkeling. Tekst per risicobron aanvullen met dat het plan voldoet aan relevante wet- en regelgeving op het punt van PR en GR.

Rijksweg A22

De A22 heeft geen PR 10-6/jaar contour. Plan voldoet daarmee op dit punt (plaatsgebonden risico).

Het schip ligt – in tegenstelling tot wat er in de tekst staat – in zowel de 200 meter-zone en 1% letaliteitafstand (355 m) van de A22.

- De aanwezigheid van de Velsertunnel (cat. D) maakt dat er geen vervoer plaats vindt van de maatgevende stofcategorie GF3 (monitoringsgegevens RWS).
- De gekozen RO-procedure: omgevingsvergunning | afwijken als kruimelgeval (artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 2°, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) maakt in dit geval dat er geen toetsingsgrond is in het BEVT v.w.b. het groepsrisico.

Het plan voldoet op dit punt (groepsrisico)

Buisleidingen

Deze alinea is onvoldoende.

Het schip is een kwetsbaar object op grond van de definitie in het BEVI (woonschip). Het BEVI kent geen tijdelijke status van objecten. Kwetsbare objecten zijn niet toegestaan in de PR 10-6/jaar contour. Het schip ligt wel in de PR 10-6/jaar contour. De situatie voldoet niet aan het basisveiligheidsniveau (zie ook par. 3.2.1 pagina 5|9 van de Beoordeling EV van Wittenveen + Bos). Het advies van de VRK d.d. 5 juli 2022 doet hier niets aan af.

ODIJ staat op het standpunt dat de zinsnede "dat de aanwezigheid van de buisleidingen niet leiden tot een knelpunt voor de voorgenomen ontwikkeling" vooralsnog niet op gaat.

ADVIES: om dit knelpunt op te lossen, kan het schip zodanig gepositioneerd worden dat het buiten de PR10-6/jaar contour komt te liggen.

Par. 4.8.3. Conclusie

Deze conclusie gaat pas op als het schip niet in de PR 10-6/jaar contour ligt.

2. 132215 22-012.875-notd Beoordeling Externe Veiligheid.pdf opgesteld door [REDACTED]
[REDACTED] d.d. 9 september 2022

ADVIES: figuur 3.1. vervangen door uitsnede signaleringskaart als in dit EV-advies. Ons inziens geeft deze figuur een beter beeld van de risicosituatie ter plaatse.

Overeenkomstig eerder bovenstaande opmerking bij de ROB is het doel van een onderzoek het aantonen dat een beoogde ruimtelijke ontwikkeling voldoet aan wet- en regelgeving. Dat aan een basisveiligheidsniveau wordt voldaan. Dat hierbij geen beperkingen en/of belemmeringen optreden en het plan doorgang kan vinden is een logisch gevolg.

ADVIES: Tekst onder figuur 3.1 op pagina 4|9 aanpassen.

Par. 3.2.2 pagina 7|9 groepsrisico

Het schip ligt in meer dan twee 100% letaliteitsafstanden. Zie onderstaande figuur.



Onduidelijk is op welke wijze het advies om scherp toe te zien dat er geen werkzaamheden plaatsvinden, zowel aan de leiding als in de grond (!) worden geborgd. Wie ziet er toe op de naleving er van ?

ADVIES: Met nutsbeheerder en grondeigenaar vastleggen dat geen werkzaamheden plaatsvinden gedurende de tijd dat het schip hier ligt.

Hoofdstuk 4 Conclusie

Overeenkomstig eerder bovenstaande opmerking bij de ROB is het doel van een onderzoek het aantonen dat een beoogde ruimtelijke ontwikkeling voldoet aan wet- en regelgeving. Dat aan een basisveiligheidsniveau wordt voldaan. Dat hierbij geen beperkingen en/of belemmeringen optreden en het plan doorgang kan vinden is een logisch gevolg.

ADVIES: Tekst aanpassen

Bijlage: Advies veiligheidsregio d.d. 5 juli 2022

- i. Wij adviseren om de inventarisatie uit te breiden met het transport van gevaarlijke stoffen over het Noordzeekanaal
- ii. Wij adviseren om een brandveiligheidsrapportage op te stellen waarin de bouwkundige, installatietechnische en organisatorische brandveiligheidsaspecten van het cruiseschip zijn opgenomen en deze ter beoordeling voor te leggen aan brandweer Kennemerland.
- iii. Wij adviseren om zo spoedig mogelijk een gezamenlijk **bezoek** aan de VOB-kade in te plannen zodat mogelijke maatregelen om de bestrijdbaarheid en/of bereikbaarheid te verbeteren nog op tijd gerealiseerd kunnen worden.

Bijlage Aanvullend advies veiligheidsregio d.d. 25 augustus 2022

Wij adviseren om naast de in ons eerste advies genoemde maatregelen t.b.v. het cruiseschip en de tijdelijke bewoners, een brandveiligheidsrapport/noodplan op te stellen, waarin de handelingsperspectieven bij een calamiteit op het Noordzeekanaal (calamiteit bij vervoer van gevaarlijke stoffen, zowel plasbrand als toxische wolk) benoemd zijn.

ADVIES: Aantonen dat deze rapporten zijn opgesteld en akkoord gevonden zijn door de Brandweer.

3. Veiligheidsplan september VOB-kade COA-opvanglocatie.pdf opgesteld door de gemeente Velsen en het COA.

Alinea 2.4 Omgevingsveiligheid.

Onduidelijk is wat er met deze alinea wordt beoogd. De tekst van de eerste alinea klopt niet en is onvolledig.

ADVIES: tekst aanpassen en uitbreiden, waardoor een beter beeld ontstaat van de EV-risico's ter plaatse.

Alinea 3.8 Plaatsgebonden risico's vaarroute Noordzeekanaal.

Uit de beoordeling [REDACTED] ijkt dat het Noordzeekanaal een CEMT-VI vaarweg is en geen PR 10-6/jaar contour heeft waarmee rekening dient te worden gehouden. Het kopje dekt de inhoud van deze paragraaf niet. Kopje aanpassen.

4. Notitie COA d.d. 11 september 2022 'Tijdelijke opvang asielzoekers [REDACTED] Europa, VOB-kade Velsen Noord'

Beoordelen van brandveiligheid, brandveilig gebruik, bereikbaarheid, bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid etc. zijn een taak van de veiligheidsregio/brandweer Kennemerland.

Ecologie: soortenbescherming

Advies: Akkoord onder voorwaarden

16 augustus 2022 is het volgende geadviseerd;

'Akkoord, indien er geen begroeiing verwijderd wordt.

De locatie is grotendeels betegeld. Indien er geen begroeiing verwijderd wordt voor de realisatie van het plan, wordt er geen negatief effect op soorten verwacht.

Indien er wel begroeiing wordt verwijderd, dient een ecooloog van tevoren het groen te controleren op soorten. Gebaseerd op de constatering van de ecooloog dienen mogelijk vervolgstappen genomen te worden."

Zorgplicht

De zorgplicht blijft altijd van kracht. Soorten mogen niet verstoord of gedood worden. Dit betekent bijvoorbeeld: Als er bij de werkzaamheden beschermde soorten aanwezig zijn, men de aanwezigheid vermoed of aanwijzingen zijn, dat het werk per direct stilgelegd dient worden om dit nader te laten onderzoeken door een erkende ecooloog. Deze kan u adviseren in het bouwproces om schade, vertraging en overtreding te voorkomen, bijvoorbeeld door de effecten van trillingen, geluid, licht, maar ook in welk seizoen het beste gewerkt kan worden. Dit kan meegenomen worden in de QuickScan. Projecten worden gecontroleerd door handhavers vanuit ODNHN.

Nu de aanvrager op de hoogte is van de zorgplicht, is het tevens zijn/haar verantwoordelijkheid om de uitvoerende partijen hierover in te lichten.

Ecologie: gebiedsbescherming

Advies: aanvulling nodig

Uit het stikstofonderzoek blijkt dat de verkeersaantrekkende werking is gebaseerd op soortgelijke opvanglocaties met een vergelijkbare capaciteit, en zijn aangeleverd door en afgestemd met het COA. Uit de tabel met aantallen verkeersbewegingen worden niet verder toegelicht in het onderzoek. Het is niet duidelijk waar deze bewegingen aan toebedeeld worden en welke toeleverende diensten zijn meegenomen. ODIJ adviseert om de onderbouwing hiervan toe te voegen zodat duidelijk is

Er zal een noodaggregaat aan de kade geplaatst worden. In de voorwaarden dient opgenomen dat deze alleen gebruikt mag worden wanneer bijvoorbeeld de elektriciteit uitvalt. Anders dient een aangepaste AERIUS-berekening aangeleverd te worden waarin het gebruik van de aggregaat is opgenomen.

Milieubeheer

Advies: aanvulling nodig

Het schip ligt minder dan zes maanden aan de kade, waardoor er geen sprake is van een inrichting in de zin van de Wet milieubeheer. Ook de Havenverordening Gemeente Velsen voorziet niet precies in deze gevallen. Desondanks zijn wel nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten.

ODIJ adviseert om voorschriften op te nemen conform de regelgeving voor inrichtingen (Wet Milieubeheer en Activiteitenbesluit). Daarbij dienen ten minste, maar niet uitsluitend, eisen gesteld te worden aan omgang met en lozing van afvalwater; scheiding, afvoer en registratie van afvalstoffen; opslag van gevaarlijke stoffen. Tevens adviseert ODIJ om afspraken te maken over de bevoegdheden ten aanzien van toezicht en handhaving op deze onderdelen.

Conclusie

Omgevingsdienst IJmond heeft de ruimtelijke onderbouwing en onderliggende stukken beoordeeld. De conclusie is dat er nog geen akkoord gegeven kan worden op diverse onderdelen.

ODIJ adviseert de stukken aan te vullen/aan te passen conform gemaakte opmerkingen voor de onderdelen Milieuzonering, Externe Veiligheid, Ecologie: gebiedsbescherming.

ODIJ adviseert voorwaarden te stellen aan, dan wel voorschriften op te nemen ten aanzien van de volgende aspecten:

- Geluid: vanwege de hoge geluidbelasting aan de noordzijde, geen slaapvertrekken aan deze zijde toe te staan.
- Externe veiligheid: geen werkzaamheden rond de buisleidingen te verrichten
- Milieubeheer: voorschriften ter bescherming van het milieu opnemen

Reactie Omgevingsdienst IJmond, Toezicht Havenverordening

Namens College van B&W Velsen is Omgevingsdienst IJmond belast met het toezicht op de Havenverordening. In dat kader merken wij het volgende op:

Certificaten van het schip verlopen op 4-3-2023

Het zeeschip SIlja Europa (imo#8919805) is voor het laatst door Port State Control geïnspecteerd op 28 maart 2022. Bij deze inspectie zijn geen tekortkomingen geconstateerd. Uit de openbare gegevens blijkt dat de certificaten op 4 maart 2023 verlopen. Deze datum ligt vlak na de geplande einddatum van de opvang. Het afbouwen en voor vertrek naar zee gereed maken, zal waarschijnlijk ook nog enkele dagen in beslag nemen.

Voor de gemeente Velsen is het van belang dat het schip haar certificaten op orde houdt. Want een schip dat geen geldige certificaten heeft, mag het niet naar zee vertrekken.

In de havenverordening heeft het college via artikel 3.12 de bevoegdheid om maatregelen op te leggen ter bescherming van veiligheids-, ordenings- of milieubelangen aan een schip dat niet beschikt over de vereiste certificaten.

Schip vaart onder Estse vlag, hierdoor moet er ook worden voldaan aan wetten van Estland

In het veiligheidsplan staat dat de Nederlandse wetten, normen en waarden gelden op opvanglocaties van het COA. Omdat het schip onder de vlag van Estland vaart, is het schip in feite grondgebied van Estland. Veel wetten en regels aan boord van schepen zijn internationaal vastgelegd via de IMO.

Het kan zijn dat de kapitein bij het uitvoeren van zijn taken als gezagvoerder en vertegenwoordiger van de reder ook te maken heeft met de wetten van Estland. Die misschien niet stroken met Nederlandse wetten. (Dit is vooral van belang voor politie).

Verantwoordelijkheden van college B&W, COA-locatiemanager en de kapitein

Uiteindelijk is de kapitein eindverantwoordelijk voor alles wat er aan boord gebeurt. In het plan is te lezen dat dat locatiemanager en college en/of burgemeester op sommige punten eindverantwoordelijkheid dragen. Is dit goed vastgelegd in een overeenkomst met reder/COA/kapitein en gemeente Velsen? In het heetst van de strijd (bij een calamiteit) moet hierover geen discussie ontstaan.

Bescherming van het milieu

Het is belangrijk dat er voorschriften worden gesteld ter bescherming van het milieu. Mogelijk kan via de Havenverordening artikel 4.3 een aanwijzing worden gegeven. Dit dient te worden uitgezocht.

Incidentenplan Noordzeekanaalgebied niet genoemd in 3.6

In paragraaf 3.6 valt te lezen dat de kapitein indien nodig contact opneemt met het CNB. Volgens onze inspecteur staat in het incidentenplan van het Noordzeekanaalgebied ook beschreven wie-wie-wanneer informeert en ligt die verantwoordelijkheid niet bij de kapitein. ODIJ kan zich voorstellen dat als er brand uitbreekt of het schip aangevaren wordt de kapitein de verkeersdienst informeert per VHF. Verder is het een punt voor de VRK. Bij een incident dient de piket van de ODIJ via de normale weg (semafoon) te worden geïnformeerd.