

724-114

Gemeente Velsen

Bestemmingsplan Derde Haven

Toelichting, voorschriften en plankaart

Ontwerp
April 1997

p 724-114

Gemeente Velsen

Bestemmingsplan Derde Haven

Toelichting, voorschriften en plankaart

Ontwerp

April 1997

Kenmerk R74095

Werknummer 1110

Toelichting

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	2
	1.1. Aanleiding tot het plan	2
	1.2. Relatie bestemmingsplan en MER	3
	1.3. Opbouw van de toelichting	4
2.	Huidige situatie	5
	2.1. Ligging en begrenzing plangebied	5
	2.2. Vigerende planologische regelingen	6
	2.3. Het havengebied in kort bestek	6
	2.4. Huidige situatie van het plangebied	7
3.	Beleidskaders	8
	3.1. Algemeen	8
	3.2. Rijksbeleid	8
	3.3. Provinciaal beleid	8
	3.4. Regionaal beleid	9
	3.5. Gemeentelijk beleid	9
4.	Overzicht van het planproces	11
	4.1. Algemeen	11
	4.2. Overzicht planproces	11
5.	Conclusies uit het onderzoek	13
	5.1. Algemeen	13
	5.2. De belangrijkste economische effecten	13
	5.3. De belangrijkste milieu-effecten	14
6.	Het plan Derde Haven	21
	6.1. Algemeen	21
	6.2. Functie en betekenis van de Derde Haven	21
	6.3. De Derde Haven en het Kennemerstrand	22
	6.4. Optimale havenontwikkeling in relatie tot de woonfunctie bij de Seinpostweg	23
	6.5. Aandachtspunten in verband met de Derde Haven	24
7.	Voorschriften en plankaart	26
	7.1. Algemeen	26
	7.2. Voorschriften	26
	7.3. Plankaart	28

8.	Financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid	29
	8.1. Financiële uitvoerbaarheid	29
	8.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	30
9.	Overleg ex artikel 10 Bro 1985	31

1. Inleiding

1.1. Aanleiding tot het plan

De strategische ligging van het Noordzeekanaalgebied in de directe nabijheid van mainport Amsterdam Airport Schiphol en de financieel en cultureel krachtige regio Amsterdam, bepaalt het economisch belang van de zeehaven in IJmuiden.

De diverse onderzoeken die zijn uitgevoerd in het kader van het Masterplan Noordzeekanaalgebied en de planvorming voor de Derde Haven tonen aan dat de Derde Haven noodzakelijk is om in het tekort aan specifieke natte bedrijfsterreinen te voorzien. De Derde Haven moet direct ruimte bieden aan short sea (kustvaart) en cold storage (vriesvermen). Indirect moet de Derde Haven extra ruimte creëren voor havengebonden bedrijvigheid door verplaatsingsmogelijkheden te bieden aan elders in het havengebied gevestigde bedrijven. Te zamen met realisering van nieuwe bedrijfsterreinen, zoals de Zuiderscheg, ontstaan zo mogelijkheden voor herstructurering van de zeehavens in IJmuiden. Dit proces is gericht op een intensiever gebruik van havengebonden bedrijven. Met het oog hierop moeten de gemeente Velsen en Zeehaven IJmuiden NV een gezamenlijk en doelgericht vestigingsbeleid voeren.

De IJmuidense haven speelt een toonaangevende rol in de internationale handel en distributie van diepgevroren vis. Het leeuwendeel van de Nederlandse trawlvisserij heeft IJmuiden als thuishaven en de haven kent een unieke capaciteit aan vriesvermen. Bundeling van marketing en expeditie heeft voor maat en regelmaat gezorgd en een snelle handling mogelijk gemaakt. Die sterke punten brengen de rederijen/handelsmaatschappijen er toe om hun activiteiten in IJmuiden te concentreren. Daardoor neemt de druk op de schaars beschikbare haventerreinen toe.

De veelzijdige inzet van de vriesveemcapaciteit maken de haven interessant voor de distributie van ook andere - gevroren of gekoelde - voedingsprodukten. Vanuit die sector bestaat een levendige belangstelling voor vestiging en uitbreiding van de op- en overslagcapaciteit. De ruimte ontbreekt op dit moment om aan deze vraag tegemoet te kunnen komen. Bij ongewijzigd beleid kan Zeehaven IJmuiden op termijn de benodigde facilitaire diensten niet meer bieden. De bedrijven die in een groeiemarkt zitten kunnen dan niet meer uitbreiden.

Voor de gemeente Velsen en Zeehaven IJmuiden was dit aanleiding om zich te bezinnen over de toekomst van de haven en over de mogelijkheden om door herstructurering van bestaande terreinen, dan wel door de ontwikkeling van nieuwe terreinen, de positie te versterken.

De aanleg van een derde haven kan de herstructurering van het bestaande (verouderde) havengebied van Zeehaven IJmuiden vergemakkelijken. De verwachting lijkt immers gerechtvaardigd dat, door het realiseren van nieuw haventerrein, een verplaatsing van reeds gevestigde havenbedrijven uit het gebied rond de Vissers- en Haringhaven in gang wordt gezet, waardoor ruimte ontstaat voor herstructurering van het bestaande haventerrein.

Daarnaast zal het duidelijk zijn dat het niet realiseren van een Derde Haven zal leiden tot het achterblijven van de benodigde faciliteiten waardoor de kans bestaat dat bedrijven een andere vestigingsplaats zoeken. In feite betekent het niet verder ontwikkelen van de facilitaire diensten dus niet alleen stilstand, maar bestaat zelfs de mogelijkheid dat achteruitgang van de concurrentiepositie van Zeehaven IJmuiden optreedt. Tevens zal door de aanleg van een derde haven de druk op de grondprijs van het huidige terrein verminderen, waardoor herstructurering beter van de grond kan komen.

Een andere ontwikkeling die tot de aanleg van een derde haven vóór het sluisencomplex noopt, is de groei van de korte kustvaart (short sea). Zowel op het niveau van de Europese lidstaten als op nationaal niveau wordt de short sea momenteel gestimuleerd omdat deze als één van de oplossingen wordt gezien voor de groeiende congestie op de Europese wegen en de daaraan gekoppelde milieuproblematiek.

Indien de Derde Haven van IJmuiden tot ontwikkeling wordt gebracht zal deze een belangrijke stimulans zijn voor de werkgelegenheid in de IJmond. In het Masterplan Noordzeekanaal-gebied is de aanleg van de Derde Haven een speerpunt van het beleid dat gericht is op het terugdringen van het tekort aan arbeidsplaatsen in de regio.

Het ontwikkelen van een haventerrein als dat van de Derde Haven heeft echter gevolgen voor het functioneren van andere functies.

Op het Kennemerstrand is de laatste jaren een ambitieus recreatieplan tot ontwikkeling gebracht. Ook de komende jaren zullen hier nog belangrijke investeringen worden gedaan. Dat betekent dat de ontwikkeling van de Derde Haven en de (verdere) ontwikkeling van het strandplan een goede afstemming vereist, teneinde beide functies (werken en recreëren) optimale vestigingsvoordelen te kunnen bieden.

Voor de inrichting van de Derde Haven van IJmuiden betekent dit onder andere dat de wenselijkheid van het vestigen van vriesvemen, nauw verbonden is met de vestigingsmogelijkheden van deze bedrijven in het bestaande havengebied. Uitgangspunt is daarbij, dat herstructurering van het bestaande havengebied ten behoeve van de vestiging van vriesvemen, voorrang heeft boven nieuwvestiging in de Derde Haven.

Het voorliggende bestemmingsplan "Derde Haven" maakt de zojuist genoemde ontwikkelingen mogelijk, rekening houdend met de beperkingen die door de omgeving worden gesteld.

1.2. Relatie bestemmingsplan en MER

Het ontwikkelen van de Derde Haven is een mer-plichtige activiteit, omdat de haven bevaarbaar wordt voor schepen met een laadvermogen van meer dan 1.350 ton. Dit houdt in dat er een mer-procedure gevolgd moet worden. Het milieu-effect rapport (MER) levert informatie over de milieugevolgen van de voorgenomen activiteit en van de mogelijke alternatieven. Bij het opstellen van het bestemmingsplan en de besluitvorming over het bestemmingsplan Derde Haven is deze informatie gebruikt zodat het

milieubelang een volwaardige plaats inneemt bij de afweging van verschillende belangen.

1.3. Opbouw van de toelichting

In hoofdstuk 2 wordt kort ingegaan op de huidige situatie van het plangebied, de vigerende planologische regelingen en het bestaande havengebied. Hoofdstuk 3 geeft een overzicht van het beleid van de verschillende overheden met betrekking tot de ontwikkeling van de Derde Haven. Een overzicht van het planproces wordt in hoofdstuk 4 gegeven. Hoofdstuk 5 geeft de conclusies weer die uit het verrichte onderzoek kunnen worden getrokken. Vervolgens worden in de hoofdstukken 6 en 7 respectievelijk de uitgangspunten verwoord voor de ontwikkeling van de Derde Haven en de wijze waarop deze in het bestemmingsplan zijn vertaald.

De hoofdstukken 8 en 9, betreffende de economische- en maatschappelijke uitvoerbaarheid en het overleg als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening, zijn voorlopig als "pro memorie" opgenomen. Nadat de betreffende stappen in het planvormingsproces zijn gevolgd, zullen deze hoofdstukken (als gebruikelijk) in het bestemmingsplan worden opgenomen.

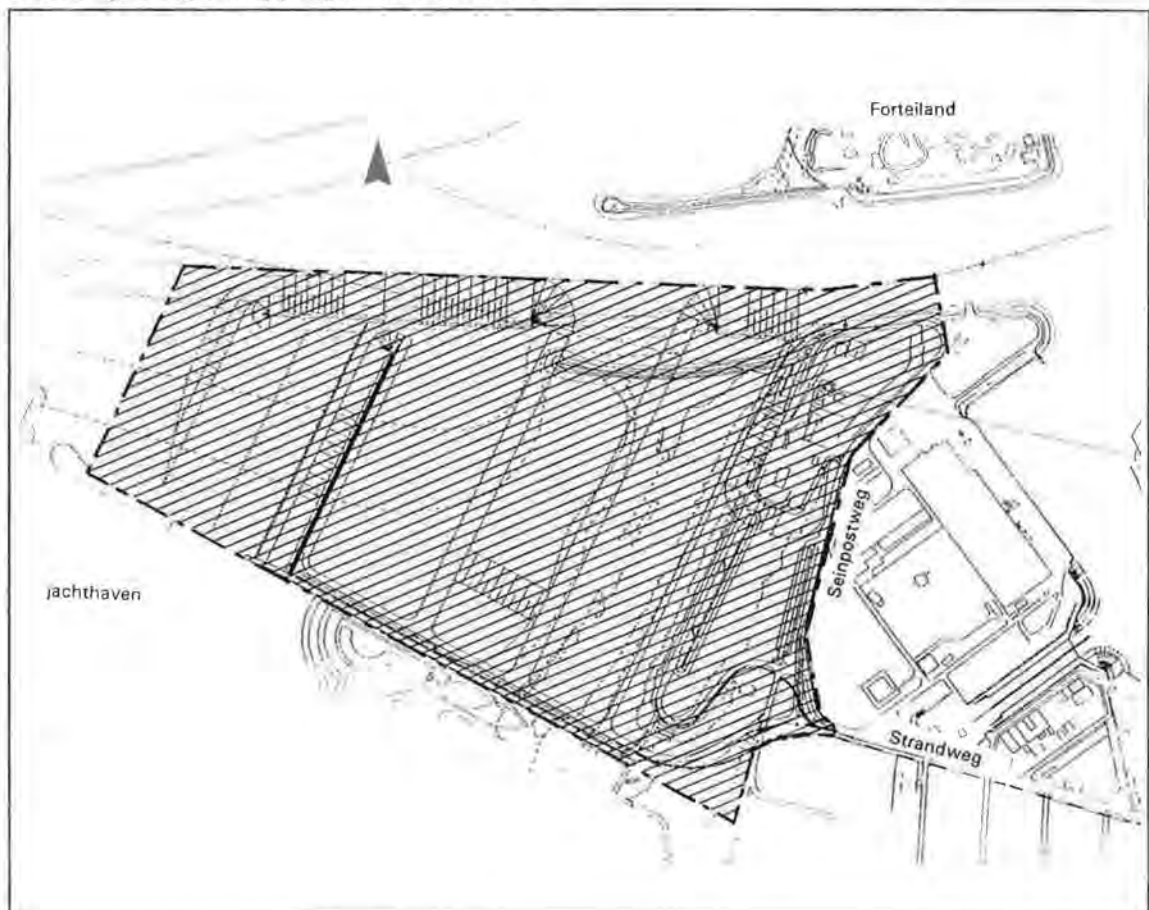
2. Huidige situatie

2.1. Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied voor de Derde Haven wordt ingesloten door het Kennemerstrand, de entree van het Noordzeekanaal en het bestaande haven- en bedrijfsterrein van Zeehaven IJmuiden.

De begrenzing van het plangebied van het bestemmingsplan Derde Haven wordt aan de zuidzijde gevormd door de Zuidpier. Aan de westzijde is de ingang van de jachthaven het bepalende punt voor de begrenzing. De noordelijke grens van het plangebied volgt de lijn langs de noordelijke strekdam bij het zogenaamde "kleine strand". Tot slot wordt de oostelijke plangrens gevormd door het gedeelte van de Seinpostweg dat langs de Poll-base loopt. De begrenzing van het plangebied is aangegeven op bijgaande afbeelding.

Abbeelding 1: Begrenzing plangebied Derde Haven.



2.2. Vigerende planologische regelingen

Voor het westelijke deel van het plangebied vigeert geen bestemmingsplan. Voor het overige deel van het plangebied geldt het Uitbreidingsplan in Hoofdzaak voor het gedeelte van de gemeente ten zuiden van het Noordzeekanaal. Dit plan is op 1 augustus 1950 door de gemeenteraad van Velsen vastgesteld.

Zoals mag worden verwacht heeft het water tussen de pieren de bestemming "Havens, kanalen en overige waterwegen". Het kleine strand en het achterliggende duin heeft de bestemming "passieve recreatie (strand en duingebied)".

2.3. Het havengebied in kort bestek

IJmuiden dankt haar opkomst en bloei aan de aanleg van het Noordzeekanaal dat in 1876 gereed kwam. Tussen Rotterdam en Den Helder bestond in die tijd geen enkele andere mogelijkheid vanuit zee het land binnen te varen. Aanvankelijk werd de monding van het Noordzeekanaal alleen gebruikt als vluchthaven voor de vissersschepen op de Noordzee. Dat trok handelaren van elders naar IJmuiden, die hoopten met de vissers zaken te kunnen doen. De visserij-activiteiten in IJmuiden breidden zich snel uit. Er ontstonden particuliere afslagen en handelaren en rederijen vestigden zich in IJmuiden.

Door de aanleg van de spoorwegverbinding met Velsen in 1886 werd het vervoer van vis naar de afzetgebieden vergemakkelijkt, hetgeen een enorme stimulans is geweest voor de vishandel in IJmuiden.

Door het toenemen van het aantal vissersschepen in de monding van het kanaal werd het gewone scheepvaartverkeer gehinderd. De regering besloot toen voor de vissersschepen in IJmuiden een aparte haven te graven. Die werd in 1896 geopend, twintig jaar na voltooiing van het Noordzeekanaal. In 1899 volgde de opening van de rijksvissersafslag. Doordat de vissersvloot die IJmuiden als thuishaven gebruikte steeds groter werd, werd de Vissershaven als snel te klein.

In 1902 werd de haven verlengd en in 1918 kreeg de haven zijn huidige lengte van 1130 meter. In 1920 werd het eerste gedeelte van de Haringhaven voltooid, die in 1962 is verlengd. Met het oog op de toenemende vraag naar haventerrein, met bijbehorende diepstekende havens, is echter in 1995 een deel van de Haringhaven gedempt.

De havens van IJmuiden behandelden in 1990 circa 1.500 zeevrachtschepen, 2.000 suppliers, 7.000 vissersschepen en 14.000 binnenschepen. IJmuiden vormt met het sluisencomplex de poort voor de Amsterdamse, Beverwijkse en Zaanse havens.

Daarnaast is het Noordzeekanaal ook een belangrijke route voor de recreatievaart.

De havens van IJmond onderscheiden zich vooral door hun functies voor de staalindustrie, de kotter- en trawlvissersrij en de offshore supply.

De ligging vóór de sluisen is een pluspunt voor de korte vaart (short sea trade) op de west-, noord- en zuideuropese maritieme regio's.

2.4. Huidige situatie van het plangebied

Het plangebied ligt ten westen van de Seinpostweg en bestaat uit een duinregel, strand en water. Het gebied ligt binnen de pieren van IJmuiden.

In het noordelijk deel van het bedoelde duingebied is bebouwing aanwezig, waaronder een vuurtoren. Deze zogenaamde buitenvuurtoren staat, evenals de binnenvuurtoren, op de rijksmonumentenlijst. Voorts zijn onder andere een havenoperatiecentrum, een semafoor, kantoren, een restaurant en tien woningen gevestigd. Aan de zuidkant van het duingebied ligt het voormalige boothuis van de Koninklijke Noord- en Zuid-Hollandse Redding Maatschappij. Inmiddels is de maatschappij echter buiten het plangebied gevestigd (hoek Dokweg/Trawlerkade).

Het strand ten westen van de duinregel heeft een recreatieve functie. 's Zomers trekt het gebied vele strandbezoekers en biedt het plaats aan circa 130 strandhuisjes. Ook de duinregel zelf heeft een recreatieve functie. Vanaf de duintop kunnen bezoekers een groot gedeelte van de IJmond overzien en kunnen zij gebruik maken van het daar aanwezige restaurant.

Aan de zuidzijde bevindt zich het strandplan met de jachthaven, waarvan de entree ten westen van het plangebied is gesitueerd.

De Strandweg, die uitmondt op de Seinpostweg vormt de directe ontsluitingsweg van het plangebied. Deze weg loopt door het bestaande haven- en bedrijfsterrein. De ontsluiting van het bedrijfsterrein naar het nationale wegennet vindt vervolgens plaats via de Kromhoutstraat, de Dokweg, de Geul, de Kanaaldijk en de Stationsweg.

3. Beleidskaders

3.1. Algemeen

In het nu voorliggende hoofdstuk zal in het kort worden aangegeven welke beleidsuitspraken er door de verschillende overheden zijn gedaan ten aanzien van het plan voor de Derde Haven.

3.2. Rijksbeleid

De Vierde Nota over de ruimtelijke ordening (1993)

De -na parlementaire behandeling- op 9 februari 1993 vastgestelde Vierde Nota over de ruimtelijke ordening geeft een toekomstvisie voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot het jaar 2015. Deze toekomstvisie wordt voor een belangrijk deel bepaald door het internationaliseringsproces.

Hoewel wordt onderkend dat door de Europese eenwording het nationale niveau aan belang zal inboeten, wordt tevens ingezien dat daardoor het regionale niveau juist aan belang zal doen toenemen. Door de sterke punten van de verschillende regio's te verstevigen en de ruimtelijke verscheidenheid te vergroten zal de internationale concurrentiepositie van Nederland kunnen worden gehandhaafd. De ruimtelijke samenhangen op de verschillende schaalniveaus en de eigen karakteristieken van de regio's zijn daarom in de Nota in kaart gebracht.

Op nationaal niveau worden twee internationale "mainports" (Schiphol en de Rotterdamse haven) onderkend. Het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied wordt gezien als een haven- en industriegebied van nationale betekenis. Evenals voor de mainport Rotterdam geldt voor het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied dat de verbindingen met het (vooral Duitse) achterland zullen worden aangemerkt als "hoofdtransportas". Voor de IJmond vallen het Noordzeekanaal, de spoorverbinding IJmond-Amsterdam-Arnhem en de wegverbinding IJmond-Badhoevedorp (A9) onder de hoofdtransportas.

De Vierde Nota over de ruimtelijke ordening Extra

De Vierde Nota over de ruimtelijke ordening Extra (VINEX) bevat het resultaat van de in de zogenaamde Stellingnamebrief aangekondigde bijstelling, aanscherping en integratie van de Vierde Nota over de ruimtelijke ordening en de Structuurschets voor de landelijke en de stedelijke gebieden.

De Vierde nota over de ruimtelijke ordening (VINEX) spreekt over het versterken van de positie van het Rotterdamse haven- en industriegebied als mainport en de positie van de haven- en industriegebieden in het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied en het Westerscheldegebied. De aanleg van een Derde Haven past in dit beleid.

3.3. Provinciaal beleid

Op het moment dat het Streekplan voor het Amsterdam-Noordzeekanaalgebied (1987) werd vastgesteld was de Derde Haven nog niet aan de orde. Een Derde Haven past derhalve niet binnen het Streekplan. Van de kant van de provincie is reeds aangegeven dat er een passieve streekplanafwijking noodzakelijk is.

Procedure passieve streekplanafwijking

Nadat de gemeenteraad het bestemmingsplan heeft vastgesteld, nemen Gedeputeerde Staten van Noord-Holland een besluit omtrent de goedkeuring van het bestemmingsplan. Het streekplan fungeert hierbij als toetsingskader. Omdat het vigerende streekplan Amsterdam-Noordzeekanaalgebied (1987) niet voorziet in aanleg van een Derde Haven, kan Gedeputeerde Staten, onder toepassing van artikel 4a, lid 8 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, besluiten om op niet essentiële punten af te wijken van het vigerende streekplan. Hierbij moet dan wel aan de voorwaarden voldaan worden dat:

- op basis van onderzoek is aangetoond dat het van het streekplan afwijkend besluit past binnen de ontwikkeling van de provincie;
- er geen redelijk alternatief is voor het van het streekplan afwijkend besluit.

De bevoegdheid geldt slechts voor die gevallen die urgent zijn en waarbij Gedeputeerde Staten niet kunnen wachten tot het streekplan is herzien.

3.4. Regionaal beleid

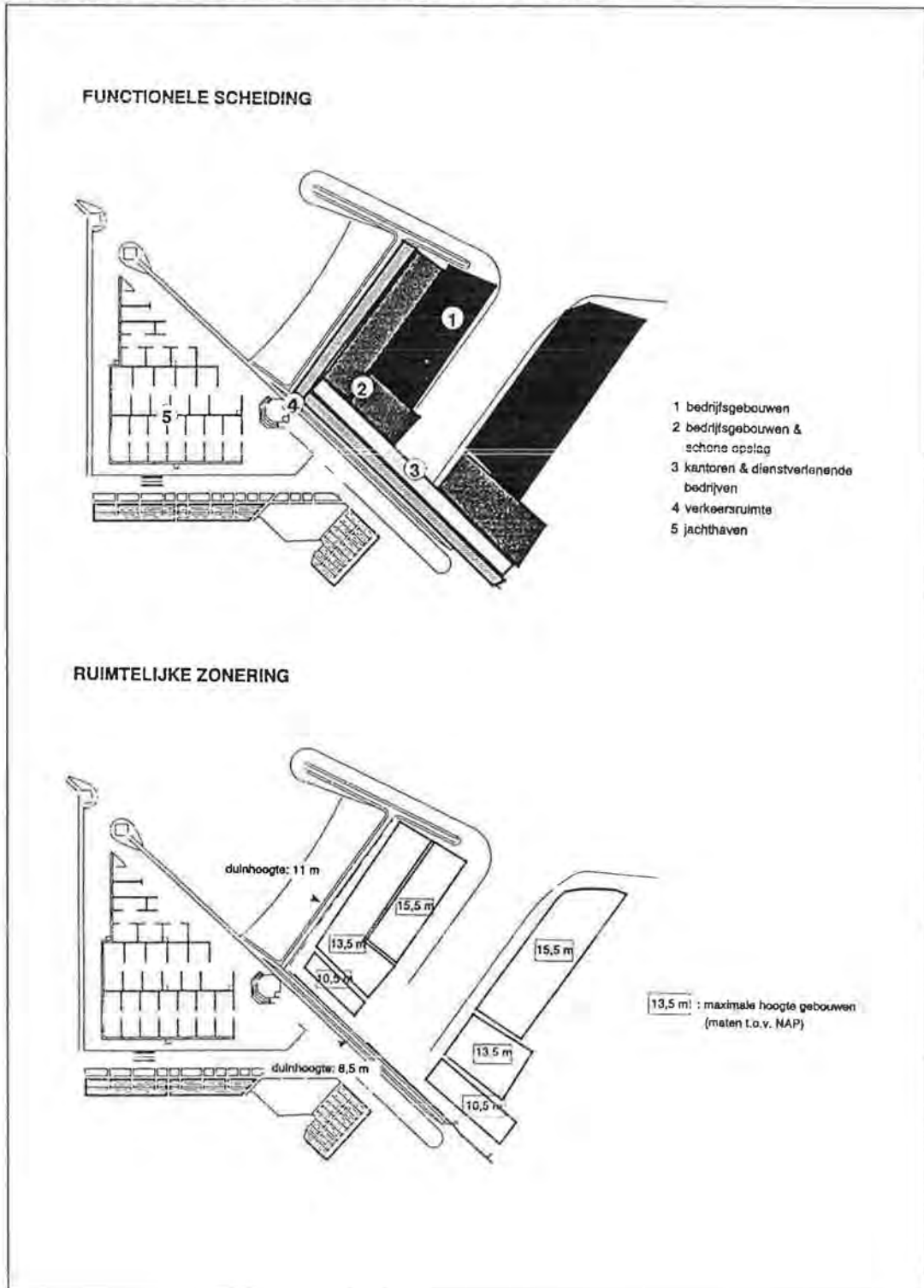
De aanleg van een Derde Haven past binnen de Structuurvisie van het Gewest IJmond (1994). In die Structuurvisie wordt bij het zoeken naar locaties voor de behoefte aan nieuw bedrijfsterrein een zwaar accent gelegd op de nabijheid van water, weg en rail. Als uitwerking van de gedachten uit de nota Versterking Economische Structuur Noordzeekanaalgebied is nagegaan welke locaties in principe in aanmerking kunnen komen voor de vestiging van havengebonden bedrijvigheid. Daaronder valt onder andere de Derde Haven met een bruto-oppervlak van circa 20 hectare.

3.5. Gemeentelijk beleid

In de Structuurvisie van de gemeente Velsen (1993) wordt ten aanzien van de Derde Haven het volgende opgemerkt:

"In 1991 verscheen het rapport Plan voor een Derde Haven voor het havengebied IJmuiden-west, waarin wordt gepleit voor een uitbreiding van het havenareaal in IJmuiden. Om te voorzien in de vraag naar ruimte wordt voorgesteld een nieuwe haven aan te leggen tussen de pieren (ten noorden van de Zuidpier). De afstemming met het plan Kennemerstrand krijgt daarbij grote aandacht (onder andere een afscherpende duinenrij). Het plan voor deze Derde Haven is alleen haalbaar met een aanzienlijke overheidsbijdrage in de basis-infrastructuur. Medewerking aan dit plan is gekoppeld aan de voorwaarden dat de financiële haalbaarheid is aangetoond en de verkeers- en vervoerseffecten binnen Velsen goed zijn op te lossen en er belangrijke werkgelegenheidseffecten zijn".

Afbeelding 2: Randvoorwaarden voor de aanleg van de Derde Haven.



4. Overzicht van het planproces

4.1. Algemeen

In het nu voorliggende hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de gang van zaken tot op het moment van het verschijnen van het concept-bestemmingsplan Derde Haven. De in dit overzicht genoemde beleidsnota's en onderzoeksrapporten worden vervolgens, althans wat de belangrijkste conclusies betreft, in hoofdstuk 5 besproken.

4.2. Overzicht planproces

Het plan Derde Haven staat al enige jaren op de agenda. In 1991 kwam het toenmalig college van burgemeester en wethouders - na ampel onderzoek en overleg - tot de conclusie dat de plannen voor het Kennemerstrand en Derde Haven onder bepaalde voorwaarden zouden kunnen samengaan¹⁾. Die voorwaarden werden vastgelegd en door de direct betrokken partijen onderschreven. Afbeelding 2 De afbeelding op de volgende pagina toont de functionele en ruimtelijke randvoorwaarden die aan de ontwikkeling van de Derde Haven werden gesteld.

Begin 1992 is de planvorming Derde Haven opgeschort. Zeehaven IJmuiden en het gemeentebestuur besloten om het plan in te brengen in het Masterplan Noordzeekanaalgebied.

In 1993 is de uitvoering van het Kennemerstrand gestart. De afgelopen jaren hebben overheden en ondernemers geïnvesteerd in een reeks van faciliteiten in en rond de jachthaven, het binnenmeer en de boulevard.

Vervolgens is in 1995, na het binnenhalen van Europese en nationale steun voor het actieprogramma IJmond IJzersterk, gestart met de planologische procedure voor de Derde Haven. Intussen is ook het Masterplan Noordzeekanaalgebied²⁾ door de convenantpartners - de gemeentebesturen van de havengemeenten langs het Noordzeekanaalgebied en de provincie Noord-Holland vastgesteld. In dat Masterplan vormt de Derde Haven een speerpunt voor kust- en korte vaart (short sea).

Met het uitkomen van de (concept) Nota van Uitgangspunten³⁾ en de Startnotitie MER⁴⁾, in september 1995 is, het feitelijke planproces in gang gezet. In de Nota van Uitgangspunten zijn de voorwaarden en richtlijnen van 1991 opgenomen. Beide stukken hebben de inspraakprocedure gevolgd. Daarnaast is de MER-commissie gevraagd te adviseren over richtlijnen voor de MER. De gemeenteraad van Velsen

1) De randvoorwaarden voor de ontwikkeling van de Derde Haven zijn opgenomen in "Plan voor een Derde Haven voor het havengebied IJmuiden-West", oktober 1991.

2) Masterplan Noordzeekanaalgebied, september 1995, stuurgroep Samenwerking Havens Noordzeekanaalgebied.

3) Bestemmingsplan Derde Haven, Nota van Uitgangspunten, september 1995.

4) Startnotitie Aanleg Derde Haven (eindconcept), maart 1995, DHV Milieu en Infrastructuur.

heeft uiteindelijk in januari 1996 de Nota van Uitgangspunten en de Richtlijnen voor de MER vastgesteld.

Op het vlak van de economische effecten heeft Zeehaven IJmuiden een economisch effectrapport laten opstellen. Het rapport, getiteld Economische Haalbaarheid en Effecten van de Derde Haven te IJmuiden¹⁾, is in januari 1996 beschikbaar gekomen.

Naar aanleiding van de reacties uit de inspraak en het overleg over de Nota van Uitgangspunten heeft de gemeenteraad besloten een aanvullend onderzoek te laten uitvoeren naar de economische effecten van de Derde Haven op het Kennemerstrand. Het onderzoek moest antwoord geven op de vraag welke effecten de komst van de Derde Haven zal hebben op de recreatieve en toeristische ontwikkeling op het Kennemerstrand. Het rapport met de titel Niet gehavend, Niet Gestrand²⁾ is intussen beschikbaar.

De resultaten van het onderzoek zijn tevens meegenomen in de planontwikkeling Kennemerstrand. Uit het onderzoek spreekt met name de wens om te komen tot een alternatieve ontsluitingsroute. In juni 1996 is de nota Verkenning ontwikkelingsperspectieven Kennemerstrand in discussie gebracht. Het daarin gepresenteerde voorkeursmodel voorziet in vergroting van de mogelijkheden voor dag- en verblijfsrecreatie en de aanleg van een alternatieve ontsluitingsroute tegen de duinvoet, die op korte termijn is aan te leggen. Na de inspraak en het overleg zal hierover nadere besluitvorming plaatsvinden.

In het kader van de mer-procedure heeft de gemeente aan het bureau Oranjewoud opdracht verstrekt voor het toetsen van het concept-MER aan de richtlijnen. Als gevolg van de uitgevoerde beoordeling³⁾, werd in juni 1996 vastgesteld dat het concept-MER nog op een aantal punten moest worden bijgesteld en bijgewerkt. In augustus 1996 is het Milieu Effect Rapport (MER)⁴⁾ gereed gekomen. De MER is op initiatief van Zeehaven IJmuiden door DHV te Amersfoort opgesteld.

-
- 1) Economische Haalbaarheid en Effecten van de Derde Haven te IJmuiden, KPMG/Bureau voor Economische Argumentatie, januari 1996.
 - 2) Niet gehavend, Niet gestrand, Economische effecten Derde Haven - Kennemerstrand, Kolpron Consultants, maart 1996.
 - 3) Beoordeling MER, Aanleg Derde Haven IJmuiden, projectnummer 7176.90083, Oranjewoud BV.
 - 4) MER aanleg Derde Haven, DHV Milieu en Infrastructuur BV, dossier K0025-21.003.

5. Conclusies uit het onderzoek

5.1. Algemeen

In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste conclusies aangegeven, die uit de verschillende onderzoeksrapportages getrokken kunnen worden. In paragraaf 5.2 worden de belangrijkste economische effecten behandeld, in paragraaf 5.3 worden de belangrijkste milieu-effecten behandeld.

5.2. De belangrijkste economische effecten

Sedert het ontstaan van Zeehaven IJmuiden NV is in de haven van IJmuiden sprake van een nieuw elan. Zeehaven IJmuiden NV, de nieuwe havenbeheerder (het eerste private-public-partnership in deze sfeer in Nederland), heeft de laatste vijf jaar 60 miljoen gulden geïnvesteerd in herstructurering en vernieuwing van de haveninfrastructuur en accommodaties. Die inspanningen hebben bij het bedrijfsleven een veelvoud aan investeringen uitgelokt. Volgens gegevens van de Kamer van Koophandel zijn in de periode 1990 - 1995 ongeveer 500 nieuwe banen tot stand gekomen. Het nieuw elan heeft de belangstelling van bedrijven buiten de regio aangewakkerd. De havenbeheerder kan op dit moment echter onvoldoende tegemoet komen aan de vraag naar ruimte van de hier reeds gevestigde bedrijven, laat staan dat nieuwe bedrijven ruimte kan worden geboden.

Het Actieprogramma IJmond IJzersterk en het Masterplan Noordzeekanaal-gebied zijn beide tot stand gekomen na uitgebreide analyses van de economische ontwikkeling. De ingrijpende aanpassingen bij Hoogovens hebben de regio in drie jaar tijd 5000 banen gekost. IJmond IJzersterk wil daar in vier jaar 2000 nieuwe banen tegenover zetten. De Derde Haven vormt één van de majeure projecten in dat programma. Arbeidsmarktprognoses voor het Noordzeekanaalgebied laten voor de komende jaren een groeiend tekort aan banen zien. Het ambitieuze Masterplan Noordzeekanaal-gebied wil een aanzienlijke bijdrage leveren aan nieuw werk in de regio. De Derde Haven vormt in dat plan een speerpunt, vanwege zijn potentie voor kust- en korte vaartverkeer (short sea). Met short sea faciliteiten kan de Derde Haven inspelen op de groei van de internationale en vooral intra-Europese handel en dito goederenvervoer. Zijn ligging voor de sluisen maakt de haven van IJmuiden bij uitstek geschikt voor snelle 'just in time'-services.

Ook op nationaal niveau is onderzoek verricht ten behoeve van de Scheepvaartnota en Zeehavennota van het Ministerie van Verkeer & Waterstaat. Op basis van prognoses omtrent de ontwikkeling van het internationale goederenvervoer heeft de regering intussen een offensiever maritiem beleid ingezet. Uit het onderzoeksprogramma Ruimte voor Economische Activiteit van het Ministerie van Economische Zaken is de zorgelijke conclusie getrokken dat voor de komende jaren een aanzienlijk tekort aan bedrijfsterreinen dreigt. De regering heeft intussen een stimuleringsregeling in het leven geroepen om die dreiging te keren.

De economische betekenis en effecten van de Derde Haven zijn in opdracht van Zeehaven IJmuiden door KPMG/Bureau voor Economische Argumentatie te Hoofddorp in beeld gebracht. De komst van de nieuwe haven belooft, volgens het rapport Economische Haalbaarheid en Effecten van de Derde Haven, minimaal 500 nieuwe banen op te leveren. Daarnaast is het nieuwe havengebied noodzakelijk voor de herstructurering en clustering in het bestaande havengebied en vergroot een short sea faciliteit vóór de sluisen, de aantrekkingskracht van de havengebieden achter de sluisen voor industriële bedrijven. Dit effect is evenwel moeilijk te kwantificeren. In de cold storage - de handel en distributie van gekoelde en diepgevroren voedingsproducten - neemt de haven van IJmuiden door het bestaande sterke cluster en het logistieke netwerk een interessante marktpositie in, die in de toekomst verder kan worden uitgebouwd. Voorwaarde is de beschikbaarheid van voldoende kadeflengte en terreinen achter die kaden.

Kolpron Consultants heeft in opdracht van de gemeente de economische effecten van de Derde Haven op het Kennemerstrand in kaart gebracht. Achtergrond van het onderzoek vormde de vrees, met name bij de ondernemers op het Kennemerstrand, dat met de komst van de Derde Haven de economische ontwikkeling van het Kennemerstrand geschaad zou kunnen worden. Uit de onderzoeksresultaten kan geconcludeerd worden dat de particuliere investeringen op het Kennemerstrand nauwelijks lijken samen te hangen met de mogelijke komst van de Derde Haven. De voorgenomen particuliere investeringen zijn een veelvoud van de reeds gedane. Het rapport schetst een toekomstperspectief waarin de particuliere investeringen blijven toenemen. Wel zal de komst van de Derde Haven de kwaliteit van de bereikbaarheid van het strand schaden. Met de komst van de Derde Haven acht het rapport een alternatieve (en toeristisch aantrekkelijke) ontsluitingsroute gewenst¹⁾. Het rapport geeft verder aan dat de effecten van de Derde Haven op het Kennemerstrand fysiek beperkt kunnen blijven tot het nieuwe dijklchaam op het scheidingsvlak tussen haven en strand.

5.3. De belangrijkste milieu-effecten

Eerder is al aangegeven dat het project mer-plichtig is, omdat de haven bevaarbaar moet zijn voor schepen met een laadvermogen van meer dan 1.350 ton. Het doel van de milieu-effectrapportage is inzicht geven in de milieu-effecten van de aanleg en exploitatie van de Derde Haven, zodat daarmee in het ruimtelijk beleid en ook het vergunningenbeleid rekening kan worden gehouden.

Zeehaven IJmuiden heeft naar aanleiding van recente ontwikkelingen in de maritieme en havensector, het Masterplan Noordzeekanaalgebied, het economische onderzoek en de Milieu Effect Rapportage gekozen voor het short sea alternatief uit de MER. Dit

1) Inmiddels heeft de gemeente de discussienota Verkenning ontwikkelingsperspectieven Kennemerstrand in procedure gebracht. In deze nota is de alternatieve ontsluitingsroute in het zogenaamde "voorkeursmodel" opgenomen.

alternatief gaat uit van een inrichting van de Derde Haven waarbij 2/3 van het terrein wordt gebruikt ten behoeve van short sea en 1/3 ten behoeve van cold storage. De milieugevolgen van dit alternatief zijn getoetst aan de beoordelingscriteria, die vooraf door het college van burgemeester en wethouders zijn vastgesteld en die op 30 mei 1996 aan de betrokken raadscommissies zijn voorgelegd.

Achtereenvolgens komen aan de orde:

1. de beoordeling per milieucomponent;
2. de beoordeling per functie.

ad 1. Beoordeling per milieucomponent

Landschap

Met de aanleg van de Derde Haven ontstaat ter plaatse een geheel ander landschap. In de huidige situatie is het een open gebied, aan de zuidzijde begrensd door het Kennerstrand, aan de oostzijde door de duinformatie en aan de noordzijde door de havenmond met op de achtergrond Hoogovens. Met de realisatie van de Derde Haven wordt het open gebied vervangen door een bedrijvig havengebied.

Het (gedeeltelijk) verdwijnen van de duinformatie betekent een verlies van dit cultuurhistorisch en karakteristieke element. Een belangrijk milieu-effect ontstaat door de beïnvloeding van de visuele beleving van de omgeving.

Een deel van de nadelige milieu-effecten is te voorkomen of te beperken. Het meest milieu-vriendelijke alternatief (MMA) biedt hiervoor een tweetal aanknopingspunten. De eerste betreft de inrichting en aankleding van het afschermding duin/dijklichaam. Het MMA pleit voor een zodanige inrichting en aankleding dat de beleving in functie en vorm aansluit bij het recreatiemilieu. De tweede betreft de fasering. Het MMA pleit op dit punt voor een zodanige fasering dat zowel de zuidelijke als de westelijke afscherming vóór de feitelijke werkzaamheden in het havengebied wordt aangelegd.

Verkeersaantrekkende werking

Tijdens de realisatie van de Derde Haven zullen geen noemenswaardige effecten optreden in de verkeersstromen omdat nagenoeg alle bouwmaterialen worden aangevoerd over het water. De effecten treden hoofdzakelijk op in de exploitatiefase. Het aandeel van de Derde Haven op de totale groei van de intensiteiten op de hoofd-ontsluitingsroute (Stationsweg) bedraagt 1 à 2 procent en is hiermee niet significant merkbaar. Voor de wegen dicht bij de haven (Dokweg, Geul en Kanaaldijk) varieert dit percentage tussen circa 3 en circa 5 %. Onderstaande tabel toont de bijdrage van het verkeer van de Derde Haven aan de groei van het autoverkeer op de hoofd-ontsluitingsroute¹⁾.

1) Zie concept-MER, juni 1996, pagina 79.

Weg	Autonome groei autoverkeer	Extra bijdrage Derde Haven
Dokweg	18 %	3,3 %
Geul	19 %	5,2 %
Kanaaldijk	19 %	3,1 %
Stationsweg	36 %	1,2 %
Parkweg	33 %	1,1 %

Het recreatieve verkeer naar het Kennemerstrand zal naar verwachting geen hinder ondervinden van het havenverkeer en vice versa. Op piekdagen in het zomerseizoen kan enige hinder optreden.

De in het MMA voorgestelde maatregelen, zoals het doortrekken van de spoorlijn naar de Derde Haven, ondersteunt door een actief vestigingsbeleid en een alternatieve ontsluitingsroute voor het Kennemerstrand, worden -voor zover het bestemmingsplan daar mogelijkheden toe biedt- in het voorliggende plan benut. Waar nodig zal flankerend beleid in gang worden gezet. Te denken valt bijvoorbeeld aan de procedure die uiteindelijk dient te leiden tot een alternatieve route voor het Kennemerstrand.

Bodem en water

Effecten in relatie tot de aspecten bodem en water treden hoofdzakelijk op in de realisatiefase en in mindere mate in de exploitatiefase. De effecten zijn echter niet significant ten opzichte van de referentie (= huidige) situatie. In het short-sea alternatief zal naar verwachting meer bedrijvigheid op de kaden plaatsvinden. De kans op calamiteiten (bijv. olie lekkage) is hierdoor, zij het in beperkte mate, groter.

Het slib dat afgegraven wordt ter plaatse van de insteekhaven (verontreinigingsklasse 2) kan zonder milieuhygiënische beperkingen worden gestort in de Noordzee. Aanleg van het havenbekken tot - 11 m NAP tast de scheidende laag tussen het eerste en het tweede watervoerende pakket (de 'laag van Velsen') niet aan. De geohydrologische situatie (met name beïnvloeding van de grondwaterstand en de grondwaterstroming) verandert niet meetbaar.

Bij het ontwerp van het nieuwe strand- en duinlichaam ten westen van het nieuwe havengebied dient rekening te worden gehouden met een voldoende veilige afstand tot de toegang van de jachthaven, om extra sedimentatie in de monding te voorkomen. Door het treffen van preventieve maatregelen wordt de verontreiniging van bodem, grond- en oppervlaktewater door calamiteiten in het havengebied tijdens op- en overslagactiviteiten beperkt. De kans op verontreiniging wordt verder beperkt door de in het MMA voorgestelde maatregelen toe te passen: een afdoende rioleringsstelsel, en olie-afscidders bij de bedrijven. Dit zal via het vergunningenbeleid worden geregeld.

Ecologie

Door de aanleg van de Derde Haven verdwijnt een stuk duingebied en kuststrook en daarmee de biotoop van de betreffende flora en fauna. Het belangrijkste daarbij is wel dat het Nederlandse kustecosysteem wordt aangetast. De waarde van het plangebied op zich is zowel vanuit floristisch als faunistisch oogpunt beperkt. Verder zal de ingreep een verstorend effect hebben op de biotoop voor winter- en trekvogels en de broedvogels. Versturende geluideffecten strekken niet verder dan de noordrand van het Nationaal park Zuid Kennemerland. Er worden in het stiltegebied geen grenswaarden overschreden.

Het verlies aan biotoop en natuurwaarden wordt enigszins gecompenseerd door het nieuwe strand- en duinlichaam, westelijk van de Derde Haven, dat wordt opgebouwd uit gebiedseigen materiaal. De versturende werking die van de Derde Haven uitgaat wordt beperkt door het nieuwe strand- en duinlichaam in een zo vroeg mogelijk stadium aan te leggen.

Geluid

De potentiële geluidhindereffecten betreffen geluidhinder voor gevoelige bestemmingen in de directe omgeving tijdens de realisatiefase en in de exploitatiefase en geluidhinder voor woonbebouwing langs de ontsluitingsroute. De bouwwerkzaamheden zullen tijdelijk leiden tot een verhoogd geluidsniveau in de directe omgeving.

Industrielawaai:

Wat betreft de geluidhinder door bedrijvigheid worden – met uitzondering van de woonbebouwing aan de Seinpostweg – geen grenswaarden overschreden. Nadat de sanering van het industrielawaai is afgerond, is de geluidbelasting van de Derde Haven op de woningen aan de Seinpostweg dominant ten opzichte van het industrielawaai. Door zonering van het haventerrein naar type bedrijven en het betrekken van elektriciteit voor de schepen vanaf de wal, kan de geluidimmissie op de woningen aan de Seinpostweg worden gereduceerd. Hier kan echter niet worden voorkomen dat grenswaarden worden overschreden. De conclusie luidt dan ook dat de woonfunctie aan de Seinpostweg niet te handhaven is als wordt uitgegaan van een Derde Haven waar stukgoedoverslag plaatsvindt (inherent aan short-sea).

Wegverkeerslawaai:

De bijdrage van de Derde Haven aan de toename in de geluidemissie op de ontsluitingsroute is niet significant. Op de Stationsweg en de Parkweg blijft de immissie onder de waarden waar het saneringsprogramma op gebaseerd is.

De immissie ter plaatse van de woningen langs de Geul blijft onder de grenswaarden, die zijn vastgesteld bij het ontwerp van het geultrace en binnen de waarde waarvoor ontheffing is verleend.

Lucht

NO_x en benzeen zijn kritische componenten waar het om de luchtkwaliteit nabij verkeerswegen gaat. De emissies zullen ten gevolge van het in gebruik nemen van de Derde Haven enigszins hoger zijn dan de emissies bij een autonome ontwikkeling. De toename van het scheepvaartverkeer ten gevolge van het ingebruiknemen van de Derde Haven bedraagt ca. 4%. De invloed van de toename op de totale concentratie aan luchtverontreinigende componenten in het Noordzeekanaalgebied mag als verwaarloosbaar worden verondersteld. Ook geurhinder, veroorzaakt door de overslag van verse vis, zal niet noemenswaardig zijn.

Externe veiligheid

Relevante risicobronnen zijn de nieuw te vestigen bedrijvigheid, het wegverkeer naar en vanaf de haven en het scheepvaartverkeer. Geen van de gevoelige bestemmingen zal door de nieuw te vestigen bedrijven en het wegverkeer een hoger risico dan de voorkeursgrenswaarde van 10⁶/jaar ondervinden. De toename in het scheepvaartverkeer is marginaal zodat de invloed van de Derde Haven op de risicosituatie in het Noordzeekanaalgebied als verwaarloosbaar mag worden verondersteld.

*ad 2. Beoordeling per functie**Kennemerstrand*

De nadelige effecten van de Derde Haven op het Kennemerstrand betreffen:

- het uitzicht op het haventerrein vanaf het Kennemerstrand;
- de drukte bij de monding van het Noordzeekanaal;
- de manoeuvreerruimte voor de jachten bij de ingang van de jachthaven;
- de kwaliteit van de ontsluitingsstructuur.

Van deze effecten is het laatstgenoemde effect het belangrijkste. De Derde Haven zal, uitgaande van de huidige ontsluitingsroute en de optredende menging van verkeersstromen, vooral de kwaliteit van de toegangsweg tot het Kennemerstrand negatief beïnvloeden.

Teneinde eventuele negatieve gevolgen van de aanleg van de Derde Haven voor het Kennemerstrand tot een minimum te beperken, zal getracht worden de uitvoering van de voorstellen uit het MMA te bewerkstelligen. Te denken valt onder meer aan:

- een alternatieve ontsluitingsroute;
- een benutting van de positieve invloeden van de Derde Haven op het Kennemerstrand (uitzicht op schepen, extra aanlegcapaciteit, levendigheid van het visserijcomplex);
- het zoeken naar complementariteit tussen de functies recreatie en havengerelateerde bedrijvigheid.

Wat betreft de mogelijke overlast door industrielawaai is de bijdrage van de Derde Haven niet significant. Dit wordt veroorzaakt doordat het geluidnivo als gevolg van de Derde Haven, zowel voor de dag-, avond- als nachtperiode, lager zal liggen dan de actuele geluidnivo's als gevolg van de bestaande bedrijvigheid in de omgeving.

Wat betreft de visuele hinder is de aanwezigheid van de Derde Haven het duidelijkst aanwezig op een afstand tussen de 100 en 150 meter vanaf het afscherpende zuidelijke dijklichaam (ter hoogte van de wandelboulevard). Een belangrijke rol speelt echter ook de subjectieve waarneming. De havenactiviteiten spelen zich naar verhouding af op een vrij korte belevingsafstand van het Kennemerstrand. De Hoogovens worden hierdoor aan het oog onttrokken, maar de havenactiviteiten zijn des te meer 'voelbaar' door hun nabijheid. Ondanks de afscherpende maatregelen en een geleidelijke overgang van de bebouwingshoogte op het havengebied, zullen de havenactiviteiten negatief scoren in de subjectieve waarneming van de meeste recreanten. Door de interessante en zichtbare dynamiek van short sea activiteiten enerzijds en de saaië waardering van 'vriesdozen' anderzijds, scoort het short-sea alternatief overigens beter dan het cold-storage alternatief.

De overige milieucomponenten zijn niet relevant of overschrijden geen grenswaarden.

Appartementen Kennemerboulevard

Ter plaatse van de appartementen vindt geen overschrijding plaats van het als criterium gestelde geluidsnivo van 50 dB(A).

Wat betreft visuele hinder is vanaf de appartementen enigszins de indeling van het haventerrein te zien. Een eenduidige indeling is van belang om de visuele effecten zo veel mogelijk te beperken.

Ten aanzien van de overige milieu-effecten doen zich geen knelpunten voor.

Strandhuisjes

Doordat het huidige kleine strand plaats moet maken voor de Derde Haven kunnen de strandhuisjes hier niet worden gehandhaafd. Teneinde de strandhuisjes een nieuwe plek te kunnen aanbieden, zal er een nieuw strand worden gerealiseerd aan de westzijde van de Derde Haven. Er wordt daarvoor een nieuw golfabsorberend strand aangelegd waaraan de strandhuisjes kunnen worden geplaatst.

De MER heeft voor de beoordeling de volgende objectieveerbare criteria gebruikt: geluidhinder, geurhinder, externe veiligheid en visuele hinder.

Van de potentiële effecten is alleen de geluidhinder in de realisatie- en exploitatiefase relevant. In de realisatiefase kunnen (kortstondige) verhogingen van het geluidsnivo optreden). In de exploitatiefase veroorzaakt de Derde Haven ter plaatse van de strandhuisjes een verhoging van het geluidniveau met 1 dB(A), er van uitgaande dat de huisjes niet boven de afscherpende duinenrij uitkomen. Doordat in het noordwesten van het havengebied vriesvemen zijn gesitueerd¹⁾, kan dit geluidnivo ter plaatse van de strandhuisjes niet verder worden teruggedrongen. Dit kan als hinderlijk worden ervaren.

1) In tegenstelling tot de MER, gaat dit bestemmingsplan niet uit van het situeren van vriesvemen in de uiterste noord-west hoek van het haventerrein.

Los van de effecten die in de MER zijn beschreven zal ook rekening gehouden moeten worden met de beperkte ruimtelijke mogelijkheden op het nieuwe kleine strand. Er komt minder ruimte beschikbaar dan op het huidige kleine strand. De huisjes komen daardoor dicht op elkaar te staan. Bovendien wordt het beschikbare strand smaller en steiler dan nu het geval is.

Seinpostweg

Voor de woningen aan de Seinpostweg zijn met name geluidhinder en visuele hinder relevant. De andere componenten zijn of niet relevant, of vormen geen knelpunt. De cumulatieve geluidbelasting -huidige industrie ná sanering 53 dB(A) en Derde Haven 60 dB(A)- bedraagt in totaal 61 dB(A). Dit betekent een overschrijding van de norm met 6 dB(A).

Wat betreft de visuele hinder kan vanaf het duin bij de woningen en het restaurant aan de Seinpostweg bijna gesproken worden van een vogelvluchtperspectief op het gebied. De waarnemer kijkt deels uit over de gebouwen en installaties. Het zicht op het noordelijk deel van de Voorhaven en het inkomende en uitgaande scheepvaartverkeer blijft behouden. In westelijke richting verdwijnt het uitzicht op de jachthaven en omgeving grotendeels. De nieuwe duinenrij achter de strandvlakte, de zuidelijke pier en de zee blijft aan de einder nog te herkennen. Het zicht vanuit het interieur van de woningen, dat noord-zuid gericht is, zal door de aanleg van de Derde Haven feitelijk niet of nauwelijks worden aangetast.

Camping De Duindoorn

De Derde Haven draag cumulatief 1 dB(A) bij aan het geluidniveau bij de camping (achtergrondniveau 52 dB(A), 46-48 dB(A) van de Derde Haven). De short sea variant is hier het minst ongunstig. De Derde haven zal derhalve niet leiden tot een merkbare verslechtering van het akoestisch klimaat.

Met betrekking tot het visuele aspect valt op te merken dat de camping vanaf de Derde Haven niet te zien zal zijn. Tussen camping en strand wordt het beeld bepaald door een strook kantoorachtige bebouwing met daarachter -nog net zichtbaar- een rand van opslagloodsen.

6. Het plan Derde Haven

6.1. Algemeen

De hiervoor beschreven onderzoeksresultaten zijn aanleiding geweest om de uitgangspunten, uit het oorspronkelijke plan voor de Derde Haven, opnieuw tegen het licht te houden. De verworven inzichten maken het verder mogelijk om op verscheidene aspecten duidelijker uitspraken te doen en keuzes te maken.

6.2. Functie en betekenis van de Derde Haven

Het oorspronkelijke plan Derde Haven dateert uit 1991 en is destijds in nauw overleg tussen Zeehaven IJmuiden en de gemeente tot stand gekomen. Het plan beschrijft de gewenste economische ontwikkeling op hoofdlijnen. In samenhang met de groeiende samenwerking in de regio en op basis van het verrichte onderzoek, kunnen de inzichten omtrent de wenselijke ontwikkeling en inrichting van de Derde Haven nu scherper worden geprofileerd.

Zeehaven IJmuiden opteert nu voor een sterker accent op short sea en wordt daarin ook gesteund door het Masterplan Noordzeekanaalgebied.

Het bijgestelde plan speelt daarmee in op de groeiende markt voor short sea services en het beleid van de Europese en nationale regering. Voor wat betreft de vraag vanuit de cold storage sector - de distributie van gekoelde en gevroren voedingsproducten - vindt nu afstemming plaats tussen de havenbeheerders in de regio. Doel van deze afstemming is te bevorderen dat de schaarse ruimte voor de sluizen benut wordt voor dat deel van de sector, waarvoor de snelheid in afhandeling beslissend is voor de positie in de markt.

Zeehaven IJmuiden trekt uit het verrichte onderzoek enkele conclusies die gevolgen hebben voor de inrichting van het nieuwe havengebied en de inbedding in de omgeving. De havenbeheerder zet in op de variant 2/3 short sea en 1/3 cold storage, het short sea alternatief uit de MER. Spiegelbeeld van het short sea accent in het nieuwe havengebied is dat aan de vraag vanuit de cold storage sector zoveel mogelijk in het bestaande havengebied zal worden gedekt¹⁾. In de Derde Haven moeten echter wel enkele koel- en vriesvemen ten behoeve van short sea services beschikbaar zijn. Vanwege de bouwhoogte-beperking in de Derde Haven, zullen de lagere vemen in de Derde Haven en de hogere in het bestaande gebied worden gerealiseerd.

Het te voeren vestigingsbeleid, dat in het voorliggende bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, is door Zeehaven IJmuiden in een document vastgelegd. Het document gaat in op het verband tussen het vestigingsbeleid voor de Derde Haven en het vestigings- en herstructureringsbeleid voor het bestaande havengebied. Het welslagen

1) Medio 1996 zijn op het bestaande haventerrein van Zeehaven IJmuiden nog 3 percelen beschikbaar voor de cold storage sector. Bovendien kunnen er nog 2 percelen door herstructureringsring verkregen worden.

van dit beleid is voor de Derde Haven, de herstructurering van het havengebied en de ontwikkeling van de Zuiderscheg van grote betekenis. Ter bevordering van de effectiviteit van de uitvoering zullen afspraken terzake in een overeenkomst tussen Zeehaven IJmuiden NV en gemeente worden vastgelegd. Die overeenkomst zal - voorjaar 1997- tegelijk met het bestemmingsplan kunnen worden vastgesteld.

Op basis van de voorliggende informatie is de gemeente van oordeel dat het plan de haven van IJmuiden goede mogelijkheden biedt voor de ontwikkeling van nieuwe havenactiviteiten in de kust- en korte vaart (short sea) en voor de uitbreiding van de voor IJmuiden strategische sector van de distributie in geconditioneerde voedingsproducten (cold storage).

Deze opvatting wordt gedeeld in twee regionale beleidsvisies: het actieprogramma IJmond IJzersterk en het Masterplan Noordzeekanaalgebied. Daarbij sluit het project aan bij het beleid van de Europese en nationale regering.

Realisatie van het plan zal de regio tenminste 500 nieuwe banen opleveren¹⁾. Die banen zijn zeer welkom, zeker nu in de IJmond sprake is van een voortgaande daling van de werkgelegenheid. Dat is ook de reden dat de Derde Haven een van de belangrijkste projecten vormt in IJmond IJzersterk. Op basis van dit programma en van het Masterplan Noordzeekanaalgebied is een financieel draagvlak voor het project gecreëerd.

6.3. De Derde Haven en het Kennemerstrand

Het project staat een verdere ontwikkeling van het Kennemerstrand niet in de weg. Dat is de conclusie die wordt getrokken uit het onderzoek naar de economische effecten van de Derde Haven op het Kennemerstrand. In juni 1996 is de discussienota 'Verkenning Ontwikkelingsperspectieven Kennemerstrand' in procedure gebracht. In deze nota worden nieuwe mogelijkheden op het Kennemerstrand beschreven, die mede mogelijk worden gemaakt door een alternatieve ontsluitingsroute. Het verrichte onderzoek schetst het perspectief van een verdere groei van de werkgelegenheid met 200 banen in de recreatieve en toeristische sector.

Het nieuwe havengebied moet zorgvuldig worden ingebed in de omgeving en goed worden afgestemd op de hierboven aangegeven ontwikkeling van het Kennemerstrand. Op het zuidelijke scheidingsvlak tussen Derde Haven en Kennemerstrand zal een afschermend lichaam worden aangebracht. Dat zal bestaan uit een grondlichaam, dat aan de zijde van het haventerrein wordt uitgevoerd als een verhard talud. Aan de zijde van het Kennemerstrand zal een duinvormig talud worden aangelegd dat wordt ingeplant met helmgras. Op het duinlichaam, met een hoogte van 9 meter boven NAP, wordt een fietspad en wandelpaden aangelegd, met aan de zijde van het haventerrein een afschermende muur van 1 meter hoog.

1) Economische Haalbaarheid en Effecten van de Derde Haven,
KPMG/Bureau voor Economische Argumentatie te Hoofddorp.

Deze wijze van uitvoering voorziet niet alleen in de gewenste afscherpende werking, ze komt ook ten goede aan de beleving van haven en strand. De duinregel zal in de eerste fase van de uitvoering worden aangelegd.

De gemeenteraad van Velsen heeft reeds in maart 1996 ingestemd met een verplaatsing van het geplande hotel op het scheidingsvlak met de Derde Haven naar de Kennemerboulevard. De verplaatsing van het hotel sluit ook aan bij het rapport van het Kolpron Consultants. Daarin wordt geconcludeerd dat de Derde Haven zich beter verdraagt met een plan Kennemerstrand indien er een alternatieve ontsluitingsroute naar het strand wordt gerealiseerd en de Kennemerplaza een andere invulling krijgt.

Aan de zuidzijde van het nieuwe havengebied zal een nieuw 'klein strand' worden aangelegd, waar de strandhuisjes van het huidige kleine strand worden geplaatst.

Het spreekt voor zich dat met de komst van de Derde Haven de toegankelijkheid van de jachthaven verzekerd blijft. Bij het bepalen van de westelijke plangrens is rekening gehouden met een goede bereikbaarheid van de jachthaven.

Zeehaven IJmuiden past de fasering van het project aan, aan het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) uit de MER. Dit betekent dat eerst het golfabsorberende strand, de begrenzendende strekdam, de duinregel op het scheidingsvlak met het Kennemerstrand en het nieuwe kleine strand wordt gerealiseerd. Daardoor wordt de eventuele hinder, ook tijdens de uitvoering, zo veel mogelijk beperkt.

6.4. Optimale havenontwikkeling in relatie tot de woonfunctie bij de Seinpostweg

In de Nota van Uitgangspunten is er van uitgegaan, dat zich in het nieuwe havengebied bedrijven kunnen vestigen, die behoren tot de categorieën 1 t/m 4 van de in het bestemmingsplan op te nemen Staat van Bedrijfsactiviteiten.

Inmiddels is geconstateerd dat een deel van de bedrijven waarvoor de haven juist bedoeld is, de short sea activiteiten, in categorie 5 valt. En wel in dat deel van die categorie waarvoor een indicatieve afstand van tenminste 500 m in acht moet worden genomen. In dit kader wordt opgemerkt dat in de MER de short sea activiteiten niet als onacceptabel worden beoordeeld. In het nu voorliggende bestemmingsplan zijn daarom in het nieuwe havengebied ook havengerelateerde en -gebonden bedrijven uit categorie 5 toegestaan. Deze bedrijven, die worden ingedeeld in categorie 5A, dragen bij aan een optimale havenontwikkeling.

De havenontwikkeling verdraagt zich echter niet met de woonfunctie aan de Seinpostweg. Handhaving van de woonfunctie, leidt ertoe dat op grond van de in het plan vervatte milieuzonering in feite in een belangrijk deel van het nieuwe havengebied geen bedrijven kunnen worden gevestigd waarvoor de Derde Haven feitelijk is bedoeld. Gelet op het vorenstaande wordt daarom een beleid ingezet, dat er op gericht is de bewoners van de woningen Seinpostweg 23 t/m 33 een goede alternatieve woonsitua-

tie aan te bieden. Zeehaven IJmuiden zal de bewoners daartoe compensatie bieden. Teneinde te kunnen voorzien in deze compensatie zal de gemeente met Zeehaven IJmuiden een overeenkomst aangaan. Die overeenkomst zal ook voorzien in de afwenteling van mogelijke planschade.

In het bestemmingsplan is voor de bebouwing een andere functie opgenomen. Gelet op de ligging is de bebouwing uitermate geschikt als atelierruimte.

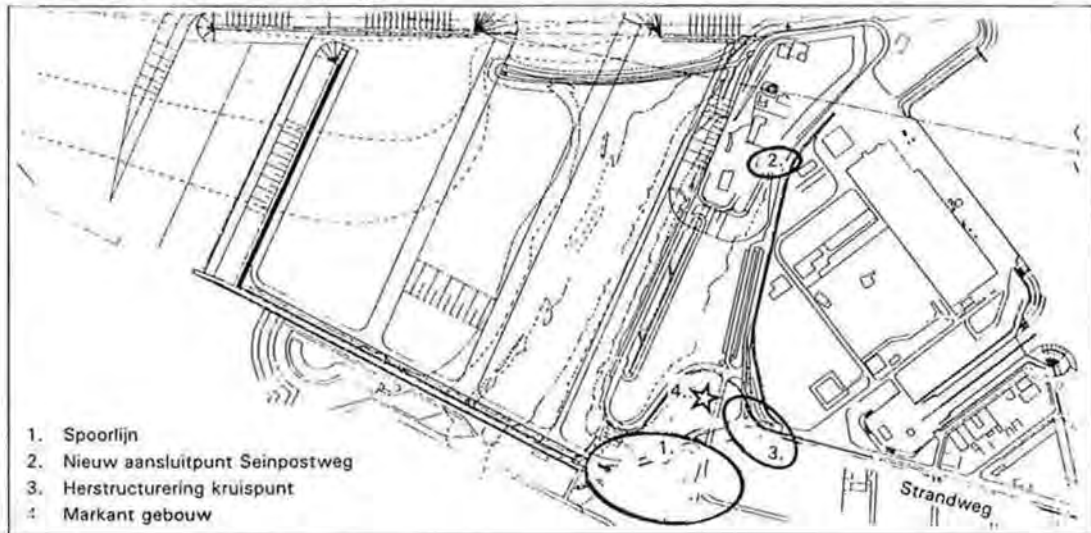
Het bestemmingsplan zal als basis dienen voor onteigening op basis van de Onteigningswet door gebruik te maken van artikel 13 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Dit artikel levert een onteigeningstitel voor het geval dat met de bewoners van de Seinpostweg niet op minnelijke wijze overeenstemming kan worden bereikt.

6.5. Aandachtspunten in verband met de Derde Haven

Tijdens de voorbereidingen van het bestemmingsplan zijn een aantal zaken naar voren gekomen waarover nog besluitvorming moet plaatsvinden maar wat pas in een later stadium kan gebeuren, omdat nog nader onderzoek verricht moet worden. Voor zover mogelijk is nu wel al rekening gehouden met het ruimtebeslag dat een en ander in het onderhavige plangebied met zich mee zal brengen. Het gaat hierbij om de volgende zaken:

1. In het bestemmingsplan Zeehaven IJmuiden is ten zuiden van de Ampèrestraat een tracé voor een spoorlijn gereserveerd. Onlangs is gebleken dat er particuliere belangstelling bestaat voor het openen van een spoorlijn voor personenvervoer. Omdat het tracé afhankelijk is van de uitkomst van nader onderzoek naar de verschillende opties, is vooralsnog geen exact tracé in het bestemmingsplan opgenomen. Wanneer tijdens de planprocedure meer duidelijkheid over het tracé wordt verkregen, zal deze in het bestemmingsplan worden opgenomen.
2. Met het vergraven van de duinformatie ten behoeve van de aanleg van het haventerrein verliest de Seinpostweg zijn ontsluiting nabij het voormalige gebouw van de reddingsbrigade. In het plan is ruimte voor een nieuwe afrit opgenomen, doch de exacte profilering zal nog moeten worden bepaald.
3. De aansluiting van de toegangsweg tot de Strandweg maakt een herstructurering van het wegennet noodzakelijk. Het profiel hiervan is nog niet precies bekend. De ruimte die hier niet voor verkeersdoeleinden wordt benut kan het best worden gebruikt voor een uitbreiding van de nieuwe bedrijfsbestemming. Gelet op de situatie ter plaatse lijkt een markant gebouw een goede bijdrage te kunnen leveren aan het verbeteren van de herkenbaarheid van de stedenbouwkundige structuur, die gebaat is bij een gebouw met een goede architectonische uitstraling en een daarbij passende bouwhoogte. Gelet op deze kenmerken lijkt een kantoorfunctie hierop goed aan te sluiten. In het plan is voor deze functie ruimte gereserveerd.

Afbeelding 3: Aanvullende uitgangspunten.



7. Voorschriften en plankaart

7.1. Algemeen

In de voorgaande hoofdstukken is aangegeven welk beleid ten aanzien van het plangebied globaal gevoerd dient te worden. Dit hoofdstuk zal op onderdelen aangeven hoe dat beleid vorm krijgt. Daartoe zal per functie worden besproken wat de meest in het oog springende aspecten van de voorschriften (paragraaf 7.2) en de plankaart (paragraaf 7.3) zijn.

7.2. Voorschriften

De voorschriften van het bestemmingsplan Derde Haven hebben betrekking op 7 bestemmingen: Bedrijven (artikel 9), Kantoren en Ondersteunende bedrijven (artikel 10), Gemengde Bebouwing (artikel 11), Verkeer (artikel 12), Groenvoorzieningen (artikel 13), Water (artikel 14) en Recreatieve doeleinden (artikel 15).

Naast de genoemde bestemmingen bevatten de voorschriften de gebruikelijke algemene regelingen, alsmede een aanwijzing van gronden die noodzakelijk zijn voor verwerking in de naaste toekomst (onteigeningstitel ex artikel 13 WRO). De aanwijzing vindt plaats met behulp van kaartbijlage 2.

De bestemmingsregeling is zodanig ontworpen, dat binnen de uitgangspunten van het bestemmingsplan een flexibel beleid tijdens het realisatie- en inrichtingsproces kan worden gevoerd. Dit laatste is van belang met het oog op de afstemming tussen Derde Haven en het recreatieproject op het Kennemerstrand.

Bedrijven

De gronden met de bestemming Bedrijven zijn in de eerste plaats bestemd voor havengerelateerde bedrijven en kantoren voor ondersteunende bedrijven, voor zover deze bedrijven behoren tot de categorieën 1 t/m 5A van de Staat van Bedrijfsactiviteiten (Bijlage 1 van de voorschriften). Om een flexibele inrichting mogelijk te maken zijn echter ook verkeersvoorzieningen, groenvoorzieningen, waterstaatsdoeleinden en nutsvoorzieningen toegestaan.

De inrichting van het gebied dient te voldoen aan de op de plankaart opgenomen profielen.

Met het oog op een beperkte uitstraling van de bouwactiviteiten op de omgeving is in lid 4 de faseringsregeling uit het Meest Milieuvriendelijke Alternatief van de MER opgenomen. Dit betekent dat bebouwing van het bedrijfsterrein pas mag plaatsvinden nadat de afscherpende constructies en het nieuwe kleine strand met de bijbehorende voorzieningen zijn gerealiseerd (zie artikel 9, lid 4 van de voorschriften). Ook de opgenomen milieuzonering dient ter bescherming van de omliggende gronden. Vrijstellings- en wijzigingsbevoegdheden zorgen voor een voldoende flexibele planopzet. Met name dient hier de vrijstelling uit lid 7, onder b. te worden genoemd, die het toestaan van bedrijfsactiviteiten uit de vriesveemsector mogelijk maakt, wanneer kan worden aangetoond dat het bestaande haventerrein hiertoe onvoldoende mogelijkheden biedt. Het toestaan van vriesvemen door tussenkomst van een vrijstellingsregeling

biedt de mogelijkheid een koppeling tot stand te brengen met de beleidsinspanningen van de havenbeheerder om een herstructurering van het bestaande havengebied tot stand te brengen.

Kantoren en Ondersteunende bedrijven

Deze bestemming vormt een functionele scheiding tussen de bestemming Bedrijven en de zuidelijke begrenzing van het plangebied en het recreatiegebied op het Kennemersstrand.

Zelfstandige havengebonden kantooractiviteiten en kantoren voor ondersteunende bedrijven zijn toegestaan. Vormen van horeca, waarvan de vestiging een positieve bijdrage levert aan het functioneren van een bedrijfs- en haventerrein, daaronder begrepen het toeristisch-recreatieve medegebruik van het gebied, worden toegestaan nabij de kruising Strandweg/Seinpostweg.

De bedrijven binnen deze bestemming dienen te behoren tot de categorieën 1 of 2 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten.

Gemengde bebouwing

Ter plaatse van de oostelijke duinformatie geldt de bestemming Gemengde Bebouwing, waarbinnen de bestaande functies -behalve wonen- zijn toegestaan.

Voor het uitbreiden van het bebouwingsoppervlak met ten hoogste 1500 m², is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen.

Verkeer

Binnen deze bestemming is, naast de gebruikelijke verkeersvoorzieningen, de mogelijkheid voor het realiseren van een goederenspoor voor de Derde Haven opgenomen. De inrichting van de gronden dient te voldoen aan de profielen op de plankaart. Ter bescherming van de verkeersafwikkeling in het plangebied is het laden en lossen als strijdig gebruik aangemerkt. Laden en lossen dient op eigen terrein plaats te vinden.

Groenvoorzieningen

Natuurlijke groenvoorzieningen, zoals duinregels, en kunstmatige groenvoorzieningen, zoals de zuidelijke afscheiding met het Strandplan, worden als zodanig bestemd.

Om de aantakking van de bedrijfsspoorlijn op een buiten het plangebied te realiseren tracé mogelijk te maken, is deze binnen de bestemming Groenvoorzieningen mogelijk gemaakt. Een wijzigingsbevoegdheid maakt de bouw van een station op deze gronden mogelijk.

Water

De bestemming Water maakt de aanleg van het havenbekken mogelijk.

Recreatieve doeleinden

De gronden zijn bestemd voor strand en water ten behoeve van de recreatie. Het bouwen van strandhuisjes is mogelijk op een speciaal daarvoor aangewezen gebied. De voorschriften stellen eisen aan het aantal en de omvang en hoogte van de strand-

huisjes en het daarbij behorende kantinegebouw. De inrichting van het kleine strand dient te voldoen aan het op de plankaart opgenomen profiel.

7.3. Plankaart

De plankaart (nummer 1599) is getekend op schaal 1:2000 en geeft de bestemming van de gronden aan. Binnen de bestemming Bedrijven wordt de maximumhoogte van de bebouwing aangegeven en de cold storage mag worden gerealiseerd (de laatste via vrijstelling). Ook wordt aangegeven waar de spoorlijn door de groenvoorzieningen mag worden geleid en waar de strandhuisjes binnen de recreatieve bestemming mogen worden gerealiseerd.

8. Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1. Economische uitvoerbaarheid

In deze paragraaf wordt de economische uitvoerbaarheid van het project Derde Haven in hoofdlijnen samengevat.

<u>Kosten:</u>	FASE I	FASE II
▪ Verwerving	f pm	f pm
▪ Strekdam	f 16.000.000, =	f 4.500.000, =
▪ Golfdemper, afschermend duin/dijk- lichaam aan westzijde (inclusief faciliteiten strandhuisjes)	f 25.000.000, =	-
▪ Afschermend duin/dijklichaam aan zuidzijde (inclusief wandel- en fietspromenade)	f 15.000.000, =	-
▪ Kaden en baggerwerk	f 18.000.000, =	f 11.500.000, =
▪ Terreinen, ontsluiting en nuts- infrastructuur	f 3.000.000, =	f 2.000.000, =
▪ Opheffing woonfunctie Seinpostweg	f pm	f pm
▪ Overige activiteiten (inclusief pm)	f 4.000.000, =	f 1.000.000, =
Totaal per fase	f 45.000.000, =	f 19.000.000, =
Kosten totaal		f 64.000.000, =
<u>Opbrengsten</u>		
▪ Terreinopbrengsten ¹⁾	f 35.750.000, =	
▪ Havenopbrengsten ²⁾	f 9.885.000, =	
Opbrengsten totaal		f 45.636.000, =
<u>Investeringsstekort</u>		f 23.204.000, =
<u>Verwachte overheidsbijdrage</u>		f 23.000.000, =

Het plan kent een financieringstekort van f 23 mln. Om dit tekort te dekken is overlegd met de stuurgroep IJmond IJzersterk en de ministeries van Verkeer en Waterstaat en Economische Zaken. Het project Derde Haven is een van de drie

1) Verwachte toekomstige terreinopbrengsten.

2) Verwachte havenopbrengsten tot 2007.

majeure projecten in het Economische Actieprogramma van IJmond IJzersterk. In dat programma is vanuit het Europese Resider-programma een bijdrage van f 5 mln voor het project gereserveerd. Het overleg met de ministeries en de provincie heeft geresulteerd in een financieringsvoorstel waarin het ministerie van Verkeer en Waterstaat f 11 mln, Economische Zaken f 5 mln en de provincie en gemeente elk f 1 mln aan co-financiering bijdragen. Met deze bijdragen van tezamen f 23 mln kan het financieringstekort worden gedekt.

8.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Van 3 tot en met 31 oktober 1996 heeft het concept-ontwerp bestemmingsplan ter visie gelegen. Tijdens deze periode is eenieder in de gelegenheid gesteld te reageren op het bestemmingsplan. Voorts is op 15 oktober 1996 een inspraakavond georganiseerd. Een integraal verslag van deze avond, alsmede een behandeling van alle tijdens de tervisielegging bij de gemeente binnengekomen reacties, is opgenomen in de "Inspraaknota ontwerp-bestemmingsplan en MER Derde Haven". Verwezen wordt naar deze rapportage.

9. Overleg ex artikel 10 Bro 1985

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985, is het concept-bestemmingsplan Derde Haven aan de volgende instanties toegestuurd:

1. Dienst Ruimte en Groen van de provincie Noord-Holland
2. Dienst Wegen, Verkeer en Vervoer van de provincie Noord-Holland
3. Dienst Welzijn, Economie en Bestuur van de provincie Noord-Holland
4. Dienst Milieu en Water van de provincie Noord-Holland
5. Provinciaal Elektriciteitsbedrijf van Noord-Holland
6. Hoogheemraadschap Rijnland
7. Noord-Zuid-Hollandse Vervoer Maatschappij
8. Kamer van Koophandel en Fabrieken te Haarlem
9. NV Nederlandse Spoorwegen te Utrecht
10. Hoofdingenieur-Directeur van Rijkswaterstaat te Haarlem
11. Inspecteur van de Ruimtelijke Ordening te Amsterdam
12. NV Nederlandse Gasunie te Alkmaar
13. Ministerie van Economische Zaken, Rijksconsulentschap Noord-Holland
14. PTT-Telecom
15. Regionale inspectie van de Volksgezondheid voor de hygiëne van het milieu voor Noord-Holland
16. Ministerie van Defensie
17. Hoofdingenieur-Directeur van de Volkshuisvesting
18. Zeehaven IJmuiden n.v.
19. Overlegorgaan Nationaal Park Zuid-Kennemerland
20. Kennemerstrand NV
21. Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij

De binnengekomen inspraak- en overlegreacties hebben betrekking op een scala van aantal factoren:

- Enerzijds zijn er reacties die niet het bestemmingsplan betreffen, maar meer in de sfeer van uitvoering, vergunningverlening en beheer liggen. Deze reacties zullen worden benut bij de voorbereiding van de overeenkomsten met Zeehaven IJmuiden NV en bij de voorbereiding van de vergunningverlening in het kader van de milieuwetgeving.
- Anderzijds zijn er reacties die betrekking hebben op het bestemmingsplan als zodanig. Deze hebben geleid tot de volgende wijzigingen in het ontwerp-bestemmingsplan:
 - de bouwhoogte van het oostelijke kadeterrein ten noorden van de vriesvemen is verlaagd tot 10,00 meter;
 - het profiel van het zuidelijk duinlichaam (profiel 1 op de plankaart) is verhoogd naar 10 meter + NAP;

- het bebouwingspercentage in de bestemmingsvlakken van de bestemmingen "Bedrijven" en "Kantoren en Ondersteunende bedrijven" is verhoogd van 70 naar 80%;
- de scheepsbouw- en scheepsreparatiebedrijven en visrokerijen zijn uit de Staat van bedrijfsactiviteiten verwijderd;
- in de bestemming "Groenvoorzieningen" (artikel 13) is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om ruimte te bieden aan een gebouw ten behoeve van het personenvervoer per spoor van 150 m²;
- in de doeleindenomschrijving van artikel 10 (Kantoren en Ondersteunende bedrijven) is onder sub c de categorie "havengerelateerde groothandelsbedrijven in combinatie met kantooractiviteiten" toegevoegd.

Naar aanleiding van een opmerking van de PPC betreffende het vestigingsbeleid voor de in het havengebied te vestigen bedrijven, kan het volgende worden opgemerkt. Binnen het concept-bestemmingsplan is een regeling opgenomen die ertoe strekt alleen havengebonden kantooractiviteiten, alsmede kantooractiviteiten bij ondersteunende bedrijven, toe te laten. In die zin behoeft het bestemmingsplan naar de mening van de gemeente dan ook niet te worden aangepast. Wél is de omvang van de kantoorlocatie op de hoek van de Seinpostweg en de Strandweg gereduceerd.

Het Waterleidingbedrijf Zuid-Kennemerland heeft opgemerkt dat er een waterleiding loopt ter plaatse van de kantoorlocatie op de hoek van de Strandweg en de Seinpostweg. De vraag of de bestemmingsgrens zodanig verschoven kan worden dat de leiding gehandhaafd kan blijven, kan positief worden beantwoord. De grens van de bebouwingslijn op de plankaart is derhalve gewijzigd. Indien om onvoorziene redenen alsnog tot verplaatsing van de leiding dient te worden overgegaan, zullen de kosten voor rekening van de ontwikkelaar komen.

Voorschriften

Inhoudsopgave

Hoofdstuk I	Algemene bepalingen	2
Artikel 1	Begripsbepalingen	2
Artikel 2	Wijze van meten	7
Artikel 3	Dubbeltelbepaling	8
Artikel 4	Overschrijding bouwgrenzen	9
Artikel 5	Algemene vrijstellingsbevoegdheden	10
Artikel 6	Algemene wijzigingsbevoegdheden	11
Artikel 7	Algemene procedurevoorschriften	12
Artikel 8	Verwerkelijking in de naaste toekomst	13
Hoofdstuk II	Bestemmingen en gebruik	14
Artikel 9	Bedrijven	14
Artikel 10	Kantoren en Ondersteunende bedrijven	17
Artikel 11	Gemengde Bebouwing	19
Artikel 12	Verkeer	20
Artikel 13	Groenvoorzieningen	21
Artikel 14	Water	22
Artikel 15	Recreatieve doeleinden	23
Artikel 16	Algemene gebruiksbepalingen	24
Hoofdstuk III	Overgangs- en slotbepalingen	25
Artikel 17	Gebruik in strijd met het plan	25
Artikel 18	Bouwen in strijd met het plan	25
Artikel 19	Strafbepaling	26
Artikel 20	Titel	26

Kenmerk: R74195

Hoofdstuk I Algemene bepalingen

Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze voorschriften wordt verstaan onder:

1. **Bestemmingsplan of plan:**
het bestemmingsplan "Derde Haven" van de gemeente Velsen, zoals vervat in deze voorschriften en de in lid 2 bedoelde plankaart;
2. **Plankaarten:**
de van het plan deel uitmakende en als zodanig gewaarmerkte plantekening nummer 1599;
3. **Bouwen:**
het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een standplaats;
4. **Bouwwerk:**
elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die op de plaats van bestemming hetzij direct of indirect met de grond verbonden is, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond, bedoeld om ter plaatse te functioneren;
5. **Gebouw:**
elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten, ruimte vormt;
6. **Bebouwing:**
een of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouw zijnde;
7. **Ander werk:**
een werk, geen bouwwerk zijnde;
8. **Hoofdgebouw:**
een gebouw dat op een bouwperceel, door zijn functie, constructie en/of afmetingen, als het belangrijkste valt aan te merken;
9. **Bijgebouw:**
een niet voor wonen bestemd gebouw (of een deel van een gebouw), behorende bij en dienstbaar aan een op hetzelfde bouwperceel gelegen hoofdgebouw, zoals garages en bergingen;

10. **Voorgevel:**
een gevel die door zijn functie, constructie en/of afmetingen, als de belangrijkste gevel van een gebouw valt aan te merken;
11. **Bestemmingsgrens:**
een op de plankaart aangegeven lijn, die de grens aanduidt van een bestemmingsvlak;
12. **Bestemmingsvlak:**
een op de plankaart door bestemmingsgrenzen omsloten vlak, waarmee gronden zijn aangegeven met eenzelfde bestemming;
13. **Bebouwingspercentage:**
een op de plankaart of in de voorschriften aangegeven percentage, dat de grootte aangeeft van het deel van een bouwvlak, dat ten hoogste mag worden bebouwd;
14. **Bouwperceel:**
een aaneengesloten stuk grond, waarop volgens het plan zelfstandige, bij elkaar horende bebouwing is toegelaten;
15. **Peil:**
hieronder wordt verstaan:
 - a. bij ligging aan een weg: de hoogte van de weg;
 - b. bij ligging, anders dan aan een weg: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte terrein;
 - c. de hoogte van de weg c.q. de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte terrein wordt door of namens burgemeester en wethouders vastgesteld;
16. **Woning:**
een (gedeelte van een) gebouw dat dient voor de huisvesting van één huishouden;
17. **Dienstwoning:**
een woning in of bij een gebouw of op een terrein, die kennelijk slechts is bedoeld voor de huisvesting van (het huishouden van) een persoon, wiens huisvesting daar, gelet op de bestemming van de grond ter plaatse van het gebouw of het terrein, noodzakelijk moet worden geacht;
18. **Detailhandel:**
het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen de uitstalling ten verkoop, het verkopen en/of leveren van goederen aan personen die deze goederen kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit;

19. Horeca:

het bedrijfsmatig verstrekken van dranken en maaltijden, overwegend voor gebruik ter plaatse of voor het bedrijfsmatig verstrekken van logies, één en ander gepaard gaande met dienstverlening, waarbij verstaan wordt onder:

a. Horeca I:

die vormen van horeca waarvan de vestiging een positieve bijdrage levert aan het functioneren van een bedrijfs- en haventerrein, daaronder begrepen het toeristisch-recreatieve en educatieve medegebruik van het gebied. In concreto gaat het om:

Restaurant: een ruimte bestemd voor het bedrijfsmatig, ten behoeve van gebruik ter plaatse, verstrekken van al dan niet ter plaatse bereide etenswaren, alsmede het verstrekken van alcoholische en niet-alcoholische dranken. Het accent ligt op de verkoop van ter plaatse bereide etenswaren;

Café: een ruimte bestemd voor het bedrijfsmatig aan de eindconsument verstrekken van alcoholische en niet-alcoholische dranken, alsmede het verstrekken van kleine etenswaren, al dan niet ter plaatse bereid. Het accent ligt op het verstrekken van dranken;

Cafeteria/automatiek: een ruimte bestemd voor het bedrijfsmatig aan de eindconsument verstrekken van eenvoudige etenswaren en niet-alcoholische dranken. Het accent ligt op het verstrekken van al dan niet ter plaatse bereide kleine etenswaren;

Coffeeshop: een ruimte bestemd voor het bedrijfsmatig ten behoeve van gebruik ter plaatse verstrekken van niet-alcoholische dranken, alsmede het verstrekken van niet ter plaatse bereide kleine etenswaren. Het accent ligt op het verstrekken van niet-alcoholische dranken;

b. Horeca II:

die vormen van horeca waarvan de vestiging géén positieve bijdrage levert aan het functioneren van een bedrijfs- en haventerrein. In concreto gaat het om:

Hotel of pension: een gebouw, waarin tegen vergoeding in hoofdzaak logies wordt verstrekt, waarbij de logieseenheden uitsluitend zijn ingericht als nachtverblijf;

Bar/dancing/discotheek: een gebouw waarin de bedrijfsvoering hoofdzakelijk is gericht op het tegen vergoeding verstrekken van alcoholische en niet-alcoholische dranken en tevens gelegenheid biedt tot dansen;

Speelautomatenhal: een inrichting, bestemd om het publiek gelegenheid te geven om spel door middel van speelautomaten te beoefenen, als bedoeld in artikel 30 van de Wet op de kansspelen;

20. Strandhuisje

een gebouw, geen woonkeet en geen caravan of ander bouwsel op wielen zijnde, bestemd om uitsluitend gedurende een gedeelte van het kalenderjaar (het zomerseizoen) te worden in stand gehouden of gebruikt;

21. Opslag:
het bedrijfsmatig opslaan en verpakken van goederen;
22. Kantoor:
administratieve werkzaamheden, zakelijke en niet zakelijke dienstverlening, het gebruik als tekenzaal en/of daarmee gelijk te stellen werkzaamheden;
23. Dienstverlening:
het bedrijfsmatig verlenen van diensten aan particulieren, zoals een reisbureau of een bankagentschap, waarbij het bedrijf pleegt te worden uitgeoefend in rechtstreeks contact met het publiek;
24. Vriesveem-sector:
De sector die zich bezighoudt met activiteiten, die betrekking hebben op de opslag en distributie van diepgevroren voedingsprodukten (cold storage);
25. Kadegebonden bedrijven:
bedrijven die activiteiten verrichten die onlosmakelijk verbonden zijn met de afwikkeling van de schepen en de daarmee verbonden personen- en vrachtverkeer en op grond van deze activiteiten direct aan kadeterrein moeten worden gesitueerd;
26. Havengebonden bedrijven:
bedrijven gericht op het vervoer van goederen en personen over water;
27. Ondersteunende bedrijven:
bedrijven die blijvend gericht zijn op de dienstverlening aan kade- en havengebonden bedrijven en voor hun bedrijfseconomisch functioneren afhankelijk zijn van:
 - a. de binding met de kade- en havengebonden bedrijven, en
 - b. de nabijheid van de kade- en havengebonden bedrijven;
28. Havengerelateerde bedrijven:
overkoepelend begrip voor alle kade- en havengebonden bedrijven, alsmede de ondersteunende bedrijven;
29. Atelier:
een gebouw, of een gedeelte daarvan, bestemd voor de uitoefening van kunstzinnige of daarmee gelijk te stellen beroepen;
30. Milieudeskundige:
de afdeling milieu van de sector Groen, Reiniging en Milieu van de gemeente Velsen of diens opvolger;

31. Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer:
het besluit van 5 januari 1993, Stb. 50 houdende uitvoering van de hoofdstukken 1 en 8 van de Wet milieubeheer en hoofdstuk V van de Wet Geluidhinder (Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer);
32. De Woningwet:
de Wet van 29 augustus 1991, Stb. 439 tot herziening van de Woningwet;
33. De Algemene wet bestuursrecht:
de Algemene wet bestuursrecht van 4 juni 1992 (Stb. 1992, 315) en de bijbehorende aanpassingswetten;
34. De Wet:
de "Wet op de Ruimtelijke Ordening".

Artikel 2 Wijze van meten

Bij de toepassing van deze voorschriften wordt als volgt gemeten:

- a. hoogte van gebouwen en bouwwerken, geen gebouw zijnde:
vanaf het peil tot het hoogste punt van deze gebouwen en bouwwerken, geen gebouw zijnde, uitgezonderd schoorstenen, luchtkokers, antennes en/of andere ondergeschikte dakopbouwen;
- b. oppervlakte van gebouwen:
tussen de verticale projecties van de buitenzijden van de gevels en/of het hart van gemeenschappelijke scheidsmuren;
- c. bruto-inhoud van gebouwen:
tussen de buitenzijden van de gevels en/of het hart van de gemeenschappelijke scheidsmuren en de dakvlakken en het peil, zulks met inbegrip van erkers, dakkapellen en dergelijke en met uitzondering van loggia's;
- d. onderlinge afstanden:
afstanden tussen bouwwerken onderling en ook afstanden van bouwwerken tot erf scheidingen worden daar gemeten, waar deze afstanden het kleinst zijn.

Artikel 3 Dubbeltelbepaling

Terrein dat voor het verlenen van een bouwvergunning in aanmerking moet worden genomen, mag niet nog eens bij de verlening van een bouwvergunning voor een ander bouwwerk in aanmerking worden genomen.

Artikel 4 Overschrijding bouwgrenzen

1. De bouwgrenzen mogen in afwijking van de kaart en hoofdstuk II en met inachtneming van het bepaalde in lid 2 uitsluitend worden overschreden door:
 - a. onderdelen van een bouwvergunningplichtig bouwwerk die bij het afzonderlijk realiseren opgevat zouden moeten worden als het aanbrengen van veranderingen van niet-ingrijpende aard waarvoor ingevolge de Woningwet geen bouwvergunning vereist is;
 - b. ondergrondse uitsteeksels, zoals funderingsonderdelen, rioolleidingen en rioolputten en overbouwingen ter verbinding van twee bouwwerken;
 - c. ondergrondse bouwwerken zoals kelders, kelderkoekoeken en kelderingangen, mits de bovenzijde daarvan niet hoger is gelegen dan de hoogte van het terrein ter plaatse bij voltooiing van de bouw;
 - d. tot gebouwen behorende stoepen, stoeptreden, terrassen, bordessen, bordes-treden, trappen(huizen), buitentrappen, liftschachten, uitspringende schoorsteenwanden, hijsinrichtingen, stortbuizen, galerijen, hellingbanen, laadperons, balkons, erkers, serres, entreeportalen, veranda's, luifels, afdaken en dakoverstekken, mits de overschrijding niet meer dan 1.50 m bedraagt;

2. Indien boven een weg wordt gebouwd, mag niet lager worden gebouwd dan:
 - a. 4,50 m boven de hoogte van de rijweg, met inbegrip van een strook van 0,50 m breedte aan weerszijde van de rijweg;
 - b. 2,50 m boven de hoogte van een ander deel van de weg, mits de veiligheid van de gebruikers van de weg niet in gevaar komt.

Artikel 5 Algemene vrijstellingsbevoegdheden

1. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van de bepalingen van het plan voor:
 - a. overschrijding van bouw- en bestemmingsgrenzen, voor zover zulks van belang is voor een technisch of esthetisch betere realisering van bestemmingen of bouwwerken dan wel voor zover zulks noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van het terrein; de overschrijdingen mogen echter niet meer dan 3.00 m bedragen en geen vergroting van bestemmings- of bouwvlakken inhouden;
 - b. de bouw van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten dienste van de telecommunicatie, mits deze voorzieningen van geringe horizontale afmetingen zijn en de bouwhoogte niet meer dan 15.00 m bedraagt.
2. Bij de beoordeling van een verzoek om vrijstelling wordt rekening gehouden met eerder verleende vrijstellingen op basis van dit artikel, om te beoordelen of maximale vrijstellingsmogelijkheden al dan niet worden overschreden.
3. Vrijstelling wordt niet verleend, indien daardoor onevenredig afbreuk wordt of kan worden gedaan aan de ingevolge de bestemming gegeven gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en bouwwerken.

Artikel 6 Algemene wijzigingsbevoegdheden

1. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening het plan te wijzigen, indien de wijziging betrekking heeft op:
 - a. het oprichten van transformatorhuisjes en andere nutsgebouwtjes met een inhoud van ten hoogste 75 m³ en een goothoogte van ten hoogste 3.00 m, die in het kader van de nutsvoorzieningen nodig zijn en voor zover het geen meldingsplichtige bebouwing als bedoeld in het Besluit Meldingsplichte Bouwwerken betreft waarvoor vrijstelling op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening kan worden verleend;
 - b. het wijzigen van maatvoeringen van bestemmingsvlakken en bouwvlakken met ten hoogste 10%;
 - c. het in geringe mate wijzigen van het op de kaart aangeduide bebouwingsvlak, mits:
 - de structurele opzet van het plan niet aanmerkelijk zal worden aangetast;
 - het karakter van de bebouwing niet aanmerkelijk zal worden aangetast;
 - de bebouwingscapaciteit van het bebouwingsvlak met niet meer dan 15% zal worden gewijzigd.
2. Bij de beoordeling van een verzoek om toepassing van de wijzigingsbevoegdheid wordt rekening gehouden met eerder gepleegde wijzigingen op basis van dit artikel om te beoordelen of maximale maten en/of oppervlakten al dan niet worden overschreden.

Artikel 7 Algemene procedurevoorschriften

1. Het ontwerp van een besluit waarbij toepassing wordt gegeven aan respectievelijk artikel 11 of 15 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, ligt met bijbehorende stukken gedurende twee weken ter gemeentesecretarie voor een ieder ter inzage.
2. Burgemeester en wethouders maken de ter inzage legging tevoren bekend in één of meer dag- of nieuwsbladen, die in de gemeente worden verspreid, en voorts op de gebruikelijke wijze.
3. De bekendmaking houdt mededeling in van de bevoegdheid van belanghebbenden tot het schriftelijk indienen van bedenkingen bij burgemeester en wethouders gedurende de termijn als in lid 1 bedoeld.
4. Burgemeester en wethouders beslissen binnen acht weken na afloop van de in lid 1 genoemde termijn omtrent het medewerken aan de voorgenomen vrijstelling of wijziging van het bestemmingsplan.
5. Indien bedenkingen zijn ingediend wordt de beslissing daaromtrent met redenen omkleed en onverwijld medegedeeld aan hen die bedenkingen hebben ingediend.
6. Ingeval van wijziging worden, gelijktijdig met het ter goedkeuring aanbieden van het besluit aan Gedeputeerde Staten, de ingediende bedenkingen overgelegd.
7. Burgemeester en wethouders zenden onverwijld een afschrift van het besluit van Gedeputeerde Staten aan hen, die bedenkingen hebben ingediend.

Artikel 8 Verwerkelijking in de naaste toekomst

Op grond van het bepaalde in artikel 13, lid 1 van de Wet zijn, op de van deze voorschriften deel uitmakende kaartbijlage (bijlage 2), de gronden aangegeven waarvan de verwerkelijking in de naaste toekomst noodzakelijk is.

Hoofdstuk II Bestemmingen en gebruik

Artikel 9 Bedrijven

Doeleinden

1. De op de plankaart voor "Bedrijven" aangewezen gronden zijn uitsluitend bestemd voor:
 - a. havengerelateerde bedrijven (met uitzondering van zelfstandige havengebonden kantooractiviteiten) en kantoren voor ondersteunende bedrijven die gericht zijn op dienstverlening aan kade- of havengebonden bedrijven, voor zover de bedrijven behoren tot de categorieën 1, 2, 3, 4 en 5A van de van deze voorschriften deel uitmakende "Staat van bedrijfsactiviteiten" (bijlage 1), dit met uitzondering van inrichtingen als bedoeld in artikel 2.4 van het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer en tevens met uitzondering van bedrijven die behoren tot de vriesveemsector en de horeca, alsmede voor:
 - b. verkeersvoorzieningen;
 - c. groenvoorzieningen;
 - d. waterstaatsdoeleinden;
 - e. nutsvoorzieningen,met de daarbij behorende gebouwen, bouwwerken, geen gebouw zijnde en andere werken, maar met uitzondering van dienstwoningen.

Bebouwing

2. Voor het bouwen op de in lid 1 omschreven gronden gelden de volgende bepalingen:
 - a. per bedrijfskavel mag 80% van de gronden worden bebouwd, met dien verstande dat in de eigen parkeerbehoefte, alsmede in het laden en lossen, dient te worden voorzien;
 - b. het oprichten van bebouwing mag slechts geschieden binnen het op de plankaart aangegeven bouwvlak;
 - c. de hoogte van gebouwen bedraagt ten hoogste de op de plankaart aangegeven hoogte (10 of 12 meter);
 - d. de diepte van gebouwen bedraagt maximaal 13,5 meter beneden maaiveld (10 meter beneden NAP);
 - e. de hoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde, bedraagt, met uitzondering van hijsinrichtingen, ten hoogste 15 meter.

Profielen

3. De inrichting van het plangebied ter plaatse van de op de plankaart aangegeven profielen, dient te voldoen aan de maatvoering van de profielen 1, 2 en 3. Voor het overige dient de aanleg van wegen binnen de in lid 1 bedoelde gronden te voldoen aan de maatvoering van profiel 4.

Faseringsregeling

4. Bebouwing van de in lid 1 bedoelde gronden mag slechts plaatsvinden nadat ter bescherming van de in de omgeving van het plangebied aanwezige functies, de op de plankaart in de profielen 1 en 2 aangegeven afschermende constructies zijn gerealiseerd, alsmede het strand en de bijbehorende voorzieningen zijn getroffen voor het oprichten van de in artikel 15, lid 3 bedoelde strandhuisjes.

Nadere eisen

5. Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de situering en afmeting van gebouwen en bouwwerken, geen gebouw zijnde, als dat noodzakelijk is:
- a. ter bescherming van de beleving en de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en bouwwerken, waaronder begrepen:
 1. het representatieve karakter van de openbare ruimte;
 2. het natuurlijke, landschappelijke en recreatieve karakter van het strand en de duinen;
 - b. ten behoeve van de bereikbaarheid van hulpdiensten;
 - c. om te kunnen voorzien in de eigen parkeerbehoefte van de ter plaatse toegestane activiteiten;
 - d. ter bescherming van de verkeersstructuur.

Milieuzonering

6. Voor de in lid 1, sub a bedoelde bedrijven geldt dat de minimale afstand van een bedrijf tot hindergevoelige functies, zoals woningen, in overeenstemming dient te zijn met de in de "Staat van bedrijfsactiviteiten" genoemde milieucategorie en de daarbij behorende minimale afstand (milieuzonering). De minimale afstanden zijn per milieucategorie aangegeven in onderstaande tabel.

milieucategorie	minimale afstand
1	10 meter
2	30 meter
3	100 meter
4	300 meter
5A	500 meter
5B	1000 meter
6	1500 meter

Vrijstellingen

7. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd, op grond van het bepaalde in artikel 15 van de Wet, vrijstelling te verlenen van het bepaalde in:
- a. lid 1, sub a. voor de uitoefening van een bedrijfsactiviteit die niet voorkomt in de tot het plan behorende "Staat van bedrijfsactiviteiten";
voor zover die bedrijfsactiviteiten naar aard en omvang gelijkgesteld kunnen worden met de ter plaatse maximaal toegelaten categorie bedrijfsactiviteiten en voor zover deze overigens passen in de doeleindenomschrijving van lid 1 en daarnaast van het bepaalde in:
 - b. lid 1, sub a. voor de uitoefening van bedrijfsactiviteiten die behoren tot de vriesveemsector, met dien verstande dat vrijstelling slechts kan plaatsvinden voor de gebieden die op de plankaart zijn aangegeven met de aanduiding "cold storage mogelijk". Vrijstelling wordt slechts verleend indien voldoende duidelijk is komen vast te staan dat in het gebied rond de Vissershaven en Haringhaven niet in de behoeften van de vriesveemsector kan worden voorzien;
 - c. lid 2, sub c. voor het realiseren van dakopbouwen ten behoeve van liften, koelinstallaties, e.d., met dien verstande dat de oppervlakte van deze opbouwen niet meer bedraagt dan 15 m² en de hoogte niet meer dan 3 meter boven de toegestane bouwhoogte uitstijgt.

Wijzigingen

8. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd, op grond van en met inachtneming van het bepaalde in artikel 7, de tot het plan behorende "Staat van bedrijfsactiviteiten" te wijzigen, voor wat betreft:
- a. het onderbrengen van bedrijfsactiviteiten in een andere categorie, indien op grond van technologische ontwikkelingen de in de "Staat van bedrijfsactiviteiten" vermelde categorie niet meer de juiste is;
 - b. het toevoegen van bedrijfsactiviteiten aan een bepaalde categorie van de "Staat van bedrijfsactiviteiten" mits deze activiteit naar haar aard en invloed op de omgeving kan worden gelijkgesteld met de in de betreffende categorie opgenomen bedrijfsactiviteiten.

Milieudeskundige

9. Alvorens een vrijstelling te verlenen als bedoeld in lid 7, sub a., of een wijziging toe te passen als bedoeld in lid 8, sub a. of sub b. vragen burgemeester en wethouders de milieudeskundige om advies.

Artikel 10 Kantoren en Ondersteunende bedrijven

Doeleinden

1. De op de plankaart voor "Kantoren en Ondersteunende bedrijven" aangewezen gronden zijn uitsluitend bestemd voor:
 - a. zelfstandige havengebonden kantooractiviteiten, alsmede voor:
 - b. kantoren voor ondersteunende bedrijven;
 - c. havengerelateerde groothandelsbedrijven in combinatie met kantooractiviteiten,voor zover deze bedrijven behoren tot de categorieën 1 en 2 van de van deze voorschriften deel uitmakende "Staat van bedrijfsactiviteiten" (bijlage 1), dit met uitzondering van inrichtingen als bedoeld in artikel 2.4 van het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer, met de daarbij behorende gebouwen, bouwwerken, geen gebouw zijnde en andere werken, maar met uitzondering van dienstwoningen.

Bebouwing

2. Voor het bouwen op de in lid 1 omschreven gronden gelden de volgende bepalingen:
 - a. per bedrijfskavel mag 80% van de gronden worden bebouwd, met dien verstande dat in de eigen parkeerbehoefte, alsmede in het laden en lossen, kan worden voorzien;
 - b. het oprichten van bebouwing mag slechts geschieden binnen het op de plankaart aangegeven bouwvlak en met dien verstande dat de voorgevel van de bebouwing in de op de plankaart aangegeven bouwgrens wordt gerealiseerd;
 - c. de hoogte van gebouwen bedraagt ten hoogste de op de plankaart aangegeven hoogte (7 of 25 meter);
 - d. de hoogte van bouwwerken, geen gebouw zijnde, bedraagt ten hoogste 3 meter.

Faseringsregeling

3. Bebouwing van de in lid 1 bedoelde gronden mag slechts plaatsvinden nadat ter bescherming van de in de omgeving van het plangebied aanwezige functies, de op de plankaart in de profielen 1 en 2 aangegeven afscherpende constructies zijn gerealiseerd, alsmede het strand en de bijbehorende voorzieningen zijn getroffen voor het oprichten van de in artikel 14, lid 3 bedoelde strandhuisjes.

Nadere eisen

4. Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de situering en afmeting van gebouwen en bouwwerken, geen gebouw zijnde, als dat noodzakelijk is:
 - a. ter bescherming van de beleving en de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en bouwwerken, waaronder begrepen:
 1. het representatieve karakter van de openbare ruimte;
 2. het natuurlijke, landschappelijke en recreatieve karakter van het strand en de duinen;
 - b. ten behoeve van de bereikbaarheid van hulpdiensten;
 - c. om te kunnen voorzien in de eigen parkeerbehoefte van de ter plaatse toegestane activiteiten;
 - d. ter bescherming van de verkeersstructuur.

Vrijstellingen

5. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd, op grond van het bepaalde in artikel 15 van de Wet, vrijstelling te verlenen van het bepaalde in lid 1 voor de uitoefening van een bedrijfsactiviteit die niet voorkomt in de tot het plan behorende "Staat van bedrijfsactiviteiten", voor zover die bedrijfsactiviteiten naar aard en omvang gelijkgesteld kunnen worden met de ter plaatse maximaal toegelaten categorie bedrijfsactiviteiten, en overigens passen in de doeleindenomschrijving van lid 1.

Milieudeskundige

6. Alvorens een vrijstelling te verlenen als bedoeld in lid 5 vragen burgemeester en wethouders de milieudeskundige om advies.

Horeca

7. In afwijking van het bepaalde in lid 1 is, ter plaatse waar dat op de plankaart staat aangegeven, tevens horeca I toegestaan.

Artikel 11 Gemengde Bebouwing

Doeleinden

1. De op de plankaart voor "Gemengde Bebouwing" aangewezen gronden zijn uitsluitend bestemd voor een vuurtoren, een havenoperatiecentrum, een semafoor, havengebonden kantooractiviteiten en ateliers, met de daarbij behorende gebouwen, bouwwerken, geen gebouw zijnde en andere werken, alsmede voor wegen en parkeerplaatsen, maar met uitzondering van dienstwoningen.

Bebouwing

2. Voor het bouwen op de in lid 1 omschreven gronden gelden de volgende bepalingen:
 - a. de hoogte van gebouwen bedraagt ten hoogste de op de plankaart aangegeven hoogte;
 - b. bebouwing dient te worden opgericht binnen het op de plankaart aangegeven bouwvlak.

Nadere eisen

3. Burgemeester en wethouders kunnen nadere eisen stellen aan de situering en afmeting van gebouwen en bouwwerken, geen gebouw zijnde, als dat noodzakelijk is:
 - a. ter bescherming van de beleving en de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en bouwwerken, waaronder begrepen: het natuurlijke, landschappelijke en recreatieve karakter van het strand en de duinen;
 - b. ten behoeve van de bereikbaarheid van hulpdiensten;
 - c. om te kunnen voorzien in de eigen parkeerbehoefte van de ter plaatse toegestane activiteiten.

Wijzigingen

4. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd, op grond van en met inachtneming van het bepaalde in artikel 7, de plankaart te wijzigen ten behoeve van een uitbreiding van het voor het oprichten van bebouwing aangewezen gebied (bouwvlakken), met dien verstande dat de maximale toevoeging 1500 m² bedraagt.

Horeca

5. In afwijking van het bepaalde in lid 1 is, ter plaatse waar dat op de plankaart staat aangegeven, tevens horeca I toegestaan.

Artikel 12 Verkeer

Doeleinden

1. De op de plankaart voor "Verkeer" aangewezen gronden zijn uitsluitend bestemd voor verkeersvoorzieningen (waaronder een spoorlijn), met de daarbij behorende gebouwen, bouwwerken, geen gebouw zijnde en andere werken, alsmede voor groenvoorzieningen.

Bebouwing

2. Op de gronden als bedoeld in lid 1 mogen uitsluitend bouwwerken als genoemd in artikel 43 van de Woningwet worden gebouwd.

Profielen

3. De inrichting van het plangebied ter plaatse van de op de plankaart aangegeven profielen, dient te voldoen aan de maatvoering van de profielen 1 en 2.

Gebruiksbeplating

4. Onder strijdig gebruik als bedoeld in artikel 16, lid 1 wordt voor de in artikel 9 en artikel 10 mogelijk geachte bedrijfsactiviteiten in ieder geval verstaan: het laden en lossen, met uitzondering van het laden en lossen ten behoeve van een spoorlijn, op de in lid 1 van dit artikel bedoelde gronden.

Artikel 13 Groenvoorzieningen

Doeleinden

1. De op de plankaart voor "Groenvoorzieningen" aangewezen gronden zijn uitsluitend bestemd voor natuurlijke en kunstmatige groenvoorzieningen, alsmede voor:
 - a. dijklichamen, met de daarbij behorende bouwwerken, geen gebouw zijnde en andere werken, zoals fiets- en voetpaden met daarbij behorende windschermen;
 - b. een spoorlijn, met de daarbij behorende gebouwen, bouwwerken, geen gebouw zijnde en andere werken.

Bebouwing

2. Op de gronden als bedoeld in lid 1 mogen uitsluitend worden gebouwd:
 - a. bouwwerken als genoemd in artikel 43 van de Woningwet;
 - b. windschermen met een hoogte van ten hoogste 2,00 meter;
 - c. gebouwen ten behoeve van spoorwegvoorzieningen met een oppervlakte van ten hoogste 80 m² en een bouwhoogte van 4,00 meter.

Profielen

3. De inrichting van het plangebied ter plaatse van de op de plankaart aangegeven profielen, dient te voldoen aan de maatvoering van de profielen 1 en 2.

Vrijstellingen

4. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd, op grond van het bepaalde in artikel 15 van de Wet, vrijstelling te verlenen van het bepaalde in lid 2 onder c, teneinde een bouwhoogte van ten hoogste 6,00 meter toe te staan, wanneer door toepassing van de betreffende bepaling in relatie tot het vastgestelde peil onvoldoende bouwhoogte zou zijn toegelaten.

Wijzigingsbevoegdheid

5. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd, op grond van en met inachtneming van het bepaalde in artikel 7, deze bestemming te wijzigen, voor wat betreft het bouwen van een gebouw ten behoeve van het personenvervoer per spoor van 150 m².

Artikel 14 Water

Doeleinden

1. De op de plankaart voor "Water" aangewezen gronden zijn uitsluitend bestemd voor water ten behoeve van de scheepvaart en waterbeheersing, met de daarbij behorende bouwwerken, geen gebouw zijnde, zoals duikers, keerwanden, kaden en steigers, en andere werken.

Bebouwing

2. Op of in deze gronden mogen bouwwerken, geen gebouw zijnde, en andere werken worden gebouwd, voor zover die noodzakelijk zijn ten dienste van de bestemming met een hoogte van ten hoogste 5 meter.

Artikel 15 Recreative doeleinden*Doeleinden*

1. De op de plankaart voor "Recreatieve doeleinden" aangewezen gronden zijn uitsluitend bestemd voor strand en water ten behoeve van de recreatie, met de daarbij behorende gebouwen, bouwwerken, geen gebouw zijnde en andere werken.

Bebouwing

2. Op de gronden als bedoeld in lid 1 mogen uitsluitend bouwwerken als genoemd in artikel 43 van de Woningwet worden gebouwd.

Strandhuisjes

3. In afwijking van het bepaalde in lid 2 mogen ter plaatse waar dit op de plankaart staat aangegeven strandhuisjes met een daarbij behorend gemeenschappelijk kantinegebouw met sanitaire voorzieningen worden opgericht, met dien verstande dat:
 - a. het aantal strandhuisjes niet meer dan 134 bedraagt;
 - b. de inhoud van elk strandhuisje ten hoogste 75 m³ bedraagt;
 - c. de hoogte van elk strandhuisje ten hoogste 3,00 meter bedraagt;
 - d. de oppervlakte van het kantinegebouw ten hoogste 230 m² en de hoogte ten hoogste 3,00 meter bedraagt.

Profielen

4. De inrichting van het plangebied ter plaatse van het op de plankaart aangegeven profiel, dient te voldoen aan de maatvoering van profiel 2.

Artikel 16 Algemene gebruiksbepalingen

Gebruiksbepalingen

1. Het is verboden de in dit plan begrepen gronden en de daarop voorkomende bouwwerken te gebruiken, in gebruik te nemen of te laten gebruiken voor een doel of op een wijze, die strijdig is met het in dit plan bepaalde.
2. Onder strijdig gebruik als bedoeld in lid 1 wordt in ieder geval verstaan de opslag van vaten, kisten, al dan niet voor gebruik geschikte voer-, vaar- of vliegtuigen, kampeermiddelen en machines of onderdelen daarvan, oude en nieuwe bouwmaterialen, afval, puin, zand, grind en brandstoffen en andere al dan niet afgedankte voorwerpen, stoffen en produkten, één en ander met uitzondering van opslag, die als normaal bestanddeel van gebruik ingevolge de bestemming van de betrokken gronden is aan te merken.

Vrijstelling

3. Burgemeester en wethouders verlenen vrijstelling van het bepaalde in lid 1, indien en voor zover een strikte toepassing van deze bepaling zou leiden tot een beperking van het meest doelmatige gebruik en die beperking niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd.

Hoofdstuk III Overgangs- en slotbepalingen

Artikel 17 Gebruik in strijd met het plan

1. Het gebruik van gronden en bouwwerken dat afwijkt van het plan op het tijdstip waarop het plan rechtskracht verkrijgt, mag worden voortgezet.
2. Wijzigingen van het in lid 1 bedoelde gebruik is slechts toegestaan, indien daardoor de bestaande afwijkingen van het plan niet worden vergroot.

Artikel 18 Bouwen in strijd met het plan

1. Een bouwwerk, dat op het tijdstip van ter inzage legging van het ontwerp van het plan bestond of nadien legaal is of kan worden gebouwd en dat van het plan afwijkt, mag, mits de bestaande afwijkingen niet worden vergroot:
 - a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
 - b. geheel worden vernieuwd, indien het bouwwerk door een calamiteit is teniet gegaan, mits de bouwvergunning is aangevraagd binnen 2 jaar nadat het bouwwerk is teniet gegaan.
2. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van het bepaalde in lid 1 ten behoeve van vergroting van horizontale en verticale afmetingen die niet meer bedraagt dan 15% van de oppervlakte respectievelijk hoogte.
3. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd vrijstelling te verlenen van de termijn genoemd in lid 1 onder b, voor zover dit vanwege een ter zake dienende civielrechtelijke procedure noodzakelijk is.

Artikel 19 Strafbepaling

Overtreding van het bepaalde in artikel 16, lid 1 wordt aangemerkt als een strafbaar feit als bedoeld in artikel 59 van de Wet.

Artikel 20 Titel

Deze voorschriften, met bijlagen, kunnen worden aangehaald als Voorschriften bestemmingsplan "Derde Haven".

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van de raad van de gemeente Velsen, gehouden op

mr. A.P.H. Hertog, voorzitter

mr. J. Schrik, secretaris

Bijlage 1: Staat van bedrijfsactiviteiten

De gebruikte categorieën staan voor de volgende bedrijfsactiviteiten:

- Categorie 1: Activiteiten, die door hun aard nodig en/of toelaatbaar zijn tussen of onmiddellijk naast woningen (afstand tot hindergevoelige functies minimaal 10 meter);
- Categorie 2: Activiteiten, die door hun aard slechts toelaatbaar zijn tussen of onmiddellijk naast woningen, indien geconcentreerd in een wijk of buurtcentrum (afstand tot hindergevoelige functies minimaal 30 meter);
- Categorie 3: Activiteiten, die door hun aard slechts toelaatbaar zijn aan de rand van woonwijken (afstand tot hindergevoelige functies minimaal 100 meter);
- Categorie 4: Activiteiten, die door hun aard gescheiden dienen te zijn van woonwijken, bijvoorbeeld door middel van groenstroken of water (afstand tot hindergevoelige functies minimaal 300 meter);
- Categorie 5A: Activiteiten, die door hun aard behoorlijk ver verwijderd, dan wel op grote afstand van woongebieden gesitueerd moeten worden (afstand tot hindergevoelige functies minimaal 500 meter);
- Categorie 5B: Activiteiten, die door hun aard behoorlijk ver verwijderd, dan wel op grote afstand van woongebieden gesitueerd moeten worden (afstand tot hindergevoelige functies minimaal 1000 meter);
- Categorie 6: Activiteiten, die door hun aard uitsluitend op grote afstand van woongebieden gesitueerd kunnen worden (afstand tot hindergevoelige functies minimaal 1500 meter).

Gebruikte afkortingen:

g.d. groter dan

k.d. kleiner dan

o.v. opgesteld vermogen

p.c. produktie capaciteit

p.o. produktie oppervlakte

t/d ton per dag

t/j ton per jaar

t.o. terreinoppervlakte

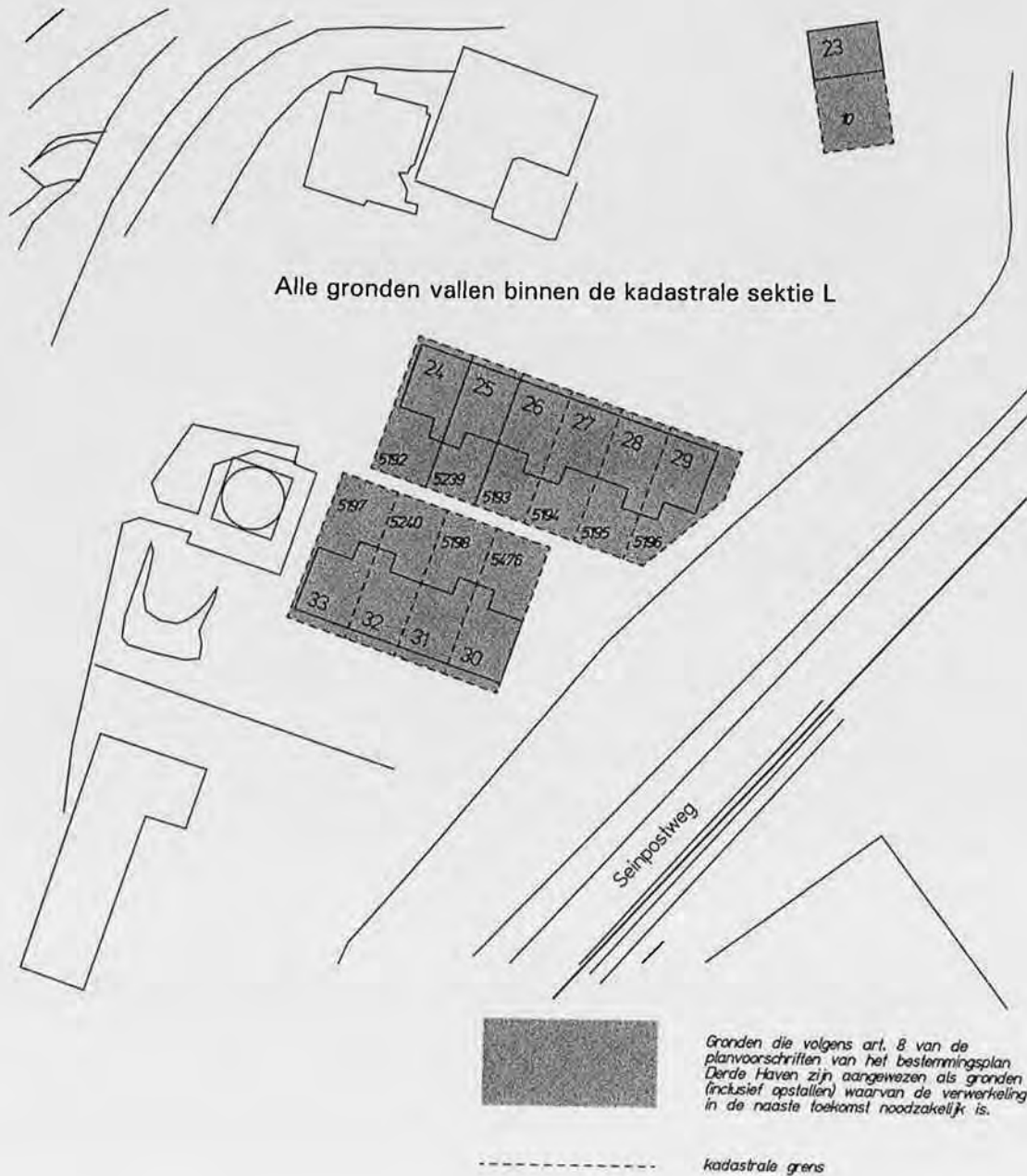
t/u ton per uur

v.c. verwerkingscapaciteit

03.00.00	Visserij	
03.02.00	Zeevisserijbedrijven	3
20.00.00	Voedings- en genotmiddelenindustrie	
20.31.02	Visbewerkingsinrichtingen: conserveren	4
20.33.00	Visbakkerij/-verwerking	4

SBI-code	Omschrijving van de bedrijfsactiviteit	Categorie
<i>61.00.00</i>	<i>Groothandel en opslag</i>	
61.92.00	Scheepsbenodigdheden	2
62.40.00	Voedings- en genotmiddelen	3
62.43.00	Voedings- en genotmiddelen, aardappelen, groente en fruit	2
62.55.00	Dierlijke voedingsmiddelen, visproducten	4
<i>67.00.00</i>	<i>Hotels, restaurants, cafés e.d.</i>	
67.11.00	restaurants	2
67.12.00	cafetaria's, snackbars, viskramen	2
67.21.00	Cafés, bars	2
67.30.00	Besloten consumptie-inrichtingen (kantines)	1
<i>72.00.00</i>	<i>Wegvervoer</i>	
72.03.00	Overslag van vis	3
<i>73.00.00</i>	<i>Zeevaart</i>	
73.10.00	Zeevaartbedrijven (kantoren)	2
73.30.01	Zeevaart laad-, los- en overslagbedrijven: containers	4
73.30.02	Zeevaart laad-, los- en overslagbedrijven: stukgoed	5A
73.30.03	Zeevaart laad-, los- en overslagbedrijven: tankercleaning	4
73.33.00	Zeevaart, opslag	4
73.72.00	Zeevaart, verpakking en distributie	2
<i>76.00.00</i>	<i>Hulpbedrijven van het vervoer</i>	
76.00.00	Hulpbedrijven van het vervoer n.e.g.	1
76.20.00	Off-shore	4
76.21.00	Wegings- en metingsbedrijven	3
76.30.00	Veem- en pakhuisbedrijven	3
<i>93.00.00</i>	<i>Gezondheidszorg en veterinaire diensten</i>	
93.00.04	Keuringsdiensten	1

Bijlage 2: Gronden die in aanmerking komen voor verwerking in de naaste toekomst (artikel 13, lid 1 WRO)



Plankaart