

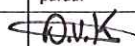
MER Regionaal Havengebonden Bedrijventerrein Kooypunt

samenvatting



**MER Regionaal Havengebonden
Bedrijventerrein Kooypunt****samenvatting**

referentie	projectcode	status
AN4-8/15-003.067	AN4-8	definitief
projectleider	projectdirecteur	datum
drs. D.H.A.W. van Kan	drs.ing. P.T.W. Mulder	20 februari 2015

autorisatie	naam	paraaf
goedgekeurd	drs. D.H.A.W. van Kan	

INHOUDSOPGAVE	blz.
1. INLEIDING	1
1.1. Anleiding	1
1.2. Locatie plangebied	2
2. NUT EN NOODZAAK	3
3. VOORNEMEN EN ALTERNATIEVEN	5
3.1. Voornemen en alternatieven MER 2009	5
3.2. Voornemen en alternatieven MER 2013	10
3.3. Voornemen en alternatieven aanvulling MER	15
4. EFFECTBESCHRIJVING	17
4.1. Bodem en water	17
4.2. Verkeer	18
4.3. Grijze milieuaspecten	19
4.4. Ecologische en landschappelijke waarden	22
4.5. Effectvergelijking	24
5. MITIGERENDE MAATREGELEN	25
6. LEEMTEN IN KENNIS EN AANZET TOT EVALUATIE	27
6.1. Leemten in kennis	27
6.2. Aanzet tot evaluatie	28
laatste bladzijde	29
BIJLAGEN	aantal blz.
-	

1. INLEIDING

1.1. Aanleiding

In de zomer van 2002 is ingezet op de realisatie van een Regionaal Havengebonden Bedrijventerrein (hierna: RHB) in de kop van Noord-Holland. Vervolgens heeft Heijmans Vastgoed samen met het Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord de procedure in gang gezet om het RHB planologisch te regelen. Wegens financieel-economische redenen is de procedure na het gereedkomen van het MER en het ontwerpbestemmingsplan in 2009 stilgelegd.

In 2012 is het consortium Kooijhaven, bestaande uit Ballast Nedam Infra BV, Dura Vermeer en De Vries en Van de Wiel, gestart met een onderzoek op welke wijze de ontwikkeling van het RHB tot een positief resultaat kan leiden. Dit onderzoek heeft geleid tot een nieuwe planopzet. Gezien de verstreken periode na het stilleggen van de procedure en vanwege het aanpassen van de voorgenomen activiteit, is de planologische procedure in 2013 opnieuw opgestart. Vanwege de gemeentelijke herindeling vond de besluitvorming over het bestemmingsplan plaats door een nieuwe raad. Mede hierom is besloten de volledige m.e.r. te doorlopen. Vanuit dat oogpunt zijn in 2013 het bestemmingsplan en MER geactualiseerd.

Het geactualiseerd MER is begin 2013 opgesteld en heeft vervolgens, samen met het ontwerpbestemmingsplan, ter inzage gelegen. Daarnaast is het MER, conform de Wet Milieubeheer, toegestuurd aan de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: Commissie voor de m.e.r.) voor een toetsingsadvies. De Commissie voor de m.e.r. heeft begin september 2013 geconcludeerd dat het MER op een aantal punten onduidelijkheden bevat. Daarnaast merkt de Commissie voor de m.e.r. in haar advies op dat, doordat in het MER uit 2013 veelvuldig wordt verwezen naar bijlagen bij het oude MER uit 2009, het moeilijk navolgbaar is welke input is gebruikt voor de effectbeschrijving. De Commissie voor de m.e.r. heeft zodoende geadviseerd een aanvulling op het MER op te stellen alvorens het bestemmingsplan wordt vastgesteld. Na het advies van de Commissie voor de m.e.r. is het plan, mede naar aanleiding van zienswijzen en gesprekken met de bewonerscommissie, aangepast. Deze aanpassingen hebben betrekking op de fasering c.q. de grootte van het plangebied en de wijze van ontsluiten van het RHB. De effecten van deze aanpassing zijn onderzocht in de aanvulling op het MER.

Deze samenvatting geeft een overzicht van de geschiedenis van het voornemen en biedt in één oogopslag de onderzochte effecten weer van de uiteindelijke planopzet.

Om het bestemmingsplan te kunnen wijzigen is eerst een milieueffectrapportage (hierna: m.e.r.¹) doorlopen. M.e.r. is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid over initiatieven en activiteiten van publieke en private partijen die belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. Doel is het milieubelang volwaardig mee te laten wegen bij de vaststelling van deze plannen (bijvoorbeeld een bestemmingsplan) en besluiten (zoals een vergunning).

Bovenstaande m.e.r.-(beoordelings-)plicht geldt voor het bestemmingsplan voor het planologisch mogelijk maken van het RHB, gezien de volgende activiteiten:

- een binnenhaven voor civiel gebruik, die bevaarbaar is voor schepen met een laadvermogen van 1.350 ton (categorie C.4. van het Besluit Milieueffectrapportage) en;

¹ Met de afkorting m.e.r. wordt milieueffectrapportage als **procedure** bedoeld; MER is het product oftewel het milieueffectrapport zelf.

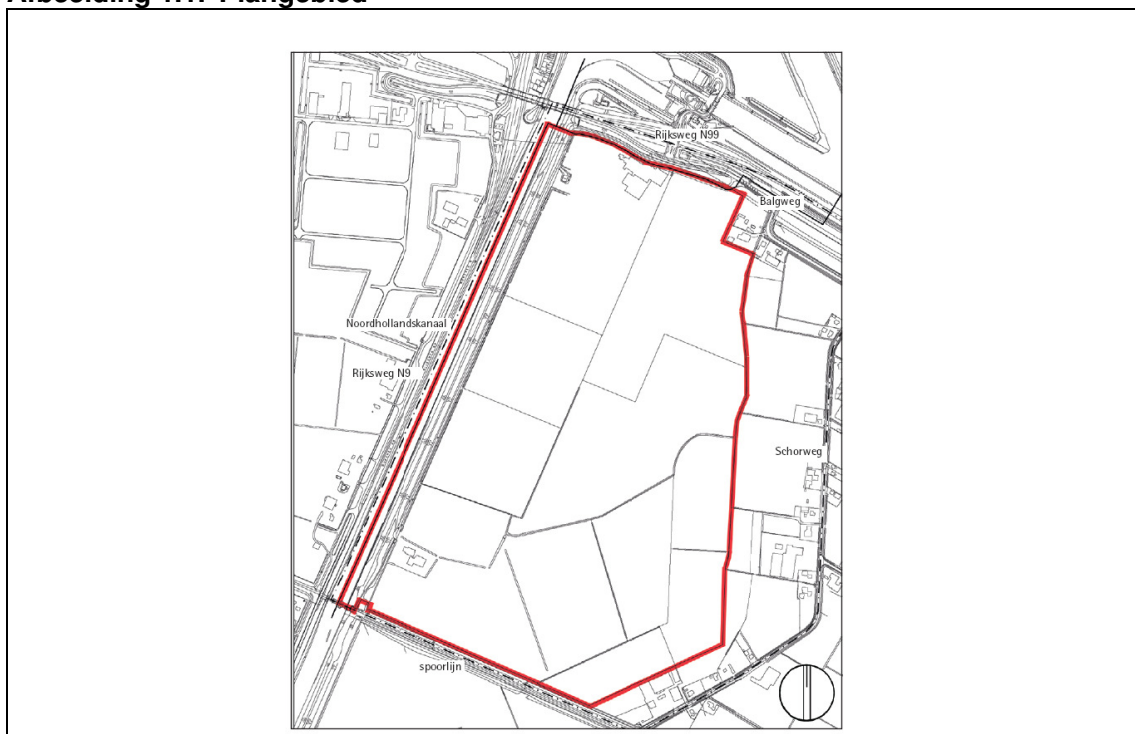
- een industrieterrein groter dan 75 hectare (categorie D.11.3 van het Besluit Milieueffectrapportage).

Daarnaast geldt de m.e.r.-plicht eveneens, omdat het een initiatief betreft waarvoor mogelijk een passende beoordeling nodig is, gezien de nabijheid van de Waddenzee.

1.2. Locatie plangebied

De locatie van het RHB is gelegen in de oksel van het Noordhollands Kanaal met het Balgzandkanaal (zie afbeelding 1.1). Het terrein wordt begrensd door de rijksweg N99 in het noorden, het Noordhollands Kanaal in het westen, het spoor Den Helder-Alkmaar in het zuiden en door landbouwkavels gelegen aan de Schorweg in het oosten.

Afbeelding 1.1. Plangebied



2. NUT EN NOODZAAK

Den Helder heeft in de afgelopen jaren duidelijke keuzes gemaakt. Het zekerstellen van het civiele gebruik van De Kooij, de verzelfstandiging van de haven en de afspraken met de Marine over civiel medegebruik van de Marinehaven zijn onderdeel van een groter plan om de haven van Den Helder te kunnen laten groeien. De ontwikkeling van het RHB maakt een essentieel onderdeel uit van dit grotere plan.

Sociaal-economische noodzaak

De Kop van Noord-Holland is een relatief dun bevolkt gebied, ook in economische zin. De werkgelegenheidsontwikkeling blijft achter bij andere delen van de provincie en Nederland. De economie van Noord-Holland Noord is daarom redelijk kwetsbaar.

De Nederlandse overheid heeft grote ambitie om windenergie op de Noordzee te gaan opwekken. De investeringen in windenergie en offshore gerelateerde bedrijven zijn daarmee sociaal-economisch wenselijk. De energietransformatie in relatie tot de offshore en de daaraan verbonden bedrijvigheid wordt als belangrijkste kans gezien voor de economische ontwikkeling van Den Helder. Om in te kunnen spelen op de markt voor windenergie en de te verwachten markt voor ontmanteling, aanpassing en onderhoud van bestaande olieplatforms in de Noordzee is een urgente uitbreiding van bestaande kaderuimte noodzakelijk. Momenteel is er onvoldoende kaderuimte om deze offshore activiteiten te kunnen accommoderen en de sociaal – economische kansen te kunnen benutten. Den Helder is en blijft zo voor de kop van Noord-Holland een belangrijk economisch centrum.

Het offshore cluster kent momenteel sterke groeicijfers. Daarentegen daalt de werkgelegenheid bij de Marine en andere sectoren, zoals de visserij. Op basis van kengetallen en ervaringen elders in het land met binnenvaartterreinen wordt het gemiddeld aantal arbeidsplaatsen voor kadegebonden activiteiten geschat op 20 per hectare, en voor kadegerelateerde activiteiten op 25 per hectare. Met het RHB zijn op korte termijn, uitgaande van een ontwikkeling van netto 19 ha, circa 380 – 475 directe arbeidsplaatsen gemoeid. Het gaat naar verwachting vooral om geschoolde arbeid: MBO en HBO metaal, werktuigbouw, machinebouw en electrotechniek en dergelijke.

Grote beperking om genoemde ambities waar te maken is echter het gebrek aan ruimte. Om deze reden zijn er afspraken gemaakt met de Marine en wordt nagedacht over uitbreiding van de zeehaven aan de oostzijde van Den Helder. Ondanks deze plannen blijft het woekeren met ruimte. Ruimte is schaars in de zeehaven. Het toekennen van ruimte door Port of Den Helder aan bedrijven volgt daarom het credo: 'in de zeehaven wat in de zeehaven moet en achter de sluizen wat achter de sluizen kan'. De schaarse ruimte in de zeehaven moet beschikbaar blijven voor de activiteiten die een diepe kade nodig hebben. Vervolgens is er tal van activiteiten dat niet per se een kade nodig heeft, maar dat wel in de buurt van de zeehaven dient plaats te vinden. Zonder deze activiteiten is Den Helder een haven die niet kan functioneren en dus ook niet kan concurreren. Enerzijds is bedrijventerrein Kooijpunt hiervoor een oplossing. Echter om een afhankelijkheid van de weginfrastructuur te voorkomen en omdat transport over de weg van- en naar de zeehaven soms niet mogelijk is vanwege de omvang of het volume van de te transporteren goederen, is een verbinding via het water noodzakelijk. Om deze reden heeft Port of Den Helder een groot belang bij de ontwikkeling van het RHB. Bedrijven worden dus in eerste instantie gevestigd op Kooijpunt. Indien er waterontsluiting nodig is, wordt ruimte op het RHB aangeboden en indien er een fysieke relatie met de zeekade kade is, wordt ruimte aangeboden in de zeehaven.

Bedrijven waarvoor in de zeehaven geen ruimte is, vinden op de bedrijventerreinen Koojpunt en Kooyhaven een goed alternatief. Dat betekent misschien dat bedrijfsprocessen moeten worden opgeknapt over de verschillende locaties in het havengebied. Gezien de schaarste aan ruimte in andere Europese zeehavens, kan Den Helder zo toch een positie innemen in de offshore en offshore windsector.

Verskillende onderzoeken laten zien dat de ambities op het gebied van windenergie in Noordwest-Europa niet kunnen worden gerealiseerd door een tekort aan havencapaciteit. In deze strijd om ruimte komen activiteiten als onderhoud en ondersteuning in het gedrang omdat de focus ligt op het faciliteren van grote projecten. Juist hier ligt voor Port of Den Helder een kans. Als Den Helder plek biedt aan deze activiteiten, zal de ruimte in andere havens door marktwerking worden ingenomen door projecten. Den Helder heeft zo kans om een stevige positie in te nemen als servicehaven. Voor aanpalende activiteiten zoals de aanleg van bijvoorbeeld elektriciteitskabels en ook telecommunicatiekabels is een zelfde marktwerking van toepassing.

De ondersteunende activiteiten zoals hierboven beschreven, zijn een interessante niche omdat er veel waarde kan worden toegevoegd, resulterende in banen. Interessant bovendien omdat service en onderhoud blijvend van karakter zijn, terwijl projecten meer tijdelijk van aard zijn. Door zich nu al (al dan niet noodgedwongen) op service en ondersteuning te richten, creëert Den Helder alvast een voorsprong op andere havens die zich daar pas in de toekomst op zullen gaan richten. In de tussentijd heeft Den Helder een kans om zich te vestigen als expertisecentrum op het gebied van onderhoud en ondersteuning.

3. VOORNEMEN EN ALTERNATIEVEN

In dit hoofdstuk van de samenvatting wordt een chronologisch overzicht gegeven van de onderzochte alternatieven de afgelopen jaren. Op deze wijze wordt navolgbaar en helder hoe de afweging tot de uiteindelijke voorgenomen activiteit tot stand is gekomen.

3.1. Voornemen en alternatieven MER 2009

De voorgenomen activiteit uit het MER 2009 bedroeg een havengebonden bedrijventerrein van maximaal 84 ha bruto op dezelfde locatie als de nieuwe planopzet. De ruimtelijke inrichting van het RHB is toentertijd, mede aan de hand van de onderzochte alternatieven, tot stand gekomen. Speciale aandacht daarbij had:

- de ontsluiting en de kruising met het langzaam verkeer van Breezand naar Den Helder;
- de milieubelasting op de Schorweg;
- de milieubelasting op de Waddenzee;
- de landschappelijke inpassing, zowel aan de oost- als westzijde;
- de inpassing van de waterkering.

Op de voorgenomen activiteit zijn alternatieven geformuleerd en onderzocht als onderdeel van het ontwerpproces. Uitgangspunt voor het ontwikkelen van de alternatieven was om alle relevante aspecten in de alternatieven naar voren te laten komen, zoals bodem en water, lucht, landschap, ecologie etc. Daarnaast moesten alle aspecten in hun volle breedte in de alternatieven opgenomen worden, zodat de verschillen tussen de alternatieven duidelijk zouden worden.

Dit heeft geleid tot 3 integrale alternatieven die met elkaar de bandbreedte weergeven van mogelijke en theoretische inrichtingsmodellen. Hierbij is gevarieerd met de belangrijkste ruimtelijke aspecten:

- de verschillende mogelijkheden wat betreft de vormgeving (en plaats) van de haven;
- de verschillende mogelijkheden wat betreft de plaats van de waterkering;
- de verschillende mogelijkheden wat betreft de landschappelijke inpassing van het bedrijventerrein;
- de verschillende mogelijkheden wat betreft de inrichting van het terrein;
- de verschillende mogelijkheden wat betreft het gebruik van het terrein;
- de verschillende mogelijkheden wat betreft de ontsluiting van het terrein.

Het onderzoeken van drie integrale alternatieven die de bandbreedte weergeven, was ook noodzakelijk vanuit het beoogde bestemmingsplan. In het bestemmingsplan werd binnen een beperkt aantal harde randvoorwaarden een maximale flexibiliteit nagestreefd, omdat de stedenbouwkundige uitwerking (gezien de lange uitgifte termijn) de tijdgeest moest kunnen volgen en de initiatiefnemers de mogelijkheid wilden hebben om de ruimtelijke inrichting aan te passen aan de aard van uitgiftes. Zodoende diende de alternatieven in het MER ook voldoende breed te zijn om deze globale bestemmingen te omvatten.

In navolgende tekst zijn de alternatieven beknopt beschreven.

Alternatief 1: 'inwaarts zoneren'

In dit alternatief waren de woningen aan de Schorweg maatgevend voor de geluidsbelasting vanuit het bedrijventerrein. De bestaande waterkering langs het Noord-Hollandskanaal werd naar de oostzijde van het plangebied verlegd.

Afbeelding 3.1. Alternatief 1: ‘inwaarts zoneren’



In dit alternatief was gekozen voor een langshaven ‘achter’ een zogenaamd ‘eiland’ langs het kanaal. De ontsluiting van het RHB vindt plaats middels 1 hoofdontsluiting aan de noordwestzijde op maaiveldniveau en een tweede ontsluiting aan de noordoostzijde. Uitgangspunt is dat er ongelijkvloerse kruisingen komen voor het auto- en fiets-/landbouwverkeer via de huidige route. Voor categorie 4-bedrijven is uitgegaan van maatregelen om hun emissie te beperken tot milieucategorie 3. Uitgangspunt is dat de bedrijven in de dag- en avondperiode in werking zijn.

Alternatief 2: ‘sober en doelmatig’

In dit alternatief waren de woningen aan de Schorweg niet maatgevend qua geluidsbelasting, maar werd uitgegaan van de maximale uitgifte aan bedrijventerrein richting de plangrens. De waterkering blijft op de huidige locatie liggen. Op de plek van de insteekhaven wordt de waterkering gevormd door de laad/loskade die op het niveau van de waterkering wordt gelegd.

Afbeelding 3.2. Alternatief 2: 'sober en doelmatig'

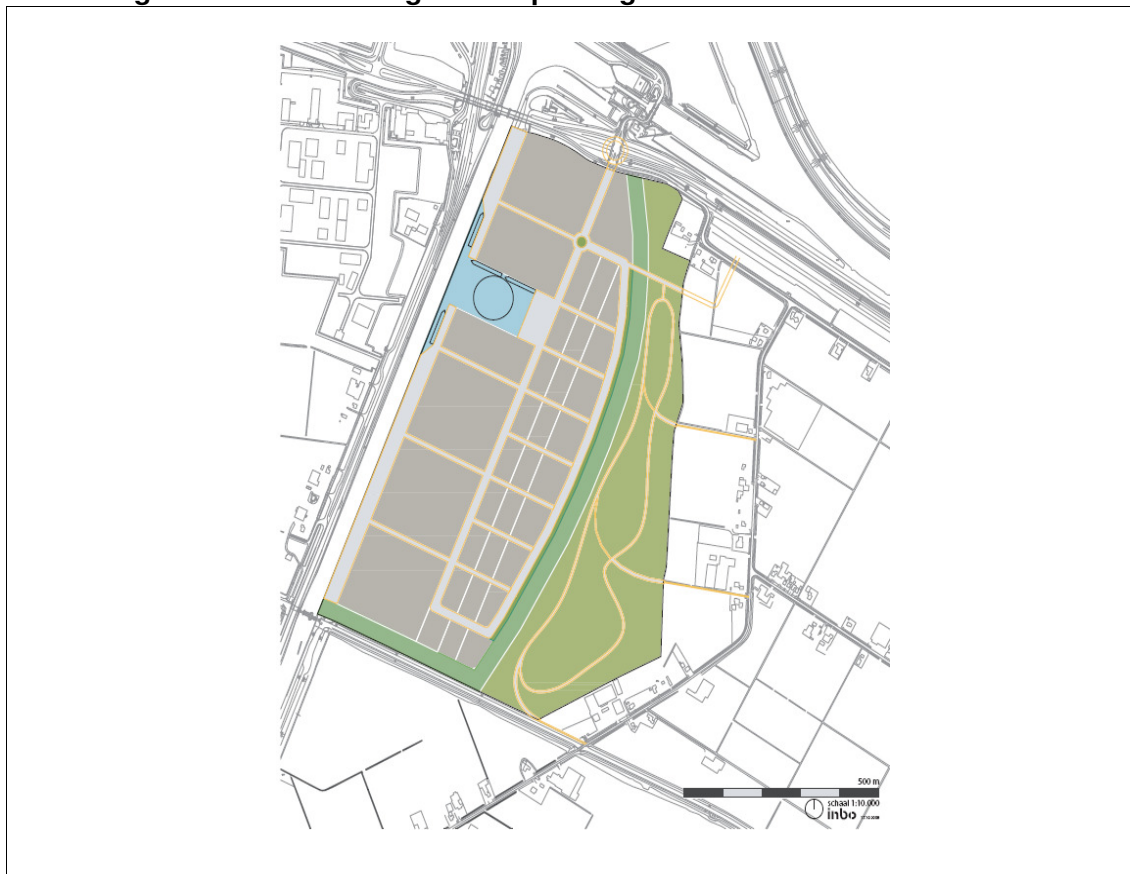


De ontsluiting van dit alternatief vindt plaats via 1 hoofdontsluiting aan de noordzijde en een tweede ontsluiting aan de oostzijde, op de Schorweg. Aan de oostzijde komt voor het langzaam verkeer een verkeersregelininstallatie (VRI). Bij de ontsluiting aan de noordzijde komen ongelijkvloerse kruisingen voor auto's en fiets-/landbouwvoertuigen. De categorie 4-bedrijven mogen maximaal een emissie hebben die gelijk is aan milieucategorie 3. Uitgangspunt is dat de bedrijven in de dag-, avond- én nachtperiode in werking zijn.

Alternatief 3: 'groene inpassing'

Voor dit alternatief was de landschappelijke inpassing naar de woningen aan de Schorweg een belangrijk uitgangspunt. De woningen zijn ook maatgevend voor de geluidsbelasting vanuit het bedrijventerrein.

Afbeelding 3.3. Alternatief 3: 'groene inpassing'



De huidige waterkering wordt verlegd naar het middendeel van het plangebied en fungeert tevens als scheiding tussen het RHB enerzijds en de groenzone en woningen aan de Schorweg anderzijds. Tussen de waterkering en de woningen aan de Schorweg ontstaat een natuurlijke/recreatieve groenzone met daarin enige bebouwing. Voor dit deel van het terrein vindt een aparte ontsluiting plaats via de Schorweg. De grens van grijs/groen ligt op de waterkering. De groenzone krijgt een natuurparkachtig karakter. In dit alternatief is de haven een combinatie van een langshaven in het kanaal en een insteekhaven. De ontsluiting van het RHB vindt centraal aan de noordzijde (kruising Balgweg-N99) plaats. Bij de ontsluiting komen ongelijkvloerse kruisingen voor het auto- en fiets/landbouwverkeer. Uitgangspunt is dat de bedrijven alleen in de dagperiode werkzaam zijn.

Voorkeursalternatief

Uit het MER 2009 bleek dat er een gering verschil was tussen de effectscores van de drie alternatieven. Alternatief 2 scoorde wel negatiever dan alternatief 1 en 3. Alternatief 1 en 3 verschilden qua effectscores nauwelijks. Beide alternatieven hadden in totaal een gering negatief effect ten opzichte van de referentiesituatie.

De mogelijkheden qua inrichting van de alternatieven 1 en 3 hadden effect op het percentage netto uitgeefbaar terrein. Alternatief 3 had een percentage netto uitgeefbaar terrein van minder dan 50 %. Dit is zeer duidelijk onder de richtwaarden die in Nederland worden aangehouden voor een verantwoorde en financieel haalbare grondexploitatie. Hierdoor werd alternatief 3 niet realistisch geacht. Dit hield in dat alternatief 1 als basis voor het meest milieuvriendelijk alternatief werd aangemerkt.

Door middel van mitigerende maatregelen is in het MER 2009 verkend hoe de (resterende) negatieve effecten van het basis-MMA verder verminderd konden worden.

Doelstelling havengebondenheid: in het bestemmingsplan wordt gewaarborgd dat zich slechts havengeboden bedrijven vestigen. In het MMA zijn er maatregelen genomen, die gericht zijn op het handhaven van de signatuur op termijn, bijvoorbeeld uitgifte in erfpacht.

Fasering: het voordeel van een gefaseerde uitgifte en realisatie in het MMA is dat de effecten op de omgeving geleidelijk aan optreden en het nog niet ingevulde terrein een ruimtelijke samenhang en functie houdt. Bij een fasering die start bij de haven en van daaruit naar het oosten wordt uitgelegd heeft de landschappelijke inpassing tegen de tijd van uitgifte al voldoende omvang, om de uitstraling zo veel mogelijk te beperken.

Verkeer: bij de basis voor het MMA wordt uitgegaan van een hoofdontsluiting van het RHB aan de noordwestzijde en een ontsluiting op de Schorweg aan de noordoostzijde. In het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) werd vervolgens ervan uitgegaan dat de ontsluiting aan de noordoostzijde op de Schorweg vervalt, omdat deze verkeerstechnisch geen meerwaarde heeft en daarmee de lokale geluidseffecten als gevolg van het wegverkeer sterk afnemen.

Geluid: in alternatief 1 is een randvoorwaarde gesteld van een maximum van 45 dB(A) etmaalwaarde op de gevel van woningen aan de Schorweg. Uit de berekeningen is gebleken dat de geluidbelasting de voorkeursgrenswaarde van 45 dB(A) met maximaal 1 dB(A) zal overschrijden aan de zuidoostzijde van het plangebied als geluid veroorzakende bedrijvigheid tot op de oostgrens van het uitgeefbare gebied wordt gepositioneerd. Door het reduceren van de geluidemissie van een aantal uit te geven kavels tot een niveau gelijk aan de richtwaarden voor milieucategorie 3.1 kan voldaan worden aan de maximale geluidbelasting van 45 dB(A) etmaalwaarde.

Landschap: de landschappelijke inpassing kan verbeteren door een natuurlijke inpassing van de nieuwe waterkering en een maximale breedte van 100 m en meerlaagse opbouw (bomen, hoge en lage ondergroei) van de opgaande beplanting. De meerwaarde van de landschappelijke strook kan verder worden verbeterd door de strook geschikt te maken voor recreatief medegebruik. In het MMA gaan we ervan uit, dat de dijk en de omliggende afschermingszone in 1 keer volledig worden aangelegd, waardoor de landschappelijke inpassing niet afhankelijk is van de realisatie en uitgifte van het terrein en reeds voldoende omvang heeft bij de uitgifte van de laatste terreinen.

Ecologie: directe uitstraling van verlichting op het Noordhollands Kanaal moet ter voorkoming van verstoring van onder andere de meervleermuis worden vermeden. Ook diffuse lichtuitstraling wordt in het MMA zoveel mogelijk vermeden, om de diffuse lichtbelasting van de Waddenzee te minimaliseren.

Energie: parallel aan het MER is een energievisie opgesteld om zo vroegtijdig een beeld te hebben van de mogelijke kansrijke duurzame energieoplossingen. Uit de visie blijkt dat windenergie geen optie is op het RHB wegens de beperkte bouwhoogte (in verband met het vliegveld De Kooy). Zonne-energie is aangemerkt als een optie die op bedrijfsniveau kan worden afgewogen en is daarom niet nader uitgewerkt in een concept. Een initiatief op de schaal van het totale RHB is nodig rond warmtelevering (vooralsnog ruimteverwarming). Hiervoor zijn 3 kansrijke duurzame oplossingen geïdentificeerd. Deze 3 opties zijn in een energieontwikkelingsvisie verder uitgewerkt qua techniek, organisatie, aansluitvoorwaarden naar toekomstige bedrijven, ruimtebeslag, gevoeligheid voor volloopsnelheid en financiën (bij verschillende energieprijsniveaus).

Voor het voorkeursalternatief (hierna: VKA) hebben de initiatiefnemers een bredere afweging gemaakt dan het geschetste bij het meest milieuvriendelijk alternatief. Hierin speelden niet alleen de milieuaspecten een rol maar ook de invloeden van het gewenste vestigingsklimaat, stedenbouwkundige aspecten en beeldkwaliteit, gebruiksfuncties, sociaal-maatschappelijke overwegingen en inspraakreacties, kosten van de aanleg en beheer.

Zij hebben geconcludeerd, dat het MMA in hoofdlijnen een aantrekkelijke invulling is van hun voorgenomen activiteit. De beoogde stedenbouwkundige inrichting van het VKA is weergegeven in afbeelding 3.4. Dit VKA is een verdere doorontwikkeling van het MMA (en alternatief 1: inwaarts zoneren).

Afbeelding 3.4. Stedenbouwkundige uitwerking van het voorkeursalternatief



Op basis van dit VKA is in 2009 een voorontwerpbestemmingsplan op- en vastgesteld. Dit betrof een bestemmingsplan met maximale flexibiliteit in verband met allerlei onzekerheden, waaronder de wensen van grote afnemers over de vorm van hun kavel en de uitwerking van het ontwikkelingsdeel van het concept. Dit hield in dat alleen de volgende specificaties werden vastgelegd in het bestemmingsplan:

- de ligging en de breedte van de landschappelijke inpassing (inclusief integratie van de dijk);
- de milieucategorieën (inclusief de zone met de verlaagde milieucategorisering in verband met geluidsoverlast);
- de plaats van de hoofdontsluiting (de ontsluiting op het terrein moet vallen binnen de aanduiding bedrijven).

3.2. Voornemen en alternatieven MER 2013

Het voornemen en de alternatieven uit het MER 2013 komen voor een groot deel overeen met het plan uit 2009. Het voornemen uit het MER 2013 valt binnen de onderzoeksruimte van de alternatieven uit het MER 2009. Daarom zijn in het MER 2013 geen inrichtingsalternatieven uitgewerkt, maar richten de 'alternatieven' zich op de veranderingen ten opzichte van het voorkeursalternatief uit 2009 en de uitwerking van dit VKA (zie afbeelding 3.4). Er zijn echter ook verschillen op onderdelen. In deze paragraaf wordt ingegaan op de onderdelen die afwijken ten opzichte van het plan uit 2009.

Fasering

Voor het haalbaar maken van het plan is het nodig fasering toe te passen, ook in de besluitvorming. Op deze wijze kan ingespeeld worden op veranderingen in de markt en kan geïnvesteerd worden op momenten dat dit mogelijk en haalbaar is. Daarnaast blijft het nog niet ontwikkelde gebied op deze wijze zo lang mogelijk bruikbaar voor het huidige gebruik. In elke fase wordt gewaarborgd dat het plan goed ingebed is in het landschap. Dit wordt gerealiseerd door per fase een groenstrook aan te leggen. De reden voor deze aanleg is dat de landschappelijke kwaliteit en beleving niet afhankelijk wordt van een fase die wellicht niet wordt aangelegd. De fasering is in het MER 2009 niet meegenomen in de alternatieven, maar kwam wel als onderdeel van het MMA naar voren.

Dijk

In de nieuwe planopzet wordt uitgegaan van een centrale ligging van de dijk. Een voordeel van de centrale ligging van de dijk is dat de watercompensatie voor de kavels die aan de oostzijde van de dijk liggen, ook aan de oostzijde gerealiseerd kan worden. Ditzelfde geldt voor de watercompensatie aan de westzijde.

Haven

In de planopzet uit 2013 komen één of twee insteekhavens. Op deze wijze wordt de kadeflengte die beschikbaar is voor bedrijven (gefaseerd) gemaximaliseerd en zo efficiënt mogelijk benut. Daarnaast reikt de invloedssfeer van de havens op deze wijze ver het terrein in, waardoor de functie van het havengebonden bedrijventerrein ook direct vanaf de hoofdweg te ervaren is en voor iedereen zichtbaar is. De exacte vorm, afmetingen en locaties van deze havens zijn nog niet helder, aangezien dit afhankelijk is van de gefaseerde uitvoering, vraag etc.

Ontsluiting

Voor de ontsluiting geldt dat de entree van het terrein mogelijk is gemaakt via een centrale ontsluiting aan de noordwestzijde. Deze ontsluiting was ook in het MER 2009 in het MMA en VKA meegenomen.

Groenzone

Voor het RHB is in 2013 een groenplan opgesteld dat aansluit op de fasering van het bedrijventerrein, waardoor het bedrijventerrein in elke fase goed is ingepast in het landschap en dat voor de definitieve situatie uitgaat van een groenzone die qua maat en oppervlakte hetzelfde is als die in het MER 2009. Het totale groenplan is op te delen in twee zones. De groenzone die om fase 1 en 2 komt te liggen en de groenzone die om fase 3 en 4 komt te liggen. Het niet volledig realiseren van het RHB heeft op deze wijze geen invloed op de verschillende uitgangspunten voor de twee zones van het groenplan.

Categorie bedrijven

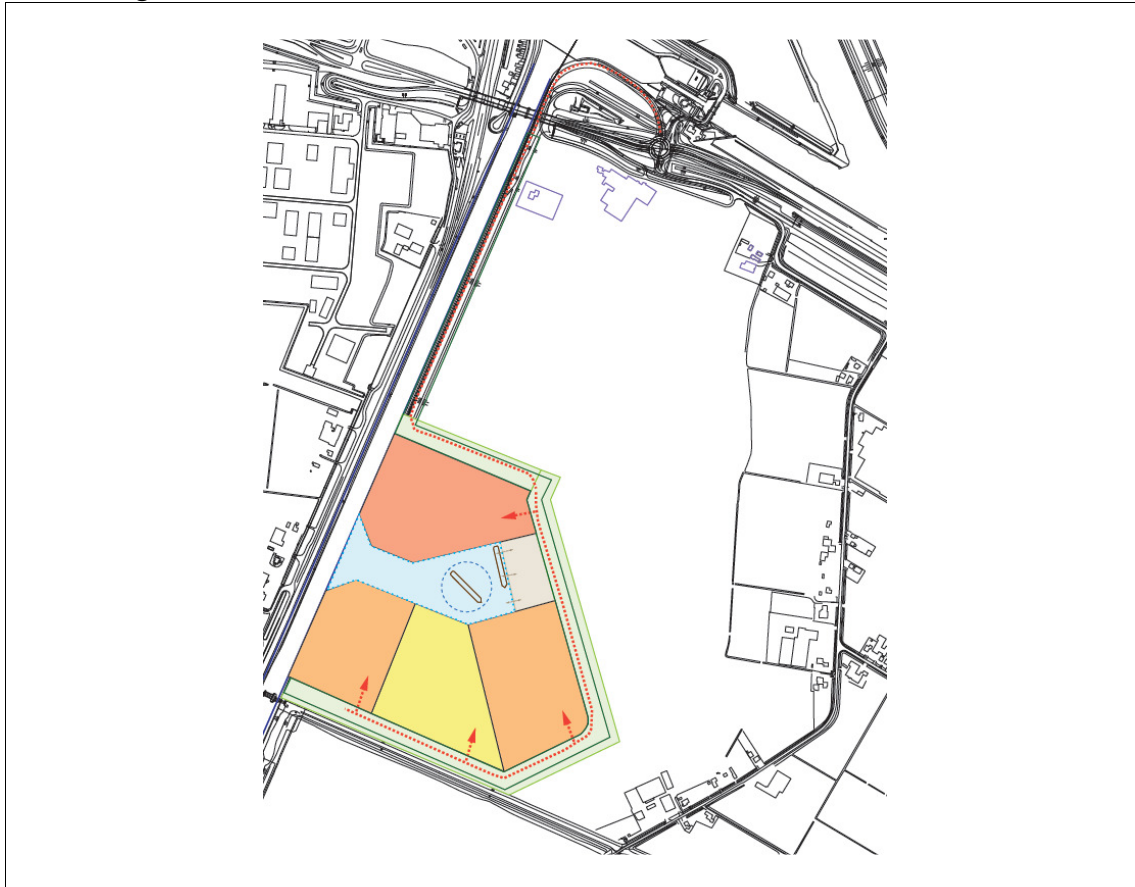
Bij de vestiging van bedrijven wordt rekening gehouden met milieuzonering. Milieuzonering zorgt ervoor dat bedrijven -gezien hun milieubelasting- op voldoende afstand van woningen blijven. Gezien de locatie van de dichtstbijzijnde woningen, is besloten dat het RHB beschikbaar is voor bedrijven in milieucategorie 3 en dat hogere categorieën (tot en met categorie 5) alleen toegestaan worden als extra milieumaatregelen worden genomen om de hinder te beperken tot de zwaarte van categorie 3.

In onderstaande parafen zijn de alternatieven beknopt uitgewerkt.

Fase 1

Fase 1 behelst slechts de eerste fase van realisatie en uitgifte van het terrein (zie afbeelding 2.7). Voor deze fase geldt dat ook de waterkering deels wordt verlegd. Het deel van de waterkering dat wordt verlegd wordt ingericht als groenzone, waardoor de landschappelijke inpassing geborgd is.

Afbeelding 3.5. Fase 1



Het belangrijkste doel van de groenzone is de afschermende werking van het bedrijventerrein naar de woningen op de Schorweg. Daarnaast dient deze zone ook als recreatief gebied. Een deel (15 m breedte aan de oostzijde) van deze zone heeft een tijdelijk karakter. Als fase 3 en 4 van het bedrijventerrein worden aangelegd, wordt dit deel van de groenzone uitgegeven als bedrijventerrein. De zone rondom fase 1 is gemiddeld circa 70 m breed. Als fase 3 en 4 worden aangelegd, wordt een deel van deze zone weer uitgegeven. De breedte komt dan op circa 55 m. De ontsluiting van het terrein vindt deels over de bestaande waterkering plaats. Op het punt dat de nieuwe waterkering de bestaande vervangt, buigt ook de ontsluitingsweg af en volgt de nieuwe waterkering. De ontsluiting van de bouw kavels vindt direct vanaf de centrale ontsluitingsweg plaats. In fase 1 kunnen categorie 3-bedrijven zich vestigen. Hogere categorie-bedrijven (tot en met categorie 5) zijn alleen toegestaan als extra milieumaatregelen worden genomen om de hinder te beperken tot de zwaarte van categorie 3. Uitgangspunt is dat de bedrijven in de dag- en avondperiode in werking zijn.

Fase 1+2

Deze fase is de gelijktijdige realisatie en uitgifte van fase 1 en 2 (zie afbeelding 2.9). In deze fasering wordt de waterkering gerealiseerd zoals die ook in de uiteindelijke situatie (zie afbeelding 2.4) moet komen te liggen. Ook dit extra te verleggen deel wordt ingericht als groenzone, waardoor de landschappelijke inpassing geborgd is. Voor de groenzone, ontsluiting en vestiging van milieucategorie bedrijven zijn dezelfde uitgangspunten als bij fase 1 aangehouden.

Afbeelding 3.6. Fase 1+2



Totaalbeeld

Fase 1 tot en met 4 is de realisatie en uitgifte van de totale planopzet (zie afbeelding 3.7).

Afbeelding 3.7. Nieuwe planopzet in uiteindelijke situatie



In dit alternatief is de waterkering conform fase 1+2. In dit alternatief wordt een extra groenstrook aangelegd aan de oostzijde, zodat de landschappelijke inpassing van deze fasen ook geborgd is. In feite liggen de fasen 3 en 4 tussen de nieuwe waterkering (inclusief groenzone) aan de westzijde en de groenzone aan de oostzijde. De groenzone in alternatief is de ruimtelijke afronding van de hele ontwikkeling. Deze groenzone is breder en kent andere prioriteiten dan de andere groenzone. Hier zijn de recreatieve en ecologische aspecten belangrijker dan in de groenzone die om fase 1 en 2 ligt. De afschermende werking wordt voor een deel al opgelost door de grotere afmetingen van de zone. Daardoor ontstaat hier ook meer vrijheid voor verschillende vormen van gebruik.

Ook de ontsluiting is conform fase 1+2, met als toevoeging dat de bouwkvavels in fase 3 en 4 ook ontsloten worden via de centrale ontsluitingsweg. In het totaalbeeld geldt eveneens dat categorie 3-bedrijven zich kunnen vestigen. Hogere categorie-bedrijven (tot en met categorie 5) zijn alleen toegestaan als extra milieumaatregelen worden genomen om de hinder te beperken tot de zwaarte van categorie 3. Uitgangspunt is dat de bedrijven in de dag- en avondperiode in werking zijn.

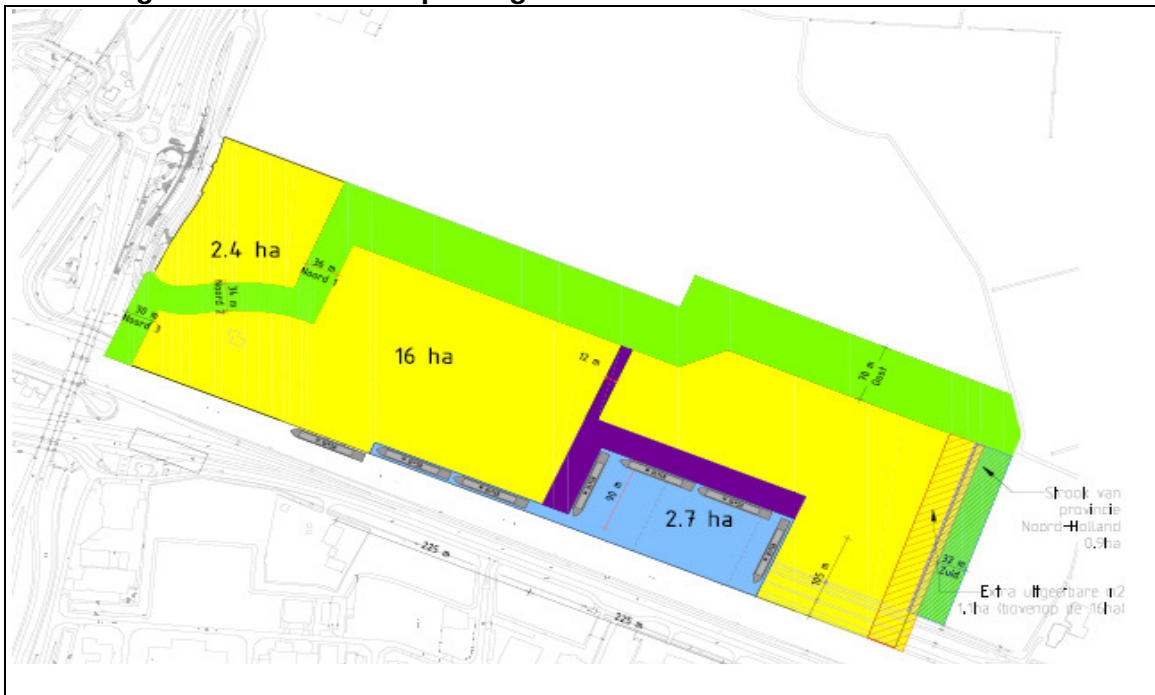
Actualisatie MER in 2013

Het MER uit 2009 bood al een groot deel van de milieu-informatie voor de alternatieven uit het MER 2013. In het MER 2013 is de aanwezige informatie geactualiseerd en toegespitst op de nieuwe planopzet.

3.3. Voornemen en alternatieven aanvulling MER

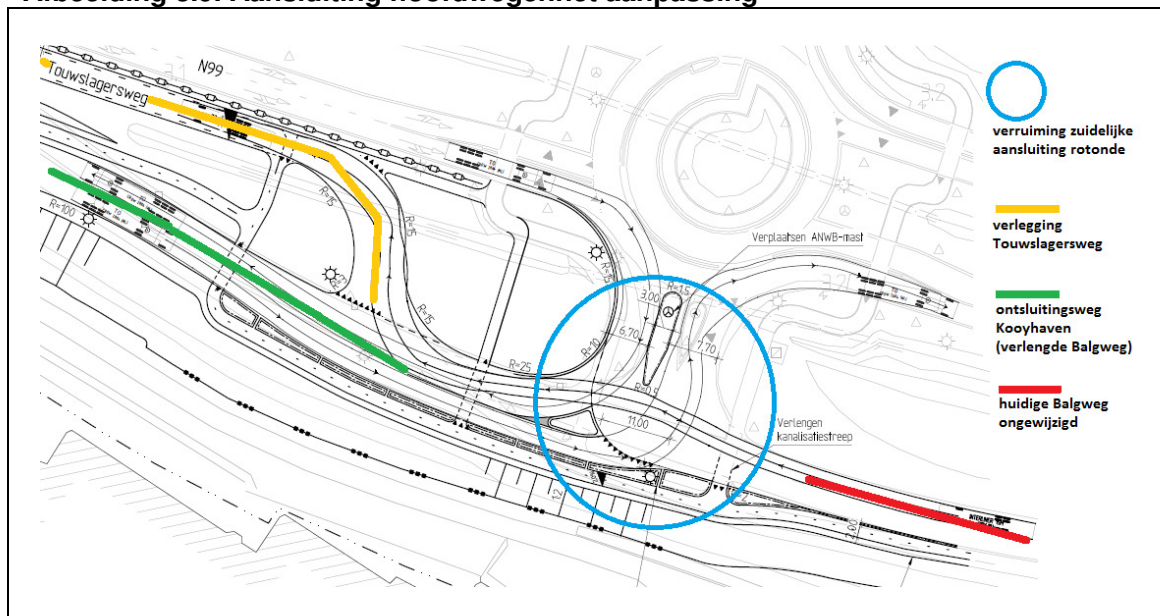
In de aanpassingen die zijn doorgevoerd naar aanleiding van het advies van de Commissie voor de m.e.r., de zienswijzen en de gesprekken met de bewonerscommissie, is het plangebied anders vorm gegeven. In de nieuwe planopzet is slechts nog sprake van een eerste fase en vervolgens een eventuele verdere invulling van het RHB. De eerste fase betreft een invulling van het plangebied die groter is dan fase 1 en kleiner is dan fase 1+2 uit het MER 2013. In afbeelding 3.8 is deze eerste fase weergegeven. De verdere invulling betreft de totale invulling van het plangebied en komt overeen met het totaalbeeld uit het MER (zie afbeelding 3.7). Alleen de eerste fase wordt in het bestemmingsplan geregeld, gezien de economische situatie. In de aanvulling MER is echter ook een totale invulling aan bod gekomen om op deze wijze alvast vooruit te kijken en een beeld te hebben bij de haalbaarheid van het totaalbeeld (qua geluid en ecologie).

Afbeelding 3.8. Eerste fase aanpassing



Naast de aanpassingen in de fasering, is ook een andere aansluiting op het hoofdwegenet (N99) ontwikkeld. In het MER was sprake van een aansluiting aan de noordzijde van de N99. Aangezien het RHB aan de zuidkant van de N99 is gelegen, kon deze aansluiting verwarrend werken. Tevens veroorzaakte deze aansluitingsvorm teveel potentiële hinder op het buurtschap aan de Rijksweg en op het Natura 2000-gebied de Waddenzee. De nieuwe aansluiting bevindt zich aan de zuidzijde van de N99 en is in afbeelding 3.9 weer gegeven.

Afbeelding 3.9. Aansluiting hoofdwegennet aanpassing



4. EFFECTBESCHRIJVING

4.1. Bodem en water

Grondwatersysteem

Met het voornemen wordt de deklaag doorsneden en reikt de (diepe) haven mogelijk tot het watervoerende pakket. De verwachting is dat door de diepte van de haven er op termijn meer slib op de waterbodem wordt afgezet, waardoor het contact met het watervoerende pakket wordt beperkt. In de huidige situatie vindt variabel peilbeheer plaats. Als gevolg van de dijkverlegging wordt het noordwestelijke deel van het peilgebied, waar het bedrijventerrein is gepland, omgezet in boezemgebied. De verlegde secundaire waterkering vormt de nieuwe peilgebiedsgrens. Een deel van het bedrijventerrein, rondom de haven, krijgt hetzelfde peilbeheer als het peilgebied Schemerboezem (streefpeil van NAP -0,5 m, bovengrens NAP 0,0 m). In het resterende peilgebied, waar tevens de groenzone en spoor-sloot binnen vallen, blijft een zomerpeil van NAP -0,4 m en winterpeil van NAP -0,7 m gelden. De groenzone vormt een hydrologische buffer tussen het boezemland en de omgeving. Hiermee worden nadelige effecten op de omgeving als gevolg van de verplaatsing van het dijklichaam en wijziging van het waterpeil op het bedrijventerrein tegengegaan. Een eventuele toename van kwel of opbolling van de grondwaterstanden wordt in deze brede zone afgevangen.

Oppervlaktewatersysteem

Het belangrijkste effect op het oppervlaktewatersysteem is de toename van het aantal scheepvaartbewegingen naar zee, omdat dit gepaard kan gaan met schutverlies van zout water in het Noordhollandsch Kanaal. Het aantal schuttingen is echter afhankelijk van het soort bedrijven wat zich op het terrein vestigt. Daarom zijn de effecten in dit stadium niet exact te bepalen. In de huidige situatie wordt de indringing van de zouttong beperkt tot circa 1 km, doordat het gemaal de Helsdeur grote hoeveelheden zout water terug de Waddenzee in spuit. Door een geringe toename in scheepvaart wordt de zoutbelasting met circa 3 % vergroot. Verwacht wordt dat dit een zeer geringe invloed zal hebben op de indringing van de 'zouttong' (hooguit enkele meters) en dispersie van zout in het kanaal beperkt zal zijn. De verwachting is hiermee dat de chlorideconcentratie in het Noordhollands Kanaal nabij de Kooybrug nauwelijks zal wijzigen (toename van hooguit 3 %). Om de effecten te monitoren wordt aanbevolen om de chlorideconcentratie ter plaatse van het inlaatpunt en de aanvoerwatergangen naar de aangrenzende peilgebieden in te meten tijdens en na realisatie van het RHB. Een goede nulmeting (opname huidige waterkwaliteit voor realisatie) is hierbij essentieel. Bij eventuele ongewenste effecten kunnen maatregelen getroffen worden om de zoutindringing te beperken.

Waterberging

Het peilgebied aan de oostzijde wordt na de dijkverlegging een stuk kleiner. Hierdoor neemt de afvoer af. In het resterende peilgebied blijven de bestaande waterlopen gehandhaafd en door de aanleg/uitbreiding van waterlopen in de groenzone wordt extra berging gerealiseerd. Hierdoor voldoet het poldergebied ruim aan de bergingsopgave.

Voor de westzijde geldt dat door verharding van het bedrijventerrein de infiltratie van regenwater afneemt, waardoor de afvoer toeneemt. Aangezien het bedrijventerrein afwatert op de boezem dient bergingscompensatie plaats te vinden in het boezemgebied. De compensatie eis in het boezemgebied is afhankelijk van de toegestane peilstijging. Op basis van 30 cm peilstijging bedraagt de compensatie eis 17,8 % van de toename aan verharding. Aanvullend onderzoek heeft echter aangetoond dat een compensatie eis van 12,5 % ook voldoet (zie bijlage 1 bij het Waterhuishoudingsplan). Van het plangebied RHB Kooypunt is circa 16,5 ha uitgeefbaar. Wanneer wordt uitgegaan van volledige verharding van het uitgeefbare bedrijventerrein bedraagt de bergingsopgave bij een peilstijging van 30 cm, 2,1 ha (uitgaande van 12,5 % watercompensatie). Het plan voorziet in de aanleg van een

insteekhaven met een oppervlak van 2,7 ha. De haven vervult hiermee de bergingsopgave van het boezemgebied.

Aan- en afvoer van water

Voor het handhaven van de water aan- en afvoerfunctie wordt zoveel mogelijk aangesloten op het bestaande waterlopendsysteem. De watergangen aan de randen van het gebied (allen gelegen aan de polderzijde) kunnen worden gehandhaafd en indien nodig worden verbreed. Enkele nieuwe watergangen verbinden de bestaande aanvoerwaterlopen met elkaar. Deze toekomstige watergangen zijn gepland aan de polderzijde van de dijk. Hiermee wordt een aansluitend slotenpatroon verkregen, waarmee de water aan- en afvoer van en naar aangrenzende gebieden is gegarandeerd. Op een drietal locaties wordt aangesloten op de watergangen in de omgeving. Voor de wateraanvoer wordt op dit moment gebruik gemaakt van gemaal Kooyhoek. In de toekomstige situatie wordt ook gebruik gemaakt van gemaal Kooyhoek.

Overige deelaspecten

Vervuiling van het oppervlaktewater in het plangebied dient voorkomen te worden. Voor de afvoer van hemelwater en afvalwater vanaf het bedrijventerrein wordt een separaat rioleeringsplan opgesteld in afstemming met de gemeente. Vooral de wegen van het bedrijventerrein hebben een groot risico op vervuiling, waardoor direct afkoppelen niet wenselijk is en gedacht wordt aan een verbeterd gescheiden stelsel of toepassing van een zuiveringsvoorziening. Ook het afvalwater dient afgevoerd te worden naar een rioolwaterzuiveringsinstallatie.

4.2. Verkeer

Verkeersafwikkeling op wegvakken en kruispunten

Door de komst van het RHB (Totaalbeeld) neemt de belasting enigszins toe, maar dit leidt niet tot een verminderde kwaliteit van de verkeersafwikkeling op wegvakken. Wel is sprake van een verminderde verkeersafwikkeling op kruispunten. Op de onderzochte kruispunten zijn al voor de referentiesituatie knelpunten geconstateerd in de verkeersafwikkeling.

Ontsluiting

De ontsluiting van het RHB wordt aangesloten op de zuidelijke tak van de bestaande turbotronde. Dit heeft gevolgen voor de aansluiting van de Touwslagersweg op de Balgweg. Het RHB wordt ontsloten via de verlengde Balgweg, deels op het tracé van de huidige Touwslagersweg. De Touwslagersweg wordt verlegd, doorgetrokken parallel aan de N99 en vervolgens met een bocht aangesloten op de verlengde Balgweg. De aansluiting van de Balgweg op de rotonde N99 wordt verruimd voor een goede doorstroming van het vrachtverkeer. Als uitgangspunt is genomen dat de Touwslagersweg gesloten wordt voor vrachtauto's.

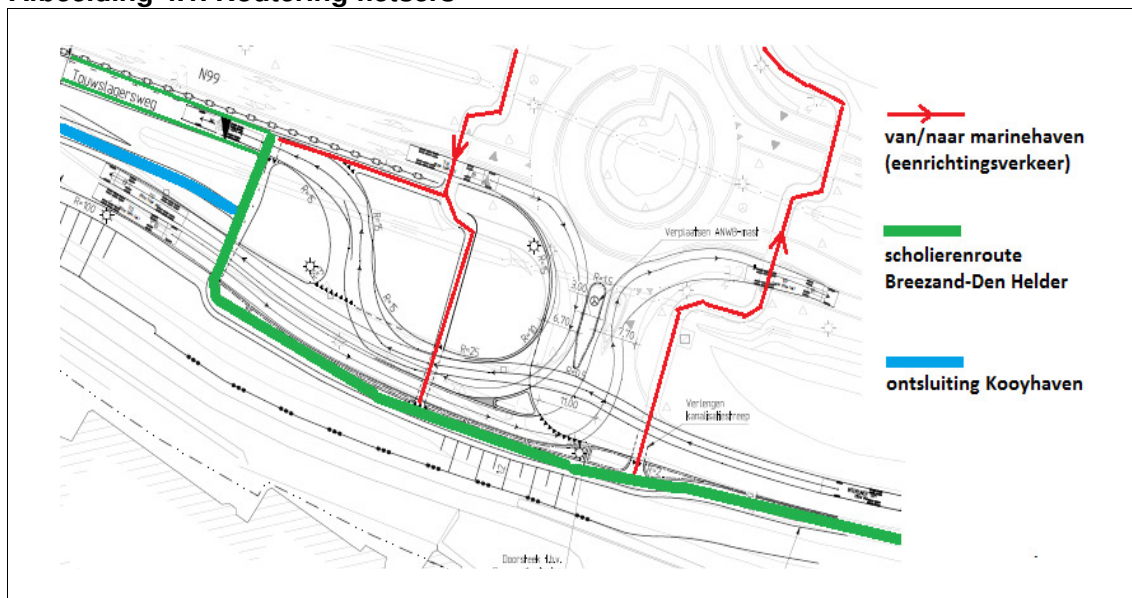
In de huidige situatie zijn er twee groepen fietsers met name van belang:

- fietsers naar het marineterrein aan de Oostoever, ten noorden van de N99;
- fietsers vanuit Breezand (en het omliggende gebied) naar Den Helder, met name schoolkinderen, die vanaf de Balgweg hun weg over de Touwslagersweg vervolgen.

Bij de oversteken van zowel de N99 als van de Balgweg moeten de fietsers voorrang verlenen.

Na overleg met gemeente Den Helder, gemeente Hollands Kroon, Rijkswaterstaat, bewoners, politie, Fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland is de onderstaande routing voor de fietsers vastgesteld (zie afbeelding 4.1).

Afbeelding 4.1. Routering fietsers



Verkeersveiligheid

Er vindt een verbetering van de verkeersveiligheid plaats door duidelijke voorrangssituaties (Touwslagersweg-Balgweg en Verlengde Balgweg-huidige Balgweg-aansluiting N99). Hierdoor kan de afstroom van de rotonde ongehinderd plaatsvinden en is er een snelheidsremmend effect voor verkeer op de Touwslagersweg dat vanaf de brug over het Noordhollands Kanaal de helling af komt rijden. Daarnaast komt er een verruimde aansluiting op de N99 zodat in- en uitgaande vrachtauto's naar de verlengde Balgweg (richting Kooyhaven) elkaar niet hinderen. Voor de nieuwe fietsontsluiting geldt dat er zo weinig mogelijk oversteken zijn. De oversteken die er zijn, zijn gelegen op gunstige locaties ten opzichte van de drukste autostroom. Bovendien worden op de Touwslagersweg nabij de fietsoversteek fietssuggestiestroken gemarkeerd.

Scheepvaartbewegingen en kunstwerken

Ook voor de nieuwe planopzet geldt dat de kades alleen overdag en 's avonds gebruikt mogen worden. Dit zorgt voor minder spreiding over de dag, maar conflicteert niet met de bedieningstijden van onder andere de Moormanbrug en Kooybrug.

In de nieuwe planopzet wordt één insteekhaven planologisch mogelijk gemaakt. Scheepvaartverkeer dat uit de haven komt heeft een gering negatief effect op het doorgaande scheepvaartverkeer. De insteekhaven biedt de mogelijkheid voor schepen om te zwaaien in de haven en niet op de vaarweg.

4.3. Grijs milieuaspecten

Geluid

De resultaten van de geluidsberekeningen staan weergegeven in tabel 4.1.

Opgemerkt moet worden dat voor zowel de eerste fase als de totale invulling geldt dat een randvoorwaarde is gesteld van een maximum van 45 dB(A) etmaalwaarde ter plaatse van woningen aan de oostelijk gelegen Schorweg. Uit berekeningen is gebleken dat de geluidsbelasting de voorkeursgrenswaarde van 45 dB(A) met maximaal 2 dB(A) overschrijdt aan de zuidoostzijde van het plangebied ter plaatse van woningen aan de Schorweg. Dit geldt alleen voor de totale invulling. Middels het reduceren van de geluidemissie van een aantal uit te geven kavels tot een maximum van 57 dB(A) per m² (vergelijkbaar met milieucategorie 3.1) werd voldaan aan de maximale geluidsbelasting van 45 dB(A) etmaalwaarde ter plaatse van woningen aan de Schorweg. In bijlage IV is de locatie van de betreffende kavels weergegeven middels een gearceerd vlak. In tabel 4.1 is reeds rekening gehouden met de gereduceerde emissie van de betreffende kavels.

Voor de beoordeling van het aantal bestemmingen voor het aspect wegverkeer is uitgegaan van een worst case situatie, waarbij sprake is van de totale invulling.

Tabel 4.1. Aantal geluidsgevoelige bestemmingen per alternatief

aspect	geluidsklasse	AO*	eerste fase aanpassing*	totale invulling
industrie	46 - 50	51	16/55	33/63
	51 - 55	3	0/8	3/16
	56 - 60	4	0/4	0/4
	meer dan 60 dB(A)	1	0/1	0/1
wegverkeer	49 - 53	83		81
	54 - 58	35		37
	59 - 63	97		97
	64 - 68	23		22
	meer dan 68 dB L _{den}	3		4

* Aantal als gevolg van industrieterrein RHB / aantal woningen als gevolg van het totale industrielawaai (inclusief Kooypunt).

Industrielawaai

Uit tabel 4.1 blijkt dat het aantal geluidsbelaste gevoelige bestemmingen bij beide alternatieven toeneemt ten opzichte van de referentiesituatie (autonome ontwikkeling). Dit is te verklaren doordat er extra industrie (RHB) wordt gerealiseerd. De totale invulling scoort het minst goed aangezien de geluidsbelasting in dit alternatief toeneemt vanwege het grootste ingevulde oppervlak.

Wegverkeerslawaai

De verschillen tussen het aantal geluidsbelaste woningen van de alternatieven en de autonome situatie zijn erg klein. Echter valt wel op dat de nieuwe ontsluitingswegen een geringe extra geluidsbelasting teweeg brengt.

Voor de beoordeling van de geluidsbelasting van de nieuwe ontsluitingsweg is uitgegaan van de maximale situatie, waarbij het gehele plan is ingevuld. Voor de eerste fase zal de geluidbelasting lager zijn dan hieronder beschreven. Uit de berekeningen blijkt dat op geen enkele extra woning de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden.

Lucht

De maximale jaargemiddelde NO₂-concentratie die is berekend bedraagt 23,8 µg/m³ in 2014. Op de rand van het bedrijventerrein is de toename maximaal 1,4 µg/m³. De maximale jaargemiddelde PM10-concentratie die is berekend bedraagt 20,1 µg/m³ in 2014. De maximale concentratie toename is 0,9 µg/m³. Er wordt zodoende ruimschoots voldaan aan de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie NO₂ en PM10 van 40 µg/m³.

Geur en licht

Rondom het plangebied RHB zijn verspreid liggende geurgevoelige objecten aanwezig (woningen) in gemengd gebied. Bij geurrelevante bedrijven die onder categorie 3 vallen is de minimaal aan te houden afstand 50 m, bij categorie 4 is dat 200 m en bij categorie 5 is dat maximaal 700 m (conform de VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzonering' (2009)). Uit de vergelijking tussen de richtafstand en de afstand tussen het RHB en de dichtstbijzijnde woningen (gevoelige bestemmingen) blijkt dat bedrijven tot en met milieucategorie 5.2 mogelijk zouden zijn, aangezien de maximaal te bereiken afstand tussen een geurrelevant bedrijf en een geurgevoelig object circa 500 m is. Het bedrijf dient dan zo centraal mogelijk in het RHB te worden gesitueerd.

In het op te stellen bestemmingsplan geldt dat bedrijven tot en met milieucategorie 3 zijn toegestaan. Tevens is gesteld dat bedrijven tot en met milieucategorie 5 zijn toegestaan, mits de milieubelasting door maatregelen hetzelfde is als die uit categorie 3. Bedrijven tot en met milieucategorie 3 hebben een maximale richtafstand van 50 m tot geurgevoelige objecten in gemengd gebied waardoor het aspect geurhinder geen belemmering vormt voor de ontwikkeling van het RHB.

In het voornemen wordt uitgegaan van reguliere straatverlichting langs de ontsluitingswegen en de wegen in het plangebied, waarbij aangesloten wordt bij de gangbare straatverlichting rondom het plangebied binnen de gemeente Hollands Kroon. Er kan lichthinder ontstaan ten gevolge van de bedrijfsactiviteiten en dan vooral van de havenactiviteiten. Gezien de afstand en de afscheidende groenzone tussen de eerstelijns bebouwing aan de oostzijde en de bedrijven, wordt er geen lichthinder verwacht. Voor de woningen aan de westzijde kan wel enige lichthinder ontstaan in verband met de kortere afstand en het ontbreken van een afschermende groenzone. Echter geldt dat de bedrijven tussen 23 en 7 uur niet in werking zijn, waardoor de mogelijke lichthinder niet tijdens de nachtperiode plaatsvindt.

Veiligheid

Binnen het plangebied is nergens sprake van een overschrijding van de grenswaarde van het plaatsgebonden risico of een verslechtering ten opzichte van de referentiesituatie. Het plangebied overlapt met de invloedsgebieden van een aantal gasleidingen, de N9 en de N99. Door de realisatie van het RHB is er geen waarneembare toename van het groepsrisico. De oriëntatiewaarde van het groepsrisico wordt daarmee niet overschreden.

Voor sociale veiligheid geldt dat ten opzichte van de huidige situatie en de autonome ontwikkeling de zichtlijnen in het gebied slechter worden, aangezien er objecten worden geplaatst. Het gebied is hierdoor niet meer geheel overzichtelijk en zichtlijnen naar potentiële risico's ontbreken. De sociale controle neemt echter toe, door de realisatie van bedrijvigheid in het gebied. Dit heeft een gunstig effect op de sociale veiligheid, maar kan ook weer meer criminaliteit aantrekken.

De vestiging van bedrijven leidt tot het ontstaan van potentiële milieucontouren. Bedrijven moeten echter voldoen aan de eisen van milieucategorie 3 voordat ze zich mogen vestigen op het RHB.

In geval van calamiteiten kunnen de hulpdiensten bij de betreding van het terrein de hoofdontsluiting gebruiken en de vluchtende personen de groenzone. Hierdoor kunnen vluchtende personen het gebied verlaten zonder de hulpdiensten te hinderen en vice versa.

4.4. Ecologische en landschappelijke waarden

Algemene natuurwaarden

Het plangebied kent momenteel relatief lage natuurwaarden vanwege het gebruik als intensief gebruikt landbouwgebied. De voorgenomen activiteit heeft zodoende een gering negatief effect op de algemene natuurwaarden.

Beschermde soorten

Voor flora geldt dat voor de licht beschermde soorten geschikt biotoop aanwezig is in het plangebied. De zwaarder beschermde soorten komen als gevolg van het ontbreken van geschikt biotoop niet voor in het plangebied.

Het voorkomen van licht beschermde grondgebonden zoogdiersoorten in het plangebied is aangetoond.

In het plangebied zijn geen verblijfplaatsen van vleermuizen aangetroffen. Er zijn tevens geen typische vliegroutes of belangrijke foerageergebieden aanwezig. Er zijn enkele foeragerende vleermuizen waargenomen, dit betroffen de gewone dwergvleermuis en ruige dwergvleermuis. In beide gevallen betrof dit een enkel individu. Het plangebied is dan ook van weinig belang voor vleermuizen.

De omgeving van het plangebied biedt mogelijk nestgelegenheid aan algemeen voorkomende broedvogelsoorten. Hier zijn echter mitigerende maatregelen te nemen, waardoor de effecten vermeden kunnen worden. Er zijn geen (potentieel) jaarrond beschermde nesten aangetroffen.

In het plangebied zijn op enkele locaties potentieel geschikte wateren voor rugstreeppad aangetroffen. Echter gedurende de inventarisaties is geen kooractiviteit vastgesteld en zijn geen larven aangetroffen. Op basis hiervan wordt geconcludeerd dat de rugstreeppad niet in het plangebied voorkomt.

De aanwezigheid van de bittervoorn en kleine modderkruiper is vastgesteld op één locatie. Andere beschermde vissoorten werden niet aangetroffen. Aangezien de sloten in het plangebied met elkaar in verbinding staat en de bittervoorn een redelijk mobiele soort is, moet bij werkzaamheden in of langs alle sloten in het plangebied rekening worden gehouden met het voorkomen van deze zwaar beschermde soort.

Beschermde gebieden

Negatieve effecten op de Waddenzee als een onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur alsmede Natura 2000-gebied zal voornamelijk optreden als gevolg van verstoring door licht en geluid. Het gaat hierbij om indirecte effecten, de zogenaamde externe effecten.

Directe lichtuitstraling wordt niet verwacht, voornamelijk door de reeds verhoogde ligging van zowel de N9 en de Balgzanddijk. Daarnaast zorgen de reeds aanwezige verlichte objecten voor een reeds aanwezige achtergrondverlichting.

Uit de effectbepaling blijkt dat als gevolg van de (volledige) realisatie van het RHB er sprake is van een minimale toename van geluid en licht op het Natura 2000-gebied Waddenzee. Deze minimale toename van geluid en licht vindt plaats op het Balgzand en meer specifiek op het Kooyhoekschor. De minimale toename van geluid en licht op het Kooyhoekschor als gevolg van volledige realisatie van het RHB heeft geen merkbaar effect op het belang van het Kooyhoekschor voor broedvogels met een instandhoudingsdoel. Het leefgebied raakt niet merkbaar minder geschikt als gevolg van de toename van geluid en

licht. De toename van geluid is zeer gering in relatie tot de huidige geluidsbelasting in combinatie met de voorkomende achtergrondniveau's. Ondanks het huidige geluidsniveau boven de drempelwaarde is het leefgebied geschikt voor de aanwezige soorten. Het RHB draagt hier nauwelijks aan bij, waardoor de functionaliteit van het gebied niet afneemt. Eenzelfde conclusie geldt ook voor niet-broedvogels met een instandhoudingsdoel.

Op alle Natura 2000-gebieden waar in de huidige situatie sprake is van een overschrijding van de Kritische Depositiewaarde voor verschillende habitattypen neemt de depositie toe ten opzichte van de huidige situatie. De toename is in absolute zin zeer gering en bedraagt maximaal 0,08 mol N/ha/j na realisatie van de eerste fase en 0,19 mol N/ha/j na realisatie van de totale invulling. Ook in relatieve zin is de toename van belasting zeer gering; de toename bedraagt orde grootte hondersten van procenten of minder van de achtergrondbelasting. Uitgesloten kan worden dat dergelijke toenames leiden tot een waarneembaar effect op de vegetatie resulterend in afname van kwaliteit of oppervlaktes van habitattypen.

Op grond van bovenstaande redenering kunnen (significante) effecten op habitattypen en leefgebieden van soorten worden uitgesloten. Er is geen sprake van een aantasting van de natuurlijke kenmerken van het gebied.

Tijdens de aanlegfase wordt geen directe lichtuitstraling vanuit het plangebied verwacht, door de al verhoogde ligging van zowel de N9 en de Balgzanddijk, de aanwezige achtergrondverlichting, de gefaseerde aanleg en de afstand tot het Natura 2000-gebied (minimaal 400 m). Significante negatieve effecten van licht op de instandhoudingsdoelen van de Waddenzee zijn hiermee tijdens de aanlegfase uitgesloten. Tijdens de gebruiksfase kan er sprake zijn van een verhoogd lichtniveau in de omgeving van het RHB, maar deze toename is dusdanig klein (0,12 lux) dat het onwaarschijnlijk is dat verstoring door licht optreedt.

Groenzone

Als gevolg van de groenzone ontstaat potentieel leefgebied voor kleine zoogdieren en enkele algemene broedvogels. Afhankelijk van de inrichting van de te realiseren waterberging rondom de nieuwe waterkering ontstaan in dit gebied ook mogelijkheden voor amfibieën. De groenzone omgeving zal tevens voor de meeste voorkomende zoogdieren en amfibieën een geschikter leefgebied kunnen vormen dan de huidige situatie.

Landschap

Door het RHB ontstaat een min of meer aaneengesloten bebouwd gebied, terwijl het gebied nu open is. Het effect wordt enigszins verzacht door de waterkering en groenzone aan de oostzijde. Daarnaast geldt dat indien in situering, massa en/of verschijningsvorm onderlinge verwantschappen ontstaan, dit een nieuwe identiteit kan opleveren voor de omgeving. De fasering heeft een kleiner effect in verband met het kleinere oppervlakte en de respectvolle afstand tot de bebouwing aan de Schorweg. Dankzij de groenzone en beplanting is de bebouwing nauwelijks zichtbaar vanaf de oostzijde van het gebied. Aan de westzijde wordt de bebouwing meer ervaren door het ontbreken van een afschermdende zone.

Het bedrijventerrein is een verstedelijkt gebied in een tot op heden agrarisch landschap. Gezien de ten westen en noorden van het plangebied aanwezige ontwikkelingen laat het gebied zich lezen als een uitloper van het stedelijk gebied van Den Helder aan het kanaal. Met de ontwikkeling wordt een stap over het kanaal gemaakt in een nieuwe polder. Een start van de ontwikkeling aan de noordzijde sluit vanuit dit perspectief beter aan op het bestaande stedelijk gebied dan een start aan de zuidzijde.

4.5. Effectvergelijking

In deze paragraaf wordt een samenvattend en schematisch overzicht gegeven van de effectscores voor zowel de eerste fasering als de totale invulling van het RHB.

Tabel 4.2. Overzicht effecten eerste fase ten opzichte van fasering MER 2013

	AO	eerste fase	totale invulling
bodem en water	0	0/-	0/-
verkeer	0	0/-	0/-
geluid	0	0/-	-
lucht	0	0/-	0/-
geur	0	0	0
licht	0	0/-	0/-
veiligheid	0	0/-	0/-
landschap	0	-	-
ecologie	0	0/-	0/-
landbouw	0	0/-	0/-
totaal	0	0/-	0/-

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de eerste fase een geringe verslechtering teweeg brengt ten opzichte van de referentiesituatie. Een totale invulling geeft, op geluid na, geen additionele negatieve risico's dan de eerste fase. Zelfs voor landschap niet, ondanks de kortere afstand tot de woningen. De groenzone zorgt immers voor voldoende mititatie.

5. MITIGERENDE MAATREGELEN

In dit hoofdstuk worden de mogelijke mitigerende maatregelen beschreven. Voor het nemen van het besluit (bestemmingsplan) zijn in principe geen mitigerende maatregelen noodzakelijk, aangezien het voornemen op alle aspecten voldoet aan wet- en regelgeving. Echter door middel van mitigerende maatregelen kunnen de (resterende) negatieve effecten van het voornemen verder verminderd worden. In dit hoofdstuk komen maatregelen aan bod die gerelateerd zijn aan het huidige besluit en binnen de reikwijdte van de initiatiefnemers liggen. Zaken die via bijvoorbeeld via een vergunning aan bedrijven geregeld moeten worden, en beheeraspecten worden niet uitgewerkt.

Wegverkeersgeluid

Uit de berekeningen volgt dat zich geen situaties voordoen waar een overschrijding van de maximaal te ontheffen waarde plaatsvindt. Echter is er wel een mogelijkheid om de geluidsniveaus te reduceren. Deze mogelijkheden zijn hieronder kort weergegeven in tabel 5.1.

Tabel 5.1. Mitigerende maatregelen

beoogd effect	omschrijving maatregel	locatie
geluidsreductie	toepassen van stil wegdek op de nieuwe weg	nieuwe ontsluitingsweg
	realiseren van overdrachtsmaatregelen (schermen)	nieuwe ontsluitingsweg
	geluidwerende maatregelen	gevelwering verbeteren omliggende woningen

Licht

Ondanks dat de beschreven effecten aangeven dat er geen lichthinder ontstaat (zowel niet voor omwonenden als voor natuurwaarden), kan de lichthinder wel gereduceerd worden middels de toepassing van geschikte armaturen en het al dan niet toestaan van lichtreclames op bedrijfsgebouwen. Deze zaken worden geregeld via het bestemmingsplan (toelichting) en het beeldkwaliteitsplan en zijn integraal onderdeel van het voornemen.

Veiligheid

Tijdens het opstellen van het MER werd duidelijk dat omwonenden zich zorgen maken om de veiligheid, ondanks dat is aangetoond dat veiligheid geen issue is. Naar aanleiding hiervan is besloten dat er geen BEVI-inrichtingen worden toegestaan in het plangebied. Dit wordt via het bestemmingsplan geregeld.

Landschap

Aan de oostzijde van het plangebied is de landschappelijke inpassing goed geregeld via de groenzone(s). Aan de westzijde is momenteel de waterkering gelegen. Deze wordt verlegd naar het midden van het plangebied. Hierdoor ontstaat er vrij zicht op het RHB vanaf de westzijde. Gezien de bedrijfsactiviteiten aan deze zijde en de toegestane bouwhoogte kan dit visuele hinder opleveren voor de woningen. Een mitigerende maatregel kan zijn het toepassen van groen aan de westzijde. Dit betekent aan de westzijde van het plangebied (oostzijde van het Noordhollands Kanaal) of zelfs aan de westzijde van het Noordhollands Kanaal. Een derde maatregel betreft het stellen van eisen aan de geveluitstraling van de bedrijfspanden. Deze maatregel is uitgewerkt in het beeldkwaliteitsplan en is zodoende integraal onderdeel van het voornemen.

6. LEEMTEN IN KENNIS EN AANZET TOT EVALUATIE

6.1. Leemten in kennis

De gebruikte gegevens zijn gebaseerd op de tijdens het proces van schrijven beschikbare informatie (bevriesmoment: 1 september 2014). Op een aantal punten zijn nog leemten in kennis. Een overzicht hiervan wordt in dit hoofdstuk gegeven.

Scheepvaart en afgeleide effecten (water, landbouw)

Het scheepvaartverkeer dat gepaard gaat met het RHB is gebaseerd op ervaringscijfers van potentiële bedrijven die zich op het RHB willen vestigen. De daadwerkelijke cijfers zijn afhankelijk van de bedrijven die zich daadwerkelijk op het RHB gaan vestigen en kunnen zodoende afwijken van de gebruikte cijfers. Inzicht in de intensiteit van het scheepvaartverkeer is van belang voor het voorspellen van de effecten op de waterkwaliteit (verzilting). Dit treedt vooral op als het kanaal ter plaatse van het inlaatpunt verzilt. In het opgestelde waterhuishoudingsplan en bij de monitoring/evaluatie heeft dit aspect afzonderlijk aandacht gekregen.

Bodem

Na het MER 2009 is bodemonderzoek uitgevoerd ten behoeve van de dijkverlegging. De bodemkwaliteit en bodemsoort is relevant voor de hoeveelheid grondverzet en de grondbalans, aangezien de hoeveelheid aan te leveren grond kan worden beperkt door hergebruik van grond die bijvoorbeeld vrijkomt bij de haven. Op basis van de huidige hoeveelheden grondverzet wordt niet verwacht dat hiermee een gesloten grondbalans verkregen kan worden. Er zal nog steeds veel externe aanvoer van grond nodig zijn. De gegevens van het bodemonderzoek zijn zodoende niet gebruikt bij het MER 2013. De milieueffectbeoordeling wordt door de informatie uit het bodemonderzoek namelijk weinig beïnvloed.

Verkeer

Voor het aspect verkeer is gebruik gemaakt van de verkeersgegevens die ten grondslag aan het MER 2009 hebben gelegen. Dit betekent dat de leemte in kennis die voor het aspect verkeer in het MER 2009 is gesignaleerd nog steeds van toepassing is. Zie onderstaand kader.

Leemte in kennis Verkeer in MER 2009

In de door Goudappel Coffeng uitgevoerde verkeersmodelberekeningen naar het functioneren van de kruispunten is verondersteld dat het RHB in het jaar 2020, 900 arbeidsplaatsen biedt. Onduidelijk is of dit aantal arbeidsplaatsen ook daadwerkelijk van toepassing is.

De verkeersintensiteiten voor de 'huidige situatie' in het MER 2009 zijn gebaseerd op een interpolatie van de beschikbare verkeersmodelberekeningen voor de jaren 2004 en 2020.

Uit de beschikbare verkeersmodelgegevens kan alleen worden afgeleid hoeveel verkeer het RHB in 2020 per werkdag genereert. Hierbij is de onderverdeling in personenauto's en vrachtauto's onbekend.

Wij zien dit als een minder belangrijke leemte: in vergelijking met de huidige belasting van de N9 en N99 is de verkeersintensiteit die het RHB veroorzaakt beperkt (circa 2.000 versus 20.000 mtv/d). Verschillen tot circa 30 % van de aan het RHB gerelateerde verkeersintensiteiten of verdelingswijzigingen zullen niet leiden tot andere effecten. Verder geldt dat 30 % extra aan het RHB gebonden verkeer op de hoofdwegen niet leidt tot intensiteitsverschillen die tot ander geluidsbelastingen leiden of tot een andere belasting op wegvakken.

Lucht

Voor de berekening van de concentraties luchtkwaliteit is uitgegaan van aannames over het aantal extra scheepvaartbewegingen en de categorie bedrijven op het RHB. Deze aannames hoeven echter niet overeen te komen met de werkelijke cijfers in de toekomst, aangezien de daadwerkelijke cijfers afhankelijk zijn van de bedrijven die zich daadwerkelijk op het RHB gaan vestigen. Deze onzekerheid heeft een beperkte reikwijdte, aangezien bij de vergunningverlening bedrijven moeten voldoen aan richtwaarden en de achtergrondconcentratie voor de luchtkwaliteit in dit gebied ruim onder de norm ligt.

Veiligheid

Binnen het plangebied is nergens sprake van een overschrijding van de grenswaarde van het plaatsgebonden risico op basis van bestaande risicobronnen. Het plangebied overlapt wel met de invloedsgebieden van een aantal risicobronnen, waardoor dit leidt tot een toename van het groepsrisico¹ door de aanwezigheid van meer mensen in het plangebied. De hoogte van deze toename is sterk afhankelijk van de toekomstige personendichtheden in het plangebied en is op dit moment nog niet voorspelbaar, aangezien niet helder is welke of welk soort bedrijven er komen. Verwacht wordt echter wel dat het groepsrisico niet significant toeneemt en onder de oriënterende waarde blijft.

6.2. Aanzet tot evaluatie

Voor de evaluatie van de effecten die in dit MER zijn voorzien als gevolg van de aanleg van het RHB wordt een evaluatieprogramma opgesteld. Het evalueren van de effectvoorspelling in dit MER is zinvol voor de effecten die tijdens of na de aanleg van het RHB nog beïnvloedbaar zijn, zoals bijvoorbeeld de geluidseffecten.

Een belangrijk evaluatieaspect zijn de geluidseffecten op de omgeving. De effecten op de geluidsbelasting van de woningen kan worden gemeten. Blijkt de geluidsbelasting toch hoger te zijn dan voorzien op basis van de uitgevoerde geluidsberekeningen, dan kunnen aanvullende geluidsbeperkende maatregelen worden genomen, zoals het verplichten van bronmaatregelen, aanbrengen van geluidsschermen, stillere wegdekken of het treffen van maatregelen aan de woningen.

Ook de mate waarin het scheepvaartverkeer zich ontwikkelt is een evaluatieaspect, omdat nu door de onbekendheid over de scheepvaartbewegingen bij de zich vestigende bedrijven een leemte in het MER aanwezig is (op het gebied van lucht en gevolgen voor de landbouw (verzilting)). De evaluatie dient zich met name te richten op het daadwerkelijk aantal schepen en de mate waarin door het schutten van schepen naar de Noordzee de zoutbelasting op het Noordhollands Kanaal wordt beïnvloed. Hiervoor is inmiddels een monitoringsplan opgesteld, waarin binnenkort uitvoering wordt gegeven.

¹ Voor het groepsrisico zijn geen harde normen vastgelegd, alleen oriënterende waarden. In het BEVI en de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen zijn regels opgenomen over de verantwoording van het groepsrisico. Gemeenten en provincies moeten bij een toename van het groepsrisico vaak verantwoording afleggen over het genomen besluit. Hierbij moeten ze in ieder geval aandacht besteden aan mogelijke alternatieven en risicoreducerende maatregelen en ook de mogelijkheden voor rampenbestrijding en hulpverlening belichten. De Regionale Brandweer heeft veelal een wettelijke adviestaak.