

1470-02



**Ontwikkelings- en  
Exploitatiemaatschappij  
Willemsoord B.V.**

**Startnotitie m.e.r.  
Cape Holland Willemsoord**





# Ontwikkelings- en Exploitatiemaatschappij Willemsoord B.V.

## Startnotitie m.e.r. Cape Holland Willemsoord

<b>onze referentie</b> HEDR25-2/duif/010	<b>projectcode</b> HEDR25-2	<b>status</b> definitief
<b>projectleider</b> drs. D.J.F. Bel	<b>projectdirecteur</b> ir. H.A.A.M. Webers	<b>datum</b> 23 september 2004

<b>autorisatie</b> goedgekeurd	<b>naam</b> drs. D.J.F. Bel	<b>paraaf</b> 
-----------------------------------	--------------------------------	-------------------

Witteveen+Bos  
Hogehilweg 18  
postbus 12205  
1100 AE Amsterdam  
telefoon 020 312 55 55  
telefax 020 697 47 95



Het kwaliteit management systeem van Witteveen+Bos is gecertificeerd volgens NEN-EN-ISO 9001 : 2000

© Witteveen+Bos  
Niets uit dit bestek/drukwerk mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs b.v., noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.

<b>INHOUDSOPGAVE</b>	<b>blz.</b>
<b>1. INLEIDING</b>	<b>1</b>
1.1. Aanleiding	1
1.2. De m.e.r.-procedure	1
1.3. Plan- en studiegebied	3
1.4. Leeswijzer	4
<b>2. PROBLEEM- EN DOELSTELLING</b>	<b>5</b>
2.1. Inleiding	5
2.2. Nut en Noodzaak	5
2.3. Doelstelling	8
2.4. Beleidskader	8
<b>3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN</b>	<b>10</b>
3.1. Alternatieven en variabelen	12
3.2. Referentiesituatie	14
<b>4. OMGEVINGSANALYSE EN MILIEUGEVOLGEN</b>	<b>17</b>
4.1. Verkeer en vervoer	17
4.2. Geluid	18
4.3. Lucht	19
4.4. Landschap en cultuurhistorie	19
4.5. Bodem en water	20
4.6. Natuur	21
4.7. Sociale veiligheid	22
4.8. Vergunningen en beheer	22
<b>5. PROCEDURE EN BESLUITEN</b>	<b>24</b>
5.1. Besluitvorming	24
5.2. M.e.r.-procedure	24
5.3. Watertoets	26
 laatste bladzijde	 <b>28</b>
 bijlagen	 aantal bladzijden
I    Literatuurlijst	1
II   Afkortingen en begrippen	2



## 1. INLEIDING

### 1.1. Aanleiding

De gemeente Den Helder beoogt een herbestemming van de historische rijkswerf Willemsoord<sup>1</sup>. Nadat Willemsoord ruim 170 jaar dienst gedaan heeft als Koninklijke Marine onderhoudsfaciliteit -de Koninklijke Marine verliet het terrein in 1993- werd het tijd voor een nieuwe bestemming. De historische gebouwen (sommigen nog uit de tijd van Napoleon), dokken en kranen zijn voor een deel gerenoveerd en geconserveerd. Anderen zullen in de komende jaren worden aangepakt. Tegenwoordig vormen zij het nautische themapark Cape Holland Willemsoord. Dit themapark heeft veel aandacht voor de geschiedenis van het terrein. Zo is er bijvoorbeeld het Nationaal Reddingmuseum Dorus Rijkers en de replica van het VOC-schip de Prins Willem.

De herontwikkeling van Willemsoord vormt een spilfunctie voor de ommekeer die Den Helder en de regio nodig hebben om te overleven en gezond en wel de toekomst tegemoet te gaan, zoals onder meer vastgelegd in het economische actieplan 'Kop en Munt'.

Cape Holland Willemsoord zal naar verwachting per jaar zo'n 600.000 bezoekers of meer aantrekken. Hierdoor is het verplicht om voor deze activiteit een milieueffectrapportage (m.e.r.)<sup>2</sup> te doorlopen (voor een toelichting op deze procedure zie paragraaf 1.3). De onderhavige Startnotitie vormt het eerste product in deze procedure.

### 1.2. De m.e.r.-procedure

De startnotitie is het eerste product van de m.e.r.-procedure en markeert daarmee de formele start van deze procedure. De initiatiefnemer geeft hierin informatie over het 'wat', 'waar' en het 'waarom' van zijn plannen. Dit gebeurt nog niet in detail, maar op hoofdlijnen. Er wordt aangegeven in hoeverre er variatie mogelijk is voor de diverse planelementen en welke milieueffecten daarbij te verwachten zijn en dus onderzocht zullen worden.

#### m.e.r.-plichtig besluit

De ontwikkeling van het nautische themapark Cape Holland Willemsoord is een m.e.r.-plichtige activiteit op basis van artikel 10.1 van het Besluit m.e.r., te weten de aanleg van een recreatieve of toeristische voorziening, in die gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een voorziening die per jaar 500.000 bezoekers of meer aantrekt. Voor Cape Holland Willemsoord geldt dat de verwachte bezoekersaantallen 600.000 per jaar of meer bedragen, en de ontwikkeling dus een m.e.r.-plichtige activiteit is. De m.e.r.-plicht is altijd gekoppeld aan een besluit. In dit geval is het m.e.r.-plichtige besluit de vaststelling van het bestemmingsplan Maritiem Etablissement Willemsoord. Hierbij moet de kanttekening worden geplaatst dat de naam en exacte grenzen van plangebied voor het bestemmingsplan in het proces dat volgt mogelijk nog iets kunnen wijzigen (afhankelijk van ondermeer de uitkomsten van het MER).



#### waarom nu deze m.e.r.?

Zoals in de eerste paragraaf staat aangegeven heeft de Marine in 1993 het terrein van Willemsoord verlaten. Vanaf dat moment was de gemeente Den Helder eigenaar van dit terrein. In de periode daar-

<sup>1</sup> Voor Willemsoord worden een aantal verschillende benamingen gehanteerd (onder andere Oude Rijkswerf, Willemsoord en Cape Holland). In deze Startnotitie wordt de met Willemsoord de oude rijkswerf van de Marine bedoeld en met Cape Holland Willemsoord het nautische themapark

<sup>2</sup> De milieueffectrapportage-procedure wordt afgekort tot m.e.r. en milieueffectrapport tot MER



na is de gemeente nagegaan welke mogelijkheden er waren voor dit terrein. In 1995 heeft Den Helder besloten tot de herontwikkeling van Willemsoord tot Cape Holland Willemsoord. Daarbij is de gemeente Den Helder een samenwerkingsovereenkomst aangegaan met bedrijf Libéma uit Rosmalen. Ook heeft de gemeente Den Helder de 'Ontwikkelings- en Exploitatiemaatschappij Willemsoord B.V.' opgericht (zie verder paragraaf 2.2) om de herontwikkeling van Willemsoord tot Cape Holland Willemsoord ook daadwerkelijk te kunnen realiseren.

Op dat moment zagen de plannen voor Cape Holland Willemsoord er heel anders uit dan de wijze waarop ze in deze Startnotitie zullen worden gepresenteerd. Het grootste verschil was dat men een veel lager aantal bezoekers verwachtte dat jaarlijks een bezoek zou brengen aan Cape Holland Willemsoord. Toen werd dat aantal ingeschat op wellicht 200.000 bezoekers per jaar. Voor een activiteit met een dergelijk aantal bezoekers is het niet verplicht een m.e.r. te doorlopen. De afgelopen tijd is het duidelijk geworden dat het aantal bezoekers van Cape Holland Willemsoord de hiervoor genoemde grens van 500.000 bezoekers per jaar zal overschrijden. Op dat moment hebben de Ontwikkelings- en Exploitatiemaatschappij Willemsoord B.V. en de gemeente Den Helder gezamenlijk besloten om voor de herontwikkeling van Willemsoord een m.e.r.-procedure te doorlopen. De m.e.r. kan op een aantal manieren een positieve bijdrage leveren aan de herontwikkeling van Willemsoord. Zo vinden beide partijen (gemeente en Ontwikkelings- en Exploitatiemaatschappij Willemsoord B.V.) het belangrijk om duidelijk te kunnen maken waarom het nodig was om Willemsoord te herontwikkelen. Daarnaast vinden er in Den Helder naast de herontwikkeling van Willemsoord nog diverse andere ontwikkelingen plaats (o.a. Regionaal Economisch Stimuleringsprogramma Kop & Munt, versterken van het stadshart van Den Helder, mogelijke verplaatsing van de aanlegsteigers van de TESO). In het MER zal er ook aandacht worden besteed aan deze ontwikkelingen. Tenslotte zijn er in de afgelopen jaren verschillende individuele vergunningen afgegeven voor diverse gebouwen op Cape Holland Willemsoord waardoor het niet eenvoudig was om direct te kunnen vaststellen welke rechten en plichten de verschillende huurders van de verschillende gebouwen wel en niet hebben. Deze zaken kunnen in het MER goed in kaart worden gebracht. Hierdoor ontstaat weer een helder beeld van de situatie op het terrein.

#### **initiatiefnemer en bevoegd gezag**

De Ontwikkelings- en Exploitatiemaatschappij Willemsoord B.V. treedt op als initiatiefnemer in deze m.e.r.-procedure. De gemeenteraad van Den Helder vormt in principe het bevoegd gezag voor het vaststellen van het m.e.r.-plichtige besluit, maar heeft haar bevoegdheden inzake de m.e.r.-procedure gemandateerd aan het College van Burgemeester en Wethouders (besluit 9 juni 2004, no. 57/VVH).

#### **Inspraak en advies**

Een belangrijk onderdeel van de m.e.r.-procedure is de inspraakmogelijkheid voor individuele burgers en belangengroepen. Na publicatie van deze Startnotitie is het gedurende ten minste vier weken mogelijk in te spreken op de Startnotitie. In deze inspraakperiode ligt de Startnotitie ter inzage en kan eenieder zijn wensen voor de inhoud van het MER kenbaar maken. Zo kan men aangeven welke alternatieven bijvoorbeeld zouden moeten worden onderzocht en met welke milieuaspecten rekening zou moeten worden gehouden. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling van deze inspraakmogelijkheid om aan te geven of men het met het voornemen eens of oneens is. Daarvoor krijgt men later nog de kans (o.a. bezwaarprocedures bij het bestemmingsplan). Alle inspraakreacties worden door het bevoegd gezag meegenomen bij het bepalen van de richtlijnen voor (de inhoud van) het MER. In deze richtlijnen wordt aangegeven welke informatie het MER dient te bevatten en welke milieuaspecten moeten worden uitgewerkt (zie verder paragraaf 5.2).

In het voortraject naar de publicatie van de Startnotitie heeft de initiatiefnemer een informatieavond georganiseerd voor een, speciaal voor deze m.e.r. samengestelde, klankbordgroep. De resultaten van deze bijeenkomst zijn meegenomen bij het opstellen van de Startnotitie.

#### **mogelijkheden om te reageren op de Startnotitie**

In de periode van vrijdag 1 tot en met donderdag 28 oktober 2004 is het mogelijk te reageren op het voornemen van de gemeente Den Helder, zoals beschreven in deze Startnotitie. Gedurende deze periode is de Startnotitie in te zien op de navolgende adressen:



Klantenservice in het stadhuis, Drs. F. Bijlweg 20.  
Openingstijden: werkdagen van 08.00 - 14.00 uur; alleen op donderdag van 08.00 - 19.30 uur.

Openbare Bibliotheek, Bernhardplein 76, Den Helder

Openingstijden:

maandag	13.00 - 17.00	uur
dinsdag	13.00 - 20.00	uur
woensdag	10.00 - 17.00	uur
donderdag	13.00 - 20.00	uur
vrijdag	10.00 - 17.00	uur
zaterdag	11.00 - 14.00	uur

Een schriftelijke reactie kan worden gestuurd naar het onderstaande adres:

Gemeente Den Helder  
Afdeling Veiligheid, Vergunningen en Handhaving  
t.a.v. de heer J.M. Streunding  
Postbus 36  
1780 AA Den Helder

Daarnaast is er op woensdag 13 oktober een inspraakavond op het stadhuis op de drs. F. Bijlweg 1. Op deze avond wordt informatie gegeven over het project en is eenieder in de gelegenheid om vragen te stellen en een mondelinge inspraakreactie te geven.

### 1.3. Plan- en studiegebied

Het plangebied voor Cape Holland Willemsoord beslaat de zuid-west hoek van het oude terrein van de Marine (zie afbeelding 1.1). De zuidelijke en westelijke grens van het plangebied worden gevormd door de Weststraat; de Maritieme Binnenhaven en het Werfkanaal horen wel bij het plangebied, de Weststraat zelf niet. De noordgrens loopt direct ten noorden van de huidige, tijdelijke parkeerplaats en buigt ter hoogte van het natte dok af in zuidoostelijke richting. Bij de Zeedoksluis is de meest oostelijke grens van het plangebied bereikt. Deze oostelijke grens loopt in noord-zuid richting door het dokkanaal, de verbinding tussen het centrale natte dok en de maritieme binnenhaven aan de zuidzijde.

**Afbeelding 1.1. Plangebied Cape Holland Willemsoord**



## 2. PROBLEEM- EN DOELSTELLING

### 2.1. Inleiding

In hoofdstuk 1 is aangegeven dat de herontwikkeling van Willemsoord reeds is gestart in 1995. Om, nu in 2004, goed inzicht te kunnen geven in het nut en de noodzaak om Willemsoord te herontwikkelen, zullen we dan ook in dit hoofdstuk de situatie in Den Helder in de afgelopen elf jaar beschrijven, te beginnen in 1992. In dat jaar was de Marine nog aanwezig op Willemsoord en was het besluit om Willemsoord te gaan herontwikkelen nog niet genomen.

### 2.2. Nut en Noodzaak

#### 1992: economische situatie Den Helder verandert langzaam maar zeker

Den Helder is sinds jaar en dag de centrumgemeente in de landelijke regio Kop van Noord Holland, en bijna de helft van de inwoners in de regio woont in Den Helder. Den Helder, van oorsprong een visserstad, heeft zich sinds de 18<sup>e</sup> eeuw gepositioneerd als de Marinestad. Haar unieke ligging, aan drie zijden omringd door water, heeft hieraan bijgedragen. De marinegerelateerde bedrijfssectoren zijn de drager van de economische situatie van Den Helder. Het afslanken van het defensieapparaat, waaronder de Koninklijke Marine, in het begin van de jaren 90, heeft dan ook grote gevolgen gehad voor Den Helder. De overige economische activiteiten konden de teruggang in werkgelegenheid bij de Koninklijke Marine niet opvangen. Gevolg: de economie liep terug, de bevolking nam af en de vergrijzing toe mede doordat jongeren die wegtrekken voor een HBO of WO-studie doorgaans niet naar Den Helder terugkeren [4,9].

#### 1993: de Marine verlaat terrein Willemsoord

Ruim één driekwart eeuw was Willemsoord dé scheepsreparatieplaats van de nationale oorlogsvloot. In 1993 kwam daar een einde aan: de marinewerf verhuisde naar een hypermodern complex op de Nieuwe Haven [4,24].

Op dit moment verwerft de gemeente Den Helder het eigendom van alle gebouwen, gronden en water van Willemsoord. Wat volgt is een overgangperiode, waarin verschillende initiatieven worden ontplooid op het terrein, maar zonder een duidelijke langetermijnvisie of structuur. Eén van de redenen hiervoor is dat er voor dit gebied nog nooit een bestemmingsplan is vastgesteld.

#### 1995: start herontwikkeling Willemsoord

De gemeente Den Helder realiseerde zich al geruime tijd dat het noodzakelijk was dat er veranderingen kwamen in de economische situatie van Den Helder. Het verbeteren van het woon- en leefklimaat, het bieden van een economische omgeving met een goed ondernemingsklimaat en het creëren van een arbeidsmarkt gericht op kennisintensieve arbeid waren belangrijke doelen die de gemeente zichzelf stelde. Den Helder moest zich meer gaan manifesteren als dienstverleningsstad, waarmee het de regio-functie zou kunnen versterken. Hierdoor zouden negatieve aspecten, als het verdwijnen van hoger onderwijs, dreigend vertrek van zorginstellingen, vertrek van jongeren en de ondervertegenwoordiging van hogere inkomensgroepen, kunnen worden tegengegaan.



Een belangrijk onderdeel van de veranderingen die de gemeente Den Helder wilde doorvoeren in haar gemeente was de herontwikkeling van Willemsoord. Door het terrein te herontwikkelen kon er een nieuwe functie aan worden gegeven die aansluit bij de identiteit van Willemsoord en waarin de vele monumenten op de werf tot haar recht kwamen. Ook de ligging van Willemsoord, direct tegen het stadscentrum van Den Helder maakte de herontwikkeling van Willemsoord tot een goede mogelijkheid tot economisch herstel voor de stad [1,4,24].



### **1996: het Regionaal Economisch Stimuleringsprogramma**

De ontwikkeling van Den Helder is niet alleen een lokale maar ook een regionale aangelegenheid. De inkrimping bij de grootste werkgever in de regio, de Koninklijke Marine, heeft zijn weerslag in de gehele regio. Begin 1996 is hierom dan ook van start gegaan met het Regionaal Economisch Stimuleringsprogramma 'Kop & Munt' [5,6,7,22]. Aan het 'Kop & Munt'-programma wordt intensief samengewerkt door zowel de provincie en de gemeenten Kop van Noord-Holland als door de ministeries van Economische Zaken, Defensie en Verkeer en Waterstaat en door de Kamer van Koophandel. Binnen het Regionaal Economisch Stimuleringsprogramma voor de Kop van Noord Holland 'Kop& Munt' neemt de herontwikkeling van Willemsoord een belangrijke plaats in. Binnen het stimuleringsprogramma is Willemsoord een sleutelproject. Dit houdt onder meer in dat er door het Rijk een grote financiële bijdrage wordt geleverd aan de herontwikkeling van Willemsoord.

Het programma is onderverdeeld in een zestal maatregelen:

1. compensatie van het Rijk voor het verlies aan arbeidsplaatsen bij de Koninklijke Marine;
2. kwaliteit bedrijfsomgeving;
3. kwaliteit impuls toerisme;
4. scholing en arbeidsmarkt;
5. innovatie en ondernemerschap;
6. ondernemende stedelijke vernieuwing.

De maatregelen moeten leiden tot een betere balans tussen stad en platteland in de Kop van Noord Holland. Willemsoord wordt in het Stimuleringsprogramma genoemd als één van de projecten onder maatregel 3 (kwaliteit impuls toerisme) en 6 (ondernemende stedelijke vernieuwing). Doel van het project is in het Stimuleringsprogramma geformuleerd als:

- stadsdeel met bedrijvigheid;
- themapark met 225.000 bezoekers/jaar;
- megabioscoop;
- 600 directe arbeidsplaatsen.

### **2000: Strategisch plan Den Helder 2002 - 2015**

In juli 2000 heeft de gemeente Den Helder het Strategisch Plan Den Helder 2015 vastgesteld. In dit plan wordt de toekomstvisie van de gemeente beschreven. Door middel van een beschouwing over toekomsttrends, een afwegingskader en het benoemen van een aantal speerpunten van beleid wordt een handvat geboden voor het maken van strategische keuzen en het stellen van prioriteiten. Bij het speerpunt 'het stimuleren en vestigen van duurzame kennisintensieve bedrijvigheid en vormen van kwalitatief hoogwaardige dienstverlening voor de uitbouw van werkgelegenheid' wordt aangegeven dat 'het project Willemsoord, naast het museale en cultuurhistorische aspect, een belangrijke functie heeft voor de maritieme uitstraling van Den Helder' [4].

### **2001: samenwerkingsovereenkomst tussen Den Helder en Libéma**

Om de herontwikkeling van Willemsoord tot Cape Holland Willemsoord meer gestalte te geven heeft de gemeente Den Helder een partner gezocht. Het bedrijf Libéma uit Rosmalen bleek interesse te hebben in de ontwikkeling en exploitatie van Cape Holland Willemsoord als nautisch themapark. Na een periode van overleg (onder andere door middel van een 'Intentie-overeenkomst') besluiten de gemeente en Libéma (bestaande uit 'Libéma Exploitatie B.V.' en 'Libéma Beheer B.V.') een samenwerkingsovereenkomst te tekenen. Met het aangaan van deze samenwerkingsovereenkomst hebben de gemeente en Libéma de ambities uitgesproken om:

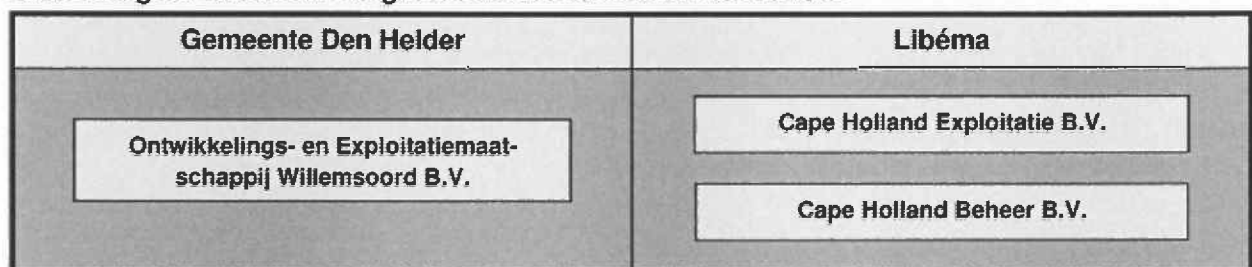
- duurzaam te investeren in het plangebied;
- een museaal themapark (het nautische themaparkgedeelte) te realiseren op bovenregionaal niveau;
- door realisering en exploitatie van het nautische themaparkgedeelte, inclusief culturele en commerciële functies, de instandhouding van Willemsoord op een hoogwaardige wijze veilig te stellen, met inbegrip van het meerjaren onderhoud (zoals buitenschilderwerk, dakisolatie en dergelijke);



- de kwaliteit van de museale en thematische invulling een bijzondere verantwoordelijkheid te vinden en te streven naar een gezamenlijke beheersing van de kwaliteit, zowel in de ontwikkelings- als de exploitatiefase;
- met de herontwikkeling van Willemsoord te streven naar een verbetering van de ruimtelijke en economische structuur van Den Helder, door een locatie te ontwikkelen, die integreert met de binnenstad en die de binnenstad met de haven en het water verbindt.

Om een en ander mogelijk te maken heeft de gemeente Den Helder de 'Ontwikkelings- en Exploitatiemaatschappij Willemsoord B.V.' opgericht en Libéma de 'Cape Holland Exploitatie B.V.' en de 'Cape Holland Beheer B.V.'. De gemeente Den Helder, die de eigendom heeft verworven op alle gebouwen, gronden en water van Willemsoord, heeft daarbij al haar eigendommen van Willemsoord (met uitzondering van een deel van het water met kader) in erfpacht uitgegeven aan Willemsoord B.V. Voor een (groot) deel van het terrein en de gebouwen, waaronder een tijdelijke parkeerplaats zijn tussen Willemsoord B.V. en Cape Holland Exploitatie B.V. huurovereenkomsten en exploitatieovereenkomsten gesloten [12].

**Afbeelding 2.1 Samenwerkingsverbanden Den Helder en Libéma**



#### **2002: Cape Holland Willemsoord en het structuurplan Stadshart Den Helder**

De herontwikkeling van Willemsoord tot Cape Holland Willemsoord staat niet op zichzelf. Om de positie van Den Helder als regionaal centrum waar te maken, is een vitaal en aantrekkelijk stadscentrum een belangrijke voorwaarde. Versterking van het stadshart vormt het uitgangspunt, waarbij aansluiting gezocht wordt bij de aansprekende ligging aan het water en de aanwezige cultuurhistorische waarden (Stelling van Den Helder en Willemsoord).

In februari 2002 stelde de gemeenteraad van Den Helder een eerste bestuursopdracht voor het stadshart vast. Met deze bestuursopdracht laat de gemeente zien dat de aanpak van het stadshart urgentie en prioriteit geniet. Ook onderkent zij hiermee dat de planvoorbereiding voor het stadshart, in navolging van de nota 'Den Helder Centraal' uit 1990, integraal en samenhangend moet worden aangepakt. In Den Helder Centraal zijn de grote lijnen voor de ontwikkeling van de Helderse binnenstad geschetst met als doel samenhang te brengen tussen de diverse delen van de binnenstad.

Om de centrale doelstelling, het creëren van een levendig stadshart met aansluiting bij water (haven) en cultuurhistorie (Willemsoord), mogelijk te maken kiest de gemeente voor het vervaardigen van een structuurplan voor het stadshart, met als tijdhorizon 2020. Het structuurplan heeft de functie van richtingaanwijzer en vormt het kader voor de nog op te stellen masterplannen en bestemmingsplannen. Het structuurplan vormt tevens de juridische basis voor maatregelen in het kader van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO), zoals het vestigen van het gemeentelijk voorkeursrecht en het nemen van voorbereidingsbesluiten. Cape Holland Willemsoord maakt deel uit van het structuurplan [8].

#### **2004: feestelijke opening Cape Holland Willemsoord**

Op 28 april 2004 werd door de burgemeester van Den Helder het nautische themapark Cape Holland Willemsoord geopend. Vanaf dat moment zijn de volgende attracties officieel voor het publiek geopend:

- Attractiepark met als blikvanger het VOC schip de Prins Willem;
- Lifeboat Museum;
- Capersnest: kinderspeelparadijs;
- Utopolis: bioscoop;

- Waterworld Café grand café;
- Game Kingdom: amusementscentrum met diverse soorten spellen.

Voor een uitgebreidere beschrijving van het park in de huidige situatie, zie paragraaf 3.3.2.

### conclusie



Het afslanken van het defensieapparaat, waaronder de Koninklijke Marine, in het begin van de jaren 90, heeft tot gevolg gehad dat de lokale economie terug liep, de bevolking af en de vergrijzing toe nam. Met de terugtrekking van de Marine uit Willemsoord in 1993 verwerft de gemeente Den Helder het eigendom van alle gebouwen, gronden en water van Willemsoord. Den Helder realiseerde zich dat het noodzakelijk was dat er veranderingen kwamen in de economische situatie van Den Helder. Met de herontwikkeling van Willemsoord kon een nieuwe functie aan het gebied worden gegeven, die aansloot bij de identiteit van Willemsoord en waarin de vele monumenten op de werf tot haar recht kwamen. Ook sloot deze herontwikkeling goed aan bij andere lokale (Stadshart) en regionale (Kop en Munt) initiatieven tot economisch herstel van Den Helder. De samenwerking tussen de gemeente en Libéma heeft er toe geleid dat Cape Holland Willemsoord op 28 april 2004 officieel is geopend voor publiek.

### 2.3. Doelstelling

Op basis van het voorgaande is voor de herontwikkeling van Willemsoord de volgende doelstelling geformuleerd, waarbij de situatie 1992 als uitgangspunt geldt:

De herontwikkeling van Willemsoord heeft ten doel om het nautische themapark Cape Holland Willemsoord te realiseren, dat als toeristische trekpleister voor de regio kan fungeren. Hiermee kan Cape Holland Willemsoord een belangrijke bijdrage leveren aan de economische en sociale ontwikkeling van Den Helder en een aanjaagfunctie vervullen in de stedelijke vernieuwing.

Daarnaast zijn een aantal milieudoelen geformuleerd:

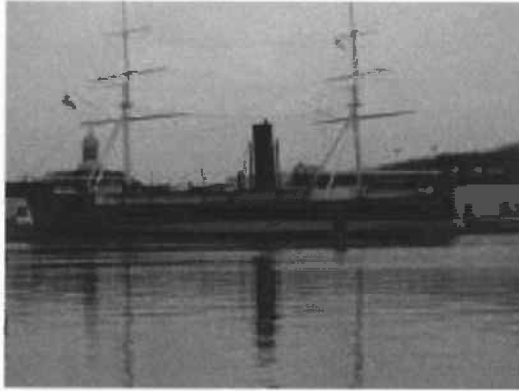
- een overzicht geven van alle (mogelijke) hinderbronnen op Cape Holland Willemsoord in onderlinge samenhang, waardoor een pakket van maatregelen kan worden geformuleerd om deze hinder zoveel mogelijk te beperken;
- het optimaliseren van de verkeersstromen van en naar Cape Holland Willemsoord om verkeersoverlast zoveel mogelijk te voorkomen en beperken;
- het bepalen van de meest optimale parkeervoorzieningen, eveneens om overlast zoveel mogelijk te voorkomen en beperken.

### 2.4. Beleidskader

Diverse beleidsstukken gaan in op de (on)mogelijkheden van de herontwikkeling van Willemsoord. Dit beleidskader neemt in een m.e.r.-procedure een belangrijke plaats in. Dit heeft meerdere redenen. Een belangrijk doel van het beschrijven van het beleidskader is dat het uitgangspunten en randvoorwaarden stelt voor het project. Deze uitgangspunten en randvoorwaarden scheppen het kader, waarbinnen de activiteit dient plaats te vinden. Hiermee vormt dit kader eveneens een toetsingskader voor de voorgenomen activiteit. Verder wordt in het beleidskader ook aangegeven welke plannen er zijn voor het plangebied en welke autonome ontwikkelingen in het gebied spelen. Tot slot maakt het beleidskader het mogelijk de (beschermde) status van (bepaalde delen van) het plangebied in de huidige situatie te bepalen.

De belangrijkste beleidsdocumenten staan opgesomd in tabel 2.1. In het MER zal een uitgebreid overzicht van deze beleidsstukken met de relevante uitgangspunten en randvoorwaarden voor dit project worden opgenomen.





**Tabel 2.1. Overzicht genomen besluiten**

<b>titel beleidsdocument</b>	<b>instantie, jaar</b>
Rijksniveau	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nota Ruimte, ministerie van VROM, nog niet vastgesteld</li> <li>- Derde Nationaal Milieubeleidsplan, ministerie van VROM, 1998</li> <li>- Vierde Nationaal milieubeleidsplan, ministerie van VROM, 2001</li> <li>- PKB Waddenzee, ministerie van VROM, herziening nog niet vastgesteld</li> <li>- Nota Belvédère, ministerie OCW, 1999</li> <li>- Nota Mobiliteit, nog niet vastgesteld</li> <li>- Wet geluidbeheer, ministerie VROM, 1979</li> <li>- Handreiking industrielawaai, ministerie VROM, 1998</li> <li>- Vierde Nota Waterhuishouding, ministerie van V&amp;W, 1998</li> <li>- Waterbeleid voor de 21<sup>e</sup> eeuw, Commissie Waterbeheer 21<sup>e</sup> eeuw, 2000</li> <li>- BEVER, ministerie van VROM, 2002</li> </ul>
Provinciaal en regionaal niveau	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Streekplan Noord-Holland Noord, provincie Noord-Holland, 1994</li> <li>- Ontwerp-Streekplan Noord-Holland Noord, provincie Noord-Holland, nog niet vastgesteld</li> <li>- Provinciaal Milieubeleidsplan 2002-2006, provincie Noord-Holland, 2002</li> <li>- Milieukwaliteit in Noord-Holland 2002, provincie Noord-Holland, 2002</li> <li>- Milieuprogramma 2002-2003,</li> <li>- Cultuurnota 2001-2004, provincie Noord-Holland, 2001</li> </ul>
Gemeentelijk niveau	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ontwikkelingsprogramma ISV 2000-2004, gemeente Den Helder, 2000</li> <li>- Welstandsnota Den Helder, gemeente Den Helder, 2004</li> <li>- Beleidsnota Cultuurhistorische waarden Den Helder, gemeente Den Helder, 2004</li> </ul>

### 3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

#### 3.1. De voorgenomen activiteit

In het voorgaande hoofdstuk is aangegeven dat het doel van de herontwikkeling van Willemsoord is om een nautisch themapark te realiseren, dat als toeristische trekpleister voor de regio kan fungeren. Om dit te realiseren wordt het terrein als geheel ontwikkeld. Sommige gebouwen worden afgebroken, sommige gerestaureerd en weer andere worden nieuw gebouwd. De nieuwe functie van het terrein is er op gericht om de monumentale status van Willemsoord niet alleen te respecteren en te behouden, maar te versterken door de gebouwen te renoveren en een functie te geven, die past bij de nautische geschiedenis. Het themapark draagt de naam Cape Holland Willemsoord. Inspiratie voor Cape Holland Willemsoord was de VOC-tijd, de zeventiende eeuw waarin de Hollandse koopvaarders befaamd waren op alle wereldzeeën. De VOC stond voor ondernemingszin, handelsgeest en ook piraterij, een sfeer die het park ook in de toekomst wil blijven uitdragen [2,3,22].

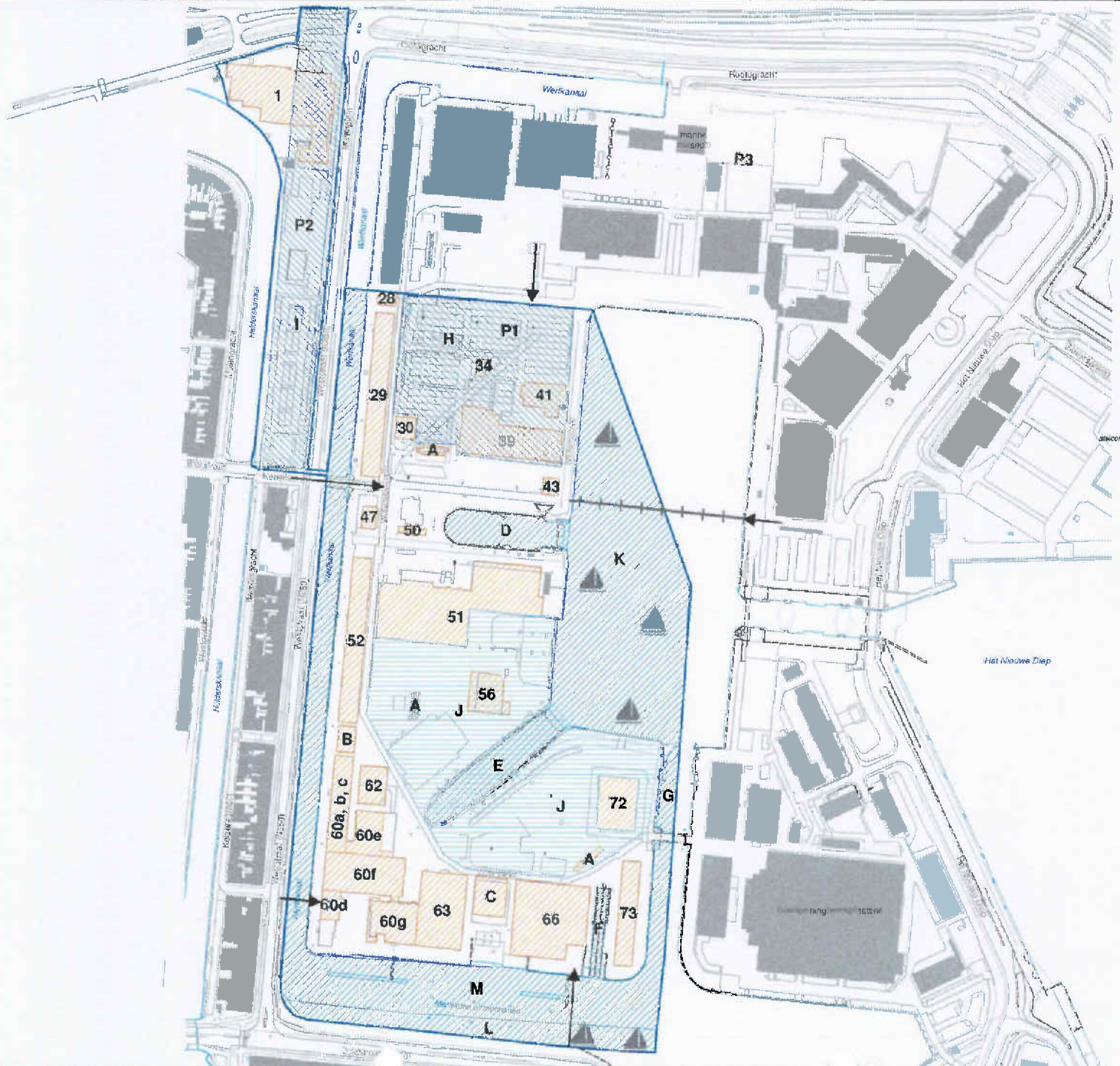
Een aantal van de vaste functies van het terrein is gevestigd in de verschillende gebouwen. Deze zijn toegankelijk na aanschaf van een toegangsbewijs (musea, themapark, bioscoop, e.d.). Daarnaast worden er af en toe evenementen en beurzen gehouden, zowel in één of meerdere gebouwen (bijv. gebouwen 60e en 60f) of op een van de buitenterreinen (bijvoorbeeld terrein J, zie afbeelding 3.1). Ook is er een aantal locaties waar, op beperkte schaal, scheepsreparaties kunnen plaatsvinden, onder andere in het kader van Herstelling Den Helder. De Herstelling Den Helder is een werkervaringsproject, waarbij mensen met een grote afstand tot de arbeidsmarkt de kans krijgen om werkervaring op te doen.

Een aantal belangrijke functies die op het themapark aanwezig (zullen) zijn, wordt navolgend kort behandeld (zie ook afbeelding 3.1) [23].



- *Attractiepark*: in dit park is onder meer een piratennest voor kinderen aanwezig. Ook wordt getoond hoe vroeger een VOC-schip werd gebouwd: het gieten van kanonnen, het maken van zeilen, het slaan van touwen, et cetera. Belangrijke attractie is verder de VOC-replica Prins Willem.
- *Capers nest*: Capers nest is een kinderspeelparadijs. Kinderen kunnen hier spelen in ballenbaden, op springkussens, of kruipen door de gangenstelsels en tunnels. Ook zijn er klimnetten en een glijbaan.
- *Utopolis*: Ook is op Cape Holland Willemsoord een grote bioscoop aanwezig. Deze bioscoop biedt plaats aan 776 bezoekers, verdeeld over zes verschillende zalen. Bij de bioscoop is een kleine horecagelegenheid.
- *Game Kingdom*: Een andere attractie van Cape Holland Willemsoord is het amusementcentrum Game Kingdom. Er zijn diverse soorten games en spellen aanwezig. Zo zijn er allerlei racesimulatoren, zoals autoracen, skiën, jetskiën en motorraces. Ook tref je in Game Kingdom vele behendigheidsspelletjes aan voor kinderen, maar er is ook bijvoorbeeld een kansspelafdeling voor personen van 21 jaar en ouder.
- *Lifeboat museum*: Het Reddingmuseum geeft een goed beeld van het Nederlandse zeereddingswezen en veiligheid op het water. In dit museum is er van alles te beleven en uit te proberen. Zoals het ondergaan van een aanvaring in de mist, het meevaren op een reddingbootsimulator, het bedienen van een seinsleutel en telexapparaat en het spelen van een speciaal Helden spel. Ook is er in het museum een windtunnel waarin iedereen kan voelen hoe windkracht 10 aanvoelt.
- *Waterworld Café*: In dit grand café kan men terecht voor onder meer lunches, diners, buffetten, recepties en dergelijke.
- *Evenementen en beurzen*: Op Cape Holland Willemsoord zullen zowel in een aantal gebouwen (bijvoorbeeld gebouw 60f) als op de buitenterreinen verschillende evenementen en beurzen georganiseerd worden. Gedacht wordt aan bijvoorbeeld Sail, Historisch weekend Den Helder, dansfeesten, voetbalfeesten en oosterse markten.
- *Water- & havenactiviteiten*: Cape Holland Willemsoord wordt aan drie zijden omringd door water: langs de Weststraat loopt het Werfkanaal dat de functie van museum haven heeft. Langs de Zuidstraat ligt de Maritieme binnenhaven, dat functioneert zowel als een passantenhaven als een museumhaven en in het natte dok ten oosten van Cape Holland Willemsoord zijn diverse water- & havenactiviteiten. Zo komt er een steiger met ligplaatsen voor circa twintig boten.



Afbeelding 3.1. Cape Holland Willemsoord: Toekomstige situatie (2015)



- Gebouwen**
- Gebouw 1: museum / stedelijke functies
  - Gebouw 28: kantoor
  - Gebouw 29: kantoor
  - Gebouw 30: kantoor / horeca
  - Gebouw 34: stedelijke functies / werkplaats/ wonen
  - Gebouw 39: stedelijke functies / werkplaats/ wonen
  - Gebouw 41: stedelijke functies / werkplaats/ wonen
  - Gebouw 43: opslag
  - Gebouw 47: informatiecentrum / kantoor
  - Gebouw 50: tentoonstelling
  - Gebouw 51: uitgaanscentrum
  - Gebouw 52: kantoor / detailhandel / horeca
  - Gebouw 56: detailhandel/ horeca
  - Gebouw 60a, b, c: kantoor / horeca
  - Gebouw 60d: Waterworld Café
  - Gebouw 60e: beurzen en evenementen
  - Gebouw 60f: beurzen en evenementen
  - Gebouw 60g: Reddings museum
  - Gebouw 62: beurzen en evenementen
  - Gebouw 63: themapark
  - Gebouw 66: themapark
  - Gebouw 72: hotel / kantoor / themapark
  - Gebouw 73: scheepsreparaties
- A: geen  
 B: historisch schip  
 C: themapark

- Dokken & buitenterrainen**
- D: restauratiedok
  - E: IJgalaats prins Willem & scheeprestauraties
  - F: herstelplaats
  - G: IJgalaats nautische monumenten
  - H: stedelijke functies / werkplaats/ wonen
  - I: parkeren / wonen
  - J: themapark / evenementen
  - K: water & havenactiviteiten
  - L: passantenhaven
  - M: museumhaven
-  plangebied  
 toegang tot het terrein

MER Willemsoord  
 Willemsoord: Toekomstige situatie  
 (2015)

schaal: 1:3000

datum: 20-05-2009  
 versie: 01-05-2009  
 ontwerp: C. van Willemsoord  
 projectleider: J. van Willemsoord  
 tekenaar: C. van Willemsoord





- *Stedelijke functies*: Een aantal gebouwen zal stedelijke functies krijgen. Dit zijn functies die voor nagenoeg de gehele bevolking een gebruikswaarde (kunnen) hebben. De bioscoop Utopolis is hiervan een voorbeeld. Mogelijke functies op Cape Holland Willemsoord zijn een schouwburg, concertzaal, grote discotheek of themacentrum. Voor het laatste zou bijvoorbeeld gedacht kunnen worden aan een outdoor-centrum (sport/ recreatie /fitness), een grote themawinkelcentrum (watersport, 1000 hobby's onder 1 dak) of een groot onderzoekcentrum met een educatief bezoekerscentrum.

### 3.1. Alternatieven en variabelen

#### alternatieven

De eerste fase in de ontwikkeling van Cape Holland Willemsoord heeft inmiddels plaatsgevonden, hiervoor zijn dan ook geen alternatieven meer in beeld. Voor de ontwikkeling van nu (2004) tot 2015 zijn twee alternatieven in beeld: een minimaal alternatief en een maximaal alternatief. Er is gekozen voor een minimaal en een maximaal alternatief omdat op deze wijze de bandbreedte aan mogelijkheden kan worden onderzocht. De herontwikkeling van Willemsoord sluit aan bij de wens om Den Helder een economisch gezonde toekomst te geven. Maar een belangrijk kenmerk van de (Nederlandse) economie is ook dat deze afwisselend groeit en krimpt. Daarom is het, met een horizon in dit MER van ruim tien jaar, van belang nu geen vast omlijnd programma te benoemen, maar eerder aan te geven welke ontwikkelingen in de komende tien, elf jaar *mogelijk* zijn. Bij het minimale alternatief hoort een ontwikkeling passend bij een jaarlijks bezoekersaantal van circa 600.000 bezoekers. Het maximale alternatief steekt in op circa 1.000.000 bezoekers. In beide alternatieven wordt er van uit gegaan dat Cape Holland Willemsoord qua karakter en programma niet sterk verandert ten opzichte de huidige situatie; er zullen nog enkele activiteiten worden ontwikkeld, maar het merendeel van de activiteiten is in de huidige situatie reeds aanwezig. In het maximale alternatief is er sprake van een relatief sterke groei van het aantal bezoekers en dit zal wel enkele gevolgen hebben. De mogelijke verschillen tussen het minimale en maximale alternatief zijn weergegeven aan de hand van een aantal variabelen (zie navolgende paragraaf).

Binnen deze minimale en maximale alternatieven worden een aantal elementen meegenomen die een directe koppeling hebben met het aantal bezoekers. Daarnaast worden er ook een aantal variabelen meegenomen, deze staan in de navolgende paragraaf beschreven. In het minimale alternatief (met 600.000 bezoekers) wordt uitgegaan van 500 parkeerplaatsen; dit aantal is gebaseerd op een parkeerplaats aan de Weststraat, direct ten noorden van het Nieuwe Kerkplein (op maaiveldniveau). In het maximale alternatief wordt uitgegaan van 2500 parkeerplaatsen. In dit maximale alternatief wordt er extra geïnvesteerd in parkeergelegenheden, zoals ondergronds parkeren en in parkeergarages met meerdere parkeerlagen (bijvoorbeeld in het noordwestelijk deel van het plangebied, ten westen van de Weststraat; zie ook afbeelding 3.1). Ook zullen in het maximale alternatief meer toegangen tot het gebied worden gerealiseerd (tien toegangen ten opzichte van vijf voor het minimale alternatief) en komt er een grote centrale fietsstalling (in tegenstelling tot individuele stallingen bij de diverse gebouwen in het minimale alternatief).

**Tabel 3.1. Overzicht van de alternatieven (2015)**

programma	minimaal alternatief	maximaal alternatief	opmerkingen
<i>algemeen</i>			
verwacht aantal bezoekers per jaar	600.000	1.000.000	
<i>verkeer &amp; vervoer</i>			
parkeren	P1: 0 plaatsen	P1: 400 plaatsen	in max. alternatief: parkeren ondergronds
	P2: 400 plaatsen	P2: 1000 plaatsen	in max. alternatief: parkeren in twee lagen
	P3: 100 plaatsen	P3: 100 plaatsen	parkeerplaats Marinemuseum
	P4: 0 plaatsen	P4: 1000 plaatsen	parkeren onder aan de dijk
fiets	individuele stallingen bij gebouwen	grote centrale stalling	overdekte stallingen, 1000 plaatsen
langzaam verkeer	5 toegangen tot plangebied	10 toegangen tot plangebied	



## variabelen

De bandbreedte van het aantal bezoekers heeft invloed op een aantal functies op Cape Holland Willemsoord en op een aantal relevante milieuthema's. Veel zaken zijn in de huidige situatie al gerealiseerd (zie ook paragraaf 3.3.1) en het is niet zinvol om in deze m.e.r.-procedure alternatieven te onderzoeken voor deze (gerealiseerde) zaken. Vandaar dat, gebaseerd op de verschillen tussen het minimale en het maximale alternatief, een aantal variabele planelementen zijn benoemd, waarvan het belangrijk is om ze in deze m.e.r. te onderzoeken. In hoofdstuk 1 is aangegeven dat voor dit project een m.e.r.-plicht geldt op basis van artikel 10.1 van het Besluit m.e.r. (de aanleg van een recreatieve of toeristische voorziening). Belangrijke redenen dat een dergelijke activiteit m.e.r.-plichtig is, is de verkeersaantrekkende werking van een dergelijke activiteit en het feit dat er in veel gevallen geluid(soverlast) geproduceerd wordt. Het onderzoek in deze m.e.r. richt zich dan ook met name op deze twee thema's (zie ook tabel 3.2).



## verkeer

Voor verkeer worden op twee aspecten variabelen gevarieerd: voor wegverkeer en voor openbaar vervoer. Nu rijdt al het verkeer naar Cape Holland Willemsoord (en het verkeer naar de TESO) via de Weststraat. Dit is in de huidige situatie in de spits reeds een drukke weg. Vandaar dat de mogelijke gevolgen een alternatieve ontsluiting wordt onderzocht, bijvoorbeeld via het Nieuwe Diep. Met behulp van een verkeersmodel zal worden bepaald welke gevolgen deze alternatieve route kan hebben voor de verkeersstromen.

Voor het openbaar vervoer wordt onderzocht hoe het gebruik ervan kan worden gestimuleerd (o.a. door gratis vervoer van en naar Cape Holland Willemsoord in combinatie met een entreebewijs of een Texel-arrangement) en welke gevolgen dit heeft voor de wijze waarop bezoekers naar Cape Holland Willemsoord komen.

## geluid

Voor geluid wordt onderzocht of er voor bepaalde geluidsproducerende activiteiten, onder andere in gebouw 60 en de dokken, maatregelen te treffen zijn die de geluidsproductie kunnen afremmen. Zo wordt onderzocht of de gebouwen te isoleren zijn en of er een doorzichtig geluidsscherm te plaatsen rondom bijvoorbeeld dok 1 (zie afbeelding 3.1 en navolgende tabel).

**Tabel 3.2. Overzicht van de variabelen in deze m.e.r.-procedure**

thema	aspect	variabelen
verkeer	wegverkeer	- hoofdontsluiting: Weststraat (N250) - alternatieve ontsluiting via Nieuwe Diep
	openbaar vervoer	- bestaande buslijn: 33 - bestaande buslijn 33 plus: herintroductie Kustbus (rijdt langs (campings aan) de kust) - geen stimulering openbaar vervoer - gratis openbaar vervoer*
geluid	gebouw 60f**	- isolatie gebouw door doorzichtig geluidsscherm voor gebouw - geen isolatie gebouw - isolatie dak gebouw - geen isolatie dak
geluid	D, E, F	- op basis bestaande vergunning - op basis revisie-vergunning met minder activiteiten - isolatie dok met doorzichtig geluidsscherm - geen isolatie

\* = combinatie met entree of bijvoorbeeld een Texel-arrangement

\*\* = zie afbeelding 3.1.

## 3.2. Referentiesituatie

### referentiesituatie 1992

In het MER zal een beeld worden geschetst van de situatie op Willemsoord in 1992. Dit jaartal wordt meegenomen omdat Willemsoord in dit jaar nog in handen was van de Marine. Immers, de overdracht van het terrein aan de gemeente vond plaats in 1993, waarna in 1995 is begonnen met de herontwikkeling van het terrein (zie ook paragraaf 2.2). In feite vond toen de start plaats van dit project. Vandaar dat de situatie in 1992 ook wordt beschreven (zie ook afbeelding 3.3).

De referentiesituatie 1992 wordt wel beschreven in het MER, maar wordt niet meegenomen in de vergelijking van de alternatieven in het MER, aangezien een groot deel van de ontwikkelingen op Willemsoord in de huidige situatie reeds heeft plaatsgevonden (zie afbeelding 3.2). Wanneer de situatie in 1992 wordt vergeleken met de huidige situatie dan valt op dat er grote verschillen zijn tussen de functie van de gebouwen in 1992 en 2004. Waar Willemsoord in 1992 nog functioneerde als rijkswerf, is de functie van het terrein in 2004 nautisch themapark geworden. Bovendien zijn er sinds 1992 zowel verschillende gebouwen afgebroken als bij gekomen. Door deze wijzigingen is het karakter van Willemsoord in deze periode veranderd. Om deze reden zou het meenemen van 1992 in de vergelijking van de alternatieven geen representatief beeld schetsen van de wijzigingen op Cape Holland Willemsoord ten opzichte van de situatie ten tijde van het opstellen van het MER.

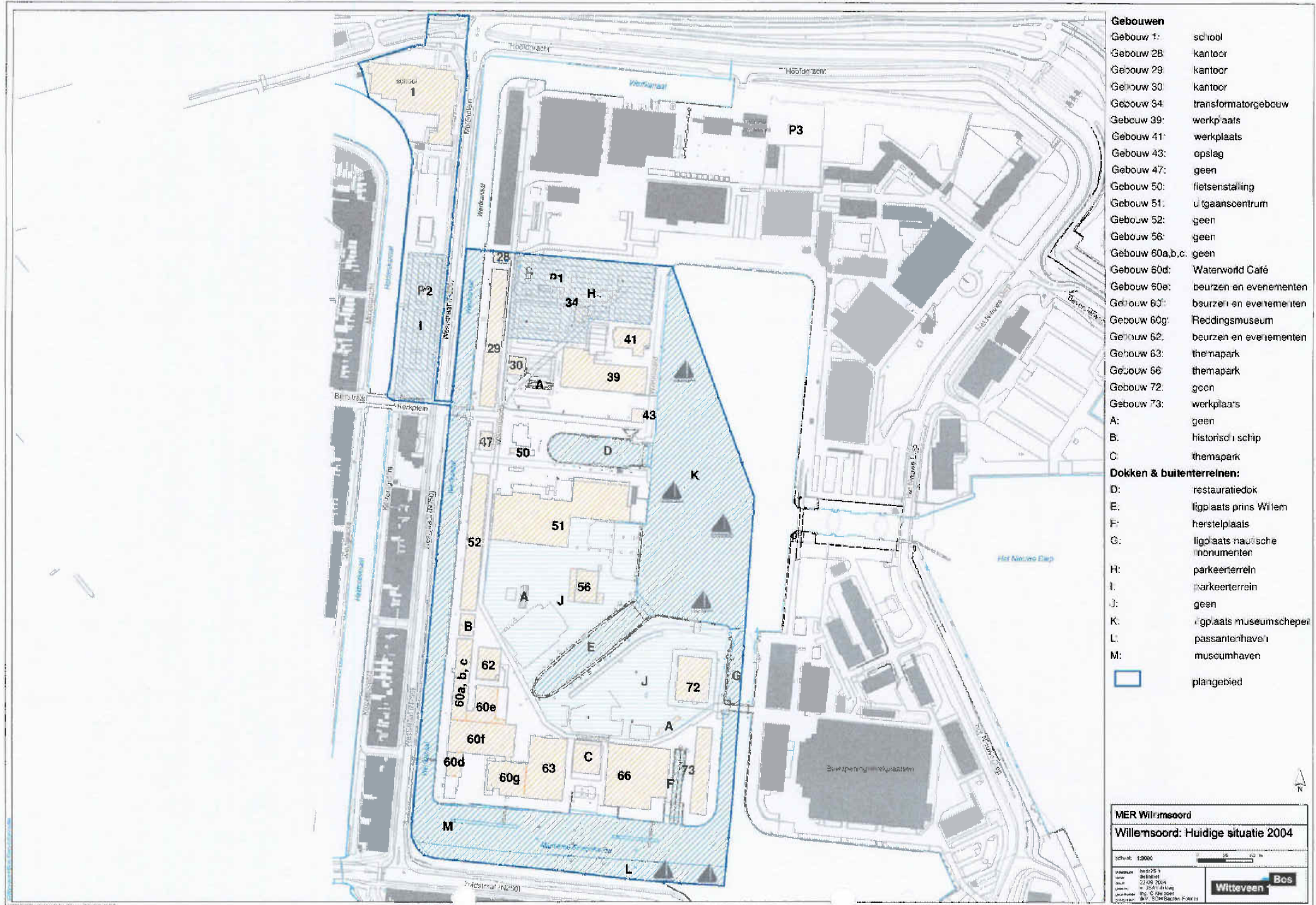
### Nulalternatief

In een MER dient, volgens het Besluit m.e.r., een Nulalternatief te worden uitgewerkt. Dit Nulalternatief is een alternatief waarbij de voorgenomen activiteit niet op de voorgestelde locatie wordt gerealiseerd, maar dat op een andere wijze aan de doelstelling(en) van het project wordt voldaan. Het uitwerken van een Nulalternatief kent twee doelen. Ten eerste heeft het een functie als referentiekader voor de beoordeling van de milieugevolgen van de voorgenomen activiteit en ten tweede kan het in sommige gevallen een reëel alternatief vormen voor de plannen. Dit laatste is echter alleen mogelijk indien de doelstellingen van het project gerealiseerd kunnen worden, ook zonder dat het project daadwerkelijk wordt uitgevoerd. In dit geval is dat niet mogelijk, aangezien dit project in de huidige situatie al grotendeels is gerealiseerd. Hierdoor vormt het Nulalternatief in deze m.e.r. geen reëel alternatief. Het Nulalternatief dient dan enkel als vergelijkingsgrondslag voor de andere alternatieven. We noemen dit de referentiesituatie.

Voor het Nulalternatief wordt normaal gesproken de huidige situatie in kaart gebracht, aangevuld met de autonome ontwikkelingen voor het plangebied en de directe omgeving. Dit is ook het geval voor het MER Cape Holland Willemsoord. De huidige situatie, aangevuld met de autonome ontwikkelingen, zal als basis dienen voor de vergelijking van de alternatieven.



Afbeelding 3.2. Cape Holland Willemsoord: Huidige situatie



- Gebouwen**
- Gebouw 1: school
  - Gebouw 28: kantoor
  - Gebouw 29: kantoor
  - Gebouw 30: kantoor
  - Gebouw 34: transformatorgebouw
  - Gebouw 39: werkplaats
  - Gebouw 41: werkplaats
  - Gebouw 43: opslag
  - Gebouw 47: geen
  - Gebouw 50: fietsenstalling
  - Gebouw 51: uitgaanscentrum
  - Gebouw 52: geen
  - Gebouw 56: geen
  - Gebouw 60a,b,c: geen
  - Gebouw 60d: Waterworld Café
  - Gebouw 60e: beurzen en evenementen
  - Gebouw 60f: beurzen en evenementen
  - Gebouw 60g: Reddingsmuseum
  - Gebouw 62: beurzen en evenementen
  - Gebouw 63: themapark
  - Gebouw 66: themapark
  - Gebouw 72: geen
  - Gebouw 73: werkplaats
- A:** geen  
**B:** historisch schip  
**C:** themapark
- Dokken & buitenterreinen:**
- D: restauratiedok
  - E: ligplaats prins Willem
  - F: herstelplaats
  - G: ligplaats nautische monumenten
  - H: parkeerterrein
  - I: parkeerterrein
  - J: geen
  - K: ligplaats museumschepen
  - L: passagiershaven
  - M: museumhaven
- plangebied

**MER Willemsoord**  
**Willemsoord: Huidige situatie 2004**

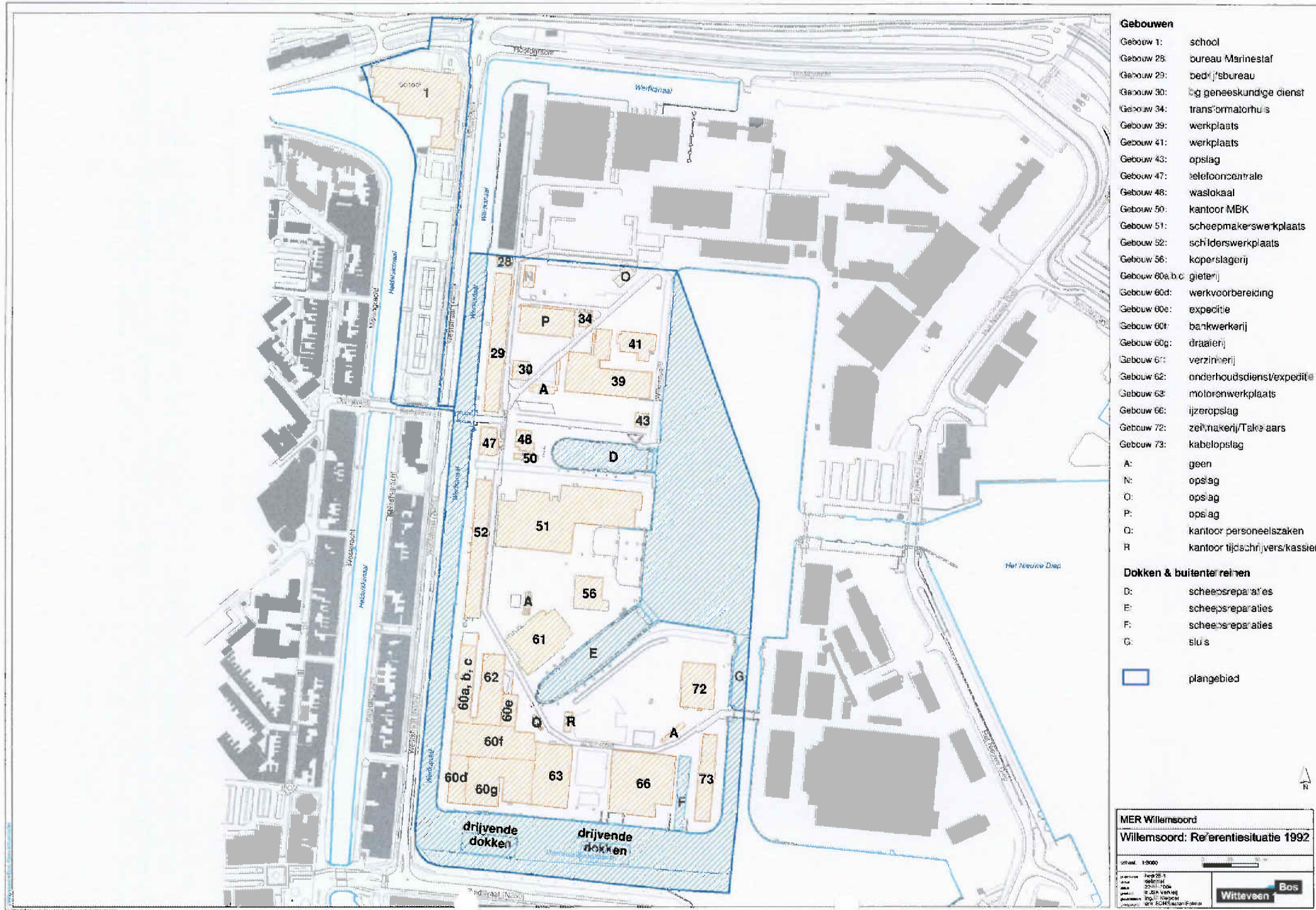
schaal: 1:3000

0m  
 20m  
 40m

ontwerp: hvd/25 v  
 datum: 22-09-2004  
 project: MER Willemsoord  
 projectleider: C. van der Meulen  
 coördinator: S.M. van der Meulen



Afbeelding 3.3: Willemsoord: Referentiesituatie 1992



- Gebouwen**
- Gebouw 1: school
  - Gebouw 28: bureau Marinestaf
  - Gebouw 29: bedrijfsbureau
  - Gebouw 30: log geneeskundige dienst
  - Gebouw 34: transformatorhuis
  - Gebouw 39: werkplaats
  - Gebouw 41: werkplaats
  - Gebouw 43: opslag
  - Gebouw 47: telefooncentrale
  - Gebouw 48: waslokaal
  - Gebouw 50: kantoor MEK
  - Gebouw 51: scheepmakerswerkplaats
  - Gebouw 52: schilderswerkplaats
  - Gebouw 56: koperlagerij
  - Gebouw 60a, b, c: gieterij
  - Gebouw 60d: werkvoorbereiding
  - Gebouw 60e: expeditie
  - Gebouw 60f: barkwerkerij
  - Gebouw 60g: draaijerij
  - Gebouw 61: verzinnerij
  - Gebouw 62: onderhoudsdienst/expeditie
  - Gebouw 63: motorwerkplaats
  - Gebouw 66: ijzeropslag
  - Gebouw 72: zeilmakerij/Takelaars
  - Gebouw 73: kabelopslag
- A: geen  
 N: opslag  
 O: opslag  
 P: opslag  
 Q: kantoor personeelszaken  
 R: kantoor tijdschrijvers/kassier

- Dokken & buitenreinen**
- D: scheepsreparaties
  - E: scheepsreparaties
  - F: scheepsreparaties
  - G: sluis
- plangebied

MER Willemsoord  
 Willemsoord: Referentiesituatie 1992

schaal: 1:3000

project: H03-25-1  
 datum: 2003-10-06  
 auteur: B. J. A. van der  
 projectleider: H. J. J. van der  
 ontwerp: G. J. M. van der

Witteveen Bos



## 4. OMGEVINGSANALYSE EN MILIEUGEVOLGEN

### 4.1. Verkeer en vervoer

#### **situatieschets**

Cape Holland Willemsoord is gelegen aan de noordoostzijde van Den Helder, tegenover de haven waar de boten tussen Den Helder en Texel aankomen en vertrekken. De route naar en van de veerboot van de TESO is dezelfde route die gebruikt kan worden om Cape Holland Willemsoord te bereiken. Met het openbaar vervoer is het terrein bereikbaar met bussen die van het NS station naar de veerboot rijden. Deze bussen rijden via de Kanaalweg en Hoofdgracht.

Op Cape Holland Willemsoord zijn publieksaantrekkende voorzieningen die op bepaalde momenten, met name in het hoogseizoen, grote bezoekersstromen en pieken in het verkeer te zien kunnen geven. Hierbij kan gedacht worden aan bepaalde publieksaantrekkende evenementen of bijvoorbeeld een nieuwe film in de bioscoop die veel publiek trekt. In het MER zal in de effectbeoordeling dan ook met name aandacht worden besteed aan de wijze waarop het bezoekersverkeer wordt gefaciliteerd: situering en omvang van de parkeergelegenheid en het aanbod van openbaar en/of georganiseerd collectief vervoer.

Er is een nauwe samenhang met de ontwikkelingen in het project Stadshart. In de huidige plannen voor het stadshart worden nieuwe parkeerlocaties gerealiseerd en andere opgeheven. Ook het verkeer van en naar Texel speelt een rol. Dit verkeer gebruikt dezelfde routes die ook door het verkeer van en naar Cape Holland Willemsoord gebruikt zullen worden: de Rijksweg (N250) buiten Den Helder, Binnenhaven, Zuidstraat en Weststraat. Deze route is in de huidige situatie reeds zwaar belast. Bij verdere autonome toename van het verkeer is deze route naar alle waarschijnlijkheid niet meer voldoende om het verkeer van en naar de veerboot en het centrum zonder problemen te verwerken.

Eventuele milieueffecten zullen vooral ook afhankelijk zijn van de 'modal split'-verhouding van de bezoekers. Wanneer het, door mobiliteitsmanagement, mogelijk is om openbaar vervoer en georganiseerd vervoer een grotere rol te laten spelen, zal het percentage autogebruik onder bezoekers lager zijn hetgeen van invloed zal zijn op de vraag naar parkeerruimte.

In het MER zullen de samenhangen op het gebied van parkeren, openbaar vervoer en netwerk voor auto en fiets worden belicht.

#### **te verwachten milieugevolgen**

De verkeers- en vervoerssituatie zal worden beschouwd aan de hand van de hieronder beschreven aspecten.

#### *kwaliteit verkeersafwikkeling*

Een goed functionerend wegennet kent een goede verkeersdoorstroming en komt de bereikbaarheid ten goede. Bij toenemende congestiekans op de hoofdontsluitingsroute naar de veerboot naar Texel, kan op andere delen van het hoofdwegennet een toe- of afname van de verkeersintensiteit worden veroorzaakt. Voor Den Helder geldt dat deze route niet altijd goed functioneert en drukker kan worden als gevolg van de ontwikkelingen op Cape Holland Willemsoord.

#### *verkeersveiligheid*

De mate waarin de oversteekbaarheid wordt aangetast, de gevolgen van toenemend verkeer op routes die ook belangrijk zijn voor fietsers.

#### *bereikbaarheid plangebied*

De bereikbaarheid van het plangebied voor alle vervoerswijzen in zijn algemeenheid: per openbaar vervoer (trein en aanvullend busvervoer), per auto (directheid van routes, situering van parkeergelegenheid) en combinaties daarvan.

### beoordelingscriteria

In tabel 4.1. zijn de criteria opgenomen op basis waarvan in het MER beoordeling zal plaatsvinden. Deze beoordeling vindt gedeeltelijk kwalitatief plaats (bereikbaarheid, veiligheid) en gedeeltelijk kwantitatief (intensiteit/capaciteit).

De effectbeschrijving baseert zich op twee verwachtingsscenario's ten aanzien van de verwachte bezoekersaantallen voor de verschillende functies op het terrein en eveneens twee scenario's voor het gebruik van vervoerswijzen door bezoekers: een gemiddeld (op basis van ervaringscijfers) percentage autogebruik en een gereduceerd autogebruik (als gevolg van te nemen mobiliteitsmaatregelen in het kader van een mobiliteitsplan).

**Tabel 4.1 Overzicht aspecten en beoordelingscriteria voor verkeer en vervoer**

aspect	criterium	eenheid
verkeersafwikkeling	- intensiteit/capaciteitverhouding	mvt/etmaal mvt/avondspitsuur
	- kwaliteit verkeersafwikkeling binnen en buiten plangebied	
bereikbaarheid plangebied	- parkeerlocaties	kwalitatieve beschrijving
	- OV-structuur en -voorzieningen	
	- netwerk auto en fiets	
verkeersveiligheid	- oversteekbaarheid	kwalitatief
	- fietsvoorzieningen	
	- conflictpunten	

## 4.2. Geluid

### situatieschets

Bij geluid worden twee verschillende deelaspecten beschouwd: wegverkeerslawaaï en industrielawaaï.

#### wegverkeerslawaaï

De geluidbelasting als gevolg van het wegverkeer van en naar het plangebied wordt op dit moment in hoofdzaak bepaald door het verkeer op de volgende toevoerwegen:

- Rijksweg, Zuidstraat / Binnenhaven, Weststraat en Hoofdgracht;
- Middenweg, Polderweg en Kanaalweg.

Via de genoemde wegen vindt in de huidige situatie ook de verkeersafwikkeling naar de industrieterreinen (van de Koninklijke Marine) en het veerboot naar Texel plaats.

#### industrielawaaï

Het plangebied maakt in de huidige situatie deel uit van het gezondeerde industrieterrein 'Nieuwe Diep/Visafslag'. Genoemd industrieterrein is omstreeks 1990 gezondeerd tezamen met de omliggende Defensierreinen. Daarna is er een saneringsonderzoek uitgevoerd. Op basis van het saneringsonderzoek zijn zogenoemde Maximaal Toelaatbare Geluidbelastingen (MTG's) vastgesteld voor de geluid-

belasting als gevolg van het industrieterrein 'Nieuwe Diep/Visafslag' en de omliggende Defensierreinen. Zo zijn binnen het studiegebied onder andere MTG's vastgesteld van 55 dB(A)-etmaalwaarde voor de woningen aan onder meer de Weststraat, Zuidstraat en Binnenhaven. Nabij een scheepswerf zijn MTG's tot 60 dB(A) vastgesteld [13,14,15,16,17].



#### te verwachten milieugevolgen

De ontwikkeling van het terrein zal gevolg kunnen hebben op het verkeer op de hoofdwegen en op de geluidbelasting als gevolg van het gezondeerde industrieterrein. Op basis van de verwachte verkeersintensiteiten kan berekend wor-



den of deze toename al dan niet zal leiden tot een relevante toename van de geluidbelasting als gevolg van het wegverkeer.

De toelaatbare geluidbelasting als gevolg van het gezoneerde industrieterrein wordt ter plaatse van het plangebied begrensd door de grenswaarden die volgen uit de geluidzone en de vastgestelde MTG's. Voor wat betreft dit deelaspect zal moeten worden aangetoond hoe de toekomstige ontwikkelingen binnen deze grenswaarden ingepast kunnen worden. De inpassing van de toekomstige activiteiten mag daarbij in beginsel niet leiden tot een beperking van de geluidruimte van de reeds aanwezige bedrijven. Aan de nieuwe ontwikkelingen zullen ook op akoestisch gebied randvoorwaarden moeten worden gesteld. Uit het akoestisch onderzoek zal blijken welke geluidruimte beschikbaar is en of daarbinnen redelijkerwijs uitbreidingen mogelijk zijn.

#### beoordelingscriteria

In tabel 4.2. zijn de criteria opgenomen op basis waarvan in het MER beoordeling zal plaatsvinden.

**Tabel 4.2 Overzicht aspecten en beoordelingscriteria voor geluid**

aspect	criterium	eenheid / parameter
geluid	wegverkeerslawaaï	geluidscontouren in dB(A) en aantal geluidsgevoelige bestemmingen
	industrielawaaï	geluidscontouren in dB(A) en aantal geluidsgevoelige bestemmingen

### 4.3. Lucht

#### te verwachten milieugevolgen

In het Besluit luchtkwaliteit is vastgelegd dat ruimtelijke plannen die van invloed kunnen zijn op de luchtkwaliteit dienen te worden getoetst aan de voor het plan relevante grenswaarden voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> (fijn stof). De grenswaarde voor NO<sub>2</sub> is voor dit plan relevant omdat deze component geldt als indicator voor de luchtverontreiniging als gevolg van wegverkeer. De grenswaarde voor PM<sub>10</sub> is relevant omdat uit landelijk onderzoek blijkt dat de grenswaarde voor PM<sub>10</sub> in grote delen van Nederland al wordt overschreden. Als indicator voor deze waarde kan de waarde van 30 µg/m<sup>3</sup> als jaargemiddelde worden gebruikt. De overschrijding wordt in veel gevallen vrijwel volledig veroorzaakt door de achtergrondconcentratie. Dit is in het plangebied aan de orde. Hierdoor is deze waarde geen onderscheidend criterium en wordt deze waarde niet opgenomen.

Het landelijk geurbeleid is erop gericht om nieuwe geurhinder te voorkomen. Voor deze milieueffectrapportage is het daarom van belang te onderzoeken of er geurgevoelige bestemmingen in het plangebied zijn waar onacceptabele geurhinder kan worden verwacht. Geurhinder door verkeersemissies wordt niet in beeld gebracht. Hiervoor bestaat geen separaat beleid. In het algemeen mag worden aangenomen dat er voor dit aspect geen sprake zal zijn van geurhinder indien aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit wordt voldaan.

#### beoordelingscriteria

In tabel 4.3. zijn de criteria opgenomen op basis waarvan in het MER beoordeling zal plaatsvinden.

**Tabel 4.3 Overzicht aspecten en beoordelingscriteria voor lucht**

aspect	criterium	eenheid / parameter
lucht	overschrijding van grenswaarden lucht	kwantitatief
	onacceptabele geurhinder bij geurgevoelige bestemmingen	kwantitatief

### 4.4. Landschap en cultuurhistorie

#### situatieschets

In de huidige situatie wordt Cape Holland Willemsoord gekenmerkt als een stedelijk terrein, met een volledige bestrating en diverse historische gebouwen. Vele van deze gebouwen hebben een monumentale status op rijksniveau. Daarnaast heeft ook het terrein als geheel een beschermde status



(eveneens op rijksniveau): de aanwijzing van het beschermd monument omvat het gehele complex van Cape Holland Willemsoord (inclusief de gedeeltes die nu nog in gebruik zijn bij de Marine). Het betreft hier een gebiedsbescherming, waarbij een aantal objecten concreet is aangewezen. Tot slot is er een aanwijzing van Willemsoord als beschermd stadsgezicht in voorbereiding, als onderdeel van de Stelling van Den Helder [10]. In tabel 4.4. staat een overzicht van de gebouwen in het plangebied met een monumentale status.

**Tabel 4.4 Overzicht van rijksmonumenten in plangebied**

categorie	monument
<i>Liniewal;</i>	- Verbindingswal, de linie
<i>Weststraat, 'Willemsoord';</i>	- toegangspartij
ook aangewezen als complex (complexbescherming);	- oude dok (droogdok 1), incl. 2 houten richtlatten
	- nieuwe dok (droogdok 2), incl. 1 richtlat
	- natte dok
	- gebouw 28
	- gebouw 29
	- gebouw 43
	- gebouw 47
	- gebouw 51 (gedeeltelijk) incl. scheepshelling en kraanstructuren
	- gebouw 52 (m.u.v. tweede bouwlaag)
	- gebouw 60 (m.u.v. aanbouw van na 1918)
	- gebouw 63 (gedeeltelijk)
	- gebouw 66, incl. scheepshelling ten oosten

#### te verwachten milieugevolgen

Sinds de start van het project zijn een aantal monumenten gerestaureerd en opgeknapt. Voor een aantal gebouwen zijn de restauratiewerkzaamheden nog niet afgerond. Het karakter van Willemsoord als stedelijke landschap met een duidelijk aanwezige nautische geschiedenis verandert door de herontwikkeling niet. Sterker nog, doordat er bij de herontwikkeling voor is gekozen, qua thema aan te sluiten bij de geschiedenis van Willemsoord als rijkswerk, geldt voor alle monumenten dat zij niet eenvoudigweg worden gehandhaafd in de nieuwe situatie, maar dat zij zelfs door de restauratie en inpassing in de nieuwe functie beter tot hun recht zullen komen. Een en ander sluit aan bij de wijze waarop het cultuurhistorisch erfgoed wordt beschermd in de Nota Belvédère Dit onderwerp zal dan ook niet verder in het MER worden onderzocht, zodat ook geen beoordelingscriteria worden opgenomen.

#### 4.5. Bodem en water

##### situatieschets

In de afgelopen jaren heeft er een functionele bodemsanering plaatsgevonden op het terrein van Cape Holland Willemsoord. Hierbij heeft sanering plaatsgevonden van zowel mobiele (minerale olie, VOCI en creosoot) als niet-mobiele verontreinigingen (PAK's en zware metalen, als lood, koper en zink). Na verwijdering van enkele op het terrein aanwezige tanks, verhardingen, verontreinigde grond en oude kabels en leidingentracés is er op de afgegraven grond eerst een doek en vervolgens een laag schoon zand aangebracht. Ook is er een nieuw netwerk van kabels en leidingentracés en een gescheiden rioleringsstelsel aangebracht. Hierbij zijn er ook ringleidingen voor de opvang van hemelwater rondom de gebouwen aangelegd. De afvoeren van hemelwater vanaf de gebouwen en het terrein geschiedt direct op open water. Hierbij is er wel voor gezorgd dat de daken van de gebouwen niet uit vervuilend materiaal bestaan (bijvoorbeeld zink, lood, etc) en dat bij ieder lozingspunt een controleput is geplaatst. Tenslotte is het terrein opnieuw bestraat. Hierdoor is het oppervlak verhard terrein overigens niet veranderd.





De sanering is intussen afgerond, met uitzondering van een verontreiniging onder gebouw 39/41. Hier heeft geen sanering plaatsgevonden, echter, het gebouw zal voorlopig niet gesloopt worden. Sanering zal uitgevoerd worden indien bekend is wat de (toekomstige) bestemming van dit gebouw zal worden. De (openbare) evaluaties van de tanksaneringen en de niet mobiele verontreinigingen in relatie met aanleg bovengrondse en ondergrondse infrastructuur zijn aangeboden aan de provincie Noord-Holland [11].

Voor de waterbodem in het natte dok van Cape Holland Willemsoord is een saneringsplan opgesteld. Op basis van dit plan heeft er een functionele sanering plaatsgevonden, waarbij het verontreinigde slib in het natte dok is verwijderd tot op 1 meter onder nautische diepte. De volgende stap in de sanering is het aanbrengen van een doek op het achterblijvende slib. Op dit doek kan dan vervolgens een schone laag zand van circa een halve meter worden aangebracht (leeflaag). Ten tijde van de publicatie van de Startnotitie worden de mogelijkheden onderzocht om alle (vervuilde) slib te verwijderen, opdat geen scheidingsdoek en dergelijke aangebracht hoeft te worden. Dit heeft bovendien als voordeel dat in de toekomst geen onderhoud en monitoring nodig is van de aangebrachte leeflaag. Een en ander wordt gedaan in overleg met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.

#### **te verwachten milieugevolgen**

Aangezien de saneringen voor de harde bodem en de aanleg van een gescheiden rioolstelsel reeds hebben plaatsgevonden zijn hiervoor geen milieugevolgen te verwachten. Deze zullen dan ook niet verder in het MER worden beschreven. Voor de waterbodem is de sanering nog niet afgerond. In het MER zal worden aangegeven hoe de sanering van de waterbodem zal plaatsvinden.

#### **beoordelingscriteria**

In tabel 4.5. zijn de criteria opgenomen op basis waarvan in het MER beoordeling zal plaatsvinden.

**Tabel 4.5 Overzicht aspecten en beoordelingscriteria voor bodem en water**

aspect	criterium	eenheid / parameter
waterbodem	sanering van vervuild slib	- kwalitatief: wijze van sanering

## **4.6. Natuur**

### **situatieschets**

Het terrein grenst aan het stadscentrum van Den Helder. De gedeelten met open water staan via de Zeedoksluis in verbinding met het Nieuwe Diep, dat weer in verbinding staat met het Marsdiep en de Waddenzee. De Waddenzee, en het Marsdiep als onderdeel daarvan, is een beschermd gebied in het kader van zowel de Europese Habitatrichtlijn als de Europese Vogelrichtlijn. Gezien de aard van de activiteiten op Cape Holland Willemsoord is er geen externe werking op (de beschermde diersoorten in) de Waddenzee en/of het Marsdiep te verwachten. Zo is er geen transport meer over water van en naar het plangebied, waar er voorheen met grote regelmaat Marineschepen van en naar Willemsoord voeren. Ook zal de ligging van de geluidscontour ten opzichte van het beschermde gebied niet wijzigen, aangezien de vastgestelde waarden voor geluid niet wijzigen als gevolg van de herontwikkeling van Willemsoord. Voor de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur heeft het plangebied geen functie, evenmin als de gebieden waar het plangebied aan grenst [18,19].

### **vegetatie**

Op het terrein van Cape Holland Willemsoord zijn geen plekken aan te wijzen die specifiek interessant zijn voor vegetatie en vaatplanten. Uit literatuur blijkt dat in het Helders Kanaal, dat evenwijdig loopt aan het Werfkanaal, de Moerasandoorn is aangetroffen [20]. Deze soort is vrij algemeen in Den Helder aangetroffen en wordt niet beschermd door de Flora- en faunawet.

### **ongewervelden**

Beschermde soorten ongewervelde dieren zijn vooralsnog niet in het plangebied waargenomen. Gezien de specifieke eisen die vrijwel alle beschermde ongewervelden (met name vlinders en libellen) stellen,

worden deze ook niet verwacht in het plangebied. Ook soorten van de Rode lijst zijn niet waargenomen en zijn niet waarschijnlijk [20,21].

#### *vissen*

Er zijn geen gegevens bekend over de aanwezige vissen in het plangebied; de gebieden die zijn opgenomen in de inventarisatie van natuurgebieden van Den Helder, waar Cape Holland Willemsoord niet bij hoort. Vanwege de afwezigheid van geschikte locaties om te schuilen of voor de voortplanting is het onwaarschijnlijk dat er bijzondere soorten vissen zijn die permanent in het gebied verblijven [21].

#### *herpetofauna*

Alle (inheemse) amfibieën en reptielen worden beschermd door de Flora- en faunawet. Er zijn echter geen gegevens bekend over in het plangebied aanwezige soorten. Echter, vanwege de afwezigheid van geschikte oevers en de mate van bebouwing worden er ook geen amfibieën en reptielen verwacht.

#### *vogels*

Ook van vogels zijn geen specifieke waarnemingen in Cape Holland Willemsoord. Langs het Marsdiep en de Waddenzee komen diverse aan de Waddenzee gerelateerde soorten voor. Gezien de specifieke eisen die deze vogels stellen, zullen ze Cape Holland Willemsoord eerder mijden dan dat ze het gebied uitkiezen als permanente verblijfplaats. Het is mogelijk dat er vogels voorkomen die zich kunnen redden in een stedelijke omgeving [21].

#### *zoogdieren*

Er zijn evenmin gegevens over de eventuele aanwezigheid van zoogdieren in het plangebied, omdat het terrein voor het inventariseren van zoogdieren niet interessant is. Het is mogelijk dat er vleermuizen zijn die een verblijfplaats hebben gevonden in de monumentale gebouwen.

Vrijwel alle soorten zoogdieren worden beschermd door de Flora- en faunawet. Alle soorten vleermuizen worden zwaar beschermd, omdat ze zijn opgenomen op bijlage IV van de Habitatrichtlijn [21].

#### **te verwachten milieugevolgen**

Gezien de zeer beperkte en grotendeels afwezige natuurwaarden in het plangebied, worden er door de herontwikkeling van Willemsoord geen milieugevolgen verwacht. Dit thema wordt dan ook niet verder uitgewerkt in het MER.

#### **4.7. Sociale veiligheid**

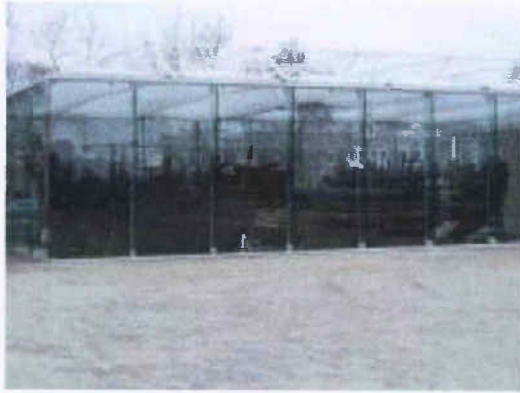
Ten tijde van de publicatie van deze Startnotitie wordt er door de gemeente Den Helder een veiligheidseffectrapportage (VER) uitgevoerd voor Cape Holland Willemsoord. In het MER zullen de belangrijkste conclusies van deze studie voor wat betreft de sociale veiligheid op het terrein in beeld worden gebracht.

#### **4.8. Vergunningen en beheer**

In het MER worden een aantal mogelijkheden in beeld gebracht over hoe kan worden omgegaan met het beheer van de vergunningen op Willemsoord. Zo wordt er gekeken naar het aantal en het tijdstip van de geluidsproducerende activiteiten: welke mogelijkheden zijn er om dergelijke activiteiten te organiseren binnen de bestaande wetgeving? En hoe wordt dat vergunningtechnisch vastgelegd? Moet er voor alle activiteiten een losse vergunning worden aangevraagd voor het plangebied of is het mogelijk om voor een aantal activiteiten (die onder dezelfde wetgeving vallen) een 'paraplu-vergunning' aan te vragen, en welke consequenties heeft dit? Een andere mogelijkheid is, hoe worden de vergunningen vervolgens beheerd? Is er voor het plangebied een zonebeheerder of enkel een aanspreekpunt voor de verschillende vergunninghouders, en welke bevoegdheden en verantwoordelijkheden zou zo'n zonebeheerder of aanspreekpunt dan moeten hebben?

In de navolgende tabel staat een overzicht van de wijze waarop de vergunningen en beheersituatie in het MER in beeld worden gebracht.





**Tabel 4.6 De onderzochte mogelijkheden voor vergunningen en beheer in het MER**

<b>aspect</b>	<b>mogelijkheden</b>
vergunningen	- één koepelvergunning - losse vergunningen
aantal activiteiten	- alleen activiteiten overdag en 's avonds - incidenteel ook activiteiten 's avonds en 's nachts
beheersing evenementenlawaai	- incidenteel evenementen 's avonds en 's nachts - structureel evenementen 's avonds en 's nachts
buitenterreinen	- openbaar terrein - niet openbaar, wel toegankelijk
beheer vergunningen	- vergunningen per gebouw - vergunningen voor het gehele terrein - zonebeheerder
buitenterreinen	- centraal aanspreekpunt vergunningen en handhaving - openbaar terrein - niet openbaar, wel toegankelijk

## 5. PROCEDURE EN BESLUITEN

In dit hoofdstuk komen een aantal procedurele zaken aan bod en wordt een kort overzicht gegeven van welke besluiten een rol spelen bij het mogelijk maken van de herontwikkeling van Willemsoord. In dit hoofdstuk wordt niet alleen ingegaan op de m.e.r.-procedure en de daarmee samenhangende besluiten, maar wordt tevens een relatie gelegd tussen de m.e.r.-procedure en overige procedures, zoals de bestemmingsplanprocedure en de Watertoets.

### 5.1. Besluitvorming

#### m.e.r.-plichtige besluit

Het eerste ruimtelijke plan dat voorziet in de realisatie van het voornemen in het betrokken gebied is het besluit waarvoor de m.e.r.-procedure moet worden doorlopen. Het betreft in dit geval het vaststellen van het gemeentelijk bestemmingsplan Maritiem Etablissement Willemsoord.

Zoals al eerder in deze Startnotitie beschreven is, staat de herontwikkeling van Willemsoord tot Cape Holland Willemsoord niet op zichzelf. De gemeente Den Helder heeft ook plannen voor het opknappen van het stadshart van Den Helder en stelt hiervoor een structuurplan Stadshart op (zie ook paragraaf 2.2). Op basis van dit structuurplan zullen in een later stadium één of meerdere bestemmingsplannen worden vastgesteld. Het heeft de voorkeur van de initiatiefnemer om het MER te koppelen aan het bestemmingsplan Maritiem Etablissement Willemsoord. Dit bestemmingsplan zal naar verwachting worden opgesteld voor dat gebied dat tot op heden niet is opgenomen in een bestemmingsplan, te weten het terrein van de Koninklijke Marine en Cape Holland Willemsoord. Echter het is ook mogelijk dat het MER wordt gekoppeld aan één van de bestemmingsplannen in het kader van het Stadshart. In het MER zal worden aangegeven aan welk ruimtelijk besluit het MER gekoppeld zal worden.

Met het vaststellen van het bestemmingsplan wordt een eerste stap gezet naar het planologisch mogelijk maken van het voornemen. Voor het realiseren van het voornemen wordt de m.e.r.-procedure doorlopen om de milieubelangen een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming voor het nieuwe bestemmingsplan. De m.e.r.-procedure en de procedure voor het vaststellen van het bestemmingsplan moeten op elkaar worden afgestemd. Het doel van deze afstemming is de resultaten van het m.e.r. te kunnen vertalen in het bestemmingsplan.

Milieueffectrapportage is erop gericht de informatie te bieden die nodig is om de milieubelangen volwaardig in de besluitvorming voor het bestemmingsplan te kunnen meenemen. De m.e.r.-procedure speelt in de procedure voor het bestemmingsplan ingevolge de Wet op de Ruimtelijke Ordening dus een ondersteunende rol en dient als onderbouwing van de vaststelling. De m.e.r.-procedure gaat deels vooraf aan de bestemmingsplanprocedure, deels worden de procedures gelijkgeschakeld: de inspraak op het MER is gelijktijdig met de ter inzage legging van het voorontwerpbestemmingsplan. In afbeelding 5.1. is een schematisch overzicht gegeven van de te doorlopen m.e.r.-procedure en de koppeling daarvan met de procedure voor het bestemmingsplan.

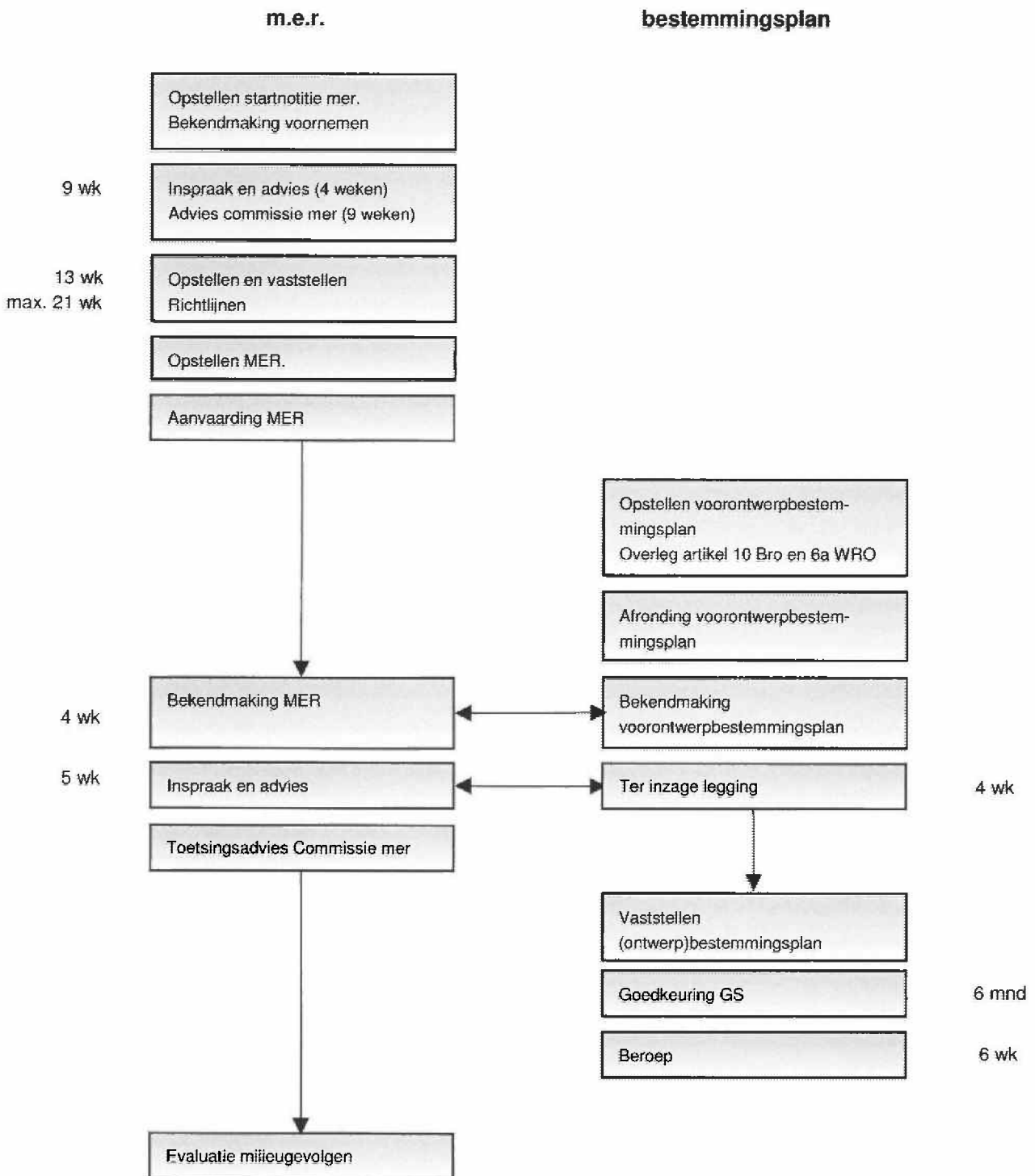
### 5.2. M.e.r.-procedure

#### startnotitie en richtlijnen

De formele start van een m.e.r.-procedure wordt gevormd door de startnotitie. Hierin deelt de initiatiefnemer aan het bevoegd gezag mee dat hij een m.e.r.-plichtige activiteit wil ondernemen. Doel van de startnotitie is om een zo concreet mogelijk beeld te schetsen van het voornemen met mogelijke alternatieven en daarmee een goede basis te leveren voor het op te stellen MER.



**Afbeelding 5.1. Procedureschema m.e.r. en bestemmingsplan**



Na publicatie van de startnotitie wordt deze door het bevoegd gezag voor inspraak ter inzage gelegd. Insprekers kunnen aangeven welke onderwerpen naar hun mening in het MER aan de orde moeten komen. Tegelijkertijd wordt de startnotitie toegezonden aan de wettelijke adviseurs<sup>3</sup>. De Cmer geeft haar advies in de vorm van concept-richtlijnen. Voorafgaand aan het advies van de Cmer wordt een bezoek gebracht de locatie waar de voorgenomen activiteit gaat plaatsvinden. Daarna stelt het bevoegd gezag aan de hand van de adviezen, het advies voor richtlijnen en de inspraakreacties de richtlijnen vast. Daarin wordt aangegeven welke informatie het MER dient te bevatten en welke milieuspecten moeten worden uitgewerkt.

### **opstellen MER**

Het MER wordt opgesteld aan de hand van de startnotitie en de richtlijnen. In het MER worden alternatieven voor de voorgenomen activiteit uitgewerkt en de verwachten milieueffecten beschreven. Aan het eind van deze fase wordt het MER door de initiatiefnemer aangeboden aan het bevoegd gezag.

### **aanvaarding MER**

Het MER wordt, samen met het ontwerpbesluit, (hier het voorontwerpbestemmingsplan) voorgelegd aan het bevoegd gezag. Zij beoordelen het MER op de aanvaardbaarheid. Dit betekent dat door het bevoegd gezag wordt bekeken of het MER voldoet aan de wettelijke eisen, voldoende basis biedt voor de besluitvorming, tegemoet komt aan de gestelde richtlijnen en geen onjuistheden bevat. Wanneer het MER aanvaardbaar wordt geacht, wordt het samen met het ontwerpbesluit ter visie gelegd.

### **inspraak en (toetsings)advies**

Deze fase bestaat uit inspraak, advies en toetsing van het MER. Hierbij bestaat voor eenieder de mogelijkheid tot het maken van schriftelijke en mondelinge (hoorzitting) opmerkingen. De wettelijke adviseurs wordt om advies gevraagd over het MER. De Cmer toetst in deze fase het MER aan de richtlijnen en wettelijke eisen en op juistheid en volledigheid. Vervolgens geeft de Cmer het bevoegd gezag een toetsingsadvies waarin wordt aangegeven in hoeverre het MER voldoende (milieu)informatie bevat voor besluitvorming.

### **besluitvorming voorontwerpbestemmingsplan**

Deze fase behelst het nemen van het m.e.r.-plichtige besluit (vaststellen bestemmingsplan). Daarin zal duidelijk moeten worden gemaakt op welke wijze rekening is gehouden met het MER en de ingebrachte adviezen en reacties. Op grond van de resultaten van inspraak en overleg wordt het voorontwerpbestemmingsplan eventueel aangepast en als ontwerp ter visie gelegd. Hiermee neemt de vaststellings- en goedkeuringsprocedure haar aanvang. Nadat het definitieve bestemmingsplan is vastgesteld en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten kan de herontwikkeling van Willemsoord worden voortgezet.

### **evaluatie van de m.e.r.-plichtige activiteit**

De laatste fase van de m.e.r.-procedure bestaat uit de evaluatie van de voorgenomen activiteit op milieugevolgen. Hiertoe wordt door het bevoegd gezag een evaluatieprogramma vastgesteld. De evaluatie is met name gericht op de onzekerheden in de voorspelde milieugevolgen.

## **5.3. Watertoets**

Door het ondertekenen van de startovereenkomst Waterbeheer 21e eeuw op 14 februari 2001 door het Rijk, het IPO, de VNG en de Unie van Waterschappen dient de watertoets vanaf dit moment te worden toegepast op alle ruimtelijke plannen. In de watertoets wordt beoordeeld of een beoogde locatie geschikt is voor de geplande ontwikkelingen. De watertoets wordt toegepast op besluiten met ruimtelijke gevolgen. De watertoets resulteert uiteindelijk in de waterparagraaf die als onderdeel van een plan of besluit wordt toegevoegd. De waterparagraaf omvat het advies van de waterbeheerder en een gemotiveerd besluit ten aanzien van wateraspecten.

<sup>3</sup> De wettelijke adviseurs zijn: Commissie voor de milieueffectrapportage, de inspecteur milieuhygiëne en de regionale directies van het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit



De watertoets staat formeel los van de m.e.r.-procedure, maar er is duidelijk een relatie tussen beide processen. Aandachtspunten die door de waterbeheerder bij de watertoets worden genoemd zijn immers van belang bij het ontwikkelen van alternatieven en de beoordeling daarvan. Tijdens het opstellen van de Startnotitie heeft daarom reeds overleg plaatsgevonden met de waterbeheerder, het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.

**BIJLAGE I Literatuurlijst**



## BIJLAGE I LITERATUURLIJST

### gebruikte literatuur

1. Gemeente Den Helder & Quadrat atelier voor stedenbouw landschap en architectuur; Masterplan Oude Rijkswerf Willemsoord, Ruimtelijke inrichting; juni 1998.
2. gemeente Den Helder; Masterplan Oude Rijkswerf Willemsoord, Kwartiermaken; juni 1998.
3. gemeente Den Helder; Masterplan Oude Rijkswerf Willemsoord, De ommekeer; oktober 1998.
4. gemeente Den Helder; Strategisch plan Den Helder 2015; juli 2000.
5. Projectbureau Kop & Munt; Kop & Munt, voortgangsrapportage 2003; 2003.
6. Projectbureau Kop & Munt; Kop & Munt, voortgangsrapportage 2002; 2002.
7. Projectbureau Kop & Munt; Kop & Munt, voortgangsrapportage 2000; 2000.
8. Gemeente Den Helder & Quadrat atelier voor stedenbouw landschap en architectuur; Voorontwerp structuurplan stadshart Den Helder 2020 - CONCEPT - april 2004.
9. Gemeente Den Helder, bureau onderzoek en statistiek; Den Helder in cijfers 2003, de stand op 1 januari; september 2003.
10. Gemeente Den Helder; Bekendmaking ingevolge de Gemeentelijke inspraakverordening: De voorgenomen aanwijzing van de Stelling van Den Helder als beschermd stadsgezicht, juni 2004
11. Iwaco in opdracht van het Ministerie van Defensie, DGW&T Directie West Nederland; Saneringsplan Oude Rijkswerf Willemsoord te Den Helder VISBOSAPNR. 14B38.3; februari 1999.
12. Loyens Loeff; Samenwerkingsovereenkomst Oude Rijkswerf Willemsoord; september 2001.
13. Kaart behorende bij Zonebesluit Industrierreinen Rijkswerf, Nieuwe Haven, Nieuwe Diep en visafslag, besluit d.d. 27 februari 1990;
14. Besluit Saneringsprogramma Industrierreinen Rijkswerf, Nieuwe Haven, Nieuwe Diep en visafslag d.d. 1 augustus 1995;
15. Zonemodel Industrierreinen Rijkswerf, Nieuwe Haven, Nieuwe Diep en visafslag verkregen van Provincie Noord-Holland/gemeente Den Helder;
16. Vergunning Oude Rijkswerf Willemsoord verleent door de provincie Noord Holland, besluit d.d. 29 maart 2002;
17. "Onderzoek naar de geluidemissie van Marine World in Den Helder" akoestisch onderzoek opgesteld door adviesbureau MST akoestiek d.d. 26 november 2003.
18. Provincie Noord-Holland, Streekplan Noord-Holland Noord, 1994.
19. Provincie Noord-Holland, Concept Streekplan Noord-Holland Noord 2004-2030, 2004.
20. Schendelaar, Wilde Planten van Den Helder, 1986.
21. Schendelaar et al., Atlas van de natuurgebieden in de gemeente Den Helder, 1995

### internet

22. <http://www.kopenmunt.nl>
23. <http://www.capeholland.nl>
24. <http://www.willemsoord.com>

**BIJLAGE II    Afkortingen en begrippen**



## BIJLAGE II      AFKORTINGEN EN BEGRIPPEN

begrip	omschrijving
Alternatief	Samenhangend pakket van stedenbouwkundige en infrastructurele maatregelen en mogelijke inrichtingsvormen, dat tezamen een mogelijke oplossing voor de beschreven vraag vormt in Den Helder.
Aspect	Voorbeelden binnen het thema verkeer en vervoer zijn het functioneren van de hoofdverkeersstructuur en barrièrewerking. Binnen een aspect kunnen eventueel deelaspecten worden onderscheiden.
Beoordelingscriterium	Grootheid waaraan de effecten op de aspecten worden getoetst.
Bestemmingsplan	Door de gemeenteraad vastgesteld plan, bestaande uit een kaart waarop de bestemming van de in het plan begrepen grond wordt aangewezen, en (zo nodig) voorschriften over het gebruik van deze gronden en de zich daarop bevindende bebouwing.
C-mer	Commissie voor de m.e.r.; onafhankelijke commissie die het Bevoegd Gezag adviseert over de richtlijnen voor de inhoud van het MER en de beoordeling van de kwaliteit van het MER.
Contour	Een lijn op de kaart die punten met een gelijke waarde verbindt, bijvoorbeeld van de geluidsbelasting.
dB(A)	Decibel (A-gewogen): maat voor geluidsniveau, gecorrigeerd voor de frequentie afhankelijke gevoeligheid van het menselijk oor.
Decibel	De eenheid waarin geluid wordt uitgedrukt.
Geluidscontour	Een lijn op de kaart die aangeeft waar de geluidsdruk gelijk is aan een bepaalde waarde. De geluidscontouren zijn te vergelijken met hogedrukgebieden op een weerkaart, of met hoogtelijnen op een kaart van bergachtig gebied.
Maaiveld	De oppervlakte van het natuurlijk of aangelegde terrein.
m.e.r.(-procedure)	Milieueffectrapportage: de procedure die bestaat uit het maken, beoordelen en gebruiken van een Milieu Effect Rapport en het evalueren achteraf van de gevolgen voor het milieu van de uitvoering van een mede op basis van dat MER genomen besluit; dit alles met inachtneming van de voorgeschreven procedures.
MER	Milieu Effect Rapport: openbaar document waarin van voorgenomen activiteit en de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven de te verwachten gevolgen op het milieu in hun onderlinge samenhang wordt beschreven op een systematische en zo objectief mogelijke wijze. Het wordt opgesteld ten behoeve van een of meer besluiten die over de betreffende activiteit moeten worden genomen.
Milieu	Leefomgeving het geheel van essentiële voorwaarden en invloeden die voor het leven van organismen (mensen, planten, dieren) van belang zijn.

begrip	omschrijving
MMA	Meest Milieuvriendelijk Alternatief.
Modal Split	Verhouding tussen vervoerswijzen per auto /openbaar vervoer /langzaam verkeer (fiets, voetganger).
Natuur	Natuur is in dit aspectrapport onderscheiden in ecosystemen, flora en fauna. Een deel van de flora, fauna en ecosystemen in het studiegebied maakt deel uit van het (natuur)beleid van de rijks-, provinciale of gemeentelijke overheid of is in beheer en/of eigendom van natuurbeschermingsorganisaties en heeft een beleidsmatig of wettelijk beschermde status.
Nautische diepte	De diepte van het water die noodzakelijk is voor een veilige passage van de scheepvaart
Plangebied	Gebied waarvoor het m.e.r.-plichtig besluit wordt genomen.
Studiegebied	Gebied waarin de effecten van een voorgenomen activiteit worden geacht merkbaar te zijn.
Thema	Voorbeelden zijn verkeer & vervoer, geluid, oppervlaktewater, bodem en grondwater, ecologie e.d. Binnen een thema worden aspecten en beoordelingscriteria onderscheiden.
Voorgenomen activiteit	In dit MER: de herontwikkeling van Willemsoord tot nautisch themapark Cape Holland Willemsoord