



1470-40

Ontwikkelings- en Exploitatiemaatschappij Willemsoord B.V.

Milieueffectrapport Cape Holland Willemsoord



Ontwikkelings- en Exploitatiemaatschappij Willemsoord B.V.

Milieueffectrapport Cape Holland Willemsoord



Procescoördinatie en Interimmanagement
Drs. R.A. Schelwald MBA
S-lec B.V. - Lelystad

referentie	projectcode	status
HEDR25-3/does/004	HEDR25-3	definitief
projectleider	projectdirecteur	datum
dr. Ir. S.D.H. Basten-Folmer	drs. D.J.F. Bei	1 april 2005

autorisatie	naam	paraaf
goedgekeurd	dr. Ir. S.D.H. Basten-Folmer	

Witteveen+Bos
Hogehillweg 16
postbus 12205
1100 AE Amsterdam
telefoon 020 312 55 55
telefax 020 697 47 95



Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd volgens ISO 9001 : 2000

© Witteveen+Bos

Niets uit dit bestek/drukwerk mag worden vervaesvoudigd 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.

INHOUDSOPGAVE	blz.
DEEL A: KERN	1
1. INLEIDING	1
1.1. Aanleiding en doel	1
1.2. De m.e.r.-procedure	2
1.3. Plangebied en studiegebied	3
2. PROBLEEMSTELLING- EN DOEL	5
2.1. Nut en noodzaak	5
2.2. Bezoekersprognose	8
2.3. Doelstelling	11
2.4. Uitgangspunten en randvoorwaarden	11
3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN SCENARIO'S	13
3.1. Voorgenomen activiteit	13
3.2. Scenario's	21
3.3. Variabelen	22
4. VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN	25
4.1. Resultaten van de vergelijking	25
4.2. Het meest milieuvriendelijke alternatief	26
DEEL B: ACHTERGRONDEN	1
5. BESLUITEN EN PROCEDURES	31
5.1. Genomen besluiten	31
5.2. Te nemen besluiten	33
5.3. De m.e.r.-procedure	33
5.4. De watertoets	34
5.5. Vergunningen en beheer	35
6. REFERENTIESITUATIES EN MILIEUGEVOLGEN	39
6.1. Inleiding	39
6.2. Verkeer en vervoer	39
6.2.1. Beoordelingswijze	39
6.2.2. Referentiesituaties	41
6.2.3. Milieugevolgen	44
6.2.4. Optimalisatiemogelijkheden (mitigerende maatregelen)	49
6.3. Lucht	50
6.3.1. Beoordelingswijze	50
6.3.2. Referentiesituaties	52
6.3.3. Milieugevolgen	54
6.3.4. Optimalisatiemogelijkheden	59
6.4. Wegverkeerslawaaï	60
6.4.1. Beoordelingswijze	60
6.4.2. Referentiesituaties	61
6.4.3. Milieugevolgen	62
6.4.4. Optimalisatiemogelijkheden	64

6.5.	Industrielawaai	64
6.5.1.	Methode en uitgangspunten	64
6.5.2.	Referentiesituaties	66
6.5.3.	Toekomstige situatie	67
6.5.4.	Optimalisatiemogelijkheden	72
6.5.5.	Cumulatie industrielawaai en verkeerslawaa	73
6.6.	Waterbodern	75
6.7.	Sociale veiligheid	75
7.	LEEMTEN IN KENNIS EN EVALUATIE	77
7.1.	Leemten in kennis en informatie	77
7.2.	Aanzet tot evaluatie	77

laatste bladzijde	78
-------------------	----

bijlagen	aantal bladzijden
I Literatuurlijst	2
II Afkortingen en begrippen	3
III Beleidskader	9
IV Leeswijzer Richtlijnen	1

DEEL A: KERN

Leeswijzer

Het MER is onderverdeeld in twee delen, te weten de kern en de achtergronden. Nu volgt het deel A: Kern.

deel A: Kern

Na het inleidende hoofdstuk 1, worden in hoofdstuk 2 de probleemanalyse en het doel behandeld. In dit hoofdstuk wordt de noodzaak voor de ontwikkeling van het voormalige marineterrein tot Cape Holland Willemsoord beschreven. Daarna wordt het doel van dit project geformuleerd en worden de (milieu)ambities van de initiatiefnemer voor het terrein genoemd. Vervolgens komen in hoofdstuk 3 de voorgenomen activiteit en het basisalternatief met vier scenario's aan de orde. In hoofdstuk 4 worden de scenario's op verschillende aspecten met elkaar vergeleken. Uit deze vergelijking wordt vervolgens een meest milieuvriendelijk alternatief samengesteld.

deel B: Achtergronden

In hoofdstuk 5 staan de genomen en te nemen besluiten beschreven. Deze besluiten vormen een kader waarbinnen de voorgenomen activiteit ontwikkeld dient te worden. In hoofdstuk 6 wordt het plangebied in de huidige situatie beschreven, gevolgd door een beschrijving van (eventuele) veranderingen in het gebied die volgens het vigerende beleid zullen worden uitgevoerd (autonome ontwikkeling). Ook worden in dit hoofdstuk de milieugevolgen van de voorgenomen activiteit beschreven. Hierbij worden tevens de toekomst scenario's met elkaar vergeleken. Hoofdstuk 7 tenslotte behandelt de gesignaleerde leemten in kennis en informatie en geeft een eerste aanzet tot een evaluatie achteraf.

bijlagen

Achterin het rapport is een literatuurlijst opgenomen van gebruikte bronnen. In de tekst wordt hier naar verwezen met nummers tussen [...]. Tevens is een lijst met gebruikte afkortingen en begrippen toegevoegd. In de derde bijlage is het beleidskader volledig uitgewerkt. De laatste bijlage bevat een verwijzing van waar in dit MER de richtlijnen zijn behandeld.

1. INLEIDING

Dit hoofdstuk bevat een beschrijving van de aanleiding en het doel van het voornemen van de Ontwikkelings- en Exploitatiemaatschappij Willemsoord B.V.. Het betreft de herbestemming van de historische rijkswerf Willemsoord¹, gelegen op het voormalige terrein van de Koninklijke Marine. Vervolgens wordt ingegaan op de m.e.r.-procedure² die voor de ontwikkeling van dit voornemen wordt gevolgd. Tenslotte wordt een beschrijving gegeven van het plangebied en het studiegebied.

1.1. Aanleiding en doel

aanleiding

Na 170 jaar, verliet in 1993 de Koninklijke Marine het terrein dat destijds dienst deed als onderhoudsfaciliteit. Na een interim-periode werd de gemeente Den Helder in 2000 eigenaar van dit terrein en wilde men hieraan een nieuwe bestemming toekennen. De gemeente heeft vervolgens besloten tot de herontwikkeling van Willemsoord tot Maritiem Themapark Cape Holland Willemsoord. Daarbij is de gemeente Den Helder een samenwerkingsovereenkomst aangegaan met het bedrijf Libéma uit Rosmalen.

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'. De herontwikkeling van Willemsoord staat hierin omschreven als een project dat een belangrijke bijdrage kan leveren aan de economische en sociale ontwikkeling van Den Helder en een aanjaagfunctie kan vervullen in de stedelijke ontwikkeling.

Met het huidige voornemen wordt een bezoekersaantal verwacht van minimaal 600.000 per jaar. Dit is voor de Ontwikkelings- en Exploitatiemaatschappij Willemsoord B.V. aanleiding geweest om voor de herontwikkeling van Willemsoord een m.e.r.-procedure te doorlopen. Hiervoor is op 23 september 2004 een Startnotitie gepubliceerd [16], waarna deze vier weken ter inzage heeft gelegen. De Commissie voor milieueffectrapportage (Cmer) heeft op 18 november 2004 haar advies voor de richtlijnen uitgebracht, waarin de inspraakreacties zijn verwerkt. De richtlijnen zijn door de gemeente Den Helder vastgesteld d.d. 8 februari 2005. Dit MER is opgesteld aan de hand van deze richtlijnen.

De herontwikkeling van Willemsoord tot Cape Holland Willemsoord staat niet op zichzelf. De gemeente Den Helder heeft plannen voor het opknappen van het stadshart van Den Helder en stelt hiervoor het structuurplan Stads-hart op. Op basis van dit structuurplan zullen in een later stadium één of meerdere bestemmingsplannen worden vastgesteld. Dit MER wordt gekoppeld aan één van deze bestemmingsplannen, namelijk het bestemmingsplan Willemsoord.



gebouw op Cape Holland Willemsoord

doel

Het voornemen van de Ontwikkelings- en Exploitatiemaatschappij Willemsoord B.V. is om Cape Holland Willemsoord als één totaal concept te ontwikkelen, waarbij het dienst doet als toeristische trekpleister voor de regio. Het doel is om de monumentale status van Willemsoord te behouden en te versterken door gebouwen te renoveren en een functie te geven, die past bij de maritieme geschiedenis.

¹ Voor Cape Holland Willemsoord worden een aantal verschillende benamingen gehanteerd (onder andere Oude Rijkswerf, Cape Holland Willemsoord en Willemsoord). In dit MER wordt met Willemsoord de oude rijkswerf van de Marine bedoeld en met Cape Holland Willemsoord het Maritieme themapark.

² De milieueffectrapportage-procedure wordt afgekort tot m.e.r. en milieueffectrapport tot MER.

1.2. De m.e.r.-procedure

Dit MER maakt deel uit van een milieueffectrapportage (m.e.r.) -procedure. De centrale doelstelling van m.e.r. is om bij de besluitvorming over activiteiten met een mogelijk belangrijk nadelige invloed op het milieu alle gevolgen voor het milieu goed in beeld te brengen. Via het doorlopen van de m.e.r.-procedure worden niet alleen de besluitvormers, maar ook alle andere betrokkenen - belanghebbenden en burgers - op zorgvuldige wijze voorzien van objectieve informatie over de gevolgen voor het milieu van het voornemen en de onderzochte alternatieven en varianten. Op basis van deze informatie kan de gemeente Den Helder besluiten op welke manier ze de realisatie van Cape Holland Willemsoord in het bestemmingsplan zal vastleggen.

het m.e.r.-plichtig besluit

Een milieueffectrapportage staat niet op zichzelf, maar is een hulpmiddel bij de besluitvorming van de overheid over de betreffende activiteit. Daarom is een milieueffectrapportage steeds gekoppeld aan een overheidsbesluit en de procedure die daarvoor moet worden doorlopen. Het te nemen m.e.r.-besluit is in dit geval de vaststelling van het bestemmingsplan Willemsoord (zie ook hoofdstuk 5).

Het 'Besluit milieu-effectrapportage' geeft aan bij welke omvang bepaalde activiteiten en besluiten m.e.r.-plichtig zijn. In dit m.e.r. is sprake van een m.e.r.-plichtig besluit, op grond van Artikel 10.1 van het Besluit m.e.r.. Dit artikel beschrijft een m.e.r.-plicht bij de aanleg, wijziging of uitbreiding van een recreatieve of toeristische voorziening, in die gevallen waarin de voorziening per jaar 500.000 bezoekers of meer zal aantrekken. De verwachting is dat Cape Holland Willemsoord op jaarbasis een bezoekersaantal van minimaal 600.000 bereikt.

waarom nu deze m.e.r.?

Toen Den Helder besloot tot de herontwikkeling van Willemsoord in 2000 zagen de plannen voor Cape Holland Willemsoord er heel anders uit dan de wijze waarop ze in dit MER 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 300.000 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 heeft de Ontwikkelings- en Exploitatiemaatschappij Willemsoord B.V. in overleg met de gemeente Den Helder 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 nog diverse andere ontwikkelingen plaats zoals het versterken van het stadshart van Den Helder en mogelijke verplaatsing van de aanlegsteigers van de TESO). In dit 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 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. Naast de inspraakmogelijkheid voor burgers en belangengroepen worden diverse

overheidsinstanties om advies gevraagd. Deze overheidsinstanties, de zogenoemde Wettelijk adviseurs, hebben een wettelijke taak te adviseren in de bestemmingsplanprocedure.

Verder zal de onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage (Cmer) een toetsingsadvies op het MER uitbrengen, waarin zij ook de inspraak meeneemt. Deze Cmer is wettelijk adviseur in de m.e.r.-procedure. De inspraakreacties en de adviezen worden door het bevoegd gezag meegenomen bij het besluit over de vaststelling van het bestemmingsplan.

De initiatiefnemer heeft tijdens de m.e.r. tenslotte een informatieavond georganiseerd voor een, speciaal voor deze m.e.r. samengestelde, klankbordgroep. De resultaten van deze bijeenkomst zijn meegenomen bij het opstellen van het MER.

Na publicatie van dit MER is het gedurende vier weken mogelijk in te spreken op het MER. In deze inspraakperiode ligt het MER ter inzage bij:

- Klantenservice in het stadhuis, drs. F. Bijlweg 20;
 openingstijden: werkdagen van 08.00 uur - 14.00 uur;
 alleen op donderdag van 08.00 uur - 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 gedurende deze periode 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 wordt er gedurende de inspraakperiode een hoorzitting georganiseerd. Op deze avond wordt eenieder in de gelegenheid gesteld om in te spreken op het MER. Datum en tijd van deze avond worden bij de publicatie van het MER bekend gemaakt.

1.3. Plangebied en studiegebied

Het plangebied voor Cape Holland Willemsoord beslaat de zuidwest 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. Het Werfkanaal hoort 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 sluiskanaal, de verbinding tussen het centrale natte dok en de maritieme binnenhaven aan de zuidzijde.

Afbeelding 1.1. Vogelvlucht Cape Holland Willemsoord



Het *plangebied* is het gebied waarbinnen de voorgenomen activiteit is voorzien. De keuze voor de grenzen van het plangebied is gebaseerd op een aantal overwegingen. Ten eerste bevinden alle ontwikkelingen in het kader van de herontwikkeling van Willemsoord zich binnen de grenzen van het plangebied. Ten tweede is de gemeente eigenaar van alle gronden binnen het plangebied. Dit houdt in dat de gemeente bevoegdheid heeft om de beslissingen te nemen met betrekking tot de herontwikkeling van Willemsoord. Tenslotte is het zo dat de oostelijke grens van het plangebied schuin door het 'natte dok' heen loopt, wederom op basis van de eigendomsgrenzen, maar dat er op het water van het natte dok een wederzijds gebruiksrecht is. Dit betekent dat eventuele wateractiviteiten in het natte dok zich niet zullen beperken tot het deel dat is opgenomen in het plangebied.

Het *studiegebied* daarentegen is het gebied waarbinnen milieugevolgen van de voorgenomen activiteit plaats kunnen vinden. Dit is het gebied dat wordt bestudeerd op mogelijke milieugevolgen. Dit betekent dat het studiegebied voor de verschillende milieuthema's een andere omvang en begrenzing kan hebben. Zo zal voor bijvoorbeeld geluid gekeken worden naar de geluidsuitstraling van het themapark op de omliggende bebouwing. Voor het thema verkeer zal het studiegebied met name de ontsluitende wegen bevatten, die het extra verkeer richting Cape Holland Willemsoord moeten afwikkelen.

2. PROBLEEMSTELLING- EN DOEL

2.1. 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^e 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 nam toe, mede doordat jongeren die wegtrekken voor een HBO of WO-studie doorgaans niet naar Den Helder terugkeren [4, 9]³.

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]. 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: werken aan economisch herstel

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, diensten en toerisme waren belangrijke doelen die de gemeente zichzelf stelde. Den Helder moest zich meer gaan manifesteren als dienstverleningsstad, waarmee het de regiofunctie 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.



kantoorgebouw op Cape Holland Willemsoord

Eén 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. Daarom volgde een periode waarin de mogelijkheden voor de herontwikkeling van Willemsoord werden onderzocht [1, 4, 9].

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 gehad in de gehele regio. Begin 1996 is hierom dan ook van start gegaan met het Regionaal Economisch Stimuleringsprogramma 'Kop & Munt' [5, 6, 7, 9]. 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

³ De getallen tussen de vierkante haken geven een literatuurverwijzing weer. In Bijlage I staat de Literatuurlijst weergegeven, waarnaar de nummers verwijzen.

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 Cape Holland Willemsoord een sleutelproject. Dit houdt onder meer in dat er door het Rijk en de provincie 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. De herontwikkeling van Willemsoord wordt in het Stimuleringsprogramma genoemd als één van de projecten onder maatregel drie (kwaliteit impuls toerisme) en zes (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.

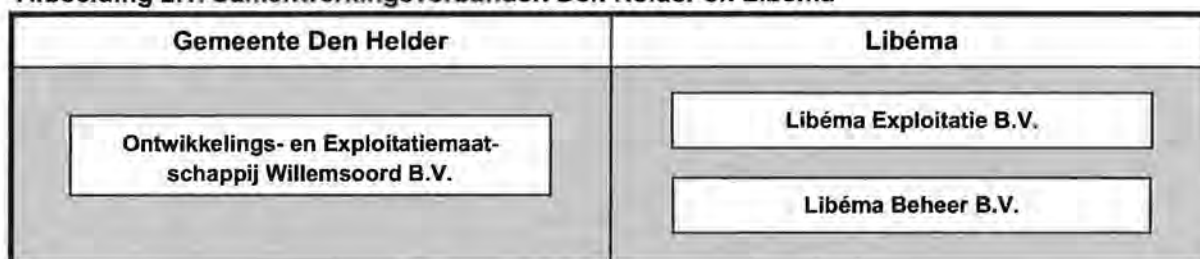
2000: Strategisch plan Den Helder 2002 - 2015

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 Cape Holland 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 Maritiem themapark 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 het Maritiem 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 (zie afbeelding 2.1.).

Afbeelding 2.1. Samenwerkingsverbanden Den Helder en Libéma



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 Maritieme themaparkgedeelte) te realiseren op bovenregionaal niveau;
- door realisering en exploitatie van het Maritieme 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 van 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 zijn tussen Willemsoord B.V. en Cape Holland Exploitatie B.V. huurovereenkomsten en exploitatieovereenkomsten gesloten [13].

onderbouwing locatiekeuze Willemsoord

De gemeente Den Helder en Libéma hebben gezamenlijk besloten om een Maritiem themapark te gaan ontwikkelen. Als locatie voor dit themapark is Willemsoord gekozen. Voor de keuze voor deze locatie zijn een aantal redenen aan te geven. Zo sluit het thema van het park ('Maritiem') zeer goed aan bij de geschiedenis van Willemsoord, als rijksverf van de Marine. Ook het karakter van het terrein, met de vele historische oude gebouwen (met een monumentale status) en dokken, past zeer goed bij het Maritieme karakter van het themapark. Verder is de ligging van Willemsoord optimaal. Het ligt aan de rand van de binnenstad van Den Helder en is goed ontsloten, zowel voor autoverkeer (Willemsoord ligt direct aan een provinciale weg) als voor het openbaar vervoer (Willemsoord ligt op circa 10 minuten lopen van het Centraal Station). Bovendien was het terrein beschikbaar, aangezien de Marine zich reeds enkele jaren voordien had teruggetrokken van het terrein. Tenslotte paste de ontwikkeling van het themapark goed binnen de plannen die de gemeente Den Helder heeft om haar stadshart te versterken (zie navolgende paragraaf).

2003: Willemsoord en het structuurplan Stadshart Den Helder

De herontwikkeling van Willemsoord tot Maritiem themapark 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 2003 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]. Het structuur-

plan heeft ten tijde van de publicatie van dit MER de status van voorontwerp structuurplan. Naar verwachting zal het structuurplan nog in 2005 worden vastgesteld.

2004: feestelijke opening Cape Holland Willemsoord

Op 28 april 2004 werd door de burgemeester van Den Helder het Maritieme 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.

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 nam en de vergrijzing toe nam. Met de terugtrekking van de Marine uit Willemsoord verierf 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.



dok

2.2. Bezoekersprognose

Onderdeel van de nut- en noodzaak voor Cape Holland Willemsoord is een bezoekersprognose voor het jaar 2010. Immers, het heeft alleen zin om een themapark te ontwikkelen als er ook voldoende bezoekers voor dat park zijn te verwachten. Vandaar dat in deze paragraaf apart wordt ingegaan op zaken als de verwachte bezoekersaantallen, de doelgroepen en de herkomst van de bezoekers.

het aantal bezoekers

Het is op dit moment nog niet geheel duidelijk wat het precieze aantal bezoekers van Cape Holland Willemsoord in de toekomst zal zijn. Libéma heeft in 2000 een onderzoek verricht naar het mogelijke aantal bezoekers en heeft daarbij een onderverdeling gemaakt naar de verschillende attracties binnen Cape Holland Willemsoord [11]. Tabel 2.1. laat een overzicht zien van de bezoekersaantallen over een heel jaar voor de verschillende attracties uitgaande van het jaar 2003.

Tabel 2.1. Bezoekersaantallen voor Cape Holland Willemsoord per jaar [11]

	totaal
themapark	180.000
beurzen en evenementen	40.000
megabioscoop	200.000
family entertainment en kinderspeelparadijs	260.000
totaal	680.000

verdeling van de bezoekers in tijd

De voornoemde aantallen zijn aantallen bezoekers per jaar. De bezoekersaantallen variëren zowel per maand, als per dag in de week [11]:

Tabel 2.2. Spreiding van het aantal bezoekers over een jaar

maand	themapark	beurzen en evenementen	megabioscoop	family entertainment en kinderspeelparadijs	subtotaal
januari	3 %	5 %	11 %	11 %	8,53 %
februari	2 %	10 %	9 %	9 %	7,21 %
maart	2 %	10 %	7 %	7 %	5,85 %
april	10 %	10 %	11 %	11 %	10,68 %
mei	13 %	5 %	5 %	5 %	7,12 %
juni	13 %	0 %	5 %	5 %	6,82 %
juli	17 %	0 %	6 %	6 %	8,56 %
augustus	20 %	0 %	8 %	8 %	10,71 %
september	10 %	13 %	9 %	9 %	9,50 %
oktober	5 %	20 %	10 %	10 %	9,26 %
november	2 %	20 %	9 %	9 %	7,79 %
december	3 %	7 %	10 %	10 %	7,97 %
totaal	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Tabel 2.3. Spreiding van het aantal bezoekers over een week

dag	themapark	beurzen en evenementen	megabioscoop	family entertainment en kinderspeelparadijs	subtotaal
maandag	12 %	0 %	8 %	8 %	9 %
dinsdag	17 %	0 %	8 %	6 %	9 %
woensdag	17 %	0 %	10 %	10 %	11 %
donderdag	17 %	0 %	10 %	10 %	11 %
vrijdag	10 %	30 %	16 %	16 %	15 %
zaterdag	10 %	30 %	25 %	25 %	21 %
zondag	17 %	40 %	23 %	23 %	22 %
totaal	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Uit de tabellen 2.2. en 2.3. blijkt dat de drukste maand naar verwachting de maand augustus is, op de voet gevolgd door de maand april. Verder is zondag de drukste dag in de week en is de vrijdag de drukste doordeweekse dag.

De getallen in de voorgaande twee tabellen geven de gemiddelde percentages weer van het aantal bezoekers van Cape Holland Willemsoord. Voor dit MER is het verschil tussen het gemiddelde aantal bezoekers en het aantal bezoekers op een topdag relevant. In de navolgende tabel worden deze aantallen met elkaar vergeleken [11]:

Tabel 2.4. Verschil tussen het gemiddeld aantal bezoekers per dag en het aantal bezoekers op een topdag

maand	gemiddeld aantal bezoekers per dag	aantal bezoekers op een topdag	verschil
januari	1.871	2.968	59 %
februari	1.750	2.608	49 %
maart	1.284	2.137	66 %
april	2.420	3.622	50 %
mei	1.561	2.237	43 %
juni	1.547	2.060	33 %
juli	1.677	2.567	53 %
augustus	2.348	3.241	38 %
september	2.153	3.258	51 %
oktober	2.032	3.402	67 %
november	1.767	2.963	68 %
december	1.748	2.804	60 %

Hieruit blijkt dat het verschil tussen het gemiddeld aantal bezoekers per dag en het aantal bezoekers op een topdag varieert tussen de 33 en 68 %. In absolute cijfers komt dit overeen met respectievelijk 513 en 1.196 bezoekers.

Ook gedurende de dag is er een onderscheid te maken in wanneer de bezoekers komen dan wel vertrekken. De verschillende onderdelen van het park (themapark, beurzen en evenementen, etc.) kennen elk hun eigen aankomst- en vertrektijden. Zo heeft de bioscoop naast een programma voor kinderen ook een substantieel programma voor volwassenen. Dit uit zich onder andere in een andere verdeling van het aantal bezoekers over de dag. Waar de overige attracties van Cape Holland Willemsoord overdag circa 60 % van de bezoekers ontvangen, komt zo'n 60 à 70 % van de bezoekers van de bioscoop juist 's avonds naar de bioscoop [11]. De aankomst en vertrektijden van Cape Holland Willemsoord zijn als volgt in tijd in te delen (zie tabel 2.5.).

Tabel 2.5. De aankomst en vertrektijden Cape Holland Willemsoord

	aankomst	vertrek
themapark	10.00 – 14.00 uur	13.00 – 17.00 uur
beurzen en evenementen	10.00 – 14.00 uur	13.00 – 17.00 uur
megabioscoop		
- 18 %	14.00 – 17.30 uur	14.00 – 17.30 uur
- 8 %	16.30 – 20.00 uur	16.30 – 20.00 uur
- 47 %	19.30 – 23.00 uur	19.30 – 23.00 uur
- 26 %	22.00 – 00.30 uur	22.00 – 00.30 uur
familij entertainment	12.00 – 24.00 uur	12.00 – 24.00 uur

doelgroepen en herkomst van de bezoekers

Zoals aangegeven in tabel 2.1. worden er zo'n 180.000 bezoekers per jaar verwacht voor het themapark. Een tweetal vergelijkbare attracties in de kop van Noord-Holland, te weten het Zuiderzeemuseum in Enkhuizen en EcoMare op Texel, trekken op dit moment respectievelijk circa 250.000 en 300.000 bezoekers [42, 43]. Deze aantallen liggen hoger dan het aantal verwachte bezoekers voor het themapark binnen Cape Holland Willemsoord, maar zij zijn dan ook al gedurende een lange periode geopend voor publiek en hebben mede daardoor een grote lokale, regionale en zelfs landelijke bekendheid.

Het overgrote deel van de bezoekers van Cape Holland Willemsoord worden verwacht uit de verblijfsrecreatie in de regio, te weten zo'n 70-80 % van het totale aantal bezoekers. Dit zijn mensen die voor langere of kortere periode op vakantie gaan in de kop van Noord-Holland en dan een bezoek brengen aan Cape Holland Willemsoord. Er zijn jaarlijks alleen al circa 7 miljoen overnachtingen in de directe regio, dat wil zeggen de Kop van Noord-Holland en Texel samen [44, 45]. Zo komt bij EcoMare op Texel circa 78 % van de bezoekers niet uit de directe regio, maar zijn het bezoekers van het eiland die tevens EcoMare bezoeken [46]. Van de overige 22 % komt ongeveer 19 % uit de kop van Noord-Holland; de rest uit Amsterdam. De overige bezoekers van Cape Holland Willemsoord worden verwacht uit de regio. Hierbij kan als grens worden aangehouden dat het merendeel van deze 30 % binnen een straal van 80 kilometer vanaf Den Helder woont. Het betreft hier de regio's Kop van Noord-Holland, Noord-Kennemerland, West-Friesland en het westelijk deel van de provincie Friesland (via de Afsluitdijk). De overige bezoekers van Cape Holland Willemsoord komen uit andere delen van het land. Een vergelijkbaar patroon van de herkomst van de bezoekers naar de directe omgeving, de regio en daarna de andere delen van het land, wordt ook gevonden bij de bezoekers van het Zuiderzeemuseum de Enkhuizen.

Het betreft hier overigens de reguliere bezoekers van het Maritieme themapark (inclusief bioscoop, familij entertainment en kinderspeelparadijs). Indien er evenementen worden georganiseerd komen alle bezoekers uit de directe omgeving (binnen een straal van 80 kilometer). De enige uitzondering hierop zijn de zeer grote evenementen die in Den Helder georganiseerd (kunnen) worden, zoals de Vloeddagen en bijvoorbeeld een Sail. Dergelijke evenementen hebben een dusdanig karakter en naamsbekendheid dat zij ook landelijk publiek aantrekken.

Naast de voornoemde bezoekers die zich reeds in de regio bevinden als toerist zijn er nog meer belangrijke doelgroepen van Cape Holland Willemsoord te benoemen. Zo trekt de bioscoop Utopolis een groot deel van haar bezoekers uit de directe regio. Bovendien bestaan de bezoekers van het themapark, de familiy entertainment en het kinderspeelparadijs uit families met kinderen of juist uit groepen kinderen (bijvoorbeeld in school- of groepsverband). Zo komt circa 30 % van de 250.000 bezoekers van het Zuiderzeemuseum in Enkhuizen in school- of groepsverband [42]. Ongeveer 40 % van deze bezoekers in school- of groepsverband betreffen scholieren, de overige 60 % zijn externe presentaties en persoonsuitjes van bedrijven en organisaties (volwassenen).

De overige bezoekers zijn 'individuele' bezoekers en familie uitjes. Van deze laatste groep bezoekers was circa 15 % onder de 12 jaar.



museumschip in nat dok

2.3. Doelstelling

Voor de herontwikkeling van Willemsoord is de volgende doelstelling geformuleerd:

'De herontwikkeling van Willemsoord heeft tot doel om het Maritieme themapark 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:

- het zo veel mogelijk beperken van hinder (licht en geluid) door vooraf de bronnen in beeld te brengen en maatregelen te formuleren;
- verkeersoverlast zo veel mogelijk voorkomen en beperken door de verkeersstromen van en naar Cape Holland Willemsoord te optimaliseren;
- parkeeroverlast zo veel mogelijk voorkomen en beperken door optimale parkeervoorzieningen te bepalen.

2.4. Uitgangspunten en randvoorwaarden

De herontwikkeling van Willemsoord tot Cape Holland Willemsoord vindt plaats binnen de uitgangspunten en randvoorwaarden die hieraan op grond van wet- en regelgeving en beleid zijn gesteld. Daarnaast heeft de gemeente Den Helder ook een aantal randvoorwaarden en uitgangspunten gesteld aan de herontwikkeling van Willemsoord. Voor een compleet overzicht wordt verwezen naar het beleidskader zoals beschreven in paragraaf 5.1. en bijlage III.

randvoorwaarden

De volgende randvoorwaarden zijn van toepassing:

- de herontwikkeling dient een belangrijke bijdrage te leveren aan de economische en sociale ontwikkeling in Den Helder;
- de monumentale status van Willemsoord moet behouden en versterkt worden door de nieuwe functie;
- de herontwikkeling van Willemsoord maakt deel uit van het project Stadshart en dient derhalve goed te passen binnen en aan te sluiten bij het karakter en de doelstellingen van Stadshart [8];
- plannen met mogelijk schadelijke effecten op de Waddenzee moeten worden getoetst aan de hoofddoelstelling van de PKB Waddenzee. Aangrenzende gebieden dienen een lage skyline te hebben [49];
- de kwaliteit van cultuurhistorisch waardevolle gebieden dient te worden versterkt en benut [50];

- de geluidbelasting op vastgestelde industrielawaai zones, veroorzaakt door het hele gezoneerde industrielawaai, mag niet meer bedragen dan 50 dB(A) (etmaalwaarde). De geluidbelasting, veroorzaakt door het gehele gezoneerde industrieterrein, mag de bij de sanering vastgestelde MTG's niet overschrijden. Rondom het plangebied mag deze niet de 55 dB(A) overschrijden [51];
- vervuilde waterbodems saneren en nieuwe vervuilingen van waterbodems tegengaan [52];
- de betrouwbaarheid van de infrastructuur in Nederland (en dus ook in Den Helder) dient te worden verbeterd binnen de randvoorwaarden van veiligheid en kwaliteit binnen de leefomgeving [53].

uitgangspunten

De volgende uitgangspunten zijn van toepassing:

- Cape Holland Willemsoord moet een toeristische trekpleister worden voor Den Helder [5, 6, 7];
- de herontwikkeling dient een aanjaagfunctie te vervullen in de stedelijke herontwikkeling [5, 6, 7];
- de nieuwe functie van Willemsoord dient aan te sluiten bij de Maritieme geschiedenis;
- uitgangspunten vanuit Kop & Munt [5, 6, 7]:
 - Willemsoord dient een (nieuw) stadsdeel te worden, met haar eigen bedrijvigheid;
 - het themapark richt zich op een aantal bezoekers van minimaal 225.000 per jaar;
 - bij het themapark dient een megabioscoop te worden gerealiseerd;
 - met de herontwikkeling van Willemsoord dienen minimaal 600 directe arbeidsplaatsen te worden gecreëerd;
- Cape Holland Willemsoord heeft, naast het museale en cultuurhistorische aspect, een belangrijke functie voor de maritieme uitstraling van Den Helder [4];
- 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.



de Pinas: historisch schip

3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN SCENARIO'S

3.1. Voorgenomen activiteit

De voorgenomen activiteit bestaat uit de ontwikkeling van een Maritiem themapark, dat dienst kan doen als toeristische trekpleister voor de regio. Om een goed beeld te kunnen vormen van wat de voorgenomen activiteit precies inhoudt, worden twee situaties beschreven in dit hoofdstuk. Ten eerste wordt de situatie in 2003 beschreven (zie ook tabel 3.1. en afbeelding 3.1.). De reden hiervoor is dat eind 2003 de eerste activiteit op Cape Holland Willemsoord die bezoekers trok, in bedrijf werd genomen; te weten de bioscoop. Daarom zal, met het jaar 2003, de situatie van voor de opening van de bioscoop in beeld worden gebracht. Daarnaast wordt ingegaan op de situatie nadat de ontwikkeling van Cape Holland Willemsoord volledig zal zijn afgerond. Hiervoor wordt de situatie beschreven circa 10 jaar vanaf heden, te weten de situatie in 2015 (zie ook tabel 3.1. en afbeelding 3.2.). Door beide situaties met elkaar te vergelijken kan in beeld worden gebracht welke functies en activiteiten deel (zullen gaan) uitmaken van het themapark Cape Holland Willemsoord.

2003

In 2003 had het terrein nog geen functie als Maritiem themapark. Sinds de marine zich in 1994 had teruggetrokken zijn er enkele gebouwen afgebroken en zijn andere gebouwen gerenoveerd. Ook zijn er gebouwen waarmee nog niets is gebeurd.

Het grootste deel van de gebouwen op het terrein heeft in 2003 nog geen (nieuwe) functie. Van de gebouwen die zijn opgeknapt en in functie zijn heeft het merendeel een 'ondersteunende functie' voor het park. Zo zijn er kantoren gevestigd in gebouwen 28, 29 en 30 en heeft gebouw 34 een functie als transformatorgebouw.

Naast de gebouwen op het terrein zijn er ook een aantal locaties buiten die een functie (kunnen) hebben. Zo zijn er twee restauratiedokken (ook wel dokken 1 en 2 genoemd) waar schepen gerestaureerd kunnen worden. Verder zijn er ligplaatsen voor Maritieme monumenten en museumschepen (resp. G en K in tabel 3.1. en afbeelding 3.1.) en is er een museumhaven en een passantenhaven (resp. L en M) in het kanaal langs het terrein. Tenslotte is er een tijdelijke parkeerplaats op Cape Holland Willemsoord, die ruimte biedt aan 400 auto's.

2015

In 2015, wanneer het voornemen is gerealiseerd, zal Cape Holland Willemsoord functioneren als Maritieme themapark. Cape Holland Willemsoord, alhoewel bestaande uit diverse bedrijfsonderdelen, zal naar buiten toe één gezicht hebben. Een themapark voor het hele gezin.

Alle gebouwen en buitenterreinen hebben dan een functie. Deze functies van de gebouwen en buitenterreinen zijn dusdanig gekozen dat deze goed aansluiten bij de Maritieme geschiedenis van Willemsoord. Hierdoor is de monumentale status van Cape Holland Willemsoord niet alleen behouden, maar juist versterkt. Ook de renovatie van de op het terrein aanwezige gebouwen, die in 2015 zal zijn afgerond, draagt hier aan bij.

Het merendeel van de gebouwen en buitenterreinen hebben een functie als onderdeel van het park, maar daarnaast zijn er ook gebouwen met een ondersteunende functie. De meeste van deze functies zijn reeds bekend. Voor sommige geldt dat er een aantal mogelijkheden wordt geschetst, maar dat de keuze voor de uiteindelijke bestemming nog moet worden gemaakt. Onderstaand volgt een beschrijving van een aantal van de belangrijkste (nieuwe) functies op het terrein:

- *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*: op Cape Holland Willemsoord is 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 spellen aanwezig. Zo zijn er allerlei race-simulators, 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 Heldenspel. 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;
- *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;
- *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, concertaal, 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.

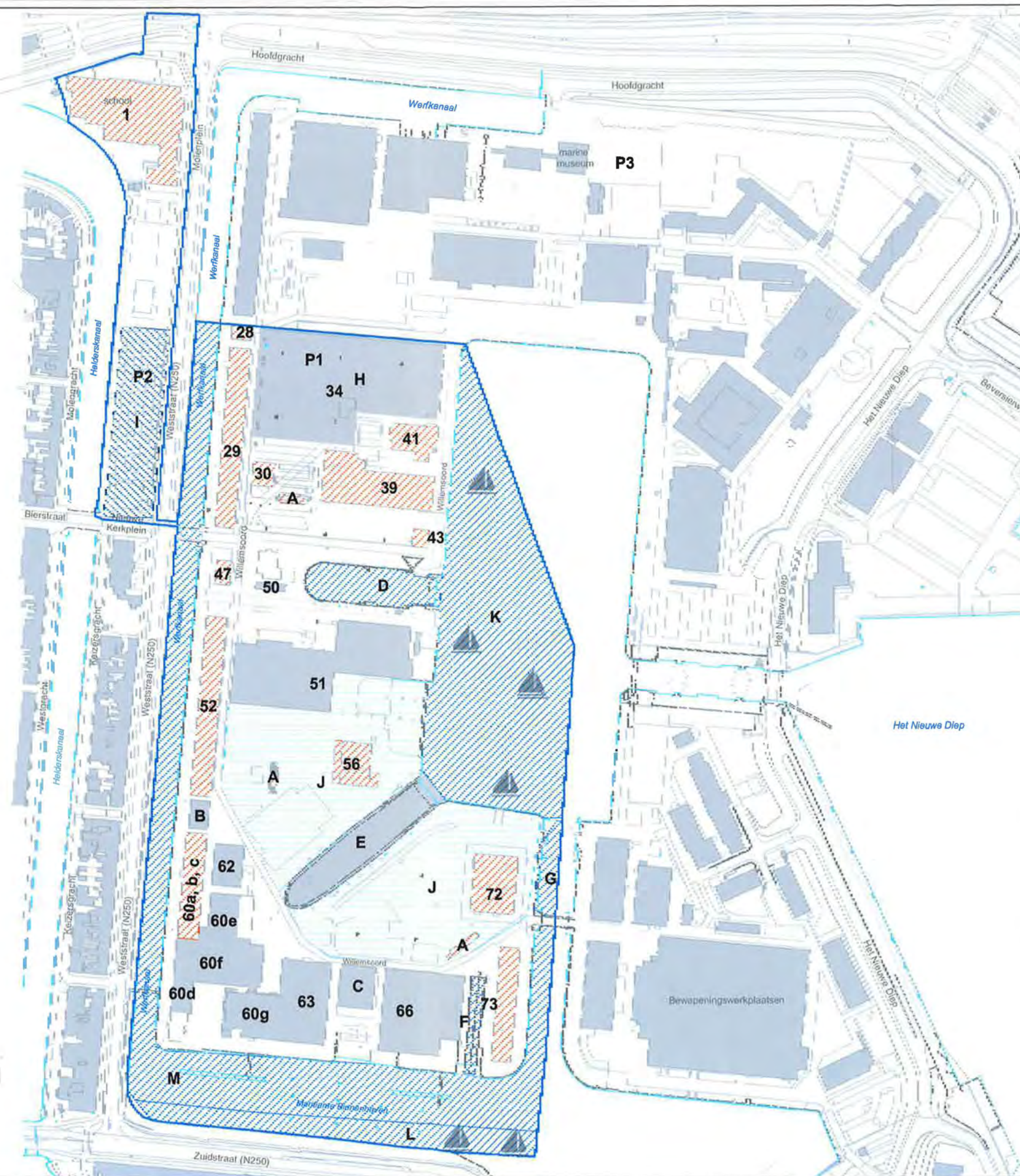
evenementen

Op Cape Holland Willemsoord worden diverse evenementen georganiseerd. Het betreft hier evenementen met een zeer uiteenlopend karakter. Zo worden er onder meer braderieën, beurzen, bruiloften, congressen, concerten, themafeesten, sportevenementen en persoonsuitjes, en dergelijke georganiseerd. Ook zijn dit evenementen voor zowel particuliere, zakelijke als publiekstoegankelijke doelgroepen. Voorbeelden van beurzen die gehouden (kunnen) worden zijn: Maritieme beurzen, kledingbeurzen, autobeurzen, middenstandsbeurzen, en dergelijke. Deze evenementen kunnen zowel binnen (bijvoorbeeld in gebouw 60F, zie tabel 3.1. en afbeelding 3.2.) als buiten (bijvoorbeeld op buitenterrein J, tabel 3.1. en afbeelding 3.2.) gehouden worden. De evenementen binnen zullen met een zekere regelmaat georganiseerd worden en hebben derhalve een structureel karakter. Dit zijn evenementen die zowel overdag als 's avonds plaats zullen vinden. Dergelijke evenementen vallen onder de vergunning die het desbetreffende gebouw zal hebben in het kader van de Wet milieubeheer (Wm). De evenementen buiten worden incidenteel georganiseerd. Dergelijke evenementen zullen met name worden georganiseerd gedurende het voorjaar en najaar, met een frequentie van in totaal 10 à 15 evenementen per jaar. Deze evenementen vinden voor het merendeel overdag plaats; alleen bij hoge uitzondering ook 's avonds. Deze evenementen vallen niet binnen vergunningen in het kader van de Wet Milieubeheer, maar er zal voor elk van deze evenementen een aparte evenementenvergunning aangevraagd dienen te worden (voor meer informatie over beheer en vergunningen, zie paragraaf 5.5.).

In het navolgende overzicht is aangegeven welke functies de gebouwen en buitenterreinen hadden in 2003 en welke functie ze in 2015 zullen hebben. Daarna staan de genoemde functies afgebeeld in afbeeldingen 3.1. en 3.2.

Tabel 3.1. Overzicht van functies van gebouwen in 2003 (referentiejaar) en 2015

gebouwen	functie 2003	functie 2015	opmerkingen
<i>gebouwen</i>			
gebouw 1	school	parkeergarage / wonen	
gebouw 28	kantoor	kantoor	
gebouw 29	kantoor	kantoor	
gebouw 30	kantoor	kantoor of horeca	
gebouw 34	transformatorgebouw	stedelijke functies, werkplaats of wonen	in combinatie met 39, 41 en H
gebouw 39	werkplaats	stedelijke functies, werkplaats of wonen	in combinatie met 34, 41 en H
gebouw 41	werkplaats	stedelijke functies, werkplaats of wonen	in combinatie met 34, 39 en H
gebouw 43	opslag	opslag	
gebouw 47	geen	informatiecentrum of kantoor	
gebouw 50	fietsenstalling	fietsenstalling	
gebouw 51	geen	uitgaanscentrum	
gebouw 52	geen	kantoor, detailhandel of horeca	
gebouw 56	geen	detailhandel of horeca	
gebouw 60a,b,c	geen	kantoor of horeca	
gebouw 60d	geen	Waterworld Café	
gebouw 60e	geen	beurzen en evenementen	
gebouw 60f	geen	beurzen en evenementen	
gebouw 60g	geen	Reddingsmuseum	
gebouw 62	geen	beurzen, evenementen en horeca	
gebouw 63	geen	themapark	
gebouw 66	geen	themapark	
gebouw 72	geen	hotel, kantoor of themapark	
gebouw 73	werkplaats	scheepsreparaties	
A	geen	geen	bunker
B	geen	historisch schip	Pinas; glazen gebouw
C	geen	themapark	Medemblikker; houten gebouw
<i>buitenterreinen</i>			
D	restauratiedok	restauratiedok	dok 1
E	restauratiedok	ligplaats prins Willem & scheepsreparaties	dok 2
F	herstelplaats	herstelplaats	de Helling
G	ligplaats nautische monumenten	ligplaats nautische monumenten	Boerenverdriet
H	geen	stedelijke functies, werkplaats of wonen	samen met 34, 39 en 41
I	parkeerterrein	parkeren of wonen	P2
J	geen	themapark of evenementen	
K	ligplaats museumschepen	water & havenactiviteiten	nalte dok
L	museumhaven	museumhaven	Maritieme binnenhaven
M	passantenhaven	passantenhaven	Maritieme binnenhaven & Werfkanal



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:	geen
Gebouw 51:	geen
Gebouw 52:	geen
Gebouw 56:	geen
Gebouw 60a,b,c:	geen
Gebouw 60d:	geen
Gebouw 60e:	geen
Gebouw 60f:	geen
Gebouw 60g:	geen
Gebouw 62:	geen
Gebouw 63:	geen
Gebouw 66:	geen
Gebouw 72:	geen
Gebouw 73:	werkplaats

A:	geen
B:	geen
C:	geen

Dokken & buitenterreinen:

D:	restaurantdok
E:	restaurantdok
F:	herstelplaats
G:	ligplaats nautische monumenten
H:	geen
I:	parkeerterrein
J:	geen
K:	ligplaats museumschepen
L:	passantenhaven
M:	museumhaven

 plangebied

Afbeelding 3.1. Functies op Cape Holland Willemsoord in 2003

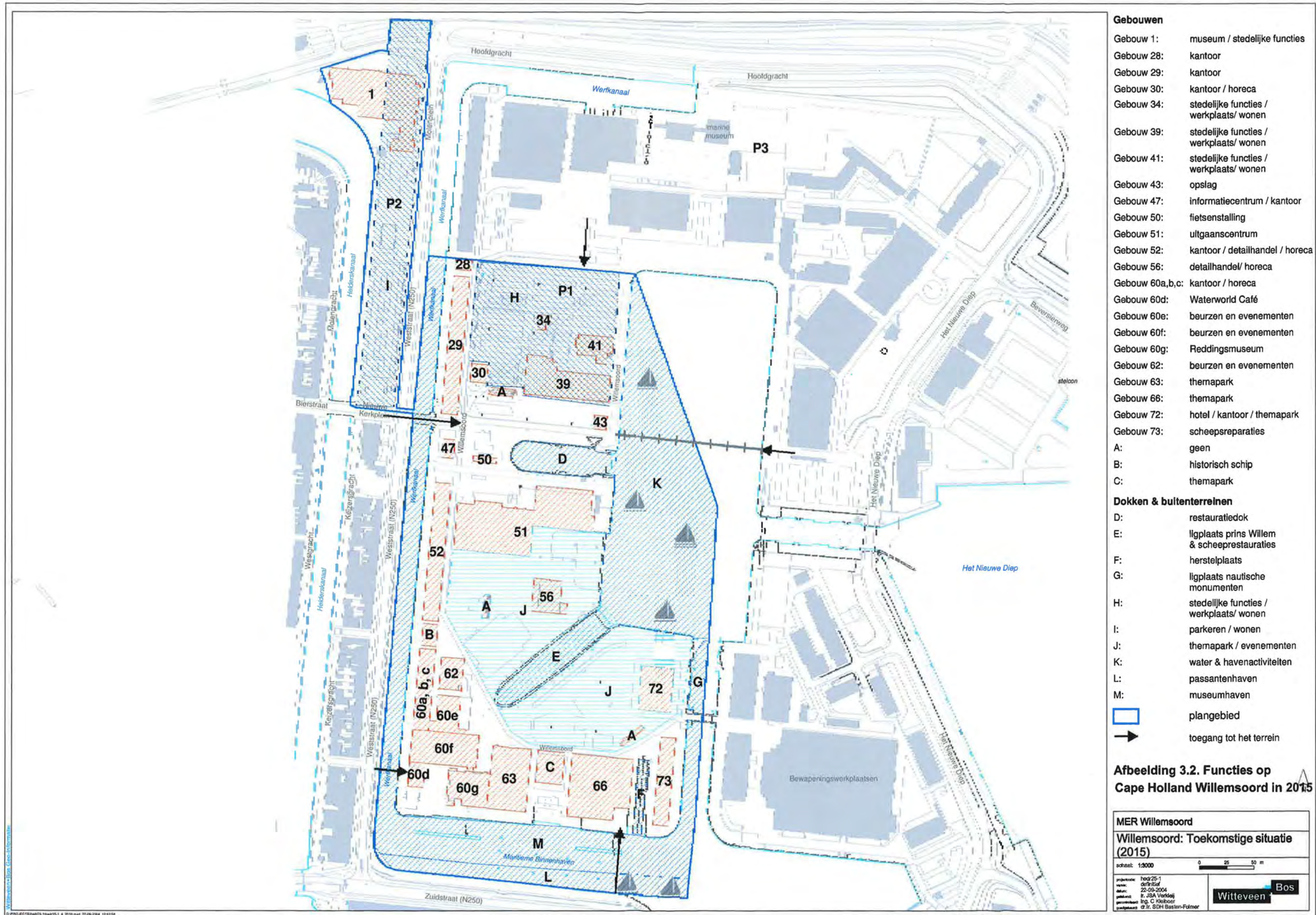
MER Willemsoord

Willemsoord: Referentiesituatie 2003

schaal: 1:3000 0 25 50 75 m

projectcode: hndr25-3
definitief
datum: 08-02-2005
getekend: J. JSA Vertel
gecontroleerd: ing. C. Kieboer
gepubliceerd: dr. J. SCH. Bollen-Folmer

 **Witteveen**



3.2. Scenario's

In de Startnotitie is beschreven hoe in het MER een tweetal alternatieven (minimaal en maximaal), plus een aantal variabelen, zal worden onderzocht op hun milieugevolgen. Aansluitend op de richtlijnen voor het MER is er echter gekozen voor het onderzoeken van de milieugevolgen van een viertal scenario's. De reden hiervoor is dat het merendeel van de functies op het terrein reeds is gerealiseerd. Hierdoor is het niet meer mogelijk om reële alternatieven te ontwikkelen. Wel is er nog variatie in het aantal bezoekers van Cape Holland Willemsoord en de wijze waarop deze bezoekers naar Cape Holland Willemsoord komen. De verkeersaantrekkende werking van de activiteit is de belangrijkste reden om voor dit initiatief een MER op te stellen.

bezoekersaantallen

Het aantal bezoekers per jaar dat in paragraaf 2.2. is genoemd, te weten 680.000 bezoekers per jaar, is het startpunt geweest voor het zoeken naar de mogelijke bandbreedte in het aantal bezoekers. Voor de minimale invulling van de bandbreedte is uitgegaan van deze 680.000 bezoekers per jaar. In het MER



detail boeg Prins Willem II

wordt onderzocht wat het zou betekenen als er in 2015 circa 680.000 bezoekers per jaar naar Cape Holland Willemsoord komen.

Het doel van de herontwikkeling van Cape Holland is om een interessant, levendig en aantrekkelijk themapark te realiseren. Dit zal naar verwachting een positief effect hebben op het aantal bezoekers. Daarom wordt voor de maximale invulling van de bandbreedte onderzocht wat de milieugevolgen zijn als het park een groot succes wordt en per jaar circa 1 miljoen bezoekers trekt.

Op deze wijze geeft de bandbreedte van het aantal bezoekers ook inzicht in de bandbreedte van (de te verwachten) milieugevolgen. Immers, het bezoekersaantal heeft directe consequenties voor de milieugevolgen en daarbij de aanpak van bijvoorbeeld de verkeer- en vervoerproblematiek en de parkeerbehoefte.

keuze voor vervoerswijze (modal split)

Bovengenoemde bandbreedte in milieugevolgen wordt niet alleen bepaald door het aantal bezoekers, maar ook door de wijze waarop zij naar Cape Holland Willemsoord komen. De keuze van het vervoersmiddel speelt hierbij een belangrijke rol. Indien een groot aantal bezoekers met de auto naar Cape Holland Willemsoord komt, kan dit leiden tot een grotere verkeersproblematiek en grotere parkeerbehoefte (zie ook paragraaf 3.3.). Indien daarentegen het openbaar vervoer wordt gestimuleerd zal het aandeel bezoekers dat met de auto komt afnemen. Maatregelen om het openbaar vervoer te stimuleren die de initiatiefnemer voorstaat zijn:

- verbeteren van de looproutes vanaf het Centraal Station: aantrekkelijke directe routes, die goed zijn bewegwijzerd en verlicht;
- het inzetten van gratis pendels vanaf parkeerplaatsen aan de rand van de stad (bijvoorbeeld Nieuwe Haventerrein) op topdagen of bij evenementen;
- de herintroductie van de Kustbus. Deze bus reed in het verleden langs de diverse campings en recreatieparken langs de kust naar Den Helder. Herintroductie kan aantrekkelijk zijn, aangezien een groot deel van de bezoekers van Cape Holland Willemsoord afkomstig zijn van recreatieve verblijfsvoorzieningen uit de directe omgeving (zie ook paragraaf 2.2.);
- een Texel-arrangement; bijvoorbeeld korting of een gratis vervoersbewijs voor bezoekers vanuit Texel;
- een combikaart: de combinatie van een treinkaartje en een entreebewijs voor Cape Holland Willemsoord.

Van de voornoemde mogelijkheden vallen de eerste twee direct onder de invloedssfeer van de initiatiefnemer. Voor de overige drie maatregelen geldt dat zij zich kunnen inzetten voor de realisatie hiervan, maar dat externe partijen daar (mede) verantwoordelijk voor zijn.

Het gevolg van het al dan niet stimuleren van het openbaar vervoer is uitgedrukt in het resultaat hiervan, namelijk de keuze die bezoekers maken voor een bepaalde vervoerswijze. Deze keuze wordt ook wel de modal split genoemd. In een modal split wordt onderscheid gemaakt tussen vervoer met de auto, met het openbaar vervoer en het langzaam verkeer (fietsers/voetgangers). In tabel 3.2. staat aangegeven welke onderverdeling in dit MER wordt gehanteerd:

Tabel 3.2. Modal split

vervoerswijze	geen stimulering OV	wel stimulering OV
auto	70 %	55 %
openbaar vervoer	20 %	30 %
langzaam verkeer	10 %	15 %

de scenario's

Uit de voornoemde bandbreedtes gebaseerd op bezoekersaantallen en de modal split zijn vier scenario's samen te stellen:

- scenario 1 (680.000, -OV): 680.000 bezoekers per jaar en geen stimulering openbaar vervoer, modal split auto 70 %, OV 20 % en langzaam verkeer 10 %;
- scenario 2 (680.000, +OV): 680.000 bezoekers per jaar en wel stimulering openbaar vervoer, modal split auto 55 %, OV 30 % en langzaam verkeer 15 %;
- scenario 3 (1 miljoen, -OV): 1.000.000 bezoekers per jaar en geen stimulering openbaar vervoer, modal split auto 70 %, OV 20 % en langzaam verkeer 10 %;
- scenario 4 (1 miljoen, +OV): 1.000.000 bezoekers per jaar en wel stimulering openbaar vervoer, modal split auto 55 %, OV 30% en langzaam verkeer 15 %.

3.3. Variabelen

Naast de hiervoor beschreven scenario's zijn er voor een aantal aspecten nog enkele (plan)variabelen onderzocht in het MER. Deze variabelen maken onderdeel uit van de vier scenario's.

De volgende variabelen worden onderscheiden:

- ontsluitingswegen (zie ook afbeelding 6.1.);
- parkeren.

ontsluitingswegen

De wegen in en rondom Den Helder zijn in de huidige situatie in de spits al redelijk zwaar belast. Dit wordt onder meer veroorzaakt doordat de belangrijkste ontsluitingsroute van en naar de veerboot voor Texel samenvalt met die van en naar Cape Holland Willemsoord, te weten Rijksweg N250 (Binnenhaven, Zuidstraat en Weststraat). Ook de plannen in het kader van het project Stadshart zullen leiden tot extra verkeer op deze wegen. Om ervoor te zorgen dat Den Helder ook in de toekomstige situatie goed bereikbaar blijft zal de gemeente Den Helder een aantal wijzigingen in de verkeersstructuur aanbrengen. Deze staan hier onder kort weergegeven.

nieuwe wegen:

- Luchthavenweg;
- Doortrekken Zuiderhaaks.

afsluiten van wegen:

- Luchthavenweg (noordelijk deel);
- Beatrixstraat;
- Parallelweg N250 ter hoogte van de McDonalds.

verkeersluw maken van wegen:

- Fazantenstraat;
- Ruyghweg tussen Fabrieksgracht en Visstraat;
- Schoolweg (bibeko);
- Boerhaavestraat (geheel);
- Marsdiepstraat tussen Waddenzeestraat en Texelstroomlaan.

aanpassingen op wegen:

- Molenplein: rotonde;
- Ravelijnweg / Rijksweg: Veerkeersregelininstallatie (VRI) met extra voorsorteervakken;
- Ravelijnweg / Torplaan: dubbelstrooks rotonde;
- Schootenweg / Ravelijnweg: verlengen opstelstroken;
- Texelstroomlaan / Waddenzeestraat: grotere turbo rotonde;
- Middenweg / Sportlaan: rotonde;
- Nieuweweg / Drs. F. Bijlweg: afslagvak;
- Kievitstraat / Ruyghweg: optimaliseren VRI.

Onderzocht zal worden of de verkeersafwikkeling door middel van deze aanvullende maatregelen in de toekomstige situatie (met en zonder Cape Holland Willemsoord) zal verbeteren.

parkeren

parkeerbehoefte

In hoofdstuk 2 is aangegeven hoe het aantal bezoekers per jaar onderverdeeld kan worden over de maanden van het jaar, de dagen per week en gedurende de dag. Wanneer wordt uitgegaan van de genoemde 680.000 bezoekers per jaar [11], kan aan de hand van de gemiddelde bezetting per auto en de omloopsnelheid van de parkeerplaatsen bepaald worden hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn:

Tabel 3.3. Gemiddelde bezetting per auto en omloopsnelheid parkeerplaats

	aantal personen per auto	omloopsnelheid*
Themapark	3,6	1,2
Beurzen en evenementen	3,6	1,2
Megabioscoop	2,8	1,8
Family entertainment en kinderspeelpa- radijs	2,8	2,8

* = gemiddeld aantal auto's dat per dag gebruik kan maken van één parkeerplek

Tabel 3.4. Gemiddeld aantal benodigde parkeerplaatsen per dag⁴

	gemiddeld aantal parkeerplaatsen per dag	aantal parkeerplaatsen op een topdag	verschil
januari	323	512	59 %
februari	305	461	51 %
maart	227	384	69 %
april	446	664	49 %
mei	311	438	41 %
juni	306	397	30 %
juli	374	499	33 %
augustus	483	623	29 %
september	405	611	51 %
oktober	370	629	70 %
november	316	543	72 %
december	304	490	61 %

⁴ Worst case scenario: er van uitgaande dat 100% van de bezoekers met de auto naar Cape Holland Willemsoord komt.

Uit de tabellen 3.3. en 3.4. blijkt dat er op een reguliere dag behoefte is aan maximaal 483 parkeerplaatsen in de maand augustus en dat er op een topdag vraag is naar 664 parkeerplaatsen in de maand april. Bij het bepalen van het aantal benodigde parkeerplaatsen is een soort 'worst case scenario' gehanteerd, dat wil zeggen dat er van is uitgegaan dat 100 % van de bezoekers met de auto naar Cape Holland Willemsoord komt. In de werkelijke situatie zal dit aantal lager liggen.

mogelijk parkeerlocaties

Om invulling te geven aan deze parkeerbehoefte zijn nog een aantal mogelijkheden. Zo zijn er vier locaties waar parkeergelegenheid kan worden gerealiseerd die direct onder de invloedssfeer staan van de initiatiefnemer. Deze locaties bieden de mogelijkheid om een bepaald maximaal aantal parkeerplaatsen te realiseren. Afhankelijk van het daadwerkelijke bezoekersaantal en de gekozen vervoersmethode zal dan het benodigde aantal parkeerplaatsen kunnen worden vastgesteld.

Daarnaast heeft de gemeente Den Helder in haar Parkeervisie ook aan aantal zoeklocaties voor parkeerplaatsen aangegeven [26]. Deze parkeerplaatsen zijn weliswaar voor algemeen gebruik, maar liggen wel dusdanig in de directe omgeving van Cape Holland Willemsoord dat zij eventueel als overloop gebruikt kunnen worden. In de navolgende tabel is het maximaal haalbare aantal parkeerplaatsen weergegeven (tabel 3.5.). Tevens is daarbij een koppeling gelegd tussen de benodigde parkeergelegenheid en de vier scenario's. Op de afbeelding 3.3. staan de locaties van deze parkeergelegenheden op een kaart weergegeven.

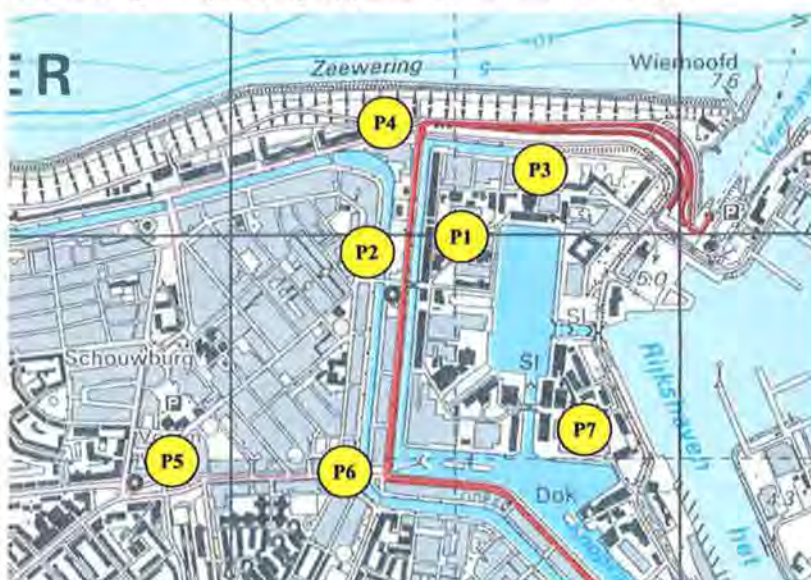
Tabel 3.5. Mogelijke parkeerlocaties Den Helder

parkeer- plaats	locatie	scenario's 1 en 2*	scenario's 3 en 4*	opmerking
P1	Cape Holland Willemsoord	0	400	gekoppeld aan voorgenomen activiteit
P2	Nieuwe Kerkplein	700	1000	gekoppeld aan voorgenomen activiteit
P3	Marinemuseum	100	100	gekoppeld aan voorgenomen activiteit
P4	parkeren onder aan de dijk	0	1000	gekoppeld aan voorgenomen activiteit
P5	Stationsomgeving	225	225	zoeklocatie gemeente Den Helder
P6	Kop Beatrixstraat	380	380	zoeklocatie gemeente Den Helder
P7	Nieuwe Diep	?	?	mogelijke zoeklocatie gemeente Den Helder**

* = aantal parkeerplaatsen in scenario

** = deze locatie komt in ieder geval niet op korte termijn beschikbaar. Het mogelijk aantal parkeerplaatsen is dan ook nog niet bekend

Afbeelding 3.3. (Mogelijke) parkeerlocaties Den Helder



4. VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN

4.1. Resultaten van de vergelijking

In dit hoofdstuk worden de resultaten van de beoordelingen voor de scenario's met elkaar vergeleken voor alle thema's. Alleen het thema industrielawaai wordt niet betrokken in de vergelijking aangezien deze geen onderscheid oplevert tussen de scenario's, maar eerder randvoorwaarden stelt aan de nog resterende ontwikkelingen op Cape Holland Willemsoord (zie paragraaf 6.5.).

De scenario's zijn in hoofdstuk 6 beoordeeld op hun milieugevolgen ten opzichte van de referentiesituatie. Ter verduidelijking staat hier nogmaals aangegeven wat de verschillende scenario's inhouden:

- scenario 1 (680.000, -OV): 680.000 bezoekers per jaar en geen stimulering openbaar vervoer, modal split auto 70 %, OV 20 % en langzaam verkeer 10 %;
- scenario 2 (680.000, +OV): 680.000 bezoekers per jaar en wel stimulering openbaar vervoer, modal split auto 55 %, OV 30 % en langzaam verkeer 15 %;
- scenario 3 (1 miljoen, -OV): 1.000.000 bezoekers per jaar en geen stimulering openbaar vervoer, modal split auto 70 %, OV 20 % en langzaam verkeer 10 %;
- scenario 4 (1 miljoen, +OV): 1.000.000 bezoekers per jaar en wel stimulering openbaar vervoer, modal split auto 55 %, OV 30 % en langzaam verkeer 15 %.

vergelijking van de scenario's met referentiesituatie 2015

In tabel 4.1. staan de beoordelingen van de scenario's voor de verschillende thema's ten opzichte van referentiesituatie 2015 weergegeven. Hierbij is voor alle criteria de referentiesituatie op nul gesteld. Verschillen in beoordelingen tussen de scenario's zijn grijs gemarkeerd.

Tabel 4.1. Overzicht van de beoordeling van de milieugevolgen van de varianten

criterium	referentiesituatie	scenario 1	scenario 2	scenario 3	scenario 4
<i>verkeer & vervoer</i>					
kwaliteit verkeersafwikkeling	0	0	0	0	0
bereikbaarheid plangebied	0	+	++	+	++
verkeersveiligheid	0	0/+	0/+	0/+	0/+
<i>lucht</i>					
jaargemiddelde grenswaarde NO ₂	0	0	0	0	0
uurgemiddelde grenswaarde NO ₂	0	0	0	0	0
jaargemiddelde grenswaarde PM10	0	0	0	0	0
elmaal gemiddelde grenswaarde PM10	0	-	-	-	-
<i>wegverkeerslawaaï</i>					
geluidbelasting op naastliggende woningen	0	0	0	0	0
cumulatie industrielawaai & verkeerslawaaï	0	-	+	-	-

verschillen tussen de scenario's

Uit het overzicht in de voorgaande tabel blijkt dat de milieugevolgen voor de scenario's verschillen op de volgende beoordelingscriteria:

- *bereikbaarheid plangebied*: Voor de scenario's 1 en 3 is de bereikbaarheid van het plangebied met het openbaar vervoer niet optimaal, maar wel beter dan in de referentiesituatie 2015. Dit leidt tot een positieve beoordeling. Het is daarentegen goed mogelijk om het terrein beter bereikbaar te maken met het openbaar vervoer, zoals voorgesteld in de scenario's 2 en 4. Hierdoor is de beoordeling van deze scenario's zeer positief ten opzichte van de referentiesituatie;
- *cumulatie industrielawaai en wegverkeerslawaaï*: Wanneer de geluidbelasting door industrielawaai en verkeerslawaaï wordt gecumuleerd is er alleen voor scenario 2 sprake van een verbetering van de situatie ten opzichte van de referentiesituatie. Voor de overige scenario's geldt een toename van de geluidbelasting ten opzichte van de referentiesituatie. Scenario 3 kent als enige scenario een verslechtering op twee rekenpunten.

conclusie

De verschillen tussen de scenario's zijn zeer beperkt. Echter, voor die criteria waarvoor er wel verschillen zijn is scenario 2 in beide de gevallen het meest positief. Dit scenario, waarin wordt uitgegaan van 680.000 bezoekers en stimulering van het openbaar vervoer, vormt dan ook de basis voor het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA). Het scenario dat daarna het meest positief is, is scenario 4. In beide scenario's (2 en 4) wordt uitgegaan van de stimulering van het openbaar vervoer. Het blijkt dat de stimulering van het openbaar vervoer uiteindelijk tot een iets positiever resultaat leidt dan een relatief laag bezoekersaantal.

4.2. Het meest milieuvriendelijke alternatief

In deze paragraaf wordt het meest milieuvriendelijke alternatief (MMT) verder vormgegeven.

Uit het milieuonderzoek (hoofdstuk 6) is naar voren gekomen dat er mogelijk sprake is van hinder of het overschrijden van de geldende normen voor de volgende thema's:

- *verkeer*: De route naar Cape Holland Willemsoord en de TESO-veerhaven zal op mooie zomerse dagen zwaar belast zijn, met filevorming tot gevolg. Dit geldt zowel in de referentiesituatie 2015 als in de vier scenario's. De filevorming zal met name gelden indien er in deze periode een evenement zal worden georganiseerd;
- *lucht*: De grenswaarde langs de Kanaalweg, de Weststraat en de Zuidstraat wordt in alle scenario's overschreden op een afstand van de weg waar de bebouwing reeds is begonnen. Het verschil tussen de scenario's onderling en ten opzichte van de referentiesituatie is daarbij niet groot, zeker niet ten opzichte van de nauwkeurigheid van de berekeningen;
- *verkeerslawaaï*: De maximale geluidbelasting (etmaalwaarde) als gevolg van het wegverkeer varieert in de referentiesituatie en de scenario's tussen de 66 en 70 dB(A). De voor wegverkeerslawaaï geldende voorkeursgrenswaarden zijn 50/45/40 voor respectievelijk dag/avond/nacht, beduidend lager dan de berekende etmaalwaarden. De toename wordt met name veroorzaakt door de autonome groei van het autoverkeer in Den Helder, resulterend in een toenemende verkeersintensiteit op de onderzochte wegen;
- *industrielawaai*: De activiteiten in gebouw 60F zorgen in de huidige situatie voor geluidsoverlast voor omwonenden. Uit berekeningen, waarin een aantal geluidsisolerende maatregelen zijn meegenomen (zie paragraaf 6.5.3.), blijkt dat, ondanks het treffen van deze maatregelen, de toegestane geluidbelasting nog steeds overschreden wordt. Indien er daarnaast nog (incidenteel) evenementen worden georganiseerd, die vergelijkbare of zelfs hogere geluidbelastingen veroorzaken, zal er sprake kunnen zijn van regelmatige overlast voor omwonenden.

In hoofdstuk 6 zijn voorstellen gedaan voor een aantal maatregelen die deze (verwachte) milieugevolgen kunnen voorkomen. In deze paragraaf wordt een relatie gelegd tussen de voorgestelde maatregelen en de geconstateerde milieugevolgen. Dit is van belang aangezien de verwachte milieuproblemen bij de realisatie van een voorgenomen activiteit op basis van jurisprudentie reeds in het kader van het Bestemmingsplantraject dienen te kunnen worden opgelost.

Hierbij is het niet van belang of de verwachte (negatieve) milieugevolgen ontstaan als gevolg van autonome ontwikkelingen of als gevolg van de voorgenomen activiteit. Dit geldt voor de situatie in Den Helder ook. Een groot deel van de verwachte (negatieve) milieugevolgen ontstaan als gevolg van de autonome groei van het autoverkeer. Het aandeel van de bezoekers van Cape Holland Willemsoord in het totale verkeer op de onderzochte wegen is relatief beperkt. Daar staat tegenover dat het doel van de onderhavige voorgenomen activiteit is om een themapark te realiseren met een groot aantal bezoekers. Immers, een aantal bezoekers van 1 miljoen per jaar is beter voor de initiatiefnemer dan een aantal bezoekers van 680.000 per jaar. Nu leidt een groter aantal bezoekers tot meer autoverkeer. Of het uiteindelijke aantal bezoekers nu zal uitkomen op 680.000 of 1 miljoen, het is van belang om te voorkomen dat de negatieve milieugevolgen, die uit het onderzoek naar voren zijn gekomen, realiteit zullen worden ongeacht het aantal bezoekers. Daarom worden hierna een aantal maatregelen genoemd in het kader van het MMA die de initiatiefnemer kan nemen om een dergelijke milieuhinder te voorkomen. Hierbij wordt er onderscheid gemaakt tussen verkeer en verkeersgerelateerde milieugevolgen (verkeer, lucht en wegverkeerslawaaï) en de milieugevolgen van 'industrielawaai'. Ook wordt aangegeven welke maat-

regelen direct onder de invloedssfeer van de initiatiefnemer vallen en welke niet. Voor deze laatste maatregelen geldt dat de initiatiefnemer zich zal inzetten voor de totstandkoming er van, maar dat de beslissingsbevoegdheid hiervoor niet bij de initiatiefnemer ligt.

maatregelen om hinder door verkeer, verkeerslawaaï en luchtverontreiniging te voorkomen

Het verkeer van en naar Cape Holland Willemsoord maakt gebruik van dezelfde wegen (Binnenhaven, Zuidstraat en Weststraat) als een groot deel van het gewone verkeer van en naar Den Helder en het verkeer van en naar de TESO-veerhaven. Dit zorgt voor een grote belasting van deze wegen. Alle in de navolgende paragraaf genoemde maatregelen hebben als doel deze wegen te ontlasten van verkeer.

binnen invloedssfeer initiatiefnemer

In paragraaf 4.1. is geconstateerd dat stimulering van het openbaar vervoer leidt tot het voorkomen van hinder. Onderstaand volgen een aantal maatregelen om het openbaar vervoer te stimuleren die de initiatiefnemer voorstaat. Ten eerste worden de looproutes vanaf het Centraal Station verbeterd door het mogelijk maken van aantrekkelijke directe routes, die goed zijn bewegwijzerd. De afstand tussen het NS-station en Cape Holland Willemsoord is dusdanig kort, dat men in de huidige situatie reeds in circa 10 minuten van het station naar Cape Holland Willemsoord kan lopen. Door het goed bewegwijzeren van de looproute wordt het voor bezoekers nog gemakkelijker gemaakt om, nadat ze met de trein naar Den Helder zijn gekomen, Cape Holland Willemsoord snel en veilig te bereiken.

Ten tweede wordt bij die evenementen en op die topdagen die leiden tot een zeer drukke situatie op de wegen van en naar Den Helder, gebruik gemaakt van een parkeerverwijssysteem of een dynamisch routesysteem. Hiermee wordt het verkeer via een tijdelijke routeinformatie en met behulp van stewards via het Nieuwe Diep naar Den Helder toe geleid. Naast dit dynamisch routesysteem worden er in dergelijke situaties op grotere afstand van Cape Holland Willemsoord (bijvoorbeeld op het Nieuwe Haventerrein of langs de N250) tijdelijke parkeerlocaties voor bezoekersverkeer van Cape Holland Willemsoord gecreëerd. Hiervandaan wordt men door middel van een gratis buspendel naar Cape Holland Willemsoord vervoerd. Op deze wijze wordt niet alleen het verkeer op de wegen in Den Helder beperkt, maar wordt er tevens zorggedragen voor een snelle en efficiënte verplaatsing van de bezoekers naar Cape Holland Willemsoord. In extreem drukke situaties wordt gedacht aan vervoer van bezoekers over water.



bioscoop Utopolis

Op lange termijn zou er aan de rand van de stad een Transferium gebouwd kunnen worden om de overstap van auto naar openbaar vervoer te stroomlijnen.

buiten invloedssfeer initiatiefnemer

Maatregelen om het openbaar vervoer te stimuleren die buiten de invloedssfeer van de initiatiefnemer vallen zijn:

- de herintroductie van de Kustbus: deze bus reed in het verleden langs de diverse campings en recreatieparken langs de kust naar Den Helder. Herintroductie kan zeer aantrekkelijk zijn aangezien een groot deel van de bezoekers van Cape Holland Willemsoord afkomstig zijn van recreatieve verblijfsvoorzieningen uit de directe omgeving;
- een Texel-arrangement: bijvoorbeeld korting of een gratis vervoersbewijs voor bezoekers vanuit Texel;
- een combikaart: de combinatie van een treinkaartje en een entreebewijs voor Cape Holland Willemsoord.

In paragraaf 3.3. worden een aantal maatregelen voorgesteld, die de doorstroming van het verkeer in Den Helder aanzienlijk kunnen verbeteren. Over deze maatregelen heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden. Uit het milieuonderzoek komt naar voren dat alleen indien de voorgenomen verbete-

ringen op de route worden uitgevoerd het verkeer in de referentiesituatie 2015 en in de scenario's voor Cape Holland Willemsoord in de reguliere situaties kan worden verwerkt. In het kader van de optimalisatiemogelijkheden ter beperking en voorkoming van hinder is het derhalve van groot belang dat de voorgestelde maatregelen ook daadwerkelijk worden toegepast. Het bevoegd gezag neemt hierover een besluit.

Een andere belangrijke maatregel die de verwachte milieuproblemen kan voorkomen is het uit elkaar trekken van de verschillende verkeersstromen, dan wel het spreiden over meerdere routes. Hierbij is te denken aan een route via het Nieuwe Diep en de Hoofdgracht. Dit ontlast de hoofdwegenstructuur van Den Helder, met name de Binnenhaven, de Zuidstraat en de Weststraat, aangezien verwacht kan worden dat het verkeer zich gelijkmatig verdeelt over beide toegangswegen. Hierdoor neemt de intensiteit op voornoemde wegen af met circa de helft. Deze halvering van de verkeersintensiteit leidt dan tevens tot het voorkomen van de (beperkte) vormoverschrijdingen voor de luchtkwaliteit op deze wegen, maar zal niet kunnen voorkomen dat er nog steeds sprake is van overschrijdingen van de geluidsnormen. Deze zijn reeds in de referentiesituaties dusdanig hoog dat de normen ook met de voorgestelde halvering zullen worden overschreden.

Op langere termijn kan er, in combinatie met een entree van Cape Holland Willemsoord aan deze zijde, ook een permanente parkeerplaats aan het Nieuwe Diep worden gerealiseerd. Het bevoegd gezag neemt hierover een besluit.

Ook voor het verkeer van en naar de TESO-veerhaven wordt gezocht naar alternatieven voor de huidige ontsluiting. Voor de langere termijn wordt gedacht aan het verplaatsen van de TESO-veerhaven naar een locatie die direct te ontsluiten is vanaf de N250, via het Nieuwe Diep. Voor de middenlange termijn heeft de provincie de problematiek van de verkeersafwikkeling op de routes naar de huidige TESO-veerhaven en de mogelijkheden van de verbetering daarvan opgevoerd als een studieobject. Op de korte termijn wordt gedacht aan het draaien van de aanlegsteigers, waardoor de aansluiting op de Hoofdgracht zal verbeteren. De TESO en het ministerie van Verkeer en Waterstaat nemen hierover een besluit.

maatregelen om hinder door industrielawaai te voorkomen

Het houden van feesten (met disco- of housemuziek) in gebouw 60F is op basis van de huidige gegevens en wetgeving niet goed mogelijk, aangezien deze feesten zullen leiden tot geluidsoverlast op de naastliggende woningen. In deze paragraaf worden een aantal maatregelen benoemd om, binnen het vigerende beleid toch aan de gestelde waarden te voldoen. Echter, het monumentale karakter van het gebouw legt ook beperkingen op aan de mogelijke maatregelen. De hier genoemde maatregelen zijn in principe mogelijk uitgaande van de monumentale status van gebouw 60F.

binnen invloedssfeer initiatiefnemer

Om geluidsoverlast te voorkomen neemt de initiatiefnemer maatregelen die de bedrijfsvoering van het gebouw betreffen. Deze maatregelen zijn het minder vaak 's avonds en 's nachts feesten geven in dit gebouw, het aantal geproduceerde decibellen verlagen en feesten met relatief veel lage bastonen in de muziek te weren.

Verder wordt er in samenwerking met het bevoegd gezag een geluidbeheersplan met betrekking tot het plangebied opgesteld, waarbij de totale geluidbelasting als gevolg van het Maritieme themapark en van iedere inrichting of activiteit nader wordt vastgelegd en gemonitord. Een dergelijk geluidbeheersplan fungeert als waarborg voor de omwonenden dat de bedrijfsvoering van Cape Holland Willemsoord, wat betreft industrie-geluidlawaaï, zal aansluiten bij de geldende normen.

buiten invloedssfeer initiatiefnemer

De gemeente Den Helder heeft een Nota Evenementenbeleid uit 1993. Aangezien deze Nota intussen is verouderd, wordt deze ten tijde van de publicatie van dit MER geactualiseerd. In de nieuwe Nota Evenementenbeleid wordt onder meer het beleid van de gemeente Den Helder ten aanzien van eve-

nementen op Cape Holland Willemsoord uiteengezet, zodat de Nota in de toekomst kan fungeren als toetsingskader voor de handhaving van de geluidsnormen. Ook deze Nota Evenementenlawaai fungeert als waarborg voor de omwonenden. Verdere waarborgen zijn zonebeheersing en handhaving. Het bevoegd gezag neemt hierover een besluit.

beschermde soorten op Cape Holland Willemsoord

In de Startnotitie is aangegeven dat natuurwaarden in het plangebied slechts zeer beperkt of grotendeels afwezig zijn. Op basis hiervan is het thema natuur niet uitgewerkt in het MER. Ook de Richtlijnen voor het m.e.r. vragen niet om een uitwerking van dit thema.

In de inspraak is er echter een inspraakreactie van de Vogelwerkgroep Den Helder e.o. geweest op dit thema. In deze inspraakreactie vraagt de Vogelwerkgroep aandacht voor een aantal beschermde soorten die zich in het verleden in het plangebied bevonden. In het MER worden deze verdwenen vogelsoorten niet meegenomen. Echter, in het kader van het bestemmingsplan zal er een inventarisatie van het plangebied plaatsvinden, op basis waarvan kan worden vastgesteld of er zich beschermde soorten in het plangebied bevinden. Indien dit het geval is, zal er in het bestemmingsplantraject rekening worden gehouden met deze beschermde soorten, op basis van de vigerende wet- en regelgeving.

conclusie

In het kader van het MMA zijn maatregelen mogelijk die verwachte negatieve milieueffecten, ten aanzien van verkeer, luchtkwaliteit, wegverkeerslawaai en industrielawaai, kunnen mitigeren tot een aanvaardbaar niveau. Een groot aantal maatregelen kan en zal de initiatiefnemer zelf nemen. Een deel van de maatregelen valt echter buiten de invloed van de initiatiefnemer. Bij de besluitvorming (bestemmingsplan) zal het bevoegd gezag moeten aangeven welke maatregelen zij nodig acht die buiten de invloedssfeer van de initiatiefnemer vallen.

DEEL B: ACHTERGRONDEN

leeswijzer

Het MER is onderverdeeld in twee delen, te weten de kern en de achtergronden. Nu volgt het deel B: Achtergronden.

deel B: Achtergronden

In hoofdstuk 5 staan de genomen en te nemen besluiten beschreven. Deze besluiten vormen een kader waarbinnen de voorgenomen activiteit ontwikkeld dient te worden. In hoofdstuk 6 wordt het plangebied in de huidige situatie beschreven, gevolgd door een beschrijving van (eventuele) veranderingen in het gebied die volgens het vigerende beleid zullen worden uitgevoerd (autonome ontwikkeling). Ook worden in dit hoofdstuk de milieugevolgen van de voorgenomen activiteit beschreven. Hierbij worden tevens de toekomstscenario's met elkaar vergeleken. Hoofdstuk 7 tenslotte behandelt de gesignaleerde leemten in kennis en informatie en geeft een eerste aanzet tot een evaluatie achteraf.

deel A: Kern

Na het inleidende hoofdstuk 1, worden in hoofdstuk 2 de probleemanalyse en het doel behandeld. In dit hoofdstuk wordt de noodzaak voor de ontwikkeling van het voormalige marineterrein tot Cape Holland Willemsoord beschreven. Daarna wordt het doel van dit project geformuleerd en worden de (milieu)ambities van de initiatiefnemer voor het terrein genoemd. Vervolgens komen in hoofdstuk 3 de voorgenomen activiteit en het basisalternatief met vier scenario's aan de orde. In hoofdstuk 4 worden de scenario's op verschillende aspecten met elkaar vergeleken. Uit deze vergelijking wordt vervolgens een meest milieuvriendelijk alternatief samengesteld.

bijlagen

Achterin het rapport is een literatuurlijst opgenomen van gebruikte bronnen. In de tekst wordt hier naar verwezen met nummers tussen [...]. Tevens is een lijst met gebruikte afkortingen en begrippen toegevoegd. In de derde bijlage is het beleidskader volledig uitgewerkt. De laatste bijlage bevat een verwijzing van waar in dit MER de richtlijnen zijn behandeld.

5. BESLUITEN EN PROCEDURES

5.1. Genomen besluiten

Diverse beleidsstukken gaan in op aspecten die binnen het plangebied een rol spelen. Het beleidskader neemt in een m.e.r.-procedure een belangrijke plaats in aangezien het beleidskader mede de uitgangspunten en randvoorwaarden voor het project bepaalt. Het stelt dan ook het kader waarbinnen de voorgenomen activiteit moet plaatsvinden. Verder wordt in het beleidskader aangegeven welke plannen er reeds zijn voor het studiegebied, de zogenoemde autonome ontwikkelingen. Tot slot maakt het beleidskader de (mogelijk beschermde) status van (bepaalde delen van) het plangebied in de huidige situatie zichtbaar.

De belangrijkste uitgangspunten uit deze stukken staan samengevat in onderstaande tabel. In bijlage III is een uitgebreid overzicht van de relevante beleidsstukken opgenomen.

Tabel 5.1. Overzicht belangrijkste randvoorwaarden/uitgangspunten beleidskader voor MER

titel beleidsdocument	instantie, jaar	randvoorwaarden en uitgangspunten
Rijksniveau		
Nota Ruimte	ministerie van VROM, V&W, EZ en LNV (nog niet vastgesteld)	- Den Helder maakt geen deel uit van de Nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur; - verkrijgen van sterke steden, die veilig en aantrekkelijk zijn; - voorkomen van een te hoog aandeel mensen met een laag inkomen; - de Waddenzee maakt deel uit van de gebieden aangewezen als grote wateren en natuurgebieden. Ook een klein stuk van de naastliggende kustzone van de Noordzee maakt deel uit van deze natuurgebieden;
Derde Nationaal Milieubeleidsplan	ministerie van VROM, 1998	- schoon milieu is essentiële voorwaarde voor een leefbaar Nederland; - gericht gebruik maken van de kwaliteit van de omgeving;
Vierde Nationaal milieubeleidsplan	ministerie van VROM, 2001	- gezond en veilig leven in aantrekkelijke woonomgeving;
PKB 3 ^e nota Waddenzee	ministerie van VROM (herziening nog niet vastgesteld)	- unieke open landschap van Waddenzee moet behouden blijven; - plannen met mogelijk schadelijke effecten op Waddenzee moeten worden getoetst aan hoofddoelstelling PKB; - aangrenzende gebieden dienen een lage skyline te hebben;
Nota Belvédère	ministerie OCW, 1999	- erkennen en behouden cultuurhistorische kwaliteit; - versterken en benutten kwaliteit cultuurhistorisch waardevolle gebieden;
Nota Mobiliteit	ministerie van V&W (nog niet vastgesteld)	- verbeteren betrouwbaarheid infrastructuur binnen randvoorwaarden veiligheid en kwaliteit leefomgeving;
Wet geluidbeheer	ministerie VROM, 1979	- de geluidbelasting op de vastgestelde zone, veroorzaakt door het gehele gezoneerde industrieterrein, mag niet meer bedragen dan 50 dB(A) etmaalwaarde; - de geluidbelasting, veroorzaakt door het gehele gezoneerde industrieterrein, mag de bij de sanering vastgestelde MTG's niet overschrijden;

titel beleidsdocument	instantie, jaar	randvoorwaarden en uitgangspunten
handreiking industrielawaai en Vergunningverlening	ministerie VROM, 1998	- rondom het plangebied mag deze niet de 55 dB(A) overschrijden; - voorkomen en beperken hinder door industrielawaai; - gericht op vastleggen geluidruimte bij meerdere geluidbronnen op één industrieterrein;
Vierde Nota Waterhuishouding	ministerie van V&W, 1998	- 60 % afkoppelen; - aanpak van diffuse bronnen zoals bouwmaterialen en bestrijdingsmiddelen; - vervuilde waterbodems saneren en vervuiling waterbodems tegengaan; - aanleg natuurvriendelijke oevers; - tegengaan wateraanvoer;
waterbeleid voor de 21 ^e eeuw	Commissie Waterbeheer 21 ^e eeuw, 2000	- vasthouden, bergen, afvoeren; - vaststellen norm voor overstromingsrisico's; - locatiebesluit toetsen op de gevolgen voor het watersysteem (waterneutraal bouwen); - niet meer water uitslaan dan in huidige situatie; - watertoets;
BEVER	ministerie van VROM, 2002	- functioneel saneren van verontreinigingen ontstaan voor 1987 (in tegenstelling tot multifunctioneel saneren). Nieuwe verontreinigingen (ontstaan na 1987) dienen volledig verwijderd te worden; - saneringstaken op het laagst bestuurlijk niveau leggen (slagvaardige overheid);
Provinciaal en regionaal niveau		
streekplan Noord-Holland Noord	provincie Noord-Holland, 1994	- in het streekplan is Cape Holland Willemsoord gedefinieerd als 'werkgebied'; - verbeteren / handhaven kwaliteit leefmilieu in regio; - verkleinen sociale en economische achterstandssituatie in regio; - het voorkomen van hinderoverlast door herstructurering van het havengebied;
streekplan Noord-Holland Noord	provincie Noord-Holland, nog niet vastgesteld	- Den Helder kan groeien, door verdichting; - verbreding van toeristisch-recreatieve sector; - stedelijke vernieuwing: Cape Holland Willemsoord; - onderzoeken alternatieve routes voor TESO; - duurzaam ondernemen; - duurzame inrichting en efficiënt ruimtegebruik; - innovatief ruimtegebruik (intensief, selectief, hoogwaardig); - duurzaam bouwen;
Provinciaal Milieubeleidsplan 2002-2006	provincie Noord-Holland, 2002	- milieudruk vooral veroorzaakt door bedrijvigheid, verkeer en vervoer en inwoners; - speerpunten: - reductie CO₂ / duurzame energie; - externe veiligheid; - duurzaam waterbeheer;
milieukwaliteit in Noord-Holland 2002	provincie Noord-Holland, 2002	
milieuprogramma 2002-2003	provincie Noord-Holland, 2003	
Cultuurnota 2001-2004	provincie Noord-Holland, 2001	- behoud, restauratie en onderhoud / beheer monumenten;

titel beleidsdocument	instantie, jaar	randvoorwaarden en uitgangspunten
Gemeentelijk niveau		
Ontwikkelingsprogramma ISV 2000-2004	gemeente Den Helder, 2000	- cascorestauratie van historische gebouwen, de infrastructuur, dokken en damwanden; - de inrichting van het themapark; - uitvoering van een bodemsanering;
Welstandsnota Den Helder	gemeente Den Helder, 2004	- welstandsbeleid afgestemd op kenmerken gebied; - Cape Holland Willemsoord bijzonder welstandsgebied; - nog geen concrete welstandscriteria benoemd;
Beleidsnota Cultuurhistorische waarden Den Helder	gemeente Den Helder, 2001	- behouden, ontwikkelen of versterken cultuurhistorische waarden.

5.2. Te nemen besluiten

besluit waarvoor dit MER is opgesteld

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. Zoals al eerder in dit MER is beschreven, 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.). Het structuurplan heeft ten tijde van de publicatie van het MER de status van voorontwerp.

Op basis van dit structuurplan zullen in een later stadium één of meer bestemmingsplannen worden vastgesteld. Het heeft de voorkeur van de initiatiefnemer om het MER te koppelen aan het bestemmingsplan 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. Dit plan is eerder gereed dan het structuurplan.

Milieueffectrapportage is erop gericht de informatie te bieden die nodig is om de milieubelangen voldoende 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 kunnen de procedures worden gelijkgeschakeld: bij de ter inzage legging van het voorontwerpbestemmingsplan wordt tevens dit MER ter inzage gelegd.

andere te nemen besluiten

Naast het besluit over het bestemmingsplan kunnen er nog meer besluiten, samenhangend met het bestemmingsplan van belang zijn in het vervolgtraject. Het betreft hier een aantal veel voorkomende besluiten die vaak moeten worden genomen, voordat er daadwerkelijk een nieuwe activiteit kan plaatsvinden. Zo moeten voor bouwwerken en infrastructurele werken bouwvergunningen respectievelijk aanlegvergunningen worden verleend door het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Den Helder. Daarnaast zullen diverse milieu- en lozingsvergunningen moeten worden verleend. Hierbij dient de betreffende regelgeving in acht te worden genomen. Verschillende vergunningprocedures kennen een bezwaarprocedure en soms ook een beroepsprocedure (zie ook paragraaf 5.5.).

5.3. De m.e.r.-procedure

Milieueffectrapportage is een proces dat in hoofdlijnen bestaat uit de volgende stappen:

- startnotitie;
- inspraak en richtlijnen;
- opstellen MER en aanvaarding daarvan;
- inspraak en toetsing;
- besluitvorming;
- evaluatie.

startnotitie

De startnotitie, d.d. 23 september 2004, is opgesteld door de initiatiefnemer van het voornemen, de Ontwikkelings- en Exploitatiemaatschappij Willemsoord B.V. Met de ter visie legging van de startnotitie door het bevoegde gezag op 1 oktober 2004 is de m.e.r.-procedure formeel gestart. Tegelijkertijd is de startnotitie toegezonden aan de wettelijke adviseurs, te weten de Commissie voor de milieueffectrapportage (Cmer), de inspecteur Milieuhygiëne en het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit (LNV), met het verzoek om advies.

inspraak en richtlijnen

De inspraakperiode heeft plaats gehad in de periode van 1 oktober tot en met 28 oktober 2004. De Cmer heeft op 18 november 2004 haar advies voor de richtlijnen uitgebracht, waarin de inspraakreacties zijn verwerkt. De richtlijnen zijn door de gemeente vastgesteld d.d. 8 februari 2005.

opstellen MER en aanvaarding daarvan

Vervolgens is dit MER opgesteld aan de hand van de vastgestelde richtlijnen en is daarna voorgelegd aan het bevoegd gezag. Dit MER voldoet aan de wettelijke bepalingen en aan de richtlijnen en is derhalve door het Bevoegd Gezag 'aanvaardbaar' verklaard. Het MER is eveneens toegezonden aan de wettelijke adviseurs, die om advies worden gevraagd over het MER.

inspraak en toetsing

Vanaf de datum van tervisielegging ligt het MER gedurende minimaal vier weken ter inzage. In die periode bestaat voor een ieder de mogelijkheid tot het maken van mondelinge opmerkingen op een hoorzitting en tot het indienen van schriftelijke opmerkingen over het MER.

De Cmer toetst in deze fase het MER aan de richtlijnen, aan de wettelijke bepalingen en op juistheid en volledigheid. Vervolgens geeft de Cmer het Bevoegd Gezag een toetsingsadvies waarin zijn aangeeft in hoeverre zij vindt dat het MER voldoende (milieu)informatie bevat voor de besluitvorming.

besluitvorming

Vervolgens wordt het voorontwerpbestemmingsplan zo nodig aangepast, op grond van de ontvangen inspraakreacties, adviezen en overleg over zowel het MER als het voorontwerpbestemmingsplan. Vervolgens wordt het als ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd. Op grond van de inspraakreacties (zienswijzen) neemt het bevoegd gezag in een later stadium het m.e.r.-plichtige besluit, de vaststelling van het bestemmingsplan, en legt dat wederom ter inzage. Hierna begint eventueel de periode van bezwaar en beroep.

evaluatie

De laatste fase van de m.e.r.-procedure bestaat uit de evaluatie van de in dit MER vermelde effecten. Hiertoe wordt door het bevoegd gezag een evaluatieprogramma vastgesteld. In de evaluatie gaat het bevoegd gezag na of en in hoeverre de daadwerkelijk in de praktijk optredende milieueffecten na realisering van het plan, de in dit MER voorspelde effecten overschrijden. Indien dit het geval is, neemt het bevoegd gezag de nodige maatregelen om dit weer teniet te doen.

5.4. De watertoets

Door het ondertekenen van de startovereenkomst Waterbeheer eenentwintigste 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 consequenties zoals bestemmingsplannen.

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 deze m.e.r.-procedure is daarom overleg met de waterbeheerder, Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier gevoerd.

De watertoets resulteert uiteindelijk in de waterparagraaf die als onderdeel aan het bestemmingsplan is toegevoegd. De waterparagraaf omvat het advies van de waterbeheerder en een gemotiveerd besluit ten aanzien van wateraspecten.

De resultaten, uit deze waterparagraaf, zijn tevens verwerkt in dit MER.



gebouw 72

5.5. Vergunningen en beheer

In deze paragraaf wordt kort ingegaan op het vervolgtraject, na het aanvaarden van het MER en het nemen van het besluit, met betrekking tot vergunningen en het beheer van deze vergunningen. Voor een ieder die in het plangebied een bedrijfsmatige activiteit start, gelden de reguliere wettelijke verplichtingen, onder meer vanuit de Wet milieubeheer. Een belangrijk element daarvan is de vergunningplicht. In de milieuvergunningprocedure worden specifieke activiteiten die de ondernemer in zijn aanvraag beschrijft, (opnieuw) getoetst aan de geldende richtlijnen en normen. Kenmerkend voor een vergunningprocedure is:

- alleen de omschreven activiteiten op de aangevraagde locatie worden vergund;
- de ondernemer kan aan de vergunning rechten ontleen;
- de vergunning kan alleen in het belang van de bescherming van het milieu worden ingetrokken.

Daarnaast wordt in de vergunningprocedure in beginsel geen rekening gehouden met activiteiten van omliggende bedrijven.

Omdat de activiteiten alle zijn gericht op het bieden van amusement en educatie aan bezoekers, is de gedachte van een 'koepelvergunning' opgekomen. Afzonderlijke bedrijven zouden onder een dergelijke alles omvattende vergunning hun activiteiten kunnen uitvoeren.

In deze paragraaf wordt nader ingegaan op de voor- en nadelen van de koepelvergunning⁵ in vergelijking met diverse losse vergunningen. Aspecten als gedeelde verantwoordelijkheid, beheersbaarheid en cumulatie van milieueffecten komen aan de orde.

vergunningplicht Wet milieubeheer

De vergunningplicht ingevolge de Wet milieubeheer geldt voor inrichtingen met nadelige milieugevolgen. Hierbij is een inrichting gedefinieerd als:

'Elke door de mens bedrijfsmatig of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was, ondernomen bedrijvigheid die binnen een zekere begrenzing pleegt te worden verricht.'

Hieruit volgt dat een milieuvergunning altijd betrekking heeft op een min of meer reguliere activiteit die plaatsvindt op een begrensde, al dan niet bebouwde, terrein.

Voor een aantal bedrijfstakken zijn algemene regels gesteld waarmee de vergunningplicht weer komt te vervallen, bijvoorbeeld:

- besluit horeca-, sport- en recreatie-inrichtingen milieubeheer;
- besluit woon- en verblijfsgebouwen milieubeheer;
- besluit detailhandel en ambachtsbedrijven milieubeheer.

Dit worden ook wel meldingsplichtige bedrijven genoemd.

Incidentele evenementen vallen dus niet onder de Wet milieubeheer tenzij ze plaatsvinden binnen een andere inrichting. De gemeente heeft andere wettelijke middelen tot haar beschikking om bijvoorbeeld geluidsoverlast van evenementen te reguleren.

⁵ De term 'koepelvergunning' wordt hier weliswaar zelfstandig gebruikt, in de Wet milieubeheer komt de term niet voor. Voor een koepelvergunning gelden dezelfde eisen als voor een reguliere vergunning.

In de huidige situatie bevinden zich reeds zowel vergunningplichtige als meldingsplichtige bedrijven in het plangebied.

verantwoordelijkheid

Vast staat dat in het plangebied meerdere ondernemers hun bedrijf uit zullen oefenen. Een aantal bedrijven zijn reeds op het terrein gevestigd. De milieuvergunning of melding geeft deze ondernemers het recht en daarmee de zekerheid dat de betreffende activiteit uitgeoefend mag worden. Bij de voorbereiding van een koepelvergunning zal deze zekerheid actief en contractueel moeten worden vastgelegd. Elke vergunning kent namelijk slechts één vergunninghouder. De houder van een koepelvergunning zal daarom de verplichtingen en beperkingen van de vergunning civielrechtelijk door moeten vertalen naar verschillende gebruikers van het terrein. De vergunninghouder is verantwoordelijk voor het naleefgedrag van de afzonderlijke ondernemers binnen de koepelvergunning. Deze situatie is te vergelijken met een appartementencomplex waar voor alle bewoners afzonderlijk verplichtingen gelden zoals het vrijhouden van vluchtdeuren en het verbod afval in trappenhuisen op te slaan. Deze voorschriften zijn gericht aan de Vereniging van Eigenaren die ze op haar beurt in het huurcontract overneemt zodat ze voor de individuele bewoner juridisch afdwingbaar zijn.

flexibiliteit

De reguliere wettelijke kaders bieden mogelijkheden om de bedrijfsvoering te wijzigen. Ingrijpende, milieurelevante wijzigingen verlangen een milieutoets in een vergunningprocedure. Kleine veranderingen kunnen met een globale toets volstaan (art. 8.19 Wm). Meldingsplichtige bedrijven kunnen wijzigen zonder milieutoets.

De wijzigingsmogelijkheden binnen een koepelvergunning worden bepaald door de vergunning zelf en de aanvraag die daaraan ten grondslag ligt. Een globale aanvraag zonder details biedt veel wijzigingsmogelijkheden die bovendien zonder melding of kennisgeving aan de gemeente kunnen worden doorgevoerd. Een koepelvergunning waarin de activiteiten (van alle ondernemers) nauwkeurig staan beschreven biedt evenveel wijzigingsmogelijkheden als een reguliere vergunning.

Het bovenstaande pleit voor een globale aanvraag waarmee toestemming wordt verkregen voor een breed scala aan activiteiten. Deze aanpak staat echter op gespannen voet met het systeem van de Wet milieubeheer waarin als uitgangspunt geldt dat eenduidig vaststaat waar een vergunning betrekking op heeft.

milieubescherming

Een milieuvergunning, en dus ook een koepelvergunning, beoogt de bedrijfsactiviteiten milieuhygiënisch te reguleren om zo onaantoonbare milieubelasting (waaronder hinder en overlast) te voorkomen. De koepelvergunning maakt het mogelijk om milieuaspecten van meerdere bedrijven cumulatief in beeld te brengen. De normstelling voor bijvoorbeeld geluid, geur of veiligheid heeft betrekking op alle aangevraagde activiteiten en maakt geen onderscheid voor individuele ondernemers. De uitbreiding van activiteiten binnen de koepel door de ene ondernemer kunnen de toekomstige uitbreidingsmogelijkheden van de andere ondernemer beperken.

In geval van een reguliere vergunning is er in beginsel geen sprake van een cumulatieve toets. Inrichtingen op een gezoneerd industrieterrein vormen hierop een uitzondering voor wat betreft het aspect geluid. De normstelling geldt alleen voor de betreffende activiteit. Bij een uitbreidingsaanvraag zal de actuele milieusituatie worden getoetst.

Indien een ondernemer zijn activiteiten zodanig wil wijzigen dat de uitgangspunten van de koepelvergunning worden verlaten, zal een nieuwe koepelvergunning aangevraagd moeten worden. Daarmee wordt de rechtszekerheid van de overige ondernemers, wiens vergunning dan ook wijzigt, beïnvloedt. De reeds vergunde en ongewijzigde activiteiten worden namelijk opnieuw beoordeeld conform de dan geldende wet- en regelgeving. De ondernemer loopt dan het risico geconfronteerd te worden met strengere voorschriften voor ongewijzigde activiteiten.

evenementen

In paragraaf 2.2. is aangegeven dat er op Cape Holland Willemsoord evenementen zullen worden georganiseerd. Bij dergelijke evenementen wordt onderscheid gemaakt in structureel en incidenteel. Evenementen die regelmatig plaatsvinden op dezelfde locatie en qua aard en omvang vooraf bekend zijn, vallen onder het begrip inrichting en zijn daarmee vergunningplichtig volgens de Wet Milieubeheer. De evenementen kunnen meegenomen worden in de vergunning van een bestaande activiteit.

Incidentele evenementen zijn maar tot op zekere hoogte voorzienbaar. Bij de gemeente kan op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening een *evenementenvergunning* worden aangevraagd. Voor deze evenementen kan worden overwogen een beperkte koepelvergunning te vragen. Hiervoor geldt uiteraard dat aard en omvang van de activiteiten bekend moet zijn om milieubelasting te kunnen toetsen en de gevraagde toestemming vooraf te kunnen geven.

De gemeente Den Helder heeft een evenementenbeleid. Deze is gebaseerd op de Nota Evenementenbeleid, die in 1993 is vastgesteld [47]. Aangezien deze nota intussen verouderd en achterhaald is, wordt ten tijde van de publicatie van dit MER gewerkt aan een nieuwe Nota Evenementenbeleid [48]. De Nota Evenementenbeleid zal in de toekomst gaan fungeren als toetsingskader voor de handhaving van de geluidsnormen.

conclusie

Uit het bovenstaande blijkt dat de koepelvergunning met name procedurele en temporele voordelen kan hebben in geval van wijzigingen. Echter, om een aantal redenen is de haalbaarheid van een koepelvergunning onzeker:

- een groot deel van het terrein is publiek vrij toegankelijk c.q. zonder bestemming;
- voor dok 1, dok 2 en de helling is reeds een vergunning verleend;
- de te vergunnen activiteiten zijn vooraf onvoldoende bekend;
- de positie van de vergunninghouder is onduidelijk.

Deze onzekerheden zijn er niet wanneer er afzonderlijke vergunningen worden aangevraagd en afgegeven.

Verder verdient het de aanbeveling om gemeenschappelijke zaken door een terreinbeheerder/milieucoördinator te laten uitvoeren, mits daarvoor de bevoegdheden zijn gegeven. Deze functionaris is bijvoorbeeld een aanspreekpunt voor bedrijfsvoering gerelateerde zaken (evenementen, sluitings tijden, veiligheid, et cetera) en/of regelt het energie- en afvalbeheer voor het hele gebied. Het bevoegd gezag zal in deze een keuze moeten bepalen.

6. REFERENTIESITUATIES EN MILIEUGEVOLGEN

6.1. Inleiding

In hoofdstuk 3 is aangegeven dat de milieugevolgen in dit MER worden beschreven voor een viertal scenario's. Hier wordt nog even kort aangegeven wat deze scenario's inhouden:

- scenario 1 (680.000, -OV): 680.000 bezoekers per jaar en geen stimulering openbaar vervoer, modal split auto 70 %, OV 20% en langzaam verkeer 10 %;
- scenario 2 (680.000, +OV): 680.000 bezoekers per jaar en wel stimulering openbaar vervoer, modal split auto 55 %, OV 30 % en langzaam verkeer 15 %;
- scenario 3 (1 miljoen, -OV): 1.000.000 bezoekers per jaar en geen stimulering openbaar vervoer, modal split auto 70 %, OV 20% en langzaam verkeer 10 %;
- scenario 4 (1 miljoen, +OV): 1.000.000 bezoekers per jaar en wel stimulering openbaar vervoer, modal split auto 55 %, OV 30% en langzaam verkeer 15 %.

Verder worden er in dit hoofdstuk twee referentiesituaties beschreven. Ten eerste wordt de situatie in 2003 beschreven. In de Startnotitie werd uitgegaan van 2004 als referentiesituatie, maar de richtlijnen voor het MER vragen om de situatie in het jaar 2003 als referentiesituatie aan te houden. De reden hiervoor is dat eind 2003 de eerste activiteit op Cape Holland Willemsoord, die een verkeersaantrekkende werking had, in bedrijf werd genomen; te weten de bioscoop. Door de situatie van direct voor de opening van de bioscoop te kiezen als referentiesituatie kan worden vastgesteld welke invloed het themapark heeft op het plangebied en de directe omgeving. Naast de referentiesituatie in 2003 wordt er ook naar een toekomstige situatie gekeken, te weten de referentiesituatie in 2015. Het is in een MER gebruikelijk om circa 10 jaar vooruit te kijken naar de milieugevolgen van een bepaald voornemen.

Bij deze referentiesituatie wordt er vanuit gegaan dat alleen de in de huidige situatie aanwezige activiteiten gehandhaafd blijven en er geen nieuwe aan toe worden gevoegd. Deze referentiesituatie lijkt grotendeels op scenario 1. Er zullen in Den Helder in de komende 10-15 jaar verschillende ontwikkelingen plaatsvinden (o.a. realisatie van Structuurplan Stadshart, uitbreiding van de capaciteit van de TESO) die een relatief veel grotere impact op het milieu zullen hebben dan de afronding van Cape Holland Willemsoord. Om dit goed inzichtelijk te kunnen maken, is er in dit MER voor gekozen om beide situaties apart te beschrijven. Tezamen levert dit twee referentiesituaties op:

- referentiesituatie 2003;
- referentiesituatie 2015.

De milieugevolgen van de scenario's zullen worden beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie 2015.

6.2. Verkeer en vervoer

6.2.1. Beoordelingswijze

beoordelingscriteria

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

kwaliteit verkeersafwikkeling

Een vlotte doorstroming van het verkeer op het hoofdwegennet is van belang voor zowel de bereikbaarheid van het plangebied als voor de bereikbaarheid op stedelijk niveau. Een vlotte verkeersafwikkeling op kruispunten en wegvakken bevordert het goed functioneren van de netwerken voor auto, openbaar vervoer en fietsverkeer. De kwaliteit van de verkeersafwikkeling wordt beoordeeld aan de hand van de verhouding tussen verkeersintensiteiten en de capaciteit van wegvakken.

bereikbaarheid

Vanwege de aard van de functies op het terrein zullen er vooral bezoekers van buiten Den Helder worden verwacht (zie hoofdstuk 2). Deze zijn aangewezen op de N9 en N250, op het NS-station en op aanvullend busvervoer. Deze externe bereikbaarheid varieert naar mate er sprake is van specifieke

vormen van collectief vervoer van bezoekers naar het terrein, van de realisatie van parkeervoorzieningen op en rond het terrein of aan de rand van Den Helder. Ook de hoeveelheid en doorstroming van het verkeer van en naar Texel is van invloed op de bereikbaarheid van Cape Holland Willemsoord voor bezoekers omdat beide van dezelfde route gebruik maken.

verkeersveiligheid

De beoordeling op verkeersveiligheid is afhankelijk van de mate waarin er sprake is of kan zijn van een Duurzaam Veilige inrichting van het wegennet. De (toename van de) verkeersdruk moet in verhouding (blijven) staan tot de functie en de inrichting van de weg.

beoordelingsmethodiek

kwaliteit verkeersafwikkeling

De kwaliteit van de verkeersafwikkeling wordt gezien aan de hand van vier scenario's die zich van elkaar onderscheiden in het aantal auto's dat door Cape Holland Willemsoord wordt gegenereerd. De bandbreedte hierin wordt bepaald door verschillen in bezoekersaantal en in vervoermiddelgebruik (modal split). De hoeveelheid auto's heeft directe effecten op de verkeersafwikkeling. De beoordeling is kwantitatief.

De scenario's worden bekeken voor een dag met regulier te verwachten bezoekers van Cape Holland Willemsoord en voor de topdag waarop het aantal bezoekers van Cape Holland Willemsoord het grootst is. Deze dagen worden in samenhang gezien met (top)dagen in het recreatief verkeer in Den Helder (Texel en de Vlootdagen Den Helder).

bereikbaarheid

De bereikbaarheid is indirect afhankelijk van de bandbreedte in het aantal bezoekers van Cape Holland Willemsoord en wordt direct bepaald door de wijze waarop er in de vier situaties voorzien kan worden in voldoende parkeergelegenheid, in openbaar vervoer van en naar Cape Holland Willemsoord en in goede fietsroutes en stallingsgelegenheid. Het gaat er om de randvoorwaarden voor een goede bereikbaarheid te benoemen en om aan te geven in hoeverre er in de vier situaties aan deze randvoorwaarden kan worden voldaan. Dit bepaalt de beoordeling op het aspect bereikbaarheid. De beoordeling is kwalitatief.

verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid is indirect afhankelijk van de bandbreedte in het aantal bezoekers van Cape Holland Willemsoord en wordt direct bepaald door de wijze waarop de verkeersdruk binnen een verkeersveilige weginrichting wordt verwerkt. Het gaat er om de randvoorwaarden voor de verkeersveiligheid te benoemen en om aan te geven in hoeverre er in de vier situaties aan deze randvoorwaarden kan worden voldaan. Dit bepaalt de beoordeling op het aspect verkeersveiligheid. De beoordeling is kwalitatief.

conclusie

In de navolgende tabel staat een overzicht van de in dit MER gehanteerde aspecten en beoordelingscriteria.

Tabel 6.1. Overzicht aspecten en beoordelingscriteria voor verkeer en vervoer

aspect	criterium	eenheid / parameter
kwaliteit verkeersafwikkeling	belasting wegennet, knelpunten in de doorstroming	mvt/spitsuur
bereikbaarheid Cape Holland Willemsoord	parkeergelegenheid, aanbod openbaar en collectief vervoer, fietsvoorzieningen,	kwalitatief
verkeersveiligheid	inrichtingsprincipes Duurzaam Veilig	kwalitatief

6.2.2. Referentiesituaties

referentiesituatie 2003

auto

Den Helder wordt vanuit zuidelijke richting in hoofdzaak ontsloten door de N9 en in het verlengde daarvan de Rijksweg (N250). Via de wegen Binnenhaven, Zuidstraat en Beatrixstraat wordt het centrum bereikt. Verder via de Weststraat wordt de Hoofdgracht bereikt waar de boten naar Texel vertrekken. Ook via de oostkant van het Noordhollands Kanaal, via de Oostoeverweg en het Nieuwe Diep, is de Hoofdgracht te bereiken, echter deze route is minder direct en wordt veel minder gebruikt. Via het Nieuwe Diep worden de terreinen van de Marine ontsloten (zie afbeelding 6.1.). Vanuit oostelijke richting wordt Den Helder ontsloten via de N99 op de N250. Komend vanaf de N9 is het zuiden en westen van de gemeente te bereiken via de Ravelijnweg en de Waddenzeestraat. Deze twee wegen vormen samen de oost-westverbinding in Den Helder. Voor de bereikbaarheid van Cape Holland Willemsoord is de route N9-Binnenhaven-Zuidstraat-Weststraat van belang. De route wordt eveneens druk gebruikt door toeristisch verkeer van en naar Texel. In onderstaande tabel zijn de huidige verkeersintensiteiten op de route en op de belangrijkste aansluitende wegen (Beatrixstraat en Kanaalweg) weergegeven.

Tabel 6.2. verkeerbelasting referentie situatie 2003

wegvak	intensiteit avondspitsuur 17.00-18.00 uur
Hoofdgracht	440
Kanaalweg	500
Weststraat	544
Beatrixstraat	486
Zuidstraat/Binnenhaven	638

Deze verkeersdruk leidt thans niet tot structurele knelpunten in de verkeersdoorstroming. Dat maakt ook dat Cape Holland Willemsoord op reguliere dagen per auto voldoende bereikbaar is. Alleen op topdagen met veel recreatief verkeer (vakantieperioden met mooi weer) komt op de drukste momenten van de dag congestie voor.

Afbeelding 6.1. Wegenstructuur 2003



parkeren

Thans zijn er ruim 1.500 parkeerplaatsen in het centrum van Den Helder (grotweg het gebied ten noord-oosten van het NS Station). Ruim tweederde deel hiervan is gelegen op parkeerterreinen, parkeerdekken en in één parkeergarage, de rest langs de straat. De dichtstbijzijnde parkeervoorziening vanuit Cape Holland Willemsoord bezien is het parkeerterrein Nieuwe Kerkplein met 120 openbare plaatsen (tegenover de ingang Cape Holland Willemsoord) en parkeergarage Dekka (Molenstraat) met 85 betaalde parkeerplaatsen.

De parkeertarieven zijn opgedeeld naar zone: zone 1 met EUR 1,20 per uur en zone 2 met EUR 0,60 per uur. Het parkeerterrein Nieuwe Kerkplein ligt buiten deze zones en kent vrij parkeren (situatie 2003).

Het parkeerterrein Nieuwe Kerkplein en de parkeerplaatsen langs de Weststraat zijn op doordeweekse dagen voor gemiddeld 50 tot 70 % bezet. Op zaterdagmiddag is de parkeerbezetting hier het hoogst; meer dan 95 % van de plaatsen is dan bezet.

Op het terrein van Cape Holland Willemsoord zelf zijn thans circa 400 parkeerplaatsen voor bezoekers van het complex aanwezig. Het betreft hier betaald parkeren.

fietsverkeer

Langs de genoemde route van N250 tot de boot van Texel zijn er vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig. De bereikbaarheid van Cape Holland Willemsoord per fiets is goed te noemen. Van buiten Den Helder is de stad per fiets ook goed te bereiken via de Langevliet / Nieuweweg en via de Zanddijk / Jan Verfailleweg.

openbaar vervoer

Alle buslijnen in Den Helder doen het NS-station Den Helder aan. De volgende buslijnen rijden in Den Helder:

Tabel 6.3. Buslijnen en frequenties

lijn	van/naar	via	ritten/ spitsuur	ritten/ daluur
31	Julianadorp – station NS Den Helder	Gemini Ziekenhuis	2	2
32	Julianadorp – station NS Den Helder	Station NS Den Helder Zuid	2	2
33	Station NS Den Helder – boot Texel		1	2
34	Station NS Den Helder – Huisduinen (Fort Kijkduin)	Kanaalweg, Gemini Ziekenhuis	1*	1*
36	Station NS Den Helder Zuid - Station NS Den Helder		2	2
135	Hoom – Station NS Den Helder	Wieringerwerf, Den Oever	2	2
158	Den Oever - Station NS Den Helder	Anna Paulowna	**	**

* rijdt alleen van juni t/m augustus

** rijdt alleen in de vroege ochtend naar Den Helder (5 ritten) en in de middag naar Den Oever (5 ritten)

Genoemde frequenties gelden voor maandag tot en met vrijdag. In het weekend zijn de frequenties van de meeste lijnen beperkt tot één rit per uur.

Cape Holland Willemsoord is per openbaar vervoer niet direct bereikbaar. Vanaf station Den Helder rijdt er geen bus langs de ingang van het terrein. Wel rijdt buslijn 33 over de Kanaalweg en Hoofdgracht naar de boot en heeft een halte 'De Werf' aan de Hoofdgracht. Vanaf hier is het nog circa 600 meter lopen naar de entree van het terrein aan de Weststraat. Vanaf het station is het ongeveer een kilometer lopen (10 tot 15 minuten) naar de ingang van het terrein.

referentiesituatie 2015

De gemeente Den Helder streeft naar de revitalisering van het Stadshart in 2005. Dit zal, vanwege een opwaardering van het voorzieningenapparaat en de toevoeging van een woningbouwprogramma, tot

meer verkeer leiden. Daarnaast heeft de autonome ontwikkeling in de landelijke mobiliteit effecten op het aantal verplaatsingen in Den Helder en tussen Den Helder en de regio.

auto

Voor het autoverkeer zijn er in de referentiesituatie 2015 enkele wijzigingen in de wegenstructuur van Den Helder voorzien (zie paragraaf 3.4.). Een belangrijke wijziging betreft de Beatrixstraat. Deze wordt ter hoogte van de Molenstraat voor autoverkeer afgesloten, zodat de dan gerealiseerde parkeergarages op de Westgracht en Sluisdijkstraat nog wel via de Beatrixstraat bereikbaar zijn.

De autonome ontwikkelingen in de mobiliteit zorgen voor een verhoging van de verkeersbelasting in de periode tot 2015. In onderstaande tabel zijn de effecten voor de referentiesituatie 2015 op de verkeersintensiteiten af te lezen.

Tabel 6.4. Ontwikkeling verkeersintensiteiten 2003 – 2015 [29]

wegvak	2003 (17.00-18.00 uur)	2015 (17.00-18.00 uur)	verschil
Hoofdgracht	440	576	+136
Kanaalweg	500	1.062	+562
Weststraat	544	1.120	+576
Beatrixstraat	486	158	-328
Zuidstraat/Binnenhaven	638	778	+140
totaal	2.608	3.694	+1.086

De afsluiting van de Beatrixstraat heeft gevolgen voor de routekeuze. Op de Kanaalweg en de Weststraat zal het aanmerkelijk drukker worden. De verkeersdruk op deze wegen wordt zelfs dermate hoog dat, zonder verdere maatregelen, er structurele congestie gaat ontstaan. Met name op de Weststraat waar een grote parkeeraccommodatie zal worden gerealiseerd en waar de aansluitingen op korte afstand van elkaar zijn gelegen, zal de doorstroming problematisch zijn. Dit verslechtert de autobereikbaarheid van Cape Holland Willemsoord en ook van de steiger van de TESO. De Beatrixstraat zelf wordt vanzelfsprekend veel minder druk.

Naast de voorgestelde wijzigingen wat betreft de doorgaande wegen, staat de gemeente ook een aantal maatregelen met betrekking tot de lay-out van een aantal kruispunten op de hoofdwegen binnen de gemeente voor (zie paragraaf 3.4.). Wanneer de gemeente de voorgenomen aanpassingen van de vormgeving van kruispunten en wegvakken ook daadwerkelijk realiseert zal er sprake zijn van een acceptabele verkeersdoorstroming, met incidenteel de vorming van wachtrijen op de drukste momenten.

parkeren

De parkeersituatie in het stadshart zal aanzienlijk veranderen. Parkeerterreinen en parkeerplaatsen langs de straat verdwijnen en worden in ondergrondse garages gecompenseerd. In de Parkeervisie Stadshart [26] wordt uitgegaan van de realisatie van tenminste 2.000 nieuwe parkeerplaatsen zodat het totaal aantal parkeerplaatsen voor het centrum uitkomt op circa 2.800. Bij deze berekening is rekening gehouden met een parkeercapaciteit van 700 parkeerplaatsen voor bezoekers van Cape Holland Willemsoord. Voor de uitbreiding van de parkeercapaciteit zijn 3 zoeklocaties in beeld: rond het NS-station, rond de kop Beatrixstraat en ter plaatse van het parkeerterrein op het Nieuwe Kerkplein, gelegen tegenover de ingang van Cape Holland Willemsoord. Uitgangspunt is dat voor alle parkeerplaatsen in het centrum één uniform tarief gaat gelden conform zone 1 (thans EUR 1,20 per uur). Door deze toename in het aantal parkeerplaatsen wordt de bereikbaarheid van het plangebied in de referentiesituatie 2015 verbeterd.

fiets

Voor de fiets zullen de stallingscapaciteit en de kwaliteit daarvan in het kader van de plannen voor het stadshart worden verbeterd. Voor het overige zijn er geen autonome ontwikkelingen voorzien.

openbaar vervoer

Voor het openbaar vervoer zijn er geen autonome ontwikkelingen met betrekking tot het plan- en studiegebied voorzien.

conclusie

De referentiesituatie 2015 geeft een toename van het verkeer in Den Helder te zien. Indien er geen aanvullende maatregelen met betrekking tot de lay-out van de belangrijkste toegangswegen worden genomen kan dit leiden tot een verslechtering van de kwaliteit van de verkeersafwikkeling. Het verkeer op de route naar Cape Holland Willemsoord en naar de boot komt dan volledig vast te staan. Bij vergroting van de capaciteit van kruispunten kan echter wel een acceptabele verkeersdoorstroming worden bereikt. Dit leidt tot een neutrale waardering voor de referentiesituatie 2015.

De bereikbaarheid van het terrein in de referentiesituatie 2015 verbetert nagenoeg niet. Er is geen sprake van uitbreiding van de wegenstructuur, de fietsinfrastructuur of van nieuwe verbindingen per openbaar vervoer. Wel is er in 2015 in de directe omgeving van Cape Holland Willemsoord naar verwachting meer openbare parkeergelegenheid gerealiseerd, wat de bereikbaarheid van Cape Holland Willemsoord ten goede kan komen. De waardering op het aspect bereikbaarheid is daardoor licht positief.

De verkeersveiligheid in de referentiesituatie 2015 komt door de toename van het verkeer in de autonome situatie meer onder druk te staan, maar ervan uitgaande dat bij de capaciteitsvergroten aanpassingen van kruispunten ook uitvoering wordt gegeven aan een Duurzaam Veilige inrichting zal de verkeersveiligheid op hetzelfde niveau blijven.

In de navolgende tabel zijn de waarderingen van de referentiesituaties 2003 en 2015 weergegeven (-- = zeer negatief, - = negatief, 0 = neutraal, + = positief en ++ = zeer positief)⁶.

Tabel 6.5. Overzicht waardering referentiesituaties voor verkeer en vervoer

criterium	referentiesituatie 2003	referentiesituatie 2015
kwaliteit verkeersafwikkeling	0	0*
bereikbaarheid	-	0/+
verkeersveiligheid	0	0**

* bij vergroting van de capaciteit van kruispunten op de route N250-Hoofdgracht (anders belangrijke verslechtering)

** bij uitvoering van het Duurzaam Veilig-principe

6.2.3. Milieugevolgen

kwaliteit verkeersafwikkeling

Uit de verkeersmodelberekeningen [29] blijkt dat de verkeersdoorstroming in de referentiesituatie 2015, dus zonder de ontwikkelingen op Cape Holland Willemsoord, ernstig verstoord wordt als er geen infrastructurele maatregelen worden getroffen. Dat zal eveneens gelden voor de scenario's. In deze situaties neemt het verkeer verder toe ten opzichte van de autonome ontwikkeling, zoals blijkt uit tabel 6.6.

Tabel 6.6. Verkeersbelasting referentiesituatie 2015 en scenario's [29]

wegvak	intensiteit mvt. 2015 avondspits (17.00-18.00)				
	referentiesituatie 2015	scenario 1	scenario 2	scenario 3	scenario 4
Hoofdgracht	576	596	642	664	674
Kanaalweg	1.062	1.162	1.048	1.282	1.208
Weststraat	1.120	1.132	1.080	1.214	1.096
Beatrixstraat	158	146	184	152	162
Zuidstraat/Binnenhaven	778	826	816	636	732
toename t.o.v. ref. sit. 2015		168	76	254	178

⁶ Bij de waarderingen van de referentiesituaties in dit MER is de beschreven referentie gewaardeerd ten opzichte van:

- de geldende wet- en regelgeving;
- de situatie in vergelijkbare gebieden.

De verschillende stappen tussen de waardeningsniveau's (bijvoorbeeld van - naar - en van 0 naar +) zijn telkens even groot.

De verkeerscijfers hebben betrekking op een vrijdag in de maand april. April is de drukste bezoekersmaand. Van de doordeweekse dagen is de vrijdag de dag dat de bezoekersaantallen van Cape Holland Willemsoord het grootst zijn. Samen met het overige verkeer in Den Helder geeft de vrijdag daardoor de hoogste verkeersintensiteiten in zijn totaliteit te zien.

Uit tabel 6.6. blijkt dat het aantal motorvoertuigen in het avondspitsuur dat door Cape Holland Willemsoord op de route wordt gegenereerd varieert van 76 in scenario 2 tot 254 in scenario 3. Dit komt overeen met een toename van de intensiteit met 2 % respectievelijk 7 % ten opzichte van de referentiesituatie 2015. Deze toenames zijn relatief beperkt en leiden niet tot een structurele verslechtering van de verkeersdoorstroming op de route ten opzichte van 2015 autonome ontwikkelingen tot 2015.

Niet al het verkeer naar Cape Holland Willemsoord wordt teruggevonden op de weggedeelten die hierboven zijn genoemd. Een gering deel van het bezoekersverkeer van en naar Cape Holland Willemsoord rijdt via de Kanaalweg en de Hoofdgracht.

opmerkingen over de verkeersintensiteiten

De verkeersberekeningen voor de effectbepaling in het MER zijn gemaakt met behulp van een dynamisch verkeersmodel. Dit dynamisch model deelt de verplaatsingen toe aan het wegennet al naar gelang de drukte en de capaciteit ervan. Zodra in het model de verkeerstoeiding ergens de maximale capaciteit benadert deelt het model het verkeer toe aan routes waar nog voldoende capaciteit over is. Dat leidt ertoe dat op de directe ontsluitingswegen niet direct zichtbaar wordt waar de intensiteit van het verkeer de capaciteit overschrijdt en waar dus congestie ontstaat. Wel wordt ermee duidelijk over welke andere routes het verkeer mogelijk zal gaan rijden, in dit geval het Nieuwe Diep, Kanaalweg en Hoofdgracht.

Dit kenmerk van een dynamisch model wordt duidelijk bij de toedeling van het verkeer in de vier bezoekerssituaties. Het kan op de route naar Willemsoord voorkomen dat de hoeveelheid verkeer bij 55 % autogebruik door bezoekers van Willemsoord vrijwel gelijk is aan de hoeveelheid bij 70 % autogebruik. Dat komt doordat het model het surplus aan verkeer (verkeer dat in het model niet meer op de route naar Willemsoord verwerkt kan worden) aan andere routes toebedeelt.

Een andere oorzaak van het geringe verschil in intensiteiten op de route tussen de vier situaties (680.000 bezoekers en 1 miljoen bezoekers, 55 en 70 % autogebruik) ligt in de beschouwde periode (één avondspitsuur). In deze korte periode is het verschil tussen de situaties beperkt tot enkele tientallen auto's. Op het niveau van een etmaal, week, jaar worden de verschillen substantiëler.

topdag bezoekers Cape Holland Willemsoord

De topdag met bezoekers van Cape Holland Willemsoord is de zondag. Het aantal bezoekers (en het aantal auto's) is dan 1,5 keer zo groot als op de vrijdag: op zondag ruim 3.600 bezoekers per dag, op vrijdag ruim 2.400 bezoekers per dag.

Het aantal auto's van bezoekers van Cape Holland Willemsoord gedurende het avondspitsuur op vrijdag en op zondag (in de drukste maand april) is per situatie opgenomen in Tabel 6.7.

Tabel 6.7. Aantal auto's bezoekers Cape Holland Willemsoord op vrijdag en zondag (topdag), avondspitsuur

auto's bezoekers Cape Holland Willemsoord avondspits 17.00 – 18.00 uur				
	scenario 1	scenario 2	scenario 3	scenario 4
vrijdag	163	128	240	189
zondag (topdag)	243	191	357	281
scenario 1:	680.000 bezoekers, geen stimulering OV;			
scenario 2:	680.000 bezoekers, stimulering OV;			
scenario 3:	1 miljoen bezoekers, geen stimulering OV;			
scenario 4:	1 miljoen bezoekers, stimulering OV.			

Hoewel het bezoekersverkeer van Cape Holland Willemsoord op zondag hoger is dan op een doordeweekse dag, is het totale verkeersbeeld op zondag rustiger dan op een doordeweekse dag. Op zondag is er geen woon-werkverkeer, zakelijk verkeer en winkelverkeer. De verkeersintensiteiten op zondag zijn daardoor beter te verwerken.

seizoensgebonden verkeer en evenementen

In dit MER speelt ook het (seizoensgebonden) verkeer van en naar Texel en het verkeer rond evenementen, in het bijzonder de Vlootdagen Den Helder, een rol. Dit verkeer wikkelt zich grotendeels via dezelfde route af als het verkeer van en naar Cape Holland Willemsoord, namelijk de N250. De vraag is relevant tot hoe ver de cumulatie van verkeer op de route reikt en tot welke eventuele knelpunten dit leidt. Hierbij wordt vooral gekeken naar de situatie op de drukste doordeweekse dag (de vrijdag) die maatgevend is voor het beoordelen van de verkeersafwikkeling, en naar de situatie op zondag omdat dit de drukste bezoekersdag voor Cape Holland Willemsoord is.

Uit vervoersgegevens van de TESO blijkt dat de vervoersaantallen (auto's van en naar Texel) op de drukste momenten op vrijdag en op zondag vrijwel aan elkaar gelijk zijn. Wel is de verdeling van verkeer naar en van Texel op beide dagen anders: op vrijdag meer verkeer naar Texel, op zondag meer verkeer vanaf Texel. De hogere bezoekersaantallen van Cape Holland Willemsoord op zondag leiden tot een hoger aandeel recreatief verkeer op een zondag dan op een vrijdag, vergeleken met de vervoersaantallen van en naar Texel. Aangezien deze vervoersaantallen van en naar Texel op zondag en vrijdag niet in aantal variëren heeft dit verkeer derhalve geen (grote) invloed op eventuele verschillen in verkeersdrukke op deze dagen. Het hoger aantal bezoekers van Cape Holland Willemsoord op zondag is echter niet zodanig groot dat het drukste, en dus maatgevende, verkeersmoment in de week verschuift van de vrijdag (avondspits) naar de zondag (middag). Dus ook na het seizoensgebonden verkeer van en naar Texel te hebben onderzocht blijft de vrijdag (avondspits) het maatgevende verkeersmoment voor de beoordeling van de verkeersafwikkeling. Op vrijdag is het totale verkeersbeeld (woonwerkverkeer, zakelijk verkeer, winkelverkeer en recreatief verkeer tezamen) het drukst. Het is daarom dat de milieugevolgen van de scenario's voor Cape Holland Willemsoord voor de vrijdag zijn bepaald en niet voor een zondag.

Het verkeersbeeld met, inbegrip van de scenario's voor Cape Holland Willemsoord, kan ook fluctueren naar gelang het moment van het jaar. Het aandeel recreatief verkeer is het grootst in de vakantieperiodes in het voorjaar en in de zomer. De recreatieve piek ligt in de zomer: de verkeersdrukke van en naar Texel is dan het grootste en duurt in de zomer ook langer (enkele weken) dan in het voorjaar. Ook zijn de bezoekersaantallen Cape Holland Willemsoord op een zondag in augustus het grootst. Daar staat tegenover dat het overige autoverkeer in Den Helder gedurende de zomermaanden minder druk is vanwege de vakantieperiode. Het is moeilijk te voorspellen of het totale verkeersbeeld in de zomervakantie drukker is dan het totale verkeersbeeld buiten de vakantieperiode. In dit MER is het totale verkeersbeeld buiten de vakantieperiodes met het verkeersmodel [29] onderzocht. Dit is het verkeersbeeld dat gedurende het grootste deel van het jaar te zien is. De drukke in de zomervakantie is een kortdurende periode die niet representatief is voor het gehele jaar en vormt daarom niet de basis voor de berekeningen met het verkeersmodel. Dat neemt niet weg dat de route naar de boot op mooie zomerse dagen zwaar belast zal zijn met filevorming tot gevolg, zowel in de referentiesituatie 2015 als in de scenario's voor Cape Holland Willemsoord.

Het drukste kortstondige verkeersmoment van het jaar in Den Helder zal de zondag tijdens de Vlootdagen zijn. In een lang weekend (vrijdag tot en met zondag) medio juli komen er dan circa 200.000 bezoekers naar Den Helder, waarvan 85.000 op de zondag. De bezoekersaantallen van Cape Holland Willemsoord vallen bij deze bezoekersaantallen in het niet. Op deze dag zou het verkeer volledig vastlopen als er geen parkeermaatregelen werden genomen en extra inzet van openbaar vervoer zou worden geregeld.

bereikbaarheid

parkeren

De maatgevende parkeerbehoefte (op zondag) van bezoekers van Cape Holland Willemsoord bedraagt 450 parkeerplaatsen in scenario 1 (680.000, -OV) en 670 parkeerplaatsen in scenario 3 (1 miljoen, -OV).

In scenario 1 en 3 zijn er circa 700 parkeerplaatsen op de parkeerlocatie Nieuwe Kerkplein (P2, zie ook afbeelding 3.3.) waar thans nog 120 plaatsen zijn, maar waar in de toekomst een parkeergarage met tenminste 400 plaatsen wordt gerealiseerd. Bij een bezoekersaantal op jaarbasis van 680.000 is er

voor beide scenario's geen parkeertekort. Bovendien zijn er nog parkeerplaatsen beschikbaar op het parkeerterrein bij het Marinemuseum (P3), waar ruimte is voor 100 plaatsen.

In de scenario's met 1 miljoen bezoekers wordt overwogen om op het Cape Holland Willemsoord of op de terreinen van de Marine het aanbod aan parkeerplaatsen te vergroten. Hiervoor zijn een aantal mogelijkheden. Zo kan de capaciteit van P2 (Nieuwe Kerkplein) worden uitgebreid tot 1000 plaatsen. Verder is er de mogelijkheid om op de locatie van het huidige tijdelijke terrein (P1) op Cape Holland Willemsoord een parkeergarage te bouwen, met 400 plaatsen. Tot slot kan er bij evenementen gebruik worden gemaakt van (tijdelijke) parkeerruimte onder aan de dijk, waar de auto's onder aanwijzingen van stewards kunnen parkeren. Al deze voorzieningen tezamen bieden ruime mogelijkheden tot parkeren in de nabijheid van het themapark.

Mocht dit zelfs nog niet voldoende zijn, dan is het eventueel mogelijk om gebruik te maken van een aantal zoeklocaties voor parkeergelegenheden die de gemeente Den Helder voor ogen heeft. De meest interessante hiervan is een parkeerlocatie aan de oostzijde aan het Nieuwe Diep (P7), waar thans de bewapeningswerkplaats van de Marine staat. Niet alleen biedt deze locatie in principe ruimte voor het realiseren enkele honderden parkeerplaatsen, maar zou tevens goed passen bij een alternatieve ontsluitingsroute langs het Nieuwe Diep.

De conclusie is dat er zowel bij een bezoekersaantal van 680.000 als van 1 miljoen bezoekers ruim voorzien kan worden in de parkeerbehoefte. Dit is zelfs het geval als alle bezoekers met de auto zouden komen. Bij het bezoekersaantal van 1 miljoen is het echter wel noodzakelijk dat de parkeercapaciteit op en rond het Cape Holland Willemsoord wordt vergroot, zoals voorgesteld (P1, P2 en (tijdelijke) parkeervoorzieningen onder aan de dijk).

openbaar vervoer

Voor de scenario's 1 en 3 (geen stimulering OV) geldt dat de bereikbaarheid per openbaar vervoer matig tot slecht blijft, aangezien er in deze scenario's geen aanvullende maatregelen worden getroffen. Door de verbeteringen van het openbaar vervoer naar Cape Holland Willemsoord zoals deze worden voorgesteld in de scenario's 2 en 4 (wel stimulering OV), is de bereikbaarheid van het terrein met het openbaar vervoer beter. Eén van de voorstellen is om buslijn 33 vanaf het NS station via de Weststraat naar de TESO Steiger te laten rijden met een halte voor de ingang van Cape Holland Willemsoord. Dat zal de exploitatie van de lijn waarschijnlijk ook positief beïnvloeden. Indien het openbaar vervoer ook nog, in combinatie met een entreebewijs, gratis wordt is de situatie goed te noemen.

fiets

De stallingsmogelijkheden op Cape Holland Willemsoord zijn mede bepalend voor de bereikbaarheid per fiets. Kwantiteit en kwaliteit van de fietsenstallingen moeten mee groeien met de verdere ontwikkeling van het terrein om van een goede bereikbaarheid te kunnen blijven spreken. Er zijn in principe twee mogelijkheden in beeld hiervoor. Het is mogelijk om individuele stallingen te plaatsen bij de diverse gebouwen. Hierdoor wordt de afstand van de stalling tot het doel van de reis zo kort mogelijk, wat door de meeste mensen als positief wordt ervaren. Daarentegen is er voor een dergelijke aanpak een goede bewegwijzering nodig en fietsen er dus met grote regelmaat mensen over het terrein. Een andere mogelijkheid is een centrale stalling. Deze heeft ook een aantal voordelen. Ten eerste kunnen de fietsers allen naar één centrale stalling worden gestuurd, zodat het duidelijk is dat het hier een fietsroute betreft. Hiermee wordt het fietsverkeer op het terrein in het algemeen beperkt. Verder is een grote stalling goed te beheren en biedt tevens mogelijkheden voor bewaakte stalling van fietsen. Tot slot kan hiermee het aantal toegangen voor fietsverkeer worden beperkt, zodat de overige toegangen enkel voor voetgangers toegankelijk zijn.

De bereikbaarheid van het terrein met de fiets is ook afhankelijk van de kwaliteit van fietsverbindingen vanuit de stad naar Cape Holland Willemsoord. Op dit moment is het terrein goed en veilig met de fiets te bereiken. Om dat ook in de toekomst zo te houden zouden de fietsvoorzieningen in kwaliteit mee moeten groeien met de noodzakelijke aanpassing van de weginfrastructuur op de routes naar Cape Holland Willemsoord. Ook met de verhuur van fietsen (bijvoorbeeld OV-fiets) op het NS-station van Den Helder kan dragen aan een verdere bevordering van de bereikbaarheid per fiets.

verkeersveiligheid

De toename van het verkeer als gevolg van de ontwikkeling van Cape Holland Willemsoord zal niet per definitie leiden tot een verslechtering van de verkeersveiligheid. Zolang een duurzaam veilige inrichting van de infrastructuur meegroeit met de toename van de verkeersdruk blijft de verkeersveiligheid op peil. Op dit moment is echter niet aan te geven of aan de randvoorwaarden van een duurzaam veilige inrichting van de weg kan en zal worden voldaan.

De ontwikkeling van Cape Holland Willemsoord kan ten opzichte van de referentiesituatie 2015 mogelijk een lichte verbetering van de verkeersveiligheid met zich meebrengen. De situatie op de Weststraat kan verbeteren omdat het grotere verkeersaanbod het noodzakelijk maakt om het oversteken van en naar de toegang Cape Holland Willemsoord te beveiligen. Dit komt de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers op de Weststraat ten goede.

conclusie

Op grond van de voorgaande analyse kunnen de volgende conclusies worden getrokken.

kwiteit verkeersafwikkeling

Op vrijdag is het reguliere verkeersbeeld op de route N250 – Hoofdgracht het drukst. De verkeersberekeningen en de beoordeling van de verkeersafwikkeling zijn daarom voor de vrijdag gemaakt, met gebruikmaking van de bezoekersaantallen Cape Holland Willemsoord en de vervoersbewegingen van en naar de boot naar Texel.

De gevolgen van de scenario's voor Cape Holland Willemsoord voor de verkeersafwikkeling ten opzichte van de referentiesituatie 2015 zijn beperkt. De toename door het bezoekersverkeer varieert van 75 tot 250 auto's in het avondspitsuur op vrijdag op de route van en naar Cape Holland Willemsoord. Mits de voorgenomen verbeteringen op de route worden uitgevoerd (maatregelen aan kruispunten en wegvakken, regeling van het verkeer met verkeerslichten, ook bij de toegang tot Cape Holland Willemsoord) kan het verkeer in de referentiesituatie 2015 en in de scenario's voor Cape Holland Willemsoord worden verwerkt.

In de zomermaanden is het seizoensgebonden verkeer (verkeer Texel, verkeer Vloeddagen) het grootst. Op mooie dagen kan de verkeersdoorstroming reeds in de huidige situatie verstoord raken. Dat zal ook zo zijn in de referentiesituatie 2015 en in de scenario's voor Cape Holland Willemsoord. Cape Holland Willemsoord op zichzelf zal niet de oorzaak zijn van congestie.

De beoordeling van de kwaliteit van de verkeersafwikkeling in de scenario's voor Cape Holland Willemsoord is gelijk aan die voor de referentiesituatie 2015.

bereikbaarheid

De bereikbaarheid van Cape Holland Willemsoord in termen van voldoende parkeercapaciteit is thans voldoende en zal in alle bezoekersscenario's Cape Holland Willemsoord voldoende kunnen zijn wanneer de ruimte om de parkeercapaciteit uit te breiden wordt benut.

Voor de scenario's 1 en 3 is de bereikbaarheid van het plangebied met het openbaar vervoer niet optimaal, maar wel beter dan in de referentiesituatie 2015. Dit leidt tot een positieve beoordeling. Het is daarentegen goed mogelijk om het terrein beter bereikbaar te maken met het openbaar vervoer, zoals voorgesteld in de scenario's 2 en 4. Hierdoor is de beoordeling van deze scenario's zeer positief ten opzichte van de referentiesituatie.

De bereikbaarheid met de fiets is goed en blijft goed wanneer fietsvoorzieningen meegroeien met de ontwikkeling van Cape Holland Willemsoord;

verkeersveiligheid

De ontwikkeling van Cape Holland Willemsoord kan leiden tot een lichte verbetering van de verkeersveiligheid ten opzichte van de autonome situatie 2015 als gevolg van het realiseren van oversteekvoorzieningen bij de toegang tot Cape Holland Willemsoord.

In tabel 6.8. staat een overzicht van de beoordeling van de milieugevolgen van de scenario's ten opzichte van de referentiesituatie (-- = zeer negatief, - = negatief, 0 = neutraal, + = positief en ++ = zeer positief). De beoordeling is erop gebaseerd dat er maatregelen op het gebied van infrastructuur, parkeren en openbaar vervoer worden getroffen. Wanneer deze maatregelen achterwege blijven zal voor alle scenario's voor Cape Holland Willemsoord, maar ook voor de referentiesituatie 2015, gelden dat de beoordeling op alle de drie criteria zeer negatief uitpakt.

Tabel 6.8. Beoordeling scenario's

criterium	referentiesituatie 2015	scenario 1	scenario 2	scenario 3	scenario 4
kwaliteit verkeersafwikkeling	0	0	0	0	0
bereikbaarheid Cape Holland Willemsoord	0	+	++	+	++
verkeersveiligheid	0	0/+	0/+	0/+	0/+

6.2.4. Optimalisatiemogelijkheden (mitigerende maatregelen)

Het verkeer van en naar de TESO-veerhaven maakt gebruik van dezelfde wegen (Binnenhaven, Zuidstraat en Weststraat) als (een groot deel van) het gewone verkeer van en naar Den Helder en het verkeer van en naar Cape Holland Willemsoord. Dit zorgt voor een grote belasting van deze wegen.

In paragraaf 3.4. zijn een aantal maatregelen voorgesteld, die de doorstroming van het verkeer in Den Helder aanzienlijk kunnen verbeteren. Over deze maatregelen heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden. Uit het milieuonderzoek komt naar voren dat alleen indien de voorgenomen verbeteringen op de route worden uitgevoerd het verkeer in de referentiesituatie 2015 en in de scenario's voor Cape Holland Willemsoord in de reguliere situaties kan worden verwerkt. In het kader van de optimalisatiemogelijkheden ter beperking en voorkoming van hinder is het derhalve van groot belang dat de voorgestelde maatregelen ook daadwerkelijk worden toegepast.

Verder is uit het milieuonderzoek naar voren gekomen dat gedurende de zomermaanden het seizoensgebonden verkeer (verkeer Texel, verkeer Vlootdagen, e.d.) het grootst is. Op mooie dagen kan de verkeersdoorstroming zowel in de referentiesituatie 2015 als in de scenario's voor Cape Holland Willemsoord verstoord raken. Om dergelijke situaties te voorkomen is het nodig om de verschillende verkeersstromen uit elkaar te trekken, dan wel te spreiden over meerdere routes. Hierbij valt te denken aan een route via het Nieuwe Diep en de Hoofdgracht. Dit ontlast de hoofdwegenstructuur van Den Helder, met name de Binnenhaven, de Zuidstraat en de Weststraat. Te onderzoeken is of het op termijn haalbaar is om een entree van Cape Holland Willemsoord ook te situeren aan het Nieuwe Diep. Een dergelijke wijziging van ontsluitingswegen is een langdurig proces, vandaar dat op de korte termijn ook gedacht kan worden aan een dynamisch routesysteem bij evenementen en op topdagen. Hiermee wordt op die dagen dat het zeer druk is op de wegen van en naar Den Helder het verkeer via tijdelijke routeinformatie, of bijvoorbeeld met behulp van stewards, via het Nieuwe Diep naar Den Helder toe geleid.

Verder kan er aan gedacht worden om bij evenementen en op topdagen op grotere afstand van Cape Holland Willemsoord (bijvoorbeeld op het Nieuwe Haventerrein of langs de N250) parkeerlocaties voor bezoekersverkeer van Cape Holland Willemsoord te realiseren, in combinatie met een gratis buspendel naar Cape Holland Willemsoord. In extreem drukke situaties kan ook worden gedacht aan vervoer over water. Een dergelijke locatie is reeds eenmaal benut tijdens Sail Den Helder. Op langere termijn kan, in combinatie met een entree van Cape Holland Willemsoord aan het Nieuwe Diep, hier ook een permanente parkeerplaats worden gerealiseerd. Ook zou er aan de rand van de stad een Transferium gebouwd kunnen worden om de overstap van auto naar openbaar vervoer te stroomlijnen.

Ook voor het verkeer van en naar de TESO-veerhaven wordt gezocht naar alternatieven voor de huidige ontsluiting. Voor de langere termijn wordt gedacht aan het verplaatsen van de TESO-veerhaven naar een locatie die direct te ontsluiten is vanaf de N250, via het Nieuwe Diep. Voor de middenlange

termijn heeft de provincie de problematiek van de verkeersafwikkeling op de routes naar de huidige TESO-veerhaven en de mogelijkheden van de verbetering daarvan opgevoerd als een studieobject. Op de korte termijn wordt gedacht aan het draaien van de aanlegsteigers, waardoor de aansluiting op de Hoofdgracht zal verbeteren. Tenslotte kan het omleiden van het Marine verkeer ook leiden tot een mindere belasting van de Binnenhaven, de Zuidstraat en de Weststraat.

6.3. Lucht

6.3.1. Beoordelingswijze

beoordelingscriteria

In het Besluit luchtkwaliteit [36] is vastgelegd dat ruimtelijke plannen die van invloed kunnen zijn op de luchtkwaliteit dienen te worden getoetst aan de voor het plan relevante grenswaarden. NO₂ is voor dit plan relevant omdat deze component geldt als indicator voor de luchtverontreiniging als gevolg van wegverkeer⁷. PM10 is relevant omdat uit landelijk onderzoek blijkt dat de grenswaarde voor PM10 in grote delen van Nederland wordt overschreden. De relevante plandrempels en grenswaarden voor NO₂ en PM10 zijn in de onderstaande tabellen samengevat.

Tabel 6.9. Plandrempels 2002 voor NO₂ en PM₁₀ conform het Besluit luchtkwaliteit

	jaargemiddeld		etmaalgemiddeld		uurgemiddeld	
	concentratie (µg/m ³)	aantal keer te overschrijden	concentratie (µg/m ³)	aantal keer te overschrijden	concentratie (µg/m ³)	aantal keer te overschrijden
NO ₂	56	0	-	-	280	18
PM10	45	0	65	35	-	-

Tabel 6.10. Grenswaarden 2015 voor NO₂ en PM₁₀ conform het Besluit luchtkwaliteit

	jaargemiddeld		etmaalgemiddeld		uurgemiddeld	
	concentratie (µg/m ³)	aantal keer te overschrijden	concentratie (µg/m ³)	aantal keer te overschrijden	concentratie (µg/m ³)	aantal keer te overschrijden
NO ₂	40	0	-	-	200	18
PM10	40 ^{a)}	0	50 ^{a)}	35	-	-

a) geldt reeds vanaf 2005; vanwege de vergelijkbaarheid is hier voor alle grenswaarden getoetst in 2010

Uit berekeningen is naar voren gekomen dat de overige componenten uit het Besluit luchtkwaliteit niet relevant zijn voor het plangebied, aangezien de grenswaarden van al deze componenten in het plangebied nergens worden overschreden. De grenswaarden van de concentraties CO en benzeen worden in Nederland overigens zelden overschreden. Dit kan wel voorkomen in specifieke situaties, zoals street-canyons of overdekte gebieden (bijvoorbeeld parkeergarages). De grenswaarde van de concentratie SO₂ wordt door het gebruik van zwavelarme brandstoffen niet meer overschreden. In dit MER worden deze componenten daarom verder buiten beschouwing gelaten.

Voor de beoordeling van de luchtkwaliteit in referentiesituatie 2015 en de vier scenario's (zoals gedefinieerd in paragraaf 6.1.) is als criterium gehanteerd het aantal woningen waarbij de grenswaarden uit het Besluit luchtkwaliteit worden overschreden. De referentiesituatie 2003 is op dezelfde wijze getoetst aan de plandrempels van 2003.

beoordelingsmethode

Op basis van literatuurinformatie⁸, de verwachte verkeersintensiteiten en de ligging van gevoelige bestemmingen in het plangebied is nagegaan of er in de verschillende situaties in het plangebied overschrijding van plandrempels en grenswaarden voor NO₂ en/of PM10 kan worden verwacht. Hiertoe

⁷ Er zijn geen belangrijke industriële bronnen voor NO_x-emissie bekend in of nabij Den Helder [41].

⁸ Gegevens van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit van het RIVM, verkeersintensiteiten op bestaande wegen in het studiegebied en relevante informatie over verkeersemisies van het RIVM en het CBS.

is gebruikt gemaakt van het CARII-model, dat in opdracht van het Ministerie van VROM is ontwikkeld voor het berekenen van de luchtkwaliteit langs wegen. Het is bedoeld als 'screeningsmodel' om knelpunten te inventariseren voor rapportages in het kader van het Besluit en kan onder andere worden gebruikt voor het zichtbaar maken van de gevolgen van beslissingen op het gebied van het wegverkeer en de luchtkwaliteit. Het model is niet specifiek bedoeld voor toetsing van luchtkwaliteit ten behoeve van bouwplannen. Gelet op de benodigde nauwkeurigheid in deze fase kan worden volstaan met CARII-berekeningen. Voor de referentiesituatie 2003 is hierbij gebruik gemaakt van versie 3.0 van het CARII-model, omdat hierin de werkelijke meteorologische gegevens over 2003 zijn verdisconteerd, terwijl ook de verkeersgegevens voor de referentiesituatie 2003 betrekking hebben op het jaar 2003. Voor de referentiesituatie 2015 en de scenario's is gebruik gemaakt van versie 2.0 van het CARII-model, omdat op dit moment nog geen scenarioberekeningen voor toekomstige situaties kunnen worden uitgevoerd met versie 3.0⁹. Hierbij zijn de emissiefactoren gecorrigeerd naar de emissiefactoren die inmiddels in versie 3.0 worden gebruikt. In de modelberekening met CARII worden de bijdragen van ingevoerde bronnen - in dit geval verkeer - berekend en opgeteld bij de achtergrondconcentraties. De achtergrondconcentraties verdisconteren de bijdragen van overige bestaande bronnen zoals bedrijven en scheepvaart, en zijn standaard in het model opgenomen.

De berekeningen zijn uitgevoerd voor de wegen in en in de nabijheid van het plangebied waarvoor geldt dat:

- de verkeersintensiteit in de referentiesituaties 2003 en 2015 of bij een van de scenario's meer dan 4.000 motorvoertuigen per etmaal¹⁰ is;
- in de referentiesituaties 2015 of bij een van de scenario's een wijziging in de verkeersintensiteit optreedt van meer dan 20 %.

De uitgangsgeschiedenis over verkeersintensiteiten en voertuigcategorieën zijn verstrekt door de Ontwikkelings- en Exploitatiemaatschappij Willemsoord B.V. [29]. Hierbij is uitgegaan van de avondspits (17.00-18.00 uur) op een vrijdag in april, de drukste bezoekersmaand voor Cape Holland Willemsoord. Zoals in paragraaf 6.2.3. (Milieugevolgen verkeer, kwaliteit verkeersafwikkeling) staat aangegeven zijn de totale verkeersintensiteiten op een topdag voor Willemsoord (zondag in april) relatief lager dan op de voornoemde vrijdag. De reden hiervoor is dat het overige verkeer op de onderzochte wegen beduidend lager is op zondagen in vergelijking tot vrijdagen. Deze situatie is voor het thema lucht dan ook niet verder uitgewerkt. Indien er evenementen worden georganiseerd op Willemsoord die samenvallen met evenementen elders in Den Helder zal er wel sprake zijn van een grotere verkeersdruk. Bijvoorbeeld bij de Vloeddagen is er sprake van circa 200.000 bezoekers in een weekend. Echter, in de berekeningen voor lucht, zoals deze met het CARII model gemaakt worden, wordt gebruik gemaakt van gemiddelden, waardoor dergelijke piekmomenten, niet afzonderlijk zichtbaar kunnen worden gemaakt. Bovendien gaat het model reeds uit van het voorkomen van dergelijke piekmomenten, waarop er uitzonderlijk veel verkeer naar Cape Holland Willemsoord gaat zodat de concentraties NO₂ en/of PM10 boven de grenswaarden uitkomen. Deze situatie is derhalve verder niet behandeld in dit MER.

De snelheidstypering en de wegtypen die in het CARII model zijn gebruikt, zijn afgeleid uit onder andere topografische kaarten en een GBKN van het onderzoeksgebied. Voor de berekening van de luchtkwaliteit is voor de referentiesituatie 2015 en de vier scenario's uitgegaan van ongunstige meteorologische omstandigheden (worst-case benadering). Parkeerbewegingen zijn niet meegenomen, aangezien deze alleen relevant zijn voor het bepalen van de concentraties benzeen. De afstand in meters vanaf

⁹ De verkeersgegevens voor de toekomstige situaties referentiesituatie 2015 en de vier scenario's zijn gebaseerd op peiljaar 2015, terwijl de scenarioberekeningen met CARII versie 2.0 niet verder dan 2010 kunnen voorspellen. Eenvoudigheidshalve zijn toch de verkeersgegevens voor 2015 gehanteerd. Aangezien dit voor alle toekomstige situaties op gelijke wijze is gedaan, is dit voor de onderlinge vergelijking van de referentiesituatie 2015 en de alternatieven überhaupt niet bezwaarlijk. Voor het overige kan het op deze wijze maken van scenarioberekeningen voor 2010, waarbij in de grond wordt uitgegaan van de emissie per voertuig die voor 2010 wordt verwacht, worden gezien als een worst-case benadering, aangezien de algemene verwachting is dat dankzij de toepassing van steeds schonere motoren de emissie per voertuig in de toekomst alleen maar verder zal afnemen.

¹⁰ In de Handreiking Luchtkwaliteit en Ruimtelijke Ordening - module verkeer [40] wordt aanbevolen om bij ruimtelijke ontwikkelingen de luchtkwaliteit te onderzoeken langs wegen met een grotere intensiteit dan 4.000 mvt/etmaal.

de wegas waarop de bebouwing begint is een afgeronde, indicatieve afstand, aangezien deze is opgemeten vanaf een uitvergroting van een kaart (schaal 1:25.000). Verder zijn de concentraties NO₂ en PM₁₀ berekend op een afstand van 5 meter vanaf de wegas, aangezien dit de kleinste afstand is waarop de met CARII kan worden berekend.

In de navolgende tabel staat een overzicht van de in dit MER gehanteerde aspecten en beoordelingscriteria.

Tabel 6.11. Overzicht beoordelingscriteria voor lucht

situatie	criterium	eenheid / parameter
referentiesituatie 2003	plandrempels NO ₂ en PM ₁₀	overschrijding plandrempels
referentiesituatie 2015, scenario's	grenswaarden NO ₂ en PM ₁₀ (2010)	overschrijding grenswaarden (2010)

6.3.2. Referentiesituaties

uitgangspunten

In tabel 6.12. zijn de invoergegevens samengevat voor de berekening met het CARII-model.

Tabel 6.12. Invoergegevens berekening CARII-model voor referentiesituaties 2003 en 2015

straatnaam	X ^{a)}	Y ^{a)}	verkeersintensiteit ^{b)}		voertuigcategorieën ^{d)}			snelheids-type	wegtype ^{e)}	bomen-factor
			ref. sit. 2003	ref. sit. 2015 ^{c)}	licht	middel	zwaar			
Hoofdgracht	113520	553240	4.510	6.127	90,0 %	5,5 %	4,5 %	c ^{g)}	2	1
Kanaalweg	113290	553200	5.429	12.656	93,0 %	4,5 %	2,5 %	c ^{g)}	3a	1,25
Weststraat	113370	552740	5.893	13.004	93,0 %	4,5 %	2,5 %	c ^{g)}	2	1,25
Beatrixstraat	113200	552460	5.562	1.630	95,0 %	3,5 %	1,5 %	c ^{g)}	3b	1
Zuidstraat	113800	552240	7.273	8.654	93,0 %	4,5 %	2,5 %	e ^{f)}	4	1,25

a) rijkdriehoekscóördinaten

b) uitgedrukt in motorvoertuigen per etmaal (mv/etmaal)

c) verkeersgegevens conform lit. [29] voor 2015

d) gebaseerd op lit. [29]; bij gebrek aan gegevens is aandeel busvervoer op nul gesteld

e) normaal stadsverkeer

f) doorstromend stadsverkeer

g) deze wegtypes worden standaard in CARII gehanteerd en zijn afhankelijk van bebouwingshoogten en afstand tot wegas

NO₂ jaargemiddelde

In de navolgende tabel zijn de berekeningsresultaten van de jaargemiddelde NO₂-concentraties samengevat.

Tabel 6.13. Jaargemiddelde concentraties NO₂ in referentiesituaties 2003 en 2015

	afstand (m) vanaf wegas waarop		referentiesituatie 2003			referentiesituatie 2015		
	bebouwing begint	concentratie is berekend	achtergrond µg NO ₂ /m ³	totaal µg NO ₂ /m ³	plandrempel µg NO ₂ /m ³	achtergrond µg NO ₂ /m ³	totaal µg NO ₂ /m ³	grenswaarde µg NO ₂ /m ³
Hoofdgracht	± 40	5	16	23	54	13	19	40
Kanaalweg	7,5 - 26	5	16	25	54	13	26	40
Weststraat	7,5	5	18	25	54	14	25	40
Beatrixstraat	11 - 13	5	18	26	54	14	16	40
Zuidstraat	6 - 8	5	18	30	54	14	25	40

Enkele verschillen tussen de vijf onderzochte wegvakken daargelaten, kan uit de voorgaande tabel worden geconcludeerd dat reeds op 5 m van de wegas van alle wegvakken ruimschoots wordt voldaan aan de plandrempel voor 2003 en de grenswaarde voor 2015. Een belangrijke rol hierbij speelt de zeer lage achtergrondconcentratie NO₂ in het gehele onderzoeksgebied. De jaargemiddelde NO₂ concentratie wordt voor de referentiesituaties 2003 en 2015 daarom zeer positief gewaardeerd.

NO₂ uurgemiddelde

In de referentiesituaties 2003 en 2015 wordt langs alle wegvakken reeds op (minder dan) 5 m van de wegas voldaan aan de uurgemiddelde plandrempeel voor 2003 en de uurgemiddelde grenswaarde voor 2010 (in beide gevallen 0 overschrijdingen per jaar). De uurgemiddelde NO₂ concentratie worden in de referentiesituaties 2003 en 2015 daarom zeer positief gewaardeerd.

PM₁₀ jaargemiddelde

In de navolgende tabel zijn de berekeningsresultaten van de jaargemiddelde PM₁₀-concentraties samengevat.

Tabel 6.14. Jaargemiddelde concentraties PM₁₀ in de referentiesituaties 2003 en 2015

	afstand (m) vanaf wegas waarop bebouwing begint	concentratie is berekend	referentiesituatie 2003			referentiesituatie 2015		
			achtergrond	totaal	plandrempeel	achtergrond	totaal	grenswaar- de
			µg PM ₁₀ /m ³	µg PM ₁₀ /m ³	µg PM ₁₀ /m ³	µg PM ₁₀ /m ³	µg PM ₁₀ /m ³	µg PM ₁₀ /m ³
Hoofdgracht	± 40	5	33	35	43	28	30	40
Kanaalweg	7,5 - 26	5	33	37	43	28	32	40
Weststraat	7,5	5	33	36	43	28	32	40
Beatrixstraat	11 - 13	5	33	37	43	28	29	40
Zuidstraat	6 - 8	5	33	39	43	28	32	40

Ook voor PM₁₀ wordt reeds op (minder dan) 5 m van de wegas van alle wegvakken zonder meer voldaan aan de plandrempeel voor 2003 en de grenswaarde voor 2010. De referentiesituaties 2003 en 2015 worden voor de jaargemiddelde PM₁₀ concentratie daarom beide als positief gewaardeerd.

PM₁₀ etmaalgemiddelde

In de navolgende tabel zijn de berekeningsresultaten van de etmaalgemiddelde PM₁₀-concentraties samengevat.

Tabel 6.15. Etmaalgemiddelde concentraties PM₁₀ in referentiesituaties 2003 en 2015

	afstand (m) vanaf wegas waarop bebouwing begint	plandrempeel 2003 wordt overschreden (referentiesituatie)		grenswaarde 2010 wordt overschreden (referentiesituatie 2015)	
		afstand (m) vanaf wegas waarop		afstand (m) vanaf wegas waarop	
Hoofdgracht	± 40	< 5*		< 5*	
Kanaalweg	7,5 - 26	8		8	
Weststraat	7,5	7		6	
Beatrixstraat	11 - 13	11		< 5*	
Zuidstraat	6 - 8	16		7	

* = dit is de kleinste afstand waarop de concentratie met CARII kan worden berekend

Langs de Hoofdgracht wordt reeds op (minder dan) 5 m van de wegas voldaan aan de etmaalgemiddelde plandrempeel voor 2003. Langs de Weststraat en de Beatrixstraat is dit bij iets grotere afstanden van de wegas het geval, maar nog altijd binnen de afstand waar de bebouwing begint. Langs de Kanaalweg is dit op de rand van waar een deel van de bebouwing (de noordwestelijke punt van het schoolgebouw) begint. Langs de Beatrixstraat en de Zuidstraat wordt de etmaalgemiddelde concentratie van 60 µg PM₁₀/m³ echter vaker dan 35 keer per jaar overschreden op afstanden van de wegas waar de bebouwing reeds is begonnen. De referentiesituatie 2003 wordt daarom als negatief gewaardeerd.

In de referentiesituatie 2015 wordt voldaan aan de etmaalgemiddelde grenswaarde voor 2010 op (min-der dan) 5 m van de wegas (Hoofdgracht en Beatrixstraat), dan wel op afstanden van de wegas waarop de bebouwing nog niet is begonnen (Weststraat) dan wel waarop zich ongeveer de grens van de be-bouwing begint (Kanaalweg, Zuidstraat), maar naar verwachting wel op afstanden buiten het wegdek zelf. De referentiesituatie 2015 wordt daarom als neutraal gewaardeerd.

conclusie

In de navolgende tabel zijn de waarderingen van de referentiesituaties 2003 en 2015 weergegeven (– = zeer negatief, - = negatief, 0 = neutraal, + = positief en ++ = zeer positief).

Tabel 6.16. Waardering referentiesituaties 2003 en 2015 voor lucht

criterium	referentiesituatie 2003	referentiesituatie 2015
overschrijding jaargemiddelde plandrempe/grenswaarde NO ₂	++	++
overschrijding uurgemiddelde plandrempe/grenswaarde NO ₂	++	++
overschrijding jaargemiddelde plandrempe/grenswaarde PM10	+	+
overschrijding etmaalgemiddelde plandrempe/grenswaarde PM10	-	0

6.3.3. Milieugevolgen

Uitgangspunten

In de navolgende tabel zijn de invoergegevens samengevat voor de berekening met het CARII-model.

Tabel 6.17. Invoergegevens berekening CARII-model voor de scenario's

straatnaam	X ^{a)}	Y ^{a)}	verkeersintensiteit ^{b,c)}				voertuigcategorieën ^{d)}			snelheids- type	weg- type ^{h)}	bomen- factor
			scen. 1	scen. 2	scen. 3	scen. 4	licht	middel	zwaar			
Hoofdgracht	113520	553240	6.050	6.435	7.051	6.242	90,0 %	5,5 %	4,5 %	c ^{e)}	2	1
Kanaalweg	113290	553200	12.377	11.542	13.364	12.934	90,4 %	5,4 %	4,2 %	c ^{e)}	3a	1,25
Weststraat	113370	552740	13.084	12.528	13.433	13.259	90,4 %	5,4 %	4,2 %	c ^{f)}	2	1,25
Beatrixstraat	113200	552460	1.523	1.782	1.685	1.836	90,6 %	5,3 %	4,1 %	c ^{e)}	3b	1
Zuidstraat	113800	552240	9.256	8.897	7.853	8.955	90,4 %	5,4 %	4,2 %	e ^{g)}	4	1,25

scenario 1: 680.000 bezoekers, geen stimulering OV;

scenario 2: 680.000 bezoekers, stimulering OV;

scenario 3: 1 miljoen bezoekers, geen stimulering OV;

scenario 4: 1 miljoen bezoekers, stimulering OV;

a) rijkswegscoördinaten;

b) uitgedrukt in motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal);

c) verkeersgegevens conform lit. [29] voor 2015;

d) gebaseerd op lit. [29]; bij gebrek aan gegevens is aandeel busvervoer op nul gesteld;

e) normaal stadsverkeer;

f) normaal stadsverkeer; bij scenario 3 snelheidstype d: stagnerend verkeer;

g) doorstromend stadsverkeer;

h) deze wegtypes worden standaard in CARII gehanteerd en zijn afhankelijk van bebouwingshoogten en afstand tot wegas.

NO₂ Jaargemiddeld

In de navolgende tabel zijn de berekeningsresultaten van de jaargemiddelde NO₂-concentraties samengevat.

Tabel 6.18. Jaargemiddelde concentraties NO₂ in scenario's

	afstand (m) vanaf wegas waarop		achtergrond µg NO ₂ /m ³	scen. 1	scen. 2	scen. 3	scen. 4	grenswaarde µg NO ₂ /m ³
	bebouwing begint	concentratie is berekend		totaal µg NO ₂ /m ³	totaal µg NO ₂ /m ³	totaal µg NO ₂ /m ³	totaal µg NO ₂ /m ³	
Hoofdgracht	± 40		13	19	20	20	20	40
Kanaalweg	7,5 - 26		13	28	27	28	28	40
Weststraat	7,5		14	27	26	29	27	40
Beatrixstraat	11 - 13		14	17	17	17	17	40
Zuidstraat	6 - 8		14	28	28	26	28	40

Evenals in de referentiesituaties wordt in alle scenario's reeds op (minder dan) 5 m van de wegas van alle wegvakken ruimschoots voldaan aan de grenswaarde voor 2010. Er zijn slechts zeer kleine onderlinge verschillen tussen de scenario's. De jaargemiddelde NO₂-concentratie wordt voor alle scenario's daarom zeer positief beoordeeld.

NO₂ uurgemiddeld

In alle vier scenario's wordt langs alle wegvakken reeds op (minder dan) 5 m van de wegas voldaan aan de uurgemiddeld grenswaarde voor 2010. De uurgemiddelde NO₂-concentratie wordt in alle scenario's daarom als zeer positief gekenmerkt.

PM10 jaargemiddeld

In de navolgende tabel zijn de berekeningsresultaten van de jaargemiddelde PM10-concentraties samengevat.

Tabel 6.19. Jaargemiddelde concentraties PM10 in scenario's

	afstand (m) vanaf wegas waarop		achtergrond µg PM10/m ³	scen. 1	scen. 2	scen. 3	scen. 4	grenswaarde µg PM10/m ³
	bebouwing begint	concentratie is berekend		totaal µg PM10/m ³	totaal µg PM10/m ³	totaal µg PM10/m ³	totaal µg PM10/m ³	
Hoofdgracht	± 40	5	28	30	30	30	30	40
Kanaalweg	7,5 - 26	5	28	32	32	33	32	40
Weststraat	7,5	5	28	32	32	33	32	40
Beatrixstraat	11 - 13	5	28	29	29	29	29	40
Zuidstraat	6 - 8	5	28	32	32	31	32	40

Evenals in de referentiesituaties wordt in alle scenario's reeds op (minder dan) 5 m van de wegas van alle wegvakken ruimschoots voldaan aan de grenswaarde voor 2010. Voor de jaargemiddelde PM10-concentratie worden alle scenario's daarom positief beoordeeld.

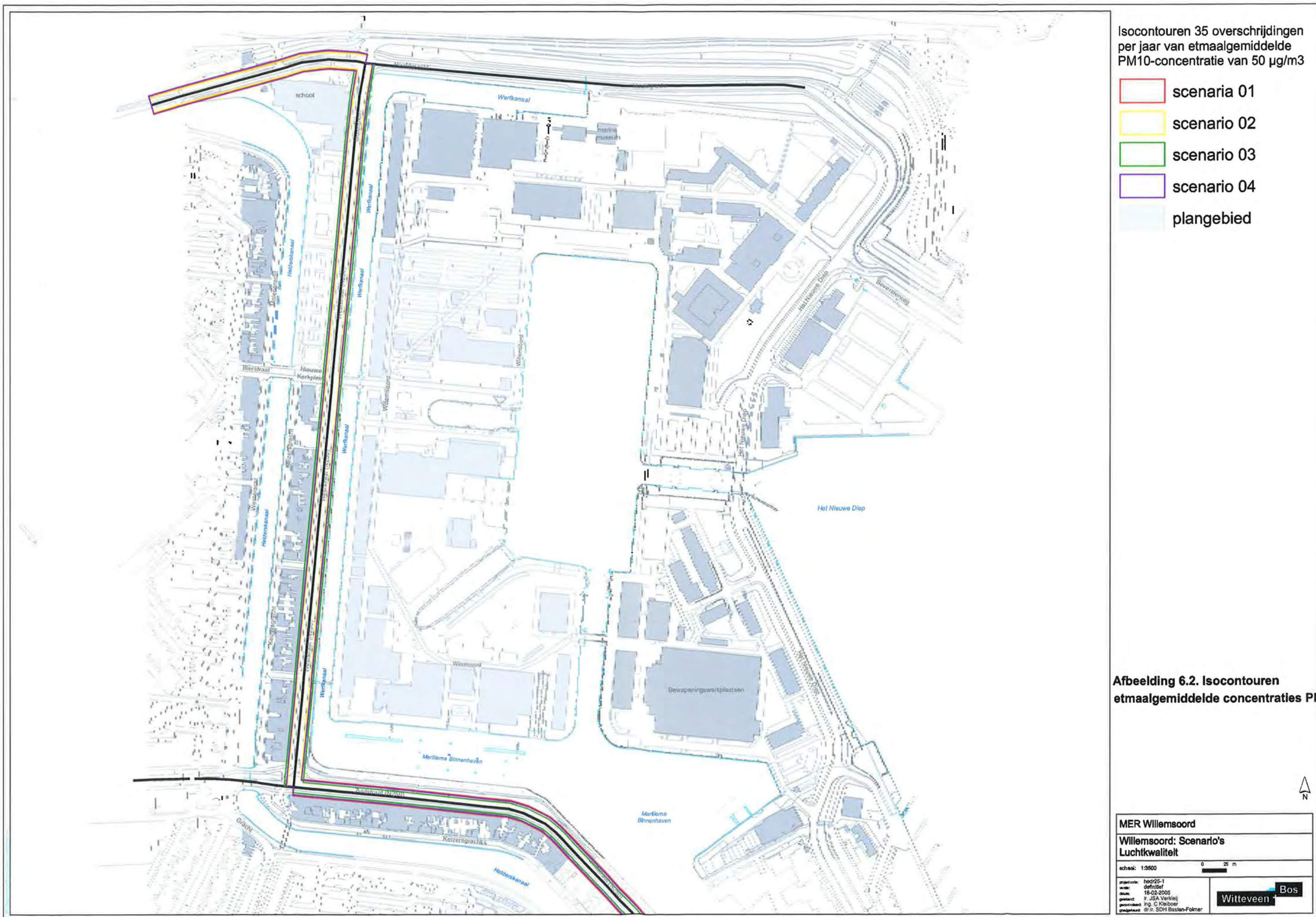
PM10 etmaalgemiddeld

In de navolgende tabel zijn de berekeningsresultaten van de etmaalgemiddelde PM10-concentraties samengevat.

Tabel 6.20. Etmaalgemiddelde concentraties PM10 in scenario's

	bebouwing begint	afstand (m) vanaf wegas waarop de grenswaarde wordt overschreden			
		scenario 1	scenario 2	scenario 3	scenario 4
Hoofdgracht	± 40	< 5*	< 5*	< 5*	< 5*
Kanaalweg	7,5 - 26	9	8	10	10
Weststraat	7,5	7	7	10	8
Beatrixstraat	11 - 13	< 5*	< 5*	< 5*	< 5*
Zuidstraat	6 - 8	9	8	6	8

* = dit is de kleinste afstand waarop de concentratie met CARII kan worden berekend



In afbeelding 6.2. wordt van de resultaten in deze tabel een grafische indruk gegeven. Aangezien er voor de Hoofdgracht en Beatrixstraat geen overschrijdingen zijn van de grenswaarden, zijn de isocontouren van deze wegen in de afbeelding ook niet zichtbaar. Voor de overige wegen geldt dat de verschillen tussen de alternatieven zo klein zijn, dat de verschillende lijnen van de afzonderlijke alternatieven, die de afstand van de wegas waarop de grenswaarde wordt overschreden, elkaar grotendeels overlappen.

De verschillen in de resultaten van de bovenstaande tabel zijn klein gelet op de nauwkeurigheid van de achterliggende berekeningen. In alle scenario's wordt op (minder dan) 5 m van de wegas langs de Hoofdgracht en de Beatrixstraat voldaan aan de etmaalgemiddelde grenswaarde voor 2010. Voor de Kanaalweg, de Weststraat en de Zuidstraat zijn er verschillen tussen de vier scenario's:

- scenario's 1, 2 en 4: Langs de Kanaalweg en de Zuidstraat wordt de grenswaarde overschreden op een afstand van de wegas waar de bebouwing reeds is begonnen. Deze scenario's worden daarom negatief beoordeeld;
- scenario's 3: Langs de Kanaalweg en de Weststraat wordt de grenswaarde overschreden op een afstand van de wegas waar de bebouwing reeds is begonnen. Scenario 3 wordt daarom negatief beoordeeld.

conclusie

Voor NO₂ bestaan er tussen de scenario's onderling en ten opzichte van de referentiesituatie geen significante verschillen. Allen worden derhalve neutraal beoordeeld. Dit geldt zowel voor het jaargemiddelde als het uurgemiddelde.

Voor de jaargemiddelde concentraties PM10 bestaan er tussen de scenario's onderling en ten opzichte van de referentiesituatie eveneens geen significante verschillen. Daarom worden de scenario's eveneens allemaal neutraal beoordeeld.

Voor de etmaalgemiddelde concentraties PM10 worden alle situaties negatief tot neutraal aangemerkt. Het verschil tussen de scenario's onderling en ten opzichte van de referentiesituatie is daarbij niet groot, zeker niet ten opzichte van de nauwkeurigheid van de achterliggende berekeningen.

In de navolgende tabel staat een overzicht van de beoordeling van de milieugevolgen van de scenario's ten opzichte van de referentiesituatie (– = zeer negatief, - = negatief, 0 = neutraal, + = positief en ++ = zeer positief).

Tabel 6.21. Waardering scenario's vergeleken met referentiesituatie 2015 voor lucht

criterium	referentie- situatie	scen. 1	scen. 2	scen. 3	scen. 4
	2015				
overschrijding jaargemiddelde plandrempel/grenswaarde NO ₂	0	0	0	0	0
overschrijding uurgemiddelde plandrempel/grenswaarde NO ₂	0	0	0	0	0
overschrijding jaargemiddelde plandrempel/grenswaarde PM10	0	0	0	0	0
overschrijding etmaalgemiddelde plandrempel/grenswaarde PM10	0	-	-	-	-

6.3.4. Optimalisatiemogelijkheden

In alle onderzochte situaties en scenario's is de luchtkwaliteit voor NO₂ en PM10 langs de Zuidstraat, de Weststraat en de Kanaalweg duidelijk minder gunstig dan langs de andere twee wegvakken. Dit hangt direct samen met de aanzienlijk hogere verkeersintensiteit langs deze wegen. In paragraaf 6.2.4. (optimalisatiemogelijkheden verkeer) worden een aantal maatregelen voorgesteld om het verkeer over de N250, de Weststraat en de Zuidstraat deels om te leiden via het Nieuwe Diep.

Gelet op de beperkte overschrijding van de etmaalgemiddelde grenswaarde PM10 in de vier scenario's zou een dergelijke aanpassing van verkeersstromen (50 % afname Zuid- en Weststraat) er toe leiden dat de negatieve beoordelingen van de vier scenario's voor de etmaalgemiddelde grenswaarde PM10 kan worden omgezet in een neutrale beoordeling.

6.4. Wegverkeerslawaaï

6.4.1. Beoordelingswijze

beoordelingscriterium

In het algemeen worden bij de beoordeling van alternatieven en varianten het akoestisch ruimtebeslag en het aantal geluidbelaste woningen in beeld gebracht. In dit MER, waarbij er geen alternatieven en een beperkt aantal scenario's wordt onderzocht, is voor het volgende criterium gekozen voor wegverkeerslawaaï: de geluidbelasting als gevolg het wegverkeer op de dichtst bij gelegen woningen (kwantitatief).

beoordelingswijze

De geluidbelasting als gevolg van de relevante wegen zijn berekend volgens Standaard Rekenmethode II (SRM II), zoals vermeld in het Reken- en meetvoorschrift wegverkeerslawaaï (2002). De verkeersgegevens voor de huidige en toekomstige situatie zijn afkomstig uit het Verkeersonderzoek dat eveneens voor het thema verkeer is gebruikt [29]. De geluidbelasting is berekend op dezelfde rekenpunten als de punten waarvoor de geluidbelasting als gevolg van het industrielawaai (zie paragraaf 6.5.) is berekend (de zogenoemde MTG-punten; zie de navolgende tabel). De woningen langs deze wegen komen niet voor op de A-lijst van VROM. Dit betekent onder meer dat de woningen op basis van de wettelijke regelingen niet in aanmerking komen voor aanvullende gevelmaatregelen. Voor de rekenhoogte wordt dezelfde hoogte aangehouden als de hoogte waarvoor de MTG's zijn vastgesteld.

Tabel 6.22. Rekenpunten en rekenhoogten

punt (zie afbeelding 6.3.)	omschrijving	hoogte
1	Kanaalweg 268 t/m 313	10 meter
2	Molengracht 18 t/m 31	5 meter
3	Molengracht 32 t/m 47	5 meter
4	Weststraat 59 t/m 65	5 meter
5	Weststraat 66 t/m 79	5 meter
6	Weststraat 80 t/m 110	5 meter
7	Zuidstraat 11 t/m 30	5 meter
8	Zuidstraat 32 t/m 54	5 meter
9	Zuidstraat 55 t/m 63	5 meter

Voor de berekeningen van de geluidbelasting als gevolg van het wegverkeer wordt verder uitgegaan van de volgende uitgangspunten:

- representatieve rijsnelheid 50 km/uur;
- wegdekverharding dicht asfaltbeton;
- de aantallen voertuigen per etmaalperiode en voertuigklasse blijken uit de resultaten van het verkeersmodel.

Op basis van de berekende geluidbelasting is een kwalificatie van de totale akoestische omgeving te geven. Deze is weergegeven in tabel 6.23.

Tabel 6.23. Beoordeling geluidbelasting

geluidbelasting	beoordeling
onder de 50 dB(A)	++
tussen de 51 en de 55 dB(A)	+
tussen de 56 en de 60 dB(A)	0
tussen de 61 en de 65 dB(A)	-
tussen de 66 en de 70 dB(A)	--

6.4.2. Referentiesituaties

referentiesituatie 2003

In de directe omgeving van het plangebied is met name de geluidbelasting van de Weststraat, de Hoofdgracht en de Zuidstraat / Binnenhavenweg (de N250) en de Middenweg / Beatrixstraat (N502) relevant. Via de genoemde wegen vindt in de referentiesituatie 2003 ook de verkeersafwikkeling naar de industrieterreinen en de veerboot naar Texel plaats. In onderstaande tabel is aangegeven wat de representatieve verkeersgegevens zijn in de referentiesituatie 2003 [29].

Tabel 6.24. Etmaalintensiteiten referentiesituatie 2003

wegvak	etmaalintensiteit (Motorvoertuigen/etmaal)
Weststraat (N250)	5.893
Zuidstraat (N250)	7.273
Beatrixstraat	5.562
Hoofdgracht	4.510
Kanaalweg	5.429

De berekende geluidbelastingen als gevolg van het wegverkeer zijn dan als volgt:

Tabel 6.25. Geluidbelastingen wegverkeer huidige situatie

punt	omschrijving	equivalente geluidbelasting exclusief aftrek artikel 6 Rmv*	
		dagperiode	nachtperiode
1	Kanaalweg 268 t/m 313	60	51
2	Molengracht 18 t/m 31	50	42
3	Molengracht 32 t/m 47	49	40
4	Weststraat 59 t/m 65	62	54
5	Weststraat 66 t/m 79	62	54
6	Weststraat 80 t/m 110	64	56
7	Zuidstraat 11 t/m 30	63	55
8	Zuidstraat 32 t/m 54	64	56
9	Zuidstraat 55 t/m 63	63	55

- Rmv: Reken- en meetvoorschrift wegverkeerslawaaï (2002)

Uit de tabel kan worden geconcludeerd dat de geluidbelasting als gevolg van het wegverkeer maximaal 66 dB(A) bedraagt.

referentiesituatie 2015

Met betrekking tot de referentiesituatie 2015 gelden de volgende verkeersintensiteiten [29]:

Tabel 6.26. Etmaalintensiteiten referentiesituatie 2015

wegvak	etmaalintensiteit (motorvoertuigen/etmaal)
Weststraat (N250)	13.004
Zuidstraat (N250)	8.654
Beatrixstraat	1.630
Hoofdgracht	7.051
Kanaalweg	13.364

De berekende geluidbelastingen als gevolg van het wegverkeer zijn dan als volgt:

Tabel 6.27. Geluidbelastingen wegverkeer bij referentiesituatie 2015

punt	omschrijving	equivalente geluidbelasting exclusief aftrek artikel 6 Rmv	
		dagperiode	nachtperiode
1	Kanaalweg 268 t/m 313	62	53
2	Molengracht 18 t/m 31	53	45
3	Molengracht 32 t/m 47	52	44
4	Weststraat 59 t/m 65	65	57
5	Weststraat 66 t/m 79	66	58
6	Weststraat 80 t/m 110	67	59
7	Zuidstraat 11 t/m 30	64	56
8	Zuidstraat 32 t/m 54	64	56
9	Zuidstraat 55 t/m 63	63	55

Uit de tabel kan worden geconcludeerd dat de geluidbelasting als gevolg van het wegverkeer maximaal 69 dB(A) bedraagt.

conclusie

De geluidbelasting (etmaalwaarde) als gevolg van het wegverkeer neemt in de referentiesituatie 2015 toe met maximaal 3 dB(A) (van 66 naar 69 dB(A)). De toename wordt met name veroorzaakt door de autonome groei van het autoverkeer in Den Helder, resulterend in een toenemende verkeersintensiteit op de onderzochte wegen. Indien deze resultaten worden gerelateerd aan de voor de voor wegverkeerslawaaai geldende voorkeursgrenswaarden van 50/45/40 voor respectievelijk dag/avond/nacht, dan is zowel de huidige situatie als de toekomstige situatie slecht te noemen.

In de tabel 6.28. zijn de waarderingen van de referentiesituaties 2003 en 2015 weergegeven (-- = zeer negatief, - = negatief, 0 = neutraal, + = positief en ++ = zeer positief).

Tabel 6.28. Overzicht waardering referentiesituaties voor verkeerslawaaai

criterium	referentiesituatie 2003	referentiesituatie 2015
geluidbelasting wegverkeer op naast gelegen woningen	-	-

6.4.3. Milieugevolgen

De etmaalintensiteiten per scenario staan weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 6.29. Etmaalintensiteiten toekomstige situatie

wegvak	etmaalintensiteit (Motorvoertuigen/etmaal)			
	scenario 1	scenario 2	scenario 3	scenario 4
Weststraat	13.084	12.528	13.433	13.259
Zuidstraat	9.256	8.897	7.853	8.955
Beatrixstraat	1.523	1.782	1.685	1.836
Hoofdgracht	6.050	6.435	7.051	6.424
Kanaalweg	12.377	11.542	13.364	12.934

De berekende geluidbelastingen als gevolg van het wegverkeer in de dagperiode voor de vier scenario's zijn dan als volgt (zie tabel 6.30.):

Tabel 6.30. Geluidbelastingen wegverkeer dagperiode

punt	omschrijving	equivalente geluidbelasting exclusief aftrek artikel 6 Rmv				
		ref. sit. 2015	scenario 1	scenario 2	scenario 3	scenario 4
1	Kanaalweg 268 t/m 313	62	62	62	62	62
2	Molengracht 18 t/m 31	53	54	53	54	54
3	Molengracht 32 t/m 47	52	52	52	52	52
4	Weststraat 59 t/m 65	65	65	65	66	65
5	Weststraat 66 t/m 79	66	66	66	66	66
6	Weststraat 80 t/m 110	67	68	67	68	68
7	Zuidstraat 11 t/m 30	64	64	64	64	64
8	Zuidstraat 32 t/m 54	64	65	65	64	65
9	Zuidstraat 55 t/m 63	63	64	64	63	64

Uit tabel 6.30. kan worden geconcludeerd dat de geluidbelasting ten opzichte van de referentiesituatie 2015 nagenoeg gelijk blijft of enigszins toeneemt. Voor de verschillende scenario's nemen de geluidniveaus in de dagperiode met 1 dB(A) toe op resp. 4, 2, 3 en 4 rekenpunten. Scenario 2 laat dus de minste stijging zien.

De berekende geluidbelastingen als gevolg van het wegverkeer in de nachtperiode voor de vier scenario's 1 zijn dan als volgt (zie tabel 6.31.):

Tabel 6.31. Geluidbelastingen wegverkeer nachtperiode

punt	omschrijving	equivalente geluidbelasting exclusief aftrek artikel 6 Rmv				
		ref. sit. 2015	scenario 1	scenario 2	scenario 3	scenario 4
1	Kanaalweg 268 t/m 313	53	53	53	54	53
2	Molengracht 18 t/m 31	45	45	45	45	45
3	Molengracht 32 t/m 47	44	44	44	44	44
4	Weststraat 59 t/m 65	57	57	57	57	57
5	Weststraat 66 t/m 79	58	58	58	58	58
6	Weststraat 80 t/m 110	59	59	59	59	59
7	Zuidstraat 11 t/m 30	56	56	56	55	56
8	Zuidstraat 32 t/m 54	56	56	56	56	56
9	Zuidstraat 55 t/m 63	55	55	55	55	55

Ook voor de nachtperiode blijkt dat de geluidbelasting ten opzichte van de referentiesituatie 2015 nagenoeg overal gelijk blijft. Alleen voor scenario 3 is er sprake van zowel een toename van 1 dB(A) op rekenpunt 1 als een afname van 1 dB(A) op rekenpunt 7.

geluidbelasting bij evenementen en topdagen

Uit paragraaf 6.2.3 blijkt dat op een piekdag (zondag) ongeveer 1,5 maal zo veel bezoekende auto's voor Cape Holland Willemsoord verwacht mogen worden. Tevens blijkt dat ondanks deze toename het totale verkeersbeeld nog altijd lager zal zijn dan op een doordeweekse dag, aangezien er op zondag geen woon-werk verkeer is. Een toename van de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer is op een piekdag dan ook niet te verwachten.

Bij evenementen welke doordeweeks plaatsvinden zal de totale verkeersintensiteit met enkele procenten toe kunnen nemen. Akoestisch gezien is dit een verwaarloosbare toename van maximaal enkele tienden decibellen. Dergelijke kleine verschillen zijn met het menselijk oor niet waarneembaar.

conclusie

De toename van de geluidbelasting als gevolg van het wegverkeer in de scenario's ten opzichte van de referentiesituatie 2015 is beperkt (maximaal 1 dB(A)). De meeste verschillen zijn in de dagperiode. Dit alles leidt tot een neutrale beoordeling voor alle alternatieven ten opzichte van de referentiesituatie.

In tabel 6.32. staat een overzicht van de beoordeling van de milieugevolgen van de scenario's ten opzichte van de referentiesituatie (-- = zeer negatief, - = negatief, 0 = neutraal, + = positief en ++ = zeer positief).

Tabel 6.32. Beoordeling scenario's voor wegverkeerslawaaï

criterium	referentie- situatie 2015	scen. 1	scen. 2	scen. 3	scen. 4
geluidbelasting wegverkeer op dichtst bij gelegen woningen	0	0	0	0	0

6.4.4. Optimalisatiemogelijkheden

Voor het wegverkeerslawaaï zal het verminderen van de verkeersdruk op de Weststraat en Zuidstraat (door middel van het verplaatsen van verkeersstromen naar het Nieuwe Diep en de Hoofdgracht, zie paragraaf 6.2.4.) leiden tot een afname van de geluidbelasting als gevolg van deze wegen.

Ook kan er geluidwinst behaald worden door het zoeken naar een optimale situering van parkeervoorzieningen en de ontsluiting daarvan.

6.5. Industrielawaai

Het thema industrielawaai kent in dit MER een ander karakter dan de overige thema's. De planontwikkeling vindt namelijk plaats op een gezonde industrieterrein. Dit houdt in dat alle op het terrein ondernomen activiteiten akoestisch gezien dienen te passen binnen de vastgestelde zone. Het is daarom niet mogelijk om de vier scenario's te beoordelen voor dit thema. Het onderzoek naar industrielawaai heeft dan ook een ander proces doorlopen dan de overige thema's, te weten:

- vaststellen methode van onderzoek en uitgangspunten;
- referentiesituatie 2003: op basis van de activiteiten die in 2003 plaatsvonden in en rond het plangebied is voor industrielawaai vastgesteld wat de huidige geluidbelasting bedraagt. Hierbij is rekening gehouden met MTG's, de geluidzone van het industrieterrein en reeds bestaande activiteiten binnen het plangebied;
- referentiesituatie 2015: vervolgens is de geluidbelasting bepaald voor de referentiesituatie 2015;
- uit deze inventarisaties van de referentiesituaties en een recent akoestisch onderzoek [18] is gebleken dat de activiteiten binnen het plangebied in de referentiesituatie 2003 meer geluidruimte in beslag nemen, dan strikt noodzakelijk voor een optimale inrichting van deze activiteiten. In het MER worden voorstellen gedaan om deze situatie aan te passen. Bovendien blijkt er sprake te zijn van geluidsoverlast. Ook hiervoor zijn voorstellen gedaan voor maatregelen ter beperking van de geluidsoverlast. Op basis van al deze gegevens is bepaald hoeveel 'restruimte' er in de zone aanwezig is voor toekomstige activiteiten;
- vervolgens is voor alle activiteiten bepaald hoe deze binnen de beschikbare geluidruimte kunnen worden ingepast, rekeninghoudend met de randvoorwaarden die per afzonderlijke activiteit gelden. Eventuele knelpunten zijn beschreven en de daarbij behorende optimalisatiemogelijkheden worden benoemd.

Bovengenoemde stappen worden in het navolgende behandeld.

6.5.1. Methode en uitgangspunten

uitgangspunten

Het plangebied van het MER maakt onderdeel uit van het gezonde industrieterrein Rijkswerf, Nieuwediep en Visafslag. Op dit terrein waren ten tijde van zonering defensie terreinen en overige industriële bedrijven gevestigd. De geluidzone is vastgesteld bij Koninklijk Besluit d.d. 22-06-1990.

Halverwege jaren '90 heeft er voor het industrieterrein een saneringsonderzoek plaatsgevonden. Door TNO is er een aantal saneringsonderzoeken uitgevoerd. Ten tijde van de opstelling van het saneringsprogramma is rekening gehouden met een voorgenomen verplaatsing van de activiteiten van de Rijkswerf naar de Nieuwe Haven. In combinatie met een aantal maatregelen bij andere bedrijven zijn vervolgens geluidbelastingen berekend voor de woningen liggende rond de industrieterreinen. Op basis van

de uitkomsten zijn door VROM Maximaal Toelaatbare Grenswaarden (MTG's) vastgesteld bij het saneringsbesluit in 1995. De woningen waarvoor een MTG is vastgesteld en die zijn gesitueerd in de directe omgeving van het plangebied zijn weergegeven in afbeelding 6.3.

Voor de woningen rondom het plangebied (Weststraat en Zuidstraat) zijn MTG's van 55 dB(A) etmaalwaarde vastgesteld. Dit betekent dat de (vergunde) geluidbelasting als gevolg van alle op het gezoneerde industrieterrein aanwezige bedrijven (cumulatief) in juridische zin is vergrendeld op 55 dB(A) – etmaalwaarde. Dit komt neer op een toelaatbare geluidbelasting van 55/50/45 dB(A) in respectievelijk de dag-/avond-/nachtperiode.

Voor de meeste inrichtingen die behoren tot het themapark vallen van rechtswege onder het Besluit horeca-, sport- en recreatie-inrichtingen milieubeheer dan wel onder het Besluit detailhandel en ambachtsbedrijven milieubeheer. Voor beide besluiten geldt dat de geluidbelasting gemeten bij de dichtstbijgelegen woningen niet meer mag bedragen dan 50/45/40 dB(A) in respectievelijk de dag-/avond-/nachtperiode. Indien er sprake is van muziekgeluid geldt er een zwaardere eis, namelijk 40/35/30 dB(A) in respectievelijk de dag-/avond-/nachtperiode¹¹. De geluidemissie die op deze wijze wordt vergund moet passen binnen de geluidruimte die op basis van de zone/MTG's beschikbaar is.

Voor meer informatie omtrent het vigerende geluidbeleid wat betreft het industrielawaai zie bijlage III.

Afbeelding 6.3. Situering woonblokken waarvoor een MTG is vastgesteld¹²



¹¹ Voor horeca-inrichtingen op een gezoneerd industrieterrein kan deze laatste randvoorwaarde bepalend zijn voor de gebouwuittstraling (muziek geluid). De verklaring hiervoor is dat muziekgeluid in het algemeen hinderlijker wordt ervaren dan gemiddeld geluid.

¹² De relevante woonblokken waarvoor een MTG is vastgesteld zijn gemarkeerd met een gele cirkel met daarin een nummer.

In dit MER worden de volgende activiteiten en functies als akoestisch relevant beschouwd (zie ook afbeelding 3.2.):

Tabel 6.33. Toekomstige ontwikkelingen Willemsoord

gebouw	akoestisch relevante functie
34	werkplaats
41	werkplaats
52	horeca / detailhandel
56	horeca / detailhandel
60A,B,C	horeca / detailhandel
60D	horeca
60E	beurzen en evenementen
60F	beurzen en evenementen
62	beurzen en evenementen

In dit MER is onderzocht wat het akoestisch effect is van de parkeerplaats P1¹³. Deze heeft een omvang van maximaal 700 parkeerplaatsen. In het model is aangenomen dat de personenwagens direct van de toerit aan de Weststraat naar de parkeerplaats rijden. Bij de modellering en berekening wordt uitgegaan van de volgende aantallen personenwagen per periode (aannee).

Tabel 6.34. Vervoersbewegingen parkeervoorzieningen

omschrijving	aantal parkeerplaatsen gebruikt per periode		
	dagperiode	avondperiode	nachtperiode
personenwagens	400x2= 800	100x2 = 200	100x2 = 200

methode

Bij de berekeningen is gebruik gemaakt van methode II.8 zoals vermeld in de Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai (HMRI, 1999). Voor de berekeningen met betrekking tot de geluidbelastingen ter plaatse van de geluidzone, MTG-punten en andere vergunningpunten is gebruik gemaakt van het zonemodel dat door de provincie Noord-Holland en de gemeente Den Helder is opgesteld, genaamd 'Zonemodel Rijksweg rev 5 oktober 2003' [16]. De beschikbare geluidruimte voor het plangebied is vervolgens gedestilleerd uit het aangeleverde zonemodel. Er geldt:

'Beschikbare geluidruimte plangebied = MTG – geluidruimte inrichtingen buiten het plangebied'.

De geluidruimte die de bestaande inrichtingen reeds innemen binnen de voor het plangebied beschikbare geluidruimte blijkt eveneens uit het beschikbare zonemodel. Er geldt:

'Beschikbare geluidruimte toekomstige ontwikkelingen = Geluidruimte plangebied – reeds ingenomen geluidruimte door bestaande inrichtingen binnen het plangebied'.

Op basis van bovenstaande kunnen randvoorwaarden worden gesteld aan de nog te realiseren ontwikkelingen. Ook kan worden geconcludeerd dat indien de geluidruimte van de bestaande inrichtingen binnen het plangebied kan worden beperkt, er meer geluidruimte voor toekomstige ontwikkelingen ontstaat. Het gebruik van de totaal beschikbare geluidruimte kan dus worden geoptimaliseerd.

De geluidruimte die de bestaande inrichtingen binnen het plangebied innemen is bepaald door middel van akoestisch onderzoek [18].

6.5.2. Referentiesituaties

referentiesituatie 2003

Een overzicht van de activiteiten en de geluidemissie per periode zoals die in het zonemodel zijn opgenomen binnen het plangebied is samengevat in onderstaande tabel [18].

¹³ Met betrekking tot het beheren van de zone wordt de geluidbelasting van verkeersbewegingen die op het gezoneerde industrieterrein plaatsvinden getoetst aan de zone. Verkeersbewegingen die plaatsvinden buiten deze zone, worden niet meegenomen.

Tabel 6.35. Overzicht aanwezige activiteiten en emissie binnen het plangebied

bedrijf	bedrijfsduurgecorrigeerde geluidemissie in dB(A) ref. 10 ⁻¹² W		
	dag	avond	nacht
gebouw 29	0*	0*	0*
gebouw 41 (AMvB)	93	88	83
gebouw 60G (AMvB)	93	88	83
gebouw 66 (AMvB)	93	88	83
gebouw 38 (AMvB)	79	74	69
gebouw 39 (AMvB)	93	88	83
gebouw 51	93	88	83
dokken D&E, herstelplaats F**	118,6	106,4	86,8

* in het model is om onbekende reden geen geluidemissie voor deze AMvB opgenomen

** scheepswerfgebonden activiteiten

In het plangebied bevindt zich reeds een aantal bedrijven welke een deel van de beschikbare geluidruimte gebruiken. Het betreft een aantal inrichtingen die in het kader van de vergunningverlening vallen onder AMvB's en de vergunning 'Oude Rijkswerf' voor de dokken D en E en de herstelplaats F (vanaf hier genoemd: dokken en herstelplaats).

AMvB's

In de visie van het zonemodel vallen de afzonderlijke inrichtingen onder de voorschriften van de AMvB Horeca-, sport-, en procreatie-inrichtingen Wet milieubeheer.

De door de AMvB's vergunde geluidruimte zijn in het model geplaatst middels 1 bron per inrichting/AMvB. Hierbij is de geluidruimte niet berekend tot de dichtstbijzijnde woning, maar met een afstand van 50 meter van de terreingrens. Dit kan alleen wanneer het bevoegd gezag bij vergunningverlening een nadere eis heeft gesteld. De gemeente Den Helder heeft aangegeven dat alleen voor de Mega Bioscoop een nadere eis geldt. Voor de overige AMvB's is de gemeente voornemens een nadere eis te stellen in de toekomst.

referentiesituatie 2015

Er zijn geen relevante autonome ontwikkelingen bekend. Autonome ontwikkelingen moeten passen binnen de vastgestelde MTG's. Voor beide referentiesituaties geldt ter plaatse van de MTG-punten de waarde 55/50/45 dB(A) in respectievelijke de dag-, avond- en nachtperiode.

6.5.3. Toekomstige situatie

restruimte plangebied

Op basis van de in de voorgaande paragraaf vermelde, vergunde activiteiten is vastgesteld welke geluidruimte er voor het plangebied beschikbaar is voor toekomstige activiteiten.

Tabel 6.36. Totale geluidruimte voor het plangebied

punt	omschrijving	beoordelings- hoogte	restruimte		
			dagperiode	avondperiode	nachtperiode
1	Kanaalweg 268 t/m 313	10 meter	55	50	44
2	Molengracht 18 t/m 31	5 meter	55	50	44
3	Molengracht 32 t/m 47	5 meter	55	50	44
4	Weststraat 59 t/m 65	5 meter	55	50	44
5	Weststraat 66 t/m 79	5 meter	55	50	45
6	Weststraat 80 t/m 110	5 meter	55	50	45
7	Zuidstraat 11 t/m 30	5 meter	55	50	44
8	Zuidstraat 32 t/m 54	5 meter	55	49	43
9	Zuidstraat 55 t/m 63	5 meter	53	49	43

Uit tabel 6.36. kan worden geconcludeerd dat van de totaal beschikbare geluidruimte (55/50/45 dB(A) in respectievelijk de dag-, avond-, nachtperiode) vrijwel alles voor het plangebied beschikbaar is. Met andere woorden de overige bedrijven op het gezondeerde industrieterrein die buiten het plangebied zijn

gesitueerd hebben ter plaatse van de woningen aan de Weststraat en Zuidstraat slechts een zeer beperkte bijdrage.

aanpassen vergunning dokken en herstelplaats

Wanneer Tabel 6.35. (overzicht aanwezige activiteiten en emissie binnen het plangebied) nader wordt bekeken blijkt dat er voor de dokken en de herstelplaats in het zonemodel een relatief grote geluidemissie is opgenomen. Er wordt in de actuele situatie nog vanuit gegaan dat ter plaatse van de dokken en herstelplaats nog scheepsreparaties kunnen plaatsvinden. Dit omdat een vigerende vergunning deze activiteiten nog toestaat.

De dokken en de herstelplaats hebben in de toekomstige situatie echter een meer recreatieve functie dan in de referentiesituatie 2003. Hierdoor zal het aantal en de omvang van de activiteiten geringer worden dan in de thans vergunde situatie. De geluidruimte die voor de activiteiten bij de dokken en herstelplaats in de toekomst noodzakelijk is kan worden geoptimaliseerd, waarbij de niet meer noodzakelijke geluidruimte voor andere activiteiten binnen het plangebied kan worden aangewend.

Om dit te onderzoeken zijn voorstellen gedaan tot aanpassing van de vergunningen [34, 35]. Deze voorstellen zijn verwerkt in het zonemodel. Daarbij is een aantal bronnen verwijderd of aangepast. Van de resterende bronnen is een aantal voorzien van een kleinere bedrijfsduur. Door deze aanpassing nemen de dokken en herstelplaats een kleinere geluidruimte in dan in de referentiesituatie. De geluidruimte die vrijkomt kan benut worden voor toekomstige ontwikkelingen.

In onderstaande tabel is de geluidruimte voor de dokken en de herstelplaats samengevat.

Tabel 6.37. Emissie dokken en herstelplaats

bedrijf	bedrijfsduurgecorrigeerde geluidemissie in dB(A) ref. 10 ⁻¹² W		
	dag	avond	nacht
referentiesituatie	118,6	106,4	86,8
toekomstige situatie	107,6	98,2	0

activiteiten Cape Holland Willemsoord

Cape Holland Exploitatie BV (verder Cape Holland genoemd) heeft een huurovereenkomst met de Ontwikkelings- en Exploitatiemaatschappij Willemsoord BV. Met betrekking tot dit gedeelte van het plangebied is er akoestisch onderzoek verricht [18]. Op basis van dat onderzoek blijkt de volgende (gewenste) functionaliteit (zie tabel 6.38):

Tabel 6.38. Overzicht gebouwen Cape Holland en bijbehorende activiteiten

gebouwnummer	omschrijving	max. aantal	maximaal gewenst binnenniveau (L _{A,eq})	
		mensen	dB(A)	bepalende geluidbron
60 E	beurzen en evenementen	1600	85	(live)muziek via PA
60 F	beurzen en evenementen	700	100	live muziek via PA
62	beurzen en evenementen	500	100	live muziek via PA
63	themapark (speelvoorzieningen)	100	75	spelende kinderen
66	themapark (bouw van schip)	50	70	achtergrondmuziek
60D	serre bij Grand café	120	70	achtergrondmuziek
C	Medemblikker, themapark	50	80 ¹⁴	spelende kinderen

De toetsing van de geluiduitstraling van de activiteiten / evenementen van Cape Holland Willemsoord zal eveneens plaatsvinden aan de AMvB Horeca, recreatie en sportinrichtingen. Incidentele evenementen kunnen aangevraagd en vergund worden middels de Algemene Plaatselijke Verordening (zie hoofdstuk 5.5). Per aanvraag kan het bevoegd gezag eisen stellen aan de geluidbelasting als gevolg van het evenement.

¹⁴ Bronsterkte van opspattend water (waterslee glijdt van glijbaan en raakt water).

gebouw 60F

Voor de geluiduitstraling als gevolg van muziekgeluid is de nachtperiode de maatgevende periode. Mede vanwege de aanwezigheid van lichte geveldelen (lichtstraten, raam- en deurpartijen, licht dak etc.) zijn er in de huidige situatie problemen met de geluiduitstraling van een aantal gebouwen. Deze problemen kunnen als volgt worden samengevat:

- de directe omgeving ervaart geluidoverlast wanneer er feesten en evenementen worden georganiseerd;
- uit uitgevoerd akoestisch onderzoek blijkt dat met name de activiteiten in gebouw 60F (disco evenementen) relevant zijn voor de geluidemissie [32]. Het blijkt dat bij de dichtstbijgelegen woningen geluidniveaus tot 52 dB(A) (popmuziek) en 54 dB(A) (housemuziek) kunnen optreden. Op basis van de AMvB zou dit maximaal 30 dB(A) in de nachtperiode mogen bedragen¹⁵.

Om oplossingen te zoeken voor deze geluidproblematiek is akoestisch onderzoek verricht [32]. In dit onderzoek is een aantal varianten / maatregelenpakketten opgesteld en berekend. Hieronder worden de pakketten kort genoemd:

1. aanpassen deuren west- en zuidgevel;
2. idem 1 en aanpassen beglazing westgevel;
3. idem 2 en aanpassen ramen noord- en zuidgevel;
4. idem 3 en aanpassen lichtstraten dak;
5. idem 4 en het toepassen van een verlaagd plafond.

Bij maatregelenpakket 5 wordt de geluidemissie ten opzichte van de referentiesituatie aanzienlijk verbeterd. De voornoemde maatregelen kunnen worden aangeduid als 'redelijkerwijze te treffen voorzieningen'¹⁶.

Het verwachte maximale geluidniveau bij de dichtst bijgelegen woningen (MTG punt 6) bedraagt bij pakket 5 37 dB(A) als er sprake is van popmuziek en 46 dB(A) indien er sprake is van housemuziek (met zware bastonen).

Uit berekeningen voor popmuziek blijkt dat ondanks het treffen van deze maatregelen de toegestane geluidbelasting nog steeds overschreden wordt. Op basis van deze vergunning wordt namelijk na 23.00 uur maximaal 30 dB(A) toegestaan. Het betreft hier bovendien regelmatig voorkomende situaties. Indien er daarnaast nog incidentele evenementen worden georganiseerd, die vergelijkbare of zelfs hogere geluidbelastingen veroorzaken, zal er sprake zijn van regelmatige overlast voor de omwonenden. Het bevoegd gezag zal in het vergunningstraject moeten beoordelen hoe hier mee om te gaan. Gedacht kan worden aan het limiteren van het maximale binnenniveau of het stellen van een nadere eis, waarmee een hogere gelimiteerde geluidbelasting wordt vergund. Bij de berekeningen is rekening gehouden met een binnenniveau van 100 dB(A). Een disco heeft normaliter een binnenniveau tussen circa 90 en 105 dB(A). Het te ver verlagen van het binnenniveau kan leiden tot een onwerkbaar situatie. Binnen het maatregelenonderzoek is ook gekeken naar housemuziek. Op het meest kritische beoordelingspunt (MTG-punt 6) is het geluidniveau dan, na toepassing van de voorgestelde maatregelen en exclusief + 10 dB correctie hoger dan de MTG (45 dB(A)). Hieruit kan worden geconcludeerd dat het ten gehore brengen van housemuziek bij toepassing van het voorgestelde maatregelenpakket eveneens niet haalbaar is.

maximale geluidniveaus

In dit MER is voor gebouw 60-F gerekend met een binnenniveau van 100 dB(A) popmuziekgeluid als reguliere bedrijfsvoering. Echter, het kan voorkomen dat bijvoorbeeld bij live optredens dit niveau hoger zal liggen. Om een inschatting te kunnen geven van de maximale geluidniveaus die gemeten kunnen worden is hier een situatie geschetst waarbij sprake is van een uitzonderingssituatie, waarbij meer geluid wordt geproduceerd dan normaal (maximaal geluidniveau).

Om een inschatting te kunnen maken van de maximale waarde van het binnenniveau is gekeken naar de toelichting op het meldingsformulier van de AMvB. Hierin staat aangegeven dat bij livemuziek gerekend kan worden op een binnenniveau van maximaal 115 dB(A). Uitgaande van hetzelfde geluidsspectrum zal een toename van het binnenniveau van 15 dB(A) leiden tot een 15 dB(A) hogere emissie ter plaatse van de woningen.

In navolgende tabel staan de berekende geluidniveaus tijdens een evenement weergegeven.

Tabel Evenementen gebouw 60-F

punt	omschrijving	hoogte	geluidniveaus evenement gebouw 60-F		
			dag	avond	nacht
1	Kanaalweg 268 t/m 313	10 meter	29	29	29
2	Molengracht 18 t/m 31	5 meter	31	31	31
3	Molengracht 32 t/m 47	5 meter	31	31	31
4	Weststraat 59 t/m 65	5 meter	34	34	34
5	Weststraat 66 t/m 79	5 meter	41	41	41
6	Weststraat 80 t/m 110	5 meter	52	52	52
7	Zuidstraat 11 t/m 30	5 meter	46	46	46
8	Zuidstraat 32 t/m 54	5 meter	44	44	44
9	Zuidstraat 55 t/m 63	5 meter	37	37	37

Uit de tabel blijkt dat een evenement met live muziek in gebouw 60-F bij de woningen van derden tot een muziekgeluidniveau van maximaal 52 dB(A) leidt. Dit is ter hoogte van rekenpunt 6. Ten gevolge van wegverkeerslawaai heerst in de nachtperiode op dit rekenpunt een equivalent geluidniveau van 58 dB(A). Geconcludeerd kan worden dat hoewel het muziekgeluidniveau lager is dan het wegverkeerslawaai, dit toch duidelijk waarneembaar zal zijn.

restruimte plangebied na aanpassen vergunningen en maatregelen 60F

Op basis van de voorgestelde aanpassingen van de vergunning voor de dokken en de herstelplaats, en de voorgestelde maatregelen voor gebouw 60F kan opnieuw bepaald worden wat de resterende geluidruimte is voor de overige ontwikkelingen op Cape Holland Willemsoord. De resultaten van deze exercitie staan opgenomen in de navolgende tabel (zie tabel 6.39).

Tabel 6.39. Restruijnte ontwikkelingen

punt	omschrijving	restruijnte		
		dag	avond	nacht
1	Kanaalweg 268 t/m 313	55	50	44
2	Molengracht 18 t/m 31	55	50	44
3	Molengracht 32 t/m 47	54	50	44
4	Weststraat 59 t/m 65	54	49	44
5	Weststraat 66 t/m 79	55	50	44
6	Weststraat 80 t/m 110	55	49	44
7	Zuidstraat 11 t/m 30	55	49	44
8	Zuidstraat 32 t/m 54	54	48	43
9	Zuidstraat 55 t/m 63	52	47	43

Uit de tabel blijkt dat in het aangepaste zonemodel relatief veel ruimte is voor toekomstige ontwikkelingen.

randvoorwaarden toekomstige activiteiten

De akoestische invulling van de toekomstige ontwikkelingen is gemodelleerd als een aantal nieuwe emissies ter plaatse van de nieuwe gebouwen en parkeervoorzieningen (vervoersbewegingen op het terrein). Voor de relevante gebouwen en het aantal bewegingen wordt uitgegaan van de genoemde waarden in Tabel 6.34. Vervolgens is met behulp van een fictieve bron per gebouw de beschikbare ruimte zo optimaal mogelijk opgevuld binnen de voor het totale plangebied beschikbare geluidruimte. De totaal mogelijke geluidemissie per gebouw is weergegeven in onderstaande tabel (zie tabel 6.40).

Tabel 6.40. Maximale emissie toekomstige ontwikkelingen

locatie	invulling	totale geluidemissie kavel in dB(A) ref. 10 ⁻¹² W		
		dag	avond	nacht
34	werkplaats	108	103	98
41	werkplaats	110	105	100
52	horeca / detailhandel	90	85	80
56	horeca / detailhandel	101	96	91
60A,B&C	horeca / detailhandel	90	85	80
60E	beurzen en evenementen	99	94	89
60F	horeca	91	86	81
62	beurzen en evenementen	99	94	89

De in de tabel vermelde emissies geven een indruk van de geluidemissie die per locatie nog mogelijk is. De laagste emissies zijn toegekend aan de horecavoorzieningen en aan de ontwikkelingen direct aan de westkant van het plangebied. Dit is te verklaren doordat deze ontwikkelingen zich het dichtst bij de omliggende woningen bevinden en een hogere geluidemissie al snel leidt tot een overschrijding van de MTG's. Bovendien missen deze ontwikkelingen de afscherming van tussengelegen objecten.

De in Tabel 6.40. opgenomen waarden mogen overigens niet te strikt te worden gehanteerd. Omdat op het moment van onderzoek de situering van nieuwe gebouwen en exacte bronposities (inclusief afscherming e.d.) niet precies bekend is, kan de toelaatbare emissie in de toekomst enigszins afwijken. Verder is het mogelijk dat er enige uitwisseling plaatsvindt tussen de bijdrage van de bestaande emissies en de toekomstige ontwikkelingen en de geluidruimte tussen de toekomstige ontwikkelingen onderling. In deze fase van onderzoek kan daar nog niet op worden geanticipeerd.

Na de invulling volgens bovenstaande tabel worden op de MTG-punten de in tabel 6.41. opgenomen geluidniveaus berekend¹⁷.

Tabel 6.41. Berekende geluidniveaus als gevolg van het ontwikkelen van het plangebied

punt	omschrijving	hoogte	geluidniveaus (inrichtingen/parkeervoorziening)		
			dag	avond	nacht
1	Kanaalweg 268 t/m 313	10 meter	50	45	42
2	Molengracht 18 t/m 31	5 meter	53	48	44
3	Molengracht 32 t/m 47	5 meter	54	49	44
4	Weststraat 59 t/m 65	5 meter	55	50	45
5	Weststraat 66 t/m 79	5 meter	55	50	45
6	Weststraat 80 t/m 110	5 meter	55	50	45
7	Zuidstraat 11 t/m 30	5 meter	48	44	40
8	Zuidstraat 32 t/m 54	5 meter	49	46	41
9	Zuidstraat 55 t/m 63	5 meter	53	47	41

evenementenlawaaï

Op het terrein van Cape Holland Willemsoord kunnen ook evenementen worden georganiseerd. Deze vallen akoestisch gezien niet binnen de geluidzone, maar zullen op basis van afzonderlijke vergunningen worden vastgelegd en beheerd. Om toch een inschatting te kunnen maken van de geluidbelasting bij een dergelijk evenement wordt hier een voorbeeld gegeven van de eventuele geluidbelasting bij een evenement, waarbij muziek ten gehore wordt gebracht. Gedacht kan worden aan het spelen van muziek via opgestelde luidsprekers of livemuziek (band, orkest). Het effect van dergelijke activiteiten is middels een berekening ingeschat. Hierbij is uitgegaan van een gewenste geluidemissie van 70 dB(A) op 50 meter afstand van de geluidbron (podium). Om dit emissieniveau te bereiken dient het bronver-

¹⁷ Bij deze berekening is geen rekening gehouden met de op het terrein aanwezige parkeerplaatsen. Echter, uit berekeningen is naar voren gekomen dat de aanwezigheid van deze parkeerplaatsen de resultaten niet beïnvloedt.

mogen ongeveer 115 dB(A) te zijn. Voor het spectrum wordt uitgegaan van het correctiespectrum voor popmuziek.

Met behulp van het overdrachtsmodel is ter plaatse van de omliggende woningen de te verwachten geluidemissie ten gevolge van muziek op het buitenterrein bepaald. De precieze locatie waar de muziek ten gehore gebracht zal worden is (nog) niet exact bekend. Bij deze berekening is uitgegaan van een positie ten zuiden van dok 2 (terrein J). Op de rekenpunten worden de in onderstaande tabel opgenomen geluidniveaus berekend ten gevolge van muziek op het buitenterrein (zie tabel 6.47).

Tabel 6.47. Evenementen buitenterrein (muziekgeluid)

punt	omschrijving	hoogte	geluidniveaus evenement gebouw 60-F		
			dag	avond	nacht
1	Kanaalweg 268 t/m 313	10 meter	43	43	43
2	Molengracht 18 t/m 31	5 meter	41	41	41
3	Molengracht 32 t/m 47	5 meter	51	51	51
4	Weststraat 59 t/m 65	5 meter	42	42	42
5	Weststraat 66 t/m 79	5 meter	57	57	57
6	Weststraat 80 t/m 110	5 meter	48	48	48
7	Zuidstraat 11 t/m 30	5 meter	42	42	42
8	Zuidstraat 32 t/m 54	5 meter	54	54	54
9	Zuidstraat 55 t/m 63	5 meter	54	54	54

Uit de berekeningen blijkt dat het equivalente geluidniveau ten gevolge van muziekgeluid op het buitenterrein ter plaatse van de omliggende woningen maximaal 57 dB(A) zal bedragen, wat ongeveer gelijk is aan het niveau van wegverkeerslawaai. Ook dit zal duidelijk waarneembaar zijn.

conclusie

Uit het voorgaande blijkt dat niet op alle punten de beschikbare geluidruimte optimaal opgevuld kan worden. Dit komt onder andere door de verspreide situering van bestaande activiteiten ten opzichte van de nieuwe activiteiten in het plangebied. Verder blijkt dat de voorziene ontwikkelingen, met in acht name van de gestelde akoestisch randvoorwaarden, passen binnen de voor het plangebied beschikbare geluidruimte. Echter, uit het onderzoek komt wel naar voren dat het houden van feesten (met disco- of housemuziek) in gebouw 60F op basis van de huidige gegevens en wetgeving niet goed mogelijk is, aangezien deze feesten zullen leiden tot geluidsoverlast op de naastliggende woningen.

6.5.4. Optimalisatiemogelijkheden

In deze paragraaf worden een aantal mogelijkheden beschreven om het toch mogelijk te maken om activiteiten te ontwikkelen in gebouw 60F, maar dan zonder dat die leiden tot overlast. Echter, het monumentale karakter van het gebouw legt wel beperkingen op aan de mogelijke maatregelen. De hier voorgestelde maatregelen zijn in principe mogelijk uitgaande van de monumentale status van gebouw 60F.

Naast de in paragraaf 6.5.3. beschreven maatregelen ter isolatie van gebouw 60F is het technisch mogelijk de geluidemissie van gebouw 60F verder te beperken. Het optimale resultaat wordt verwacht wanneer een zogenoemde doos-in-doos constructie wordt toegepast. Verder kan gedacht worden aan het plaatsen van een (doorzichtig) scherm voor de gevels welke maatgevend zijn voor de overschrijdingen. Naast maatregelen om gebouw 60F verder te isoleren is het ook mogelijk om bijvoorbeeld de feesten te verplaatsen naar andere gebouwen op het terrein die het voordeel hebben dat er tussen die gebouwen en de woningen naast het plangebied afschermdende bebouwing staat. Ook de mogelijkheden binnen de bestaande bebouwing zijn hiertoe beperkt, aangezien het merendeel van de bebouwing zich aan de rand van het plangebied bevindt (en dus geen afschermdende bebouwing kent tussen het betreffende gebouw en de naastliggende woningen). Ook is het mogelijk om de bedrijfsvoering van het gebouw aan te passen, door bijvoorbeeld minder vaak 's avonds en 's nachts feesten te geven in dit gebouw, het aantal geproduceerde decibellen te verlagen, of feesten met relatief veel lage bastonen in de muziek te weren.

Verder kan er specifiek met betrekking tot het plangebied door de gemeente een geluidbeheersplan worden opgesteld, gelijk dit geschiedt bij het huidige gezonde havengebied, waarbij de totale geluidbelasting als gevolg het plangebied en van iedere inrichting of activiteit nader wordt vastgelegd en gemonitord. Ook heeft de gemeente Den Helder een Nota Evenementenlawaai uit 1993. Aangezien deze Nota intussen is verouderd, wordt deze ten tijde van de publicatie van dit MER geactualiseerd. In de nieuwe Nota Evenementenlawaai wordt onder meer het beleid van de gemeente Den Helder ten aanzien van evenementen op Cape Holland Willemsoord uitgezet, zodat de Nota in de toekomst kan fungeren als toetsingskader voor de handhaving van de geluidnormen. Een dergelijk geluidbeheersplan en Nota Evenementenlawaai fungeren als waarborgen voor de omwonenden dat de bedrijfsvoering van Cape Holland Willemsoord wat betreft evenementenlawaai zal aansluiten bij de geldende normen. Verdere waarborgen zijn zonebeheersing en handhaving.

6.5.5. Cumulatie industrielawaai en verkeerslawaai

methode

Bij de kwalitatieve beoordeling worden de geluidbelastingen gecumuleerd. Omdat de geluidhinder per type geluid verschillend is, mogen deze niet zomaar gecumuleerd worden. Op basis van dosis-effect onderzoeken is vastgesteld dat niet alleen de hoogte van het geluid, maar ook het type geluid belangrijk is voor de mate van optredende hinder. Dit onderscheid is vastgelegd in de cumulatiemethode van Miedema (zie Publicatie versterking nummer 4a, VROM (1993)). Doel van deze methode is het bepalen van de Milieu Kwaliteits Maat (MKM) op basis van een geluidbelasting als gevolg van verschillende geluidsoorten. Op basis van de berekende MKM is een kwalificatie van de totale akoestische omgeving te geven. Deze is weergegeven in tabel 6.42.

Tabel 6.42. Kwalificatie van de akoestische omgeving o.b.v. de geluidbelasting in MKM

Milieu Kwaliteits Maat	kwalificatie akoestische omgeving
onder de 50 dB(A)	goed
tussen de 50 en de 55 dB(A)	redelijk
tussen de 55 en de 60 dB(A)	matig
tussen de 60 en de 65 dB(A)	tamelijk slecht
tussen de 65 en de 70 dB(A)	slecht
boven de 70 dB(A)	zeer slecht

De beoordeling valt niet binnen het juridische kader en dient derhalve slechts als informatief beschouwd te worden.

referentiesituatie

In navolgende tabel is een overzicht gegeven van de totale geluidbelasting van de dichtst bijgelegen woningen in de referentiesituatie 2015.

Tabel 6.43. Totale geluidbelasting voor dichtst bijgelegen woningen in referentiesituatie 2015

punt	omschrijving	equivalente geluidniveaus in dB(A) (industrieterrein / wegverkeer)			milieukwaliteitsmaat MKM	beoordeling
		dag	avond	nacht		
1	Kanaalweg 268 t/m 313	55 / 62	50 / nvt	45 / 53	64	tamelijk slecht
2	Molengracht 18 t/m 31	55 / 53	50 / nvt	45 / 45	60	tamelijk slecht
3	Molengracht 32 t/m 47	55 / 52	50 / nvt	45 / 44	60	tamelijk slecht
4	Weststraat 59 t/m 65	55 / 65	50 / nvt	45 / 57	68	slecht
5	Weststraat 66 t/m 79	55 / 66	50 / nvt	45 / 58	68	slecht
6	Weststraat 80 t/m 110	55 / 67	50 / nvt	45 / 59	69	slecht
7	Zuidstraat 11 t/m 30	55 / 64	50 / nvt	45 / 56	66	slecht
8	Zuidstraat 32 t/m 54	55 / 64	50 / nvt	45 / 56	67	slecht
9	Zuidstraat 55 t/m 63	55 / 63	50 / nvt	45 / 55	66	slecht

Uit deze tabel kan worden geconcludeerd dat in de referentiesituatie 2015 de milieukwaliteitsmaat varieert tussen tamelijk slecht en slecht.

toekomstige situatie

Ook voor de toekomstige situatie is de MKM bepaald voor de vier scenario's.

In tabel 6.44. is een overzicht gegeven van de totale geluidbelasting van de dichtst bijgelegen woningen in de referentiesituatie 2015.

Tabel 6.44. Totale geluidbelasting voor dichtst bijgelegen woningen voor scenario's

punt	omschrijving	MKM / beoordeling*				
		referentie	scenario 1	scenario 2	scenario 3	scenario 4
1	Kanaalweg 268 t/m 313	64/ tamelijk sl	64/ tamelijk sl	64/ tamelijk sl	65/ slecht	64/ tamelijk sl
2	Molengracht 18 t/m 31	60/ tamelijk sl	60/ tamelijk sl	60/ tamelijk sl	60/ tamelijk sl	60/ tamelijk sl
3	Molengracht 32 t/m 47	60/ tamelijk sl	60/ tamelijk sl	59/ matig	60/ tamelijk sl	60/ tamelijk sl
4	Weststraat 59 t/m 65	68/ slecht	68/ slecht	67/ slecht	68/ slecht	68/ slecht
5	Weststraat 66 t/m 79	68/ slecht	68/ slecht	68/ slecht	69/ slecht	68/ slecht
6	Weststraat 80 t/m 110	69/ slecht	70/ zeer sl	69/ slecht	70/ zeer sl	70/ zeer sl
7	Zuidstraat 11 t/m 30	66/ slecht	66/ slecht	66/ slecht	66/ slecht	66/ slecht
8	Zuidstraat 32 t/m 54	67/ slecht	67/ slecht	67/ slecht	66/ slecht	67/ slecht
9	Zuidstraat 55 t/m 63	66/ slecht	66/ slecht	66/ slecht	65/ slecht	66/ slecht

* afwijkingen t.o.v. de referentievariant zijn vet gedrukt. Indien deze afwijking resulteert in een andere beoordeling is het vak gearceerd.

Voor alle scenario's geldt dat de beoordeling vrijwel geheel bepaald wordt door de geluidbelasting van het wegverkeer. De geluidbelastingen van industrielawaai zijn in alle varianten gelijk en deze zijn bovendien dermate lager dan de berekende waarden voor wegverkeer, dat deze nauwelijks bijdragen in de cumulatie.

Uit tabel 6.44. kan worden geconcludeerd dat er op zeven van de negen rekenpunten een verschillende geluidbelasting wordt berekend voor de scenario's ten opzichte van de referentiesituatie 2015. Alleen voor de rekenpunten 2 en 7 (resp. wegvakken Molengracht 18 t/m 31 en Zuidstraat 11 t/m 30) is er voor geen van de scenario's een wijziging ten opzichte van de referentiesituatie 2015. Alle wijzigingen betreffen de toe- of afname van de geluidbelasting met 1 dB(A).

Wanneer de beoordeling van de MKM wordt beschouwd zijn er verschillen tussen de scenario's en de referentiesituatie 2015 voor drie rekenpunten, te weten:

- rekenpunt 1 (Kanaalweg 268 t/m 313): de beoordeling voor scenario 3 is slecht, in plaats van tamelijk slecht in de referentiesituatie 2015;
- rekenpunt 3 (Molengracht 32 t/m 47): de beoordeling voor scenario 2 is matig, in plaats van tamelijk slecht in de referentiesituatie 2015;
- rekenpunt 6 (Weststraat 80 t/m 110): de beoordeling voor scenario's 1, 3 en 4 is zeer slecht, in plaats van slecht in de referentiesituatie 2015.

conclusie

Wanneer de geluidbelastingen van industrielawaai en verkeerslawaaai worden gecumuleerd is er alleen voor scenario 2 (680.000, +OV) sprake van een verbetering van de situatie ten opzichte van de referentiesituatie (matig in plaats van tamelijk slecht op rekenpunt 3). Deze verbetering wordt dan ook positief beoordeeld. Voor de overige scenario's geldt een toename van de geluidbelasting ten opzichte van de referentiesituatie. Scenario 3 (1 miljoen, -OV) kent als enige scenario een verslechtering op twee rekenpunten (slecht in plaats van tamelijk slecht op rekenpunt 1 en zeer slecht in plaats van slecht op rekenpunt 6). Dit scenario wordt derhalve als het meest negatief beoordeeld (--).

Voor alle scenario's geldt dat de beoordeling vrijwel geheel bepaald wordt door de geluidbelasting van het wegverkeer, door de relatief kleine bijdrage van het industrielawaai.

In tabel 6.45. staat een overzicht van de beoordeling van de milieugevolgen van de scenario's ten opzichte van de referentiesituatie (-- = zeer negatief, - = negatief, 0 = neutraal, + = positief en ++ = zeer positief).

Tabel 6.45. Beoordeling scenario's voor wegverkeerslawaaai

criterium	referentiesituatie 2015	scen.1	scen. 2	scen.3	scen.4
cumulatie industrielawaai en verkeerslawaaai	0	-	+	--	-

6.6. Waterbodembodem

Voor de waterbodembodem van Willemsoord is in 1999 een saneringsplan opgesteld [12]. Dit plan is mede goedgekeurd door de provincie. 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. Het saneringsplan gaat verder niet uit van een meer diepgaande sanering.

Wel zal de natuurlijke aanwas van slib op de waterbodembodem van het natte dok in de komende jaren zorgen voor een natuurlijke isolatie van het nu aanwezige slib op de bodem. De natuurlijke aanwas zal, aangezien het zal bestaan uit licht verontreinigd slib, klasse 1-2 het nu aanwezige sterk verontreinigde slib op de waterbodembodem bedekken.

Ten tijde van de publicatie van het MER ligt er een verzoek van de provincie om een integraal plan van aanpak te maken voor het Natte Dok omdat is vastgesteld dat langs de kanten er nu sprake is van onvoldoende diepgang. Er zijn echter nog geen afspraken gemaakt hierover¹⁸.

Een en ander wordt gedaan in overleg met het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier.

6.7. Sociale veiligheid

Door de gemeente Den Helder wordt een veiligheidseffectrapportage (VER) uitgevoerd voor Cape Holland Willemsoord. In de Startnotitie is aangegeven dat in het MER de belangrijkste conclusies van deze studie voor wat betreft de sociale veiligheid op het terrein in beeld zouden worden gebracht. Echter, ten tijde van de publicatie van dit MER was de VER nog niet zover gereed dat het mogelijk de conclusies uit deze rapportage te kunnen verwerken in het MER. In de vervolgprocedure zal er met de conclusies uit de VER wel rekening worden gehouden.

¹⁸ De Koninklijke Marine is mede eigenaar van het natte dok en zal derhalve ook moeten instemmen met een dergelijk integraal plan van aanpak.

7. LEEMTEN IN KENNIS EN EVALUATIE

7.1. Leemten in kennis en informatie

verkeer

Het is niet goed te bepalen of het totale verkeersbeeld in de zomervakantie drukker is dan het totale verkeersbeeld buiten de vakantieperiode. In dit MER is het totale verkeersbeeld buiten de vakantieperiodes met het verkeersmodel onderzocht. Dit is het verkeersbeeld dat gedurende het grootste deel van het jaar te zien is. De drukte in de zomervakantie zal regelmatig tot verkeerscongestie leiden maar dit betreft een kortdurende periode die niet representatief is voor het gehele jaar en vormt daarom niet de basis voor de berekeningen met het verkeersmodel.

lucht

modelberekeningen

De luchtkwaliteit voor de toekomstige situatie is berekend op basis van toekomstscenario's van het RIVM. Deze scenario's zijn voorspellingen, waarbij geen zekerheid bestaat dat de luchtkwaliteit zich in werkelijkheid ook volgens deze scenario's zal gaan ontwikkelen.

De nieuwe emissiefactoren voor voertuigen zijn inmiddels bekend, maar formeel nog niet vastgesteld. Duidelijk is wel, dat de nieuwe emissiefactoren minder gunstig zijn dan de huidige (waarop versie 2.0 van CARII is gebaseerd). Herberekening van de verkeersemissies met de nieuwe emissiefactoren, bij voorkeur met een nauwkeurig model zoals ADMS-Urban¹⁹, kan inzicht geven in de gevolgen voor de waardering van de scenario's.

fijn stof en gezondheid

Uit het oogpunt van de volksgezondheid is fijn stof een ernstig milieuprobleem. Fijn stof is een complex mengsel. Het is niet precies duidelijk hoe de gezondheidseffecten ontstaan. Verondersteld wordt dat de nadelige gevolgen vooral veroorzaakt worden door antropogene bronnen zoals het verkeer. Gezondheidseffecten kunnen al bij een lage blootstelling optreden. Welke normering ook zal worden gekozen, de bijbehorende gezondheidseffecten voor de bevolking zijn nooit helemaal uit te sluiten.

Fijn stof in de lucht kan leiden tot gezondheidsklachten en zelfs tot vroegtijdige sterfte. Dit blijkt uit epidemiologische studies van het Nederlands Aërosol Programma, waarin RIVM, TNO, ECN en IRAS van de Universiteit van Utrecht samenwerken. Ongeveer 5 % van de Nederlanders loopt op deze manier een verhoogd risico, maar in steden is dat aantal hoger.

De concentraties fijn stof in het plangebied worden hoofdzakelijk veroorzaakt door de achtergrond. Deze wordt gevormd door deels natuurlijke bronnen en deels antropogene bronnen. Wat de gevolgen voor de gezondheid in het plangebied zijn ten gevolge van de bijdrage aan fijn stof is niet bekend.

7.2. Aanzet tot evaluatie

Conform de Wet milieubeheer is het bevoegd gezag bij een besluit waarvoor een m.e.r.-procedure is doorlopen, verplicht een evaluatieprogramma op te zetten en uit te (laten) voeren. Deze evaluatie kent een meerledig doel:

- voortgaande studie naar vastgestelde leemten in kennis en informatie voor het verkleinen, elimineren van de leemte in kennis;
- monitoring en toetsing van de daadwerkelijk optredende effecten aan de voorspelde effecten, gericht op de effecten na afronding van de herontwikkeling van Willemsoord;
- toetsing van de effectiviteit van de maatregelen en bepalen van de noodzaak tot mitigerende en compenserende maatregelen.

¹⁹ Verkeersmodel dat qua nauwkeurigheid vergelijkbaar is met het TNO-verkeersmodel.

toetsing van de voorspelde effecten

De daadwerkelijk optredende effecten kunnen om verschillende redenen afwijken van de in dit MER beschreven effecten. De afwijkingen kunnen onder meer het gevolg zijn van:

- tekortschieten van de gehanteerde voorspellingsmethoden;
- het niet voorzien van bepaalde effecten;
- onvoorziene invloedrijke ontwikkelingen elders.

Het evaluatieprogramma dient ertoe om de hier beschreven effecten te toetsen aan de daadwerkelijk optredende effecten. Op basis van de hieruit te verwerven inzichten kan meer inzicht ontstaan over effecten in de verdere toekomst. Bovendien kunnen de gehanteerde voorspellingsmethoden op basis hiervan verder worden verfijnd ten behoeve van toepassing in toekomstige vergelijkbare projecten.

monitoring van de effectreducerende maatregelen

Het evaluatieprogramma heeft onder meer tot doel om de noodzaak te bepalen van aanvullende mitigerende en compenserende maatregelen op basis van het verkregen inzicht in de betrouwbaarheid van gedane effectvoorspellingen. In een later stadium zal ook de effectiviteit van deze aanvullende mitigerende en compenserende maatregelen (wederom) getoetst moeten worden.

aanzet evaluatieprogramma

In tabel 7.1. is een aanzet gegeven voor een monitoring- en evaluatieprogramma. Per thema zijn de te evalueren effecten aangegeven, de monitoringsmethoden en de frequentie waarop gemeten moet worden. Tenslotte worden de mogelijk effectreducerende maatregelen genoemd.

Nadat de besluitvorming heeft plaatsgevonden zal het evaluatieprogramma verder worden uitgewerkt, waarin ook aandacht zal moeten besteed aan een structuur voor goede onderlinge afstemming en coördinatie over de door verschillende partijen te nemen maatregelen in het studiegebied.

In het definitieve evaluatieprogramma, dat in het kader van het bestemmingsplan zal worden opgesteld, dienen per milieueffect de te onderzoeken effecten, te hanteren onderzoeksmethoden, het te volgen tijdspad en de wijze van verslaglegging en terugkoppeling naar effectreducerende maatregelen nader worden gedetailleerd.

Tabel 7.1. Aanzet evaluatieprogramma

thema	effect	methode	monitoring ²⁰	effectreducerende maatregelen
verkeer en vervoer	verkeersintensiteiten	verkeerstellingen	0, 1 en 5	verkeerswerende maatregelen, spreiden verkeersstromen
	idem. realisatiefase	idem.	0	verkeerscirculatie aanpassen
geluid	geluid wegverkeer	berekenen geluidsniveaus	meten geluidsniveaus	stiller asfalt
	geluid industrie	berekenen geluidsniveaus	meten geluidsniveaus	isolatie, aanpassen bedrijfsvoering
luchtkwaliteit	hinder door stof (metaaldeeltjes)	immissiemetingen	1 en 5	luchtbehandeling ventilatieschacht
bodem en grondwater	verontreiniging	bodemonderzoek	N	saneren

²⁰ N = Nulmeting, -1 = Voor aanpassen planvorming, 0 = tijdens uitvoering, 1 t/m 5 is het jaar na nulmeting waarop de meting opnieuw plaatsvindt

BIJLAGE I Literatuurlijst

LITERATUURLIJST

1. Gemeente Den Helder & Quadrat atelier voor stedenbouw landschap en architectuur, Masterplan Oude Rijkswarf Cape Holland Willemsoord, Ruimtelijke inrichting, juni 1998.
2. Gemeente Den Helder; Masterplan Oude Rijkswarf Cape Holland Willemsoord, Kwartiermaken; juni 1998.
3. Gemeente Den Helder; Masterplan Oude Rijkswarf Cape Holland 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, april 2004 (concept).
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. Libéma, Prognose bezoekersaantallen Cape Holland, september 2000.
12. Iwaco in opdracht van het Ministerie van Defensie, DGW&T Directie West Nederland; Saneringsplan Oude Rijkswarf Cape Holland Willemsoord te Den Helder VISBOSAPNR. 14B38.3; februari 1999.
13. Loyens Loeff; Samenwerkingsovereenkomst Oude Rijkswarf Cape Holland Willemsoord; september 2001.
14. Provincie Noord-Holland, Kaart behorende bij Zonebesluit Industrierterreinen Rijkswarf, Nieuwe Haven, Nieuwe Diep en visafslag, besluit, 27 februari 1990.
15. Provincie Noord-Holland, Besluit Saneringsprogramma Industrierterreinen Rijkswarf, Nieuwe Haven, Nieuwe Diep en visafslag, 1 augustus 1995.
16. Provincie Noord-Holland en gemeente Den Helder, Zonemodel Industrierterreinen Rijkswarf, Nieuwe Haven, Nieuwe Diep en visafslag.
17. Provincie Noord Holland, Vergunning Oude Rijkswarf Cape Holland Willemsoord, besluit d.d. 29 maart 2002.
18. Mst Akoestiek, i.o.v. Brouwer Milieu Advies, Onderzoek naar de geluidemissie van Marine World in Den Helder, december 2003.
19. Provincie Noord-Holland, Streekplan Noord-Holland Noord, 1994.
20. Provincie Noord-Holland, Concept Streekplan Noord-Holland Noord 2004-2030, 2004.
21. Witteveen+Bos, Startnotitie m.e.r., Cape Holland Willemsoord, september 2004.
22. Commissie voor de milieueffectrapportage, Ontwikkeling Cape Holland Willemsoord te Den Helder, Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport, november 2004.
23. Nota Mobiliteit, Ministerie van V&W, september 2004.
24. Provincie Noord Holland, Verkeers- en Vervoersplan Noord Holland, Ruimte voor Mobiliteit, mei 2003.
25. Provincie Noord Holland, Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2004-2008, februari 2004.
26. Gemeente Den Helder, Parkeervisie Stadshart Den Helder, september 2003.
27. TESO, Vervoersgegevens 2003, maart 2004.
28. Libéma, Bezoekersaantallen Cape Holland Willemsoord, mei 2004.
29. Grontmij, Verkeersberekeningen MER Cape Holland Willemsoord, november 2004.
30. VROM, Handleiding meten en rekenen industrielawaai, 1999.
31. VROM, Reken- en meetvoorschrift wegverkeerslawaai, 2001.
32. Mst Akoestiek, i.o.v. Cape Holland Willemsoord, Onderzoek naar de geluidemissie van Marine World te Den Helder, december 2003.
33. Mst Akoestiek, i.o.v. Cape Holland Willemsoord, Onderzoek geluidemissie van gebouw 60-2 (60F) van Marine World/Cape Holland te Den Helder, augustus 2004.

34. Mst Akoestiek, i.o.v. Brouwer Milieu Advies, Onderzoek geluidemissie Stichting Nautische Monumenten te Den Helder, juli 2004.
35. Mst Akoestiek, i.o.v. Brouwer Milieu Advies, Onderzoek geluidemissie Stichting Zeilend Oorlogsschip te Den Helder, juli 2004.
36. Ministerie van VROM, Besluit luchtkwaliteit, Staatsblad 269, 2001.
37. Infomil, Nederlandse Emissie Richtlijn Lucht, Den Haag, april 2003.
38. Provincie Noord-Holland, Provinciaal Milieubeleidsplan 2002-2006, oktober 2001.
39. Provincie Noord-Holland, Milieukwaliteit in Noord-Holland 2002, augustus 2002.
40. Provincie Noord-Holland, Handreiking Luchtkwaliteit en Ruimtelijke Ordening - Module Verkeer, oktober 1999.
41. Provincie Noord-Holland, NO₂ concentraties veroorzaakt door bedrijven met een provinciale wet milieubeheer vergunning (2001), juni 2003.
42. Zuiderzeemuseum, Jaarverslag 2003, april 2004.
43. Stichting Texels Museum, Beleidsplan van EcoMare 2003 – 2007, 2003.
44. <http://www.kvk.nl/artikel/artikel.asp?artikelID=64>.
45. VVV Kop van Noord-Holland, VVV-Nieuwsblad, 2^e jaargang, nummer 3, december 2003.
46. Publieksonderzoek EcoMare 2003, EcoMare.
47. Gemeente Den Helder, Nota Evenementenbeleid, 1993.
48. Gemeente Den Helder, Nota Evenementenbeleid, CONCEPT, 2005.
49. Ministerie van VROM, PKB Waddenzee, herziening nog niet vastgesteld.
50. Ministerie van OCW, Nota Belvédère, 1999.
51. Ministerie van VROM, Wet geluidbeheer, 1979.
52. Ministerie van V&W, Vierde Nota Waterhuishouding, 1998.
53. Ministerie van V&W, Nota Mobiliteit, nog niet vastgesteld.

BIJLAGE II Afkortingen en begrippen

AFKORTINGEN EN BEGRIPPEN

afkorting / 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.
AMvB	- Algemene maatregelen van Bestuur.
Aspect	- Een verzameling van sterk gerelateerde beoordelingscriteria. Binnen een aspect worden in het algemeen meerdere beoordelingscriteria onderscheiden. Voorbeelden binnen het thema verkeer en vervoer zijn de kwaliteit van de verkeersafwikkeling en de bereikbaarheid van het plangebied.
Autonome ontwikkeling	- De ontwikkeling die plaatsvindt in de toestand van het milieu, economie, verkeer en andere aspecten zonder dat de voorgenomen activiteit wordt uitgevoerd.
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.
Bevoegd gezag	- De overheidsinstantie die het besluit moet nemen waarvoor het MER wordt opgesteld. Hier: de gemeenteraad van de gemeente Den Helder.
CO ₂	- Koolstofdioxide.
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.
Compenserende maatregelen	- Compenserende maatregelen zijn die maatregelen waarbij getracht wordt nieuwe waarden te creëren die vergelijkbaar zijn met de verloren gegane waarden.
Contour	- Een lijn op de kaart die punten met een gelijke waarde verbindt, bijvoorbeeld van de geluidsbelasting.
Cultuurhistorie	- Sporen in het landschap uit het verleden die verwijzen naar menselijke activiteit, in de vorm van archeologische waarden, historisch bouwkundige waarden (oude gebouwen zoals molens, kerken, bunkers, forten, burchten, kastelen, sluizen etc) en historisch geografische waarden (zoals dijken, terpen, kavelpatronen, nederzettingvormen, wegen en de opbouw van dorpen en steden).
Cumulatie	- Versterking door samenvoeging: opeenstapeling van effecten als gevolg van meerdere, mogelijk ongelijksoortige risicobronnen.
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.
Duurzaam	- Zonder nadelige effecten voor toekomstige generaties.
Equivalent geluidniveau	- Het energetisch gemiddelde van de fluctuerende geluidsdrukniveaus van het ter plaatse gedurende een bepaalde periode optredende geluid.
Etmaalwaarde	- De hoogste van de volgende drie waarden: • equivalent geluidniveau over de dagperiode; • equivalent geluidniveau over de avondperiode + 5 dB; • equivalent geluidniveau over de nachtperiode + 10 dB.
Geluidcontour	- Een lijn op de kaart die aangeeft waar de geluidsdruk gelijk is aan een bepaalde waarde. De geluidcontouren zijn te vergelijken met hogedrukgebieden op een weerkaart, of met hoogtelijnen op een kaart van bergachtig gebied.
Geluidemissie	- Uitstoot van geluid.
Geluidimmissie	- Belasting met geluid.
Gescheiden rioolstelsel	- Rioolstelsel waarbij het regenwater volledig gescheiden van het afvalwater wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater.
Grenswaarde	- Een grenswaarde geeft het milieukwaliteitsniveau aan dat ten minste moet worden bereikt of gehandhaafd. De grenswaarde moet door het bevoegd orgaan bij de uitoefening van zijn bevoegdheden in acht worden genomen.

afkorting / begrip	omschrijving
HS	- Huidige situatie.
Immissiepunt	- De plaats waar het geluidniveau wordt bepaald.
Initiatiefnemer	- Instantie die de ontwikkeling die in dit MER wordt beschreven, mogelijk wil maken.
Koepelvergunning	- alles omvattende vergunning, waaronder de afzonderlijke bedrijven hun activiteiten kunnen uitvoeren.
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.
Maaiveld	- De oppervlakte van het natuurlijk of aangelegd terrein.
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.
Mitigerende maatregelen	- Maatregelen om de nadelige gevolgen van de voorgenomen activiteit voor het milieu te voorkomen, te beperken of te compenseren.
MKM	- Milieukwaliteitsmaat.
MMA	- Meest Milieuvriendelijk Alternatief.
Modal split	- Verhouding tussen vervoerswijzen: auto, OV en langzaam verkeer
MTG	- Maximaal Toelaatbare Grenswaarde. Deze grenswaarden vormen een randvoorwaarden voor de totaal aan de inrichtingen op een gezonde industrieterrein te vergunnen geluidruimte.
mvt	- motorvoertuigen
Nautisch	- Zaken die te maken hebben met scheepvaart of watersport.
OV	- Openbaar vervoer
PKB	- Planologische kernbeslissing.
Plandrempel	- De voor het plan relevante grenswaarde.
Plangebied	- Het gebied waarbinnen de voorgenomen activiteit is voorzien. De grenzen van het plangebied worden bepaald door de grenzen van de ingreep.
PM10	- Fijn stof. Dit zijn zwevende deeltjes die een op grootte geselecteerde instroomopening passeren met een efficiëntiegrens van 50 % bij een aërodynamische diameter van 10 µm.
Referentiesituatie	- Uitgangspunt voor de vergelijking van de scenario's.
Richtlijnen	- Document waarin staat wat er in het MER moet worden onderzocht.
Risico	- De mogelijkheid, met een zekere mate van waarschijnlijkheid, van schade aan de gezondheid van de mens, aan het milieu en aan goederen, in combinatie met aard en omvang van de schade. Het bestaat uit een kans en een gevolg element.
Scenario	- Mogelijke richting waarin de realisatie van de voorgenomen activiteit zich in de toekomst zal kunnen gaan ontwikkelen.
Startnotitie	- Het document waarin de initiatiefnemer aangeeft wat zij wil gaan onderzoeken in het kader van het effectenonderzoek.
Studiegebied	- Het gebied waarbinnen milieugevolgen van de voorgenomen activiteit plaats kunnen vinden. Dit is derhalve het gebied dat wordt bestudeerd op mogelijke milieugevolgen. De omvang van dit gebied wordt niet voorafgaand aan het onderzoek vastgesteld, maar eerder door de omvang van de milieugevolgen bepaald.
Thema	- Milieu-onderwerp waarvoor in dit MER de milieugevolgen worden onderzocht. Voorbeelden zijn verkeer & vervoer, geluid, lucht e.d. Binnen een thema worden aspecten en/of beoordelingscriteria onderscheiden.
Variabele	- Subkeuze binnen een scenario.

afkorting / begrip	omschrijving
Verbeterd gescheiden rioolstelsel	- Rioolstelsel waarbij een deel van het regenwater wordt afgevoerd naar de RWZI (het relatief vuile deel waarin het vuil afkomstig van het aangesloten verhard oppervlak zit) en de rest van het regenwater wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater.
Voorgenomen activiteit	- In dit MER: de herontwikkeling van Cape Holland Willemsoord tot Maritiem themapark.
Worst case	- De slechtst denkbare situatie.

BIJLAGE III Beleidskader

RIJKSNIVEAU

Derde Nationaal Milieubeleidsplan, ministerie van VROM, februari 1998

Het derde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP3) bevat het nationale milieubeleid voor de jaren 1999-2003, met een doorkijk naar de jaren daarna. In het NMP3 is aangegeven op welke punten het kabinet het milieubeleid zal wijzigingen ten opzichte van de voorgaande NMP's. Het uitgangspunt in het NMP3 is dat een schoon milieu een essentiële voorwaarde is voor een leefbaar Nederland, waarin mensen graag willen wonen, werken en recreëren. Enkele hoofdlijnen van het beleid in het NMP3 zijn:

- continue verbetering van een efficiënt gebruik van het milieu;
- gericht gebruik maken van de kwaliteit van de omgeving;
- centraal stellen van de kwaliteit van de omgeving.

Vierde Nationaal Milieubeleidsplan, ministerie van VROM, 13 juni 2001

In het Vierde Nationaal Milieubeleidsplan (NMP4) licht het kabinet het te voeren milieubeleid toe. Het milieubeleid moet bijdragen aan een gezond en veilig leven in een aantrekkelijke leefomgeving te midden van een vitale natuur zonder de mondiale biodiversiteit aan te tasten of natuurlijke hulpbronnen uit te putten. Het NMP4 wil een eind maken aan het afwentelen van milieulasten op de generaties na ons en op mensen in arme landen. De nota is geen allesomvattend milieubeleidsplan, daarom blijft het NMP 3 grotendeels van kracht. Het NMP4 kijkt verder vooruit (beleidshorizon is 2030) dan de voorgaande NMP's en betreft de wereldwijde dimensie van het milieuvraagstuk erbij.

Nota Ruimte, ministeries van VROM, V&W, LNV en EZ

In februari 2001 presenteerde het kabinet deel 1 van de planologische kernbeslissing 'Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening'. In deel 2 vonden de resultaten van inspraak en overleg hun beslag. Deel 3 van de planologische kernbeslissing (kabinetsstandpunt) werd in november 2001 aan de Tweede Kamer aangeboden. De behandeling van de vijfde nota is vervolgens gestaakt. Het kabinet heeft in november 2002 via de Stellingnamebrief Nationaal Ruimtelijk Beleid aangegeven dat planologische beleidsuitspraken uit de vijfde nota en het Tweede Structuurschema Groene Ruimte geïntegreerd zullen worden in een nieuwe nota: de Nota Ruimte.

Het ruimtelijk beleid van het kabinet is gericht op het verkrijgen van sterke steden en een vitaal platteland. De steden moeten hierbij voldoen aan de eisen die bewoners, bedrijven, instellingen en bezoekers aan een stad stellen: veilig en aantrekkelijk. Het platteland vraagt om ruimte voor een meer functioneel gebruik. Het kabinet wil voorkomen dat in de steden een te hoog aandeel van mensen met lage inkomens ontstaat. Er is vooral vraag naar centrumstedelijke milieus, groenstedelijke milieus en meer ruimte in en om de woning. Planologische bescherming wordt alleen nog voorgeschreven voor natuurgebieden (ecologische hoofdstructuur, Vogel- en Habitatrichtlijngebieden en gebieden die vallen onder de Natuurbeschermingswet). Niet langer hoeft elke gemeente met voorstellen te komen voor rode contouren.

Nota Mobiliteit

Op dit moment werkt het Rijk aan de totstandkoming van een nationaal verkeers- en vervoersplan: de Nota Mobiliteit. In de Nota Mobiliteit schetst het kabinet het Nederlandse verkeers- en vervoersbeleid voor de periode 2002-2020. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is verantwoordelijk voor de totstandkoming van de Nota Mobiliteit in samenwerking met de provincies, kaderwetgebieden, gemeenten en waterschappen.

Het huidige beleid ligt in hoofdlijnen vast in het tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVVII), dat geldig is tot 17 januari 2004. Volgens de Planwet Verkeer en Vervoer moet een nieuw plan het SVVII opvolgen; dit is de Nota Mobiliteit. Een nieuw en geactualiseerd verkeersbeleid is nodig omdat alle toekomstverkenningen erop duiden dat de verdere groei van het verkeer en vervoer niet kan worden opgevangen met louter het voortzetten van het SVVII-beleid.

Hoofddoel van de Nota Mobiliteit is het verbeteren van de betrouwbaarheid van het verkeerssysteem (weg, water, spoor en lucht) van deur tot deur binnen de maatschappelijke randvoorwaarden op het gebied van de veiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving. Mobiliteit mag, maar niet altijd en overal. Hoofdpunten uit de Nota zijn:

- uitbreiding wegcapaciteit (prioriteit voor A2, A4 en A12);
- onderhoud en vervanging van rijkswegen, spoorinfrastructuur en rijkswaterwegen;
- nieuwe spoorverbindingen Hanzelijn, Zuiderzeelijn, Rijn Gouwe Lijn;
- onderzoek naar haalbare mogelijkheden van beprijzing;
- verdubbeling verkeersveiligheidsbudget.

De Nota Mobiliteit doorloopt de procedure van een Planologische Kernbeslissing (PKB). Het beleidsvoornemen (deel 1 PKB) is kort na de zomer 2004 door de Ministerraad vastgesteld. Op 30 september 2004 heeft de minister de Nota gepresenteerd. Na de inspraak (deel 2 PKB) volgt vaststelling in de ministerraad van het kabinetsstandpunt (deel 3 PKB). Aansluitend volgt de parlementaire behandeling (deel 4 PKB).

Wet geluidhinder, ministerie van VROM, 1979

In de Wet geluidhinder zijn zones langs wegen aangegeven die worden beschouwd als aandachtsgebieden voor geluidhinder van *wegverkeerslawaai*. De wettelijke zonebreedtes zijn zo bepaald dat buiten de zones over het algemeen geen geluidsniveaus voorkomen die hoger zijn dan de voorkeurswaarde van 50 dB(A).

De breedte van de zone is afhankelijk van de capaciteit van de weg (aantal rijstroken), de toegestane snelheid van het verkeer en de aard van de omgeving (stedelijk en buitenstedelijk gebied).

- onder stedelijk gebied verstaat men: het gebied binnen de bebouwde kom met uitzondering van het gebied gelegen binnen de zone van een autoweg of autosnelweg;
- onder buitenstedelijk gebied verstaat men: het gebied buiten de bebouwde kom met inbegrip van het gebied binnen de bebouwde kom gelegen binnen de zone van een autoweg of autosnelweg.

Voor woningen binnen een nieuwe zone van een weg geldt een voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). Door het bevoegd gezag kan in stedelijk gebied een maximale ontheffingswaarde van 65 dB(A) worden vastgesteld. Voor een buitenstedelijk gebied geldt een maximaal te ontheffen waarde van 55 dB(A). Een binnenniveau van maximaal 35 dB(A) etmaalwaarde dient te allen tijde gewaarborgd te worden.

Een hogere grenswaarde moet zijn verleend alvorens het bestemmingsplan kan worden vastgesteld of herzien. Ook bij art. 19 procedures in het kader van de Wet Ruimtelijke Ordening moeten de grenswaarden uit de Wet geluidhinder in acht worden genomen.

handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening, Ministerie van VROM, 1998

De in de Handreiking Industrielawaai en Vergunningverlening uitgewerkte systematiek dient als hulpmiddel, voor overheden, bij het voorkomen en beperken van hinder door *industrielawaai* in het kader van vergunningverlening en bij het stellen van nadere eisen op grond van de AMvB's ex artikel 8.40 Wm. De Handreiking heeft met name betrekking op de vaststelling van geluidsruijnte in de vergunning van relatief kleine lawaaimakers op het nog te realiseren bedrijventerrein.

Volgens de Handreiking moeten gemeenten bij vergunningverlening voorschriften en beperkingen stellen voor industrielawaai. Deze voorschriften kunnen worden opgenomen in gemeentelijke milieuplanen en/of ruimtelijke plannen of in een aparte Gemeentelijke Nota Industrielawaai. Deze Nota, welke nog niet aanwezig is binnen de gemeente Den Helder, heeft primair tot doel een beleidskader te scheppen dat richtinggevend is voor de milieuvergunningverlening voor het onderdeel industrielawaai in de gemeente.

Besluit Luchtkwaliteit

Op 19 juli 2001 is het Besluit luchtkwaliteit van kracht geworden. Met het besluit implementeert Nederland richtlijn 1999/30/EG van de Raad van de Europese Unie betreffende grenswaarden voor zwaveldi-

oxide (SO₂), stikstofdioxide (NO₂) en stikstofoxiden (NO_x), fijn stof (PM10) en lood (Pb) in de lucht (Pb EG L163) in de Nederlandse wetgeving en wordt deze richtlijn verder uitgewerkt voor de Nederlandse situatie. In het Besluit luchtkwaliteit zijn wettelijke luchtkwaliteitsnormen vastgelegd voor bovengenoemde stoffen en tevens voor koolmonoxide (CO) en benzeen (C₆H₆).

In het Besluit wordt gesteld dat *'bestuursorganen de grenswaarden voor de betreffende stoffen in acht nemen bij de uitoefening van bevoegdheden die gevolgen voor de luchtkwaliteit ten aanzien van de in het Besluit genoemde stoffen kunnen hebben, behoudens voor zover de betrokken wettelijke regeling zich daartegen verzet'*. Ruimtelijke plannen die van invloed kunnen zijn op de luchtkwaliteit dienen derhalve aan de voor het plan relevante grenswaarden uit het besluit te worden getoetst. Bij overschrijding van grenswaarden kan de gezondheid van mensen negatief worden beïnvloed. De grenswaarden zijn de norm die uiteindelijk dient te worden gehaald. Voor de meeste stoffen geldt dit vanaf 2010, voor fijn stof reeds vanaf 2005. Daarnaast bestaan plandrempels, dit zijn variabele waarden die per jaar oplopen tot de grenswaarde in 2010 (resp. 2005). Overschrijding van de plandrempels is toegestaan, maar verplicht wel tot het opstellen van een verbeterplan.

De grenswaarden voor de stoffen uit het Besluit gelden overal met uitzondering van de arbeidsplaats. Recentelijk heeft de Raad van State diverse uitspraken gedaan over de wijze waarop het Besluit moet worden toegepast, waarbij met name is ingegaan op het in acht nemen van de grenswaarden, gevoelige bestemmingen als mogelijk criterium voor het al dan niet voldoen aan het Besluit, en verantwoordelijkheid van de lokale overheid versus die van de rijksoverheid voor het bewerkstelligen dat aan het Besluit worden voldaan. Sommige uitspraken wijzen op een strikte interpretatie van het Besluit, terwijl andere uitspraken hierbij meer beoordelingsvrijheid aan het bevoegd gezag laten. Voor het onderhavige onderzoek is getracht zo strikt mogelijk aan te sluiten bij de grenswaarden uit het Besluit. Voor het overige zijn de bepalingen uit het Besluit meegenomen op een manier die zo veel mogelijk past bij de kenmerken van het onderhavige project.

BEVER

In het Nationaal Milieuprogramma wordt het strategisch beleid uit het vigerende NMP vertaald in concrete acties en maatregelen. Dit uitvoeringsprogramma wordt jaarlijks opgesteld. De doelstellingen in het derde Nationaal Milieubeleidsplan ten aanzien van bodemverontreiniging hebben eind jaren '90 geleid tot een beleidsvernieuwing in de bodemsaneringsaanpak, aangeduid met BEVER (BEleidsVERnieuwing Bodemsanering). De aanpak van bodemverontreiniging dient pro-actief te zijn en afgestemd te worden op het gewenst maatschappelijk gebruik van de bodem (actief bodembeheer). De aanpak van bodemverontreiniging moet stagnatie in ruimtelijke, economische en maatschappelijke ontwikkelingen voorkómen. Uitgangspunten van BEVER zijn:

- functioneel saneren van verontreinigingen ontstaan voor 1987 (in tegenstelling tot multifunctioneel saneren). Functioneel saneren is ingegeven door de overweging dat niet elk gebruik van de bodem om geheel schone grond vraagt. Onderscheid wordt gemaakt tussen mobiele verontreinigingen (deze dienen op kosteneffectieve wijze te worden verwijderd) en immobiele verontreinigingen (hoeven slechts gedeeltelijk verwijderd, dan wel geïsoleerd te worden). Nieuwe verontreinigingen (ontstaan na 1987) dienen volledig verwijderd te worden;
- saneringstaken op het laagst bestuurlijk niveau leggen (slagvaardige overheid);
- vergroten externe integratie in maatschappelijke processen;
- versterking marktdynamiek.

Derde nota Waddenzee, februari 2001

In februari 2001 publiceerde het kabinet zijn beleidsvoornemens voor de Waddenzee in deel 1 van de planologische kernbeslissing 'Derde Nota Waddenzee'. Ook het Marsdiep maakt onderdeel uit van pkb-gebied. Kernpunt in de visie is dat natuur en landschap duurzaam moeten worden beschermd en ontwikkeld. Het unieke open landschap van de Waddenzee moet behouden blijven. Menselijke activiteiten blijven mogelijk, maar die mogen niet ten koste gaan van natuur en landschap. De ambitie is te zorgen voor een waterkwaliteit waarin flora en fauna zich optimaal kunnen ontwikkelen. Plannen, projecten of

handelingen buiten het pkb-gebied, die schadelijke effecten kunnen hebben voor de te behouden waarden en kenmerken van de Waddenzee, dienen aan de hoofddoelstelling van de planologische kernbeslissing door het bevoegd gezag te worden getoetst. In afwachting van de inwerkingtreding van de herziene Natuurbeschermingswet wordt daarbij voor het afwegingskader verwezen naar de vigerende Natuurbeschermingswet en het Europeesrechtelijke afwegingskader van de Habitatrichtlijn. In verband met het open landschap van de Waddenzee dienen aangrenzende gebieden die in de huidige situatie een relatief 'lage skyline' hebben, deze skyline ook zoveel mogelijk te behouden. Nieuwe bebouwing mag wel zichtbaar zijn vanaf de Waddenzee, maar geen wezensvreemd element in het landschap vormen.

In deel 2 van de planologische kernbeslissing zijn de reacties op de beleidsvoornemens gepubliceerd. In het daaropvolgende kabinetsstandpunt (deel 3 van de planologische kernbeslissing, oktober 2001) is aangegeven dat het voorgenomen beleid op een aantal punten zal worden aangepast, maar dat de centrale doelstelling, het duurzaam beschermen en ontwikkelen van de Waddenzee als natuurgebied en het behouden van het unieke open landschap, gehandhaafd blijft. De pkb-procedure is vervolgens sterk vertraagd. Via een partiële herziening is de werkingsduur van de 'oude' planologische kernbeslissing voor de Waddenzee (Nota Waddenzee, 1993) verlengd tot inwerkingtreding van nieuw pkb-beleid. In het kabinetsstandpunt over de partiële herziening is hierbij door de minister van VROM aangegeven de mogelijkheden onderzocht worden voor het samenvoegen van de PKB Derde Nota Waddenzee en de Nota Ruimte.

Derde Kustnota

Het Nederlands kustbeleid is beschreven in de Derde Kustnota (2000). In de nota wordt aangegeven dat met name bebouwing van permanente aard een obstakel kan vormen voor een duurzame bescherming tegen overstroming door de zee en voor een zo natuurlijk mogelijke kustontwikkeling. Een versnelde stijging van de zeespiegel maakt dit vraagstuk alleen maar nijpender. In 1997 is daarom interimbeleid geformuleerd om te voorkomen dat de kust sluipenderwijs wordt volgebouwd. Het interimbeleid behelst dat nieuwe permanente bebouwing in de kust uitsluitend binnen gebieden met aaneengesloten bebouwing kan plaatsvinden. Buiten deze gebieden is in principe geen nieuwe permanente bebouwing toegestaan. Alleen als het een zwaarwegend maatschappelijk belang betreft en de voorgestelde activiteit redelijkerwijs niet ergens anders kan plaatsvinden, kan hiervan worden afgeweken. In de Leidraad Zee- en Meerdijken (1999) is aangegeven hoe met bebouwing bij dijken moet worden omgegaan:

- waar thans geen bebouwing op of langs de dijk (binnen de invloedssfeer) aanwezig is, zou die niet moeten worden toegestaan; de invloedssfeer omvat de dijk zelf en de gronden ter weerszijden, die de stabiliteit van het dijklichaam waarborgen;
- waar wel bebouwing binnen de invloedssfeer is, moet bij voorkeur ruimte worden geschapen; dit kan bijvoorbeeld door bij grote verbouwingen, die nagenoeg neerkomen op nieuwbouw, of bij vernieuwing van panden, de eis te stellen dat buiten de invloedssfeer gebouwd moet worden.

Vierde Nota Waterhuishouding

De hoofddoelstelling van de Vierde Nota Waterhuishouding is 'het hebben en houden van een veilig en bewoonbaar land en het instandhouden en versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen, waarmee een duurzaam gebruik blijft gegarandeerd'. Het document is in 1998 vastgesteld en beslaat de periode 1998-2006.

Op het gebied van water in de stad worden het afkoppelen van verhard oppervlak en infiltreren in grondwater bevorderd. Het regenwater kan worden geïnfiltreerd in de bodem, afgevoerd naar oppervlaktewater of nuttig worden hergebruikt in het huishouden voor bijvoorbeeld toiletspoeling. Als ambitie wordt gestreefd naar 60 % afkoppelen op nieuwbouwlocaties en in bestaande bebouwing 20 %. Hierbij is de aanpak van diffuse bronnen zoals bouwmaterialen (duurzaam bouwen), het gebruik van bestrijdingsmiddelen en het wegverkeer van groot belang.

Om wateroverlast te voorkomen zal er ruimtelijke reservering van gebieden moeten plaatsvinden die gebruikt kunnen worden voor het bergen van water bij extreme regenval. Mogelijkheden voor de fysieke structuur van waternatuursystemen liggen in de aanleg van natuurvriendelijke oevers, het vergroten van trek- en paaimogelijkheden van vis, een natuurlijker peilbeheer en het stimuleren van de groei van waterplanten.

Provincies en gemeenten wordt gevraagd met ruimtelijke planning de verdrogingsbestrijding te ondersteunen en te voorkomen dat het areaal verdroogd gebied toeneemt. De conservering van water moet worden vergroot door voldoende oppervlak open water en het toestaan van peilfluctuaties. Riooloverstortingen moeten worden beperkt in samenhang met de functies van het ontvangende water. Het gebruik van bestrijdingsmiddelen in openbaar groen moet worden beperkt. Vervuilde waterbodems moeten worden gesaneerd en vervuiling van waterbodems moet worden tegengegaan.

Commissie Waterbeheer 21^e eeuw, Waterbeleid voor de 21^e eeuw (WB21), 2000

Waterbeleid voor de 21^e eeuw betreft het advies van de Commissie Waterbeheer 21^e eeuw aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en de voorzitter van de Unie van Waterschappen en heeft als doel water de ruimte en aandacht te geven die het verdient.

De Commissie Waterbeheer 21^e eeuw heeft diverse aanbevelingen gedaan voor het waterbeheer van de toekomst. Het waterbeleid van de 21^e eeuw dient georganiseerd te zijn op basis van drie principes:

- vasthouden van water en tijdelijk bergen;
- ruimte voor water;
- benutten van de kansen voor meervoudig ruimtegebruik.

Als uitgangspunt voor het nieuwe waterbeheer moet gelden geen afwenteling in het watersysteem zelf, evenmin van bestuurlijke verantwoordelijkheden en ook niet van de kosten. De drietrapsstrategie 'vasthouden, bergen en dan pas afvoeren' dient in alle overheidsplannen als verplicht afwegingsprincipe gehanteerd te worden. In het gemeentelijke beleid moeten de kansen worden benut om water de ruimte te geven en tegelijkertijd ruimtelijke kwaliteit te verhogen. Water dient hierbij als ordenend principe.

In februari 2001 is de watertoets verplicht gesteld voor ruimtelijke plannen. Belangrijkste inhoudelijke doel van de watertoets is dat initiatiefnemers 'waterneutraal' bouwen. Dit betekent voor het waterkwantiteitsaspect dat niet meer water wordt uitgeslagen uit het plangebied dan in de situatie van voor de ruimtelijke ingreep. Voor de waterkwaliteit betekent dit dat de waterkwaliteit in en om het gebied niet mag verslechteren. De procedure van de watertoets bestaat met name uit overleg tussen de initiatiefnemer en de waterbeheerder.

In PKB's en streek- en bestemmingsplannen wordt ruimte gereserveerd voor tijdelijke waterberging en primair bestemd voor 'waterbeheer'. Per regionaal stroomgebied moet een normenstelsel worden ingevoerd. De waterschappen dragen zorg voor een waterbeheer conform het normenstelsel.

Nota Belvédère

In de Nota Belvédère (juli 1999) geeft het Rijk te kennen dat de cultuurhistorische identiteit van gebieden sterker richtinggevend moet worden voor de ruimtelijke inrichting. Het Rijk streeft naar het ontwikkelingsgericht inzetten van bestaande cultuurhistorische kwaliteiten, waarbij vervlechting van cultuurhistorie in het ruimtelijke ordeningsbeleid uitgangspunt vormt. In de ruimtelijke inrichting dienen de cultuurhistorische waarden niet alleen herkenbaar te blijven, maar ook te worden versterkt. De doelstellingen zijn het:

- erkennen en herkenbaar houden van cultuurhistorische identiteit;
- versterken en benutten van de kwaliteit van cultuurhistorisch waardevolle gebieden;
- scheppen van voorwaarden voor initiatieven van derden;
- verspreiden van kennis, toegankelijk maken en stimuleren van inspiratie voor inrichting en ontwerp;
- verbeteren van de samenwerking tussen overheden en derden;
- beter gebruik maken van bestaand instrumentarium.

PROVINCIE EN REGIO

Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord, Provincie Noord-Holland, oktober 2004

Het Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord is de toekomstvisie voor de periode 2004-2014, met een doorkijk naar het jaar 2030. Dit streekplan geldt voor de regio's Kop van Noord-Holland, West-Friesland en Noord-Kennemerland. Op 25 oktober 2004 hebben Provinciale Staten het plan vastgesteld.

In het ontwikkelingsbeeld dat voor het noordelijk deel van Noord-Holland is opgesteld, wordt voor Den Helder uitgegaan van een verdere ontwikkeling van het stedelijk gebied, mede door verdichting. Goede mogelijkheden worden gezien voor een verbreding van de toeristisch-recreatieve sector. Verder wordt aangegeven dat in navolging van de ontwikkeling van Cape Holland Willemsoord in het kader van stedelijke vernieuwing ook het overige deel van het stadshart aangepakt dient te worden. Hierbij worden volop kansen gezien voor de toevoeging van wonen en werken rondom het station. Den Helder krijgt de ruimte om te groeien, meer dan alleen voor de eigen bevolking. Deze opgave is onder meer van belang voor het behoud van stedelijke functies. Gesteld wordt dat Den Helder in de regio als centrumgemeente voor zorg, welzijn en cultuur onmisbaar is. In het ontwikkelingsbeeld wordt verder voor het knooppunt N9/N99 (Kooypunt-ZO) uitgegaan van een (havengebonden) regionaal bedrijventerrein en is aangegeven dat de mogelijkheden voor alternatieve routes naar de huidige TESO-veerhaven onderzocht zullen worden. Voor eventuele aanpassing van de zeewering wordt vooral het consolideren binnen het huidige ruimtebeslag als mogelijkheid gezien, om te voorkomen dat delen van Den Helder moeten wijken voor kustverdediging. Een zeewaartse kustverdediging bij het Marsdiep wordt niet mogelijk geacht.

Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

Eind 2003 hebben Provinciale Staten het Ontwerp Verkeer- en vervoersplan Noord Holland (genoemd Ruimte voor mobiliteit) vastgesteld. Het plan bestaat uit een beleidsdeel waarin doelstellingen en visie zijn vastgelegd en een daaruit afgeleid uitvoeringsprogramma waarin tevens het meerjarenprogramma infrastructuur (PMI) is opgenomen. Beleidsuitgangspunt is een vrije keuze in mobiliteit; mensen wordt de vrije keuze geboden om die vervoerwijze te kiezen die hem of haar het meest aantrekkelijk voorkomt. De provincie stelt zich niet bevoogdend op maar zorgt ervoor dat de burger zelf alternatieven van vervoer kan afwegen door te faciliteren in een goede doorstroming, veiligheid, goede overstapmogelijkheden van auto en fiets op openbaar vervoer en openbaar vervoer onderling, stallingvoorzieningen, transferpunten en een betere benutting van de infrastructuur. Nieuwe auto-infrastructuur zal de komende jaren beperkt zijn tot de N201 en de N023 (Westfriisaweg).

Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2004-2008

In het PMI is de doorstroming op de N250 in Den Helder als studieproject opgenomen. De voorstellen die door de provincie zijn gedaan om de bestaande weg te verbeteren zijn op initiatief van de gemeente stilgelegd. De gemeente studeert op een nieuwe veerhaven en een omgelegde N250 buiten Den Helder.

Het kruispunt N250.Ravelijnweg is opgenomen in het rapport 'Top 20 onveilige kruispunten 1999'. Om de verkeersveiligheid te verbeteren wordt overwogen om op dit kruispunt een rotonde te realiseren.

Cultuurnota 2001-2004

Het cultuurbeleid van de provincie Noord-Holland staat verwoord in de Cultuurnota 2001-2004. Het beleid van de provincie is onder meer gericht op:

- behoud, restauratie en onderhoud/beheer van monumenten;
- behoud van archeologische waardevolle vindplaatsen in situ (overeenkomstig het Verdrag van Valletta);
- verspreiden van kennis en het toegankelijk maken van cultuur;
- integreren van cultuurbehoud, cultuureducatie en cultuurparticipatie in andere beleidsterreinen.

GEMEENTE

Ontwikkelingsprogramma

Vanaf 2000 kan Den Helder beschikken over een integraal, vijfjarig budget afkomstig van het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwingen (ISV). Om in aanmerking te komen voor een dergelijk budget dient een gemeente een Ontwikkelingsprogramma in te dienen. De gemeente Den Helder heeft met haar Ontwikkelingsprogramma ISV Den Helder 2000-2004 ingezet op drie pijlers: fysiek / ruimtelijk, economisch en sociaal. Doel van het Ontwikkelingsprogramma is om de stad te ontwikkelen tot aantrekkelijke Woonstad. Onderdeel van het Ontwikkelingsprogramma is de versterking van de regionale positie en aantrekkingskracht van de binnenstad. Een van de projecten die hiervoor in het programma is opgenomen is de herinrichting en gebruik van Cape Holland Willemsoord. In hoofdlijnen kunnen drie maatregelen worden onderscheiden:

- casco restauratie van historische gebouwen, de infrastructuur, dokken en damwanden;
- de inrichting van het themapark;
- uitvoering van een bodemsanering.

Welstandsnota Den Helder

Medio 2004 is de Welstandsnota Den Helder vastgesteld. Het welstandsbeleid is afgestemd op de specifieke kenmerken van de gebieden waarop de nota betrekking heeft. In de welstandsnota zijn de oude stadsbuurten gedefinieerd als bijzondere welstandsgebieden. Dit geldt ook voor Cape Holland Willemsoord. In de nota zijn hiervoor gebiedsspecifieke welstandscriteria benoemd. Ook de grachtengordel en de stadsdriehoek worden betiteld als bijzondere welstandsgebieden, maar voor deze gebieden zijn nog geen concrete welstandscriteria voorhanden. Hiervoor moet eerst de gewenste beeldkwaliteit beschreven worden, een uitwerking van het structuurplan.

Beleidsnota Cultuurhistorische waarden Den Helder

In de Beleidsnota Cultuurhistorische waarden Den Helder (2001) geeft de gemeente een algemene aanzet voor het cultuurhistorische beleid in Den Helder. Het beleid voor de historische (steden)bouwkunst, archeologie en historische geografie is gericht op:

- het inventariseren en documenteren van cultuurhistorische waarden;
- het behouden, ontwikkelen of versterken van cultuurhistorische waarden;
- het vergroten van de bewustwording over de cultuurhistorie.

verkeersbeleid gemeente Den Helder

De gemeente koestert ambities met de ontwikkeling en revitalisering van het stadshart. Onderdeel hiervan is het afsluiten van de Beatrixstraat, het opheffen parkeergelegenheid op straat en het uitbreiden van de totale parkeercapaciteit in gebouwde parkeervoorzieningen ten behoeve van het centrum.

GELUIDBELEID CAPE HOLLAND WILLEMSOORD

in algemene zin

Het beleid van zowel de Rijksoverheid, de provincie Noord-Holland en de gemeente Den Helder is om overlast als gevolg van bedrijven en wegverkeer zoveel mogelijk te beperken.

Met betrekking tot industrieterrein waarop de vestiging van bedrijven behorend tot categorie 2.4. van het Inrichtingen en Vergunningen Besluit (IvB) van de Wet milieubeheer niet zijn uitgesloten bestaat een zoneringsplicht op basis van de Wet geluidhinder. Voor bestaande industrieterreinen heeft de overheid in het verleden geluidzones vastgesteld. Een geluidzone omvat minimaal de 50-dB(A) etmaalwaarde geluidcontour die wordt berekend op basis van de cumulatie van de vergunde geluidruimte van alle ten tijde van zonering op het gezonde industrieterrein aanwezige inrichtingen.

Binnen de aldus vastgestelde zone gelden op basis van de Wet geluidhinder grenswaarden voor de geluidgevoelige bestemmingen zoals woningen. Woningen die ten tijde van zonering een geluidbelasting van meer dan 55 dB(A) ondervonden worden aangemerkt als zogenoemde saneringswoningen.

Voor deze woningen diende een saneringsonderzoek te worden uitgevoerd, waarbij is afgewogen of de geluidbelasting van deze woningen is te reduceren tot bij voorkeur 55 dB(A) of lager. Op basis van het saneringsonderzoek en een saneringsbesluit is voor de saneringswoningen een Maximaal Toelaatbare Grenswaarde (MTG) vastgesteld. Deze MTG's vormen (naast de vastgestelde zonegrens) een randvoorwaarde voor de totaal aan de inrichtingen (die zijn of worden gesitueerd op het gezoneerde industrieterrein) te vergunnen geluidruimte.

Het handhaven van de grenswaarden (ter plaatse van zonepunten of MTG-punten) wordt vervolgens gedaan middels zonebeheer. In de Wet geluidhinder en/of de Wet milieubeheer is niet expliciet aangegeven wie het zonebeheer moet uitvoeren. In de praktijk wordt dit vaak gedaan door de provincie of de gemeente waarin het industrieterrein is gelegen.

In het kader van de reguliere vergunningverlening (op basis van de Wet milieubeheer en/of AMvB's) wordt de toelaatbare geluidbelasting van de afzonderlijke bedrijven afgestemd aan de totaal beschikbare geluidruimte. Het bevoegd gezag voor vergunningverlening is voor de meeste inrichtingen de gemeente, voor sommige inrichtingen is dit de provincie. Voor bepaalde inrichtingen (bijvoorbeeld Defensie) kan de Rijksoverheid het bevoegd gezag zijn.

Voor de inrichtingen die behoren tot het themapark wordt bij de vergunningverlening het Besluit horeca-, sport- en recreatie-inrichtingen milieubeheer toegepast. Op basis van dit besluit gelden er in beginsel standaard geluidvoorschriften voor dergelijke inrichtingen. In het algemeen komt het erop neer dat bij de dichtstbijgelegen woningen een geluidbelasting van 50/45/40 dB(A) in respectievelijk de dag-/avond-/nachtperiode wordt toegestaan. Indien er sprake is van muziekgeluid geldt er een zwaardere eis, namelijk 40/35/30 dB(A) in respectievelijk de dag-/avond-/nachtperiode²¹. De geluidemissie die op deze wijze wordt vergund moet passen binnen de geluidruimte die op basis van de zone/MTG's beschikbaar is. In beginsel kunnen op basis van de AMvB nadere eisen aan de toelaatbare geluidbelasting van de afzonderlijke inrichting worden gesteld.

Met betrekking tot de geluidbelasting van bestaande provinciale wegen of bestaande gemeentelijke wegen geldt er een saneringsregeling. Namens VROM is door de gemeenten in beeld gebracht welke woningen in 1986 een geluidbelasting van meer dan 55 dB(A) kunnen ondervinden. Deze woningen worden aangemerkt als saneringswoningen. Woningen met een geluidbelasting van meer dan 65 dB(A) zijn vervolgen op de zogenoemde A-lijst geplaatst. Deze woningen kunnen in aanmerking komen voor gevelmaatregelen (zodra daarvoor budget beschikbaar kan worden gesteld).

Voor woningen die niet op de A-lijst zijn geplaatst geldt in beginsel geen grenswaarde voor de geluidbelasting als gevolg van het wegverkeer. Alhoewel van uit de geest van de Wet geluidhinder deze woningen geen hoger geluidbelasting van 65 dB(A) zouden mogen ondervinden, is dat in de praktijk niet uitgesloten. De geleidelijk autonome groei van het wegverkeer kan er toe leiden dat er na 1986 sprake is geweest van een geleidelijke toename van de geluidbelasting. De wetgever heeft daar tot op heden geen consequenties aan verbonden.

Enkele jaren geleden heeft de Rijksoverheid initiatieven genomen om te komen tot Modernisering van het Instrumentarium Geluidbeleid. Centraal daarbij stond de gedachte dat van een centrale geluidnormstelling naar gebiedsgericht geluidsnormen zou moeten worden gegaan. De Wet geluidhinder zou daarbij komen te vervallen. De gebiedsgerichte grenswaarden zouden als gemeentelijk geluidsbeleid vastgelegd kunnen worden middels een gemeentelijke geluidnota. Door diverse oorzaken heeft dit proces vertraging opgelopen. Op dit moment hebben nog slechts weinig gemeenten gebiedsgericht geluidbeleid opgesteld.

²¹ Voor horeca-inrichtingen op een gezoneerd industrieterrein kan deze laatste randvoorwaarde bepalend zijn voor de gebouwuittstraling (muziek geluid). De verklaring hiervoor is dat muziekgeluid in het algemeen hinderlijker wordt ervaren dan gemiddeld geluid.

specifiek met betrekking tot het plangebied Oude Rijkswerf

Het plangebied van het MER maakt onderdeel uit van het gezonde industrieterrein Rijkswerf, Nieuwediep en Visafslag. Op dit terrein waren ten tijde van zonering Defensieterreinen en overige industriële bedrijven gevestigd. De geluidzone is vastgesteld bij Koninklijk Besluit d.d. 22-06-1990 (zonekaart nr. 61912N d.d. 1-11-1988). Ten tijde van zonevaststelling was er een groot aantal woningen (ca. 700) rondom het gezonde terrein die een geluidbelasting van 55 dB(A) of meer ondervonden.

Halverwege jaren '90 heeft er voor het industrieterrein een saneringsonderzoek plaatsgevonden. Door TNO is er een aantal saneringsonderzoeken (fase II en fase III-onderzoeken) uitgevoerd. Ten tijde van de opstelling van het saneringsprogramma is rekening gehouden met een voorgenomen verplaatsing van de activiteiten van de Rijkswerf naar de Nieuwe Haven. In combinatie met een aantal maatregelen bij andere bedrijven zijn vervolgens geluidbelastingen berekend voor de woningen liggende rond de industrieterreinen. Op basis van de uitkomsten zijn door VROM MTG's vastgesteld bij het saneringsbesluit in 1995 (Besluit MBG 27193005/937). Deze waarden varieert per bouwblok van 55 dB(A) tot maximaal 60 dB(A)-etmaalwaarde. De woningen waarvoor een MTG is vastgesteld en die zijn gesitueerd in de directe omgeving van het plangebied zijn weergegeven in afbeelding 6.1.

Voor de woningen rondom het plangebied (Weststraat en Zuidstraat) zijn MTG's van 55 dB(A) etmaalwaarde vastgesteld. Dit betekent dat de (vergunde) geluidbelasting als gevolg van alle op het gezonde industrieterrein aanwezige bedrijven (cumulatief) in juridische zin is vergrendeld op 55 dB(A) – etmaalwaarde. Dit komt neer op een toelaatbare geluidbelasting van 55/50/45 dB(A) in respectievelijk de dag-/avond-/nachtperiode.

In de regel worden de resultaten van het saneringsonderzoek vertaald naar nieuwe geluidvoorschriften voor de afzonderlijke bedrijven. Ieder bedrijf heeft dan als het ware een deel van de totale beschikbare geluidruimte. De resultaten van het saneringsonderzoek zijn één op één doorvertaald naar de afzonderlijke vergunningen.

Ook wordt er na de fase van zonering/sanering zonebeheer uitgevoerd. Het doel van het zonebeheer is te bewaken dat de vergunde geluidruimte aan de afzonderlijke inrichtingen voldoet aan de afspraken die volgen uit het zonering- en saneringsonderzoek. In dit geval moet in het bijzonder de vastgestelde MTG's worden bewaakt. Het zonebeheer van dit industrieterrein is door de provincie Noord-Holland overgedragen aan de gemeente Den Helder.

Met betrekking tot de vergunningverlening kan worden geconstateerd dat er binnen het plangebied er een vigerende vergunning is voor het in werking hebben van scheepswerf (afgegeven door de provincie). Tevens heeft de gemeente voor een aantal aanwezige activiteiten binnen het plangebied meldingen in het kader van de AMvB Besluit Horeca-, sport en recreatie-inrichtingen behandeld. Dat wil zeggen de geluidruimte die op basis van de AMvB wordt ingenomen is in het zonebeheersmodel verwerkt. De gemeente Den Helder heeft geen gemeentelijke geluidnota vastgesteld of op andere wijze gebiedsgericht geluidbeleid opgesteld.

BIJLAGE IV Leeswijzer Richtlijnen

LEESWIJZER RICHTLIJNEN

onderdeel richtlijnen MER	paragraaf waar onderdeel wordt behandeld
hoofdpunten van het MER	
- bezoekersaantallen: regulier, topdag, evenement	- 2.2.
- verkeer	- 4.2. en 6.2.
- gevolgen verkeer: lucht, geluid	- 6.3. en 6.4.
- geluidzonering en geluidhinder	- 6.5.
Inhoud van het MER	
<i>bezoekersaantal</i>	
- drie situaties: regulier, topdag, evenement	- 2.2.
- doelgroepen	- 2.2.
- herkomst bezoekers	- 2.2.
- verdeling bezoekers in tijd	- 2.2.
<i>verkeer</i>	
- verkeersstromen in drie situaties	- 6.2.3.
- cumulatie met TESO en evenementen	- 6.2.3.
- alternatieve ontsluiting	- 4.2.
- planvorming verplaatsing TESO	- 6.2.3.
<i>parkeren</i>	
- parkeerbehoefte	- 2.2.
- parkeerproblemen en parkeerhinder	- 6.2.3.
- parkeerverwijssysteem	- 4.2.
<i>referentiesituatie</i>	
- referentiejaar 2003	- 3.1. (tabel 3.1. en afbeelding 3.1.) en - hoofdstuk 6
<i>meest milieuvriendelijke alternatief</i>	- 4.2.
<i>milieueffecten geluid (verkeersgeluid)</i>	
- toename verkeersgeluid met meer dan 1 dB(A)	- 6.4.3.
- verkeersgeluid in drie situaties	- 6.4.3.
- cumulatie met TESO en evenementen	- 6.4.3.
<i>milieueffecten geluid (t.g.v. evenementen)</i>	
- ligging zone en MTG's	- 6.5.1.
- langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus	- 6.5.3.
- evenementengeluid	- 6.5.3.
- overschrijding grenswaarden	- 6.5.3.
- wijze van geluidbeheersing	- 4.2., 5.5., 6.5.3. en 6.5.4.
- cumulatie van verkeer- en industrielawaal	- 6.5.5
<i>lucht</i>	
- jaargemiddelde NO ₂	- 6.3.3.
- uurgemiddelde NO ₂	- 6.3.3.
- jaargemiddelde PM10	- 6.3.3.
- etmaalgemiddelde PM10	- 6.3.3.