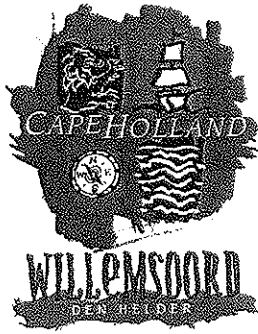


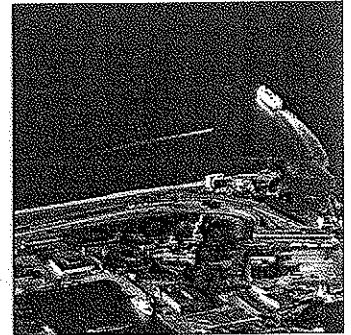
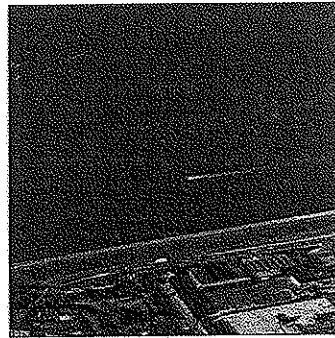
1470-44



---

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

**Samenvatting MER  
Cape Holland Willemsoord**



**Samenvatting MER  
Cape Holland Willemsoord**



Procescoördinatie en interimmanagement  
Drs. R.A. Schelwald MBA  
S-tec B.V. - Leijstadij

Witteveen+Bos  
Hogehilweg 18  
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 veeleelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Witteveen+Bos Raadgevende Ingenieurs b.v., noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.

<b>INHOUDSOPGAVE</b>	<b>blz.</b>
<b>1. INLEIDING</b>	<b>1</b>
<b>2. PROBLEEM- EN DOELSTELLING</b>	<b>2</b>
<b>3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN SCENARIO'S</b>	<b>3</b>
<b>4. REFERENTIESITUATIES EN MILIEUGEVOLGEN</b>	<b>5</b>
<b>5. VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN</b>	<b>7</b>
laatste bladzijde	8

## 1. INLEIDING

Na 170 jaar verliet in 1993 de Koninklijke Marine het terrein, van de historische rijkswerf Willemsoord, 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.

Met het huidige voornemen wordt een bezoekersaantal verwacht van minimaal 600.000 per jaar. Dit is voor de Ontwikkelings- en Exploitatiemaatschappij Willemsoord B.V. en de gemeente Den Helder aanleiding geweest om voor de herontwikkeling van Willemsoord gezamenlijk een m.e.r.-procedure te doorlopen. Hiervoor is op 23 september 2004 een Startnotitie gepubliceerd.

### Afbeelding 1.1 Vogelvlucht plangebied Cape Holland Willemsoord



#### de m.e.r.-procedure

Rond 2000 zagen de plannen voor Cape Holland Willemsoord er heel anders uit dan de wijze waarop ze in het MER zijn gepresenteerd. Het grootste verschil was dat men een veel lager aantal bezoekers verwachtte. Toen werd dat aantal ingeschat op maximaal 300.000 bezoekers per jaar. Voor een activiteit met een dergelijk aantal bezoekers is het niet verplicht een m.e.r.-procedure te doorlopen. De afgelopen tijd is het duidelijk geworden dat het aantal bezoekers van Cape Holland Willemsoord de grens van 500.000 bezoekers per jaar zal overschrijden. Er is sprake van 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 (artikel 10.1 van het Besluit m.e.r.). Willemsoord B.V. treedt op als initiatiefnemer in deze m.e.r.-procedure. De gemeenteraad van Den Helder heeft haar bevoegdheden inzake de m.e.r.-procedure gemandateerd aan het College van Burgemeester en Wethouders (B&W).

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.-plichtige besluit is in dit geval de vaststelling van het bestemmingsplan Willemsoord.

Met dit MER worden alle belanghebbenden (besluitvormers, belanghebbenden en burgers) op zorgvuldige wijze van objectieve informatie voorzien 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.

## 2. PROBLEEM- EN DOELSTELLING

### nut en noodzaak

Het afslanken van het defensieapparaat, waaronder de Koninklijke Marine, in het begin van de jaren 90, heeft tot gevolg gehad dat de lokale economie van Den Helder terug liep. De bevolking nam af en de vergrijzing nam toe. Met de terugtrekking van de Marine uit Willemsoord verloor de gemeente Den Helder het eigendom van alle gebouwen, gronden en water van Willemsoord. De gemeente 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 gemeente en Libéma leidde er toe dat Cape Holland Willemsoord op 28 april 2004 officieel werd geopend voor publiek.

### de bezoekers van Cape Holland Willemsoord

Het is op dit moment nog niet geheel duidelijk wat het precieze aantal bezoekers van het park 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. De onderstaande tabel laat een overzicht zien van de verwachte bezoekersaantallen over een heel jaar voor de verschillende attracties.

**Tabel 2.1 Bezoekersaantallen voor Cape Holland Willemsoord per jaar (prognose)**

	Totaal
Themapark	180.000
Beurzen en evenementen	40.000
Megabioscoop	200.000
Family entertainment en kinderspeelparadijs	260.000
<b>Totaal</b>	<b>680.000</b>

De bovengenoemde aantallen zijn aantallen bezoekers per jaar. De bezoekersaantallen variëren zowel per maand, als per dag in de week. De drukste maand is de maand augustus, met 72.800 bezoekers, op de voet gevolgd door de maand april, met 72.600 bezoekers. Verder is zondag de drukste dag in de week en is de vrijdag de drukste doordeweekse dag.

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. Waar de meeste 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.

Het overgrote deel van de bezoekers van Cape Holland Willemsoord wordt 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. 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. In beperkte mate komen bezoekers van Cape Holland Willemsoord uit andere delen van het land.

### doel

De herontwikkeling van Willemsoord heeft tot doel het nautische 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.

### 3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN SCENARIO'S

#### voorgenomen activiteit

De voorgenomen activiteit bestaat uit de ontwikkeling van een Maritiem themapark, dat dienst kan doen als toeristische trekpleister voor de regio. 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. Voor een overzicht van deze functies wordt verwezen naar de afbeelding op de volgende pagina (afbeelding 3.1).

#### scenario's

In het MER worden de milieugevolgen van een viertal scenario's voor de voorgenomen activiteit beschreven. 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 mogelijk in het aantal bezoekers van Cape Holland Willemsoord en de wijze waarop deze bezoekers naar Cape Holland Willemsoord komen.

#### bezoekersaantallen

Het verwachte aantal bezoekers ligt rond de 680.000 per jaar, dat mogelijk als gevolg van investering in het themapark kan oplopen tot 1 miljoen bezoekers. De bandbreedte van het aantal bezoekers geeft ook inzicht in de bandbreedte van (de te verwachten) milieugevolgen.

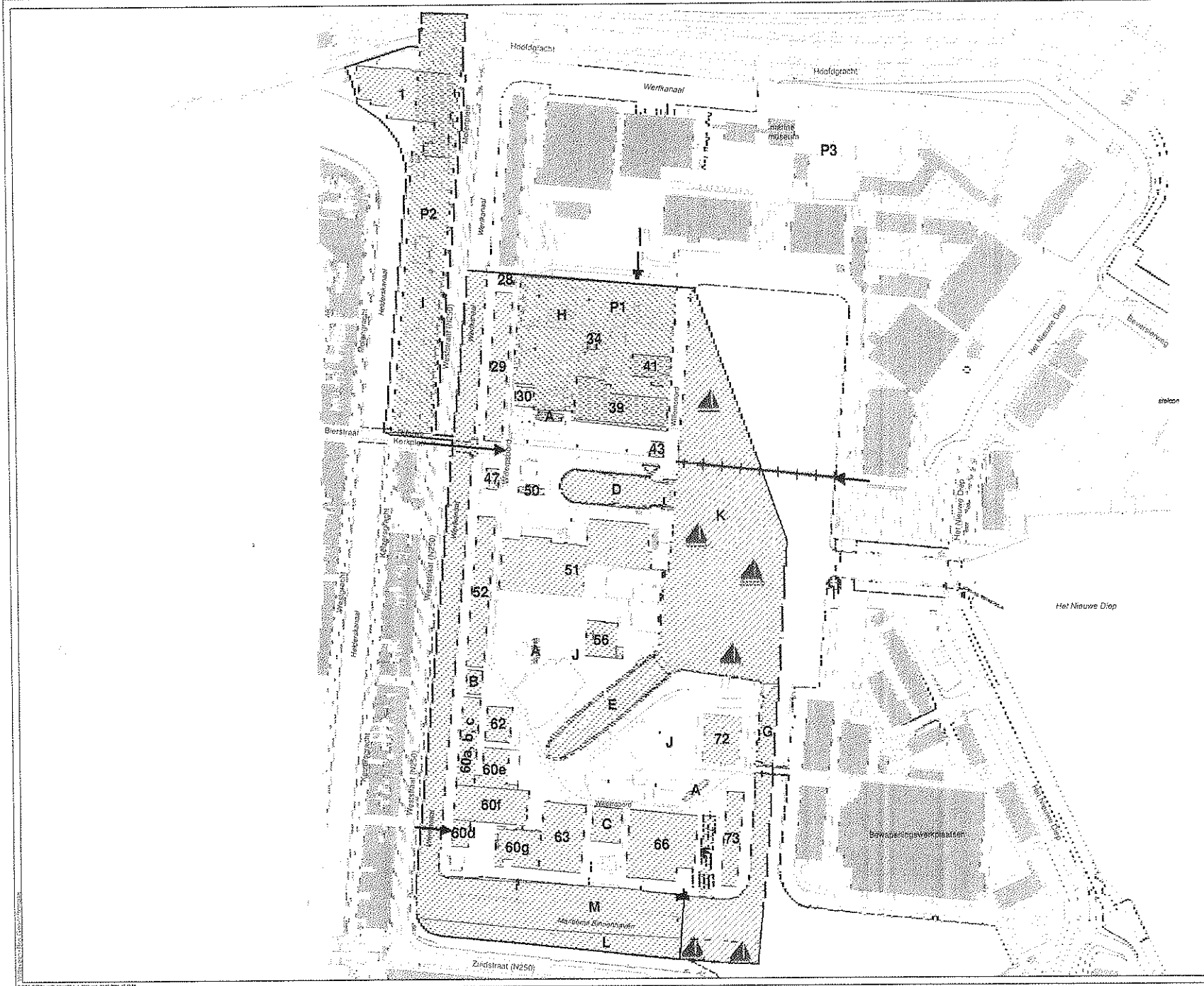
#### keuze voor vervoerswijze (modal split)

Bovengenoemde bandbreedte in milieugevolgen wordt niet alleen bepaald door het aantal bezoekers, maar zeker ook door de wijze (modal split) waarop zij naar Cape Holland Willemsoord komen. Indien een groot aantal bezoekers met de auto naar Cape Holland Willemsoord komt, zal dit leiden tot een grotere verkeer- en vervoerproblematiek en parkeerbehoefte. Indien daarentegen het openbaar vervoer wordt gestimuleerd zal het aandeel mensen dat met de auto komt afnemen.

#### de scenario's

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

- 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%.



**Gebouwen**

Gebouw 1: museum / stedelijke functies  
 Gebouw 28: kantoor  
 Gebouw 29: kantoor  
 Gebouw 30: kantoor / horeca  
 Gebouw 34: stedelijke functies / werkplaats/ wonen  
 Gebouw 39: stedelijke functies / werkplaats/ wonen  
 Gebouw 41: stedelijke functies / werkplaats/ wonen  
 Gebouw 43: opslag  
 Gebouw 47: informatiecentrum / kantoor  
 Gebouw 50: fietsenstalling  
 Gebouw 51: uitgaanscentrum  
 Gebouw 52: kantoor / detailhandel / horeca  
 Gebouw 56: detailhandel/ horeca  
 Gebouw 60a,b,c: kantoor / horeca  
 Gebouw 60d: Waterworld Café  
 Gebouw 60e: beurzen en evenementen  
 Gebouw 60f: beurzen en evenementen  
 Gebouw 60g: Reddingsmuseum  
 Gebouw 62: beurzen en evenementen  
 Gebouw 63: themapark  
 Gebouw 66: themapark  
 Gebouw 72: hotel / kantoor / themapark  
 Gebouw 73: scheepsreparaties

A: geen  
 B: historisch schip  
 C: themapark

**Dokken & bulenterreinen**

D: restauratiedok  
 E: ligplaats prins Willem & slooprestauraties  
 F: herstelplaats  
 G: ligplaats nautische monumenten  
 H: stedelijke functies / werkplaats/ wonen  
 I: parkeren / wonen  
 J: themapark / evenementen  
 K: water & havenactiviteiten  
 L: passantenhaven  
 M: museumhaven

□ plangebied  
 → toegang tot het terrein

**Afbeelding 3.1. Functies op Cape Holland Willemsoord in 2015**

MER Willemsoord  
 Willemsoord: Toekomstige situatie (2015)  
 schaal: 1:8000  
 versie: 04/2015  
 datum: 22-06-2014  
 project: R.254 Willemsoord  
 projectleider: ing. D. Nijboer  
 ontwerper: dr. ir. SGM Beelen-Formis

Witteveen Bos

#### 4. REFERENTIESITUATIES EN MILIEUGEVOLGEN

Voor het MER gelden twee referentiesituaties, te weten de referentiesituatie in 2003 en 2015. De referentiesituatie 2003 is de situatie vlak voor de eerste activiteit (bioscoop) werd gerealiseerd op Cape Holland Willemsoord. Het is een MER gebruikelijk om circa 10 jaar vooruit te kijken. Derhalve is de tweede referentiesituatie 2015. In Den Helder vinden in de komende 10-15 jaar verschillende ontwikkelingen plaats (o.a. realisatie van Structuurplan Stadshart, uitbreiding van de capaciteit van de TESO) die relatief een grote invloed op het milieu zullen hebben, naast de afronding van Cape Holland Willemsoord. Om dit goed inzichtelijk te kunnen maken, zijn in het MER beide situaties – referentie 2003 en 2015 - apart beschreven. De milieugevolgen van de scenario's zijn beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie 2015.

##### **verkeer en vervoer**

###### *kwaliteit verkeersafwikkeling*

De gevolgen van de scenario's ten aanzien van 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 is dan niet de oorzaak van congestie.

###### *bereikbaarheid*

De bereikbaarheid van Cape Holland Willemsoord in termen van parkeercapaciteit is momenteel voldoende en zal in alle bezoekersscenario's voor Cape Holland Willemsoord voldoende kunnen blijven wanneer de beschikbare ruimte om de parkeercapaciteit uit te breiden ook daadwerkelijk 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 daarom tot 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. 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.

##### **lucht**

Evenals in de referentiesituaties wordt in alle scenario's voor NO<sub>2</sub> reeds op (minder dan) 5 meter van de weg van alle wegvakken ruimschoots voldaan aan de grenswaarde voor 2010 (jaargemiddelde en uurgemiddelde). Ditzelfde geldt voor de jaargemiddelde concentraties PM10 en voor de etmaalgemiddelde concentratie PM10 op de Hoofdgracht en de Beatrixstraat. Voor de Kanaalweg, de Weststraat en de Zuidstraat zijn er wel overschrijdingen (PM10 etmaalgemiddelde). Langs deze wegen wordt de grenswaarde overschreden op een afstand van de weg waar de bebouwing reeds is begonnen.

##### **wegverkeerslawaai**

De geluidbelasting in de dag- en nachtperiode blijft bij alle scenario's nagenoeg overal gelijk aan de referentiesituatie 2015. De toename bedraagt maximaal 1 dB(A) op één meetpunt. Bij een piekdag zal



de toename van de geluidbelasting ook 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 decibel. Dergelijke kleine verschillen zijn met het menselijk oor niet waarneembaar.

### **industrielawaai**

De planontwikkeling vindt plaats op een gezonde industrieterrein. Dit houdt in dat alle op het terrein ondernomen activiteiten akoestisch gezien dienen te passen binnen de vastgestelde zone. Hierbij is rekening gehouden met Maximaal Toelaatbare Grenswaarden (MTG's), de geluidzone van het industrieterrein en reeds bestaande activiteiten binnen het plangebied. 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 (zie afbeelding 3.1).

### *aanpassen bestaande functies*

Uit de inventarisaties van de referentiesituaties en een recent akoestisch onderzoek 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 (dokken en herstelplaats: scheepsreparaties). In het MER zijn voorstellen gedaan om deze activiteiten in de toekomst te beperken. Verder zijn er in de huidige situatie, mede vanwege de aanwezigheid van lichte geveldelen (lichtstraten, raamen deuropartijen, licht dak etc.) problemen met de geluiduitstraling van een aantal gebouwen. Afhankelijk van het toegepaste maatregelenpakket kan de geluidproblematiek worden opgelost. Overigens blijkt dat ondanks deze maatregelen de toegestane geluidbelasting van 30 dB(A) bij pop- en hoesmuziek wordt overschreden. Indien er daarnaast nog incidentele evenementen worden georganiseerd, die vergelijkbare of zelfs hogere geluidbelastingen veroorzaken, zal er sprake zijn van regelmatige overlast voor omwonenden.

### *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. Hieruit blijkt dat, er in dat geval in het aangepaste zonemodel, relatief veel ruimte is voor toekomstige ontwikkelingen.

### *randvoorwaarden toekomstige activiteiten*

In het MER wordt een voorstel gedaan voor een verdeling 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. De reden hiervoor is dat 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. Op basis van een dergelijke verdeling van de geluidemissie per locatie passen alle voorgestelde activiteiten in de toekomstige situatie binnen de voor het plangebied beschikbare geluidruimte.

### **cumulatie industrielawaai en verkeerslawaai**

Cumulatie van geluidbelasting vindt plaats op basis van geluidhoogte en geluidtype. Op basis van de geluidbelasting van de verschillende geluidsoorten, wordt de Milieu Kwaliteits Maat (MKM) bepaald. Op basis van de berekende MKM is een kwalificatie van de totale akoestische omgeving te geven. Wanneer de geluidbelastingen van industrielawaai en verkeerslawaai worden gecumuleerd is er alleen voor scenario 2 (680.000, +OV) 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 (1 miljoen, -OV) kent als enige scenario een verslechtering op twee rekenpunten.

## 5. VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN

### vergelijking van de scenario's met referentiesituatie 2015

In de navolgende tabel 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 2015 op nul gesteld. Verschillen in beoordelingen tussen de varianten zijn grijs gemarkeerd.

Tabel 5.1 Overzicht van de beoordeling van de milieugevolgen van de varianten

criteria	referentiesituatie	scenario 1	scenario 2	scenario 3	scenario 4
<i>verkeer &amp; vervoer</i>					
kwaliteit verkeersafwikkeling	0	0	0	0	0
bereikbaarheid plangebied	0	+	++	+	++
verkeersveiligheid	0	0/+	0/+	0/+	0/+
<i>lucht</i>					
jaargemiddelde grenswaarde NO <sub>2</sub>	0	0	0	0	0
uurgemiddelde grenswaarde NO <sub>2</sub>	0	0	0	0	0
jaargemiddelde grenswaarde PM10	0	0	0	0	0
etmaal gemiddelde grenswaarde PM10	0	-	-	-	-
<i>wegverkeerslawaai</i>					
geluidbelasting op naastliggende woningen	0	0	0	0	0
cumulatie industriellawaai & verkeerslawaai	0	-	+	--	-

### conclusie

De verschillen tussen de scenario's onderling zijn zeer beperkt. Echter, voor die criteria waarvoor er wel verschillen zijn is scenario 2 in alle drie 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. Dit scenario, waarin wordt uitgegaan van 1 miljoen bezoekers en stimulering van het openbaar vervoer, heeft uiteindelijk een iets positiever resultaat dan bijvoorbeeld scenario 1, dat uitgaat van 680.000 bezoekers en geen stimulering van het openbaar vervoer.

### meest milieuvriendelijke alternatief

In dit onderdeel wordt het meest milieuvriendelijke alternatief verder vormgegeven. Uit het milieuonderzoek is naar voren gekomen dat er mogelijk sprake is van hinder of het overschrijden van de geldende normen voor de thema's verkeer (op topdagen en bij evenementen), lucht (PM10 etmaalgemiddelde), verkeerslawaai (zowel in referentiesituatie 2015 als scenario's) en industriellawaai (gebouw 60F). Onderstaand worden een aantal maatregelen gepresenteerd die de eventuele hinder of overschrijdingen van de geldende normen moeten voorkomen. Dit is van belang aangezien verwachte milieuproblemen bij de realisatie van een voorgenomen activiteit op basis van jurisprudentie reeds in het kader van het Bestemmingsplantraject dienen te worden opgelost. Hierbij wordt er onderscheid gemaakt tussen verkeer en verkeersgerelateerde milieugevolgen (verkeer, lucht en wegverkeerslawaai) en de milieugevolgen van industriellawaai. Ook wordt aangegeven welke maatregelen 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, verkeerslawaai en luchtverontreiniging te voorkomen

Maatregelen om hinder door verkeer, verkeerslawaai en luchtverontreiniging te voorkomen die binnen de invloedssfeer van de initiatiefnemer vallen zijn:

- het verbeteren van de looproutes vanaf het Centraal Station: aantrekkelijke directe routes, die goed zijn bewegwijzerd en verlicht;

- bij die evenementen en op die topdagen, die leiden tot een zeer drukke situatie op de wegen van en naar Den Helder, wordt gebruik gemaakt van een parkeerverwijssysteem of een dynamisch routesysteem. Hiermee wordt het verkeer via (tijdelijke) route-informatie en/of met behulp van stewards via het Nieuwe Diep naar Den Helder toe geleid;
- het inzetten van gratis pendels vanaf (tijdelijke) parkeerplaatsen aan de rand van de stad (bijvoorbeeld Nieuwe Haventerrein) op topdagen of bij evenementen. In extreem drukke situaties wordt ook gedacht aan vervoer van bezoekers over water;
- 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.

Maatregelen om hinder door verkeer, verkeerslawaaï en luchtverontreiniging te voorkomen 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; korting of een gratis entreebewijs voor bezoekers vanuit Texel;
- een combikaart: combinatie van treinkaart en entreebewijs voor Cape Holland Willemsoord;
- een aantal maatregelen, die de verkeersstructuur van een aantal ontsluitingswegen op beperkte schaal aanpassen (zoals aanleggen rotondes, aanleggen of verlengen opstelstroken of voorsorteevakken en extra stoplichten);
- het permanent spreiden van de verschillende verkeersstromen 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;
- 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 verplaatsen van de TESO-veerhaven naar een locatie die direct te ontsluiten is vanaf de N250, via het Nieuwe Diep (op lange termijn).

#### *maatregelen om hinder door industrielawaai te voorkomen*

Maatregelen om hinder door industrielawaai te voorkomen die binnen de invloedssfeer van de initiatiefnemer vallen zijn:

- maatregelen die de bedrijfsvoering van het gebouw betreffen: minder vaak 's avonds en 's nachts feesten geven, het aantal geproduceerde decibellen verlagen en feesten met relatief veel lage bastonen in de muziek weren;
- het in samenwerking met het bevoegd gezag opstellen van een geluidbeheersplan met betrekking tot het plangebied. Een dergelijk geluidbeheersplan fungeert als waarborg voor omwonenden, dat de bedrijfsvoering van Cape Holland Willemsoord, wat betreft geluidlawaaï, zal aansluiten bij de geldende normen.

Maatregelen om hinder door industrielawaai te voorkomen die buiten de invloedssfeer van de initiatiefnemer vallen zijn:

- dat de gemeente Den Helder in de nieuwe Nota Evenementenlawaaï onder meer het beleid uitzet van de gemeente voor evenementen op Cape Holland Willemsoord, zodat de Nota in de toekomst kan fungeren als toetsingskader voor de handhaving van de geluidsnormen. Ook deze Nota Evenementenlawaaï fungeert als waarborg voor de omwonenden;
- zonebeheersing en handhaving.

#### **leemtes in kennis en evaluatie achteraf**

In het MER zijn enkele leemten in kennis en informatie beschreven. Deze hebben echter geen gevolgen voor de besluitvorming. Bij de evaluatie achteraf verdienen deze aspecten nadere aandacht.