

# **Aanvulling op het MER Bedrijvenpark Distriport Noord-Holland**

Definitief

Distriport Noord-Holland bv

Grontmij Nederland B.V.  
Alkmaar, 16 juni 2009

# Verantwoording

**Titel** : Aanvulling op het MER Bedrijvenpark Distriport Noord-Holland

**Subtitel** :

**Projectnummer** : 278758

**Referentienummer** :

**Revisie** : 2

**Datum** : 16 juni 2009

**Auteur(s)** : Marieke van Rens

**E-mail adres** : marieke.vanrens@grontmij.nl

**Gecontroleerd door** : Marije Hensen

**Paraaf gecontroleerd** : 

**Goedgekeurd door** : Jeroen de Pijper

**Paraaf goedgekeurd** : 

**Contact** : Robijnstraat 11  
1812 RB Alkmaar  
Postbus 214  
1800 AE Alkmaar  
T +31 72 547 57 57  
F +31 72 547 57 50  
noordwest@grontmij.nl  
www.grontmij.nl

# Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
1.1	Wat vooraf ging.....	4
2	Van uitgangspunten en ambities, via alternatieven naar stedenbouwkundig ontwerp.....	5
2.1	Van uitgangspunten en ambities naar alternatieven.....	5
2.1.1	Ontwikkeling bedrijventerrein.....	5
2.1.2	Groene inpassing.....	6
2.1.3	Bufferzone naar Berkhout en de camping.....	6
2.1.4	Ruimtewinst:.....	7
2.1.5	Duurzame energie.....	7
2.1.6	Parkmanagement.....	7
2.2	Van MMA naar Voorkeursalternatief.....	8
2.3	Van Voorkeursalternatief naar stedenbouwkundig plan.....	9
3	Toelichting effecten natuur.....	12
3.1	Vogelgegevens.....	12
3.2	Compensatie en mitigatie.....	12
3.3	Ecologische verbindingszone.....	13
4	Toelichting effecten verkeer.....	15
4.1	Robuustheid uitgangspunten voor verkeer.....	15
4.2	Verkeersintensiteiten en -samenstelling in de huidige situatie en autonome ontwikkeling.....	15
4.3	Verkeersproductie ten gevolge van het plan.....	15
4.4	Verkeersmodel.....	16
4.5	Resultaten.....	16
5	Gefaseerde aanleg.....	19
5.1	Inleiding.....	19
5.2	Beschrijving van fasering.....	19
5.3	Bereikbaarheid.....	20
5.4	Effecten van fasering.....	20
6	Overige onderwerpen.....	21
6.1	Verkeersveiligheid.....	21
6.2	Landschap.....	22
6.3	Archeologie.....	22

# 1 Inleiding

## 1.1 Wat vooraf ging

Op 27 januari 2009 is het milieueffectrapport voor het nieuw te realiseren bedrijvenpark Distriport Noord-Holland in de gemeente Koggenland afgerond. De gemeenteraad heeft het milieueffectrapport (MER)<sup>1</sup> beoordeeld en aanvaard op 20 april 2009. Daarmee was het MER openbaar en is het de inspraakperiode ingegaan. De inspraakperiode liep tot en met 3 juni 2009. Tussentijds heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage het MER op kwaliteit beoordeeld.

Daarvan is een memo opgesteld met vragen over het opgestelde MER (d.d. 14 mei 2009). In dit kader is ook het stedenbouwkundig plan aan de commissie voor de m.e.r. gezonden. Dit plan geeft meer inzicht in de verdiepingsslag welke is gemaakt na afronding van het MER begin dit jaar. Na een bespreking van het memo op 26 mei 2009 is besloten een aanvullende notitie op het MER op te stellen met beantwoording van de vragen uit het memo en het gesprek. Onderhavig document is de beantwoordingsnotitie geworden. In deze notitie wordt achtereenvolgens ingegaan op:

- de ontwikkeling van de alternatieven vanuit de uitgangspunten en ambities;
- de doorontwikkeling van de alternatieven;
- de doorontwikkeling van voorkeursalternatief naar stedenbouwkundig plan;
- toelichting op de effectbeoordeling natuur
- toelichting op de uitgangspunten voor de verkeersmodellering
- toelichting op de effectbeoordeling verkeer
- toelichting op de fasering en de effecten daarvan op de bereikbaarheid en de omgeving
- de doorontwikkeling van het plan op de aspecten verkeersveiligheid, landschap en archeologie.

---

<sup>1</sup> M.e.r. = milieueffectrapportage (de procedure); MER = milieueffectrapport (het rapport)

## 2 Van uitgangspunten en ambities, via alternatieven naar stedenbouwkundig ontwerp

### 2.1 Van uitgangspunten en ambities naar alternatieven

In december 2007 is een stedenbouwkundig programma van eisen opgesteld voor het te ontwikkelen bedrijventerrein Distriport Noord-Holland. Dit is een geheel van functionele eisen, ruimtelijke eisen, eisen voor inpassing, inrichting en duurzaamheid en tot slot sociaal-maatschappelijke eisen. Een overzicht van de eisen is terug te vinden in paragraaf 3.2 (Doelstelling) in het MER.

Vanuit dit omvangrijke eisenpakket is in de startnotitie voor het MER reeds gekeken naar een mogelijke invulling van het gebied. Hierbij geldt een aantal harde randvoorwaarden en ambities waaraan het bedrijventerrein moet voldoen, wil het een rendabel en aantrekkelijk bedrijvenpark worden. Deze randvoorwaarden en ambities zijn in onderstaand kader weergegeven. In de volgende paragrafen is toegelicht hoe deze randvoorwaarden zijn vertaald in de alternatieven.

#### *Randvoorwaarden en ambities*

- de ontwikkeling van 70 tot 80 hectare (netto) bedrijventerrein
- 50 hectare groene inpassing;
- bufferzone naar dorp Berkhout en camping Westerkogge
- het moet een modern en duurzaam bedrijventerrein worden met een hoog kwaliteitsniveau.
  - 15% ruimtewinst;
  - 10% toepassing duurzame energie;
  - opstellen beeldkwaliteitplan voor goede landschappelijke inpassing;
  - parkmanagement.

#### 2.1.1 Ontwikkeling bedrijventerrein

Om een rendabel bedrijventerrein te kunnen ontwikkelen is de realisatie van een netto bedrijfsoppervlak van 70 tot 80 hectare nodig. Vanwege de wens uit de richtlijnen om omgekeerd alternatieven te ontwikkelen, ontstond in eerste instantie een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) dat niet financieel haalbaar was. Hierbij werd namelijk de ondergrens van het te behalen bedrijfsoppervlak niet gehaald. Wel werd er ruim aandacht besteedt aan de bufferzone naar Berkhout en de camping en de te realiseren ecologische verbindingzone. Het MMA is vervolgens zo aangepast dat het een rendabel bedrijventerrein met voldoende aandacht voor natuur en milieu werd. Deze bevatte 78 hectare bedrijventerrein. Hoe deze stap is gemaakt wordt in onderstaand kader toegelicht. Door een verdere uitwerking is de hoeveelheid bedrijventerrein in het voorkeursalternatief en het huidige stedenbouwkundig plan zelfs uitgebreid tot circa 80 hectare.

### Ontwikkeling van het MMA

Vanuit het niet rendabele MMA is een slag gemaakt naar een MMA dat wel voldoende uitgeefbaar oppervlak kent voor een aanvaardbaar financieel rendement. Door een optimalisatie in het ruimtegebruik heeft dit geresulteerd in een MMA met 78 hectare uitgeefbaar bedrijventerrein en tevens een ecologische verbindingszone van rond de 30 hectare. In deze periode kwam ook het idee naar voren of het een realistische optie zou zijn om de ecologische verbindingszone aan de zuidoostkant te leggen in plaats van aan de noordwest zijde. Deze zou dan aansluiten op de natuurvriendelijke oeverzone die er nu al ligt. Ook zou dit een gunstig effect hebben op het onderdeel externe veiligheid, omdat er geen bedrijven gesitueerd zouden worden onder de windturbines in het zuiden van het plangebied. De voor- en nadelen van de twee alternatieven staan hieronder in tabelvorm samengevat.

	Voordelen	Nadelen
MMA ecozone noordwest	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ecologische verbindingszone is tevens buffer naar camping en Berkhout.</li> <li>- ecologische verbindingszone geeft een goede aansluiting op het landschap in het westen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Om aan een rendabel terrein te komen is bebouwing onder de windturbines nodig.</li> </ul>
MMA ecozone zuidoost	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ecologische verbindingszone valt in zone onder windturbines waar extra eisen voor bebouwing gelden.</li> <li>- ecologische verbindingszone sluit aan op bestaande natuurvriendelijke oeverzone.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- extra ruimtebeslag door bufferzone naar Berkhout en camping</li> </ul>

Doorslaggevend voor een keuze tussen een van deze twee alternatieven was de keuze voor of landschap of externe veiligheid. Omdat een toename van het groepsrisico wordt beschouwd als een groter effect op menselijk welzijn dan een verminderde beleving van de landschappelijke waarde, is het alternatief ecozone zuidoost benoemd tot MMA.

#### 2.1.2 Groene inpassing

Vanaf het begin hebben alle alternatieven meer dan 50 hectare groene inpassing bevat. Daarvan was ruim 10 hectare binnenplans groen. De overige 40 hectare is verdeeld tussen de ecologische verbindingszone en groen als landschappelijke inpassing. Ook in het huidige stedenbouwkundig plan wordt nog steeds ruimschoots voldaan aan deze 50 hectare groene inpassing. In het nu voorliggende alternatief is de zuidoost zijde van het gebied ingericht voor natuur. De noordwest zijde wordt ingericht voor landschap en recreatie. Ook zijn er een aantal delen, die blijvend agrarisch groen zijn.

#### 2.1.3 Bufferzone naar Berkhout en de camping

Oorspronkelijk is uitgegaan van een bufferzone naar het dorp Berkhout en de camping van 200 meter. Toen echter bij de ontwikkeling van het MMA bleek dat de hoeveelheid uitgeefbaar terrein te klein werd, is gekeken of deze bufferzone aangepast kon worden. Naar aanleiding hiervan is de breedte van de bufferzone naar Berkhout en de camping in één alternatief teruggebracht naar 85 meter (MMA ecozone zuidoost). Op deze aanpassing zijn diverse reacties gekomen. Naar aanleiding daarvan is besloten de bufferzone in het voorkeursalternatief voor het dorp Berkhout terug te brengen naar 200 meter en naar de camping de zone op 85 meter te handhaven. In de laatste slag richting stedenbouwkundig plan is de breedte van de bufferzone richting camping nog vergroot naar een afstand tussen de 100 en 110 meter.

#### 2.1.4 Ruimtewinst:

Het onderwerp ruimtewinst is in de loop der tijd steeds verder uitontwikkeld. In het MER zijn in de alternatieven de mogelijkheden verkend. Onderstaand is de huidige stand van zaken in het stedenbouwkundig plan weergegeven.

Intensivering van het ruimtegebruik kan gevonden worden door te bouwen tot aan de rooilijn, aanvulling met kleinere bedrijven en het stapelen van kantoorfuncties op bedrijfsgebouwen. Hierbij is de 15% ruimtewinst als ambitie het minimale uitgangspunt. Door ruimte dubbel te gebruiken is deze ruimtewinst te behalen. In het stedenbouwkundig plan is dit uitgewerkt voor het gebruik van de daken voor wateropvang (d.m.v. deels groene daken) en energievoorziening (bijvoorbeeld zonne-energie). Langs de A7 wordt tevens het talud dat daar gerealiseerd wordt, ingezet voor parkeergelegenheid onder het talud en worden de kantoorgebouwen hier bovenop gebouwd. De groenzone in het midden van het terrein wordt ingezet voor buffering van vrachtwagens. Door her en der een aantal opstelplaatsen te creëren voor tijdelijk parkeren wordt deze ruimte ook dubbel ingezet.

#### 2.1.5 Duurzame energie

Het onderwerp duurzame energie is in het MER verkend en komt terug in de diverse alternatieven. In het MMA wordt een aantal zaken voorgeschreven, vanuit het VKA wordt hier thans nog onderzoek naar gedaan. Onderstaand is de huidige stand van zaken in het stedenbouwkundig plan weergegeven.

Parkmanagement kan voor een energie-infrastructuur zorgen en van Distriport Noord-Holland een energieproducent maken. Individueel onderscheiden bedrijven zich niet meer met energie/duurzaamheid. Een collectieve aanpak is hiervoor nodig, overstijgt individuele mogelijkheden en kan een groot pluspunt zijn. Ook kunnen op het terrein nutsvoorzieningen worden aangebracht met een hoog rendement zoals bijvoorbeeld Warmte Kracht Koppeling, centrale verwarmingsinstallatie en gescheiden riolering. Bij de realisatie van het bedrijventerrein is het zaak deze functies centraal in het parkmanagement te organiseren.

Momenteel laat de initiatiefnemer een duurzaam maatregelenpakket opstellen door het onderzoeksbureau Search. Daar dit onderzoek nog loopt is het totale maatregelenpakket nog niet bekend, maar de volgende maatregelen zijn onder andere in onderzoek:

- Energiebesparing door toepassing van onder andere groene daken en het realiseren van een lage EPC;
- watermaatregelen voor onder andere kranen, douches, toiletten en hergebruik van hemelwater;
- duurzaam materiaalgebruik zoals hergebruik van materiaal of gecertificeerde materialen
- gezondheidsmaatregelen met onder andere betrekking tot licht, ventilatie, luchtkwaliteit, warmte en geluid.
- het tegengaan van vervuiling door maatregelen op het gebied van lucht, water, licht en geluid.
- het beperken van afval door hergebruik en minimaliseren van de hoeveelheid afval door afvalmanagement.
- lokale energieopwekking door bijvoorbeeld zon, wind en biomassa.
- CO2 emissiereductie door toepassing van duurzame energie en energiebesparing.
- Parkmanagement kan zorgen voor delen van faciliteiten, optimaliseren van milieuzorg.

#### 2.1.6 Parkmanagement

Het onderwerp parkmanagement is in het MER als verplichting in het MMA opgenomen. Daarbij worden zoveel mogelijk zaken centraal geregeld. In het Voorkeursalternatief wordt gekeken welke onderdelen realistisch via parkmanagement geregeld kunnen worden. Dit onderzoek is voorgezet in het traject voor het stedenbouwkundig plan. Onderstaand is de huidige stand van zaken in het stedenbouwkundig plan weergegeven.

Beheer- en parkmanagement zijn een belangrijk onderdeel voor de ontwikkeling van Distriport Noord-Holland. Het parkmanagement van het terrein moet onderdeel zijn van een integraal beheersconcept. Het gaat er vooral om de deelnemende bedrijven die zaken aan te bieden welke een meerwaarde opleveren. Uitgegaan wordt van een ondernemersvriendelijke pro-active benadering. De ondernemer moet zich gehoord voelen en er moeten vooral geen eisen opgelegd worden, welke niet reëel zijn. Door het oprichten van het ondernemersloket kan er een goede ondernemersgerichte communicatie plaats vinden.

Voor het parkmanagement kan gedacht worden aan:

- gezamenlijk gebruik van utilities en bedrijfsfuncties zoals energiebronnen, afvalwaterzuivering en gezamenlijke installaties;
- goede diensten voor veiligheid;
- collectieve inzameling en afvoer van afvalstoffen;
- bedrijfsgerichte commerciële voorzieningen zoals catering en onderhoud aan gebouwen en installaties
- het onderhouden van het openbaar gebied binnen Distriport Noord-Holland. Het openbaar gebied kan in eigen beheer worden gehouden en niet overgedragen worden aan de gemeente;
- te gelden maken van de daken via gezamenlijke zonne-energie productie.

Bron: Stedenbouwkundig plan Distriport Noord-Holland, OKRA

## 2.2 Van MMA naar Voorkeursalternatief

De gekozen inrichting voor het voorkeursalternatief komt voort uit het meest milieuvriendelijk alternatief. De afwegingen die hierbij zijn gemaakt worden hieronder toegelicht.

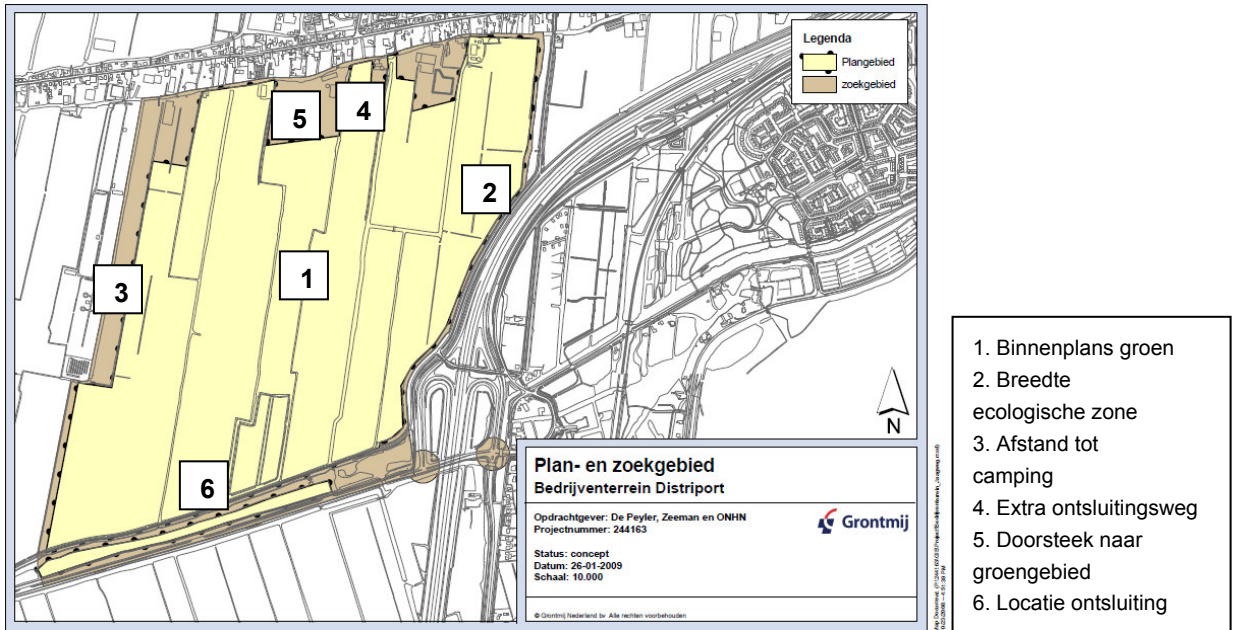
- Grotere afstand van het bedrijventerrein tot het lint van Berkhout en de camping; hierdoor is rondom het gehele bedrijventerrein een groene inpassing mogelijk. De groene inpassing bestaat uit ecologische verbindingszone aan de zuidoost zijde en een groene buffer aan de noordwest zijde.
- De groene gebieden aan de noordrand worden onderling verbonden om ze geschikt te maken als uitloopgebied vanuit Berkhout.
- De bestaande natuurvriendelijke oever aan de oostzijde wordt opgewaardeerd tot ecologische verbindingszone; hiermee wordt tegemoet gekomen aan de ingediende zienswijzen.
- De ecologische verbindingszone is over de gehele lengte circa 50 meter breed. Dit is breder dan de minimaal benodigde corridorbreedte van 25 meter. In het oostelijke deel van de ecologische verbindingszone is een recreatieve kanoroute voorzien.
- In het voorkeursalternatief liggen de groenzones deels op een andere locatie dan in de eerste inrichtingsschetsen voor het bedrijventerrein. Doordat de gronden aan de westzijde in plaats van voor groen nu voor een deel als bedrijventerrein worden ingericht, moeten er financiële afspraken nagekomen worden. Hierdoor wordt het netto uitgeefbaar oppervlak vergroot worden van 78 ha naar circa 80 ha.
- De extra groenzones aan de noord- en westzijde moeten op andere plaatsen worden gecompenseerd om te kunnen voldoen aan de doelstellingen (bieden van vestigingsruimte voor de verwachte vraag van bedrijven en een voldoende financiële haalbaarheid). Ook moet ruimte worden gevonden voor de genoemde vergroting van het uitgeefbaar oppervlak. Deze ruimte komt beschikbaar aan de zuid- en oostzijde, door bedrijvigheid binnen de contouren van de windturbines toe te staan en door het betrekken van de Naamsloot in de ecologische verbindingszone.
- De extra oppervlakte die hiermee vrijkomt wordt daarnaast aangewend voor meer binnenplans groen, zodat beter tegemoet wordt gekomen aan de wens om een kwalitatief duurzaam bedrijventerrein te maken.



### 2.3 Van Voorkeursalternatief naar stedenbouwkundig plan

Na afronding van het MER is de initiatiefnemer druk aan het werk gegaan met het uitwerken van het voorkeursalternatief uit het MER in een stedenbouwkundig plan. Tevens is gewerkt aan het opstellen van het voorontwerpbestemmingsplan voor het gebied Distriport Noord-Holland. In het stedenbouwkundig plan is een aantal zaken vanuit het voorkeursalternatief geoptimaliseerd. Hieronder vindt u een overzicht.

Figuur 2.1 - Overzicht van aanpassingen in het stedenbouwkundig plan ten opzichte van het voorkeursalternatief uit het MER



#### 1. Minder binnenplans groen

In het voorkeursalternatief in het MER werd uitgegaan van 13 ha binnenplans groen. In het stedenbouwkundig plan is dit minder geworden. Het oppervlak binnenplans groen is nu 10.3 hectare. Echter door bundeling van het binnenplans groen op 2 centrale pleinen is de groene uitstraling van het terrein wel versterkt.

Verskil in effect ten opzichte van het MER:

Op het totale gebied is de wijziging in binnenplans groen zo klein dat er geen verschil in effecten is ten opzichte van de hoeveelheid binnenplans groen uit het voorkeursalternatief.

#### 2. Ecologische zone van 50 m breedte naar tussen de 50 en 100m breed

In het stedenbouwkundig plan is de ecologische zone op sommige stukken breder dan aangegeven in het VKA. In het voorkeursalternatief bestond de ecologische zone uit een strook van 50 meter breed. Deze is in het stedenbouwkundig plan op sommige delen 100 meter en breder geworden.

Figuur 2.2 - Visualisatie van verbreding van de ecologische zone (links voorkeursalternatief met ecologische zone lichtgroen en rechts het stedenbouwkundig plan met ecologische zone oranje-rood omkaderd aan de zuidoostzijde van het plangebied)



Verskil in effect ten opzicht van het MER:

Doordat de zone voor natuur breder wordt op een aantal plaatsen zal de ecologische zone robuuster vorm gegeven worden. Dit zal een positief effect op het aspect natuur hebben.

### 3. Afstand tot de camping van 85 meter naar tussen de 100 en 110 meter

In reacties op het milieueffectrapport kwam naar voren dat men de afstand tussen het bedrijventerrein en de camping aan de westzijde te klein vond. Naar aanleiding hiervan is het stedenbouwkundig plan zodanig van opzet, dat deze afstand vergroot is van 85 meter in het voorkeursalternatief naar een strook van 100 tot 110 meter in het stedenbouwkundig plan. Dit is terug te zien in figuur 2.2.

Verskil in effect ten opzicht van het MER:

De invloed van het bedrijventerrein naar de camping zal verminderen met de grotere afstand die tussen het terrein en de camping komt. Dit geldt vooral voor de geluidbelasting van bedrijven. Voor de visuele beleving van het bedrijventerrein is de inrichting van de bufferzone echter belangrijker dan deze grotere afstand. Hierdoor is de verwachting dat het milieueffect iets zal verbeteren maar dat een goede inrichting van de zone daar een groter effect op heeft.

### 4. Extra ontsluitingsweg voor de bedrijven

In de groene rand buiten het bedrijventerrein om is een extra ontsluitingsweg opgenomen. Deze zal niet gebruikt worden door verkeer van Distriport Noord-Holland, maar is exclusief voor de bedrijven die zich bevinden aan de noordzijde van het gebied (loonwerker, manage, bollenboer). Die bedrijven hebben in de huidige situatie hun ontsluiting via Oosteinde, de Kerkebuurt en de bestaande weg door het plangebied. Deze situatie bleef in het voorkeursalternatief gehandhaafd, maar is in het stedenbouwkundig plan aangepast.

Verskil in effect ten opzicht van het MER:

Door de aanleg van de extra ontsluitingsweg zal het aantal verkeersbewegingen op het Oosteinde en de Kerkebuurt afnemen. De bedrijven die voorheen hun aansluiting hier hadden, rijden nu langs het bedrijventerrein naar het zuiden. Met de kleine afname van verkeer op het Oosteinde en de Kerkebuurt zal ook de geluidsoverlast en uitstoot afnemen en de verkeersveiligheid (voor met name schoolgaande jeugd) toenemen. Daar het slechts een beperkt aantal bedrijven aangaat, zal deze verandering niet terug te zien zijn in milieuscores.

5. Doorsteek vanuit Berkhout naar groene buffer

Ter hoogte van de school in de lintbebouwing van Berkhout wordt vanaf de Kerkebuurt een doorsteek gecreëerd om de groene buffer vanuit het dorp voor de bewoners en recreanten bereikbaar te maken. Hierdoor kan vanuit het dorp gebruik gemaakt worden van de groene zone aan de noordkant van het bedrijvenpark. Deze groenzone vormt groene kamers, die elk op een eigen agrarische of recreatieve manier gebruikt worden. Voorbeelden hiervan zijn een manege en paardenweiden, volkstuin of educatieve schooltuin, speelveld voor de school en dorpsjeugd, et cetera.

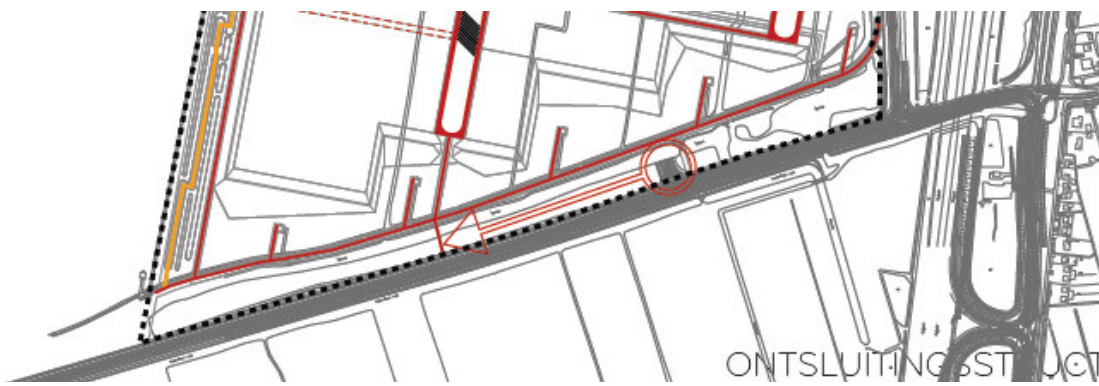
Verskil in effect ten opzicht van het MER:

De visuele en fysieke relatie tussen het dorpslint Berkhout en de bufferzone langs het bedrijventerrein wordt sterker.

6. Verschuiving hoofdontsluiting van het terrein naar het westen

Ten opzichte van de ontsluiting die gepland was in het voorkeursalternatief, is de ontsluiting in het stedenbouwkundig ontwerp naar het westen opgeschoven (zie figuur 2.3).

Figuur 2.3 – opschuiving van de ontsluiting



Verskil in effect ten opzicht van het MER:

De opschuiving van de ontsluiting van het gebied op de Westfrisiaweg heeft weinig effect voor verkeer. Als het al effect heeft is dit effect positief. De kans dat je de uitgang van het plangebied vastzet door opstropend verkeer dat richting de A7 gaat is kleiner. Ook past het opschuiven van de ontsluiting verder van de toe-/afrit van de A7 in het streven op de Provinciale weg (N243) naar de realisatie van een groene golf (zie onderstaande kadertekst)

**Groene golf**

*Het kruispunt Provinciale weg (N243) – aansluiting bedrijvenpark Jaagweg is op dit moment gesitueerd op 900 meter van het kruispunt Provinciale weg (N243) - toe-/afrit A7 (westzijde). .... De afstand van 900 meter is in een eerdere studie in opdracht van de provincie Noord-Holland bepaald door de wens om het kruispunt in een groene golf op te nemen. Wanneer voor de huidige situatie wordt uitgegaan van een groene golf zou dit zelfs betekenen dat het kruispunt op circa 1.150 meter moet komen te liggen. Dit betekent dat het kruispunt nog verder naar het westen komt te liggen. Om het kruispunt dicht bij de aansluiting te situeren dient de wens om het kruispunt in een groene golf op te nemen los te worden gelaten.*

*Bron: verkeersanalyse Goudappel-Coffeng*

7. Bredere bandbreedte aantal werknemers op het terrein

In het stedenbouwkundig plan wordt een bandbreedte van 1000-2500 werknemers op het bedrijventerrein Distriport Noord-Holland aangehouden. Dit terwijl er in het MER gerekend is met 2000-2200 werknemers. Vanuit de recente marktontwikkeling ziet het er momenteel naar uit dat de werkelijke getallen meer zullen zitten richting de inschatting van het MER dan die van het stedenbouwkundig plan. Beperking van het oppervlak kantoorgebouwen wordt dan ook in het kader van het bestemmingsplan onderzocht. De verschillen in effecten ten opzicht van het MER zijn in hoofdstuk 4 van deze notitie terug te vinden.

## 3 Toelichting effecten natuur

### 3.1 Vogelgegevens

In het MER is bij de leemten in kennis opgenomen dat er geen recent onderzoek aanwezig is van de soorten vogels in het plangebied. Op basis van de afstand van het plangebied tot het Natura2000-gebied Markermeer-IJmeer, de tussenliggende verstoringsbronnen en het huidige gebruik van het plangebied, wordt in het MER geconcludeerd dat er geen significant effect te verwachten is op de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura2000-gebied Markermeer-IJmeer.

Om mogelijke significante effecten uit te sluiten, is vervolgonderzoek in gang gezet naar de in het plangebied aanwezige vogelsoorten. De veldbezoeken zijn inmiddels afgerond en de gegevens worden momenteel verwerkt. Van de kwalificerende soorten voor het Markermeer-IJmeer zijn er enkele in het plangebied aangetroffen, namelijk de kraakeend, tafeleend, grauwe gans en brandgans. De kraakeend en tafeleend rusten en foerageren in open water. Dit is ter plaatse van Distriport Noord-Holland niet aanwezig, dus zal er geen effect zijn op Natura2000 gebied. De grauwe gans en brandgans foerageren onder andere op grasland. Het plangebied bestaat voor een groot gedeelte uit grasland. Het is dus mogelijk dat er effecten zijn op het Natura2000 gebied. Hier kan uitsluitel over worden gegeven als de vogelrapportage gereed is. Op dit moment kunnen we hierover nog geen uitspraken doen.

In juni 2009 wordt de voortoets afgerond. Indien een significant effect op het Markermeer-IJmeer niet kan worden uitgesloten, wordt voor het bestemmingsplan een passende beoordeling opgesteld.

### 3.2 Compensatie en mitigatie

In het MER is genoemd dat mogelijke negatieve effecten op natuur kunnen worden gemitigeerd en gecompenseerd. Hieronder is een overzicht opgenomen van de mogelijke effecten en de in het plan opgenomen maatregelen.

- Vernietiging van foerageergebied van vleermuizen – dit is een tijdelijk effect, in de eindsituatie is het foerageergebied boven het water uitgebreid door het toevoegen van wateroppervlak;
- Vernietiging van biotoop van weidevogels – wordt gecompenseerd mits dit een significant negatief effect heeft op de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura2000-gebied Markermeer en IJmeer, zie vorige paragraaf voor een toelichting op het lopende onderzoek naar weidevogels;
- Vernietiging van rust- en foerageergebied van vogels: idem;
- Vernietiging van biotoop van bittervoorn en kleine modderkruiper – dit effect wordt gemitigeerd doordat te dempen watergangen worden afgedamd, de vissen eruit worden gevangen en worden teruggezet in te behouden watergangen. Tijdelijke verstoring van bittervoorn tijdens werkzaamheden in of langs de watergangen – dit effect is niet te mitigeren, voor behoud van de populatie bittervoorn is het noodzakelijk om deze te verplaatsen;
- Verstoring van vleermuizen tijdens de werkzaamheden – dit effect wordt gemitigeerd door 's nachts en buiten de werkuren geen verlichting te gebruiken;
- Verstoring van vleermuizen in de eindsituatie – het effect wordt gemitigeerd door op het bedrijventerrein, toegangswegen en fietspaden gebruik te maken van verlichting in andere kleuren, aangepaste armaturen, etc;

- Verstoring van vogels door geluid afkomstig van het bedrijventerrein – het effect wordt geminimaliseerd door de ecozone aan de buitenrand van het bedrijventerrein te plaatsen en door direct naast de ecozone bedrijvigheid met een lage geluidsemisatie toe te staan;
- Verstoring van vogels door recreanten of recreatieve elementen – effect wordt geminimaliseerd door alleen recreatie in de randen van de ecologische verbindingzone mogelijk te maken en door alleen extensieve recreatie toe te staan;
- Verstoring van vogels in de ecozone door geluid van wegverkeer op de A7 en Westfriisaweg – mogelijk worden geluidsschermen of geluidswallen geplaatst om het effect te mitigeren;
- Versnippering van de toekomstige ecozone door de ontsluiting van het bedrijventerrein en de calamiteitenroute - het effect wordt gemitigeerd door ecopassages aan te leggen.

### 3.3 Ecologische verbindingzone

In het streekplan is de realisatie van een ecologische verbindingzone gekoppeld aan de ontwikkeling van het bedrijventerrein Distriport Noord-Holland (in het streekplan aangeduid als bedrijventerrein Jaagweg). In het MER Distriport Noord-Holland is onderzocht welke eisen er worden gesteld aan de ecologische verbindingzone. Daarvoor is aan de hand van de gewenste natuurdoeltypen en doelsoorten en het door de provincie geformuleerde ambitieniveau in kaart gebracht wat de minimale afmeting en inrichting moet zijn van de verbindingzone. Uit de analyse volgt dat de ecologische verbindingzone voldoet aan de doelstellingen indien deze op de volgende wijze wordt uitgevoerd:

- De zone verbindt de natuurgebieden ten noorden en zuiden van het plangebied, de aansluitingen bevinden zich ten noordoosten van het plangebied (via De Tocht) en ten zuidoosten (via de Naamsloot);
- Het totale oppervlak van de ecologische verbindingzone is minimaal circa 25 ha;
- De zone heeft over de gehele lengte een minimale breedte van 25 meter;
- Om de 500 meter is de zone wat breder en beslaat enkele honderden vierkante meters;
- Verstoring van de toekomstige natuurwaarden in de verbindingzone moet worden geminimaliseerd, bijvoorbeeld extensieve recreatie is onder voorwaarden toegestaan.
- De zone wordt dusdanig ingericht dat zich rietland en hoogopgaande kruidenvegetatie, grasland, lokaal stilstaand water en struweel kunnen ontwikkelen.

Alle alternatieven in het MER en de uitwerking van het voorkeursalternatief in een stedenbouwkundig plan (Masterplan) voldoen aan de hierboven genoemde randvoorwaarden. In het voorkeursalternatief wordt een deel van de verbindingzone buitenplans gerealiseerd: de natuurvriendelijke oever ten oosten van het plangebied wordt opgewaardeerd tot ecologische verbindingzone. Zie tabel 3.1 voor een toelichting op de eerste vier punten.

Voor wat betreft het vijfde punt (minimalisering van verstoring) is in alle alternatieven gekozen voor een ligging van de verbindingzone aan de buitenkant van het bedrijventerrein. Daarnaast zal recreatief medegebruik alleen in de randen van de ecologische verbindingzone plaatsvinden. Waterrecreatie is toegestaan, mits dit gezoneerd wordt. Hiermee is ook voldaan aan de vijfde voorwaarde. Met betrekking tot het zesde punt is in alle alternatieven voldaan aan de randvoorwaarden om de gewenste natuurdoeltypen te kunnen laten ontwikkelen. In overleg met provincie Noord-Holland zal de inrichting van de ecologische verbindingzone verder worden uitgewerkt, zodat deze optimaal aansluit bij de doelstellingen.

Tabel 3.1 - *Toetsing van de alternatieven voor bedrijventerrein Distriport Noord-Holland aan de randvoorwaarden voor de realisatie van een ecologische verbindingzone die voldoet aan de door provincie geformuleerde doelstellingen*

<b>Aspect</b>	<b>Randvoorwaarde</b>	<b>Alternatief ecozone Zuidoost</b>	<b>Alternatief ecozone Noordwest</b>	<b>VKA</b>	<b>Masterplan</b>
<b>verbinden natuurgebieden</b>	zone verbindt de aansluitingen	ja, via de ecozone	ja, via de ecozone en de Naamsloot	ja, via de ecozone	ja, via de ecozone
<b>totaal oppervlak</b>	circa 25 ha	29 ha	33 ha	19 ha nieuw en circa 6 ha bestaand op te waarderen	29 ha
<b>breedte</b>	minimaal 25 meter	25-50 meter	minimaal 25 meter	ca 50 meter	50-100 meter
<b>stapstenen</b>	stapsteen om de 500 meter en enkele honderden m <sup>2</sup> groot	stapstenen tussen de kantoren	de brede gedeeltes functioneren als stapsteen	stapstenen tussen de kantoren	stapstenen tussen de kantoren en aan de zuidrand

## 4 Toelichting effecten verkeer

### 4.1 Robuustheid uitgangspunten voor verkeer

De mogelijke effecten van het plan op verkeer zijn in het MER onderzocht door de verwachte verkeersproductie van het bedrijventerrein Distriport Noord-Holland op te tellen bij het verkeer dat in de autonome ontwikkeling wordt verwacht. Deze paragraaf bevat een toelichting op de uitgangspunten die zijn gebruikt en een vergelijking van de uitgangspunten van het stedenbouwkundig Masterplan met die uit het MER. De paragraaf is als volgt opgebouwd:

- Verkeersintensiteiten en -samenstelling in de huidige situatie en autonome ontwikkeling
- Verkeersproductie ten gevolge van het plan
- Verkeersmodel
- Stedenbouwkundig Masterplan
- 

### 4.2 Verkeersintensiteiten en -samenstelling in de huidige situatie en autonome ontwikkeling

In het MER is gebruik gemaakt van het basisjaar 2008 voor de beschrijving van de huidige situatie. Voor de huidige situatie is bij voorkeur gebruik gemaakt van tellingen (meest nauwkeurig) en waar deze niet voorhanden waren is gebruik gemaakt van het verkeersmodel voor de West-Frisiaweg (het studiegebied voor de Westfrisiaweg overlapt met het studiegebied voor het bedrijventerrein Distriport Noord-Holland). Het verkeersmodel voor de West-Frisiaweg heeft als basisjaar 2004, voor het vertalen van deze gegevens naar het 'basisjaar' 2008 is uitgegaan van een groeipercentage van het wegverkeer van 1,5% per jaar. Ditzelfde groeipercentage van het wegverkeer is gebruikt om een inschatting te maken van het verkeer op het omliggende wegennet in de autonome ontwikkeling.

### 4.3 Verkeersproductie ten gevolge van het plan

#### Verwachting

Op basis van het aantal toekomstige arbeidsplaatsen op het bedrijventerrein Distriport Noord-Holland is een prognose opgesteld van de verkeersproductie bij volledige ontwikkeling van het bedrijventerrein. In het MER is uitgegaan van 2.000 arbeidsplaatsen op het bedrijventerrein en 4,4 verplaatsingen per etmaal per arbeidsplaats. Dit levert 8.800 verkeersbewegingen per etmaal op voor de alternatieven. Ten opzichte van de kentallen voor bedrijventerreinen die CROW hanteert (CROW 256) is deze verkeersprognose aan de hoge kant, zie toelichting in onderstaand kader.

Kentallen MER voor het plan:

4,4 voertuigbewegingen per etmaal per arbeidsplaats, bestaande uit  
3,5 voertuigbewegingen met personenauto's (79,5%),  
0,9 voertuigbewegingen met vrachtauto's (20,5%),

Tabel 4.1 Kentallen CROW 256 voor het aantal voertuigbewegingen per arbeidsplaats op verschillende typen bedrijventerreinen

	Personenauto	Vrachtauto	Totaal
Gemengd terrein	3,6	0,9	4,5
Hoogwaardig bedrijventerrein	2,9	0,6	3,1
Distributieterrein	3,3	0,9	4,2

Op Distriport Noord-Holland kunnen deze drie typen bedrijventerreinen naast elkaar worden ontwikkeld. Voor de verkeersprognose in het MER is uitgegaan van een worst case benadering, door uit te gaan van het hoge aantal vrachtauto's per arbeidsplaats dat CROW noemt voor distributierreinen en gemengde terreinen en door voor personenauto's uit te gaan van 3,5 voertuigbewegingen per arbeidsplaats.

### Worst case scenario

In het MER is de keuze gemaakt voor een worst case scenario met 10% extra vervoersbewegingen. De totaal te verwachten verkeersproductie in de worst case benadering komt daarmee op circa 9.700 voertuigen per etmaal. Een significant groter aantal vervoersbewegingen werd ten tijde van het opstellen van het MER niet verwacht, om de volgende redenen:

- Een toename van het uitgeefbaar oppervlak is niet waarschijnlijk. Voor de gemeente is een verkleining van de bufferzones niet acceptabel en voor de projectontwikkelaars is een afname van binnenplanse infrastructuur en groen niet acceptabel
- De vervoersprognose is zelf al een worst case benadering, zoals in voorgaande paragraaf is toegelicht. In het meest ongunstige geval voor verkeer wordt het gehele terrein ontwikkeld tot gemengd terrein. Op basis van de kentallen van CROW wordt dan een toename van het aantal vervoersbewegingen verwacht van circa 2%.

### Stedenbouwkundig Masterplan

De prognoses in het Stedenbouwkundig Masterplan (p18) gaan uit van 1.000 à 2.500 arbeidsplaatsen. Op basis van de kentallen van CROW (zie tabel 4.1) is voor drie typen terreinen een raming gemaakt. In werkelijkheid zal het een combinatie zijn van deze ramingen.

Tabel 4.2 - *Prognose aantal voertuigbewegingen per etmaal voor 1000 arbeidsplaatsen*

	Personenauto	Vrachtauto	Totaal
Gemengd terrein	3.600	900	4.500
Hoogwaardig bedrijventerrein	2.900	600	3.500
Distributierrein	3.300	900	4.200

Tabel 4.3 - *Prognose aantal voertuigbewegingen per etmaal voor 2500 arbeidsplaatsen*

	Personenauto	Vrachtauto	Totaal
Gemengd terrein	9.000	2.250	11.250
Hoogwaardig bedrijventerrein	7.250	1.500	8.750
Distributierrein	8.250	2.250	10.500

Op basis van 2.500 arbeidsplaatsen kan het aantal voertuigen per etmaal uitkomen boven de 'worst-case'-raming uit het MER. Of dit gevolgen heeft voor de conclusies in het MER, is toegelicht in de paragraaf Resultaten.

#### 4.4 Verkeersmodel

Voor de modellering van de verkeersintensiteiten in het studiegebied is gebruik gemaakt van het verkeersmodel dat is opgesteld voor de West-Frisiaweg. Op deze wijze is geborgd dat beide initiatieven op vergelijkbare wijze beoordeeld kunnen worden.

De ontwikkeling van het bedrijventerrein Distriport Noord-Holland leidt niet tot een verkeersstoe­name in het dorp Berkhout of op de Hulkerweg. In het MER is echter wel een toename van ver­keer op deze wegen genoemd. Deze toename is geheel het gevolg van de autonome ontwikke­ling zoals die is opgenomen in het MER Westfrisiaweg. Voor de afwikkeling van het verkeer op de aansluitingen N243-A7 zijn door Goudappel-Coffeng microsimulaties uitgevoerd.

#### 4.5 Resultaten

Uit het MER blijkt dat de mogelijke realisatie van het voornemen afhankelijk is van de realisatie van de Westfrisiaweg. Bij de aanleg van de Westfrisiaweg wordt de N243 verbreed (van 2x1 rijstrook naar 2x2 rijstroken) en worden de aansluitingen van de N243 met de A7 aangepast, waardoor de knelpunten op deze aansluitingen verdwijnen. De capaciteit van de N243 en de aansluitingen op de A7 neemt dusdanig toe, dat ook het bedrijventerrein Distriport Noord-Holland zonder knelpunten kan worden ontsloten.



Indien de Westfrisiaweg niet of niet voorafgaande aan Distriport Noord-Holland wordt ontwikkeld, kan het terrein niet volledig worden ontwikkeld. In de huidige situatie en autonome ontwikkeling is de doorstroming op de N243 bij de oostelijke aansluiting op de A7 al een knelpunt. En bij ontwikkeling van het terrein zonder aanvullende maatregelen ontstaat ook een knelpunt met de doorstroming op de N243 bij de westelijke aansluiting op de A7. Het streekplan vereist dat voor grote locaties eerst de benodigde infrastructuur gerealiseerd dient te zijn, voordat de locatie mag worden ontwikkeld.

De uiteindelijke optimale situatie is realisatie van de Westfrisiaweg en de aansluiting op de A7. Zolang deze gewenste situatie nog niet bereikt is bestaan er knelpunten. Vanwege deze knelpunten is door Goudappel Coffeng een aanvullende analyse uitgevoerd naar maatregelen waarmee de capaciteit van de N243 kan worden vergroot. Uit deze analyse volgt dat met een andere rijstrookindeling op de kruispunten en het toevoegen van opstelstroken de capaciteit van beide aansluitingen N243-A7 dusdanig kan worden vergroot, dat tot 75% tot 90% van het bedrijventerrein kan worden ontwikkeld. Het precieze percentage hangt ook af van het aantal werknemers dat gebruik zal maken van het te ontwikkelen deel van het bedrijventerrein. Inzicht in de uitwerking van de oplossingen is terug te vinden in hoofdstuk 10 van het MER.

Het MER biedt een goede basis voor afspraken tussen bevoegd gezag en initiatiefnemers over de ontwikkeling van het terrein in relatie tot de beschikbare infrastructuur. In de exploitatieovereenkomst gaat de fasering van het bedrijventerrein gekoppeld worden aan een adequate verkeersafwikkeling.

### **Prognoses Stedenbouwkundig Masterplan**

De bandbreedte voor de verkeersprognoses in het Stedenbouwkundig Masterplan varieert van circa 3.500 tot 11.250 verkeersbewegingen. In het MER zijn de effecten beschouwd van 8.800 en 9.600 verkeersbewegingen. In het stedenbouwkundig plan kan dus tot ca 15% meer verkeer optreden dan in het worst case scenario in het MER.

Omdat er in de huidige situatie en autonome ontwikkeling al een knelpunt is op de N243 geldt ook in alle scenario's voor het stedenbouwkundig plan dat aanpassingen van de infrastructuur nodig zijn voordat gestart kan worden met de ontwikkeling van het bedrijventerrein Distriport Noord-Holland.

Op basis van het Stedenbouwkundig plan is er een redelijke kans dat het aantal verkeersbewegingen bij volledige ontwikkeling van het terrein dusdanig laag is, dat het gehele bedrijventerrein kan worden ontwikkeld na aanpassing van de infrastructuur zoals die is voorgesteld door Goudappel Coffeng. De realisatie van het terrein is dan niet afhankelijk van de realisatie van de Westfrisiaweg.

Omdat het volgens het Stedenbouwkundig Masterplan ook mogelijk is, dat de verkeersontwikkeling groter is dan in het MER wordt verwacht, blijft het belang overeind van de exploitatieovereenkomst en de daarin te maken koppeling tussen de fasering van het bedrijventerrein en beschikbare infrastructuur. Vanwege de recente marktontwikkeling, met name voor de vraag naar kantoorgebouwen, wordt verwacht dat de hoeveelheid werknemers op het terrein dichter tegen de raming van het MER uit zal komen dan het maximum uit het stedenbouwkundig plan. Hierover wordt in het kader van het bestemmingsplan momenteel afgestemd met de gemeente om het te realiseren oppervlak kantoorgebouwen te beperken.

### **Overige milieueffecten**

In het MER zijn de milieueffecten onderzocht van een maximale verkeerstoename van 9600 voertuigbewegingen per etmaal. Om de effecten te beoordelen van een maximale verkeerstoename van circa 11.250 voertuigbewegingen, is de verkeerstoename per wegvak van belang. Daarvoor is in onderstaande tabel het verschil tussen het worst case scenario en het stedenbouwkundig plan per wegvak berekend. Hiervoor is dezelfde nummering en naamgeving aangehouden als in het MER.

Tabel 4.4 - Maximale toename van verkeersintensiteiten in het stedenbouwkundig plan ten opzichte van het worst case scenario in het MER

nr.	Wegvak	Intensiteit worst case (mvt/etmaal)	Maximale intensi- teit stedenbouw- kundig plan (mvt/etmaal)	Maximale toename tov worst case in MER
1a	N243 tussen Distriport en A7	36.900	38.100	3%
1b	N243, tussen N507 en Distriport	31.200	31.600	1%
2	N243, tussen Braken en Kathoek	17.400	17.600	1%
3	N507, tussen Vredemakersweg en Westeinde	11.800	11.900	1%
4	N507, tussen Vredemakersweg en N243	14.400	14.500	1%
5	A7, tussen afrit Avenhorn en afrit Hoorn	105.000	106.000	1%
6	Oosteinde, tussen Slagterslaan en Hulkerweg	5400	5400	0%
7	Westeinde/Kerkebuurt	2300	2300	0%
8	Hulkerweg	900	900	0%
	Ontsluitingsweg Distriport	9700	11200	15%

Naar verwachting leiden deze toenames per wegvak niet tot andere conclusies met betrekking tot de mogelijke milieueffecten, zie onderstaande toelichting voor de relevante milieuaspecten.

**Geluid:** Voor wegverkeerslawaaai zijn vooral de wegvakken 2 en 4 relevant, omdat deze dicht bij bebouwing liggen. Een toename van het wegverkeer met maximaal 1% leidt niet tot een merkbare toename van het wegverkeerslawaaai. Nabij de ontsluitingsweg Distriport Noord-Holland liggen geen gevoelige bestemmingen, een verkeerstoename op de ontsluitingsweg leidt daarom niet tot een toename van geluidhinder.

**Luchtkwaliteit:** de luchtkwaliteit in het plangebied voldoet ruim aan de norm. De beschreven maximale toename van het verkeer leidt evenmin tot overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit.

**Externe veiligheid:** de ontwikkeling van het plan leidt niet tot een toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Een hogere verkeersprognose voor Distriport Noord-Holland heeft daarom geen invloed op de effecten voor externe veiligheid.

## 5 Gefaseerde aanleg

### 5.1 Inleiding

In het huidige stadium van ontwikkeling van het bedrijventerrein is nog niet met zekerheid te zeggen dat het hele terrein in een kort tijdsbestek kan worden uitgegeven. De totale ontwikkeling zal, afhankelijk van de marktontwikkelingen, tussen de 10 en 15 jaar in beslag nemen.

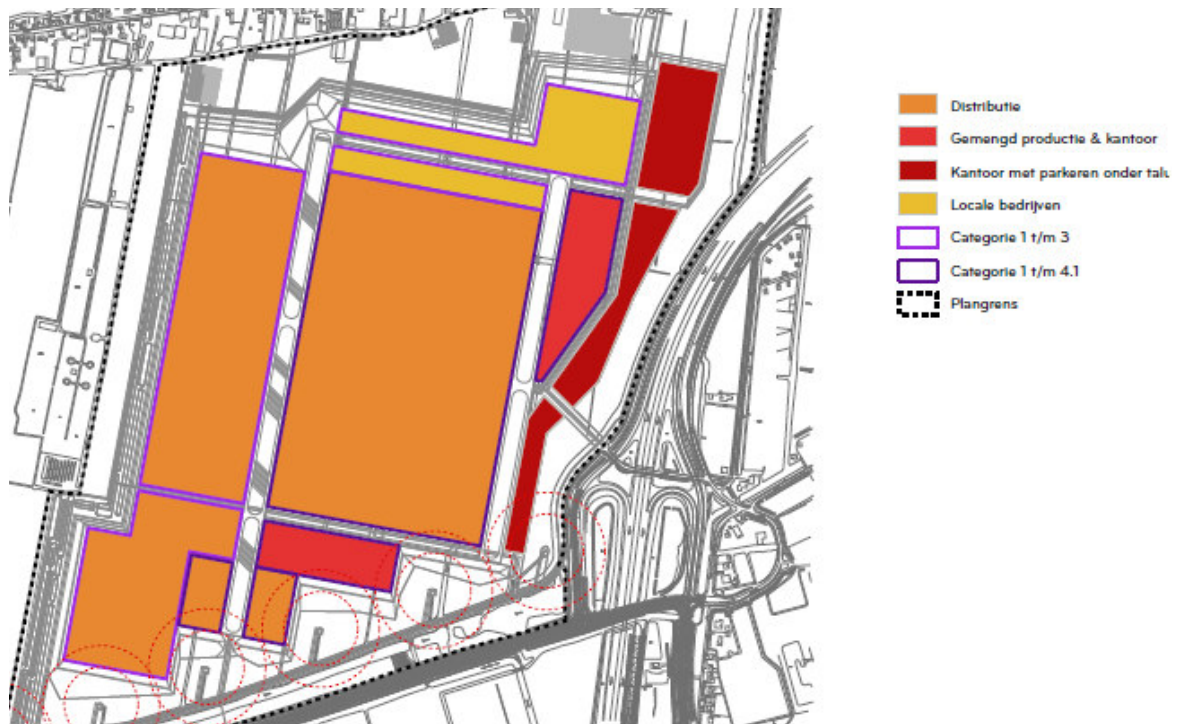
Een gedeeltelijke ontwikkeling van het terrein is niet waarschijnlijk omdat er in de Kop van Noord-Holland door provinciaal beleid maar zeer beperkt andere bedrijventerreinen worden toegestaan. Daar de totale ontwikkeling enige tijd kan duren, is er rekening gehouden met fasering van de ontwikkeling.

Een grootschalige investering als dit plan vraagt om een grote flexibiliteit van fasering. Immers, het is vooraf moeilijk vast te stellen hoe lang nieuwe lokaties leeg zullen blijven en wanneer precies de vraag naar ruimte zal ontstaan. De flexibiliteit in het plan wordt verkregen door de volgorde van de uitvoering van de deelplannen zodanig te begrenzen dat infrastructuur en realisatie van nieuwbouw onafhankelijk van elkaar kunnen plaatsvinden. In eerste instantie wordt uitgegaan van vijf min of meer even grote fasen. Tijdelijke vormen van het landgebruik van nog niet uit te geven fasen in de vorm van agrarisch en recreatief gebruik is mogelijk.

### 5.2 Beschrijving van fasering

Gestart wordt met de uitgifte vanaf de zuidkant van het gebied, dus vanaf de Westfrisiaweg naar boven. Daarbij wordt eerst het zuidelijk deel ten oosten van de ontsluitingsweg gerealiseerd. Aansluitend zullen de zuidelijkste kantoren worden ontwikkeld. Dit wordt op zijn beurt weer gevolgd door ongeveer een derde deel van het middenterrein. De overige invulling zal plaatsvinden afhankelijk van de marktontwikkeling en vraag vanuit het bedrijfsleven. Ook zal in de eerste fase een facility point worden gerealiseerd. De exacte begrenzingen en opleveringsdata van de fasen liggen nog niet op voorhand vast.

Bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein zal rekening gehouden worden met een zonering op het gebied van milieu. Deze zonering is op kaart weergegeven in figuur 5.1. Hier is te zien dat categorie 4 bedrijven niet zijn toegestaan aan de noordwest zijde van het terrein. Dit is om nadelige effecten van het bedrijventerrein op het dorp Berkhout en de camping zoveel mogelijk te voorkomen en indien aanwezig te minimaliseren. Deze indeling stemt overeen met de uitgangspunten die zijn aangehouden bij de beschrijving van de alternatieven in het MER.



Figuur 5.1 - Overzicht van het soort bedrijfsgebouwen en de milieucategorieën.

### 5.3 Bereikbaarheid

Een goede bereikbaarheid van het bedrijventerrein hangt samen met de opwaardering van de Westfrisiaweg (van N243 naar N23). In de exploitatie is dan ook aangegeven dat de fasering van het bedrijventerrein wordt gekoppeld aan de ontwikkeling van de Westfrisiaweg.

Mocht deze ontwikkeling erg achterblijven is er een mogelijkheid om de aansluitingen van de N243 met de A7 op te waarden. Dit maakt een gedeeltelijke invulling van het bedrijventerrein mogelijk door de capaciteit vervoegd te verhogen.

### 5.4 Effecten van fasering

De uitgifte van het terrein loopt van zuid naar noord. Dit betekent dat in de eerste fases de effecten van geluid, veiligheid en licht op Berkhout en de camping kleiner zijn dan in het MER is beschreven. Omdat een gedeeltelijke ontwikkeling van het terrein niet waarschijnlijk is, is in het MER geen beoordeling opgenomen van de effecten bij een gedeeltelijke ontwikkeling van het terrein. Veel waarschijnlijker is een geleidelijke ontwikkeling van het terrein, waarbij de verschillende fasen in elkaar overlopen.

Voor de waterhuishouding geldt vanuit het hoogheemraadschap als randvoorwaarde dat de watercompensatie is gerealiseerd voordat wordt gestart met een ontwikkeling. Dit betekent dat de watercompensatie minstens gelijk op zal gaan met de ontwikkeling van het terrein.

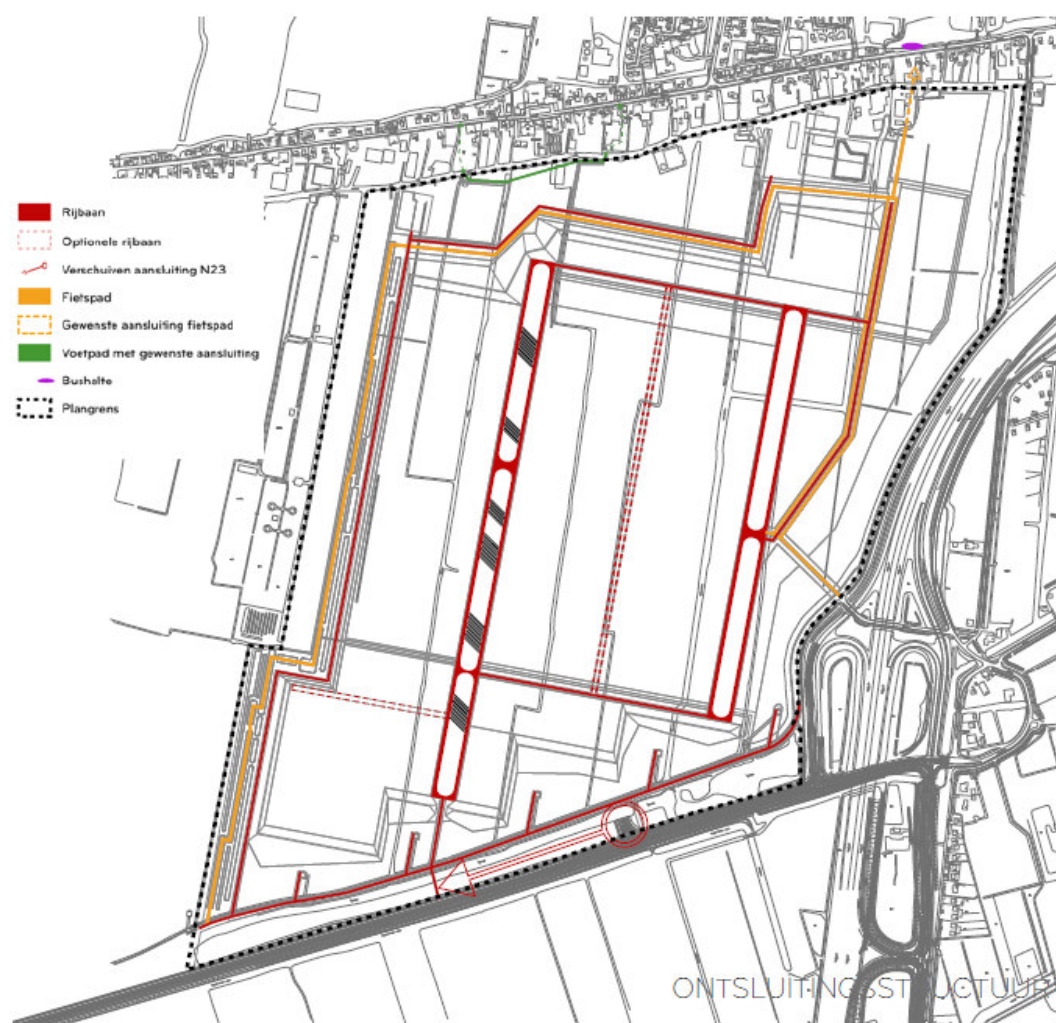
De fasering van de groenvoorziening (ecologische verbindingzone en bufferzones) is nog niet bekend. Hierover zullen de initiatiefnemers nadere afspraken maken met bevoegd gezag (respectievelijk provincie en gemeente).

## 6 Overige onderwerpen

### 6.1 Verkeersveiligheid

In het MER is geconcludeerd dat de kruising van de ontsluitingsweg met de Lijsbeth Tijsweg een potentieel onveilige oversteekplaats is voor kwetsbare groepen fietsers, zoals scholieren. In het Masterplan is daarom bij de uitwerking van de infrastructuur extra aandacht besteed aan fietsers. De geplande ligging van fietspaden is in onderstaande figuur weergegeven (oranje). Voor fietsers vanaf de Lijsbeth Tijsweg richting Hoorn wordt het mogelijk om door de groene bufferzone aan de noordwest zijde van Distriport Noord-Holland te fietsen. Hiermee ontwijken zij de ontsluitingsweg van het bedrijventerrein. Op het terrein zelf worden fiets- en voetpaden gescheiden van het overig verkeer aangelegd.

Voor de initiatiefnemer wordt door Goudappel Coffeng een nadere studie uitgevoerd naar een veilige uitvoering van het kruispunt met de Lijsbeth Tijsweg.



Figuur 6.1 - Ontsluitingsstructuur van Distriport Noord-Holland voor autoverkeer en fietsers (bron: Masterplan)

## 6.2 Landschap

In het MER is geconcludeerd dat het ontwikkelen van een bedrijventerrein een negatief effect heeft op het landschap. De openheid van het landschap en het zicht op de lintbebouwing van Berkhout verdwijnt, waardoor de ontstaansgeschiedenis van het gebied minder herkenbaar is. Het plangebied verliest zijn huidige karakter en kenmerkende openheid en daarmee zijn samenhang met de rest van het landelijke gebied.

Deze ontwikkeling is daarmee strijdig met het beleid dat is vastgelegd in het streekplan om het gebied tussen HAL en HES open en agrarisch te houden. Echter in ditzelfde streekplan is de mogelijkheid opgenomen om de locatie Jaagweg (nu Distriport Noord-Holland) te ontwikkelen tot regionaal bedrijventerrein. Op dat punt stemt de ontwikkeling van Distriport Noord-Holland dus overeen met het streekplan. De interne strijdigheid van het streekplan is een voldongen feit. Gezien deze strijdigheid is bij de uitwerking van het Masterplan aandacht besteed aan een passende landschappelijke invulling van het bedrijventerrein. Er is gestreefd naar een minimale visuele impact op het open landschap, gebruik makend van typische elementen als water, wei- de en dijken. Aan de noordrand en zuidrand komen 6 meter hoge dijken, waardoor alleen de bovenste lagen van de bebouwing zichtbaar zijn. Aan de oostzijde komen hoofdzakelijk kantoren met grasdaken op de parkeergarages, die dusdanig ver uit elkaar staan dat er vanaf de A7 veel doorzichten zijn. Het kleur- en materiaalgebruik van gebouwen wordt ingetogen om beter aan te sluiten bij de kleuren van het landschap.

## 6.3 Archeologie

Naar aanleiding van de conclusies uit het MER is er verder doorgewerkt aan de rol van archeologie in de ontwikkeling van het plangebied. Dit heeft geresulteerd in overleg met en advisering door het Steunpunt Cultureel Erfgoed Noord-Holland, die de gemeente Koggenland (bevoegd gezag voor archeologie) in dit traject adviseert. Steunpunt Cultureel Erfgoed Noord-Holland heeft verzocht om een plan van aanpak op te stellen voor archeologisch vervolgonderzoek. De conclusie hieruit is de volgende:

“Vanwege de reizende bollenkraam is er binnen een zeer groot deel van het plangebied gediëplood, tevens is er drainage aangelegd die verstoring heeft aangebracht aan de ondergrond. Binnen het plangebied is intensief geboord ten behoeve van milieukundig onderzoek. In slechts 2 boringen is veen aangetroffen. Eventuele ontginningssporen die van archeologisch belang zouden kunnen zijn, bevinden zich op het veen. Dit is nagenoeg overal verdwenen. Daarnaast kunnen ontginningssporen niet of nauwelijks met een booronderzoek worden vastgesteld.

Op basis van de gespecificeerde archeologische verwachting (zie PvA) wordt geen vervolgonderzoek geadviseerd. Binnen het plangebied worden geen archeologische waarden verwacht. De voorgenomen werkzaamheden vormen daardoor geen bedreiging voor het archeologische erfgoed.”

Het plan van aanpak moet worden goedgekeurd door bevoegd gezag. Daarom is met Steunpunt Cultureel Erfgoed Noord-Holland en de gemeente extra overleg gevoerd over de gewenste aanpak. Hieruit is naar voren gekomen dat er toch archeologisch inventariserend veldonderzoek uitgevoerd zal gaan worden aan de zuidzijde van het plangebied. Hier bevindt zich namelijk een voormalige ontginningssas. En dus is daar de verwachting van archeologische vondsten het hoogst. Inmiddels wordt het plan van aanpak hierop aangepast en wordt er een planning gemaakt voor uitvoering van het onderzoek.