



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

# Distriport Noord-Holland te Koggenland

**Toetsingsadvies over het milieueffectrapport  
en de aanvulling daarop**

27 juli 2009 / rapportnummer 2043-109





## 1. OORDEEL OVER HET MER EN DE AANVULLING DAAROP

“Distriport Noord-Holland bv<sup>1</sup>” heeft het voornemen op de locatie Jaagweg in de gemeente Koggenland een regionaal bedrijventerrein van 150 hectare bruto oppervlak te realiseren. Hiervoor moet het bestemmingsplan worden gewijzigd en wordt de procedure van milieueffectrapportage (m.e.r.)<sup>2</sup> doorlopen. De gemeenteraad van de gemeente Koggenland is bevoegd gezag bij deze procedure.

Tijdens de toetsing heeft de Commissie voor de m.e.r. (de Commissie) aan het bevoegd gezag en de initiatiefnemer kenbaar gemaakt dat in het milieueffectrapport (MER) naar haar oordeel op een aantal onderdelen essentiële informatie ontbreekt. De initiatiefnemer heeft naar aanleiding van de opmerkingen van de Commissie nadere informatie aangeleverd over:

- de ontwikkeling van alternatieven, de invulling van het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) en de vertaalslag naar het voorkeursalternatief;
- de beschrijving en beoordeling van de milieueffecten;
- de broedvogels in het plangebied;
- de mogelijke gevolgen van het voornemen op instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied “Markermeer IJmeer”.

De Commissie is van oordeel dat in het MER en de aanvulling tezamen de essentiële informatie aanwezig is om het milieubelang volwaardig mee te kunnen laten wegen in de besluitvorming.

Belangrijke bevindingen uit de aanvullende informatie op het MER zijn:

- de effecten op natuur, beschreven in de voortoets, maken aannemelijk dat geen significant negatieve effecten op (vogel-)soorten uit het Natura 2000-gebied “Markermeer IJmeer” waarvoor instandhoudingsdoelstellingen zijn geformuleerd, zijn te verwachten;
- de duurzaamheidsambities zijn geconcretiseerd via parkmanagement en een collectieve aanpak van duurzame energie en efficiënt ruimtegebruik;
- de aanleg van de ecologische verbindingzone draagt bij aan de ontwikkeling van de natuurdoeltypen in de Ecologische Hoofdstructuur (EHS);
- een adequate oplossing van de verkeersproblemen (verkeersafwikkeling van- en naar het terrein en aansluiting op de A7) is mogelijk mits deze is gekoppeld aan de fasering van de uitgifte van het bedrijventerrein.
- De aanvulling (waaronder de broedvogelinventarisatie en de voortoets) hebben niet ter visie gelegen. De Commissie adviseert de aanvulling (waaronder de broedvogelinventarisatie en de voortoets) bij het ontwerp-bestemmingsplan ter visie te leggen.

In hoofdstuk 2 wordt het oordeel van de Commissie nader toegelicht. In hoofdstuk 3 worden aanbevelingen gegeven voor de verdere besluitvorming over nut en noodzaak, fasering, verkeersveiligheid, landschap, cultuurhistorie en archeologie.

---

<sup>1</sup> Distriport Noord-Holland bv is een samenwerkingsverband van Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord, De Peyler projectontwikkeling en Zeeman Vastgoed.

<sup>2</sup> Voor informatie over de m.e.r.-procedure, de rol van de Commissie, samenstelling van de werkgroep en een overzicht van de door de initiatiefnemer aangeleverde stukken wordt verwezen naar bijlage 1. In bijlage 2 is een overzicht van de door bevoegd gezag toegezonden zienswijzen opgenomen.

## **2. TOELICHTING OP HET OORDEEL**

### 2.1 Effecten op Natura 2000

#### **MER**

De Commissie achtte de beschrijving van effecten op natuur en mogelijke mitigatie daarvan in het MER te globaal van aard. Zonder onderbouwing wordt gesteld dat ‘slechts enkele exemplaren van soorten zoals de grauwe gans en tafeleend gebruik maken van het plangebied’.

Ook wordt zonder onderbouwing gesteld dat vernietiging van natuur kan worden gecompenseerd (pagina 78) en dat verstoring kan worden gemitigeerd/geminimaliseerd (pagina 79). Onduidelijk blijft welk effect deze (compenserende of mitigerende) maatregelen kunnen hebben en welk effect op natuur na toepassing hiervan nog resteert.

De getrokken conclusie ten aanzien van de invloed van het voornemen op het functioneren van Natura 2000-gebieden is niet voldoende onderbouwd.

#### **Aanvulling**

In de voortoets en de broedvogelinventarisatie is in voldoende mate inzicht gegeven in de betekenis van het plangebied voor (vogel)soorten.

Het plangebied heeft een functie voor een aantal soorten uit het Natura 2000-gebied “Markermeer IJmeer” waarvoor instandhoudingsdoelstellingen zijn geformuleerd. Voor grasetende watervogels (Grauwe gans, Brandgans en Smient) is deze functie aan de hand van globale verspreidingsgegevens inzichtelijk gemaakt.

De Commissie acht, anders dan in de voortoets staat aangegeven, dat op basis van de gepresenteerde gegevens van Grauwe gans en Brandgans een negatief effect niet uit te sluiten is. Echter gezien het relatief kleine belang van dit gebied ten opzichte van het totaal aan beschikbare foerageerplekken rondom het “Markermeer IJmeer” acht de Commissie het niet waarschijnlijk dat dit effect significant is.

In de voortoets is ook geconcludeerd dat het voornemen een negatief effect kan hebben op de Smient, maar dat dit effect niet significant is aangezien het een beperkt aantal exemplaren betreft. De Commissie acht deze conclusie aannemelijk ook omdat er voldoende alternatieve locaties om te rusten en te foerageren beschikbaar zijn.

In de aanvulling wordt in voldoende mate inzicht gegeven in de mogelijke maatregelen om effecten op natuur te voorkomen of te verminderen.

■ De Commissie adviseert te monitoren of de effecten van het voornemen inclusief de mitigerende maatregelen daadwerkelijk optreden zoals beschreven in het MER en de aanvulling zodat zo nodig aanvullende maatregelen getroffen kunnen worden.

### 2.2 Effecten op de EHS

#### **MER**

De Commissie constateerde dat in het MER de getrokken conclusies ten aanzien van het functioneren van de EHS niet goed onderbouwd waren. Weliswaar wordt in het MER uitgebreid ingegaan op de doelen van de ecologische verbindingzone maar in hoeverre deze geformuleerde doelen met de alternatieven kunnen worden gehaald is niet inzichtelijk gemaakt. Dit geldt ook ten aanzien van het voorkeursalternatief. Daarnaast is in de beschrijving van de effecten op natuur alleen gekeken naar de beschermde habitattypen en soor-

ten. Hierdoor is er onvoldoende inzicht in het landschapsecologisch functioneren van het natuurlijke systeem. Mogelijke kwaliteiten van het gebied voor bijvoorbeeld weidevogels blijft hierdoor onderbelicht.

#### **Aanvulling**

De informatie in het MER en de aanvulling (daarbij inbegrepen de uitgevoerde broedvogelinventarisatie) samen onderbouwen in voldoende mate de conclusies met betrekking tot het functioneren van de EHS en de gevolgen van het voornemen voor de huidige populatie broedende akker- en weidevogels.

De ecologische verbindingzone (evz) wordt aangelegd langs de buitenzijde van het plangebied. Er zijn twee mogelijkheden uitgewerkt: zuidoostelijk of noordwestelijk. In de aanvulling is bekeken of met de realisatie van de evz de EHS-doelen versterkt worden. De Commissie constateert dat vanwege de verstorende invloed van de infrastructuur aan de zuidoostelijke zijde, een aanleg van de evz aan de noordwestelijke kant ecologisch gezien de grootste bijdrage levert aan de versterking van de EHS. De Commissie deelt overigens de conclusie dat de EHS-doelen ook behaald kunnen worden door de zuidoostelijke aanleg.

### 2.3 Ontwikkeling van alternatieven

#### **MER**

In het MER wordt geen link gelegd tussen de in hoofdstuk 3 gegeven duurzaamheidsambities en -doelen enerzijds en het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) anderzijds. Ook is de vertaalslag van het MMA naar het voorkeursalternatief (VKA) niet navolgbaar. Daarnaast wordt de inrichting van het bedrijventerrein nog niet concreet gemaakt. Om zonder informatie over de inrichting (mogelijk aanwezige (categorie 4) bedrijven, de bereikbaarheid, infrastructuur, groenaanleg en de bufferzone) inzicht te kunnen geven in de milieueffecten, moet een voldoende ruime bandbreedte aan alternatieven of scenario's rondom de gekozen uitgangspunten voor het VKA gehanteerd worden.

De Commissie heeft geadviseerd in een aanvulling de relatie tussen ambities – doelen – milieuthema's en MMA te verduidelijken en een nadere onderbouwing te geven van de vertaalslag van het MMA naar het VKA.

#### **Aanvulling**

In de aanvulling op het MER wordt op navolgbare en aannemelijke wijze de vertaalslag van uitgangspunten en ambities naar alternatieven en vervolgens naar het stedenbouwkundig ontwerp uitgewerkt.

De ambities ten aanzien van duurzaamheid zijn vertaald in parkmanagement en een collectieve aanpak ten aanzien van duurzame energie en efficiënt ruimtegebruik. De Commissie ziet nog andere mogelijke uitwerkingen, zoals milieumanagement, het toepassen van een milieuzonering en/of het parkmanagement een meer verplichtend karakter geven.

### 2.4 Verkeer en de effecten van verkeer

#### **MER**

Het bedrijventerrein is met name bedoeld voor transport, distributie en logistieke bedrijven. Dit is in het MER vertaald in een worst case scenario voor verkeer. De gepresenteerde gegevens in het MER maakten naar het oordeel

van commissie onvoldoende duidelijk hoe de verdeling over de voertuigtypen (licht-, middel- en zwaar) verkeer zal zijn en boden daarmee onvoldoende inzicht in de bijbehorende effecten. Hogere aandelen middel- of zware voertuigen brengen immers hogere geluidsbelastingen, hogere emissies en anderzootige afwikkelingsproblemen met zich mee.

#### **Aanvulling**

In de aanvulling op het MER is op overzichtelijke wijze een bandbreedte aan mogelijke aantallen arbeidsplaatsen en de daarbij behorende verkeersbewegingen gegeven. Ook de effecten van het verkeer op het milieu zijn aangegeven. De Commissie onderschrijft de conclusies ten aanzien van de onderwerpen luchtkwaliteit (voldoen aan de norm) en geluid (geen merkbare toename ten gevolge van het wegverkeerslawaa).i)

De oplossing van eventuele verkeersproblemen samenhangend met de realisatie van het voornemen is afhankelijk gesteld van de daadwerkelijke realisatie van de Westfrisiaweg. De Commissie wijst erop dat (zie ook pagina 17 van de aanvulling) het streekplan vereist dat voor grote locaties eerst de benodigde infrastructuur gerealiseerd dient te zijn. Realisatie van de Westfrisiaweg is nog niet zeker. De initiatiefnemer onderschrijft dit door aan te geven dat de fasering het bedrijventerrein gekoppeld zal worden aan een adequate verkeersafwikkeling.

■ De Commissie adviseert bij de uitgifte van het bedrijventerrein te monitoren of de verkeersafwikkeling van voldoende kwaliteit blijft en indien deze te veel verslechtert of aanvullende infrastructuur gerealiseerd dient te worden.

## 2.5 Fasering van de realisatie

#### **MER**

Uit het MER blijkt niet op welke wijze de fasering van de aanleg van het bedrijventerrein gestalte krijgt. De Commissie is van mening dat voor inzicht in de tijdelijke milieueffecten, bij het (ontwerp)bestemmingsplan inzicht gegeven moet worden in:

- de locatie waar de inrichting van het terrein zal starten;
- de bereikbaarheid van het terrein op dat moment;
- de effecten van deze eerste deelaanleg op (externe) veiligheidsrisico's, waterhuishouding, groenvoorziening en de woon- en recreatieomgeving.

#### **Aanvulling**

In de aanvulling is reeds een goede eerste aanzet gedaan om inzicht te geven in de fasering. De Commissie constateert dat de fasering voor de aanleg van de ecologische verbindingszone (evz) nog niet is uitgewerkt. Dit zou kunnen betekenen dat de evz wordt aangelegd nadat het bedrijventerrein volledig is gerealiseerd. De Commissie wijst erop dat dit strijdig zou kunnen zijn met provinciaal beleid gericht op planologische bescherming van natuur in Ecologische Verbindingszones.

De bufferzone richting Berkhout is breder dan in het MER staat aangegeven (200 m ipv 85 m). Daarnaast krijgt de bufferzone ook een recreatieve functie. Qua zichtlijn vanuit Berkhout, zal het aan te leggen dijklichaam in elk geval een (nieuwe) vaste (groene) horizon betekenen, waarmee activiteiten meer aan

het zicht worden onttrokken. Ook de afstand van bedrijven tot de camping is groter gemaakt.<sup>3</sup>

De Commissie constateert dat de inpassing van de zogenaamde “categorie 4-bedrijven” een punt van aandacht blijft bij de daadwerkelijke inrichting van het terrein. Dit kan door randvoorwaarden voor de ontwikkelingen op de beoogde locaties aan te geven en daarbij aandacht te besteden aan het voorkomen van geluidsoverlast.

Ten aanzien van externe veiligheid constateert de Commissie dat het groepsrisico kan toenemen vanwege het toestaan van bedrijvigheid onder en/of nabij de windturbines.<sup>4</sup> Hierdoor zal bij iedere uitgifte van het terrein, waarbij het groepsrisico verandert, door het bevoegd gezag de afweging gemaakt moeten worden of de beoogde activiteiten daar wel kunnen plaatsvinden.

■ De Commissie adviseert de uitgifte van het bedrijventerrein (daarbij de beperkingen die ontstaan door het inpassen van categorie 4-bedrijven en/of activiteiten onder de windturbines) en de ontwikkeling van evz en bufferzone te monitoren.

### **3. OVERIGE AANBEVELINGEN**

De opmerkingen in het verdere advies hebben geen betrekking op essentiële tekortkomingen. De Commissie hoopt met onderstaande aanbevelingen een bijdrage te leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming.

#### **3.1 Nut en noodzaak**

De Commissie constateert dat de onderbouwing van nut en noodzaak zoals in het MER weergegeven een rechtstreekse vertaling van het streekplan Noord Holland betreft. Hoewel dit een juiste werkwijze is, wijst de Commissie erop dat in aantal zienswijzen het nut en de noodzaak ter discussie wordt gesteld waarbij recente studies worden aangehaald.<sup>5</sup> De Commissie heeft deze studies niet kunnen bestuderen en zich er daardoor ook geen oordeel over kunnen vormen.

■ De Commissie adviseert deze studies, wanneer ze relevante aanvullende informatie ten aanzien van nut en noodzaak bevatten, mee te nemen bij de onderbouwing van het voornemen.

#### **3.2 Verkeersveiligheid**

Ten aanzien van verkeersveiligheid wijst de Commissie erop dat uit de gepresenteerde gegevens in het MER blijkt dat er mogelijk onveilige situaties blijven bestaan daar waar de langzaam verkeersstromen kruisen met het verkeer van en naar het bedrijventerrein.

■ De Commissie adviseert de mogelijkheden te onderzoeken om deze onveilige situaties bij het kruisen van langzaam verkeer op de Lijsbeth Tijsweg met het verkeer van en naar het bedrijventerrein op te heffen, en hierin de suggestie in de zienswijze van het Hoogheemraadschap<sup>6</sup> van een ongelijkvloerse kruising mee te nemen.

---

<sup>3</sup> Park Westerkogge uit in haar zienswijze (bijlage 2, nummer 5) zorgen over de maatvoering van de bufferzone richting de camping.

<sup>4</sup> LBP geeft in haar zienswijze (bijlage 2, nummer 4) gaat hier tevens op in.

<sup>5</sup> Zienswijzen 2, 6 en 7 (zie bijlage 2) halen onder meer een rapportage van Ecorys uit 2008 aan.

<sup>6</sup> zienswijze nummer 1

### 3.3 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

In het MER wordt alleen inzicht gegeven in de effecten op landschap en cultuurhistorie op regionale schaal. Het MER geeft beperkt inzicht in de effecten op lokale schaal. Dit komt mede doordat niet duidelijk wordt welke elementen uit de huidige situatie terugkomen in het toekomstige ontwerp van het bedrijventerrein. De Commissie adviseert hierover duidelijkheid te verschaffen bij de uitwerking van het voornemen.

Ten aanzien van archeologie geeft het MER (pagina 116) aan dat nog onderzoek wordt uitgevoerd om preciezer de effecten in beeld te krijgen. Door dit onderzoek naar achteren te verschuiven lijken de uitkomsten de inrichting niet meer te kunnen sturen.

- De Commissie adviseert het onderzoek tijdig uit te voeren zodat de resultaten nog meegenomen kunnen worden bij de totstandkoming van de definitieve inrichting van het bedrijventerrein.



## **BIJLAGE 1: Projectgegevens**

**Initiatiefnemer:** Distriport Noord-Holland bv: bestaande uit ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland-Noord, Zeeman Vastgoed, De Peyler Projektontwikkelingsmaatschappij.

**Bevoegd gezag:** Raad van de gemeente Koggenland

**Besluit:** wijziging bestemmingsplan

**Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994:** D11.2

**Activiteit:** realiseren op de locatie Jaagweg in de gemeente Koggenland van een regionaal bedrijventerrein van 150 hectare bruto oppervlak

### **Samenstelling van de werkgroep:**

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

ir. J.J. Bakker

ing. W.J. Dirks

ing. J.A. Janse

drs. H.G. Ouwerkerk (voorzitter)

ir. C.T. Smit (werkgroepsecretaris)

### **Betrokken documenten:**

De Commissie heeft onder meer de volgende documenten bij de toetsing betrokken:

- Milieueffectrapportage Distriport Noord-Holland
- Concept stedenbouwkundigplan Distriport
- Aanvulling op het MER bedrijvenpark Distriport Noord-Holland
- Broedvogelinventarisatie terrein Jaagweg, 20 juli 2009
- Voortoets Distriport Noord-Holland, concept 22 juli 2009

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieumstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een overzicht van de zienswijzen en adviezen is opgenomen in bijlage 2.

### **Procedurele gegevens:**

aankondiging start procedure in: de Kogge Express d.d. 16 januari 2008

advies aanvraag: 15 januari 2008

ter inzage legging: 17 januari 2008 tot en met 27 februari 2008

richtlijnenadvies uitgebracht: 28 maart 2008

kennisgeving MER in de Kogge Express van 22 april 2009

aanvraag toetsingsadvies: 2 april 2009

ter inzage legging MER: 23 april 2009 t/m 4 juni 2009

toetsingsadvies uitgebracht: 27 juli 2009

### **Werkwijze Commissie bij toetsing:**

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de (vooraf) gestelde eisen. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de eventuele tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een voldoende plaats te geven bij de besluitvorming. Is dat naar haar mening niet

het geval dan signaleert de Commissie dat er sprake is van een zogenoemde 'essentiële tekortkoming'. De Commissie adviseert dan dat die informatie alsnog beschikbaar komt, alvorens het besluit wordt genomen. Overige tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

## **BIJLAGE 2: Lijst van zienswijzen en adviezen**

1. Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
2. Stichting Belangengroep Berkhout is Boos
3. Stichting De Groene Leekerlanden
4. LBP Lichtveld Buis & Partners
5. Park Westerkogge
6. P.M. Giesen, Berkhout
7. W. Wood, Berkhout
8. H. van Rossum-de Haas, Berkhout
9. A.J. de Jong, Berkhout
10. D. Huijsen, Avenhorn
11. G.E. Bouw-Droog, Berkhout
12. Frank en Trudie Knijn
13. Joke en Ton Scholte
14. Loes Sjerp
15. Rina Vlaar-Brandt, Berkhout
16. Kees Vlaar, Berkhout
17. Fa. Gebr. N. & E. Reus en Zn, Berkhout
18. E.J.M. Seuren, Avenhorn
19. D. Mechielsen, Hoorn
20. P. de Heus
21. D. Langenberg, Berkhout
22. M. van Leeuwen en P. van Leeuwen-van den Brink
23. H. Janssen en 177 eensluitende reacties









## Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Distriport Noord-Holland te Koggenland en de aanvulling daarop

“Distriport Noord-Holland bv” heeft het voornemen op de locatie Jaagweg in de gemeente Koggenland een regionaal bedrijventerrein van 150 hectare bruto oppervlak te realiseren. Hiervoor moet het bestemmingsplan worden gewijzigd en wordt de procedure van milieueffectrapportage doorlopen. De gemeenteraad van de gemeente Koggenland is bevoegd gezag in deze procedure.

ISBN: 978-90-421-2804-0



Commissie voor de  
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E [mer@eia.nl](mailto:mer@eia.nl)

w [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl)

