



Rapportnummer: 211x02731.045900\_3

Datum: 13 augustus 2009

Contactpersoon  
opdrachtgever: De heer. B. Bommer

Projectteam BRO: Jochem Visser, Athena El-Wanni, Piet Zuidhof

Trefwoorden: bestemmingsplan, bedrijvenpark, Koggenland

Beknopte inhoud: In de gemeente Koggenland staat de ontwikkeling van het bedrijvenpark Distriport Noord-Holland gepland. Om de ontwikkeling mogelijk te maken is het noodzakelijk een bestemmingsplan op te stellen.

BRO Amsterdam  
1058 AA Amsterdam  
Baarsjesweg 224  
T +31 (0)20 506 19 99  
F +31 (0)20 506 19 90  
e-mail: amsterdam@bro.nl



**Toelichting**



## Inhoudsopgave

pagina

<b>1.</b>	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
1.1	Aanleiding en doelstelling	3
1.2	Ligging en begrenzing plangebied	3
1.3	Vigerende plannen	4
1.4	Planopzet	4
<b>2.</b>	<b>Planopzet Distriport Noord-Holland</b>	<b>9</b>
2.1	Inleiding	9
2.2	Masterplan	9
2.2.1	Toelichting op het masterplan.	11
2.2.2	Vertaling Masterplan in bestemmingsplan	13
<b>3.</b>	<b>Juridische vormgeving</b>	<b>17</b>
3.1	Inleiding	17
3.2	Beschrijving planvorm en bestemmingsregeling	17
3.3	Opzet van de regels	17
3.4	Toepassing en handhaving van het bestemmingsplan	21
<b>4.</b>	<b>Bestaande situatie</b>	<b>25</b>
4.1	Inleiding	25
4.2	Ruimtelijke karakteristiek	25
4.3	Functionele karakteristiek	26
<b>5.</b>	<b>Beleidskader</b>	<b>27</b>
5.1	Inleiding	27
5.2	Rijksbeleid	27
5.3	Provinciaal beleid	30
5.4	Regionaal en gemeentelijk beleid	32
5.5	Overige kaderstellende documenten	35
<b>6.</b>	<b>Milieuaspecten</b>	<b>41</b>
6.1	Inleiding	41
6.2	Milieu-effectrapportage	41
6.2.1	Meest milieuvriendelijke alternatief (MMA)	42
6.2.2	Voorkeursalternatief	45
6.2.3	Aanvulling MER	47
6.3	Bedrijven en milieuzonering	52
6.4	Bodem	54
6.5	Waterhuishouding	56

6.5.1	Beleidskader	56
6.5.2	Huidige situatie	58
6.5.3	Toekomstige situatie	59
6.6	Geluid	61
6.6.1	Kader	62
6.6.2	Conclusie	62
6.6.3	Advies	63
6.7	Luchtkwaliteit	63
6.7.1	Resultaten	64
6.7.2	Conclusie	66
6.8	Kabels en leidingen	66
6.9	Flora- en fauna	66
6.9.1	Natuurwetgeving	66
6.9.2	Resultaten gebiedsbescherming	67
6.9.3	Resultaten soortenbescherming	68
6.9.4	Conclusie en aanbevelingen natuur	69
6.10	Externe veiligheid	69
6.10.1	Inventarisatie risicobronnen	71
6.10.2	Conclusies onderzoek	72
6.10.3	Verantwoordingsplicht	72
6.10.4	LPG-tankstation	72
6.10.5	Windturbines	73
6.11	Verkeer	73
6.12	Duurzaamheid	75
<b>7.</b>	<b>Cultuurhistorie</b>	<b>79</b>
7.1	Inleiding	79
7.1.1	Onderzoek	79
7.1.2	Conclusie archeologie	81
<b>8.</b>	<b>Economische uitvoerbaarheid</b>	<b>83</b>
<b>9.</b>	<b>Maatschappelijke uitvoerbaarheid</b>	<b>85</b>
9.1	Inleiding	85
9.2	Vooroverleg	85
9.3	Inspraak	93

## **Bijlage**

Inspraak reacties

# 1. INLEIDING

## 1.1 Aanleiding en doelstelling

Om de economische ontwikkeling in het noorden van de provincie Noord-Holland op korte en lange termijn te kunnen waarborgen dienen er op strategische locaties moderne duurzame regionale bedrijventerreinen te worden ontwikkeld. Het bedrijvenpark Distriport Noord-Holland is gelegen in de gemeente Koggenland. Deze locatie is geselecteerd om met prioriteit te worden ontwikkeld tot een regionaal bedrijvenpark. In 2010/2011 zal een start worden gemaakt met de realisatie van het bedrijvenpark. In 2020 moet hier een modern en duurzaam bedrijventerrein zijn gerealiseerd dat gekenmerkt wordt door een hoog kwaliteitsniveau. Hierbij moet gedacht worden aan aspecten als natuurlijke inpassing, intensivering van het grondgebruik, duurzame energie, parkmanagement en beeldkwaliteit.

Door de uitstekende locatie van het bedrijvenpark Distriport Noord-Holland aan de A7 aan de rand van de gemeente Koggenland kan hier een uniek duurzaam bedrijvenpark worden gerealiseerd waarbij de groene inpassing een speerpunt is. Door zorgvuldig gebruik van ruimte, groen, water, energie, grond- en reststoffen na te streven kan worden bereikt dat de hoofdstructuur de hoge kwaliteit kan uitstralen. Bedrijvenpark Distriport Noord-Holland moet een voorbeeldfunctie vervullen voor de regio en als economische motor voor de toekomst.

Om de ontwikkeling van Distriport Noord-Holland mogelijk te maken is het noodzakelijk dat een nieuw bestemmingsplan wordt opgesteld. De vigerende bestemmingsplannen laten de ontwikkeling van een bedrijvenpark niet toe. Het bestemmingsplan dat de ontwikkeling van Distriport mogelijk moet maken wordt gevormd door onderliggend rapport en bijbehorende verbeelding.

## 1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied bedrijvenpark Distriport Noord-Holland is gelegen in de polder de Westerkogge ten westen van de A7 ten zuiden van Berkhout. Het plangebied wordt aan de oostzijde begrensd door de Hulkerweg. Aan de zuidzijde wordt het plangebied begrensd door de N243. Aan de westzijde wordt het plangebied begrensd door de Dirk Jorissesloot en het Park Westerkogge. In het noorden vormt De Tocht de begrenzing van het plangebied.



Ligging plangebied Distriport Noord-Holland (bron: Image © 2009 Aerodata International Surveys, © Tele Atlas)

### 1.3 Vigerende plannen

Naam plan	Raad	GS
Landelijk Gebied Berkhout 1978	7-12-1978	22-01-1980
Landelijk Gebied Avenhorn	3-10-1977	21-11-1978
Landelijk Gebied 2008	15-9-2008	12-5-2009
Recreatieve Vaarroute	12-09-1991	7-1-1992
Windmolenparken Wester-Koggenland 1999	12-10-2000	1-5-2001
Komplan 2008	10-11-2008	19-05-2009

### 1.4 Planopzet

De toelichting van het bestemmingsplan bestaat uit twee delen:

#### Deel A – Planopzet

Dit plandeel beschrijft de ruimtelijke en functionele uitgangspunten voor de toekomstige ontwikkelingen voor het plangebied. Daarnaast bevat het de juridische uitgangspunten voor de vertaling van de visie in het bestemmingsplan. Om een indruk te krijgen wat met het bestemmingsplan wordt beoogd en hoe het juridisch vertaald wordt, is het lezen van deel A voldoende.



## **Deel B – Verantwoording**

Deel B geeft de achtergronden, toelichting en motivatie op de gemaakte keuzen weer die uiteindelijk hebben geleid tot de uitgewerkte planopzet. In dit onderdeel worden onder meer de bestaande situatie, de beleidskaders, de milieuhygiënische aspecten, de economische uitvoerbaarheid en de procedures behandeld.



## **Deel A – Planopzet**



## 2. PLANOPZET DISTRIPORT NOORD-HOLLAND

### 2.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft de ontwikkeling van bedrijvenpark Distriport Noord-Holland en geeft zo een beeld van de voorziene ruimtelijke en functionele invulling van het gebied. Aan deze invulling liggen verschillende rapportages ten grondslag. Het gaat om de Milieueffectrapportage Distriport Noord-Holland en het Masterplan. In de Milieueffectrapportage Distriport Noord-Holland (inclusief aanvulling d.d. 16 juni 2009) wordt een voorkeursalternatief beschreven (zie paragraaf 6.2). Dit voorkeursalternatief vormt de grondslag voor de planuitwerking zoals wordt beschreven in het Masterplan.

Allereerst zal er op hoofdlijnen worden ingegaan op het Masterplan (paragraaf 2.2). Vervolgens wordt in paragraaf 6.2 beschreven op welke wijze het Masterplan tot uiting komt in het bestemmingsplan Distriport Noord-Holland.

### 2.2 Masterplan

Voor de ontwikkeling van bedrijvenpark Distriport Noord-Holland (verder te noemen Distriport) vormt het Masterplan Distriport<sup>1</sup> de basis vanuit stedenbouwkundig oogpunt. In het masterplan wordt de transformatie van het plangebied in haar huidige vorm naar een multifunctioneel en eigentijds logistiek bedrijvenpark beschreven. Het masterplan biedt een ruimtelijk en functioneel kader voor de structurering van het bedrijvenpark Distriport. Belangrijke kaderstellende documenten bij het ontwerpen van het masterplan zijn het Voorkeursalternatief zoals dit beschreven wordt in de Milieueffectrapportage Distriport (zie paragraaf 6.2) en het stedenbouwkundig programma van eisen<sup>2</sup>.

#### Uitgangspunten

In het masterplan wordt nader ingegaan op de randvoorwaarden die gelden voor Distriport. Vanuit de provincie zijn de volgende uitgangspunten vastgesteld:

- 15 % ruimtewinst;
- 10 % toepassing van duurzame energie;
- 50 hectare landschappelijk groene inpassing;
- opstellen beeldkwaliteitsplan voor goede landschappelijke inpassing<sup>3</sup>;
- parkmanagement<sup>4</sup>.

Andere belangrijke uitgangspunten voor het masterplan worden gevormd door een:

- goede landschappelijke inpassing;
- de mogelijkheden voor natuurontwikkeling;
- recreatie;

<sup>1</sup> OKRA Landschapsarchitecten b.v., *Masterplan Distriport*, 2009

<sup>2</sup> Projectgroep Ontwikkeling Duurzaam Bedrijvenpark Jaagweg, *Stedenbouwkundig programma van eisen*, 24 oktober 2007

<sup>3</sup> Een beeldkwaliteitsplan zal worden opgesteld.

<sup>4</sup> Parkmanagement is geen aspect dat kan worden geregeld in een bestemmingsplan. In een nader vast te stellen privaatrechtelijke overeenkomst zal worden opgenomen dat parkmanagement moet worden ingesteld.

- water;
- milieu en veiligheid

Tot slot vormt het programma voor Distriport een belangrijk uitgangspunt. Volgens het masterplan gaat het om circa 80 hectare aan uitgeefbaar terrein, een tiental hectare aan openbare ruimte binnen de stedelijke ontwikkeling en 50 hectare aan landschappelijke inpassing. Daarnaast is rekening gehouden met distributiebedrijven met een oppervlakte vanaf 1,5 à 2 hectare tot 20 hectare. De parkeernorm<sup>5</sup> die gehanteerd is bij het opstellen van het masterplan gaat uit van 1 parkeerplaats op 40 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak voor kantoren en 1 parkeerplaats per 100 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak voor bedrijfsruimten. Daarnaast is het verplicht te parkeren op eigen terrein.

### Ontwerp

Het masterplan is ontworpen met drie doelen:

- Distriport is er voor bedrijven. Bedrijven moeten hun kavels vrij kunnen inrichten voor een optimale bedrijfsvoering. Dit betekent een maximale vrijheid voor kavelindeling en locatie en vorm van bedrijfshallen;
- Distriport past in een gevoelig landschap, het alom gewaardeerde Hollandse weidelandschap. Een maximale inpassing, minimale visuele impact in het open landschap, gebruik makend van typische elementen als water, weide en dijken is van belang.
- Distriport is een toekomstgericht project en neemt zijn verantwoordelijkheid in duurzaamheid. Derhalve is er maximale aandacht voor energie en schoon water, niet alleen ten aanzien van het verbruik, maar bij voorkeur ook ten aanzien van productie en buffering.

Een en ander heeft geresulteerd in het ontwerp zoals is afgebeeld op de volgende pagina.

---

<sup>5</sup> De genoemde parkeernorm is gehanteerd bij het opstellen van het Masterplan Distriport. Bij de daadwerkelijke vergunningverlening zal het mogelijk worden om maatwerk toe te passen.



Bedrijvenpark Distriport Noord-Holland (bron: OKRA)

### 2.2.1 Toelichting op het masterplan.

#### Ruimtwinst

In het Masterplan is nadrukkelijk gezocht naar mogelijkheden om 15% ruimtwinst te bereiken. Deze ruimtwinst wordt behaald door de volgende aspecten:

- Het groen is zoveel mogelijk geclusterd in de randen van het terrein / dijken en de wegen (met een noord-zuid richting) binnen het plangebied, bijvoorbeeld langs het distributieplein. Dit levert een ruimtwinst van 10% op;
- De stapeling van de kantoorruimte bovenop de hal in plaats van een kantoorruimte op de kavel levert 3 tot 5% ruimtwinst op;
- De incidentele schakeling van hallen (rug tegen rug) in plaats van schakeling midden op de kavel levert 3% ruimtwinst op;
- Ook de waterberging op de sedum en groene daken levert 1% ruimtwinst op;
- De gebouwde parkeervoorzieningen in de oostelijke zichtlocatiestrook levert eveneens 4% ruimtwinst op;
- De rechthoekige en daarmee efficiënte indeling van de bouwvelden levert 3% ruimtwinst op.

### Ontsluitingsstructuur

Distriport wordt ontsloten vanaf de Westfriisaweg met één enkele entree tot het terrein. Voor de interne ontsluiting van het bedrijventerrein wordt gebruik gemaakt van een intern ringcircuit. Gezien de omvang van het terrein en het karakter van de bedrijfsactiviteiten is deze vorm van interne ontsluiting als noodzakelijke oplossing beoordeelt.

Bij de externe ontsluiting (richting de A7) zal veel aandacht worden besteed aan veiligheid en doorstroming. Een onderzoek hieromtrent is nog lopende. Het onderwerp van dit onderzoek betreft het komen tot een veilige ontsluiting en een definitieve oplossing (ontsluiting richting oude Jaagweg N243, de toekomstige Westfriisaweg). Tevens wordt gestreefd naar de ontwikkeling van een veilige ontsluiting voor langzaam verkeer.

### Waterstructuur

Bij het ontwerpen van de waterstructuur zijn door het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier randvoorwaarden aangegeven. Ten behoeve van de waterstructuur wordt ingezet op het voorkomen van grote stukken stilstaand water en worden ringstructuren aangelegd die met elkaar in verbinding staan. Om de hoge efficiënte bebouwingsdichtheid te realiseren wordt zo min mogelijk oppervlaktewater gerealiseerd binnen het te ontwikkelen bedrijventerrein. Rondom het terrein ontstaat een ringstructuur van water waarop het oppervlaktewater wordt afgevoerd. Het middenterrein blijft nagenoeg vrij van oppervlaktewater. De ringstructuur die rondom het terrein ligt heeft twee functies, naast waterbuffer is het ook een veiligheidslinie rondom Distriport. De achterzijde van de kavels worden op een natuurlijke manier beveiligd en er zijn naar het landschap toe geen hekken nodig.

### Bouwveld Distriport

De parcellering van Distriport is eenvoudig en zoveel mogelijk rechthoekig om ruimtewinst te boeken. Aan de oost- en zuidzijde zijn de zichtlocaties gesitueerd. De zichtlocatie aan de oostzijde betreft een flexibele zichtlocatie, dit betekent dat er naast bedrijven ook solitaire kantoren kunnen worden opgericht. De noordzijde van het terrein is gereserveerd voor kleine lokale bedrijven. Deze locatie is logisch gekozen omdat dergelijke bedrijven in de regel een lage milieucategorie hebben en daarmee vormen zij weinig tot nauwelijks hinder voor omwonenden. Het overgrote deel van het terrein wordt gebruikt als percelen voor bedrijven in de logistiek- en distributiesector. Door dit karakter van het bedrijvenpark is er een groot verschil in de omvang van de percelen. De uiteindelijke omvang van de percelen zal pas duidelijk worden bij de uitgifte van de gronden.

### Bouwhoogten

De bouwhoogte van de gebouwen langs de randen wordt laag gehouden. De bouwhoogte die wordt aangehouden is langs deze randen maximaal 12 meter. Distributie- en productiebedrijven die meer hoogte wensen kunnen in het midden van het terrein terecht. Hier geldt een maximale bouwhoogte tot 15 meter (met een ontheffing om tot 18 meter te bouwen voor maximaal 20% van het bebouwd oppervlak).

Voor wat betreft de flexibele zichtlocatie aan de oostzijde geldt dat de bouwhoogte in oplopende lijn van 12 meter aan de zuidzijde van Berkhout, tot 25 meter (onder ontheffing is het mogelijk om tot 28 meter te bouwen) aan de zuidzijde van het plangebied bebouwd mag worden. Een gesloten gebouwenwand aan deze zijde is niet wenselijk omdat dit het doorzicht beperkt. Hiertoe moeten de kantoorgebouwen, gezien vanaf de snel-



weg, tenminste 1,5 keer de gevelbreedte uit elkaar staan (de breedte van het grootste kantoor is hierbij bepalend). Tot slot geldt op het meest zuidelijke punt van de flexibele zichtlocatie een maximale bouwhoogte van 6 meter. Echter, voor zover de veiligheidszones van de windturbines binnen bebouwingsvlakken reiken mogen hier binnen geen (al of niet beperkt) kwetsbare gebouwen, conform de lijst zoals die in het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen is opgenomen, worden gerealiseerd. Parkeren en buitenopslag behoort wel tot de mogelijkheden. In principe worden alle *gebouwen en objecten* binnen een veiligheidszone beschouwd die mogelijk door een afbrekend rotorblad tijdens een overtoeren-situatie getroffen kunnen worden. Deze afstand (de maximale werpafstand van een rotorblad) is afhankelijk van het type turbine en is verder afhankelijk van de diameter van de turbine, het rotortoerental en de ashoogte.

#### Landschappelijk frame

De landschappelijke inpassing van bedrijvenpark Distriport wordt gevat in een landschappelijk frame. Dit frame bestaat uit een karakteristiek dat aan alle zijden van Distriport een logisch gevolg is van het realiseren van een waterringstructuur. Er worden grondlichamen gerealiseerd die Distriport visueel afscheiden van het dorpslint Berkhout en het open veld. Tegelijkertijd vormt het dijklichaam een bufferende functie voor het geluid. Aan de zijde van de camping wordt naast het dijklichaam de overgang versterkt door het realiseren van schermen met elzen. Aan de oostzijde (en deels de zuidzijde) wordt het uiterlijk van het grondlichaam, welke de flexibele zichtlocatie gaat begrenzen, ingevuld door een groen dakenlandschap, waardoor er een groen aanzicht vanaf de snelweg ontstaat. Dit grondlichaam dient gevormd te worden door een aaneengesloten grastalud, al dan niet met een onderbouw, waarin o.a. het parkeren geregeld dient te worden. De totale hoogte van onderbouw en grastalud dient minimaal 3,5 en maximaal 7 meter hoog te worden, waardoor er dus 1 of 2 laags gebouwd kan worden. De onderbouw hoeft dus niet aaneengesloten te worden aangelegd, echter dient de eventueel dan aanwezige tussenruimte tussen de naburige percelen te worden opgevuld met een talud, welke de zelfde hoogtematen krijgt als hiervoor aangegeven. Uiteindelijk dient er een glooiende groene plint te ontstaan, welke aansluit op de ecologische oever. Voor het meest noordelijk gelegen bebouwingsvlak aan de oostelijke zichtlocatie gelden voornoemde voorschriften niet, daar dit bebouwingsvlak aan de noord- en oostzijde omkaderd gaat worden door een dijklichaam van 6 meter hoog. Tot slot worden aan de gehele noordzijde van Distriport bomenrijen en sloten gerealiseerd die het dijklichaam deels uit het zicht zullen onttrekken.

#### Centrale pleinen

Een rechthoekig frame ontsluit het terrein. De zijden van dit rechthoekige circuit bestaat uit twee centrale pleinen (het distributieplein en het zakenplein). De pleinen zullen bestaan uit een aan weerszijden gelegen dubbele rijbaan en een brede groene middenzone van een aanzienlijke breedte.

De middenberm van het distributieplein zal tevens dienst doen als bufferzone voor het tijdelijk parkeren van vrachtwagens. De middenberm van het zakenplein vormt een groene zone tussen het distributiedeel en de meer representatieve flexibele zichtlocatie en kan tevens gebruikt worden als recreatieve ruimte voor degene die op Distriport werken.

#### **2.2.2 Vertaling Masterplan in bestemmingsplan**

Voor het bestemmingsplan geldt het Masterplan als kaderstellend document. Immers in de Milieueffectrapportage Distriport Noord-Holland is aan de hand van milieutechnisch en

waardetechnisch onderzoek aangetoond wat de invloed van de voorgenomen ontwikkeling is op de omgeving. Hierna zijn een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) en Voorkeursalternatief opgesteld (VKA, zie paragraaf 6.2) waarna het VKA als uitgangspunt voor het Masterplan naar voren is gekomen. Met andere woorden: de uitgangspunten als geformuleerd in het VKA zijn verwerkt in het Masterplan Distriport. Het juridisch-planologisch vastleggen van deze uitgangspunten is de doelstelling van het bestemmingsplan Distriport Noord-Holland. Er dient wel onderscheid te worden gemaakt tussen hetgeen in een bestemmingsplan kan worden vastgelegd en wat niet mogelijk is. Een bestemmingsplan heeft als hoofddoel vast te leggen wat de ruimtelijke mogelijkheden en onmogelijkheden zijn binnen een plangebied. Onderdelen als parkmanagement en beheer is een onderdeel dat buiten het bereik van een bestemmingsplan valt. Dit geldt ook voor randvoorwaarden voor architectuur en inrichting. Dergelijke randvoorwaarden kunnen worden vastgelegd in respectievelijk een beeldkwaliteitsplan en inrichtingsplan. Deze documenten zijn complementair aan het bestemmingsplan. De drie documenten dienen dan ook bij het beoordelen van bouwaanvragen en dergelijke te worden betrokken.

#### Bouwvelden

Op Bedrijvenpark Distriport Noord-Holland worden verschillende categorieën van bedrijven toegelaten. In het Masterplan wordt aangegeven waar de verschillende categorieën kunnen worden gerealiseerd. Deze velden met milieucategorieën worden direct overgenomen op de verbeelding behorende bij het bestemmingsplan. Dit geldt ook voor de bouwhoogten. De verschillende bouwhoogten staan aangegeven op de verbeelding.

De bouwvelden zelf bestaan uit grote 'vlekken' zonder indeling op perceelsniveau. Dit betekent dat in principe een bedrijf van elke omvang op het terrein kan worden gerealiseerd. Ten aanzien van de positionering van de gebouwen wordt een afstand tot de perceelsgrens in de regels opgenomen om te voorkomen dat:

- de gebouwen te dicht op elkaar worden gebouwd;
- de scheidsruimte tussen verkeersdoeleinden en bedrijven vol wordt gebouwd.
- Voor de gebouwen die worden gerealiseerd in de flexibele zichtlocatie ten westen van de A7 geldt wordt een regel opgenomen om te garanderen dat er een bepaalde ruimte tussen de gebouwen ontstaat. Dit om de zichtlijnen richting het landschap open te houden. Tevens geldt voor deze gebouwen de eis van een onderbouw van maximaal 2 lagen onder een grasdak met aflopend grastalud aan de oostzijde.

#### Verkeer

De hoofdwegen op bedrijvenpark Distriport Noord-Holland worden als zodanig bestemd. Hierdoor wordt gegarandeerd dat de ontsluitingsstructuur zoals deze is ontworpen daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Wel wordt in de regels aangegeven dat een minimaal percentage van 25% aan groen moet worden gerealiseerd. Door dit vast te leggen wordt er voor gezorgd dat het bedrijvenpark de geambieerde groene uitstraling krijgt.

#### Groen

De dijklichamen worden in principe alleen bestemd als groen met de mogelijkheid om dijklichamen te realiseren. Daarnaast is het mogelijk om binnen de bestemming groen paden en dergelijke te realiseren. Er is voor gekozen om, behoudens de hoofdontsluiting en bestaande wegen, de overige wegen en paden (zoals fietspaden) niet in het bestemmingsplan vast te leggen. Hierdoor blijft het zeer flexibel waar de paden worden aangelegd. Dit geeft de ontwerpers van het inrichtingsplan de vrijheid om de definitieve inrich-

ting te bepalen. Vanzelfsprekend geldt het Masterplan Distriport hierbij wel als uitgangspunt.

### Natuur

Het realiseren van natuur en ecologie nabij het bedrijvenpark Distriport Noord-Holland is een belangrijke doelstelling. Dit wordt dan ook in het bestemmingsplan vastgelegd. De provincie Noord-Holland heeft in het plangebied een ecologische verbindingzone voorzien dat een onderdeel is van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS). Daar waar deze zone is gepland (ondermeer ter plaatse van de ecologische oevers, zie de masterplankaart op pagina 11) wordt een dubbelbestemming natuur opgenomen met de mogelijkheid hier, water, ecologische oevers en grasland te realiseren. Op deze wijze krijgt de ontwikkeling van de natuur, op die locaties waar een dubbelbestemming natuur is gelegen, voorrang op alle andere bestemmingen. Het daadwerkelijk realiseren van natuur is aan de ontwikkelaar. In het bestemmingsplan worden de juridisch-planologische voorwaarden vastgelegd.

### Duurzaamheid

Bij de ontwikkeling van het bedrijvenpark Distriport Noord-Holland is duurzaamheid een belangrijk uitgangspunt. Duurzaamheid is een breed begrip en heeft procesmatige aspecten (bijvoorbeeld het in stellen van parkmanagement waarin afspraken kunnen worden gemaakt over duurzaamheid) en ruimtelijke aspecten. In het stedenbouwkundig plan is duurzaamheid uitgewerkt in de vorm van zuinig ruimtegebruik, ecologisch ingerichte groenzones en landschappelijke inpassing van het totaal. Dit is in het bestemmingsplan vastgelegd.

In het bestemmingsplan Distriport Noord-Holland wordt invulling aan duurzaamheid gegeven door de bouwregels zodanig op te zetten dat er zo efficiënt mogelijk gebruik wordt gemaakt van de beschikbare ruimte. Een van de ambities voor Distriport is om tot een CO<sub>2</sub> neutrale ontwikkeling te komen. In Distriport wordt ingezet op dubbel ruimtegebruik van dakoppervlak. Dit betekent dat dit oppervlak niet alleen een constructief onderdeel van de gebouwen is, maar ook kan worden gebruikt om hemelwater te bufferen en zonne-energie op te weken. De ambitie om de daken van de bedrijven op een duurzame manier in te zetten is hoog. Daarom wordt het van essentieel belang geacht om de voorwaarden te scheppen dat deze ambitie gerealiseerd kan worden. In het Masterplan Distriport wordt aangegeven dat groene daken een goede mogelijkheid is om een duurzaam bedrijvenpark te realiseren.

Eveneens blijkt uit het Masterplan Distriport een van de randvoorwaarden om dit te bereiken zo min mogelijk regels aan de bedrijfskavels op te leggen. Bedrijven hebben hierdoor de vrijheid hun kavel naar eigen wens in te delen. Hiermee kunnen zij een optimale bedrijfsefficiëntie realiseren (hierbij dient wel rekening te worden gehouden met parkeren op eigen terrein). Architectonische regels voor de inpassing worden tot een minimum beperkt (er zullen wel randvoorwaarden worden vastgelegd in een op te stellen beeldkwaliteitsplan. Het zal dan gaan om aspecten zoals kleur- en materiaalgebruik). Dit is mogelijk omdat de inpassing van Distriport in het landschap via de brede landschappelijke randen is geregeld.

Het instellen van parkmanagement is een belangrijke stap om duurzaamheid te realiseren. Dit parkmanagement kan optreden als organisator en coördinator voor de duurzame da-

ken. Het opzetten van een dergelijk parkmanagement is een taak die voorbehouden is aan private partijen (eventueel in combinatie met de gemeente) en wordt niet geregeld middels een bestemmingsplan. Dit wordt evenwel in een anterieure overeenkomst vastgelegd. Om inzicht te krijgen in de mogelijkheden voor duurzaamheid op het bedrijvenpark in de breedste zin van het woord, wordt een aanvullend onderzoek uitgevoerd. Uit de onderzoeksresultaten zal meer concreet naar voren komen wat de realisatie kansen zijn om duurzaamheid in het park op te nemen. Duurzaamheid zal worden geborgd in de anterieure overeenkomst tussen gemeente Koggenland en CV Distriport Noord-Holland en in de uitwerking van parkmanagement en beheer.

## 3. JURIDISCHE VORMGEVING

### 3.1 Inleiding

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) verplicht gemeenten tot het opstellen van een bestemmingsplan voor gebieden binnen en buiten de bebouwde kom. In de Wro en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is nader uitgewerkt uit welke onderdelen een bestemmingsplan in ieder geval moet bestaan. Dit zijn een verbeelding met regels en een toelichting daarop. Daarnaast biedt zowel de Wro als het Bro opties voor een nadere juridische inrichting van een bestemmingsplan. Hierbij moet gedacht worden aan ontheffingsmogelijkheden en wijzigingsbevoegdheden, het toepassen van nadere eisen, et cetera. Uitgangspunt is dat het bestemmingsplan moet voorzien in een passende regeling voor de komende 10 jaar. Dat is in principe de geldigheidsduur van een bestemmingsplan.

In dit hoofdstuk wordt de juridische bestemmingsplanmethodiek uiteengezet zoals gebruikt wordt voor het bestemmingsplan 'Distriport Noord-Holland'.

### 3.2 Beschrijving planvorm en bestemmingsregeling

In de praktijk komen 3 soorten bestemmingsplannen voor. Dit zijn beheersplannen, ontwikkelingsplannen en mengvormen van de hiervoor genoemde soorten.

Een 'beheersplan' staat voor een overwegend conserverend bestemmingsplan voor een reeds 'ontwikkeld' gebied. De bestaande situatie wordt in de meeste gevallen positief bestemd. Omdat de bestaande situatie het uitgangspunt is kenmerkt een beheersplan zich door een meer gedetailleerde verbeelding. Bestemmings- en bouwvlakken worden nauwkeurig op de verbeelding aangegeven. Een 'ontwikkelingsplan' kenmerkt zich door een globaler kaartbeeld. Een ontwikkelingsplan wordt gebruikt voor gebieden die nog geheel of gedeeltelijk ontwikkeld moeten worden en is dus gericht op verandering. Het bestemmingsplan 'Distriport Noord-Holland' is een op ontwikkeling gericht plan, maar op grond waarvan wel een bouwvergunning kan worden verleend.

Bij het opstellen van de regels en verbeelding is uitgegaan van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008 en het Handboek Ruimtelijke Plannen (wat gebaseerd is op de SVBP 2008) van de gemeente Koggenland.

### 3.3 Opzet van de regels

De regels vallen in vier hoofdstukken uiteen. Hoofdstuk 1 bevat de algemene voor de gehele projectlocatie geldende regels, de inleidende regels. Hoofdstuk 2 regelt de bestemmingen en het daarop toegestane gebruik. Hoofdstuk 3 bevat de algemene regels, zoals de anti-dubbeltelregel, algemene bouwregels, algemene ontheffing- en algemene wijzigingsregels en tot slot de algemene procedureregels. Als laatste komen in hoofdstuk 4 de overgangs- en slotregels aan bod.

## Hoofdstuk 1 Inleidende regels

### *Begrippen (artikel 1)*

In dit artikel worden de begrippen gedefinieerd, die in de regels worden gehanteerd. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan wordt uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende begrippen toegekende betekenis. Voor zover er geen begrippen zijn gedefinieerd wordt aangesloten bij het normaal spraakgebruik.

### *Wijze van meten (artikel 2)*

Dit artikel geeft aan hoe er ten aanzien van maten, oppervlakte en inhoud gemeten moet worden.

## Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

### *Agrarisch (artikel 3)*

De gronden met de bestemming 'Agrarisch' zijn bedoeld voor de uitoefening van een agrarisch bedrijf.

### *Bedrijf (artikel 4)*

Een belangrijk deel van bedrijvenpark Distriport Noord-Holland wordt bestemd als 'Bedrijf'. Het bedrijventerrein is gezoned vormgegeven. Dit betekent dat er twee zones met bedrijvigheid zijn opgenomen:

- B-1: binnen deze zone mogen bedrijven worden opgericht tot en met categorie 3.1. Daarnaast geldt voor deze zone dat er lokale bedrijvigheid mag worden opgericht;
- B-2: binnen deze zone mogen bedrijven worden opgericht tot en met categorie 4.1. Alleen binnen de zone B-2 is het mogelijk om onder ontheffing een bedrijf op te richten in de milieucategorie 4.2. Daarnaast geldt dat voor deze zone eveneens dat er lokale bedrijvigheid mag worden opgericht.

De bebouwing moet opgericht worden binnen het op de verbeelding aangegeven bouwvlak. De maximale bouwhoogte en het maximum bouwpercentage zijn tevens opgenomen op de verbeelding.

Om te voorkomen dat er in de openbare ruimte geparkeerd wordt, is in de regels opgenomen dat parkeren op eigen terrein dient plaats te vinden. Waar solitaire kantoren worden gerealiseerd dient ook alle parkeerruimte uitsluitend op eigen terrein te worden gerealiseerd. Er dient in ieder geval rekening te worden gehouden met minimaal 1 parkeerplaats per 40 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak.

Op de op de verbeelding aangeduide locatie (sb-fp) is het mogelijk een facilitypoint op te richten. Hierin kunnen onder andere wasstraten, een restaurant, een bank, een centraal bewaakt parkeerterrein en dergelijke worden begrepen. Tevens is het mogelijk op de met (vml) aangeduide locatie een LPG-tankstation op te richten met een maximum doorzet van 1.500 m<sup>3</sup> per jaar. In het geval deze wordt gerealiseerd dient rekening te worden gehouden met de veiligheidsafstanden zoals bepaald in de publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' van de VNG. Ter plaatse van de aanduiding (sb-sok) is het mogelijk om zowel bedrijven op te richten als solitaire kantoren. Voor de bebouwing hoger dan een onderbouw van 7 meter geldt ter plaatse van de aanduiding [sba-obr] dat de ruimte tussen twee

gebouwen 1,5 keer de breedte van het grootste gebouw dient te bedragen met een minimale tussenmaat van 20 meter.

Een deel van de veiligheidszone ten behoeve van de aanwezige windturbines is gelegen binnen de bestemming bedrijf. Binnen deze zone mogen geen kwetsbare objecten worden opgericht tot een afstand van 149 meter, gerekend vanaf de as van elke turbine. Hierbij is uitgegaan van een (mogelijk toekomstig) opgeschaalde windturbine van 2,3 Megawatt, waarbij elke windturbine dient te blijven passen binnen de maximale bouwhoogte (= masthoogte + wieken) van 85 meter. Tussen 85 meter tot 149 meter zijn wel beperkte kwetsbare objecten mogelijk, mits voldoende gemotiveerd. Binnen het effectgebied van 35 meter tot 85 meter rondom de as van elke turbine mogen niet meer dan 25 personen tegelijkertijd aanwezig zijn; daarbuiten is dat wel toegestaan. Een en ander betekent dat het tankstation buiten deze zone moet worden gerealiseerd.

Ter plaatse van de aanduiding (sba-bha) is het mogelijk om onder ontheffing de bouwhoogte te vergroten tot 18 meter. Dit is alleen mogelijk voor maximaal 20 procent van het bebouwd oppervlak van een bouwperceel. Hiermee blijft de bouwhoogte zoveel als mogelijk passend in het landschap, maar kan eventueel wel invulling gegeven worden aan een hogere bouwhoogte indien een gebruiker van een bouwperceel dit wenst. Bij de aanduiding (sba-bhb) geldt een ontheffingsmogelijkheid voor het bouwen tot een hoogte van 28 meter.

#### *Groen (artikel 5)*

Het in het plangebied aanwezige en geplande groen is bestemd als 'Groen'. Het gaat hierbij om structureel groen binnen het plangebied. Op deze gronden mogen niet voor bewoning bestemde gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen en andere bouwwerken worden opgericht. Op deze bestemming zijn ook andere functies mogelijk, zoals water, speelplekken, voet- en fietspaden, plantsoenen, straatmeubilair en kunstwerken etc. Een zeer flexibele regeling derhalve, immers bij het aanleggen van een fietspad of het graven van een watergang hoeft niet telkens een ontheffingsprocedure te worden gevolgd. De bouwbeperkingen zijn met name gericht op de maximaal toegestane hoogtematen. De oppervlakte van gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen mag maximaal 10 m<sup>2</sup> bedragen.

Binnen de bestemming groen is op een enkele locatie op de verbeelding een aanduiding opgenomen. Dit betreft de aanduiding [sba-grla], die aangeeft dat er minimaal 50 procent aan water moet worden gerealiseerd.

#### *Recreatie (artikel 6)*

De gronden met de bestemming 'Recreatie' zijn bedoeld voor de bestaande manege, waarbij nieuwe functies niet zijn toegestaan.

#### *Verkeer - Verblijfsgebied (artikel 7)*

De wegen in het plangebied krijgen de bestemming 'Verkeer – Verblijfsgebied'. Deze bestemming maakt een flexibele invulling van de openbare ruimten mogelijk, door onder andere groen, water, en voorzieningen als parkeerplaatsen mogelijk te maken.

Binnen de bestemming 'Verkeer – Verblijfsgebied' is het verplicht een totaal percentage van 25% aan groenvoorzieningen te realiseren. Dit is opgenomen om er zorg voor te dragen dat het bedrijvenpark een groene uitstraling krijgt.

Ter plaatse van de aanduiding (wt) is het toegestaan windturbines te realiseren. Deze aanduiding is primair opgenomen vanwege de reeds aanwezige windturbines gelegen aan de Lijsbeth Thijsweg. Binnen de bestemming Verkeer – Verblijfsgebied is het ter plaatse van de aanduidingen (sv-fcpr) alleen mogelijk om een fietspad en calamiteitenroute te realiseren. Tevens kan er ter plaatse van de aanduiding (sv-du) een duiker worden gerealiseerd.

Binnen de bestemming 'Verkeer – Verblijfsgebied' is tevens ter plaatse van de aanduiding (sv-ofr) een ondergrondse fietsroute mogelijk. Deze ondergrondse fietsroute is gesitueerd ter plaatse van de entree van Distriport.

Ter plaatse van de aanduiding (wt) is het toegestaan windturbines te realiseren. Deze aanduiding is primair opgenomen vanwege de reeds aanwezige windturbines gelegen aan de Lijsbeth Thijsweg. Binnen de bestemming Verkeer – Verblijfsgebied is het ter plaatse van de aanduidingen (sv-fcpr) alleen mogelijk om een fietspad en calamiteitenroute te realiseren. Tevens kan er ter plaatse van de aanduiding (sv-du) een duiker worden gerealiseerd.

#### *Water (artikel 8)*

Binnen de bestemming 'water' zijn de aangewezen gronden slechts bestemd voor water, ecologische oevers en waterhuishouding. Op de gronden mag in principe niet worden gebouwd, bouwwerken ten behoeve van de bestemming mogen wel worden opgericht. Ook duikers en bruggen mogen worden gerealiseerd.

Ter plaatse van de aanduiding [sba-grlb] gelden bepaalde voorwaarden voor het realiseren van grasland. Hier is voor gekozen om de stapstenen die in het Masterplan zijn opgenomen te kunnen realiseren, maar tegelijkertijd wel de doorvaarbaarheid en doorstroming van het water te garanderen.

#### *Waarde - Natuur (dubbelbestemming) (artikel 9)*

De gronden waar de dubbelbestemming Waarde – Natuur op is gelegen zijn nadrukkelijk bedoeld voor het realiseren en in stand houden van natuurkundige waarden. Ter plaatse van de aanduiding [sba-grl] kunnen onder meer ecologische oevers, groene stapstenen en dergelijke worden gerealiseerd.

### **Hoofdstuk 3 Algemene regels**

In dit laatste onderdeel van de regels komen de flexibiliteitsregels aan de orde. Het gaat hierbij onder meer om:



#### *Anti – dubbelregel (artikel 10)*

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

#### *Algemene bouwregels (artikel 11)*

In deze bepaling zijn algemene regels met betrekking tot ondergronds bouwen opgenomen. Tevens worden de bestaande afstanden en andere maten in een algemene bepaling weergegeven.

#### *Algemene ontheffingsregels (artikel 12)*

Naast de in de diverse bestemmingen opgenomen ontheffingsmogelijkheden zijn in het plan enkele algemene ontheffingen opgenomen. Deze ontheffingen zijn een gevolg van jurisprudentie aangaande flexibiliteit in bestemmingsplannen. Deze hebben onder andere betrekking op geringe afwijkingen van de in de regels genoemde normen.

#### *Algemene wijzigingsregels (artikel 13)*

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd de in het plan opgenomen bestemmingen te wijzigen ten behoeve van de overschrijding van bestemmingsgrenzen en ten behoeve van het wijzigen van de lijst van bedrijfsactiviteiten.

#### *Algemene procedureregels (artikel 14)*

Deze bepaling geeft regels voor de te volgen procedure indien een ontheffings- of wijzigingsbevoegdheid wordt gevolgd

### **Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels**

#### *Overgangs- en slotregels (artikel 15)*

Dit artikel handelt over het overgangsrecht ten aanzien van bouwwerken en het gebruik. Hierbij gaat het om bepalingen die betrekking hebben op het overgangsrecht: bouwwerken die op het moment van terzieslegging van het plan mogen blijven bestaan, ook al is er strijd met de bebouwingsregels. Ook het gebruik van de grond en opstallen, dat afwijkt van de regels op het moment waarop het plan rechtskracht verkrijgt mag – onder voorwaarden – gehandhaafd blijven.

Tevens is een hardheidsclausule in dit artikel opgenomen. Deze houdt in dat wanneer het gebruik van het overgangsrecht tot onbillijkheid leidt, burgemeester en wethouders ontheffing van het overgangsrecht kunnen verlenen.

#### *Slotregel (artikel 16)*

Het laatste artikel van de regels betreft de citeertitel van het onderliggende bestemmingsplan.

## **3.4 Toepassing en handhaving van het bestemmingsplan**

Het ontwikkelen van beleid en de vertaling daarvan in een bestemmingsplan heeft geen zin, indien na de vaststelling van het bestemmingsplan geen handhaving plaatsvindt.

Daarom is het belangrijk om reeds ten tijde van het opstellen van een bestemmingsplan aandacht te besteden aan de handhaafbaarheid van de voorgeschreven regels.

Vier factoren zijn van wezenlijk belang voor een goed handhavingsbeleid:

- Voldoende kenbaarheid van het plan: een goed handhavingsbeleid begint bij de kenbaarheid van het bestemmingsplan bij degenen die het moeten naleven. De wet bevat enkele waarborgen ten aanzien van de te volgen procedure: er zijn in de bestemmingsplanprocedure een aantal inspraakmomenten ingebouwd. Ook de uitgangspunten voor het bestemmingsplan worden openbaar gemaakt en aan inspraak onderworpen. De uitgangspunten zullen door de gemeenteraad worden vastgesteld.
- Voldoende draagvlak voor beleid en regeling in het plan: de inhoud van het plan kan slechts gehandhaafd worden indien het beleid en de regeling in grote kring ondersteund wordt en door de gebruikers van het plangebied. Uiteraard kan niet iedereen zich vinden in elk onderdeel van het plan. Een algemene positieve benadering van het bestemmingsplan is echter wel wenselijk.
- Realistische en inzichtelijke regeling: een juridische regeling dient realistisch en inzichtelijk te zijn; dat wil zeggen niet onnodig beperkend of inflexibel. Bovendien moeten de bepalingen goed controleerbaar zijn. De regels moeten derhalve niet meer regelen dan noodzakelijk is.
- Actief handhavingsbeleid: het sluitstuk van een goed handhavingsbeleid is voldoende controle van de feitelijke situatie in het plangebied. Daarnaast moeten adequate maatregelen worden getroffen indien de regels worden overtreden. Indien dit wordt nagelaten, ontstaat een grote mate van rechtsonzekerheid.

## **Deel B – Planopzet**



## 4. BESTAANDE SITUATIE

### 4.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft de ruimtelijke en functionele analyse van het plangebied op basis van de bestaande situatie. Aan bod komt de ruimtelijke hoofdstructuur binnen het plangebied en de aanwezigheid van de verschillende functies in het plangebied in de bestaande situatie.

### 4.2 Ruimtelijke karakteristiek

#### Ontstaansgeschiedenis

De locatie waar bedrijvenpark Distriport Noord-Holland is gepland is gelegen in West-Friesland in de provincie Noord-Holland. Dit gebied is al bewoond vanaf de bronstijd. Het gebied bestaat uit een dikke veenlaag die in nattere periodes is ontstaan en die in de eeuwen daarna door de mens is ontgonnen. Door sloten te graven die zoveel mogelijk aansloten bij de van nature aanwezige veenstroompjes is de ontginning ontstaan. Veel van de kavels waren slechts via het water te bereiken. De kenmerkende verkaveling van het gebied is te danken aan de ontginning van het veen. Dit geldt ook voor de vele watergangen en kenmerkende lintbebouwing.

Uiteindelijk is door ontginning en oxidatie het veen vrijwel geheel uit West-Friesland verdwenen. Het steeds lager liggende land werd beschermd doordat men de Westfriese Omringdijk ging aan leggen. Later ontstond het nu kenmerkende beeld van opstreckende kavels en een haaks hierop gelegen bebouwingslint.

In de huidige situatie bestaat de grond uit oude zeelei. Door herverkaling is de oorspronkelijke structuur van het landschap op veel plaatsen in West-Friesland grootschaliger en minder waterrijk geworden. Voor de polder waarin het bedrijvenpark Distriport Noord-Holland wordt gerealiseerd is desondanks de oorspronkelijke verkaveling nog steeds herkenbaar.

#### **Ruimtelijke hoofdstructuur**

De identiteit van het gebied wordt gekenmerkt door ontginningsassen, langgerekte opstreckende verkaveling en een groot aantal sloten en tochten die worden gebruikt voor de ontwatering. Dit resulteert in een beeld met een rationele rechtlijnige noord-zuid georiënteerde verkavelingsrichting. De openheid van het gebied kenmerkt het huidige beeld van het plangebied.

#### **Verkeersstructuur**

De ontsluiting van het plangebied geschiedt over een aantal wegen. Het gaat om de noord-zuid georiënteerde Teding van Berkhoutweg en Hulkerweg en de oost-west georiënteerde Lijsbeth Tijsweg en Kerkebuurt/Oosteinde. Deze wegen zijn voornamelijk bedoeld voor de ontsluiting van de lintbebouwing van de Kerkebuurt/Oosteinde en dienen

voornamelijk voor bestemmingsverkeer. De voorgenoemde wegen zijn smal en ingericht op het bestemmingsverkeer.

Via de Lijsbeth Tijsweg en de Hulkerweg is de provinciale weg N243 te bereiken. Deze weg sluit aan op de Rijksweg A7.

In het plangebied komt enige bedrijvigheid voor. Deze bedrijven worden ontsloten via de Kerkebuurt/Oosteinde. Deze bedrijvigheid trekt een bepaalde mate van zwaar vrachtverkeer aan, maar is niet van die aard dat dit tot overlast leidt. Er is dan ook geen sprake van conflicten met de functie van woongebied aan voorgenoemde wegen en langzaamverkeerroutes.

#### **Water- en groenstructuur**

Het plangebied is gelegen in een groene omgeving met een agrarische hoofdfunctie. Kenmerkend voor het plangebied zijn de sloten die in een rechte lijn van noord naar zuid lopen. Deze smalle poldersloten vormen een groot contrast met het Markermeer dat ten oosten van het plangebied is gelegen. Het deel van het plangebied waar het bedrijvenpark wordt gerealiseerd wordt feitelijk omgrensd aan de noord, oost en zuidzijde door een brede watergang.

Qua groen zijn er aan de oostzijde van het plangebied (ter hoogte van het tracé van de A7) diverse bomenrijen geplant. Deze bomen ontnemen het zicht op de snelweg en bijbehorende op en afritten. Voor het overige bestaat de groenstructuur voornamelijk uit bomen die op de percelen van de verschillende bedrijven en woningen zijn gelegen.

### **4.3 Functionele karakteristiek**

De overwegende functie van het huidige plangebied is agrarisch. Daarnaast komen er enkele bedrijven in het gebied voor. Deze bedrijven bevinden zich aan de noordzijde van het gebied. Tevens zijn er ten noorden van het plangebied woningen gelegen in het lint (Kerkebuurt/Oosteinde) in Berkhout. Verder ligt er ten westen van het plangebied een recreatieterrein.

Behoudens de agrarische functie kent het gebied enige mogelijkheden voor recreatieve activiteiten. Deze beperkt zich echter tot recreatieve fiets- en vaarroutes die het agrarisch gebied omsluiten en het voornoemde recreatieterrein dat buiten het plangebied is gelegen.

Het plangebied wordt ook gekarakteriseerd door de aanwezige windturbines die gelegen zijn aan de Lijsbeth Tijsweg.

## 5. BELEIDSKADER

### 5.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft achtereenvolgens een overzicht van de belangrijkste ruimtelijke beleidskaders. Achtereenvolgens komt het rijks, provinciaal en gemeentelijk beleid aan bod. Binnen deze kaders is het bedrijvenpark Distriport Noord-Holland ontwikkeld.

### 5.2 Rijksbeleid

#### Nota ruimte

De Nota Ruimte<sup>6</sup> geeft de visie van het kabinet weer op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen. De nota bevat de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. In de Nota Ruimte wordt het nationaal ruimtelijk beleid vastgelegd tot 2020, waarbij de periode 2020-2030 geldt als doorkijk naar de lange termijn.

In de Nota Ruimte wordt onderscheid gemaakt in verantwoordelijkheden. Het rijk concentreert zich op die aspecten die van nationaal belang zijn, de nationale ruimtelijke hoofdstructuur. Voor het gebied dat niet tot de nationale ruimtelijke hoofdstructuur behoort, beperkt het rijk zich tot het stellen van enkele (algemene) beleidsregels. Hiermee legt het kabinet een grotere verantwoordelijkheid bij decentrale overheden. De uitvoering van het beleid ligt primair bij de gemeenten, terwijl voor de provincies een belangrijke kaderstellende, coördinerende en controlerende taak is weggelegd.

Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak dat in Nederland beschikbaar is. Meer specifiek richt het kabinet zich hierbij op vier algemene doelen:

- versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland;
- bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland;
- borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden;
- borging van de veiligheid.

Om deze doelen te bereiken wil het rijk verstedelijking en infrastructuur zoveel mogelijk bundelen in nationale stedelijke netwerken, economische kerngebieden en hoofdverbindingssassen. 'Bundeling van verstedelijking en infrastructuur' en 'organiseren in stedelijke netwerken' zijn de beleidsstrategieën die gehanteerd worden voor economie, infrastructuur en verstedelijking. De daaruit afgeleide beleidsdoelen zijn:

- ontwikkeling van nationale stedelijke netwerken en stedelijke centra;
- versterking van de economische kerngebieden;
- verbetering van de bereikbaarheid;
- verbetering van de leefbaarheid en sociaal-economische positie van steden;
- bereikbare en toegankelijke recreatievoorzieningen in en rond de steden;

---

<sup>6</sup> Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer e.a. (2004), *Nota Ruimte; Ruimte voor ontwikkeling*, Ministerie van VROM: Den Haag.

- behoud en versterking van de variatie tussen stad en land;
- afstemming van verstedelijking en economie met de waterhuishouding;
- waarborging van milieukwaliteit en veiligheid.

Het plangebied behoort niet tot de nationale ruimtelijke hoofdstructuur. Gemeenten mogen hier samen met de provincie de gewenste ruimtelijke invulling bepalen, binnen de beleidsdoelen en –regels die het rijk stelt. De algemene basiskwaliteit is de ondergrens voor alle ruimtelijke plannen, dus datgene waar een ruimtelijk plan minimaal aan moet voldoen. De Nota Ruimte bevat hier generieke regels voor, waaraan alle betrokken partijen zijn gebonden. Op het gebied van economie, infrastructuur en verstedelijking gaat het bijvoorbeeld om het bundelingbeleid, het locatiebeleid, een goede balans tussen rode (stedelijke) en groen/blauwe (natuur en water) functies, milieuwetgeving en veiligheid. Op het gebied van water, natuur en landschap geldt de basiskwaliteit op punten als de watertoets, functiecombinaties met water en het groen in en om de stad. Specifiek voor bedrijventerreinen wordt gesteld dat bedrijventerreinen nodig zijn voor een duurzame economische groei. Ruimte scheppen om te ondernemen betekent onder meer herstructurering en intensivering van bestaande bedrijventerreinen.

Het huidige locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen, dat was bedoeld om de vestiging van bedrijven en voorzieningen te sturen, in overeenstemming met de aard van hun vervoersbehoefte, wordt vernieuwd. Het ‘ABC-locatiebeleid’ en het locatiebeleid voor Perifere en Grootschalige Detailhandelsvestiging is vervangen door een integraal locatiebeleid dat verschillende doeleinden dient: economische ontwikkelingsmogelijkheden, bereikbaarheid en leefbaarheid. Het beleid wordt gedecentraliseerd naar provincies en WGR-plusregio’s.

In paragraaf 2.3 van de nota is het ruimtelijk beleid voor hoofdinfrastructuur opgenomen. Dit beleid houdt in dat er voldoende ruimte voor infrastructuur beschikbaar moet zijn. Langs de hoofdinfrastructuur moet uitbreidingsruimte beschikbaar blijven. Toekomstige verbredingen van hoofdinfrastructuur mogen financieel en fysiek niet worden belemmerd. Het rijk zorgt ten minste voor de basiskwaliteit langs de hoofdinfrastructuur. Het beleid is gericht op het oplossen van bestaande knelpunten en het voorkomen van nieuwe.

### **Nota Mobiliteit**

De Nota Mobiliteit<sup>7</sup> geeft de visie van het Rijk op het verkeer en vervoersbeleid weer tot en met 2020. De nota geeft de hoofdlijnen van het nationale verkeers- en vervoersbeleid voor de komende decennia. Centraal staat dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken.

In de nota staan de volgende beleidsdoelen centraal:

- het verbeteren van de internationale bereikbaarheid;
- het verbeteren van de interne en onderlinge bereikbaarheid van de nationale stedelijke netwerken en economische kerngebieden;

<sup>7</sup> Ministerie van Verkeer en Waterstaat e.a. (2004), *Nota Mobiliteit; Naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid*, Ministerie van VenW: Den Haag.



- een goed functionerend systeem voor het vervoer van personen en goederen als essentiële voorwaarde voor economische ontwikkeling;
- het inzetten op proces- en technologie-innovatie ter realisering van de beleidsdoelen.

De uitgangspunten bij het realiseren van deze beleidsdoelen zijn betrouwbare reistijden, vlotte en veilige verkeersafwikkeling binnen de (inter)nationale wettelijke en beleidsmatige kaders van milieu en leefomgeving. Een goede bereikbaarheid is een voorwaarde voor de sociale en economische ontwikkeling in Nederland. Op zijn beurt creëert die ontwikkeling weer nieuwe mobiliteit. Mobiliteit mag, maar niet altijd en overal. Mensen moeten mobiel kunnen zijn om maatschappelijk te kunnen participeren.

### **Europese Overeenkomst in zake internationale hoofdverkeerswegen**

De genoemde overeenkomst heeft tot doel het internationale wegverkeer in Europa te vergemakkelijken en te verbeteren door een gecoördineerd plan op te stellen voor het aanleggen van wegen die voldoen aan de eisen van het internationaal wegverkeer. Het is van belang dat de A7 aan de eisen die het internationaal wegverkeer stelt voldoet.

### **SER-ladder**

Bij de SER-ladder gaat het erom dat de verschillende ruimtelijke mogelijkheden zorgvuldig worden afgewogen en zo optimaal mogelijk worden benut. Het schema bestaat uit drie onderdelen en is bedoeld als een hulpmiddel bij de besluitvorming.

1. Gebruik de ruimte die reeds beschikbaar is gesteld voor een bepaalde functie of door herstructurering beschikbaar gemaakt kan worden.
2. Maak optimaal gebruik van de mogelijkheden om door meervoudig ruimtegebruik de ruimteproductiviteit te verhogen.
3. Indien het voorgaande onvoldoende soelaas biedt, is de optie van uitbreiding van het ruimtegebruik aan de orde. Daarbij dienen de verschillende relevante waarden en belangen goed te worden afgewogen in een gebiedsgerichte aanpak. Door een zorgvuldige keuze van de locatie van 'rode' functies en door investeringen in kwaliteitsverbetering van de omliggende groene ruimte moet worden verzekerd dat het meerdere ruimtegebruik voor wonen, bedrijventerreinen of infrastructuur de kwaliteit van natuur en landschap respecteert en waar mogelijk versterkt.

Bij brief van 24 april 2008 (kenmerk: 2008066670) hebben de Ministers van Ruimte en Milieu en Economische Zaken zich voorgenomen om in een Algemene Maatregel van Bestuur (AmvB) de SER-ladder als wijze van motivering op te zullen nemen voor de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen. Wanneer deze AMvB gereed is voor besluitvorming is voorts nog niet bekend.

De ontwikkeling van bedrijvenpark Distriport Noord-Holland valt niet onder nummer 1 en 2 van het schema. Er is dus sprake van nummer 3, in deze toelichting wordt op diverse pagina's ingegaan op de groene inpassing van het bedrijvenpark, en een versterking van de natuur door middel van de ecologische verbindingzone.

### **Kaderrichtlijn water**

Een goede waterkwaliteit is een belangrijk aandachtspunt in Nederland. Water is grensoverschrijdend, daarom zijn Europese afspraken gemaakt. De zogeheten Europese Kaderrichtlijn Water is van kracht. Die moet ervoor zorgen dat de kwaliteit van het oppervlaktewater en grondwater in Europa in 2015 op orde is. De richtlijn heeft tot doel landoppervlaktewater, overgangswater, kustwateren en grondwater te beschermen om:

1. Van water afhankelijke ecosystemen in stand te houden en te verbeteren;
2. De beschikbaarheid van water veilig te stellen en het duurzaam gebruik te bevorderen;
3. Het aquatisch milieu in stand te houden en te verbeteren door het voorkomen van verontreiniging;
4. De gevolgen van overstroming en droogte te beperken.

## **5.3 Provinciaal beleid**

### **Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord**

Het Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord<sup>8</sup> is in oktober 2004 vastgesteld door Provinciale Staten. In dit streekplan geeft de provincie Noord-Holland aan wat er tot de periode 2030 mag gebeuren met de ruimte in het gebied. De algemene ambitie is om de aantrekkingskracht van Noord-Holland Noord te versterken voor wonen, natuur, recreëren en werken. Daarbij moet Noord-Holland Noord zich de komende jaren ontwikkelen met behoud van eigen kwaliteit en identiteit.

De visie gaat uit van versterking van de economische positie van de regio en het bevorderen van de werkgelegenheid. Het gaat hier om de volgende uitgangspunten:

- ruimte bieden aan bedrijven;
- verbeteren van de bereikbaarheid en de ontsluiting van bedrijfslocaties;
- herstructurering van terreinen die niet meer voldoen aan de huidige eisen;
- faciliteren van 140 hectare bedrijventerreinen tot 2014 en voor de lange termijn tot aan 2030 nog eens 240 hectare, waarvan 60% op regionale terreinen. De overige behoefte moet in de regio op kleinere bedrijventerreinen worden opgevangen.

De provincie wil in het streekplangebied ruimte geven aan de economie via twee sporen. Het eerste spoor is '*Ruimte geven in bestaand stedelijk gebied*'. Voor de ontwikkeling van het bedrijvenpark Distriport Noord-Holland is echter het tweede spoor '*Ruimte geven in zoekgebieden*' van belang. Voor bedrijven die zijn aangewezen op vestiging op een bedrijventerrein is niet voldoende ruimte beschikbaar binnen het stedelijk gebied. Daarom wordt het planologisch mogelijk gemaakt nieuwe bedrijventerreinen geconcentreerd te realiseren in de zoekgebieden.

Op de Belemmeringenkaart staan de belemmeringen als gevolg van bestaande regelgeving op het terrein van geluid- en veiligheidszones en technische infrastructuur. Bij de planvorming dient hier rekening mee gehouden te worden. Voor de locatie van het be-

<sup>8</sup> Provincie Noord-Holland (2005), *Ontwikkelen met kwaliteit; Ruimtelijke samenhang op uitvoering gericht (Streekplan) Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord*. Provincie Noord-Holland: Haarlem.

drijvenpark Distriport Noord-Holland geldt dat deze binnen de geluidszones van de N243 en de A7 is gelegen

In het streekplan is de locatie van bedrijvenpark Distriport Noord-Holland concreet opgenomen als regionaal bedrijvenpark. Hierbij zijn tevens de uitgangspunten en randvoorwaarden geformuleerd.

Door adviesbureau Buck zijn behoefteramingen uitgevoerd om te bepalen waar regionale bedrijventerrein in de provincie Noord-Holland kunnen worden gerealiseerd. Op basis daarvan heeft het provinciaal bestuur bepaald dat voor de periode 2003 – 2014 (en verder) circa 80 hectare regionaal bedrijventerrein moet worden aangelegd om in de behoefte te voorzien. Uitgangspunt voor deze regionale bedrijventerreinen is te voorzien in een beperkt aantal grote vestigingslocaties voor bedrijven.

Er is uiteindelijk gekozen voor de locatie langs de A7 en de N243. Om te zorgen voor een zorgvuldige inpassing in het landschap heeft provincie een groot aantal randvoorwaarden gesteld aan de ontwikkeling van deze locatie. Het betreft hier met name de volgende uitgangspunten:

- gelijk met de aanleg van het bedrijvenpark moet de ecologische verbindingzone gerealiseerd worden;
- er moet sprake zijn van een robuuste groene buffer tussen het dorp Berkhout en het bedrijvenpark en tussen recreatieterrein Park Westerkogge en het bedrijvenpark;
- op het bedrijvenpark zal een ruimtewinst moeten worden geboekt van 15% ten opzichte van vergelijkbare bedrijventerreinen;
- voor het terrein zal een beeldkwaliteitsplan opgesteld worden waarbij een hoge kwaliteit wordt nagestreefd.

De provincie Noord-Holland werkt aan een provinciale structuurvisie die na vaststelling het Ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord zal vervangen. Volgens planning wordt de structuurvisie in najaar 2009 door Provinciale Staten van Noord-Holland in de inspraak gebracht en begin 2010 door PS vastgesteld. In haar brief (d.d. 6 april 2009) aan de gemeente Koggenland is GS van mening dat Distriport nodig is voor een gezonde economische ontwikkeling van de regio en als zodanig wordt opgenomen in de provinciale structuurvisie. Dit wordt mede ondersteund door de Kwaliteitsmatch vraag en aanbod bedrijventerrein West-Friesland van december 2008.

### **Locatiebeleid**

In de beleidsnota "Een goede plek voor ieder bedrijf" van de provincie Noord-Holland wordt de nadruk gelegd op het regionaal bieden van voldoende vestigingsmogelijkheden voor iedere activiteit. Belangrijk uitgangspunt in het beleid dat verschillende typen gebruikers telkens de meest passende vestigingsmilieus aangeboden krijgt. De ontwikkeling van solitaire kantoren is vanuit het provinciaal locatiebeleid in principe niet toegestaan op bedrijventerreinen/langs een snelweg.

Er is wel een uitzondering: de vestiging van kantoren, die onderdeel zijn van in dit vestigingsmilieu gevestigde bedrijven, is wel mogelijk. Het gaat in dit geval om kantoren met een maximum van 2.000 m<sup>2</sup> bvo en een maximum van 50% van de totale vloeroppervlakte per bedrijf. Dergelijke kantoren mogen geen baliefunctie hebben. In zeer uitzonderlijke

gevallen zijn grotere (solitaire) kantoren toegestaan, als deze voor het functioneren van het bedrijventerrein als geheel onontbeerlijk zijn. Hier geldt een maximum van 10% van de vloeroppervlakte van het terrein.

Ook deze kantoren mogen geen baliefunctie hebben. De ontwikkeling van kantoren als onderdeel van bedrijven die binnen Distriport passen is volgens het locatiebeleid ook in principe mogelijk. Het gaat dan om kantoren zonder baliefunctie. Het bieden van de goede plek voor ieder bedrijf zou dus ook voor kantoren in dit bedrijventerreinenmilieu moeten gelden complementair aan kantoren in centrummilieus en woongebieden.

Bedrijvenpark Distriport Noord-Holland wordt ontwikkeld als regionaal bedrijventerrein om naast de regionale vraag overwegend plaats te bieden aan bedrijven uit de transport- en distributiesector in de regio West-Friesland. Het gaat om een grootschalig bedrijventerrein van circa 80 hectare netto. De vraagprognose laat zien dat er binnen West Friesland beperkt behoefte bestaat aan een kantorenmilieu op een snelweglocatie/ stadsrandmilieu /bedrijventerrein voor circa 9.000 tot 11.000 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak. Dit past binnen het provinciale beleid mits de kantoorgebruikers een link hebben met het bedrijventerrein. Voor circa 25% van de kantoorgebruikers (volgens inschatting Stec Groep, Kantorenstrategie Bedrijvenpark Distriport Noord-Holland d.d. juli 2009; zie tevens paragraaf 5.5 van deze toelichting) en op basis van diverse onderzoeken is onderhavig milieu het meest geschikt gezien de specifieke huisvestingswensen en -eisen.

## 5.4 Regionaal en gemeentelijk beleid

### Intergemeentelijk structuurplan

Het Intergemeentelijk structuurplan<sup>9</sup> geeft een visie op het gebied voor de komende 10 à 15 jaar en vormt het kader waarbinnen de gemeenten Obdam, Wester-Koggenland en Opmeer ontwikkelingen en activiteiten vormgeven.

In de visie op het intergemeentelijk gebied is een indeling gemaakt naar deelgebieden, waarbij elk deelgebied een eigen karakter heeft en een eigen visie op toekomstige ontwikkelingen. Het plangebied valt binnen het noordelijk gelegen deelgebied, waarin de cultuurhistorische gaafheid van het landschap centraal staat. De hoge cultuurhistorische waarde is een belangrijke randvoorwaarde voor nieuwe ontwikkelingen. Landschappelijke, cultuurhistorische en natuurwetenschappelijke waarden dienen te worden behouden en versterkt.

Het uitgangspunt is dat de werkgelegenheidsstructuur in elke hoofdkern behouden moet blijven. Het behoud en de versterking van de werkgelegenheidsstructuur kan plaatsvinden door op de bestaande bedrijventerreinen bij de hoofdkernen beperkte uitbreidingen toe te staan. De huidige logische structuur waarin bij elke hoofdkern een concentratie van bedrijvigheid gevestigd is, blijft zo gehandhaafd, terwijl er voldoende ruimte wordt geboden aan de gevestigde bedrijvigheid om te groeien. Deze groei van de gezamenlijke bedrijven kan op een gegeven moment zo onstuimig zijn dat er niet tijdig voldoende uitbreidingsruimte beschikbaar is bij de kern. Op dat moment wordt de flexibiliteit in eerste

---

<sup>9</sup> BRO (2005), *Intergemeentelijk structuurplan; Gemeenten Obdam, Wester-Koggenland en Opmeer*. BRO: Amsterdam.

instantie in de regio gezocht, waarbij een bedrijventerrein bij een andere hoofdkern tijdelijk voor de opvang zorgt. Pas als individuele bedrijven dermate doorgroeien in fysieke omvang of in typen activiteiten dat ze niet meer bij het gebied passen, wordt een verplaatsing van het bedrijf naar een regionaal bedrijventerrein nagestreefd.

De gemeente Wester-Koggenland (thans gemeente Koggenland) heeft op 8 juni 2006 het Intergemeentelijke Structuurplan OWO vastgesteld. Over de locatie waar nu de ontwikkeling van Distriport Noord-Holland is gepland wordt het volgende geschreven:

'In regionaal verband wordt nog gezocht naar een locatie voor een regionaal bedrijventerrein. In principe dient dit terrein buiten het OWO-gebied gerealiseerd te worden. Bij het opstellen van de regionale bedrijventerreinvisie kan het echter noodzakelijk blijken te zijn dat het terrein in het OWO-gebied wordt gesitueerd. De gemeente Wester-Koggenland heeft in de zoektocht naar een geschikte plek de locatie A7/Jaagweg, onder voorwaarden, bespreekbaar gemaakt. Daarop hebben Gedeputeerde Staten van Noord-Holland het ontwerp-ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord aangepast, waarbij zowel de locatie Westfriesland-Noord (70 hectare netto) en A7/Jaagweg (70 hectare netto) in de voordracht voor Provinciale Staten is opgenomen'.

#### *Structuurvisie*

De gemeente Koggenland is bezig met het opstellen van een structuurvisie. De structuurvisie bevat de hoofdlijnen van de voorgenomen ontwikkeling van het grondgebied van Koggenland, alsmede de hoofdzaken van het door de gemeente te voeren ruimtelijk beleid. In deze structuurvisie is de locatie waar bedrijvenpark Distriport Noord-Holland op zal worden gerealiseerd aangewezen als 'Ruimtelijke reservering ten aanzien van werken'.

#### **Regionale visie bedrijventerreinen West-Friesland**

De gemeenten in West-Friesland hebben gezamenlijk de Regionale visie bedrijventerreinen West-Friesland opgesteld. Deze visie volgt uit de ambitie van de provincie Noord-Holland om 40% van de totale behoefte aan bedrijventerreinen in Noord-Holland, ter hand te nemen middels een regionale visie.

De regionale visie richt zich vooral op het verdelen van de lokale bedrijventerreinen. De type bedrijven die in West-Friesland (kunnen) worden aangeboden zijn transport en distributie, agribusiness, gemengd terrein, bedrijfsparken en watergebonden bedrijvigheid. Vervoersintensieve bedrijven moeten in de nabijheid van het hoofdwegennet worden gerealiseerd. Een uitkomst van de visie is daarnaast de constatering dat het niet zo zinvol is om onderscheid te maken tussen regionaal en lokaal bedrijventerrein. Deze kunnen uitwisselbaar zijn en het beleid is vooral gericht op het bieden van een goede plek voor ieder bedrijf.

Distriport is een regionaal bedrijventerrein waaraan door de (private) initiatiefnemers het thema transport en distributie is meegeven. Dit omdat het terrein door zijn unieke ligging aan de kruising van A-7 en N-23 en het grootschalige karakter een uniek aanbod heeft voor bedrijven in deze branche. Het heeft daardoor ook een bovenregionale functie en is daarmee ook gericht op het terugdringen van de dagelijkse pendel tussen de regio en de Randstad. Daarnaast is en blijft Distriport een regionaal bedrijventerrein wat tevens zijn functie heeft voor andere bedrijven in de regio. De concrete invulling van het terrein zal

worden afgestemd met de gewenste ontwikkeling van het terrein 't Zevenhuis te Hoorn. Grootste verschil in functie betreft het thema van Distriport en het schaalverschil tussen beide terreinen. Kavels vanaf 1,5 à 2 hectare op Distriport (met uitzondering van de lokale bedrijven en solitaire kantoren) en kleine kavels op 't Zevenhuis (tot 1 à 1,5 hectare). De afstemming zal, zoals is overeengekomen met de provincie, privaatrechtelijk tussen de beide ontwikkelcombinaties worden uitgewerkt, in overleg met gemeente en provincie.

De opgave voor de regio West-Friesland is versterking van de economische positie en het bevorderen van de werkgelegenheid, onder meer door het bieden van ruimte aan bedrijven en de verbetering van de bereikbaarheid en de ontsluiting van bedrijfslocaties. In de kwantitatieve zin is de opgave het faciliteren van 140 hectare bedrijventerreinen tot 2014, waarvan 60% op regionale terreinen en voor de langere termijn (2014 tot 2030) nog eens 240 hectare, waarvan eveneens 60% op regionale bedrijventerreinen. Voor de verschillende soorten van bedrijvigheid is de ontsluiting en de bereikbaarheid per auto de meest essentiële voorwaarde.

Het bedrijvenpark Distriport Noord-Holland ligt, passend binnen bovengenoemde voorwaarde, langs een van de belangrijkste verkeersassen van de regio, de A7. Het bedrijvenpark Distriport Noord-Holland wordt in de visie gezien als één locatie waar een belangrijk deel van de behoefte aan regionaal terrein tot 2014 en aan lokaal terrein kan worden gefaciliteerd. Deze behoefte zal met name vanaf 2015 nader moeten worden ingevuld. Dit is noodzakelijk omdat de bestaande lokale bedrijventerreinen in de gemeente Koggenland nagenoeg volledig zullen zijn ingevuld. Distriport Noord-Holland heeft dan ook een taakstelling ten aanzien van lokale bedrijven (8 hectare).

#### **Uitvoeringsgericht milieubeleidsplan**

In het milieubeleidsplan van de gemeente Koggenland (februari 2007) worden uitspraken gedaan over een aantal thema's:

- duurzame ontwikkeling;
- bedrijfsgerichte en –gebonden activiteiten;
- handhaving (met name veiligheid en beperking overlast);
- bodem en riolering;
- afvalverwerking;
- ruimtelijke ordening;
- waterbeheer en openbaar groen;
- bouwen en wonen;
- verkeer en vervoer;
- energiebeleid.

Van het milieubeleidsplan is (mede) gebruik gemaakt als onderlegger bij het formuleren van de duurzaamheidsambities zoals deze zijn verwoord voor bedrijvenpark Distriport Noord-Holland, het Plan van Aanpak van de initiatiefnemers d.d. 11 juni 2007 en bij het opstellen van de uitgangspunten voor de grondexploitatie. Ook voor het bestemmingsplan geldt het milieubeleidsplan als toetsingskader.

## Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2009 – 2013

In het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur 2009 – 2013<sup>10</sup> (PMI) zijn de projecten opgenomen die de provincie in voorbereiding en uitvoering heeft om de provinciale infrastructuur te verbeteren en uit te bereiden.



Uitsnede kaart behorende bij het PMI 2009 – 2013 (

De projecten die in het PMI zijn opgenomen worden op basis van de voorkeur van Provinciale Staten gerealiseerd waarbij bepaalde projecten met voorrang worden gerealiseerd. De projecten zijn ingedeeld in studie-, plan- en realisatiefase. Zodra een project in de planfase is terechtgekomen wordt de oplossing uitgewerkt tot een aanbestedingsgereed project en wordt vastgesteld wanneer gestart kan worden met de daadwerkelijke uitvoering. Daarna besluiten Provinciale

Staten over het beschikbaar stellen van een uitvoeringskrediet en promoveert het project naar de realisatiefase.

In het PMI is een project (N023-01) opgenomen voor wat betreft de Westfriisaweg. De N243 maakt deel uit van dit project. Bedrijvenpark Distriport is gelegen aan de N243 en wordt ook via deze weg ontsloten. Het project bevindt zich in de planfase en staat in het teken van bereikbaarheid.

## 5.5 Overige kaderstellende documenten

### Uitwerking landschapsplan West-Friesland, deelplan Koggengebied

Het landschapsplan reikt een aantal zaken aan die een plek kunnen krijgen in het uiteindelijke plan voor het bedrijvenpark Distriport Noord-Holland. Het gaat daarbij met name om het aanleggen van recreatieve routes en de realisatie van een ecologische verbindingzone. Deze zone is reeds aanwezig, maar er zal onderzocht worden in hoeverre de verbinding kan worden versterkt met aanvullende maatregelen. De ecologische verbindingzone gaat deel uitmaken van de Provinciaal Ecologische Hoofdstructuur en wordt als zodanig ingericht en beheerd.

Ten aanzien van de recreatieve routes dient er aandacht te zijn voor bestaande vaar- en fietsroutes tussen Berkhout, Avenhorn en Hoorn. Ook wordt onderzocht of wandelroutes via de bufferzones kunnen worden geleid. Andere recreatieve voorzieningen waarmee rekening moet worden gehouden zijn de manege aan de zuidzijde van Berkhout en recreatieterrein Park Westerkogge. Verdere ideeën uit het deelplan Koggengebied hebben betrekking op het leveren van groenblauwe diensten, aandacht voor cultuurhistorie en archeologie en aanvullingen op geprojecteerde routes en verbindingen.

<sup>10</sup> Vastgesteld door Provinciale Staten 10 november 2008

### **Landschapsplan A7**

Volgens het landschapsplan A7 van Rijkswaterstaat (d.d. 2003-2004) wordt voorzien in het handhaven van het huidige beeld langs de A7 ter hoogte van het plangebied van het bedrijvenpark. Zo zal de huidige populierenbeplanting worden gehandhaafd of wordt (indien op termijn noodzakelijk) vervangen.

### **Markttoets bedrijvenpark Distriport Noord-Holland**

In het ontwikkelingsbeeld Noord-Holland Noord en de Regionale Visie Bedrijventerreinen Westfriesland zijn globale analyses gemaakt voor het bedrijvenpark Distriport Noord-Holland. Om dit verder te concretiseren heeft de Stec Groep een markttoets uitgevoerd (Stec Groep, 2007). Hierin is onder andere gekeken naar de omvang van de vraag naar bedrijventerreinen, het type bedrijvigheid dat zich leent voor huisvesting op bedrijvenpark Distriport Noord-Holland en het verwachte uitgiftepatroon.

De belangrijkste uitkomsten uit de markttoets luiden als volgt:

- Richt je voor de locatie Distriport met name op transport, distributie en logistiek;
- De ligging aan de A7 maakt Distriport als logistiek bedrijventerrein uniek;
- Een rechtstreekse aansluiting op de A7 versterkt dit nog;
- Met name het segment regionale distributiecentra heeft in de regio de grootste groei-verwachting;
- Om concurrerend te zijn moet Distriport ook ruimte bieden aan zeer grootschalige – regionale en bovenregionale – gebruikers vanaf 1,5 à 2 hectare;
- Daarnaast is er sprake van een flinke vervangingsvraag voor wat grotere bedrijven uit de regio;
- Om de geplande omvang van 70 tot 80 hectare te ontwikkelen wordt uitgegaan van een doorlooptijd tot 2020.

Bovenstaande uitkomst en andere aanbevelingen uit de markttoets zijn bij de verdere planvorming richtinggevend geweest.

### **Kantorenstrategie Bedrijvenpark Distriport Noord-Holland**

De Stec groep heeft een rapport<sup>11</sup> opgesteld ten behoeve van een kantorenstrategie voor het bedrijvenpark Distriport Noord-Holland. In dit document wordt de kantorenmarkt van West-Friesland bekeken en worden adviezen uitgebracht hoe het bedrijvenpark Distriport Noord-Holland kan worden vormgegeven. In het navolgende wordt dit rapport samengevat weergegeven.

Allereerst is er een kenschets gemaakt van de West-Friese kantorenmarkt. Hieruit is het volgende naar voren gekomen:

- Van nature is West-Friesland meer gericht op bedrijfsruimte dan kantoren. De kantorenmarkt in West-Friesland is veelal geconcentreerd in Hoorn. Opvallend aan het aanbod van kantoren is dat de kantoorlocaties relatief sterk versnipperd zijn en daar onvoldoende kritische massa hebben.
- De kantorenmarkt in West-Friesland wordt gedomineerd door de gemeente Hoorn. Veruit het grootste aandeel van de bestaande voorraad is in Hoorn gevestigd.

---

<sup>11</sup> Stec groep B.V., *Kantorenstrategie Bedrijvenpark Distriport Noord-Holland*, project 09.159, juli 2009



- Door het beperkte regionale en bovenregionale karakter van de kantorenmarkt in Hoorn en West-Friesland, in combinatie met de relatief sterke positie in de sectoren productie, handel & reparatie, is er een ondervertegenwoordiging van traditionele kantoorgebruikers.
- De kantoren zijn in de meeste gevallen in handen van de eigenaar/gebruiker.
- Het aanbod van nieuw te ontwikkelen kantoren in Hoorn is laag. Het valt op dat er nauwelijks concrete plannen zijn om nieuwe kantoren te ontwikkelen.
- De belangrijkste locaties van de huidige Hoornse kantorenmarkt zijn: Nieuwe Steen, Maelsonstraat/ Van Dedemstraat, Stationsgebied, centrum en de Lepelaar/ Verlengde Lage weg. Verder is een aanzienlijk deel verspreid in woonkernen.

Hierna is onderzocht, de kansen voor kantoorlocaties in de regio West-Friesland zijn:

- Er zijn kansen voor verdere versterking en clustervorming rond sterke sectoren op het Bedrijvenpark Distriport, verwacht daar echter niet teveel van.
- Tot op heden zijn er nauwelijks snelweglocaties waar kantoren gevestigd kunnen worden.
- Bedrijvenpark Distriport zou het ontbreken van snelweglocaties goed kunnen ondervangen.
- De ontwikkeling van Agriport A7, het kassengebied Grootslag en de ontwikkelingen rond de zaadveredeling in en rond Enkhuizen kunnen spin-off effecten genereren voor de kantorenmarkt.

Op grond van de bovengenoemde analyse zijn er een aantal adviezen opgesteld:

#### **Advies 1**

Houd tot en met 2020 rekening met een nieuwbouwbehoefte tot 33.000 m<sup>2</sup> bvo kantoren in Hoorn en in totaal 46.000 m<sup>2</sup> bvo in West-Friesland. De belangrijkste argumenten voor dit advies zijn:

- Er is beperkt hard aanbod van kantoren in de regio.
- De uitbreidingsvraag volgens de Bedrijfslocatiemonitor tot en met 2020 ligt tussen de 11.000 en 13.000 in Hoorn.
- De vervangingsvraag tot en met 2020 ligt tussen de 18.000 en 20.000 in Hoorn.
- In overig West-Friesland is de uitbreidingsvraag en vervangingsvraag beperkt: tussen de 4.000 en 6.000 m<sup>2</sup>.
- Er is een bovenregionale vraag van 0 tot maximaal 5.000 m<sup>2</sup> in West-Friesland.
- Hoorn heeft nu een centrumfunctie in de kantorenmarkt van West-Friesland. Daarom wordt aangeraden een (groot) deel van de vraag in Hoorn te centreren. In de analyse is er van uit gegaan dat Hoorn nog aanvullende behoefte heeft aan kantoren in een centrum/stationsmilieu; bijvoorbeeld in de vorm van de plannen voor de Poort van Hoorn.

#### **Advies 2**

Richt u op het toevoegen van nieuw aanbod aan kantoorlocaties. Uit de confrontatie van vraag-aanbod kantoren in Hoorn en West-Friesland volgt dat er een vraag van zo'n 40.000 m<sup>2</sup> bvo in West-Friesland is, zie hiervoor de onderstaande tabel.

		Hoorn	West-Friesland
Vraag	Minimaal scenario	29.000	35.000
	Maximaal scenario	33.000	46.000
Aanbod	hard	1.600	1.600
Resteren vraag		27.000-31.000	33.000-44.000

Bron: Stec Groep (2009)

### Advies 3

Bied onderscheidende en goed gesegmenteerde kantorenmilieus in West-Friesland. Twee factoren spelen hierbij een rol. Ten eerste is het bestaande kantorenprofiel niet zo sterk ontwikkeld en ten tweede ontbreken sommige typen kantorenmilieus in West-Friesland. Er zijn namelijk kansen voor:

- Het ontwikkelen van kantoren langs snelweglocaties in West-Friesland. Vanwege de uitstekende bereikbaarheid en zichtlocatie vormt dit een aantrekkelijke kantorenlocatie. De kantorenlocaties langs de snelweg, zo weten we uit eerder onderzoek, zou 25% van de kantorenmarkt moeten zijn.
- Voor kantoorachtige bedrijvigheid zonder baliefunctie kan vestiging op een bedrijfslocatie (werklocatie) in principe heel aantrekkelijk zijn, maar dan bij voorkeur op een speciaal hiervoor gelabelde locatie, bijvoorbeeld op het Bedrijvenpark Distriport.

### Advies 4

Zet op Distriport in op verschillende doelgroepen en hun huisvestingskenmerken. Bij een goede segmentering van kantoortypen kan elk bedrijf op de juiste plek komen, in lijn met het provincie beleid. Met andere woorden: kantoorontwikkelingen versterken elkaar juist. Zet op elk type bedrijvigheid in:

- We zien beperkt mogelijkheden om binnen West-Friesland een nieuw kantorenmilieu aan te bieden met kantoorachtigen en kantoorgebruikers langs de snelweg. Daarom zou een kantoren(strook) op Distriport langs de A7 (circa, 25% van de totale kwantitatieve vraag, 10.000 m<sup>2</sup> b.v.o.) zeer geschikt zijn.
- Zet in het centrummilieu vooral in op (geschakelde) kantoorvilla's en middelgrote kantoren. We verwachten dat dit 50% van de vraag zal zijn (20.000 m<sup>2</sup> bvo).
- Daarnaast zet in op kleinschalige gebruikersruimte in bijvoorbeeld woonkernen verspreid in de stad. De verwachting is dat dit circa 25% (ongeveer 10.000 m<sup>2</sup>) van de vraag zal zijn.

### Advies 5

Richt u op aantrekkelijke doelgroepen voor Distriport. Bij kantoorontwikkeling van Distriport zal de samenstelling van de kantoren vooral lokaal/regionaal georiënteerd zijn, net als nu. Voor sectoren als financiële dienstverlening en bank functies blijven centrum/stedelijke locaties beter geschikt, bijvoorbeeld in Hoorn of de centrummilieus in andere kernen. Mogelijk kunnen de komende jaren meer nieuwe kantoorvestigers belangstelling tonen voor Distriport. Gemiddeld genomen gaat het hierbij niet om grote metrages.

**Conclusie**

Op grond van het rapport kan de conclusie worden getrokken dat er kansen zijn voor kantoorontwikkeling op bedrijvenpark Distriport. Het zou dan gaan om circa 10.000 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak voor kantoren die vooral lokaal en regionaal georiënteerd zijn.



## 6. MILIEUASPECTEN

### 6.1 Inleiding

Er bestaat een duidelijke relatie tussen het milieubeleid en de ruimtelijke ordening. De laatste decennia groeien het ruimtelijk en milieubeleid naar elkaar toe. Ook op rijksniveau werkt deze tendens door in het gevoerde beleid.

De milieukwaliteit vormt derhalve een belangrijke afweging bij de ontwikkeling van ruimtelijke functies. In dat verband dient bij de afweging van het al dan niet toelaten van bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen te worden onderzocht welke milieuaspecten daarbij een rol (kunnen) spelen. Tevens is het van belang milieubelastende functies (zoals bedrijfsactiviteiten) ruimtelijk te scheiden zowel ten opzichte van elkaar (interne zonering) als van milieugevoelige functies zoals wonen (externe zonering).

In dit hoofdstuk wordt onder meer ingegaan op de volgende milieuaspecten: bedrijven en milieuzonering, bodemkwaliteit, waterhuishouding, geluidshinder en kabels/ leidingen.

### 6.2 Milieueffectrapportage

Een belangrijk deel van het milieuonderzoek en de milieugegevens is neergelegd in het Milieueffectrapport Distriport Noord-Holland<sup>12</sup> (verder te noemen: MER). Hierin zijn de milieueffecten doorberekend die ontstaan ten gevolge van de ontwikkeling van het bedrijventerrein Distriport Noord-Holland. Omdat het document kaders stelt voor het Masterplan en daarmee voor het bestemmingsplan wordt in deze paragraaf ingegaan op de Milieueffectrapportage Distriport Noord-Holland (verder te noemen MER).

Op grond van de Wet milieubeheer moet in een MER een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) worden beschreven. Dit is een alternatief dat voldoet aan de doelstelling, maar waarbij nadelige effecten voor het milieu worden voorkomen dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met de best bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt. Op grond van het MMA is een voorkeursalternatief ontwikkeld. Het MER is in januari 2009 afgerond en op 20 april 2009 aanvaard door het bevoegd gezag, de gemeenteraad van Koggenland.

De beoogde ontwikkeling van Distriport is m.e.r.-plichtig omdat volgens het besluit milieueffectrapportage het opstellen van een bestemmingsplan voor een bedrijventerrein in een gebied van 150 hectare een m.e.r.-plichtige activiteit is. Voor het bedrijventerrein Distriport Noord-Holland worden geen aparte m.e.r.-plichtige bedrijfsactiviteiten voorzien. Het MER is opgesteld conform de richtlijnen voor besluit-MER.

In het MER worden verschillende alternatieven voor de inrichting van het bedrijventerrein nader uitgewerkt. Het gaat om de volgende alternatieven:

- nulalternatief (huidige situatie inclusief autonome situatie);
- meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) en

<sup>12</sup> Grontmij Nederland B.V., *Milieueffectrapport Distriport Noord-Holland*. Alkmaar, 27 januari 2009

- het voorkeursalternatief (VKA).

De milieuthema's die relevant zijn voor het ontwikkelen van een meest milieuvriendelijk alternatief zijn in de rapportage van de MER onderverdeeld in drie categorieën:

1. thema's die sturend zijn voor een duurzame inrichting van het plangebied, namelijk natuur, geluid, externe veiligheid, landschap en cultuurhistorie;
2. thema's die niet sturend zijn voor de inrichting maar wel een duidelijk onderscheid kennen tussen een MMA en VKA, namelijk water, energie en duurzaamheid;
3. thema's die niet sturend zijn en geen duidelijk onderscheid kennen tussen MMA en VKA, namelijk verkeer, bodem, archeologie, landbouw, lucht, licht en recreatie.

### 6.2.1 Meest milieuvriendelijke alternatief (MMA)

In eerste instantie is een MMA verkend waarin de volgende milieuwensen zijn opgenomen:

- een bufferzone van 200 meter naar het dorp Berkhout en naar de camping;
- geen bedrijvigheid binnen de risico-contouren van de windturbines;
- inrichting van deze bufferzones als ecologische verbindingszone.

Een inrichting gebaseerd op deze wensen zou resulteren in een bruto oppervlak van circa 70 hectare van het bedrijventerrein. Dit is te weinig om aan de geraamde behoefte te kunnen voldoen. Deze inrichting wordt daarom beoordeeld als niet realistisch. Hierna zijn alternatieven ontwikkeld die aansluiten bij de milieuwensen, maar ook bij de verwachte vraag. Uit de verschillende alternatieven zijn er twee naar voren gekomen die in aanmerking zijn gekomen voor het predicaat MMA, de alternatieven scoorden even hoog. Het gaat om de onderstaande alternatieven.

Alternatief ecozone Zuidoost:

- de ecologische verbindingszone ligt aan de zuid-oost zijde van het plangebied;
- geen bedrijven binnen de risico-contouren van de windturbines;
- het oostelijk deel van de ecologische zone sluit mooi aan op de bestaande zone met natuurvriendelijke oevers langs de Hulkerweg;
- kent een minder ruime bufferzone naar het dorp Berkhout en naar de camping.

Alternatief ecozone Noordwest:

- kent een ruime bufferzone van 200 meter naar het dorp Berkhout en naar de camping;
- de ecologische verbindingszone ligt aan de noord-west zijde van het plangebied;
- het westelijk deel van de ecologische zone sluit mooi aan op het open landschap;
- ook ontwikkeling van het terrein nabij de windturbines, met inachtneming van de normen.



MMA met ecologische verbindingzone aan de zuidoost-zijde (bron: Grontmij)



MMA met ecologische verbindingzone aan de noordwest-zijde (bron: Grontmij)

Vervolgens zijn de bovenstaande alternatieven met elkaar vergeleken ten aanzien van de effecten op het milieu (zie de tabel op de volgende pagina). Aan de hand van deze effectbeoordeling is het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) bepaald. Het alternatief ecozone Zuidoost is als basis voor de uitwerking van het VKA gekozen, dit wordt nader uitgelegd in paragraaf 6.2.2.

Om te kunnen bepalen welke van de twee opties (ecozone Zuidoost en ecozone Noordwest, zie paragraaf 5.6) het meest milieuvriendelijk is, zijn de twee alternatieven vergeleken volgens de m.e.r.-systematiek. Deze toetsing betreft de vier milieuaspecten die bepalend zijn voor de ruimtelijke inrichting van het MMA. Bij de afweging van de twee milieuvriendelijke alternatieven zijn de effecten als volgt gewaardeerd.

**Vergelijking van de alternatieven ecozone Noordwest en ecozone Zuidoost voor het bedrijvenpark Distriport.**

Aspect en toetsingscriterium	Alternatief ecozone Noordwest	Alternatief ecozone Zuidoost
<b>Natuur</b>		
▪ Vernietiging	0	0
▪ Verstoring	-	-
▪ Versnippering	+	+
▪ Verdroging	0	0
<b>Geluid</b>		
▪ Industrielawaai	-	-
▪ Verkeerslawaai	-	-
<b>Externe veiligheid</b>		
▪ Bedrijven plaatsgebonden risico	-	-
▪ Bedrijven groepsrisico	-	-
▪ LPG tankstation plaatsgebonden risico	-	-
▪ LPG tankstation groepsrisico	-	-
▪ Windturbines plaatsgebonden risico	-	0
▪ Windturbines groepsrisico	-	0
▪ Vervoer gevaarlijke stoffen plaatsgebonden	0	0
▪ Vervoer gevaarlijke stoffen groepsrisico	--	--
<b>Landschap</b>		
▪ Leesbaarheid van de ontstaansgeschiedenis	-	-
▪ Leesbaarheid van de ordeningsprincipes	-	-
▪ Bebouwingskarakteristiek	0	-
▪ Relatie met de bredere omgeving	--	--
<b>Cultuurhistorie</b>		
▪ Historisch geografische patronen en elementen	0	0
▪ Historisch bouwkundige elementen	0	0

(bron: Milieueffectrapportage Distriport Noord-Holland, Grontmij)

In de tabel is te zien dat het verschil tussen beide alternatieven klein is: de enige onderscheidende aspecten zijn de bebouwingskarakteristiek van het lint van Berkhout en externe veiligheid ten gevolge van de windturbines.

*Toelichting bebouwingskarakteristiek:*

De bebouwing en beplanting van Distriport zijn in beide alternatieven waarneembaar vanuit het lint van Berkhout. Het effect is in het alternatief ecozone noordwest kleiner dan in het alternatief ecozone zuidoost, vanwege de bredere bufferzone in het alternatief ecozone noordwest. Vanuit landschappelijk perspectief heeft het alternatief ecozone noordwest daarom de voorkeur.

*Toelichting externe veiligheid bij windturbines*

In het alternatief ecozone noordwest worden bedrijven mogelijk gemaakt binnen de risicocontour van de windturbines. Dit leidt tot een toename van het groepsrisico en is negatief beoordeeld. In het alternatief ecozone zuidoost is het gebied onder de windturbines ingericht als ecologische verbindingzone. Er is geen toename van groepsrisico. Vanuit externe veiligheid heeft het alternatief ecozone zuidoost de voorkeur.

**Conclusie**

Beide hierboven genoemde alternatieven voldoen aan vigerende wet- en regelgeving. De toename van het groepsrisico (en daarmee het risico dat personen overlijden) wordt beschouwd als een zwaarder wegend effect dan een verminderde beleving van de landschappelijke waarde. Het alternatief ecozone zuidoost is derhalve benoemd als MMA.



### 6.2.2 Voorkeursalternatief

Na het opstellen van het MMA (alternatief ecozone zuidoost ) is onderzocht of dit ook het voorkeursalternatief (VKA) zou kunnen zijn. Er is gebleken dat het MMA, zoals beschreven in de vorige paragraaf grotendeels kan worden overgenomen. In het voorkeursalternatief zijn bijna alle onderdelen van het meest milieuvriendelijke alternatief overgenomen. De effectscores van beide alternatieven op de verschillende milieuaspecten zijn daarom nage-voeg gelijk.

Echter de geringe afstand van het bedrijventerrein tot het lint van Berkhout werd als sterk minpunt van het MMA ervaren. Daarom is een VKA ontwikkeld waarin deze afstand is vergroot. Dit heeft wel als gevolg gehad dat elders in het plangebied meer bedrijventer- rein mogelijk moet worden gemaakt om te kunnen voldoen aan de doelstellingen (bieden van vestigingsruimte voor de verwachte vraag van bedrijven en een voldoende financiële haalbaarheid) die voor het terrein zijn opgesteld.

Het extra oppervlak wordt niet alleen gebruikt voor bedrijvigheid maar ook voor een ver- betering van de stedenbouwkundige invulling, zoals meer binnenplans groen en een rui- mer profiel van de wegen en om beter tegemoet te komen aan de wens om het terrein een landschappelijke invulling te geven.

Aspect en toetsingscriterium	MMA (Alternatief Ecozone Zuidoost)	VKA
<b>Bodem</b>		
▪ Bodemverontreiniging	-	-
▪ Algemene bodemkwaliteit	-	-
▪ Bodemopbouw en geohydrologie	-	-
▪ Bodembeschermingsgebieden/ Aardkun- dige waarden	0	0
▪ Grondverzet	-	-
<b>Water</b>		
▪ Waterberging	+	+
▪ Waterstructuur	++	+
▪ Grondwater	+	+
▪ Waterkwaliteit en ecologie	+	+
▪ Afvalwater	-	-
▪ Beheer en onderhoud	0	0
<b>Landschap</b>		
▪ Leesbaarheid van de ontstaansgeschie- denis	-	-
▪ Leesbaarheid van de ordeningsprincipes	-	-
▪ Bebouwingskarakteristiek	-	0
▪ Relatie met de bredere omgeving	--	--
<b>Cultuurhistorie</b>		
▪ Historische geografische patronen en elementen	0	0
▪ Historisch bouwkundige elementen	0	0
<b>Archeologie</b>		
Archeologie		
<b>Natuur</b>		
Natuur		
▪ Vernietiging	0	0
▪ Verstoring	-	-
▪ Versnippering	+	+
▪ Verdroging	0	0
<b>Landbouw</b>		
Landbouw		
▪ Arealverlies	--	--
▪ Landbouwstructuur	-	-
▪ Agrarische bedrijfsvoering	0	0

Verkeer		
▪ Bereikbaarheid	+	+
▪ Verkeersbelasting	-	-
▪ Doorstroming	-	-
▪ Verkeersveiligheid	-	-
Geluid		
▪ Industrielawaai	-	-
▪ Verkeerslawaai	-	-
Lucht		
▪ Grootte van de overschrijdingsgebieden	0	0
▪ De hoogte van de concentraties in de overschrijdingsgebieden	0	0
▪ Hoogst aantal overschrijdingsdagen voor het 24 uurgemiddelde PM10	0	0
▪ Hoogst aantal overschrijdingen per jaar dat de uurgemiddelde concentratie NO2 hoger is dan 200 µg/m <sup>3</sup>	0	0
Externe veiligheid		
▪ Bedrijven plaatsgebonden risico	-	-
▪ Bedrijven groepsrisico	-	-
▪ LPG tankstation plaatsgebonden risico	-	-
▪ LPG tankstation groepsrisico	-	-
▪ Windturbines plaatsgebonden risico	0	-
▪ Windturbines groepsrisico	0	0
▪ Vervoer gevaarlijke stoffen plaatsgebonden	0	0
▪ Vervoer gevaarlijke stoffen groepsrisico	--	--
Licht	0	0
Recreatieve toegankelijkheid	0	0
▪ Barrièrewerking	0	0
▪ Recreatieve route/recreatief uitloopgebied	+	+
Energie en duurzaamheid		
▪ Mate van selfsupporting energie	+	+
▪ Grondstoffen en materiaalgebruik	+	+
▪ Ruimte	+	+
▪ Beheer en faciliteiten	+	+

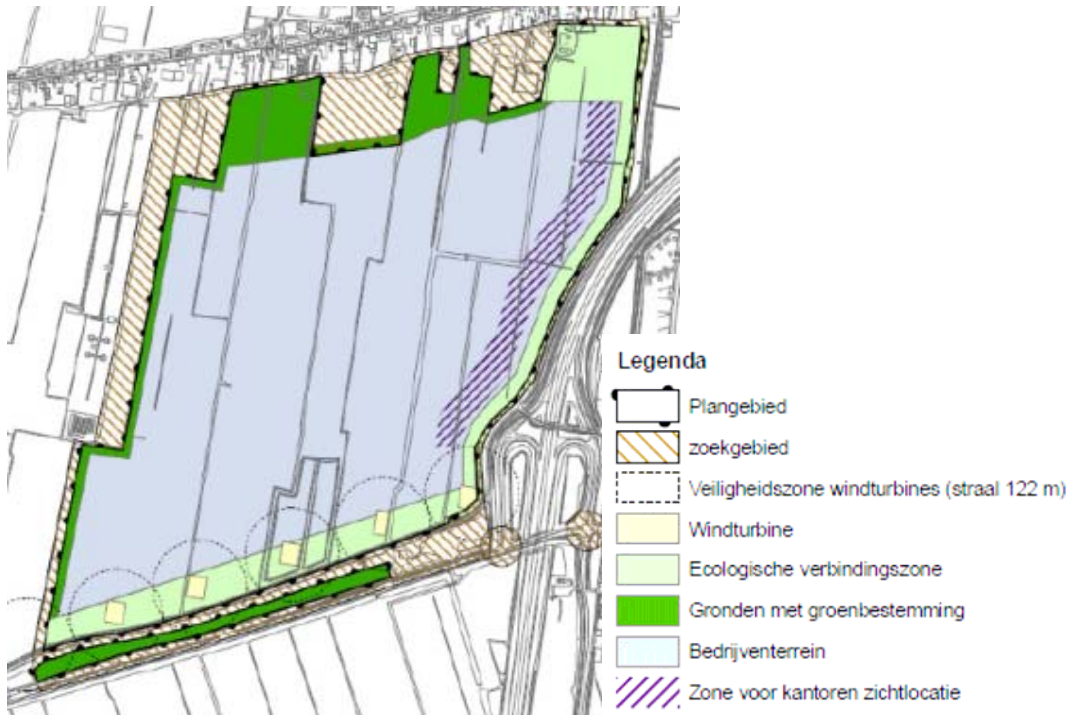
(bron: Milieueffectrapportage Distriport Noord-Holland, Grontmij)

Er zijn enkele verschillen tussen het VKA en het MMA, deze betreffen de volgende:

- Water: Er is voor gekozen om de watergangen daar waar mogelijk breder te maken dan minimaal vereist door het hoogheemraadschap en te voorzien van natuurvriendelijke oevers. In het MMA hebben alle watergangen de maximale breedte en natuurvriendelijke oevers.
- Landschap: op dit aspect is het voorkeursalternatief beter dan het MMA vanwege de grotere afstand tot Berkhout.
- Externe veiligheid: het voorkeursalternatief heeft een groter groepsrisico dan het meest milieuvriendelijke alternatief door de ontwikkeling van bedrijventerrein binnen de risicocontouren van de windturbines. Beide alternatieven voldoen aan de wettelijke normen voor externe veiligheid.

Op grond van het VKA is het Masterplan Distriport opgezet (zie paragraaf 2.5), hetgeen weer geresulteerd heeft in een stedenbouwkundig plan zoals is afgebeeld op pagina 11. Dit stedenbouwkundig plan vormt, onder andere de basis voor, het bestemmingsplan Distriport Noord-Holland.

In onderstaande figuur is een afbeelding opgenomen van het VKA.



Voorkeursalternatief Distriport (bron: Milieueffectrapport Distriport Noord-Holland, Grontmij)

### 6.2.3 Aanvulling MER

De aanvulling MER<sup>13</sup> is opgesteld naar aanleiding van een memo van de Commissie voor de m.e.r. In het navolgende wordt op de belangrijkste onderdelen van deze aanvulling ingegaan, voor zover ze relevant zijn voor het bestemmingsplan Distriport Noord-Holland.

#### *Belangrijkste bevindingen*

De belangrijkste 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.

#### *Van MMA naar VKA*

In de aanvulling MER wordt nader omschreven wat de afwegingen en stappen zijn geweest van het MMA naar het VKA:

- Grotere afstand van het bedrijventerrein tot het lint van Berkhout en de camping; hierdoor is rondom het gehele bedrijventerrein een groene inpassing mogelijk. De

<sup>13</sup> Grontmij, *Aanvulling op het MER Bedrijvenpark Distriport Noord-Holland*, projectnr. 278758 d.d. 24 juli 2009

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 dient het netto uitgeefbaar oppervlak vergroot te worden van 78 hectare naar circa 80 hectare.
- 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.

#### *Van VKA naar stedenbouwkundig plan*

In het stedenbouwkundig plan zijn een aantal zaken vanuit het MER geoptimaliseerd. De voor het bestemmingsplan relevante aspecten worden hieronder opgesomd.

##### 1. Minder binnenplans groen

In het voorkeursalternatief in het MER werd uitgegaan van 13 hectare 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.

- Verschil 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.

- Verschil 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 bedrijvenpark 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.

- Verschil 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 voor verkeer van Distriport Noord-Holland, maar is exclusief voor de bedrijven die zich bevinden aan de noordzijde van het gebied (loonwerker, manage, bollenbedrijf). 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.

- Verschil 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 onder andere de school in de lintbebouwing van Berkhout is de wens vanaf de Kerkebuurt een doorsteek te creëren 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 en dergelijke.

- Verschil 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.

- Verschil 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. Binnen het streven naar de realisatie van een groene golf op de Provinciale weg (N243), past het opschuiven van de ontsluiting verder van de toe-/afrit.

#### *Natura 2000*

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.

#### *Ecologische verbindingzone*

In het streekplan Noord-Holland Noord is de realisatie van een ecologische verbindingzone gekoppeld aan de ontwikkeling van Distriport Noord-Holland Noord. Indien de verbindingzone als volgt wordt uitgevoerd voldoet deze aan de doelstellingen zoals geformuleerd door de provincie.

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 hectare;
- 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 verbingszone 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.

Vanwege de versturende invloed van de infrastructuur aan de zuidoostelijke zijde, levert de aanleg van de ecologische verbingszone aan de noordwestelijke kant, ecologisch gezien, de grootste bijdrage aan de versterking van de EHS. De Commissie MER deelt overigens de conclusie uit het MER-rapport dat de EHS-doelen ook behaald kunnen worden door de zuidoostelijke aanleg.

De locatie van de ecologische verbingszone wordt in het bestemmingsplan opgenomen. De verdere uitwerking daarvan zal in overleg met de provincie Noord-Holland plaatsvinden.

#### *Verkeer*

Uit het MER blijkt dat de realisatie van Distriport Noord-Holland afhankelijk is van de realisatie van de Westfriisaweg. De capaciteit van de N243 en de aansluitingen op de A7 neemt dan dusdanig toe dat ook Distriport Noord-Holland zonder knelpunten kan worden ontsloten. Vanuit provinciaal beleid wordt geëist dat voor grote locaties eerst de benodigde infrastructuur moet worden gerealiseerd alvorens de locatie mag worden ontwikkeld. Alvorens de ideale situatie is bereikt kan door middel van een andere rijstrookindeling op de kruispunten en het toevoegen van opstelstroken de capaciteit van beide aansluitingen N243-A7 dusdanig worden vergroot dat het grootste deel (75-90 procent) van Distriport Noord-Holland kan worden ontwikkeld. Het bevoegd gezag en de initiatiefnemers zullen afspraken maken over de ontwikkeling van het terrein in relatie tot de beschikbare infrastructuur.

Op grond van het Masterplan is het enerzijds mogelijk dat het aantal verkeersbewegingen bij volledige ontwikkeling van het terrein dusdanig laag is dat het hele terrein kan worden ontwikkeld na aanpassing van de infrastructuur. Anderzijds is het mogelijk dat de verkeersontwikkeling groter is dan in het MER wordt verwacht. Dit benadrukt de noodzaak van de koppeling van de fasering van het bedrijventerrein en de beschikbare infrastructuur.

#### *Fasering*

Het bedrijventerrein zal gefaseerd worden gerealiseerd. Gestart wordt met de uitgifte vanaf de zuidkant van het gebied, dus vanaf de Westfriisaweg naar boven. Daarbij wordt eerst het zuidelijk deel ten oosten van de ontsluitingsweg gerealiseerd. Aansluitend zullen de meest zuidelijke gebouwen ter plaatse van de flexibele zichtlocatie 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. Over de fasering worden nadere afspraken gemaakt tussen gemeente en initiatiefnemers.

### *Overige onderwerpen*

In de aanvulling MER wordt op een drietal onderwerpen nader ingegaan. Deze betreffen:

- **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. Hier is reeds in het Masterplan extra aandacht aan besteed. 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 wordt de ontsluitingsweg van het bedrijventerrein ontweken. Op het terrein zelf worden fiets- en voetpaden gescheiden van het overige verkeer aangelegd. Er wordt nog een nadere studie uitgevoerd naar een veilige uitvoering van het kruispunt met de Lijsbeth Tijsweg.

- **Landschap:**

In het MER is geconcludeerd dat het ontwikkelen van een bedrijventerrein een negatief effect heeft op het landschap. Deze ontwikkeling is strijdig met het beleid dat is vastgelegd in het streekplan om het gebied tussen HAL en HES open en agrarisch te houden. In ditzelfde streekplan is wel de mogelijkheid opgenomen om de locatie Distriport Noord-Holland te ontwikkelen (destijds bekend als Jaagweg) tot regionaal bedrijventerrein. Op dat punt past de ontwikkeling van Distriport Noord-Holland binnen de kaders van het streekplan. Wel is bij de uitwerking van het Masterplan nadrukkelijk 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, weide 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.

- **Archeologie**

In de aanvulling MER wordt ingegaan op het aspect archeologie. Zo moest er een plan van aanpak worden opgesteld ten behoeve van inventariserend veldonderzoek. Hoofdstuk 7 wordt volledig gewijd aan archeologie en de uitgevoerde onderzoeken.

## **6.3 Bedrijven en milieuzonering**

Om te komen tot een ruimtelijk relevante toetsing van bedrijfsvestigingen op milieuhygiënische aspecten wordt het begrip milieuzonering gehanteerd. Onder milieuzonering wordt verstaan een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds milieubelastende bedrijven of inrichtingen en anderzijds milieugevoelige gebieden zoals woonwijken. Om het begrip hanteerbaar te maken is gebruik gemaakt van de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering van de VNG'<sup>14</sup>. De inhoud van de milieuzonering wordt bepaald aan de hand van drie bouwstenen, te weten richtafstandenlijst, omgevingstypen en functiemenging. In de richtafstandenlijst zijn bedrijven opgenomen, ingedeeld in milieucategorieën, waarbij per bedrijf is aangegeven wat de afstand tot een rustige woonwijk dient te zijn. Deze afstanden kunnen als basis worden gehanteerd, maar zijn indicatief. Er kan, afhankelijk van het omgevingstype,

<sup>14</sup>VNG, *Bedrijven en milieuzonering*, 2009



worden afgeweken van deze richtafstanden. Bij het omgevingstype 'gemengd gebied' kunnen de afstanden uit de richtafstandenlijst bijvoorbeeld met één afstandstap worden verminderd. Tenslotte geeft de Staat van Bedrijfsactiviteiten voor een functiemenging een overzicht van bedrijfsactiviteiten die vanuit oogpunt van hinder en gevaar goed inpasbaar zijn in gebieden met functiemenging, mits aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan. In het algemeen wordt door middel van het aanbrengen van een zonering tussen bedrijvigheid en woonbebouwing de overlast ten gevolge van de bedrijfsactiviteiten zo laag mogelijk gehouden.

Ten noorden van het plangebied zijn woningen gelegen (Berkhout). Om er voor te zorgen dat bedrijven die in bedrijvenpark Distriport Noord-Holland geen hinder veroorzaken ten aanzien van deze gevoelige objecten, wordt gebruik gemaakt van inwaartse zonering. Bij inwaartse zonering worden beschermende bufferzones rondom de milieugevoelige functie gecreëerd. Op het bedrijvenpark zijn dan op korte afstand van de gevoelige functie slechts weinig belastende activiteiten toelaatbaar. Het principe is dat hoe groter de afstand tot de woonbebouwing, hoe groter de toelaatbare hinder zal zijn.

In de publicatie van de VNG is een tabel opgenomen met richtafstanden per milieucategorie. Van deze tabel is gebruik gemaakt om Distriport Noord-Holland in te richten. De milieucategorieën waarin bedrijven op Distriport Noord-Holland gerealiseerd worden strekken zich van milieucategorie 1 tot en met categorie 4.1 (middels een ontheffing is het mogelijk om een bedrijf op te richten in de categorie 4.2). Bij de inrichting is nadrukkelijk rekening gehouden met de ten westen van het plangebied gelegen camping en de in het noorden gelegen woningen. In de verkaveling is een interne zonering toegepast waar bedrijven met een vergelijkbare milieuzonering worden geclusterd.

Dit heeft uiteindelijk geleid tot twee zoneringen die op de verbeelding en in de regels staan aangeduid:

- B-1: binnen deze zone mogen bedrijven worden opgericht tot en met categorie 3.1. Daarnaast geldt voor deze zone dat er lokale bedrijven mogen worden opgericht;
- B-2: binnen deze zone mogen bedrijven worden opgericht tot en met categorie 4.1. Alleen binnen de zone B-2 is het mogelijk om onder ontheffing een bedrijf op te richten in de milieucategorie 4.2. Voor deze zone geldt eveneens dat er lokale bedrijven mogen worden opgericht.

Richtafstand	Milieucategorie
10 meter	1
30 meter	2
50 meter	3.1
100 meter	3.2
200 meter	4.1
300 meter	4.2

Aan de noordzijde wordt in ieder geval een afstand van 200 meter richting Berkhout aangehouden. Deze afstand is ruimschoots voldoende om bedrijven tot en met categorie 3.1 te realiseren. Dit wordt dan ook vastgelegd in het bestemmingsplan. Het oprichten van Bevi-bedrijven wordt alleen mogelijk gemaakt onder een ontheffing waar voorwaarden aan zijn verbonden.

## 6.4 Bodem

Bij de verkenning van de mogelijkheden om nieuwe functies in een gebied te realiseren dient de bodemkwaliteit te worden betrokken. Inzicht in eventuele beperkingen aan het bodemgebruik (i.v.m. milieuhygiënische risico's voor mens, plant en dier) is noodzakelijk. Tevens dienen de mogelijkheden en kosten om deze beperkingen door middel van actief bodembeheer weg te nemen te worden aangegeven. Bij vaststelling van een plan is inzicht in de kwaliteit van de bodem vereist.

Overigens geldt dat ongeveer 80% van het plangebied is onderzocht waar het gaat om bodemkwaliteit. Naast het inzicht dat middels deze onderzoeken in de bodemgesteldheid is verkregen zal het wel noodzakelijk zijn om in het kader van een bouwvergunningaanvraag een bodemrapport in te dienen.

### *Bodemverontreiniging*

De locatie waar bedrijvenpark Distriport zal worden gerealiseerd heeft voor zover bekend altijd een agrarische bestemming gehad. Voor een groot deel van het plangebied is in het kader van de MER Distriport Noord-Holland bodemonderzoek uitgevoerd (dit is uitgevoerd voor ongeveer 80 procent van het plangebied) om na te gaan wat de milieuhygiënische kwaliteit ter plekke is, en of (bedrijfs)activiteiten tot bodemverontreiniging hebben geleid.

Samengevat zijn ter plaatse van enkel gronden<sup>15</sup> bijmengingen met puin in de bovengrond aangetroffen. De licht verhoogde gehalten van zware metalen en PAK in de grond kunnen worden verklaard door de aanwezigheid van puin. Op de gronden van de Lijsbeth Tijsweg is een gedempte dwarssloot aangetroffen die matig verontreinigd is met minerale olie. Ook is er een stukje asbest aangetroffen. Op het maaiveld en in de bodem is ter plaatse van de overige locatie geen asbestverdacht materiaal aangetroffen. Ook zijn licht verhoogde gehalten aan EOX in de bovengrond aangetoond, deze gehalten kunnen worden verklaard voor het langdurig gebruik van de percelen voor agrarische doeleinden. Hierbij zijn (in het verleden) regelmatig bestrijdingsmiddelen gebruikt, die nu nog deels worden gemeten.

Op de diverse percelen op de onderzoekslocatie zijn bodemonderzoeken uitgevoerd conform NEN 5740. In het onderzoek van de gronden aan de Lijsbeth Tijsweg is een gedempte sloot aangetroffen die matig verontreinigt is met minerale olie. Bij de andere onderzoeken is niet naar voren gekomen dat er daadwerkelijk gedempte sloten op de locatie aanwezig zijn. Deze sloten kunnen gedempt zijn met verontreinigende materialen en daarvoor verontreinigd met chemische parameters en asbest.

Het plangebied maakt deel uit van de bodemkwaliteitszone buitengebieden in de regio "Zone 3" van de bodemkwaliteitskaart die door de Milieudienst West-Friesland is vastgesteld. Uit de bodemkwaliteitskaart blijkt dat de bovengrond (0-1 m –mv) in deze zone schoon (MVR) is. De ondergrond (1-2 m –mv) is eveneens schoon.

---

<sup>15</sup> Dit betreffen de gronden L. Tijsweg (VBO L. Tijsweg te Berkhout) en Stam (VBO Jaagweg, gronden Stam te Berkhout).

De bodemkwaliteit wijkt echter van de zonekwaliteit af ter plaatse van ondermeer erven, stortplaatsen en puinpaden. Ook verdachte locaties, zoals slootdempingen, terreinen met (voormalige) agrarische verontreinigingen en met afwijkende zintuiglijke waarnemingen kunnen een afwijkende bodemkwaliteit hebben.

In de bodemkwaliteitskaart West-Friesland zijn kaarten opgenomen met aardkundige waarden. Hieruit blijkt dat in het plangebied geen gebieden met aardkundige waarden aanwezig zijn. Ook zijn er geen grondwaterbeschermingsgebieden gelegen in de directe omgeving van het plangebied.

Indien grond van de locatie vrijkomt en wordt toegepast gelden de regels van het Besluit bodemkwaliteit. Gemeente Koggenland maakt gebruik van het overgangsrecht. Dit houdt in dat nog gebruik kan worden gemaakt van de bodemkwaliteitskaart en bodembeheerplan West-Friesland (BBK). Hieruit blijkt dat voor het beschikbaar komen en toepassen van grond uit "Zone 3", niet afkomstig van puntbronnen en terreinen met afwijkende zintuiglijke waarnemingen zoals puin, binnen de overige zones van de bodemkwaliteitskaart gebruik kan worden gemaakt van de Vrijstellingsregeling. Hierbij dient voor aanvang van het grondverzet minstens een historisch vooronderzoek conform de NVN 5725 te worden uitgevoerd. Indien uit het (historisch) bodemonderzoek blijkt dat bij de zone herkomst en/of toepassing sprake is van afwijkende bodemkwaliteit dient met het bevoegd gezag te worden overlegd of het geplande grondverzet kan plaatsvinden.

#### **Ontwikkeling Distriport**

Ter plaatse van het bedrijvenpark Distriport zijn overwegend transport en logistiek gerelateerde bedrijfsactiviteiten gepland van de milieucategorieën 2 en 3 en incidenteel categorie 4. De effecten van deze activiteiten op bodemverontreinigingen zijn onder meer opname van milieugevaarlijke stoffen in de bodem, veroorzaakt door bijvoorbeeld oliemorsing en aanbrengen van puinhoudende lagen in en op de bodem. Verwacht wordt dat de effecten op bodemverontreinigingen die optreden in de twee alternatieven kwalitatief hetzelfde zijn.

De realisatie van het bedrijvenpark Distriport op de locatie zorgt voor een toename in verdachte locaties ten aanzien van bodemverontreiniging en de algemene bodemkwaliteit, welke tot negatieve effecten op de algemene bodemkwaliteit kan leiden.

#### **Bodemopbouw en geohydrologie**

Voor het bouwrijp maken van het bedrijventerrein zal het nodig zijn om de grondwaterspiegel deels te verlagen. Ook komen funderingswerken in de bodem. Deze maatregelen hebben effecten op de bodemopbouw. Het verlagen van de grondwaterspiegel zal voor verdroging en afname van het gehalte aan organische stof in de moerige bodem zorgen. De funderingen van de gebouwen en de gebouwen zelf veroorzaken respectievelijk verstoring van de ondiepe grondwaterstroming en verdichting van de bodem (ofwel zettingen). De aanleg van een ecologische zone heeft daarentegen een positief effect op de aanwezigheid van bodemorganismen en daarmee ook de bodemopbouw en geohydrologie. De effecten treden in beide varianten op.

#### **Bodembeschermingsgebieden en Aardkundige monumenten**

In het plangebied en de directe omgeving komen geen bodembeschermingsgebieden en geen gebieden met een bijzondere aardkundige waarde voor. De bovengenoemde bo-

demopbouw komt in de regio algemeen voor en is die zin niet uitgesproken behoudenswaardig. Er is dan ook geen sprake van effecten van het bedrijventerrein op aardkundige waarden en dient geen rekening te worden gehouden met bodemschermingsmaatregelen.

#### Grondverzet

Voorgenomen is om grondverzet binnen een gesloten grondbalans te laten plaatsvinden. Dit houdt in dat grond met dezelfde kwaliteit als van de bodemkwaliteitszone binnen plangebied kan worden verzet en geen grond afgevoerd en aangevoerd zal worden. De verwachting is dat puinhoudende grond van de gronden L. Tijsweg en Stam in beide varianten verplaatst of afgevoerd zal worden. Grondverzet ter plaatse van mogelijk verontreinigde gedempte sloten kan ook niet zonder belemmeringen worden uitgevoerd. De uitvoering van partijkeuringen is in beide varianten waarschijnlijk noodzakelijk.

#### Aanvullende maatregelen

De negatieve effecten van bodemverontreiniging veroorzaakt door de bedrijfsactiviteiten worden beperkt door het treffen van bodembeschermende maatregelen, zoals het aanbrengen van vloeistofvaste vloeren.

#### **Conclusie**

De bodem is in beginsel geschikt voor het beoogde gebruik. Wel zal er in het kader van de bouwvergunning bodemonderzoek moeten worden uitgevoerd.

## **6.5 Waterhuishouding**

### **6.5.1 Beleidskader**

#### **Rijk**

Anders omgaan met water – waterbeleid in de 21<sup>e</sup> eeuw. Deze nota is uitgegeven door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. De nota heeft als doelstelling een waterbeleid te realiseren, aangezien het huidige watersysteem voor de toekomst niet op orde is. Door anders om te gaan met water moet er geanticipeerd worden op een stijgende zeespiegel, een stijgende rivierafvoer, bodemdaling en een toename van de neerslag.

Voor de aanpak van de veiligheidsproblematiek en de vermindering van de wateroverlast, kiest het kabinet de volgende hoofdlijnen:

- de overheid moet meer inzicht geven in de aard en de omvang van bepaalde risico's. Tevens moet zij burgers de mogelijkheid bieden om zelf een bijdrage te leveren aan het verminderen van risico's, in aanvulling op de inspanningen van de overheid;
- een nieuwe aanpak voor veiligheid en wateroverlast, die stoelt op drie uitgangspunten;
- anticiperen in plaats van reageren;
- niet afwentelen van waterhuishoudkundige problemen door het volgen van de drietrapsstrategie vasthouden-bergen-afvoeren en het niet afwentelen van bestuurlijke verantwoordelijkheden;
- meer ruimte naast techniek.

Naast technische maatregelen is meer ruimte nodig om (incidenteel) water op te vangen. Deze ruimte moet waar mogelijk tegelijkertijd voor andere doeleinden, die te verenigen zijn met het opvangen water, worden gebruikt. Water zal, meer dan nu het geval is, sturend zijn bij de ruimtelijke inrichting en het grondgebruik in Nederland. Nieuwe ruimtelijke besluiten mogen de problematiek van veiligheid en wateroverlast niet ongemerkt vergroten. Bij nieuwe ruimtelijke besluiten moeten de gevolgen voor veiligheid en wateroverlast voortaan expliciet in beeld worden gebracht in een aparte paragraaf in de nota van toelichting en onderdeel vormen van de integrale afweging. Dit geldt voor alle fasen van de planontwikkeling.

#### Vierde Nota Waterhuishouding (1998)

De Vierde Nota Waterhuishouding is de meest recente beleidsnota van het Rijk op het gebied van water. Het beleid richt zich op alle onderdelen van het waterbeheer: grondwater, oppervlaktewater, waterkwaliteit en - kwantiteit, natuurlijke wateren, door de mens aangelegde of gewijzigde wateren. Dit beleid heeft tot doel duurzame en veilige watersystemen tot stand te brengen of in stand te houden. Het plan bevat een lange termijnstrategie, onder andere met het oog op klimaatverandering en bodemdaling. Deze verschijnselen brengen wezenlijke veranderingen teweeg in het watersysteem. Daarnaast is in de nota de integrale benadering van water verder uitgewerkt. Door uit te gaan van stroomgebieden en watersystemen wil het Rijk de samenhang tussen waterbeheer, natuur- en milieubeleid en ruimtelijke ordening bewerkstelligen. De Vierde Nota Waterhuishouding vindt zijn doorwerking in de plannen van de provincies, gemeenten en waterschappen. De nota 'Anders omgaan met Water, Waterbeleid in de 21<sup>e</sup> eeuw' is een uitwerking van de Vierde Nota. Naar verwachting zal het Nationaal Waterplan in december 2009 de Vierde Nota Waterhuishouding vervangen. Het Nationaal Waterplan zal het beleid uit de Vierde Nota versterkt voort zetten. Het beleidsdoel is het realiseren of in stand houden van duurzame en klimaatbestendige watersystemen. Bij de besluitvorming over ruimtelijke ontwikkelingen zullen de wateraspecten een zwaarder belang in de afweging moeten krijgen, dan onder het beleid van de Vierde Nota het geval is. Dit is noodzakelijk om op de korte en de lange termijn te kunnen blijven beschikken over duurzame en klimaat bestendige watersystemen.

#### Provincie

##### Provinciaal Waterplan Noord-Holland 2006-2010

Op 30 januari 2006 is het Provinciaal Waterplan Noord-Holland vastgesteld. De planhorizon loopt van 2006 tot en met 2010.

In het Provinciaal Waterplan worden op hoofdlijnen de eisen beschreven die de functies van het oppervlaktewater (boezem, beroepsvaart, recreatievaart, zwemlocaties, viswater en ecologische verbindingen) en de grondgebruikfuncties (natuur, stedelijk gebied, landbouw en gebieden met bijzondere waarden) stellen aan het waterbeheer. Deze functies zijn richtinggevend voor de taakstelling van de waterschappen.

Bij besluiten op het gebied van milieu, ruimtelijke ordening, natuur, landbouw, recreatie, ontgrondingen en landinrichtingen moet rekening gehouden worden met het beleid in het Provinciaal Waterplan. Het is tevens het kader voor het grondwaterbeheer en de vergunningverlening. Belangrijkste uitgangspunt van het waterplan is dat inwoners en bedrijven ten allen tijde beschermd zijn tegen overstromingen en wateroverlast.

## Hoogheemraadschap

### Waterbeheersplan 3 (WBP3)

Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier heeft in 2006 een nieuw waterbeheerplan vastgesteld. Het plan beschrijft de uitgangspunten en strategische doelen voor het waterbeheer voor de periode van 1 januari 2007 tot en met 31 december 2009. De volgende thema's komen in het WBP3 aan de orde: het beheer van het watersysteem, de aanpak van lozingen (bronaanpak) en ruimte voor water nu en in de toekomst. Het WBP3 is geldig van 2007 tot en met 2009.

De inhoud van het plan is gebaseerd op reeds vastgesteld beleid zoals:

- het provinciale Waterplan 2006-2010;
- de uitgangspunten van de Europese Kaderrichtlijn Water;
- het door het bestuur van het hoogheemraadschap opgestelde Meerjarenbeleidskader.

Het strategisch doel van het Waterbeheersplan 2007 – 2009 luidt als volgt:

- in 2009 voldoet de kwaliteit van het water in het gehele beheersgebied minimaal aan de waterkwaliteit van 2000, conform het provinciaal beleid (Provinciaal Waterplan).

De strategische doelen zijn in het plan verder uitgewerkt in subdoelen. Deze subdoelen betreffen:

- directe lozingen: in 2009 zijn 1000 directe lozingen door het hoogheemraadschap gereguleerd;
- indirecte lozingen in 2008 zijn alle aansluitvergunning geactualiseerd;
- overige verontreinigingsbronnen: regulering overige bronnen van verontreiniging door het Rijk.

Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier hanteert als uitgangspunt dat het landelijke gebied geen nadelige gevolgen mag ondervinden van de uitbreiding van het stedelijk gebied. Concreet houdt dit in dat voor uitbreiding van verhard oppervlak (verharding en bebouwing) compenserende maatregelende in de waterhuishouding getroffen moeten worden. In situaties waarin vroeger de overtollige neerslag geborgen werd in de grond en gedoseerd tot afstroming kwam, moeten ruime waterpartijen nu zorgen voor de tijdelijke opvang en berging van het overschot aan regenwater dat vanwege verharding niet langer in de grond kan infiltreren, maar versneld tot afvoer komt.

Ten behoeve van de waterparagraaf is een watertoets<sup>16</sup> opgesteld. In de volgende paragrafen wordt hier nader op ingegaan.

### **6.5.2 Huidige situatie**

Het plangebied wordt gekenmerkt door moerige zeekleigronden. Vanaf maaiveld tot op 11 meter diepte wordt een Holocene deklaag aangetroffen. Vanaf 11 tot 19 meter diepte is er een laag met uiterst grof tot middelgrof zand aanwezig. Dit is het eerste watervoerend pakket. Onder het eerste watervoerend pakket wordt een pakket bestaande uit een circa 20 meter dikke kleilaag aangetroffen. Deze eerste scheidende laag wordt onderbroken door een laag waarin zich het tweede watervoerend pakket bevindt met een afwisselend matig tot goed doorlatende laag grof zand. Er heerst aan de westflank van het plangebied een grondwatertrap (Gt) van III. Deze grondwatertrap houdt in dat de freatische

<sup>16</sup> Grontmij, *Watertoets Distriport – Aanleg regionaal bedrijventerrein*, projectnr. 276490 d.d. 6 juli 2009

grondwaterstand in de deklaag hier in droge perioden gemiddeld op 80 en 120 cm onder maaiveld (-3,9 m NAP) ligt. In natte perioden kan het grondwater gemiddeld stijgen tot een hoogte van minder dan 40 cm beneden maaiveld (circa -3,10 m NAP). Centraal en aan de oostflank van het plangebied heerst een Gt van II. In droge perioden ligt de grondwaterstand gemiddeld tussen 50 en 80 cm onder maaiveld (-3,6 m NAP). In vochtige perioden kan het grondwater tot aan het maaiveld reiken. De grondwaterstroming in het eerste watervoerend pakket verloopt van het noordoosten naar het zuidwesten (naar droogmakerij de Beemster). In het eerste watervoerend pakket heerst een stijghoogte van circa -2,85 m NAP. Aangezien de stijghoogte op een deel van het terrein in het eerste watervoerend pakket hoger is dan de stijghoogte van het freatisch grondwater, kan welvorming in het gebied voorkomen.

Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier is waterkwantiteits-, waterkwaliteits- en waterkeringenbeheerder en is verantwoordelijk voor de zuivering van afvalwater. Het plangebied maakt onderdeel uit van de polder 'De Westerkogge' en valt binnen de peilvakken 6130-03 met streefpeil -4,20 m NAP, 6130-18 met streefpeil -4,00 m NAP en 6130-02 met streefpeil -3,15 m NAP (zie figuur 2.3). De wateraanvoer voor dit deel van de polder geschiedt via een inlaat ter hoogte van De Hulk; inlaat Westerkogge.

In het plangebied bevinden zich twee primaire waterlopen en diverse secundaire waterlopen en duikers. Het aanwezige water wordt aan de zuidzijde afgevoerd in zuidoostelijke richting naar de Naamsloot en Trekvaart Alkmaar-Hoorn, waarna het door het gemaal Westerkogge op het Markermeer wordt uitgeslagen.

Momenteel is het plangebied in gebruik als agrarisch gebied. Aan de noordflank is Berkhout gelegen met lintbebouwing. Hier ligt een persleidingsysteem, maar het resterende gebied is akkerland zonder riolering.

### 6.5.3 Toekomstige situatie

In de watertoets wordt ingegaan op de toekomstige situatie en de gevolgen van de ontwikkeling van het bedrijventerrein op de waterhuishoudkundige situatie. In het navolgende wordt de watertoets samengevat weergegeven. De volledige watertoets is als separate bijlage toegevoegd aan het bestemmingsplan.

Ook in de toekomstige situatie zal het plangebied deel uit blijven maken van de polder 'De Westerkogge' met peilgebieden 6130-02, 6130-03 en 6130-18. De waterpeilen binnen het plangebied worden gewijzigd; de grens tussen -4,0 en -4,2 meter NAP wordt in westelijke richting verplaatst. In het oosten van het plangebied wordt direct naast de sloot met waterpeil -3,15 m NAP nieuw water gegraven op -4,20 m NAP. Deze wateren zullen worden gescheiden door een dam, die zodanig opgebouwd zal worden dat wegzijging/grondwaterstroming voorkomen wordt. De nieuwe oppervlaktewateren worden aangesloten op bestaande peilgebieden, zodat bestaande aan- en afvoerstructuren in stand worden gehouden.

In onderstaande tabel is opgenomen welke compensatie nodig is om de verhardingstoename als gevolg van Distriport te compenseren.

Overzicht benodigde compensatie verhardingstoename		
Peilgebied	Waterpeil (NAP)	Benodigde compensatie t.o.v. verhardingstoename
6130-03	-4,20 meter	8 %
6130-18	-4,00 meter	12%

6130-02	-3,15 meter	16%
---------	-------------	-----

Doordat de grens tussen de waterpeilen –4,20 meter NAP en –4,00 meter NAP wordt verlegd, zal het bedrijventerrein worden gerealiseerd binnen het peil –4,20 meter NAP. Het hemelwater zal eveneens worden geloosd op oppervlaktewater met dit peil. In onderstaande tabel is berekend wat de benodigde waterberging is ter compensatie van de toename in verhard oppervlak.

Oppervlakteberekening benodigde waterberging op –4,20 meter NAP	
Terrein	Oppervlakte (m <sup>2</sup> )
Rijweg	58691
Parkeren	7878
Uitgeefbaar	722136
<b>Totaal verhard</b>	<b>788705</b>
Compensatie-eis van 8 %	63096
Dempingen op –4,20 meter NAP	28509
<b>Totaal benodigde waterberging</b>	<b>91605</b>

Uit bovenstaand overzicht blijkt dat er circa 9,2 hectare (op het –4,20 meter peil) aan waterberging noodzakelijk is. Binnen het plangebied van Distriport wordt circa 14,6 hectare aan water gerealiseerd. De benodigde waterberging wordt ruimschoots behaald.

Het nieuwe rioelstelsel wordt een gescheiden rioelstelsel. Dit is ook een eis van het Hoogheemraadschap. Het afkoppelen van dakoppervlak is alleen toegestaan als wordt voldaan aan de door het HHNK gestelde milieutechnische en ecologische eisen. Uitloogbare materialen mogen niet worden toegepast. De afvoer van regenwater wordt bij voorkeur vertraagd en voorgezuiverd alvorens te lozen op oppervlaktewater. Op de kantoorlocatie wordt deze zuivering volbracht door de toepassing van grasdaken. Op andere locaties kan zuivering worden toegepast via voorzieningen zoals infiltratietransportriolen of andere infiltratiesystemen. De afvoer naar oppervlaktewater dient zoveel mogelijk te worden 'gebundeld' om het aantal uitstromingen naar oppervlaktewater te beperken.

Er moet rekening gehouden worden met een toename in afvalwaterproductie van circa 24 m<sup>3</sup>/h (2000 i.e. \* 12 l/h). Bij inachtneming van circa 1000 – 1500 werknemers, zoals aangegeven door de opdrachtgever, is de afvalproductie 12 à 18 m<sup>3</sup>/h. Het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier heeft aangegeven dat de persleiding richting het zuiveringsgemaal in Ursem niet is berekend op een grote toename in afvalwaterproductie. Er moet worden nagegaan of de persleiding de hierboven berekende toenames kan afvoeren. Zo niet, dan zijn er de volgende mogelijke oplossingen:

- (Dure) optimalisatie van het bestaande persleidingsysteem of
- Aanleg van een nieuwe persleiding naar het boostergemaal in Ursemmerplas.

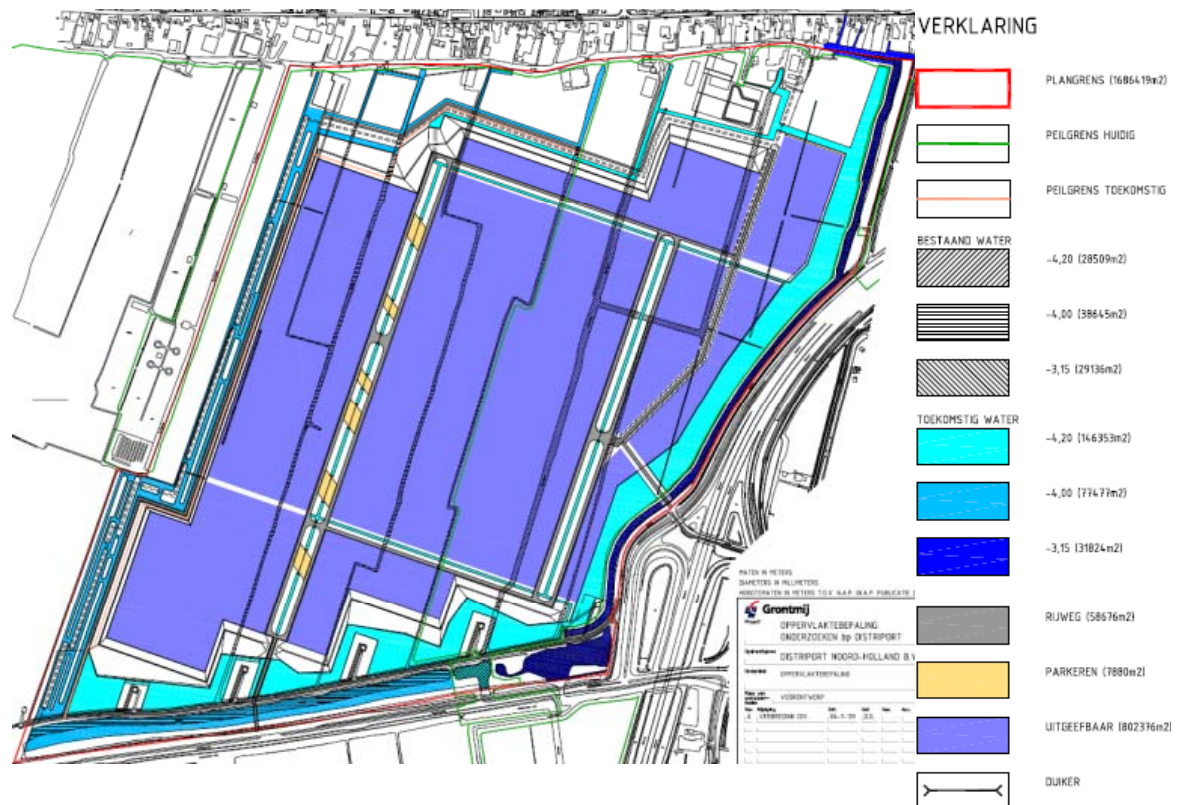
In de watertoets komen nog twee aanbevelingen naar voren:

1. In verband met beheer en onderhoud door het Hoogheemraadschap Noorderkwartier dient er rekening gehouden te worden met doorvaarbare duikers en eventueel schouwstroken (bij natuurvriendelijke oevers).



- De huidige persleiding richting Ursem heeft onvoldoende capaciteit om een grote toename in afvalwater af te voeren. Nagegaan moet worden of de berekende toename in afvalwaterproductie op deze persleiding zonder problemen kan worden afgevoerd.

In onderstaande afbeelding is het watersysteem opgenomen zoals dit bij de watertoets is gehanteerd.



Watersysteem en oppervlaktebepaling t.b.v. watertoets (bron: Grontmij)

## 6.6 Geluid

Om inzichtelijk te maken wat de gevolgen van de ontwikkeling van het bedrijvenpark Distriport Noord-Holland zijn is ten aanzien van het aspect geluid een akoestisch onderzoek<sup>17</sup> uitgevoerd. De resultaten van het onderzoek is opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan. Het bedrijvenpark is niet geluidgevoelig in de zin van de Wet geluidhinder. Hierdoor is toetsing aan de normen uit de wet geluidhinder niet nodig. Echter in het kader van een Goede Ruimtelijke Onderbouwning (G.R.O) dient de geluidsituatie wel inzichtelijk gemaakt te worden. Naast een GRO gelden vanuit het Bouwbesluit voor kantoorlocaties specifieke normen voor de geluidsituatie binnen het kantoor. Voor de aan de oostelijk gelegen flexibele zichtlocatie moet de geluidbelasting op de gevels inzichtelijk worden gemaakt zodat in een later stadium aan de normen kan worden getoetst.

<sup>17</sup> Grontmij, *Realisatie bedrijvenpark Distriport – Akoestisch onderzoek*, projectnr. 276263 d.d. 8 juni 2009

### 6.6.1 Kader

De Wet geluidhinder is niet van toepassing omdat op het bedrijvenpark geen geluidgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd. Toetsing aan de normen voor wegverkeerslawaai is derhalve niet nodig. Het bouwbesluit stelt wel dat een ruimte met kantoorfunctie maximaal een binnenwaarde mag hebben van 40 db(A).

Het bedrijventerrein valt binnen de geluidszones van de volgende wegen:

- Rijksweg A7;
- N243;
- Hulkerweg;
- Oosteinde;
- Kerkebuurt/Westeinde.

Conform artikel 76 van de Wet geluidhinder akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd. Als toetsjaar is 2020 gekozen. In onderstaande figuur zijn de verkeergegevens voor 2020 opgenomen die zijn gehanteerd bij het onderzoek.

Weg	Etmaalintensiteit in mvt/etm	Dag-/Avond- /Nachtperiode in % van et- maal	Snelheid in km/uur	Voertuigverdeling		
				%LV	%MV	%ZV
Rijksweg A7	105.749	6,64/3,11/0,98	120/90/90	90,9/91,5/91,5	5,7/5,6/5,6	2,8/2,4/2,4
N243 (A7/Jaagweg)	37.537	6,61/2,62/1,28	100/80/80	84,9/85,9/85,8	9,3/9,5/9,5	5,8/4,7/4,7
N243 (Jaagweg/N507)	31.416	6,75/2,40/1,17	100/80/80	86,1/86,5/86,4	9,5/9,6/9,6	4,4/4,0/4,0
Hulkerweg	900	6,50/4,00/0,75	60	96,0/97,0/98,0	3,4/2,6/1,7	0,6/0,5/0,3
Oosteinde	5.400	6,50/4,00/0,75	50	94,0	4,2	1,8
Kerkebuurt/Westeinde	2.300	6,50/4,00/0,75	50	94,0	4,2	1,8
Jaagweg	10.553	7,50/1,25/0,63	50	79,4	8,4	12,1

NB: LV= Lichte motorvoertuigen, MV= Middelzware motorvoertuigen, ZV= Zware motorvoertuigen

Gehanteerde verkeersgegevens 2020 (bron: Grontmij)

### 6.6.2 Conclusie

Uit het onderzoek naar wegverkeer blijkt dat de hoogste geluidbelasting als gevolg van de A7 optreedt ter hoogte van het plangebied. Deze hoogste geluidbelasting bedraagt 62 dB op enkele waarneempunten. Gezien het feit dat de Wet geluidhinder (Wgh) niet van toepassing is (door het niet aanwezig zijn van geluidgevoelige bestemmingen in de zin van de Wgh), is toetsing aan de normen uit deze wet niet nodig. Dit betekent dat vervolgpcedures in het kader van de Wgh niet nodig zijn.

Op het bedrijventerrein komen wel kantoorfuncties voor. Dit betekent dat het Bouwbesluit van kracht is voor deze panden. De binnenwaarden voor ruimten met een kantoorfunctie moet worden gegarandeerd. Deze binnenwaarde mag maximaal 40 dB(A) bedragen.

Naast het wegverkeer is in het onderzoek ook ingegaan op de geluidbelasting als gevolg van het bedrijventerrein op de dichtsbijzijnde geluidgevoelige bebouwing. Er is gebleken dat de hoogst berekende geluidbelasting 51,3 dB(A) bedraagt op een tweetal waarneempunten. Dat betekent dat de geluidbelasting hoger is dan de maximaal toelaatbare geluidbelasting van 50 dB(A). In het uitgevoerde akoestisch onderzoek sprake van een versimpeld model omdat nog geen details bekend zijn over de exacte plaatsing van bedrijven en gebouwen waardoor tussen de bronnen op het bedrijventerrein en de waarneempunten geen afscherming aanwezig is.

Indien ter plaatse van de flexibele zichtlocatie kantoren worden gerealiseerd geldt dat de totale geluidbelasting op de gevels dient te worden berekend om aan de norm van 40 dB(A) te kunnen voldoen. Hierdoor is cumulatie van alle wegbronnen en industriebronnen noodzakelijk. Uit de cumulatie van de wegen blijkt uit het akoestisch onderzoek dat op een tweetal waarneempunten de hoogst berekende geluidbelasting 64,4 dB bedraagt.

Naast de cumulatie voor het Bouwbesluit is ook een cumulatie van het wegverkeer en het bedrijventerrein op de bestaande bebouwing uitgevoerd. Hierdoor wordt inzichtelijk wat de geluidbelasting op de bestaande woningen is als gevolg van de ontwikkeling. Uit de cumulatie blijkt dat de hoogst berekende cumulatie 65,6 dB bedraagt op één waarneempunt.

### **6.6.3 Advies**

Uit de berekeningen die in het akoestisch onderzoek zijn uitgevoerd blijkt dat als gevolg van de omliggende wegen de gecumuleerde geluidbelasting 64,4 dB bedraagt. Als gevolg hiervan dienen de gevels 24,4 dB dient te werven om de binnenwaarde te kunnen garanderen. De ten oosten van het plangebied gelegen Rijksweg A7 is de maatgevende bron waardoor het te wensen is om de bij de gebouwindeling rekening te houden met het plaatsen van ruimten met kantoorfunctie direct aan de zijde van de Rijksweg A7.

Omdat voor industrielawaai de situatie nog vrij algemeen is, zonder exacte invulling van het plan en realisatie van gebouwen is het raadzaam om het onderzoek opnieuw uit te voeren als de planindeling bekend is.

Daarnaast is de geluidbelasting op de bestaande woningen aan de noordzijde (de lintbebouwing van Berkhout) boven de 50 dB(A). Op een tweetal waarneempunten bedraagt de geluidbelasting namelijk maximaal 51,3 dB(A). Hierdoor kan industrielawaai een probleem vormen voor de realisatie van het bedrijventerrein. Wanneer rekening gehouden wordt met de exacte indeling van het plangebied is het raadzaam de meest geluidbelaste activiteiten en inrichtingen in het zuiden van het plangebied te realiseren. Hierdoor worden de geluidgevoelige bestemmingen ten noorden van het bedrijventerrein ontzien en vormt industrielawaai wellicht geen belemmering voor de realisatie van het bedrijventerrein.

Bij het ontwerp van Distriport is rekening gehouden met de geluidsgevoelige bestemmingen. De indeling van de milieucategorieën is zodanig dat in de nabijheid van geluidsgevoelige bestemmingen de lagere milieucategorieën mogen worden gerealiseerd.

## **6.7 Luchtkwaliteit**

De belangrijkste wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit is vastgelegd in de Wet Luchtkwaliteit. Op 15 november 2007 is een nieuw wettelijk stelsel voor luchtkwaliteitseisen van kracht geworden. De hoofdlijnen van de nieuwe regeling zijn te vinden in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. De regelgeving is uitgewerkt in onderliggende Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB's) en Ministeriële Regelingen. Daarmee zijn het Besluit luchtkwaliteit (Blk 2005), de Regeling Saldering luchtkwaliteit, het Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit 2005 en de Meetregeling luchtkwaliteit vervallen.

Op basis van het bepaalde in de Wet Luchtkwaliteit kunnen ruimtelijk-economische initiatieven worden uitgevoerd indien aan één of meer voorwaarden wordt voldaan die gesteld worden in de wet. Onder deze voorwaarden vallen ook het besluit en de regeling 'niet in betekende mate' (NIBM) bijdragen. De ontwikkeling van Distriport Noord-Holland valt niet binnen één van de categorieën die in de regeling NIBM worden genoemd. Derhalve is een

Stof	Type norm	Plandrempel 2008 ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	Grenswaarde ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )
Stikstofdioxide ( $\text{NO}_2$ )	Jaargemiddelde concentratie	44	40 (vanaf 2010)
Stikstofdioxide ( $\text{NO}_2$ )	Uurgemiddelde concentratie	220	200
		Mag max. 18 keer per jaar overschreden worden	Mag max. 18 keer per jaar overschreden worden
Fijn stof ( $\text{PM}_{10}$ )	Jaargemiddelde concentratie	n.v.t.	40 (sinds 2005)
Fijn stof ( $\text{PM}_{10}$ )	24-uurgemiddelde concentratie	n.v.t.	50 (sinds 2005)
			Mag max. 35 keer per jaar overschreden worden

Relevante luchtkwaliteitsnormen (bron: Grontmij)

luchtkwaliteitsonderzoek<sup>18</sup> uitgevoerd. De concentraties van  $\text{NO}_2$  en  $\text{PM}_{10}$  van de planbijdrage zijn getoetst aan de jaargemiddelde grenswaarde norm zoals weergegeven in onderstaande afbeelding.

### 6.7.1 Resultaten

In het onderstaande wordt op de resultaten van het luchtkwaliteitsonderzoek ingegaan.

#### Resultaten situatie 2009

De hoogste berekende waarden voor  $\text{NO}_2$  en  $\text{PM}_{10}$  voor de situatie in 2009 zijn als volgt:

PM10	Autonoom
Jaargemiddelde concentratie ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	20,9
Overschrijding daggemiddelde norm (in aantallen)	9
$\text{NO}_2$	
Jaargemiddelde concentratie ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	31,2
Overschrijding uurgemiddelde norm (in aantallen)	0

Uit de resultaten is gebleken dat er in de autonome situatie geen sprake is van overschrijding van de jaargemiddelde concentratie van de stoffen  $\text{NO}_2$  en  $\text{PM}_{10}$ . In de situatie met planrealisatie vindt er geen overschrijding van de grenswaarde van de jaargemiddelde concentratie van  $\text{NO}_2$  en  $\text{PM}_{10}$  plaats. Ook de grenswaarde van 35 dagen, het maximaal aantal dagen dat de etmaalnorm van  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  mag worden overschreden, wordt niet overschreden.

#### Resultaten situatie 2010

In onderstaande tabel zijn de hoogst berekende waarden weergegeven voor de situatie in 2020.

<sup>18</sup> Grontmij, *Luchtkwaliteit onderzoek Bedrijventerrein Distriport – Luchttoets conform de Wet milieubeheer (5.2 luchtkwaliteitseisen)*, projectnr. 276236 d.d. 8 juni 2009

PM10	Autoom	Na planrealisatie
Jaargemiddelde concentratie ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	20,1	20,4
Overschrijding daggemiddelde norm (in aantallen)	12	13
NO <sub>2</sub>		
Jaargemiddelde concentratie ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	30,2	31,7
Overschrijding uurgemiddelde norm (in aantallen)	0	0

Uit de resultaten blijkt dat er in de autonome situatie voor het jaar 2010 geen overschrijding van de grenswaarde van de jaargemiddelde concentratie van NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> is. Ook in de situatie met planrealisatie vindt er geen overschrijding van de grenswaarde van de jaargemiddelde concentratie van NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> plaats. Ook de grenswaarde van 35 dagen, het maximaal aantal dagen dat de etmaalnorm van 50  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  mag worden overschreden, wordt niet overschreden.

### Resultaten situatie 2020

In de onderstaande tabel zijn de hoogst berekende waarden weergegeven voor de situatie in 2020.

PM10	Autoom	Na planrealisatie
Jaargemiddelde concentratie ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	18,2	18,4
Overschrijding daggemiddelde norm (in aantallen)	8	9
NO <sub>2</sub>		
Jaargemiddelde concentratie ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )	21,4	22,0
Overschrijding uurgemiddelde norm (in aantallen)	0	0

Uit de resultaten blijkt dat er in de autonome situatie geen overschrijding van de grenswaarde van de jaargemiddelde concentratie van NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> is. In de situatie met planrealisatie vindt er geen overschrijding van de grenswaarde van de jaargemiddelde concentratie van NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> plaats. Ook de grenswaarde van 35 dagen, het maximaal aantal dagen dat de etmaalnorm van 50  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  mag worden overschreden, wordt niet overschreden.

### Uurgemiddelde NO<sub>2</sub>-concentratie

Omdat voor het berekenen van uurgemiddelde NO<sub>2</sub>-concentraties gedetailleerde gegevens (o.a. verkeers-, meteogegevens en achtergrondconcentraties op uurbasis) nodig zijn en de benodigde rekeninspanning vele malen groter is dan voor het berekenen van jaargemiddelde NO<sub>2</sub>-concentraties, is in het luchtkwaliteitsonderzoek gebruik gemaakt van een statistische relatie. Deze relatie legt op basis van meetdata van het RIVM (Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu) een verband tussen jaargemiddelde en uurgemiddelde NO<sub>2</sub>-concentraties.

Uit de statistische analyse blijkt dat in het algemeen een overschrijding van het uurgemiddelde grenswaarde plaatsvindt bij een jaargemiddelde NO<sub>2</sub>-concentratie van 82  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  of hoger. Deze waarde wordt in dit onderzoek in geen van de onderzochte situaties overschreden.

### 6.7.2 Conclusie

Op grond van het uitgevoerde luchtkwaliteitsonderzoek kan worden vastgesteld dat het plan zonder meer kan worden uitgevoerd. In het onderzoek zijn de autonome situaties voor de toetsjaren 2009, 2010 en 2020 zijn getoetst. Voor de situatie met planrealisatie zijn de toetsjaren 2009, 2010 en 2020 getoetst. Voor alle toetsjaren blijkt dat de bijdrage van het plan niet leidt tot een overschrijding van de grenswaarde van de jaargemiddelde concentratie van NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>. De bijdrage blijft onder de grens van de jaargemiddelde grenswaarde van 40 µg/ m<sup>3</sup>.

## 6.8 Kabels en leidingen

Langs de N243 is een waterleiding gelegen. Het is niet noodzakelijk om voor deze leiding een beschermingszone in het bestemmingsplan op te nemen. Daarnaast heeft de beheerder van de leiding aangegeven dat ze voornemens is een nieuw tracé te ontwikkelen; hierover is ten tijde van de ontwikkeling van onderhavig bestemmingsplan echter nog geen duidelijkheid. Nu het tracé zich nog in de studiefase bevindt, is het te prematuur daar nu al rekening mee te houden. De leidingbeheerder heeft daarop aangegeven een tracé te onderzoeken dat geheel buiten het plangebied van onderhavig bestemmingsplan ligt.

## 6.9 Flora- en fauna

In deze paragraaf wordt aangegeven wat de gevolgen zijn voor het plan van de beschermde natuurwaarden in en nabij het plangebied. De gegevens over de aanwezige natuurwaarden zijn afkomstig van het onderzoek van adviesbureau Van der Goes en Groot<sup>19</sup>, van het MER door Grontmij<sup>20</sup> en van Grontmij Aquasense<sup>21</sup>.

De paragraaf is als volgt opgebouwd: allereerst wordt de stand van de wetgeving en het beleid op het gebied van natuur beschreven. Vervolgens volgen de resultaten op het vlak van gebiedsbescherming en soortenbescherming. Tenslotte volgen conclusie en aanbevelingen over de haalbaarheid van het plan in relatie tot natuur en vervolgstappen in het kader van natuurwetgeving.

### 6.9.1 Natuurwetgeving

De bescherming van de natuur is in Nederland vastgelegd in respectievelijk de Natuurbeschermingswet en de Flora- en faunawet. Deze wetten vormen een uitwerking van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. Daarnaast vindt beleidsmatig gebiedsbescherming plaats door middel van de ecologische hoofdstructuur (EHS), die is geïntroduceerd in het 'Natuurbeleidsplan' (1990) van het Rijk en op provinciaal niveau in het streekplan is uitgewerkt.

De *Natuurbeschermingswet* heeft betrekking op de Europees beschermde Natura 2000 gebieden en de Beschermde natuurmonumenten. Ruimtelijke ontwikkelingen die effecten

<sup>19</sup> Adviesbureau Van der Goes en Groot (2007), Jaagweg te Berkhout, inventarisatie beschermde fauna 2007

<sup>20</sup> Grontmij (2009) Milieueffectrapport Distriport Noord-Holland

<sup>21</sup> Grontmij Aquasense (2009) Broedvogelinventarisatie Terrein Jaagweg

hebben op de vastgestelde natuurwaarden van deze gebieden, zijn in beginsel niet toegestaan. Indien er een kans bestaat dat effecten zullen optreden, dienen deze vooraf in kaart gebracht en beoordeeld te worden.

De *Flora- en faunawet* heeft betrekking op alle in Nederland in het wild voorkomende zoogdieren, vogels, reptielen en amfibieën, op een aantal vissen, libellen en vlinders, op enkele bijzondere en zeldzame ongewervelde diersoorten en op een honderdtal vaatplanten. Bij ruimtelijke ontwikkelingen hoeft echter alleen rekening gehouden te worden met de juridisch zwaarder beschermde soorten uit tabel 2 en tabel 3 van de *Flora- en faunawet* en met vogels. Voor soorten uit tabel 3 en voor vogels met vaste verblijfplaatsen moet een ontheffing worden aangevraagd wanneer een ruimtelijke ontwikkeling leidt tot schade aan de soort of verstoring van leefgebied. Voor soorten van tabel 2 geldt dat een ontheffing niet nodig is wanneer gewerkt wordt conform een door LNV goedgekeurde gedragscode. De gedragscode voor de bouwsector is in april 2009 goedgekeurd en is sindsdien toepasbaar.

### **6.9.2 Resultaten gebiedsbescherming**

#### Natuurbeschermingswet

Vanwege de ligging nabij het (toekomstig) Natura 2000 gebied Markermeer-IJmeer vanuit de Natuurbeschermingswet onderzoek verplicht naar de effecten van het plan op dit gebied. Dit onderzoek is door Grontmij Aquasense uitgevoerd als onderdeel van de broedvogelinventarisatie. Er zijn vier soorten aangetroffen waarvoor het Markermeer-IJmeer als Natura 2000 gebied is aangewezen. Het belang van het gebied voor deze vier soorten als broedvogel is niet groot. Slechts enkele paren werden aangetroffen. Daarmee kan van een externe werking richting Natura-2000 gebied Markermeer geen sprake zijn.

#### Ecologische verbindingszone

Gekoppeld aan de realisatie van Distriport moet in het plangebied een ecologische verbindingszone worden gerealiseerd. De provincie Noord-Holland heeft aangegeven welke natuurdoeltypen en doelsoorten gewenst zijn voor de nieuwe ecologische verbindingszone in het plangebied en welk ambitieniveau wordt nagestreefd. In het Masterplan en bijlage 3 van het MER is uitgewerkt welke inrichting nodig is om deze doelen te realiseren. Dit leidt tot de volgende randvoorwaarden voor de nieuwe ecologische verbindingszone:

- Circa 25 hectare wordt ingericht met stilstaand water (10%), rietland en hoog opgaande kruidenvegetatie (79%), grasland (10%) en struweel (1%);
- De ruimte tussen de stapstenen (corridor) is minimaal 25 meter breed;
- Waar de rugstreeppad ontbreekt mag de afstand tussen de stapstenen (moerasgebiedjes) oplopen tot enkele kilometers (maximaal 3,5 km);
- Om de 500 meter is de graslandvegetatie wat breder en beslaat enkele honderden vierkante meters;
- Extensieve recreatie is onder voorwaarden toegestaan.

De zone moet een verbinding vormen tussen de Leekerlanden en de Beemster, dit zijn 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). Daarnaast ligt aan de oostzijde van het plangebied een sloot met natuurvriendelijk-

ke oevers. Deze vormt een belangrijke verbinding met het gebied De Hulk. In deze sloot, De Tocht en de Naamsloot zijn voorzieningen aangelegd in het kader van het otterproject.

### **6.9.3 Resultaten soortenbescherming**

#### Planten

Het terrein dat is bezocht, bestaat voornamelijk uit agrarisch gebied. Er zijn geen beschermde soorten aangetroffen op het terrein. Uit de gegevens van het Natuurloket komt naar voren dat er een beschermd plantensoort in het kilometerhok voorkomt van categorie 1 van de Flora- en faunawet. Dit is de zwanenbloem die in Noord-Holland vrij algemeen voorkomt.

#### Vogels

Uit de broedvogelinventarisatie van Grontmij Aquasense blijkt dat het plangebied rijk is aan broedvogels. Zolang broedende vogels niet worden verstoord tot de jongen zijn uitgevlogen, worden er ten aanzien van vogels geen overtredingen van de Flora- en Faunawet begaan. Hiertoe dienen de aanbevelingen uit de rapportage van Grontmij Aquasense te worden opgevolgd.

#### Zoogdieren

Door Van der Goes en Groot is in 2007 onderzoek gedaan naar de aanwezige kleine zoogdieren en vleermuizen in het plangebied. Uit het onderzoek naar kleine zoogdieren kwam naar voren dat de bosspitsmuis, huisspitsmuis en bosmuis in het plangebied zijn aangetroffen. Dit zijn soorten die beschermd zijn onder de Flora- en faunawet categorie 1. Uit de gegevens van de provincie Noord-Holland komt naar voren dat de haas, mol, veldmuis, dwergmuis en egel in het verleden ook in de kilometerhokken zijn waargenomen waarin het plangebied is gelegen. Al deze soorten zijn beschermd onder de Flora- en faunawet categorie 1.

Ook is onderzoek gedaan naar het voorkomen van vleermuizen in het plangebied. Hieruit kwam naar voren dat de meervleermuis, ruige dwergvleermuis en laatvlieger in het plangebied voorkomen. Alle vleermuissoorten zijn beschermd onder de Flora- en faunawet categorie 3.

#### Amfibieën, reptielen en vissen

In het plangebied is open water aanwezig. Door Van der Goes en Groot is onderzoek gedaan naar de aanwezige vissen en amfibieën in het plangebied. Uit het visonderzoek komt naar voren dat paling, brasem, kolblei, vetje, bittervoorn, ruisvoorn, blankvoorn, pos, snoek, driedoornige stekelbaars, tiendoornige stekelbaars en baars zijn aangetroffen in het plangebied. De bittervoorn is een beschermde vissoort (FFW categorie 3). Het vetje is een soort die op de Rode Lijst staat.

Uit het onderzoek naar amfibieën is naar voren gekomen dat de meerkikker en de bastaardkikker in het plangebied voorkomen. Deze soorten zijn beschermd in de Flora en faunawet (categorie 1). De rugstreeppad (categorie 3) is niet in het plangebied aangetroffen. Het is echter mogelijk dat de rugstreeppad het plangebied gaat koloniseren als het terrein bouwrijp wordt gemaakt. Reptielen komen in het plangebied niet voor.



### Ongewervelde diersoorten

Inventarisatiegegevens van het voorkomen van dagvlinders in de huidige situatie zijn bekend bij het Natuurloket. Uit de gegevens van het natuurloket komt naar voren dat in de kilometerhokken waarin het plangebied is gelegen geen beschermde dagvlinders en libellen voorkomen. Gezien de aard van de begroeiing wordt het voorkomen van dagvlinders en libellen beperkt tot algemene niet-beschermde soorten als koolwitje, kleine vos, dagpauwoog en atalanta. Er zijn geen andere beschermde ongewervelde diersoorten te verwachten in het plangebied.

#### **6.9.4 Conclusie en aanbevelingen natuur**

Wat wetgeving en beleid op het gebied van natuur betreft kan het ruimtelijk plan in de huidige vorm doorgang vinden. Voorwaarde daarbij is dat voor het werken aan de watergangen een ontheffing ex artikel 75 van de Flora- en Faunawet wordt aangevraagd voor verstoring van de bittervoorn. Om negatieve effecten op aanwezige (beschermde) diersoorten, zoals de bittervoorn, te minimaliseren, worden verzachtende en compenserende maatregelen uitgevoerd, zoals omschreven in het MER. De verwachting is daarom dat de noodzakelijke ontheffing redelijkerwijs verkregen kan worden.

Bij de uitvoering moet gelet worden op de aanwezigheid van de streng beschermde rugstreeppad, omdat deze het terrein kan koloniseren als het bouwrijp is gemaakt. Bij aanwezigheid dient een ontheffing van de Flora- en Faunawet te worden aangevraagd. Het is daarom aan te bevelen om een ter zake kundige in te schakelen die kan adviseren.

Ten aanzien van broedende vogels dienen de aanbevelingen uit de rapportage van Grontmij Aquasense<sup>22</sup> te worden opgevolgd.

Het plan heeft geen negatieve effecten op het (toekomstige) Natura 2000 gebied Markermeer-IJmeer.

De door de provincie planologisch beschermde en geplande ecologische verbindingzone zal worden gerealiseerd zoals omschreven in het Masterplan en bijlage 3 van het MER. Daarmee wordt het provinciale ruimtelijke beleid op het gebied van natuur gerespecteerd.

## **6.10 Externe veiligheid**

Het beleid voor externe veiligheid is gericht op het beperken en beheersen van risico's voor de omgeving vanwege handelingen met gevaarlijke stoffen. De handelingen kunnen zowel betrekking hebben op het gebruik, de opslag en de productie, als op het transport van gevaarlijke stoffen (De normen voor het externe veiligheidsbeleid hebben een wettelijke status. Burgers hebben een minimum beschermingsniveau met betrekking tot gevaarlijke stoffen in hun woonomgeving gekregen. Deze normen zijn een wettelijk verplichte toetsingsgrond bij besluiten op grond van de Wet ruimtelijke ordening). Op de genoemde categorieën is verschillende wet- en regelgeving van toepassing. Het huidige beleid voor inrichtingen (bedrijven) is afkomstig uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), dat 27 oktober 2004 van kracht is geworden. Het externe veiligheidsbeleid voor transport

---

<sup>22</sup> Grontmij Aquasense (2009) Broedvogelinventarisatie Terrein Jaagweg

van gevaarlijke stoffen staat in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen, dat op 4 augustus 2004 in de Staatscourant is gepubliceerd.

Binnen het genoemde beleidskader voor externe veiligheid staan twee kernbegrippen centraal. Deze betreffen het plaatsgebondenrisico en het groepsrisico. Beide begrippen vertonen onderlinge samenhang, desondanks zijn er belangrijke verschillen. Het plaatsgebonden risico vormt een wettelijke norm voor bestaande en nieuwe situaties. Dit is met een risicocontour ruimtelijk weer te geven (bijvoorbeeld op de verbeelding van een bestemmingsplan). Het groepsrisico is niet in ruimtelijke contouren te vertalen, maar wordt weergegeven in een grafiek. Hierin is weergegeven hoe groot de kans is dat groepen met een bepaalde grootte slachtoffer kunnen worden van een ongeval met gevaarlijke stoffen.

#### *Plaatsgebonden risico*

Het plaatsgebonden risico beschrijft de kans per jaar dat een onbeschermd individu komt te overlijden door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het plaatsgebonden risico wordt uitgedrukt in risicocontouren rondom de risicobron (bedrijf, weg, spoorlijn etc.), waarbij de  $10^{-6}$  contour (kans van 1 op 1 miljoen op overlijden) de maatgevende grenswaarde is.

#### *Groepsrisico*

Het groepsrisico beschrijft de kans dat een groep van 10 of meer personen gelijktijdig komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico geeft een indicatie van de maatschappelijke ontwrichting in geval van een ramp. Het groepsrisico wordt uitgedrukt in een grafiek, waarin de kans op overlijden van een bepaalde groep (bijvoorbeeld 10, 100 of 1000 personen) wordt afgezet tegen de kans daarop. Voor het groepsrisico geldt de oriëntatiewaarde als *ijkpunt* in de verantwoording (géén norm).

#### *Verantwoordingsplicht*

Het groepsrisico kent geen vaste norm, maar een oriëntatiewaarde. In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de circulaire 'Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' (2004) is de verantwoordingsplicht opgenomen. Daarbij geldt volgens deze circulaire dat bij elke overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico of toename van het groepsrisico ten gevolge van de ontwikkeling van het plangebied onder de oriëntatiewaarde verantwoording moet worden afgelegd door het bevoegd gezag.

De verantwoording van het groepsrisico houdt in dat, naast de rekenkundige hoogte van het Groepsrisico, tevens rekening dient te worden gehouden met een aantal kwalitatieve aspecten. Hiertoe behoren bijvoorbeeld de aspecten 'zelfredzaamheid' en 'bestrijdbaarheid'. Indien van toepassing kan hiermee ook rekening worden gehouden met de kans op gewonden en andere effecten van een eventuele ramp. Bij de verantwoording dient de regionale brandweer om advies gevraagd te worden.

#### *Hogedruk aardgasleidingen en vloeistofleidingen*

Het externe veiligheidsbeleid voor transport van gevaarlijke stoffen (hoge druk aardgasleidingen en K1, K2, K3- vloeistofleidingen) door buisleidingen is omschreven in de Circulaire 'Zonering langs hoge druk aardgasleidingen' uit 1984 en de circulaire 'bekendmaking van voorschriften ten behoeve van zonering langs transportleidingen voor brandbare vloeistoffen van de K1, K2, en K3 categorie' uit 1991. In deze circulaires staan toetsingsaf-

standen en bebouwingsafstanden beschreven die gelden voor verschillende ruimtelijke objecten.

Op dit moment is het beleid voor hogedruk aardgasleidingen en K1, K2, K3- vloeistofleidingen sterk in beweging. In een brief naar de Tweede Kamer is bekendgemaakt dat het Rijk voornemens is het beleid voor deze buisleidingen te laten aansluiten bij de systematiek zoals deze thans geldt voor het Besluit externe veiligheid inrichtingen en de Circulaire risiconormering vervoer van gevaarlijke stoffen.

### **6.10.1 Inventarisatie risicobronnen**

In het kader van het bestemmingsplan is de externe veiligheid onderzocht<sup>23</sup>. Allereerst zijn de risicobronnen geïnventariseerd. Hieronder volgt een opsomming van de risicobronnen zoals deze zijn opgenomen in het onderzoek.

#### *Risicovolle inrichtingen*

In de nabije omgeving van het plangebied liggen geen (geprojecteerde) risicovolle inrichtingen

#### *Vervoer van gevaarlijke stoffen*

Het plangebied is gelegen tussen de rijksweg A7 en N243 waarover gevaarlijke stoffen vervoerd worden. Daarnaast is het gelegen op ruime afstand van het spoortracé Enkhuisen-Hoorn. Hierover vindt geen transport van gevaarlijke stoffen plaats. In deze paragraaf gaan we in op de relevantie voor het plangebied.

#### *Rijksweg A7 en N243*

De planontwikkeling grenst aan de rijksweg A7 ter hoogte van het wegvak traject Hoorn-Amsterdam en de N243. Over de bestaande vervoerssituatie zijn telgegevens opgevraagd bij Rijkswaterstaat. Maatgevend voor de bepaling van het invloedsgebied is het vervoer van GF3 (vloeibare gassen). Deze stofcategorie heeft een invloedsgebied van 250 meter. Het plangebied ligt binnen dit invloedsgebied. Ten behoeve van de verantwoording van het groepsrisico is een groepsrisicoberekening gemaakt van de bestaande als de toekomstige situatie. De lokale brandweer is om advies gevraagd. Op basis van het advies kunnen eisen aan de inrichting van het (hele) plangebied overwogen worden.

#### *Spoor Hoorn-Amsterdam*

De planontwikkeling is gelegen op 400 meter afstand van het spoortracé Amsterdam-Hoorn. Over de bestaande vervoerssituatie zijn telgegevens opgevraagd bij ProRail. Hieruit is gebleken dat er geen transport van gevaarlijke stoffen over het spoor plaatsvindt en niet relevant is voor externe veiligheid.

#### *Buisleidingen*

Binnen het plangebied ligt conform een gedane Klic-melding door Grontmij géén hogedruk aardgasleiding. In het plangebied liggen geen K1-K2-K3-vloeistofleidingen.

#### *Conclusies*

Naast de rijksweg A7 en de N243 vormen andere risicobronnen in de huidige situatie geen belemmeringen voor het plangebied. Het beleid ten aanzien van hogedruk aardgasleidingen

<sup>23</sup> Grontmij, Bedrijventerrein Distriport - Externe veiligheid rapport – Verantwoordingsplicht, projectnummer 276236 d.d. 8 juni 2009

gen is in beweging. Er wordt geadviseerd de ontwikkelingen op het gebied van het beleid over hogedruk aardgasleidingen te monitoren. Tevens kunnen in de toekomstige situatie op bijvoorbeeld bedrijventerrein nieuwe risicovolle activiteiten zorgen voor een verhoging van het risico ter plaatse van de planlocatie. Echter, voor het bestemmingsplan Distriport Noord-Holland wordt uitgegaan van de thans bekende en actuele situatie.

### **6.10.2 Conclusies onderzoek**

In deze paragraaf worden de conclusies beschreven zoals deze zijn opgenomen in het onderzoek.

#### *Plaatsgebonden risico*

Uit het onderzoek blijkt dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over de rijksweg A7 en N243 geen PR  $10^{-6}$  contour per jaar oplevert. Binnen de PR  $10^{-6}$  contour per jaar is vestiging van nieuwe kwetsbare objecten zoals woningen niet toegestaan. De wettelijk vereiste basisbescherming kan geboden worden. Het plaatsgebonden risico, ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de rijksweg A7 en N243, vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkelingen van het plangebied. Immers in het plan worden geen nieuwe kwetsbare mogelijk gemaakt.

#### *Groepsrisico*

In zowel de huidige bevolkingssituatie als de toekomstige bevolkingssituatie ligt het groepsrisico niet boven de oriëntatiewaarde. Wel neemt het groepsrisico toe als gevolg van de ontwikkeling van Distriport. Omdat sprake is van een toename van het groepsrisico dient de verantwoordingsplicht verder te worden uitgewerkt conform artikel 13 van het Bevi.

### **6.10.3 Verantwoordingsplicht**

Het bevoegd gezag moet conform de Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen verantwoordingsplicht afleggen bij elke overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico of toename van het groepsrisico ten gevolge van de ruimtelijke ontwikkeling.

Naar aanleiding van de ontwikkeling van Distriport Noord-Holland Noord vindt een toename van de dichtheid plaats. In de onderzochte situatie van het te ontwikkelen plangebied ligt het groepsrisico onder de oriëntatiewaarde en is rekenkundig geen verandering van de hoogte van het groepsrisico waar te nemen. De verantwoording van het externe veiligheidsrisico voor deze bestemmingsplanwijziging dient door het college van Burgemeester & Wethouders van de gemeente Koggenland ingevuld te worden.

### **6.10.4 LPG-tankstation**

Het bestemmingsplan Distriport Noord-Holland maakt het mogelijk om een verkooppunt voor motorbrandstoffen te realiseren in combinatie met een LPG-tankinstallatie. Indien een initiatiefnemer een dergelijk bedrijf wil op richten zal de initiatiefnemer moeten aantonen dat het oprichten van dit bedrijf mogelijk is vanuit het oogpunt van externe veiligheid.

### 6.10.5 Windturbines

In het kader van de toets externe veiligheid ten behoeve van de milieueffectrapportage is een onderzoek<sup>24</sup> uitgevoerd met betrekking tot de externe veiligheid in relatie tot de windturbines die ten zuiden van Distriport zijn gelegen. In dat onderzoek is als uitgangspunt genomen dat de windturbines een ashoogte van 49 meter hebben en een vermogen van 850 Kilowatt (conform de feitelijke situatie). Hierbij hoort een plaatsgebonden risicocontour van 122 meter.

Echter in het ter plaatse vigerende bestemmingsplan zijn onder meer de volgende bouwen inrichtingsvoorschriften vastgesteld:

- de masthoogte mag niet meer dan 60 meter bedragen;
- de totale hoogte (mast en rotor) mag niet meer dan 85 meter bedragen.

Dit betekent dat windturbines gebouwd mogen worden zolang de genoemde hoogte van 85 meter niet overschreden wordt. Voor een dergelijke windturbine geldt dat de plaatsgebonden  $10^{-6}$  risicocontour op 149 meter ligt. Binnen deze risicocontour mogen geen kwetsbare objecten gevestigd worden. Beperkt kwetsbare projecten zouden, mits omkleed met gewichtige redenen, binnen de plaatsgebonden  $10^{-6}$  risicocontour geplaatst kunnen worden. Binnen het effectgebied van 35 m. tot 85 m. rondom de as van elke turbine mogen daarnaast niet meer dan 25 personen aanwezig zijn; daarbuiten is dat wel toegestaan.

## 6.11 Verkeer

De ontwikkeling van bedrijvenpark Distriport Noord-Holland zal sneller plaats vinden dan het opwaarderen van de Westfriisaweg (zie paragraaf 5.3). Derhalve heeft onderzoek<sup>25</sup> plaats gevonden om inzicht te krijgen in de huidige capaciteit van de N243 (die deel uit maakt van de Westfriisaweg) en de verbinding richting de A7. De resultaten van dit onderzoek zijn meegenomen bij het opstellen van het Milieueffectrapport Distriport Noord-Holland.

### *Bereikbaarheid*

Ten aanzien van bereikbaarheid wordt er onderscheid gemaakt, tussen (vracht)autoverkeer, langzaamverkeer en collectief vervoer:

- (vracht)autoverkeer: het uitgangspunt is dat het gehele bedrijventerrein ontsloten wordt op de N243 (toekomstige Westfriisaweg). Net als in de huidige situatie wordt er vanuit gegaan dat er geen doorgaand (vracht) autoverkeer vanuit Distriport wordt afgewikkeld over de Lijsbeth Tijsweg. Daarnaast wordt een bypass gerealiseerd vanaf de A7, Distriport is via de bypass rechtstreeks ook te bereiken.
- langzaam verkeer: in de huidige situatie is het plangebied voor langzaam verkeer te bereiken via de Lijsbeth Tijsweg. Ook in de ontwikkeling van Distriport kan de route bereikbaar blijven voor fietsverkeer.

<sup>24</sup> Grontmij, *Notitie externe veiligheid windturbines*, rapportnr. I&M-99065392-IV, d.d. 12 december 2008

<sup>25</sup> De Peyler Projectontwikkeling B.V., *Ontsluiting bedrijvenpark Jaagweg*, rapportnr. DPP001/Mmj/0003 6 maart 2008

- collectief vervoer: het plangebied wordt niet ontsloten door openbaar vervoer. Met de ontwikkeling van het bedrijventerrein ontstaat er mogelijk voldoende draagvlak voor openbaar vervoer langs de Westfrisiaweg, met onder meer haltes bij Distriport.

#### *Verkeersbelasting*

De ontwikkeling van bedrijvenpark Distriport Noord-Holland zorgt voor een toename van verkeer. De omringende wegen worden hierdoor extra belast. Uit de berekeningen die in de MER zijn opgenomen blijkt dat de totale te verwachten verkeersproductie grofweg tussen de 8.800 voertuigen per etmaal bedraagt, maximaal zal het om 10.000 voertuigen per etmaal gaan. Het merendeel van het verkeer afkomstig van en naar Distriport maakt gebruik van de A7. Slechts een beperkt aandeel van het verkeer (ca. 20%) is westelijk georiënteerd.

#### *Doorstroming*

Het verkeer van en naar Distriport heeft gevolgen voor de verkeersbelasting op de omliggende infrastructuur en daarmee op de totale doorstroming van de omgeving. De provincie Noord-Holland is voornemens de N243 op te waarderen (het project Westfrisiaweg). Bij de realisatie van de toekomstige Westfrisiaweg wordt rekening gehouden met de verkeersbelasting van Distriport en de benodigde infrastructuur voor een adequate afwikkeling. Om geheel Distriport adequaat te kunnen ontsluiten is de opwaardering van de Westfrisiaweg noodzakelijk. Blijkens de MER kunnen delen van Distriport worden ontwikkeld zonder dat de gehele reconstructie plaats hoeft te vinden.

#### *Verkeersveiligheid*

De wegen in het plangebied worden zodanig vormgegeven dat deze voldoen aan de principes van Duurzaam Veilig. De verkeersveiligheid ter plaatse zal afnemen ten opzicht van de autonome situatie. Dit is toe te schrijven aan de toename van het verkeer in zowel het Meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) als het Voorkeursalternatief (VKA). Het verschil tussen deze twee alternatieven is als verwaarloosbaar beoordeeld. Derhalve heeft dit aspect geen bepalende afweging gespeeld bij de vergelijking tussen het MMA en het VKA (conform hetgeen is bepaald in de MER, zie paragraaf 6.2). Desondanks wordt hoog ingezet op het aspect verkeersveiligheid. Voorwaarde voor de uitwerking van de infrastructuur is dat deze verkeersveilig zijn (bijvoorbeeld door het realiseren van een fietstunnel op de kruising Lijsbeth Thijsweg en de ontsluiting van Distriport Noord-Holland).

#### **Aanvullende maatregelen**

Op basis van de analyse die in de Milieueffectrapportage Distriport Noord-Holland is gedaan zijn er een aantal mitigerende maatregelen opgenomen in het meest milieuvriendelijke alternatief (zie paragraaf 5.6.1):

- onderzoek in de verdere uitwerking de mogelijkheden voor vervoersmanagement als onderdeel van parkmanagement ten behoeve van collectief (goederen)vervoer en collectieve parkeervoorzieningen.
- ontlasten van het kruispunt ontsluitingsweg-Lijsbeth Thijsweg door het realiseren van een alternatieve route voor fietsverkeer (via het bedrijventerrein) of een ongelijkvloerse kruising van fietsverkeer met de ontsluitingsweg;
- de volgende kruispunten voldoende dimensioneren wanneer voor realisatie van de Westfrisiaweg gestart wordt met de ontwikkeling van het bedrijventerrein:

- N243 – aansluiting A7 – N247;
- N243 – aansluiting A7 West;
- N243 – Distriport.

#### MMA

- Geen gelijkvloerse kruising van het fietsverkeer op de Lijsbeth Tijsweg met de hoofd ontsluitingsweg van Distriport.

#### VKA

- Deze kruising wordt nog uitgewerkt, in het voorkeursalternatief is voorlopig een gelijkvloerse kruising opgenomen.

In het kaartbeeld behorende bij het Masterplan (zie paragraaf 2.2.1) is een gelijkvloerse kruising opgenomen conform het VKA. Deze is in het voorontwerpbestemmingsplan opgenomen. Het college van de gemeente Koggenland heeft met betrekking tot de Westfri-siaweg het standpunt ingenomen dat wordt uitgegaan van een fietstunnel ter plaatse van de Lijsbeth Thijsweg.

## 6.12 Duurzaamheid

Gedurende het besluitvormingstraject om het bedrijvenpark Distriport te realiseren is het accent gelegd op hoge duurzame ambities. Het bedrijvenpark moet een voorbeeldfunctie in nemen in de regio. Hiervoor zijn randvoorwaarden<sup>26</sup> geformuleerd, deze luiden als volgt:

1. 15% ruimtewinst;
2. 10% toepassing duurzame energie;
3. 50 hectare groene inpassing;
4. Opstellen beeldkwaliteitplan voor goede landschappelijke inpassing;
5. Parkmanagement.

De volgende speerpunten volgen uit deze opsomming

Ad1 Het intensiveren van ruimtegebruik door middel van:

- het bouwen tot aan de rooilijn (in combinatie met parkeren op eigen terrein);
- aanvulling met lokale bedrijvigheid op het bedrijvenpark;
- het stapelen van kantoorfuncties en bedrijfsruimtegebouwen.

Ad2 Duurzame energie door bijvoorbeeld:

- zelfvoorzienende energiehuishouding en koude-warmte opslag.

Ad3 Een ecologisch verantwoorde landschappelijke inpassing:

- het natuurgebied Leekerlanden moet worden ontzien;
- het realiseren van een groene buffer met het dorp Berkhout;
- voldoen aan de wateropgave in het plangebied;
- het minimaliseren van de milieubelasting.

<sup>26</sup> De randvoorwaarden zijn vastgelegd in motie 8-32 van Provinciale Staten van Noord-Holland

Ad4 Beeldkwaliteit met een hoog ambitieniveau:

- het opstellen van een beeldkwaliteitsplan voor de bebouwing en de inrichting van de openbare ruimte;
- materiaalgebruik.

Ad5 Organisatie:

- het opzetten van een Vereniging van Eigenaren ten behoeve van parkmanagement.

### Duurzaamheid in het VKA

Bedrijvenpark Distriport wordt overwegend een logistiek bedrijventerrein. De energievraag van het terrein zal voornamelijk bestaan uit elektriciteit en transportbrandstof en in mindere mate (laagwaardige) warmte. Bij de transportbewegingen van, naar en op het bedrijventerrein komt veel CO<sub>2</sub> emissie vrij.

Ten aanzien van klimaat en energie wordt er vanuit de (Rijks)overheid beleid gevoerd met als doel:

- 20 procent duurzame energie opwekking in 2020;
- 30 procent CO<sub>2</sub> reductie in 2020 ten opzichte van referentiejaar 1990;
- 2 procent energiereductie per jaar.

De provincie Noord-Holland hanteert als uitgangspunt dat zowel 10 procent duurzame energie wordt toegepast als parkmanagement. Het opstellen van het Meest Milieuvriendelijke Alternatief is zodanig opgesteld dat bedrijvenpark Distriport Noord-Holland een bijdrage levert aan het realiseren van de bovenstaande doelstellingen.

Zoals beschreven in paragraaf 6.1 zijn bijna alle aspecten ten aanzien van de MMA-maatregelen overgenomen in het VKA. De verschillen ten aanzien het aspect duurzaamheid:

#### MMA

- Collectieve inkoop van groene elektriciteit;
- Waar nodig zijn gebouwgebonden duurzame energievoorzieningen aangebracht;
- Gebouwen zijn duurzaam gebouwd en voorzien van groene daken;
- Levering van biobrandstof bij het tankstation op het bedrijventerrein;
- Terreingebonden mobiliteit maakt in ieder geval gebruik van elektriciteit dan wel biobrandstof;

#### VKA

- Wanneer economisch haalbaar zijn gebouwgebonden duurzame energievoorzieningen aangebracht en wordt groene elektriciteit ingekocht;
- Gebouwen zijn duurzaam gebouwd en toepassen van groene daken wordt bevorderd;
- Levering van biobrandstof wordt niet realistisch geacht vanwege de hoge kosten voor biobrandstoffen, dit wordt ingezet indien economisch haalbaar;
- Terreingebonden mobiliteit moet economisch haalbaar zijn.



De in bovenstaande tabel opgenomen maatregelen zijn grotendeels procesmatig van aard. Dit betekent dat het realiseren van dergelijke procesmatige maatregelen niet via een bestemmingsplan kan worden geregeld en vastgelegd. Wel kan dit bijvoorbeeld door parkmanagement in te stellen dat zich richt op het inkopen van duurzame energie. Het scheppen van randvoorwaarden voor het realiseren van duurzame gebouwen (bijvoorbeeld door middel van het stellen van een hoge EPC-eis, Energie Prestatie Coëfficiënt, of het gebruik van bepaalde materialen) dient te worden beschreven in een beeldkwaliteitsplan. Tevens kan bij de toetsing van een bouwvergunning nader worden ingegaan op duurzaamheidseisen.

### **Onderzoek duurzaamheid**

De initiatiefnemers laten een onderzoek laten uitvoeren naar de mogelijkheden om duurzaamheid op bedrijventerrein Distriport Noord-Holland te verwezenlijken. De ambitie die de initiatiefnemers voor het bedrijventerrein Distriport Noord-Holland hebben ligt zeer hoog. Het is de intentie om het bedrijventerrein CO<sub>2</sub> neutraal op te richten en bij voorkeur energieopwekkend. Daarnaast gaat er een hogere EPC-norm gelden dan de thans in het bouwbesluit geldende. Achteraf zal een GPR-score (GPR is een methode om duurzaamheid te meten) van minimaal 7 gescoord worden op alle individuele thema's die in het onderzoek worden genoemd. Een ander belangrijk punt dat Distriport landschappelijk moet worden ingepast samen met water.

Tot slot kan er voor Distriport Noord-Holland een verduurzamingsprogramma worden opgesteld dat ingaat op het moment dat het bedrijventerrein gerealiseerd is.

De initiatiefnemers zullen in privaatrechtelijke overeenkomsten (waaronder een eerdere overeenkomst met de gemeente Koggenland) duurzaamheidsaspecten vastleggen. Deze betreffen onder andere de EPC-norm; de gebouwen dienen te worden gebouwd met een EPC-norm. Daarnaast dient het Definitief Ontwerp van een bedrijfsgebouw in GPR Gebouw versie 4.0 ingevoerd te worden en vervolgens na realisatie te worden getoetst. Op deze wijze wordt gegarandeerd aandacht besteed aan het aspect duurzaamheid.



## 7. CULTUURHISTORIE

### 7.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de aanwezige cultuurhistorie in het plangebied. Achtereenvolgens wordt aandacht besteed aan archeologie, landschap en monumenten.

In 1992 is het Verdrag van Valletta (Malta) opgesteld. Het verdrag stelt dat bij ruimtelijke ontwikkelingen de cultuurhistorische en archeologische waarden een onlosmakelijk onderdeel van de belangenafweging dienen te zijn. Dit verdrag is per 1 september 2007 wettelijk verankerd in de Monumentenwet 1988 door de inpassing van de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz). Dit heeft tot gevolg dat voordat ingrepen worden uitgevoerd die tot bodemverstoring leiden, vooraf dient te worden vastgesteld of archeologische waarden in het geding zijn en op welke wijze hiermee dient te worden omgegaan.

#### 7.1.1 Onderzoek

Ten behoeve van de ontwikkeling van bedrijventpark Distriport heeft de Grontmij archeologische bureauonderzoek<sup>27</sup> uitgevoerd. Tijdens het bureauonderzoek zijn de volgende werkzaamheden verricht:

- het bestuderen van bodemkaarten en van geologische, geomorfologische, topografische en historische kaarten;
- het nader inventariseren van archeologische waarnemingen en in het verleden verrichte archeologische onderzoeken in het archeologisch informatiesysteem Archis2;
- het raadplegen van de Archeologische Monumentenkaart (AMK);
- het raadplegen van de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW);
- het raadplegen van de Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW) van de provincie Noord-Holland;
- het raadplegen van de KennisInfrastructuur Cultuurhistorie (KICH);
- het raadplegen van De Woonomgeving, Nederland zoals het was;
- het raadplegen van overige relevante literatuur.

Uit de verwachtingskaarten blijkt dat er aan het plangebied een zeer lage trefkans op het aantreffen van archeologische waarden wordt gegeven. Deze trefkans wordt gebaseerd op de ligging van het plangebied in een vlakte van zee- of meerbodemaafzettingen en de minerale ondergrond die overwegend uit klei bestaat. Dergelijke gronden zullen bij een indicatieve verwachting over het algemeen laag scoren. Hieronder volgt een gespecificeerd verwachtingsmodel voor het plangebied per periode, gebaseerd op de locatie van het gebied en de resultaten van eerder uitgevoerde onderzoeken in de omgeving.

#### *Vroege Prehistorie*

In de Vroege Prehistorie startte rond 2.000 v.Chr. een transgressiefase. Hierdoor waren de leefomstandigheden dusdanig slecht geworden dat vrijwel het gehele gebied van West-Friesland en de Kop van Noord-Holland door de mens werd verlaten. Zowel binnen het

<sup>27</sup> Grontmij Nederland bv, *Archeologisch onderzoek Jaagweg te Berkhout Bureauonderzoek – Grontmij Archeologische rapporten 447*, projectnummer 223718, 26 juli 2007

plangebied als in de directe omgeving ervan zijn geen vondsten bekend die in de Vroege Prehistorie te dateren zijn. Voor de periode tot en met de Bronstijd geldt dus een lage verwachting op het aantreffen van archeologische waarden.

#### *IJzertijd en Romeinse Tijd*

In de IJzertijd kwam de veengroei in West-Friesland op gang. Een gevolg van deze veengroei was dat dit gebied ontvolkt raakte. Net als voor de Vroege Prehistorie kan aan de IJzertijd een lage archeologische verwachting worden toegekend. In de Romeinse Tijd bevond zich een veenmoeras in dit deel van West-Friesland. Voor deze periode geldt, net als voor de voorgaande perioden, een lage verwachting op het aantreffen van archeologische waarden. Hoewel er in deze perioden mogelijk op het veen gewoond is, zullen de sporen en vondsten door de latere ontginningswerkzaamheden verdwenen zijn.

#### *Middeleeuwen*

Aangezien het plangebied aan het begin van de Vroege-Middeleeuwen nog bedekt was met veen, kan voor deze periode aan het plangebied een lage archeologische verwachting worden toegekend. Bewoning werd in West-Friesland pas mogelijk na ontginning van het veen. Wanneer de ontginningen in de wijdere omgeving van het plangebied hebben plaatsgevonden, is niet bekend, maar de ontginningsactiviteiten moeten tussen 800 en 1000 na Christus. vanuit Medemblik, in de richting van Hoogwoud en Enkhuizen, zijn gestart. Volgens Spruijt was geheel West-Friesland omstreeks 1200 na Christus geheel ontgonnen. De ontginning van het plangebied heeft vermoedelijk vanuit het noorden plaatsgevonden. Er is echter niet bekend wanneer het plangebied ontgonnen is. Binnen het plangebied kunnen in en om het plangebied bewoningssporen worden verwacht die in ieder geval vanaf 1200 na Chr. te dateren zijn. Deze verwachting sluit aan bij het onderzoek van Visser-Poldervaart, waarin zij stelt dat voor de plaatsen Ursem, Avenhorn, Spierdijk en Berkhout bewoningsresten vanaf de tweede helft van de Late-Middeleeuwen verwacht kunnen worden. Voor de Late-Middeleeuwen wordt aan het plangebied een lage tot middelhoge archeologische verwachting toegekend. De binnen het plangebied aangetroffen scherven uit de Late-Middeleeuwen zijn hier vermoedelijk via bemesting terecht gekomen.

#### *Nieuwe Tijd*

Ten zuidoosten van het plangebied bevindt zich een wiel dat in 1675 als gevolg van een doorbraak van de Zeedijk bij Schardam en Scharwoude is ontstaan. Of deze doorbraak invloed heeft gehad op de bewoonbaarheid van het plangebied, is niet bekend. Op basis van de historische kaart uit 1900 kan worden gezegd dat het plangebied grotendeels uit grasland bestond, waarbij er enkele percelen voor agrarische doeleinden werden gebruikt en dat er in het noordelijke deel van het plangebied enige bebouwing aanwezig was. In Archis zijn uit deze periode echter geen waarnemingen bekend. Voor deze periode kan aan het plangebied een lage archeologische verwachting worden toegekend

### 7.1.2 Conclusie archeologie

In de 'aanvulling MER' wordt ingegaan op het aspect archeologie (dit mede naar aanleiding van de conclusies uit het MER). Naar aanleiding van 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 (in dit geval bevoegd gezag voor archeologie) in dit traject adviseert. Het 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 gediepploegd, 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 (zoals beschreven in het plan van aanpak<sup>28</sup>) wordt geen vervolgonderzoek geadviseerd. Binnen het plangebied worden geen archeologische waarden verwacht. De voorgenomen werkzaamheden vormen daarvoor geen bedreiging voor het archeologische erfgoed.'

Daar het plan van aanpak dient te worden goedgekeurd door bevoegd gezag (gemeente Koggenland) heeft er extra aanvullend overleg plaatsgevonden tussen de gemeente Koggenland en het Steunpunt Cultureel Erfgoed Noord- over de gewenste aanpak. Hieruit is naar voren gekomen dat er toch archeologisch inventariserend veldonderzoek uitgevoerd zal moeten gaan worden aan de zuidzijde van het plangebied. Hier bevindt zich namelijk een voormalige ontginningssas. Ter plaatse van deze as is daar de verwachting van archeologische vondsten het hoogst.

Het plan van aanpak is aangepast en er is naar aanleiding hiervan inventariserend veldonderzoek door middel van boringen gedaan. Uit dit inventariserend veldonderzoek is gebleken dat de bestudeerde bodemprofielen een natuurlijke bodemopbouw van mariene afzettingen met een geroerde, humeuze bovengrond. Vanwege de afwezigheid van antropogene sporen en het totale gebrek aan veenresten die gerelateerd kunnen worden aan de ontginningsgeschiedenis van het gebied worden er geen verdere aanbevelingen gedaan voor archeologische vervolgonderzoek.

---

<sup>28</sup> Grontmij Nederland bv, *Plan van Aanpak Ditriport Noord-Holland, gemeente Koggenland*, projectnummer 245623, 6 mei 2009



## 8. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Met de invoering van de Grondexploitatiewet als onderdeel van de Wet ruimtelijke ordening is het verhaal van kosten verplicht. De wetgever acht het wenselijk dat de gemeente en ontwikkelaar het onderling eens worden over het kostenverhaal (zoals bepaald in artikel 6.2.4 van het Besluit ruimtelijke ordening). Voor vaststelling van het – daarvoor in aanmerking komende – planologische besluit dient vast te liggen op welke wijze het kostenverhaal wordt gedekt. De gemeente sluit hiervoor met initiatiefnemers een anterieure overeenkomst waarin onder andere het kostenaspect wordt geregeld. Indien dit onmogelijk mocht blijken, dient alsnog een exploitatieplan voor het plangebied te worden opgesteld. Daarnaast wordt een exploitatieplan opgesteld waarin de fasering wordt geregeld.





## 9. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

### 9.1 Inleiding

Nadat het college het voorontwerpbestemmingsplan daartoe heeft vrijgegeven, wordt overleg conform artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) gevoerd met de verschillende instanties. Ook wordt het bestemmingsplan onderworpen aan inspraak. Daarna kan de wettelijke procedure met betrekking tot de vaststelling van een bestemmingsplan van start gaan.

### 9.2 Vooroverleg

Ter voldoening van het bepaalde in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het voorontwerpbestemmingsplan toegezonden aan diverse instanties. In het navolgende worden de reacties van die instanties genoemd en inhoudelijk behandeld.

Aan de volgende instanties is het voorontwerp bestemmingsplan voorgelegd in het kader van het artikel 3.1.1 Bro-overleg:

- PWN Waterleidingbedrijf Noord-Holland
- Gemeente Hoorn
- Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier
- Provincie Noord-Holland
- Gemeente Heerhugowaard
- EVO
- Gasunie
- Ministerie van VROM
- KPN
- Kamer van Koophandel Alkmaar
- Liander
- LTO Noord
- Milieufederatie
- Noord-Hollands Landschap
- Gemeente Opmeer
- Rijkswaterstaat Noord-Holland
- Gemeente Schermer
- Veiligheidsregio Noord-Holland Noord
- Welstandscommissie Noord-Holland

Het voorontwerp gaf de gemeente Heerhugowaard geen reden tot het maken van opmerkingen.

Van EVO, Gasunie, Ministerie van VROM, KPN, Kamer van Koophandel Alkmaar, Liander, LTO Noord, Milieufederatie, Noord-Hollands Landschap, Gemeente Opmeer, PWN Waterleidingbedrijf Noord-Holland, Rijkswaterstaat Noord-Holland, Gemeente Schermer, Veilig-

heidsregio Noord-Holland Noord, Welstandscommissie Noord-Holland is in het geheel geen reactie ontvangen.

PWN Waterleiding bedrijf Noord-Holland, het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, gemeente Hoorn en de VROM-Inspectie hebben een inhoudelijke reactie gegeven ten aanzien van het voorontwerp. De reacties worden hieronder beantwoord.

1.	PWN Waterleidingbedrijf Noord-Holland	Gemeentelijke beantwoording
1.1	Langs het plangebied is een zeer belangrijke drinkwatertransportleiding van PWN gelegen. PWN is voornemens een (tracé)studie uit te voeren om een nieuwe 700 mm transportleiding aan te leggen. Deze loopt door het plangebied heen. Er wordt verzocht om in overleg te treden over deze leidingen.	<i>De gemeente en initiatiefnemer zijn bereid tot overleg. PWN heeft echter laten weten dat er op dit moment slechts sprake is van een tracé studie en dat er nog geen vaste ligging van de transportleiding is bepaald. Indien mogelijk zijn de gemeente en initiatiefnemer bereid om rekening te houden met een vastgelegd tracé. Zij zijn wel van oordeel dat, nu het tracé zich nog in de studiefase bevindt, het te prematuur is om hier in de planvorming van Distriport Noord-Holland rekening mee te houden. Tot slot heeft PWN aangegeven dat er nader onderzoek plaats zal vinden voor een tracé dat niet in het plangebied van Distriport Noord-Holland zal liggen.</i>
1.2	Er wordt verzocht ter veiligstelling van in het plan te leggen c.q. aanwezige leidingen de voorwaarden op te nemen die gesteld worden door openbare nutsbedrijven. Een zeer belangrijke voorwaarde is het beschikbaar stellen van voldoende en vrije ruimte voor ondergronds verkeer. Tevens dienen leidingstroken te worden voorzien van open verharding. Indien er sprake is van verhardingen en dient het tracé vrij te blijven van opslag en dergelijke.	<i>In dit stadium van de planvorming is niet bekend wat de ligging van de (toekomstige leidingen) zal zijn. Indien mogelijk zal in het ontwerpbestemmingsplan rekening gehouden worden met de wensen van indiener.</i>
1.3	Het PWN distributienet wordt ontworpen op de drinkwatervraag. In overleg met de brandweer wordt bestudeerd of het verzoek om bluswater in het distributienet op te nemen kan worden ingepast. PWN wijst erop dat alternatieven in een zeer vroeg stadium ontwikkeld moeten worden zodat er voldoende financiële middelen vrijgemaakt kunnen worden.	<i>In de fase waar het bestemmingsplan zich bevindt zijn nog geen gegevens bekend ten aanzien van bluswater dan wel het distributienet. Het ontwikkelen van alternatieven van het inpassen van bluswater in het distributienet van PWN en vrij maken van financiële middelen maakt geen onderdeel uit van de ruimtelijke-functionele afwegingen in het kader van het bestemmingsplan.</i>
1.4	Er wordt aandacht gevraagd voor het standaarddocument VANN dat is opgesteld ten behoeve van de aanleg van voorzieningen in nieuwbouwingebieden.	<i>Het standaarddocument VANN geldt naar ons oordeel alleen voor woningbouw. In Distriport Noord-Holland worden geen nieuwe woningen mogelijk gemaakt. Er zal contact worden opgenomen met PWN zodra werkzaamheden aanvan-</i>

		<i>gen.</i>
1.5	In belang van de volksgezondheid is het van belang dat in het plan gelegen gronden geen gevaarlijke stoffen bevatten.	<i>Er heeft uitgebreid bodemonderzoek plaats gevonden. Een en ander is verwoord in de toelichting van het bestemmingsplan. Ter plaatse van een aantal gronden dient nader onderzoek plaats te vinden voor het grondverzet. Bij de toetsing van vergunningen zoals de bouwvergunning dient helder te zijn wat de stand van zaken is betreffende de bodemkwaliteit</i>
<b>2.</b>	<b>Gemeente Hoorn</b>	<b>Gemeentelijke beantwoording</b>
2.1	Het bestemmingsplan beschrijft dat naast een gedeelte voor lokale kleinschalige bedrijvigheid, voor het grootste deel wordt uitgegaan van transport, distributie en logistiek . Dit is in overeenstemming met het provinciaal en regionaal beleid en de gemeente Hoorn kan zich hier in vinden.	<i>Initiatiefnemers kiezen bewust voor een bedrijvenpark met een grootschalige uitstraling voor de sector transport, distributie en logistiek. Andersoortige gemengde bedrijvigheid wordt niet uitgesloten maar zal met uitzondering van de lokale bedrijven veelal grootschalig zijn. Tevens liggen er kansen voor kantoren in aanvulling op het aanbod van kantoorlocaties in de regio. Andere bedrijvigheid wordt dus niet uitgesloten Zie ook 2.6.</i>
2.2	De gemeente Hoorn is in overleg met de gemeente Koggenland en het Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland om te komen tot goede onderlinge afspraken van de juiste uitgifte van gronden in Distriport en 't Zevenhuis, waarbij het Zevenhuis met name is bedoeld als regionaal bedrijventerrein voor het meer kleinschalig midden- en kleinbedrijf. Met de afspraken wordt beoogd dat de terreinen elkaar niet onderling beconcurreren en dat het juiste bedrijf op de juiste plek wordt gevestigd. De gemeente Hoorn ziet er naar uit om aan de goede samenwerking gevolg te geven.	<i>De provincie Noord-Holland, gemeente Koggenland en gemeente Hoorn en het ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord hebben met de ontwikkelaars van beide terreinen afspraken gemaakt over de segmentering. De afstemming tussen beide ontwikkelcombinaties Distriport en Zevenhuis zal derhalve niet vrijblijvend worden uitgewerkt. Het ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord heeft hierin het voortouw Afstemming zal met name privaatrechtelijk worden geregeld zoals overeengekomen met provincie Noord-Holland. Afspraken behoeven de instemming van de Provincie en de gemeente Koggenland.</i>
2.3	De gemeente Hoorn dringt erop aan om in een beschrijving op hoofdlijnen bij artikel 5 'bedrijf' normen op te nemen die voorkomen dat het verkeerde bedrijf op de verkeerde plaats wordt gevestigd.	<i>De Wro kent de zogenaamde 'beschrijving op hoofdlijnen' niet meer. Derhalve worden in artikel 5 geen normen opgenomen ten aanzien van bedrijven. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt een beschrijving op hoofdlijnen gegeven. Het thema van het bedrijvenpark is dat transport, logistiek en distributie en andere weggebonden activiteiten mogen worden gerealiseerd. Distriport Noord-Holland is uitermate geschikt voor dergelijke bedrijven.</i>
2.4	De gemeente Hoorn kan zich niet verenigen met de keuze om in Distriport geen bedrijven te realiseren die gevaar opleveren in het	<i>De toelichting van het voorontwerpbestemmingsplan worden BEVI-bedrijven niet uitgesloten. In de regels van het ontwerpbestemmings-</i>

	<p>kader van externe veiligheid. De gemeente Hoorn is van mening dat gezien de perifere ligging van Distriport dit bedrijventerrein geschikt is voor dergelijke bedrijven. Zij verzoekt dan ook om in het kader van een goede ruimtelijke ordening en in het belang van een goede keuzemogelijkheid voor bedrijven op Distriport eveneens BEVI-bedrijven toe te laten.</p>	<p><i>plan zal een ontheffing worden opgenomen voor het oprichten van BEVI-bedrijven. Het is mogelijk een dergelijk bedrijf te realiseren. Hierbij is het wel van belang dat deze geen gevaar oplevert in het kader van externe veiligheid en dat een dergelijke bedrijf geen belemmering mag vormen voor andere gewenste ontwikkelingen.</i></p>
2.5	<p>In de toelichting op pagina 12 staat dat kantoren aan de west- en zuidzijde zijn gesitueerd. Dit moet aan de oostzijde zijn.</p>	<p><i>Deze omissie is door ons college ook opgemerkt en wordt aangepast</i></p>
2.6	<p>Op grond van het bestemmingsplan worden solitaire kantoren toegelaten met een gezamenlijke maximale bvo van 25.000 m<sup>2</sup>. De gemeente Hoorn kan zich hier niet mee verenigen en is van oordeel dat in de toelichting geen enkele ruimtelijke onderbouwing wordt gegeven voor de vestiging van deze oppervlakte aan kantoren en dat dit ook niet wordt ondersteund door provinciaal ruimtelijk beleid. Volgens het provinciaal locatiebeleid behoort Distriport onder het vestigingsmilieu B4a (terreinen voor transport en distributie). Solitaire kantoren horen niet binnen dit vestigingsmilieu. De gemeente Hoorn is van mening dat juist vanwege de oriëntatie van Distriport op zware categorieën van bedrijven en op grootschalige bedrijven gericht op transport, distributie en logistiek het bedrijventerrein zich kan vestigen buiten het stedelijk gebied aan de Jaagweg en langs de Rijksweg A7. De gemeente Hoorn oordeelt dat een specifieke kantoren locatie langs de Jaagweg in strijd is met het provinciaal locatiebeleid.</p>	<p><i>Naar oordeel van ons college past de ontwikkeling van solitaire kantoren binnen het provinciaal locatiebeleid. Uit nieuw onderzoek van de Stec groep (dit is verwerkt in de toelichting) blijkt, dat er binnen West Friesland beperkt behoefte bestaat aan een kantorenmilieu op een snelweglocatie/ stadsrandmilieu/ bedrijventerrein voor circa 9 tot 11.000 m<sup>2</sup> bvo. Dit kantorenmilieu is juist een aanvulling op de kantoren milieus die in Hoorn kunnen worden aangeboden. Het eerder opgenomen maximum bvo van 25.000 m<sup>2</sup> is verlaagd naar een maximum van 10.000 m<sup>2</sup>. Derhalve kunnen naar ons oordeel kantoren worden gerealiseerd in de zichtlocatie van bedrijvenpark Distriport Noord-Holland.</i></p>
2.7	<p>De gemeente Hoorn geeft aan dat De Poort van Hoorn bij uitstek in aanmerking komt voor de vestiging van kantoren. Vestiging van kantoren in vestigingsmilieus die zich daar op grond van het provinciaal locatiebeleid niet voor lenen betekent oneigenlijke concurrentie voor De Poort van Hoorn. Artikel 13 van de provinciale ruimtelijke verordening Noord-Holland 2009 stelt dat in de toelichting van een bestemmingsplan moet worden ingegaan op de afspraken tussen regiogemeenten over vestigingsmilieus,</p>	<p><i>De ontwikkeling van de poort van Hoorn is een van de grote kanshebbers voor kantorenlocaties in Hoorn. De verdere ontwikkeling van dit kantorenmilieu wordt versterkt door een ander aanvullend milieu (snelweg milieu) daarnaast en gelegen binnen de invloedssfeer van Hoorn te creëren. Zie hiervoor het recente onderzoek van STEC.</i></p>

	indien er kantorenfuncties worden mogelijk gemaakt.	
2.8	In artikel 5 lid 1 sub e worden kantoren ten dienste van bedrijven toegestaan met dien verstande dat dit 50% van het totale bvo tot een maximum van 2.000 m <sup>2</sup> mag bedragen. De gemeente Hoorn is van mening dat 2.000 m <sup>2</sup> aan ondersteunende kantoren veel te hoog is. Een maximum van 500 m <sup>2</sup> zou volstaan. Bij een groter oppervlak kan niet meer worden gesproken over 'ondergeschikt'.	<i>In het locatiebeleid van de provincie Noord-Holland staat dat voor locatietypen B4 (waaronder Distriport Noord-Holland) ondersteunende kantoren bij bedrijven mogen worden gerealiseerd, tot een maximum van 2.000 m<sup>2</sup> en een maximum van 50% van het totale oppervlakte van het bedrijf. Artikel 5 lid 1 sub e van de regels sluit zodoende aan bij dit beleid.</i>
<b>3.</b>	<b>Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier</b>	<b>Gemeentelijke beantwoording</b>
3.1	De realisatie van Distriport betekent een substantiële toename van verharding en bebouwing wordt mogelijk gemaakt. Zonder compenserende maatregelen zal de waterhuishoudkundige situatie verslechteren. Het wateroppervlak zal derhalve moeten worden uitgebreid. In eerder stadium heeft het Hoogheemraadschap percentages aangegeven voor de benodigde compensatie. Er wordt verzocht om in de verdere planvorming rekening te houden met de compensatie en dit in de planregels op te nemen. Daarnaast dienen dempingen één op één te worden gecompenseerd. Er wordt verzocht voor vaststelling van het bestemmingsplan aan te tonen of er (ruim) voldoende waterberging in het plan aanwezig is.	<i>In zijn algemeenheid wordt opgemerkt dat de watertoets heeft plaats gevonden en dat overleg heeft plaats gevonden met het Hoogheemraadschap.  Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief in het stedenbouwkundig plan, dat de basis vormt voor het bestemmingsplan, is rekening gehouden met de benodigde compensatie. Dit is ook meegenomen in de uitgevoerde watertoets.</i>
3.2	Binnen het bestemmingsplan wordt ruimte gegeven voor (enige) uitbreiding van agrarische bedrijven langs Berkhout. Er wordt verzocht rekening te houden met de benodigde compensatie voor de uitbreiding van deze agrarische bedrijven.	<i>In principe worden in het bestemmingsplan Distriport Noord-Holland alleen bestaande rechten, dan wel vergunde situaties opgenomen. Indien er uitbreidingen plaatsvinden zal compensatie conform de eisen van het hoogheemraadschap plaatsvinden.</i>
3.3	Voor het beheersgebied van het hoogheemraadschap zijn faalkansberekeningen uitgevoerd om te beoordelen of wordt voldaan aan de normen die gesteld worden (voor de toekomst) in het kader van het 'Waterbeheer 21 <sup>e</sup> Eeuw'. In gebieden die hieraan falen moeten maatregelen worden getroffen. Dit is niet het geval bij Distriport.	<i>Deze opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen.</i>

3.4	De ontwikkeling van het plangebied zal tot gevolg hebben dat de peilgrenzen moeten worden aangepast. Er moet onderzocht worden wat de gevolgen zijn van deze peilwijzigingen en hier dient een peilbesluitprocedure voor worden gevolgd.	<i>Deze opmerking wordt in dit stadium ter kennisgeving aangenomen. Ons college zal te zijner tijd de benodigde stukken voor de peilbesluitprocedure voorbereiden.</i>
3.5	Op bladzijde 47 van de toelichting is aangegeven dat wateraanvoer voor dit deel van de polder geschiedt via twee inlaten ter hoogte van Ursem en Rusternburg. Dit is niet correct. De belangrijkste inlaat voor de polder Westerkogge vindt plaats vanuit het Markermeer ter plaatse van 'de Hulk'.	<i>De toelichting zal op dit onderdeel worden aangepast.</i>
3.6	Indien gebruik wordt gemaakt van waterlopen op een breedte van ca. 20 meter is er voldoende ruimte voor de ontwikkeling van watergebonden flora en fauna. De waterlopen in het plangebied dienen onderling te worden verbonden en doodlopende waterlopen worden te allen tijde voorkomen.	<i>In de watertoets is hier rekening mee gehouden. Bij de verdere uitwerking van Distriport Noord-Holland zal hier aandacht aan worden besteed.</i>
3.7	Er loopt een poldersloot van NAP -4,20 midden door het plangebied. Deze kan mogelijk worden verlegd naar het noord-westen van het plangebied. De poldersloot dient een minimale waterbreedte te hebben en van 12 meter. Het Hoogheemraadschap verzoekt deze poldersloot primair de bestemming water te geven.	<i>In de watertoets is uitgebreid ingegaan op het te ontwerpen watersysteem. Voorzover mogelijk zal water primair de bestemming water krijgen. Wel wenst ons college enige flexibiliteit te houden in de ontwikkeling van Distriport Noord-Holland. Niet al het water wordt als zodanig bestemd. Bij de uitwerking zal vanzelfsprekend rekening worden gehouden met de uitkomsten van de watertoets.</i>
3.8	Onder de Wijde Baansloot en de Hulkerweg loopt een onderleider van het NAP -4,20 m streefpeil. Het is van belang dat de aan- en afvoer van dit gebied op het NAP -4,20 streefpeil gegarandeerd blijft.	<i>Hier is bij de uitwerking van het watersysteem en de watertoets rekening mee gehouden.</i>
3.9	Daarnaast wordt aangeraden niet al het water aan de rand van het bedrijvenpark te realiseren, maar ook rekening te houden met water binnen het bedrijvenpark.	<i>In het watersysteem dat is ontworpen in het kader van de watertoets, en afgestemd met het hoogheemraadschap blijkt dat er rekening is gehouden met water in het plangebied.</i>
3.10	Er wordt een natuurlijke inrichting van het watersysteem nagestreefd, dit heeft een meerwaarde als het onderhoud ook goed kan worden uitgevoerd. Het is niet wenselijk wanneer dit langs particuliere oevers plaats vindt. Het past beter om de oevers langs openbaar terrein natuurvriendelijk in te richten.	<i>Natuurlijke oevers zijn gepland in openbaar groen en niet langs particuliere oevers.</i>
3.11	De kunstwerken en watersystemen dienen zodanig te worden ingericht dat onderhoud	<i>Hier zal in de uitwerking rekening mee worden gehouden.</i>

	vanaf het water goed mogelijk is. Daarnaast is het wenselijk dat een schouwstrook wordt aangelegd langs de rietoevers.	
3.12	Indien zuivering ter plaatse niet mogelijk is zal er een nieuwe persleiding moeten worden aangelegd naar het boostergemaal van de Ursenmerplas. Er wordt verzocht hier rekening mee te houden.	<i>Hier zal in de uitwerking rekening mee worden gehouden.</i>
3.13	Het hoogheemraadschap adviseert om de vuilwaterstroom te beperken door zoveel mogelijk de hemelwaterafvoer van daken en schone bestratingen in overleg met het hoogheemraadschap niet aan te sluiten op de riolering waarbij kritisch wordt gekeken naar de toepassing van uitloogbare materialen.	<i>In de uitwerking van het voorkeursalternatief MER in het stedenbouwkundige plan (dat de basis vormt voor het bestemmingsplan Distriport Noord-Holland) is rekening gehouden met afkoppeling. Ook wordt het water langer vastgehouden door groene daken te realiseren.</i>
3.14	Het hoogheemraadschap heeft de Lijsbeth Tijsweg en Hulkerweg in beheer en onderhoud. Zij hanteert de huidige situatie als uitgangspunt voor de nieuwe situatie. Er dient daarom geen afwikkeling van doorgaand verkeer plaats te vinden richting deze wegen. Ten behoeve van de verkeersveiligheid van fietsers dient uitgegaan te worden uitgegaan van een ongelijkvloerse kruising van het fietsverkeer op de Lijsbeth Tijsweg met de hoofdonthutingsweg van Distriport. Over de verder uitwerking dient tijdig overleg plaats te vinden met het hoogheemraadschap.	<i>In de plannen wordt geen afwikkeling van doorgaand (vracht)verkeer op deze wegen voorzien. De mogelijkheden voor een veilige kruising voor fietsverkeer op de Lijsbeth Tijsweg is in onderzoek en in overleg met de gemeente. Voor wat betreft de ontsluiting heeft reeds overleg plaatsgevonden met het hoogheemraadschap, in het kader van het stedenbouwkundig plan en het bestemmingsplan (ingevolge de noodzakelijke watertoets).</i>
3.15	Binnen het plangebied zijn een aantal waterlopen gelegen die in eigendom zijn van het hoogheemraadschap. Er wordt geadviseerd tijdig in overleg met het hoogheemraadschap te treden.	<i>Deze opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen. Eventuele verkoop van eigendommen zal in overleg plaats vinden met het hoogheemraadschap.</i>
<b>4.</b>	<b>Gemeente Heerhugowaard</b>	<b>Gemeentelijke beantwoording</b>
4.1	Het college van Heerhugowaard stelt het op prijs dat zij in de gelegenheid is gesteld om advies uit te brengen over het voorontwerpbestemmingsplan Distriport. Het plan geeft het college geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.	<i>Dit wordt ter kennisgeving aangenomen.</i>
<b>5.</b>	<b>VROM-inspectie</b>	<b>Gemeentelijke beantwoording</b>
5.1	De VROM-inspectie geeft aan dat zij nog niet heeft kunnen reageren op de aspecten luchtkwaliteit, geluid, vervoer van gevaarlijke stoffen en bepaalde risicovolle activiteiten in de omgeving omdat de onderzoeken nog	<i>In het ontwerpbestemmingsplan wordt op de onderdelen die de VROM-inspectie aanhaalt nader ingegaan. De resultaten van de onderzoeken die zijn uitgevoerd zijn verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan.</i>

	niet in het voorontwerpbestemmingsplan waren verwerkt.	
5.2	De VROM-inspectie vraagt aandacht voor de SER-ladder. Dit schema kan een zorgvuldige afweging voor een uitleglocatie voor bedrijven buiten het bestaand stedelijk gebied en een duurzaam ruimtegebruik ondersteunen.	<i>In de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan wordt ingegaan op de SER-ladder.</i>
5.3	De VROM-inspectie mist een verantwoording van het Groepsrisico in het kader van externe veiligheid. Dit vanwege de rijksweg A7 en de provinciale en gemeentelijke wegen die blijkens de toelichting van het bestemmingsplan geen PR 10 <sup>6</sup> contour hebben. Eveneens vraagt de VROM-inspectie aandacht voor ondergrondse buisleidingen en de regelgeving die voor deze buisleidingen geldt en in voorbereiding is. Ook in dit kader verzoekt de VROM-inspectie om berekeningen van de PR 10 <sup>6</sup> contour en het Groepsrisico.	<i>De initiatiefnemers hebben een onderzoek naar externe veiligheid laten uitvoeren. Hierbij is ook een verantwoording van het groepsrisico meegenomen. De resultaten zijn verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan en het onderzoek zal separaat worden toegevoegd aan het bestemmingsplan.</i>
5.4	De VROM-inspectie vraagt zich af waarom er in de toelichting staat dat er voor de aanwezige gasleiding geen beschermingszone nodig is.	<i>Er is een KLIC-melding uitgevoerd ten behoeve van het onderzoek externe veiligheid. Hieruit blijkt dat er geen géén hogedruk aardgasleiding en K1-K2-K3-vloeistofleidingen in het plangebied zijn gelegen.</i>
5.5	Er wordt geadviseerd om Bevi- en BRZO-bedrijven uit te sluiten in de regels.	<i>In de regels wordt opgenomen dat dergelijke bedrijven onder ontheffing mogelijk zijn. Gezien het feit dat het plangebied (met name de zuidzijde) op grote afstand van kwetsbare objecten is gelegen (zoals het dorp Berkhout), vindt de gemeente de mogelijkheid om Bevi- en BRZO-bedrijven te realiseren middels een ontheffing aanvaardbaar.</i>
5.6	De VROM-inspectie geeft aan dat er geen reservering voor de realisatie van een LPG-tankstation (Bevi-bedrijf) is opgenomen in het bestemmingsplan.	<i>Op de verbeelding behorende bij het bestemmingsplan als in de regels is aangegeven dat er op een aangeduide locatie een LPG-tankstation kan worden opgericht.</i>
5.7	De VROM-inspectie adviseert een aantal plaatselijke benamingen toe te voegen op de verbeelding.	<i>De verbeelding is getekend op grond van de meest recente GBKN-ondergrond van de gemeente Koggenland. Het is niet mogelijk hier plaatselijke benamingen aan te voegen.</i>
5.8	In verband met de toekomstige opwaardering van de Westfrisiaweg is de aanpassing van een aantal kruispunten noodzakelijk. Naar oordeel van de VROM-inspectie zou het bestemmingsplan Distriport Noord-Holland hier de juridisch-planologische mogelijkheden moeten bieden in verband met de uit-	<i>Vooralsnog wordt in het bestemmingsplan niet voorgesorteerd op de mogelijke realisatie van een aantal kruispunten.</i>



	voerbaarheid.	
5.9	De VROM-inspectie vraagt om in de toelichting aandacht te besteden aan de volgende beleidsnota's: Kaderrichtlijn Water, Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen en de reeds in de toelichting opgenomen Nota Ruimte uit te breiden. Ook adviseert de VROM-inspectie om de beschrijving van de 'Vierde nota Waterhuishouding' aan paragraaf 6.5.1 toe te voegen.	<i>In de toelichting zal aandacht worden aanbesteed aan de genoemde nota's. Ook zal de paragraaf waterhuishouding worden aangepast.</i>
5.10	De VROM-inspectie verzoekt te onderzoeken in welke mate de ontwikkeling van bedrijventpark Distriport Noord-Holland het verkeer in de spitsuren belast. Eveneens wordt verzocht om te onderzoeken hoe het infrastructurele netwerk rondom het bedrijventpark functioneert.	<i>Het effect van Distriport is meegenomen en meegewogen in de plan MER West-Frisiaweg/N-23 en tevens in de inrichting MER N-23. Deze laatste wordt nu beoordeeld door de Commissie m.e.r. en zal naar verachting dit najaar samen met het voorontwerp inpassingplan N23 ter visie worden gelegd.</i>
5.11	De plannen voor de aanpassingen van de kruispunten en aansluitingen met de A7 zouden in overleg met de dienst Rijkswaterstaat Noord-Holland ontwikkeld moeten worden in verband met de verlening van de vergunningen op grond van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken, die mogelijk daarvoor nodig zijn.	<i>Zodra de plannen in uitvoering worden gebracht zal overleg worden gevoerd met de dienst Rijkswaterstaat Noord-Holland.</i>
5.12	In de MER die is uitgevoerd voor Distriport Noord-Holland worden voor een en dezelfde situatie (autonome situatie afslag A7 Avenhorn-Purmerend) in tabel 6.5 en tabel 10.9 verschillende intensiteiten vernoemd.	<i>Deze opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen.</i>

### 9.3 Inspraak

Per 1 juli 2005 is de Wet Uniforme openbare voorbereidingsprocedure (Wet UOV) in werking getreden (Wet van 24 januari 2002, Stb. 2002, 54. Zie ook: Aanpassingswet uniforme openbare voorbereidingsprocedure Awb (Staatsblad 2005, 282) en het tijdstip van inwerkingtreding (Staatsblad 2005, 320)). Dat betekent dat ruimtelijke plannen (o.a. bestemmingsplannen) worden voorbereid met toepassing van de UOV (Awb). Dat neemt niet weg dat het de gemeente vrij staat toch inspraak te verlenen, bijvoorbeeld op grond van de gemeentelijke inspraakverordening. In relatie daarmee bepaalt artikel 150 van de Gemeentewet onder meer dat in een gemeentelijke inspraakverordening moet worden geregeld op welke wijze bovenbedoelde personen en rechtspersonen hun mening kenbaar kunnen maken. Inspraakreacties zijn in onderstaand inspraakverslag verwerkt. Indien daartoe aanleiding is, is het bestemmingsplan aangepast.

Er heeft inspraak plaatsgevonden volgens de in de inspraakverordening van de gemeente Koggenland opgenomen procedure. Het voorontwerpbestemmingsplan Distriport Noord-Holland heeft met ingang van 4 juni 2009 tot en met 15 juli 2009 ter inzage gelegen.

### Ontvangen inspraakreacties

Van de volgende personen en organisaties zijn schriftelijk inspraakreacties ontvangen:

- De heer S. Klaver;
- De heer E.J.M. Seuren;
- Lichtveld Buis & Partners BV ( de heer ir. D. Verburg en de heer ing. I.T.G.M. Martens);
- Stichting & belangengroep Berkhout is Boos (A. Wood en A. Vethman).

### Inhoudelijke behandeling schriftelijke reacties

De schriftelijke reacties worden in het navolgende beantwoord. Op enkele onderdelen leiden de inspraakreacties tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

1.	De heer S. Klaver	Gemeentelijke beantwoording
1.1	Indiener is woonachtig aan de Gemaalweg 12. Hij heeft bezwaar tegen het gehele voorontwerp bestemmingsplan. In een eerdere brief heeft hij te kennen gegeven bezwaar te maken tegen alle komende bouwplannen welke afwijken van het bestemmingsplan. Dit heeft te maken met de afwijzing voor een aanvraag van een eerdere bestemmingsplanherziening.	<i>De opmerking wordt ter kennis aangenomen. Het gaat in dit geval om een principiële zienswijze. De kwestie die is aangegeven in de brief doet niet terzake bij de ontwikkeling. Elke kwestie dient apart beoordeeld te worden. Het is niet mogelijk te anticiperen op ontwikkelingen die nog moeten komen.</i>
2.	De heer E.J.M. Seuren	Gemeentelijke beantwoording
2.1	Het rapport van Stec Groep en meerdere documenten geven volgens indiener niet de noodzaak en het nut van de wijziging naar industriegrond weer.	<i>Ons college en de initiatiefnemers zijn op dit onderdeel een andere mening toegedaan. In de toelichting van het bestemmingsplan wordt hier uitgebreid op ingegaan.</i>
2.2	Indiener betwijfelt de verkeersveiligheid voor het langzame verkeer, doordat de verkeersplannen nog twijfelachtig zijn en door de voorlopige opschorting van de N23.	<i>Onder meer in het kader van het MER heeft verkeerskundig onderzoek plaats gevonden. Op grond hiervan delen ons college en de initiatiefnemers de zorg van indiener niet.</i>
2.3	De opgestelde verkeersrapporten worden in twijfel getrokken. Naar mening van de indiener kloppen de verkeersstellingen en de verkeersstromen niet.	<i>Ons college is van oordeel dat de verkeersgegevens correct zijn. De verkeersgegevens die zijn gebruikt bij het uitvoeren van de onderzoeken zijn beoordeeld door de onderzoeksbureaus. Deze bureaus zijn gespecialiseerd in het uitvoeren van verkeerskundig onderzoek en hebben geoordeeld dat de tellingen correct zijn. Ons college vraagt zich dan ook af waar indiener zijn bevindingen op baseert.</i>
2.4	Koggenland zou een groene buffer worden tussen HAL en HES door de fusieovereenkomst met Obdam en Westerkoggenland.	<i>In het Masterplan Distriport is een uitwerking gegeven die het bedrijventerrein en de ecologische verbindingzone optimaal inpassen in het</i>

	Door het plan uit te voeren wordt deze afspraak geschonden. Voorts wordt de afspraak van het College om een groene gemeente te blijven geschonden.	<i>gebied. Ons college is van oordeel dat de gemeente Koggenland een groene gemeente is en blijft.</i>
2.5	Volgens indiener wordt er op onherstelbare wijze inbreuk gedaan op het landschap.	<i>Alhoewel het landschap zal veranderen na realisatie van het bedrijvenpark is bij de planvorming van Distriport nadrukkelijk rekening gehouden met de landschappelijke inpassing. Dit blijkt onder meer uit de opgenomen groenzones en natuurwaarden in het plangebied. Van de 150 hectare aan plangebied wordt slechts 80 hectare daadwerkelijk ingevuld met bedrijvigheid. De overige hectaren zijn bedoeld voor een goede landschappelijke inpassing.</i>
2.6	Indiener is van mening dat het industriegebied economisch beter tot recht zal komen richting Wieringermeer.	<i>Allereerst wijst ons college erop dat er geen sprake is van een industriegebied maar van een bedrijventerrein dat gericht is op logistiek en distributie. Een industriegebied heeft als functie zware bedrijvigheid, op Distriport Noord-Holland zal hier geen sprake van zijn. Daarnaast wordt het plangebied in onder andere het Streekplan aangewezen als locatie vooreen bedrijventerrein.</i>
<b>3.</b>	<b>D. Verburg en I.T.G.M. Martens (namens dhr. P. Visser)</b>	<b>Gemeentelijke beantwoording</b>
3.1	Indiener is mede-eigenaar van het 'Windturbinepark Berkhout'. Indiener meent dat het bestemmingsplan beperkend werkt voor dit windpark. Indiener haalt aan dat in het 'Handboek Risicozonering Windturbines' staat dat kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten niet binnen de veiligheidszone mogen worden gebouwd. Indiener verzoekt daarom het bestemmingsplan zodanig aan te passen dat binnen de veiligheidszone geen gebouwen kunnen worden gerealiseerd.	<i>Ons college vraagt zich af of dhr. Visser op persoonlijke titel een inspraakreactie heeft ingediend of namens het 'Windturbinepark Berkhout'? De windmolens die in eigendom zijn van dhr. Visser liggen buiten het plangebied van Distriport Noord-Holland.  <i>Op de verbeelding van het bestemmingsplan staat een zone opgenomen 'veiligheidszone – windturbine' binnen deze zone is het niet mogelijk kwetsbare objecten op te richten. In de regels van het ontwerpbestemmingsplan zal dit nadrukkelijk naar voren komen. Wel mogen binnen deze zone zaken als opslag en parkeren plaatsvinden.</i></i>
3.2	Indiener stelt dat windturbines een verhoogde faalkans opleveren voor risicovolle inrichtingen. Indiener ziet graag dat de risicobronnen buiten de invloedssfeer van de turbines worden gesitueerd.	<i>Het realiseren van een LPG-station is in dit stadium niet definitief. Het behoort tot de mogelijkheden. Derhalve is in het bestemmingsplan opgenomen dat een LPG-station kan worden gerealiseerd. Op grond van de verbeelding behorende bij het bestemmingsplan Distriport Noord-Holland is er voldoende ruimte voor een LPG-station, buiten de veiligheidszone van de windmolens.</i>
3.3	Indiener wenst in samenwerking met de	<i>In het bestemmingsplan Distriport Noord-Holland</i>

	overige winturbine-eigenaren het windpark op te schalen. Bij de opschaling zijn turbines met een masthoogte van 85 meter beoogd. Het voorontwerpbestemmingsplan kent nu een maximale masthoogte van 60 meter.	<i>wordt recht gedaan aan de bestaande rechten zoals bepaald in het thans vigerende bestemmingsplan 'Windmolenparken Westerkoggenland 1999'. In artikel 3 van dit plan is bepaald dat de masthoogte niet meer mag bedragen dan 60 meter <u>en</u> de totale hoogte mag niet meer bedragen dan 85 meter, inclusief rotor. In het ontwerpbestemmingsplan zal dit worden aangepast.</i>
3.4	Gezien de technologische veranderingen de komende jaren wil indiener dat een maximale masthoogte van 100 meter wordt opgenomen.	<i>Zoals gesteld wordt in de beantwoording onder 3.3. wordt recht gedaan aan de thans actuele juridisch-planologische situatie ter plaatse van de windmolens. De gemeente wenst geen invulling te geven aan een toekomstige verhoging/vervanging van de windmolens door een hoger exemplaar dan nu is toegestaan. Ook wil de gemeente aangeven dat reeds de mogelijkheid bestaat een hogere winmolen te realiseren dan nu aanwezig is. De totale hoogte is nu 75 meter en kan dus nog 10 meter worden verhoogd. Ons college wenst in dit stadium geen hogere windmolens.</i>
3.5	Indiener is van mening dat opgenomen bouwhoogtes op de verbeelding in combinatie met de afstand tot de windturbines een belemmering opleveren voor de windvang/werking van de turbines. Dit zal tot economische schade leiden. Indiener wilt dat op korte afstand van de turbines de maximale bouwhoogte lager is dan de momenteel opgenomen maximale bouwhoogtes.	<i>Bij het ontwerp van het stedenbouwkundige plan is voor wat betreft de bouwhoogtes zoveel mogelijk rekening gehouden met windvang van de turbines. Dit blijkt uit het feit dat de maximale bouwhoogtes nabij de windturbines zo laag mogelijk zijn gehouden.</i>
3.7	Door het opnemen van een Waarde-Natuur bestemming voorspelt indiener belemmeringen ten aanzien van het opschalen van een van de turbines van het windpark. Zo moet er voor bepaalde werkzaamheden een aanlegvergunning worden verleend. Indiener verzoekt dan ook een andere bestemming te kiezen voor deze locatie.	<i>De Waarde – Natuur is noodzakelijk vanwege de ecologische verbindingzone die de provincie Noord-Holland ter plaatse van het plangebied van Distriport Noord-Holland heeft voorzien. In het MER is een afweging gemaakt tussen een ecologische verbindingzone aan de noord-west zijde en zuid-oostzijde. Uit het MER blijkt dat de zuid-oostzijde de voorkeur heeft vanuit het oogpunt van externe veiligheid. In deze variant is het groepsrisico het kleinst omdat de bouwvelden slechts voor een klein deel in de veiligheidszone van de winmolens vallen. De Waarde – Natuur betekent niet dat werkzaamheden onmogelijk zijn. Bij het verlenen van een aanlegvergunning neemt het college van B&amp;W alle belangen mee in haar besluit, ook die van de windmolens. Ten aanzien van het opschalen van de windmolens</i>

		<i>wordt verwezen naar de beantwoording onder 3.3 en 3.4.</i>
3.8	Indiener heeft geen bezwaar tegen de ontwikkeling van een regionaal bedrijventerrein, maar wel tegen de gekozen invulling hiervan.	<i>Dit wordt ter kennisgeving aangenomen.</i>
3.9	Indiener is van mening dat het voorontwerpbestemmingsplan Distriport Noord-Holland te beperkend werkt op het huidige in werking zijn van het windpark en de ontwikkelingsmogelijkheden. Indiener wenst een garantie dat het bestemmingsplan niet leidt tot beperkingen van de toekomstige ontwikkelingen van het windmolenpark. Indiener is bereid om tot een oplossing te komen middels een gesprek met de initiatiefnemers (het windmolenpark kan bijdragen aan de toepassing van 10% duurzame energie op het bedrijventerrein). Tot slot wil indiener op de hoogte worden gehouden van de verdere invulling van het bestemmingsplan en in de gelegenheid worden gesteld mee te praten.	<i>In de voorgaande beantwoording is reeds het standpunt van ons college weergegeven ten aanzien van het windmolenpark. Derhalve is de ons college van oordeel dat de gewenste garantie niet kan worden gegeven en dat daar geen noodzaak toe is. Ons college staat open voor een gesprek maar geeft wel aan dat de uitgangspunten gehandhaafd blijven. Indiener zal via de gebruikelijke procedures op de hoogte worden gehouden van de voortgang van het bestemmingsplan. Ook wil ons college benadrukken dat initiatiefnemer de windmolens kan opschalen met 10 meter volgens het vigerende bestemmingsplan en dus nog geen gebruik heeft gemaakt van de volledige mogelijkheden</i>
<b>4.</b>	<b>Berkhout is Boos (vertegenwoordigd door A. Wood en A. Vethman)</b>	<b>Gemeentelijke beantwoording</b>
4.1	Indiener geeft aan dat het milieueffectrapport nog niet verwerkt is door de Commissie, hierdoor zijn de kanttekeningen nog niet verwerkt in het voorontwerp bestemmingsplan. (Bovendien wordt aangegeven de opmerkingen van 3 juni 2009 opnieuw als zienswijze te beschouwen)	<i>In het voorontwerpbestemmingsplan is rekening gehouden met de uitkomsten van de milieueffectrapportage zoals die door het bevoegd gezag is aanvaard. Eventuele aanpassingen c.q. wijzigingen naar aanleiding van het eindoordeel van de Commissie Mer over de milieueffectrapportage zullen in het ontwerpbestemmingsplan worden meegenomen</i>
4.2	Voor zowel het provinciale streekplan van Noord-Holland als voor de intergemeentelijke OWO-visie is geen strategische milieubeslissing zoals een SMB of plan-MER uitgevoerd.	<i>Ten tijde van het opstellen van het streekplan als de OWO-visie, waarin aangegeven is dat Jaagweg/Distriport ontwikkeld kan worden, is er een integrale toets uitgevoerd. Dit valt echter nog in de tijd voor de regelgeving voor SMB en plan-MER. Wel is die integrale toets door de onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. getoetst. Deze toets heeft op hoofdlijnen de keuzes uit het streekplan afgewogen.</i>
4.3	Indiener geeft aan dat uit het rapport van de STEC groep blijkt dat er in 2020 een overschot van 200 hectare aan bedrijfsgrond in West-Friesland zal zijn. Na 2020 is hoogstens nog 4 hectare nodig aan bedrijfsgrond. Wat voor invloed heeft de uitkomst van het rapport op het plangebied?	<i>In het rapport 'Marktoets bedrijventerrein Jaagweg' (maart 2007) wordt de totale potentiële markt vraag beschreven. Uitgaande van een bepaalde mate aan lokale en bovenregionale vraag wordt in dit rapport geconcludeerd dat kan worden uitgegaan van een totale uitgifte van maximaal 60 tot 90 hectare aan terrein. De geplande</i>

		<i>80 hectare valt derhalve binnen deze marge.</i>
4.4	Indiener vraagt zich af of de calamiteitenontsluiting richting de Hulkweg tevens de hoofdontsluiting wordt, aangezien de calamiteitenontsluiting vier maal breder is dan de hoofdontsluiting naar de Jaagweg.	<i>De calamiteitenroute wordt alleen gebruikt voor hulpdiensten als ambulance en politie indien er een calamiteit plaats vindt op het bedrijvenpark, en het bedrijventerrein hierdoor via de hoofdontsluiting niet meer bereikbaar is. De hoofdontsluiting vindt plaats via een aansluiting op de N243. In het voorontwerpbestemmingsplan is deze aansluiting reeds opgenomen, in het ontwerpbestemmingsplan zal meer oppervlakte worden gereserveerd voor de hoofdontsluiting.</i>
4.5	Volgens indiener is bij het MER slechts uitgegaan van de sector logistiek en transport, zodoende wordt er onvoldoende rekening gehouden met de gevolgen voor het woon- en leefmilieu wanneer bedrijven met milieucategorieën van 3.2 en hoger worden gevestigd.	<i>Het bedrijvenpark is primair gericht op de sector transport, distributie en logistiek en andere weggebonden activiteiten. In de effectenbepaling in het MER is gerekend met bedrijven die binnen genoemde bedrijvigheid vallen. Daarnaast zijn in de functionele eisen voor het terrein milieucategorieën opgenomen. Deze zijn ook gebruikt in de effectenbeschrijvingen zoals voor geluid en externe veiligheid. Tot slot wordt benadrukt dat het bedrijvenpark gezoneerd wordt vormgegeven. Dit betekent dat bedrijven in de hogere milieucategorieën alleen mogelijk zijn op grote afstand van gevoelige bestemmingen als woningen (het uitgangspunt hierbij is het standaardwerk 'Bedrijven en milieuzonering' van de VNG).</i>
4.6	Indiener stelt dat door het slechts opnemen van milieucategorieën er weinig restricties worden gesteld aan de vestiging van bedrijven. Hij vraagt zich af of de doelgroep logistiek en transport op enige wijze wordt gewaarborgd in het bestemmingsplan.	<i>Aan het bestemmingsplan wordt een bedrijvenlijst toegevoegd, gebaseerd op het de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' van de VNG. In het voorontwerpbestemmingsplan is een algemene lijst opgenomen met daarin een grote diversiteit aan bedrijven. In het ontwerpbestemmingsplan wordt een bedrijvenlijst opgenomen die is ingeperkt. Echter, ook deze lijst maakt bedrijven mogelijk die niet binnen de doelgroep logistiek en bedrijf vallen. Het hoofdthema voor het bedrijvenpark blijft transport, distributie en logistiek en andere weggebonden activiteiten.</i>
4.7	Indiener wil weten of er rekening is gehouden met de cumulatie van effecten wanneer veel bedrijven van de hoogste milieucategorie worden toegelaten. Het bestemmingsplan biedt namelijk geen mogelijkheid om bedrijven te weigeren.	<i>In de uitgave bedrijven en milieuzonering is rekening gehouden met cumulatie. De afstanden die gehanteerd worden bij de verschillende categorieën zijn dusdanig groot dat er voor de woningen geen hinder te verwachten is en dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat. Dit geldt ook als er meerdere bedrijven in elkaars nabijheid gevestigd worden. Bij de daadwerkelijke vestiging van de inrichtingen wordt er in het kader van de Wet milieubeheer maatwerk ver-</i>

		<i>richt. Hierbij wordt onder andere ook cumulatie meegenomen.</i>
4.8	Doordat er geen voorwaarde bij de onthef-fingen worden aangegeven stelt indiener dat de ontheffingen een recht zijn gewor-den.	<i>In de planregels behorende bij het bestemmings-plan Distriport Noord-Holland zijn wel degelijk voorwaarden opgenomen. Aan de voorwaarden moet voldaan worden alvorens gebruik kan wor-den gemaakt van een ontheffing.</i>
4.9	Indiener stelt dat de verkeersdruk rondom het bedrijventerrein niet onderzocht is. De geplande 25.000 m <sup>2</sup> kantoorruimte zal veel invloed op de verkeersdrukte hebben.	<i>Er zijn diverse onderzoeken uitgevoerd in het kader van verkeersdruk. Onder meer in het MER is hier op in gegaan. Overigens is het vloeroppervlak aan kantoorontwikkeling aangepast naar 10.000 m<sup>2</sup>.</i>
4.10	In het masterplan wordt een oppervlakte van 76.060 m <sup>2</sup> aan kantoorruimte genoemd. Indiener wil weten waarom in het plan slechts 25.000 m <sup>2</sup> aan kantoorruimte wordt genoemd.	<i>Naar nieuwe inzichten wordt er 10.000 m<sup>2</sup> aan kantoorontwikkeling mogelijk gemaakt. Verder wordt verwezen naar de beantwoording nr. 2.6 in paragraaf 9.2 van de toelichting van het bestemmingsplan.</i>
4.11	Volgens indiener is er geen nut en noodzaak voor de vestiging van 25.000 m <sup>2</sup> aan kan-toorruimte op het bedrijventerrein. Ver-schillende onderzoeken wijze uit dat er geen behoefte is aan kantoorruimte. Daarnaast dienen kantoorruimtes volgens het streek-plan in de buurt van treinstations te worden gerealiseerd.	<i>Er wordt verwezen naar de beantwoording nr. 2.6 in paragraaf 9.2 van de toelichting van het bestemmingsplan.</i>
4.12	Volgens indiener wordt er onvoldoende aandacht besteed aan duurzaamheid op het bedrijventerrein. Dit is in strijd met uitspra-ken van de wethouder en met de randvoor-waarden die in de motie 8-32 (100% duur-zaam inrichten met ambitie tot nationaal voorbeeld project) zijn neergelegd.	<i>Er zijn in het MER duidelijke duurzaamheidsambi-ties weergegeven. Deze zijn nader in het Master-plan verwerkt en waar mogelijk eveneens in het bestemmingsplan. In opvolgende documenten zoals <i>privaat-rechtelijke overeenkomsten, zoals parkmanagement-overeenkomsten, zal ook na-drukkelijk aandacht worden besteedt aan duur-zaamheid, een en ander afhankelijk van het totale bedrijventerrein, dan wel het eigen kavel.</i></i>
4.13	Volgens indiener zijn de architectonische regels voor inpassing door het ontbreken van een beeldkwaliteitplan onmogelijk te beoordelen.	<i>Voor vaststelling van het bestemmingsplan is er een beeldkwaliteitsplan opgesteld. Hierin worden onder meer kaders vastgesteld voor de architec-tuur op het bedrijvenpark. Het uitgangspunt voor het beeldkwaliteitsplan is dat de architectuur van hoogwaardig niveau dient te zijn.</i>
4.14	Volgens indiener wordt de landschappelijke inpassing van het 28 meter hoge bedrijven-terrein door middel van elzen, een sloot en een grondwal onvoldoende gewaarborgd. Dit is in strijd met de visie van 'groene buffer gemeente'.	<i>De hoogte van 28 meter komt niet voor op de verbeelding van bestemmingsplan. De maximale hoogte is 25 meter. Deze bouwhoogte is daarn-aast alleen en in zeer beperkte mate in de oos-telijke zichtlocatie te realiseren. In de overige delen van het gebied is de hoogte lager. Ons college weerspreekt de stelling dat de landschap-pelijke inpassing onvoldoende is gewaarborgd.</i>

		<i>Juist de groene dijklichamen en andere natuurlijke elementen dragen bij aan een goede landschappelijke inpassing. Ook het voornemen de bebouwing van groene daken te voorzien draagt bij aan een landschappelijke inpassing.</i>
4.15	Op welke wijze wordt de ambitie om bedrijfsdaken op een duurzame wijze in te zetten gewaarborgd? Volgens indiener worden er geen regels in het bestemmingsplan opgenomen wat betreft duurzaamheid en kunnen deze ook niet in het bestemmingsplan gewaarborgd worden.	<i>Een bestemmingsplan is een ruimtelijk-functioneel product. Dit betekent dat hierin het gebruik van de gronden en ruimtelijke regels als bouwhoogten in wordt geregeld. Duurzaamheidsaspecten vallen niet onder de term ruimtelijk-functioneel, wel kan een bestemmingsplan de ruimtelijk-functionele kaders scheppen die duurzaamheid mogelijk te maken. Zo zal in het bestemmingsplan een maximale dakhelling worden opgenomen, hiermee wordt gegarandeerd dat het altijd mogelijk moet zijn een groen dak te plaatsen. Daarnaast is een onderzoek naar duurzaamheid uitgevoerd. Indien hier specifieke keuzes worden gemaakt die op enigerlei wijze in het bestemmingsplan kunnen worden vastgelegd zal dit plaatsvinden. Overige aspecten zullen in de anterieure overeenkomst tussen gemeente en initiatiefnemers, gronduitgifte contacten en dergelijke worden gewaarborgd.</i>
4.16	Volgens indiener heeft de gemeente in eerste instantie aangegeven zaken zoals het parkmanagement en duurzaamheid in het bestemmingsplan te regelen. Echter het blijkt niet mogelijk te zijn om het parkmanagement via het bestemmingsplan te regelen, dit dient via private overeenkomsten plaats te vinden. Hierdoor wordt de regie op duurzaamheid volledig uit handen gegeven.	<i>Zie de beantwoording onder 4.15. Daarnaast zijn ons college en de initiatiefnemers het niet eens dat de regie op duurzaamheid uit handen wordt gegeven. Naast het bestemmingsplan dienen er nadere overeenkomsten te worden gesloten waarin beide partijen hun gedeelde hoge ambities ten aanzien van duurzaamheid zullen vastleggen. Dit dient voor vaststelling van het bestemmingsplan plaats te vinden.</i>