

Bedrijventerrein Gildenweg Hoorn

Vijf toekomstscenario's

Opdrachtgever: Gemeente Hoorn

Rotterdam, 9 oktober 2020



Bedrijventerrein Gildenweg Hoorn

Vijf toekomstscenario's

Opdrachtgever: Gemeente Hoorn

Rotterdam, 9 oktober 2020

Inhoudsopgave

Samenvatting	4
1 Inleiding	14
1.1 Aanleiding	14
1.2 Vijf toekomstscenario's	14
1.3 Leeswijzer	15
2 Methodiek	16
2.1 Ecorys Maatschappelijk AfwegingsKader (EMAK)	16
2.2 Opzet EMAK	16
2.3 Duiding effecten	18
2.4 Invulling EMAK	18
3 Situatiebeschrijving	20
3.1 Ligging en bereikbaarheid	20
3.2 Bedrijven en werkgelegenheid	21
3.3 Recente ontwikkelingen	22
3.4 Bestemmingsplanregels	22
3.5 Lokale en regionale ambities	25
4 Bevindingen	27
4.1 Leefomgeving en omgevingsfactoren	27
4.2 Economische impact	31
4.3 Bereikbaarheid en mobiliteit	33
4.4 Duurzaamheid	42
4.5 Financiële haalbaarheid	43
4.6 De visie van omwonenden en ondernemers	44
4.7 Conclusie	47
5 Toekomstscenario's	49
5.1 Autonome ontwikkeling: verkeersplan gemeente Drechterland	49
5.2 Scenario 0: <i>Niets doen</i>	50
5.3 Scenario A: Behoud bedrijventerrein en beperken van de overlast	51
5.4 Scenario B: Gedeeltelijke transformatie van Gildenweg	54
5.5 Scenario C: Volledige transformatie	59
5.6 Scenario D: Volledige transformatie door middel van een uitsterfconstructie	63
5.7 Financiële haalbaarheid	65
5.8 Verschil in aanpak per scenario	71
5.9 Conclusie	72
6 Advies	75
6.1 Maak een gegronde keuze	75
6.2 Betrek belanghebbenden bij de planvorming	78
6.3 Bied perspectief en duidelijkheid	79
7 Bijlagen	80

Inhoudsopgave

Bijlage 1: Toelichting afwegingskader	81
Bijlage 2: Geluidzone industrie	84
Bijlage 3: Compensatie bij bedrijfsverplaatsingen	86

Samenvatting

Aanleiding

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Hoorn heeft in maart 2020 een collegevoorstel aangenomen, waarin gevraagd wordt om een onderzoek naar de toekomst van bedrijventerrein Gildeweg. In het collegevoorstel wordt aangegeven dat omwonenden van het bedrijventerrein al gedurende langere tijd overlast ondervinden van de activiteiten op en verkeer van en naar het bedrijventerrein. Vanuit de gemeenteraad wordt daarom aangedrongen op een passende oplossing. Daar tegenover staat het belang van de werkgelegenheid en het feit dat enkele bedrijven voor een aanzienlijke investeringsbeslissing staan.

Vijf toekomstscenario's voor Gildeweg

De gemeente Hoorn heeft Ecorys daarom opdracht gegeven om in overleg met omwonenden, ondernemers en de gemeente drie toekomstscenario's op te stellen voor Gildeweg. Na bespreking van de eerste resultaten is geconstateerd dat een keuze uit drie scenario's te weinig recht doet aan de verschillende manieren om aan de toekomst van het gebied te werken. Daarom worden niet drie, maar vijf scenario's nader uitgewerkt, met daarbinnen ruimte voor enkele opties. Het gaat om de volgende ontwikkelingsrichtingen, waarbij scenario A, B en C de oorspronkelijk drie scenario's zijn. Scenario 0 en D zijn hieraan na bespreking van de eerste resultaten toegevoegd:

- Scenario 0: *Niets doen*;
- Scenario A: Behoud bedrijventerrein en beperken van de overlast;
- Scenario B: Gedeeltelijke transformatie;
- Scenario C: Volledige transformatie;
- Scenario D: Uitsterfconstructie.

Naast de vijf scenario's beschrijven we nog een autonome ontwikkeling. Deze ontwikkeling betreft een verkeerskundige aanpak van de gemeente Drechterland. Dit verkeersplan voorziet in een afsluiting van de Zuiderdracht tussen de in-/uitrit van de Gildeweg en de Veilingweg, waardoor bestemmingsverkeer gedwongen wordt de noordelijke dan wel de zuidelijke toegangswegen te gebruiken en doorgaand vrachtverkeer een andere route dient te nemen. We gaan ervan uit dat dit verkeersplan autonoom, dus ongeacht de uitkomst van de besluitvorming naar aanleiding van dit onderzoek, doorgang vindt en een rol speelt in alle scenario's.

Ecorys maatschappelijk afwegingskader (EMAK)

Om de afwegingen over gebiedsontwikkelingen inzichtelijk te maken heeft Ecorys een tool ontwikkeld, waarmee Ecorys de sociaaleconomische effecten van toekomstscenario's in kaart brengt en meet. Het EMAK brengt in een oogopslag het effect van de scenario's op de relevante beleidsthema's in beeld. De relevante beleidsthema's voor Gildeweg zijn middels de enquête en gesprekken met omwonenden, ondernemers en de gemeente afgestemd:

- Leefomgeving en omgevingsfactoren
- Economische impact
- Bereikbaarheid en mobiliteit
- Duurzaamheid
- Financiële haalbaarheid

Leefomgeving en omgevingsfactoren

Het thema leefomgeving en omgevingsfactoren draait voornamelijk om de wijze waarop omwonenden overlast ervaren van het bedrijventerrein. De overlast varieert daarbij van

geluidsoverlast en trillingen door zwaar verkeer, slapeloosheid doordat deze activiteiten 's nachts doorgaan, verkeersdrukke en beperkte verkeersveiligheid.

Uit het onderzoek blijkt dat de grenswaarden van de langetijdgemiddelde geluidsniveaus niet worden overschreden. Ditzelfde geldt voor de geur-emissiegrenzen. Het maximale geluidsniveau is tijdens een onderzoek van de Omgevingsdienst NHN echter wel tenminste eenmaal overschreden. Uit deze onderzoeken kan dus worden vastgesteld dat de grenswaarde van het maximale geluidsniveau tenminste eenmaal is overschreden, maar niet dat dit structureel het geval is.

Ondanks dat ondernemers, ongeacht of wettelijke normen wel of niet worden overschreden, aangeven al inspanningen te verrichten om de overlast te beperken, ervaren omwonenden wel degelijk een nadelige impact van het bedrijventerrein op hun leefomgeving

Economische impact

Eventuele (gedeeltelijke) transformatie van het bedrijventerrein heeft mogelijk een economische impact op de regio, bijvoorbeeld door bedrijfsverplaatsingen en verplaatsing van de werkgelegenheid. Voor een aantal bedrijven op Gildenweg is de locatie van belang vanwege de nabijheid van klanten en partners. Andere bedrijven hebben minder lokale binding.

De meerderheid van de ondernemers geeft evenwel aan dat zij zich bij een mogelijke verhuizing bij voorkeur in de gemeente of regio vestigen, mits er voldoende geschikt ruimte beschikbaar is en zij voldoende gecompenseerd worden voor de kosten van de bedrijfsverplaatsing.

Bereikbaarheid en mobiliteit

Analyse huidige verkeerssituatie

Om de effecten van de scenario's op de bereikbaarheid en mobiliteit in kaart te brengen analyseerde Ecorys allereerst de bestaande verkeerssituatie. Met ca. 8.200 motorvoertuigen per etmaal op een gemiddelde werkdag komt de Boekert naar voren als locatie met het meeste verkeer. De verklaring is dat hier veel verkeer van de gebiedsontsluitingswegen samenkomt. Afhankelijke van de gehanteerde grenswaarde voor de maximale wegcapaciteit valt dit binnen de bandbreedte van de door de gemeente Drechterland gehanteerde maximale acceptabele wegvakcapaciteit van 5.000 motorvoertuigen per dag en de werkelijk berekende wegcapaciteit van minimaal 10.000 motorvoertuigen per dag.

Verder onderscheid naar typen verkeer (licht, middelzwaar, zwaar) laat zien dat circa 67% van het zware vrachtverkeer een herkomst of bestemming op bedrijventerrein Gildenweg heeft. Daarvan heeft circa 60% van het herkomst/bestemmingsvrachtverkeer Pyxis. Plukon neemt 25-30% van het herkomst/bestemmingsvrachtverkeer voor zijn rekening.

Uit een vergelijking van de verkeersintensiteiten tussen 2017, 2018 en 2019 blijkt dat de hoeveelheid middelzwaar verkeer in deze periode is toegenomen. De hoeveelheid zwaar verkeer is licht afgenomen.

Verkeersplan gemeente Drechterland

Het verkeersplan van de gemeente Drechterland bestaat uit een tweetal ingrepen:

1. Ten aanzien van bestemmingsverkeer: Een geslotenverklaring voor vrachtverkeer op de Zuiderdracht tussen de Gildenweg en de in/uitrit behorende bij het pand Veilingweg;
2. Ten aanzien van doorgaan verkeer: Een geslotenverklaring van de Zuiderdracht voor doorgaand vrachtverkeer.

Een verspreiding van het herkomst- en bestemmingsverkeer en afsluiting voor doorgaand verkeer zorgt voor een afname van het zware vrachtverkeer op de ontsluitingswegen van 40-50%. De afsluiting van de Zuiderdracht voor doorgaand vrachtverkeer door de gemeente Drechterland betekent dat vrachtverkeer binnen de gemeente Hoorn op zoek gaat naar alternatieve routes. Hiervoor zijn drie alternatieve routes in kaart gebracht, waarvan er twee geschikt zijn voor vrachtverkeer. Het is aan de gemeente Hoorn ervoor te zorgen dat het vrachtverkeer de daarvoor geschikte alternatieve routes kiest.

Duurzaamheid

Verduurzaming van bedrijventerreinen krijgt landelijk steeds meer aandacht. Ook vanuit de Provincie Noord-Holland is dit een belangrijke doelstelling in haar werklocatiebeleid. Het merendeel van de ondernemers ziet echter beperkte mogelijkheden voor grootschalige verduurzaming van Gildenweg. Redenen hiervoor zijn onder andere de beperkte omvang van het terrein, onvoldoende draagkracht van dakconstructies en de onzekerheid over de toekomst van Gildenweg als bedrijventerrein. Voedselverwerker Plukon is daarentegen wel voornemens om een investering in het pand te doen, waarvan een deel bestemd is voor energiebesparende maatregelen.


Parkmanagement Hoorn geeft aan dat duurzaamheid een belangrijke katalysator kan zijn om het terrein aan te pakken. Uit onderzoeken naar de kwetsbaarheid voor hittestress en wateroverlast blijkt bovendien dat een aanpak noodzakelijk is. Daarnaast kan eerder aanspraak gemaakt worden op Provinciale subsidiëring in het kader van Herstructurering en Intelligent Ruimtegebruik Bedrijventerreinen (HIRB) indien duurzaamheidsmaatregelen centraal staan in de voorgestelde aanpak.

Financiële haalbaarheid

De financiële haalbaarheid is een belangrijke voorwaarde bij de uitwerking van de toekomstscenario's. Uit de enquête en gesprekken blijkt de respondenten hier rekening mee houden bij hun voorkeurscenario. Er is begrip voor de financiële afweging die de gemeente maakt in de besluitvorming. Ondernemers en omwonenden realiseren zich zodoende dat volledige transformatie voor de gemeente een kostbare aangelegenheid is. Het belang van een vervangende functie met terugverdienpotentie wordt daarom onderstreept. Zij zien woningbouw als oplossing om de businesscase rond te krijgen.

Woningbouw wordt echter niet door alle respondenten als gewenst ervaren, doordat dit ook weer extra verkeersbewegingen en drukte met zich meebrengt. Deze effecten, alsmede de kosten en opbrengsten van de scenario's zijn per scenario beschreven. In Figuur 1 zijn de hier beschreven effecten van de scenario's op de beleidsthema's in een oogopslag af te lezen.

Figuur 1 Effect van de scenario's op de relevante beleidsthema's.

Ecorys Maatschappelijk Afwegingskader (EMAK)	Opdrachtgever: Gemeente Hoorn Locatie: Bedrijventerrein Gildeweg				
	ECORYS 				
	Effecten van de scenario's				
	Scenario 0 'Niets doen'	Scenario A Beperken overlast	Scenario B Gedeeltelijke transformatie	Scenario C Volledige transformatie	Scenario D Uitsterfconstructie
1. Leefomgeving en omgevingsfactoren					
Geuroverlast	/	/	+	+++	+++
Geluidsoverlast	-	+	++	+++	+++
Groenwaliteit	/	/	+	+	+
Trillingen	-	+	++	+++	+++
Verkeersveiligheid	-	+	++	+++	+++
Externe veiligheid	/	/	/	+++	+++
Gezondheid	-	+	++	+++	+++
2. Economische impact					
Werkgelegenheid	/	/	-	--	--
Bedrijfsverplaatsingen	/	/	+	++	++
Bedrijfsbeëindigingen	/	/	-	--	--
3. Bereikbaarheid en mobiliteit					
Verkeerssituatie	-	+	+	+	+
Reistijd bestemmings- en doorgaand vrachtverkeer	+	-	-	-	-
4. Duurzaamheid en energietransitie					
Verduurzamingsopgave bedrijventerreinen	-	+	+	/	/
Duurzaamheidsambities	-	+	+	++	++
5. Financiële haalbaarheid					
Investeringsniveau	+++	-	--	---	--
Terugverdienpotentie	/	-	+	++	++
Medefinanciering en subsidies	/	+	+	/	/

Scenario 0: Niets doen

Dit scenario houdt in dat de gemeente Hoorn geen extra inspanningen onderneemt ten aanzien van bedrijventerrein Gildeweg en de directe omgeving. Meer specifiek houdt het in dat de reguliere geplande acties van de gemeente doorgang vinden, oftewel business as usual.

De impact van dit scenario op de beleidsthema's is beperkt. Het verkeersplan van de gemeente Drechterland vindt doorgang, waardoor naar verwachting een verlichting van de ervaren overlast door vrachtverkeer optreedt. De gemeente Hoorn zorgt ervoor dat vrachtverkeer de gewenste alternatieve routes kiest. Er is geen sprake van bedrijfsverplaatsingen of een verlies van werkgelegenheid en eventuele verduurzaming is een keuze van de ondernemers.

In dit scenario onderneemt de gemeente geen additionele acties ten aanzien van het bedrijventerrein. In dit scenario wordt het meerjarenonderhoudsprogramma voortgezet. Er zijn in dit scenario zodoende geen extra kosten.

Scenario A: Behoud bedrijventerrein en beperken van de overlast

In scenario A is behoud van het bedrijventerrein en beperken van de overlast het streven. Revitalisering met het oog op de toekomstbestendigheid van het bedrijventerrein is eveneens onderdeel van dit scenario. Daarnaast wordt ook de optie om omwonenden tegemoet te komen door hen te ondersteunen bij de zoektocht naar een andere woning in overweging genomen.

Aanvullende snelheidsbeperkende maatregelen op de ontsluitingswegen zijn niet wenselijk vanwege de gevaarlijke situaties en extra overlast door geluid en trillingen die hierdoor ontstaan

zolang vrachtverkeer er gebruik van maakt. Wel zijn er niet-fysieke maatregelen, zoals snelheidsdisplays, denkbaar die inspelen op het gedrag van weggebruikers. Daarnaast kunnen bedrijven gestimuleerd worden om over te schakelen op schonere en stillere voertuigen en hun rijtijden aan te passen.

Op het bedrijventerrein zelf is verplaatsing van Meilink een oplossing die mogelijk leidt tot minder overlast. Het naastgelegen Pyxis heeft op haar terrein twee ingangen met laad- en losdocks die niet met elkaar in verbinding staan, doordat Meilink gebruik maakt van de tussenliggende ruimte. Een vervangende locatie voor Meilink op Gildenweg leidt ertoe dat Pyxis de interne transportbewegingen op eigen terrein te laten uitvoeren en daarmee dat het aantal verkeersbewegingen op de openbare weg afneemt.

Een andere optie voor verlichting van de overlast die door omwonenden wordt ervaren, is bewoners binnen de directe invloedssfeer van het bedrijventerrein ondersteuning te bieden bij de zoektocht naar een andere woning. Dit houdt in dat woningen binnen de geluidzone industrie vallen te koop kunnen worden aangeboden aan de gemeente(n) en dat de bewoners gecompenseerd worden voor het prijsverschil met een gelijkwaardige woning op een andere locatie (in de regio). Belangrijke kanttekeningen bij deze oplossing zijn dat het mogelijk is dat ook bewoners die net buiten de geluidzone industrie wonen overlast ondervinden, bijvoorbeeld van het verkeer, en dat de woonhuizen niet in de gemeente Hoorn liggen, maar in de gemeente Drechterland.

De effecten van scenario A op de relevante beleidsthema's is vooral afhankelijk van de ingreep waarvoor de gemeente kiest. Alle voorgestelde ingrepen leiden in meer of mindere mate tot een vermindering van de ervaren overlast. De economische impact is beperkt, omdat er geen sprake is van bedrijfsverplaatsingen en het verlies van werkgelegenheid. Bij behoud van het bedrijventerrein ontstaat met het oog op de toekomstbestendigheid behoefte aan revitalisering en verduurzaming. Hiervoor kan aanspraak gemaakt worden op het HIRB-fonds van de Provincie Noord-Holland.

De kosten in dit scenario zijn eveneens afhankelijk van de ingreep waarvoor de gemeente kiest en hoe vergaand de ingreep is. De kosten zijn als volgt ingeschat:

- Additionele verkeerskundige ingrepen - Beperkt
- (Interne) verplaatsing Meilink - € 0,5 mln. - € 1 mln.
- Revitalisering (afhankelijk van de mate van herstructurering) - € 1,5 mln. tot € 28 mln.
- Ondersteuning bij verhuizing omwonenden (o.b.v. alle woonadressen) - € 16,5 mln. tot € 21 mln.

Aan de opbrengstenkant kan aanspraak gemaakt worden op het HIRB-fonds, waarvan de gemiddelde 10-15% van de totale kosten van de herstructureringsopgave bedraagt. Indien gekozen wordt voor verhuizing van omwonenden, bieden de vrijkomende kavels eveneens een bepaalde terugverdienpotentie. Naar inschatting kan een deel van, maar niet het gehele kostenplaatje, hiermee gedekt kan worden.

Scenario B: Gedeeltelijke transformatie van Gildenweg

Scenario B omvat een gedeeltelijke transformatie van Gildenweg. Vanwege de verhouding tussen de kosten en de vermindering van de ervaren overlast die de ingreep oplevert, komt het noordelijk deel van het bedrijventerrein primair in aanmerking voor transformatie naar woningbouw. Het zuidelijk gedeelte behoudt de bestemming bedrijvigheid en er ontstaat een nieuwe ontsluitingsweg door doortrekking van de Gildenweg vanaf VV Blokkers naar de Zuiderdracht.

De gedeeltelijke transformatie resulteert in een verplaatsing van Pyxis en De Ooijevaar. Dit geldt ook voor Eurosun, Stabo Bouw en Onneweer Electrotechniek en enkele bedrijfsverzamel panden aan de Gildenweg 22, Gildenweg 22 N, Veilingweg 10-20 en Veilingweg 22-24. Binnen dit gebied

kunnen ca. 90 tot 100 woningen worden gerealiseerd, waarbij rekening gehouden moet worden met de status van de voormalige veiling *Op Hoop van Zegen* als gemeentelijk monument.

Een alternatieve oplossing binnen dit scenario is een verplaatsing van alle bedrijvigheid, behoudens Plukon. Op die manier kan binnen gedeeltelijke transformatie de hoogste opbrengstpotentie behaald worden, terwijl de meest kostbare bedrijfsverplaatsing voorkomen wordt. Voor Plukon dient, onder andere vanwege de risicocontouren, dan een passende landschappelijke inpassing gerealiseerd te worden.

Een combinatie van transformatie en het verkeersplan van de gemeente Drechterland zorgt voor een significante afname van het vrachtverkeer op en rondom het bedrijventerrein, waarbij met name de route vanaf de Gildenweg over de Zuiderdracht richting Boekert en Noorderdracht wordt ontzien. Dit leidt uiteindelijk tot een afname van de ervaren overlast ten aanzien van geluid, trillingen en een verbetering van de verkeersveiligheid. Houd wel rekening met een tijdelijke toename van bouwverkeer en op de lange termijn met een toename van personenverkeer met de nieuwe woonwijk als bestemming.

Een mogelijke beperking van dit scenario is de bestaande zonering en de risicocontouren op het bedrijventerrein. Binnen plaatsgebonden milieucontouren voor geur en geluid en externe veiligheid mogen geen kwetsbare objecten, zoals woningen, gerealiseerd worden. Er zijn enkele mogelijkheden benoemd, waarmee op termijn toch woningen ontwikkeld kunnen worden. Denk daarbij aan het bewaren van voldoende afstand, het ontwikkelen van een gemengd gebied als buffer tussen woningen en bedrijvigheid en interne verplaatsing van grote lawaaimakers.

Dit scenario kent mogelijk een economische impact. Zo betekent transformatie een mogelijk verlies aan werkgelegenheid wanneer geen alternatieve geschikte locaties in de regio worden gevonden. Wat betreft duurzaamheid kunnen in scenario B dezelfde ingrepen toegepast worden op het resterende bedrijventerrein als in scenario A. Bovendien is er behoefte aan een verbeterde uitstraling van de openbare ruimte en de stedenbouwkundige kwaliteit van met name de bedrijfspanden die aan de overzijde van de woningbouwlocaties komen te liggen.

De kosten voor transformatie van het noordelijk gedeelte van Gildenweg naar woningbouw zijn ingeschat op ca. € 40 mln. De opbrengsten uit woningbouw zijn ingeschat op ca. € 15 mln. Dit resulteert in een negatief resultaat van ca. € 25 mln.

De optie om enkel Plukon te behouden voor het bedrijventerrein leidt tot een hogere opbrengstpotentie, omdat een groter gebied benut kan worden voor woningbouw. Daarnaast levert het ten opzichte van de scenario's voor volledige transformatie (scenario C) een kostenbesparing van tenminste € 10 mln. (excl. de compensatie voor de verplaatsing naar een alternatieve locatie).

Scenario C: Volledige transformatie

Volledige transformatie van het bedrijventerrein houdt in dat de gemeente besluit dat op deze locatie in de toekomst geen ruimte meer is voor bedrijvigheid. De gemeente gaat in gesprek met gevestigde bedrijven om een geschikte vervangende locatie te vinden. Bij voorkeur worden de bedrijven en de werkgelegenheid behouden voor de gemeente Hoorn en omgeving.

Volledige transformatie van het bedrijventerrein betekent verplaatsing van alle bedrijven die op dit moment op Gildenweg gevestigd zijn. Binnen dit gebied kunnen ca. 180 woningen worden gerealiseerd, waarbij rekening gehouden moet worden met de status van de voormalige veiling *Op Hoop van Zegen* als gemeentelijk monument.

In aanvulling op de bestaande wegenstructuur voorziet ook scenario C in een extra aansluiting van de Gildenweg op de Zuiderdracht. In scenario C wordt een woonwijk van omvang ontwikkeld, met de bijbehorende vraag naar maatschappelijke en commerciële voorzieningen. De omvang van de woonwijk moet echter wel passen binnen het omliggende gebied, zowel wat betreft het voorzieningenniveau als het infrastructurele aanbod.

Een alternatieve oplossing binnen dit scenario is het betrekken of volledig verplaatsen van het sportcomplex van VV Blokkers, waar door een grootschaligere woonwijk ontwikkeld kan worden in aansluiting op Kersenboogerd. Voor het sportcomplex moet echter wel in de directe nabijheid een alternatieve locatie gevonden worden.

Scenario C sorteert meer effect dan de scenario's 0, A en B. Naar verwachting verdwijnt het bestemmings- en doorgaand vrachtverkeer op termijn nagenoeg. Gedurende de transformatie moet wel rekening gehouden worden met bouwverkeer. Bovendien neemt na afronding van de transformatie het personenverkeer toe. Een volledige transformatie van het bedrijventerrein betekent dat er geen risicocontouren meer aanwezig zijn in en rondom het bedrijventerrein.

De economische impact is daarentegen in potentie groter, met name wanneer in de regio geen geschikte locaties voor de bedrijven gevonden kunnen worden of bedrijven zelf besluiten verder te verhuizen. In dat geval betekent het vertrek van bedrijven een verlies aan werkgelegenheid in de regio. Verplaatsing binnen de regio biedt bedrijven juist de mogelijkheid uit te breiden, wat zelfs een toename van de werkgelegenheid in de regio kan opleveren.

De verduurzamingsopgave van het bedrijventerrein speelt in dit scenario geen rol meer. De gemeente heeft echter de mogelijkheid om het gebied duurzaam te ontwikkelen. Daarnaast kunnen de nieuwe panden van verplaatste bedrijven mogelijk elders binnen de gemeente duurzamer worden (her)ontwikkeld, wat bijdraagt aan de regionale verduurzamingsopgave.

De kosten voor volledige transformatie van Gildenweg naar woningbouw zijn ingeschat op € 70 mln. tot € 75 mln. De opbrengsten uit woningbouw zijn ingeschat op ca. € 28 mln. Dit resulteert in een negatief resultaat van ca. € 45 mln. Zoals in scenario B benoemd, leidt eventueel behoud en inpassing van Plukon in het gebied tot een kostenbesparing. Eventueel betrekken van het sportcomplex bij de gebiedsontwikkeling leidt tot een toename van de opbrengstpotentie. Verplaatsing van het sportcomplex brengt echter ook een extra ruimteclaim en aanvullende kosten met zich mee.

Scenario D: Volledige transformatie door middel van een uitsterfconstructie

In scenario D is eveneens sprake van een volledige transformatie van Gildenweg. Het verschil met scenario C is dat de gemeente niet actief gronden gaat verwerven, maar dat een uitsterfregeling wordt opgenomen in het bestemmingsplan. Dit betekent dat de gemeente een lange termijn ontwikkelvisie opstelt, waarbij stap voor stap verwevingen gedaan worden.

Uitsterfregelingen of -constructies worden in een bestemmingsplan opgenomen met het doel een bestaande situatie (bijvoorbeeld een bedrijf) legaal te laten voortbestaan zolang het gebruik daadwerkelijk wordt benut. Voorwaarde daarbij is dat het gebruik niet mag worden hervat als het gebruik gedurende een bepaalde periode (bijvoorbeeld een jaar) wordt stopgezet. Dit betekent dat de bestemming gehandhaafd blijft totdat het gebruik volgens de uitsterfregeling niet meer mag worden hervat. Daarna kan de gemeente overgaan tot een bestemmingswijziging

Een uitsterfconstructie is daarmee niet kosteloos. Verwevingen moeten immers nog steeds gedaan worden, net als sloop, sanering en bouwrijp maken. Bovendien betekent een lange

termijnvisie dat er gedurende lange tijd sprake is van een beheer situatie. Dit vraagt eveneens om de inzet van de gemeente en brengt beheers- en onderhoudskosten met zich mee.

De effecten van scenario D zijn op termijn vergelijkbaar met de verwachte effecten van scenario C. Enkel de financiële haalbaarheid wijkt in beide scenario's af. Doordat er geen sprake is van gedwongen bedrijfsverplaatsingen, de gemeente enkel over gaat tot verwervingen indien er geen sprake meer is van structurele activiteiten en er na een bepaalde periode van inactiviteit geen zicht is op continuering van de bedrijfsbestemming, daalt de marktwaarde van de grond en opstallen. Bovendien is de kans op planschade beperkt.

De kosten voor volledige transformatie van Gildenweg door middel van een uitsterfconstructie zijn ingeschat op € 45 mln. tot € 50 mln. De opbrengsten uit woningbouw zijn ingeschat op ca. € 28 mln. Zoals in scenario B benoemd, leidt eventueel behoud en inpassing van Plukon in het gebied tot een kostenbesparing. Eventueel betrekken van het sportcomplex bij de gebiedsontwikkeling leidt tot een toename van de opbrengstpotentie. Verplaatsing van het sportcomplex brengt echter ook een extra ruimteclaim en aanvullende kosten met zich mee.

Eventuele opbrengsten uit het toestaan van tijdelijk gebruik zijn hierin niet opgenomen. We gaan ervan uit dat de opbrengsten uit tijdelijk gebruik de kosten die de beheer situatie met zich mee brengt compenseren.

Een mogelijke oplossing is in gezamenlijkheid met de provincie en geïnteresseerde ontwikkelaars een beheers- of ontwikkelfonds oprichten, waaruit beheer en onderhoud en wellicht ook sanering en slooptkosten betaald kunnen worden en waarin toekomstige opbrengsten terugvloeien.

Exclusief de bijdrage van derden leidt Scenario D tot een negatief resultaat van ca. € 20 miljoen.

Financiële haalbaarheid

De kosten, eventuele opbrengsten en het financieel resultaat van de scenario's en bijbehorende opties zijn in Tabel 1 op een rij gezet. De beschrijving is terug te vinden in de samenvatting van de uitwerking per scenario.

Tabel 1 Financiële haalbaarheid van de scenario's

Scenario's	Aanpak	Kosten	Financieel resultaat
Scenario 0	<i>Niets doen</i>	Kosten nihil	
Scenario A	Verkeerstechnische opties	Kosten beperkt	
	Revitalisering terrein	€ 1,5 mln. tot € 28 mln.	
	Verplaatsing Meilink	€ 0,5 mln. tot € 1 mln.	
	Ondersteuning bij verhuizing omwonenden	€ 16,5 mln. tot € 21 mln.	
Scenario B	Gedeeltelijke transformatie (incl. bedrijfsverplaatsingen)		ca. € -25 mln.
	Transformatie gehele terrein behoudens Plukon		Ca. € -15 mln.
Scenario C	Volledige transformatie (incl. bedrijfsverplaatsingen)		ca. € -45 mln.
	Betrekken De Blokkers		Ntb
Scenario D	Uitsterfconstructie		ca. € -20 mln.

Overzicht van de verschillen in aanpak van de scenario's

De vijf scenario's brengen niet alleen ieder verschillende effecten teweeg, maar er zijn ook verschillen in de aard van het scenario en de aanpak. De verschillen kunnen het beste worden uitgedrukt in vier punten:

- De wijze van faciliteren van bedrijvigheid;
- De wijze van handelen
- De ontwikkeltermijn
- De inzet van financiële middelen

Tabel 2 geeft aan de hand van deze vier punten een overzicht van de verschillen in aard en aanpak per scenario.

Tabel 2 Overzicht van de verschillen in aard en aanpak per scenario.

Kenmerken	Scenario 0	Scenario A	Scenario B	Scenario C	Scenario D
Wijze van faciliteren bedrijvigheid	Faciliteren	Faciliteren	Gedeeltelijk faciliteren	Niet faciliteren	Niet faciliteren
Wijze van handelen	N.v.t.	Actief	Actief	Actief	Reactief
Ontwikkeltermijn	Kort	Kort	Gemiddeld	Lang	Lang tot zeer lang
Inzet financiële middelen	Laag	Laag tot gemiddeld	Gemiddeld	Hoog	Gemiddeld

Advies

Uit de bevindingen en conclusies die het resultaat zijn van dit onderzoek is een advies opgesteld voor de gemeente Hoorn. Het advies is stapsgewijs en chronologisch opgebouwd en heeft zowel betrekking op mogelijke afwegingen omtrent de toekomst van het bedrijventerrein als betrekking op het proces en communicatie met belanghebbenden.

Maak een keuze op basis van een gegronde afweging

Het is van groot belang dat de keuze voor een voorkeursscenario gemaakt wordt op basis van een gegronde en onderbouwde afweging. De belangrijkste afwegingen voor de gemeente daarin zijn:

1. Wil de gemeente het bedrijventerrein op deze locatie blijven faciliteren?
2. Welke handelswijze hanteert de gemeente?
3. Welke ontwikkeltermijn beoogt de gemeente?
4. Hoeveel financiële middelen zet de gemeente in?

Denk in termijnen en zie de scenario's niet als opzichzelfstaand maar als complementair

De scenario's die in dit onderzoek uitgewerkt zijn, staan niet per definitie op zichzelf. De verkeerskundige ingrepen en het beperken van de overlast in scenario A kunnen een eerste stap zijn naar (gedeeltelijke) transformatie in scenario B, C of D.

Het combineren van scenario's A en B kan de overlast dermate verminderen dat een volledige transformatie niet direct noodzakelijk is of wordt geacht. Op deze wijze kan een gedeeltelijke transformatie een gewenst resultaat opleveren, waarbij de gemeente een handreiking doet naar de omwonenden, terwijl het investeringsniveau lager ligt dan bij een volledige transformatie. Houd echter wel in de gaten dat er geen investeringen gedaan worden in het bedrijventerrein die enkele jaren later teniet gedaan worden als overgegaan wordt tot transformatie.

Wees creatief bij het vinden van oplossingen

Benut bestaande panden bij bedrijfsverplaatsingen om kosten te besparen. Daarnaast biedt de Provincie Noord-Holland via het HIRB-fonds subsidies voor revitalisering en verduurzaming van bedrijventerreinen.

Een tweede optie om kosten te delen is het oprichten van een specifiek transformatiefonds voor Gildenweg. Dat biedt de gemeente de mogelijkheid om samen met de Provincie en ontwikkelaars een beheers- of ontwikkelfonds op te richten, waaruit beheer en onderhoud en wellicht ook sanering en sloopkosten betaald worden en waarin toekomstige opbrengsten terugvloeien.

Voortbordurend daarop is het aan de gemeente een keuze te maken over de rol die zij wil spelen in de gebiedsontwikkeling. Het is bijvoorbeeld mogelijk eigenaren en ondernemers uit te nodigen woningbouw te realiseren op hun percelen. Op die manier ontstaat een meer organische ontwikkeling van een gemengd gebied. De gemeente neemt daarbij een faciliterende rol en stelt de planologische kaders. Kanttekeningen bij een dergelijke oplossing zijn het toevoegen van woningen in een gebied waar al overlastklachten spelen en de vraag of er voldoende dichtheid gerealiseerd kan worden op een locatie aan de rand van het stedelijk gebied.

Betrek belanghebbenden bij de planvorming en creëer wederzijds begrip tussen omwonenden en ondernemers

Een belangrijk aspect in de plan- en besluitvorming over de toekomst van Gildenweg is een heldere communicatie tussen de gemeente, omwonenden en ondernemers. Dit bereikt de gemeente door belanghebbenden ook in het vervolgproces te betrekken bij de opgave. Heldere communicatie is bovendien een voorwaarde om wederzijds begrip te creëren tussen ondernemers en omwonenden. Een voorbeeld daarvan is dat ondernemers omwonenden uitnodigen voor open dagen.

Daarnaast heeft een ondernemer aangeboden dienst te doen als meldpunt voor omwonenden bij overlast. Op deze wijze worden de lijnen tussen ondernemer en omwonenden veel korter en kunnen omwonenden direct aangeven wanneer zij overlast ervaren. De ondernemer communiceert dit vervolgens met het bedrijf waarover de melding is ontvangen.

Bied perspectief en duidelijkheid over de korte en lange termijn

Op korte termijn vragen omwonenden van de gemeente vooral begrip en bereidheid tot nadenken over de toekomst van het gebied. Dit onderzoek is daarin een eerste aanzet. Op de lange termijn is het voor zowel omwonenden als ondernemers dat de gemeente een duidelijk ontwikkelperspectief biedt. Zo zitten omwonenden niet langer in onzekerheid over hun toekomstige leefomgeving, kunnen ondernemers beargumenteerde investeringsbeslissingen maken en stelt de gemeente zichzelf in staat beleid te ontwikkelen.

Een stip op de horizon, oftewel een duidelijk lange termijn ontwikkelperspectief, waarin de gemeente aangeeft wat het beoogde einddoel is, stap voor stap beschrijft hoe het doel bereikt wordt en welke partij verantwoordelijk is voor de uitvoering, is waar zowel omwonenden, ondernemers als de gemeente zelf baat bij hebben.

1 Inleiding

In januari 2020 heeft het college van Burgemeester en Wethouders (B&W) aangegeven te willen onderzoeken welke toekomstscenario's voor bedrijventerrein Gildenweg in de gemeente Hoorn denkbaar en haalbaar zijn. Hier is in maart 2020 een collegevoorstel voor ingediend. Het college van B&W heeft dit voorstel aangenomen, waarna Ecorys is gevraagd in kaart te brengen welke toekomstscenario's mogelijk zijn en welke gevolgen de keuze voor een bepaald scenario met zich meebrengt.

1.1 Aanleiding

In het collegevoorstel wordt aangegeven dat omwonenden van het bedrijventerrein al gedurende langere tijd overlast ondervinden van zwaar vrachtverkeer, doorgaand verkeer en laad- en losactiviteiten. Deze omwonenden hebben hun ongenoegen geuit over de huidige situatie en zien het liefst maatregelen om de overlast te beperken. Vanwege de toegenomen overlast zijn in de gemeenteraad in Hoorn Raadvragen gesteld en is de maatschappelijke druk om tot een passende oplossing te komen hoog. Daar tegenover staat dat enkele bedrijven voor een aanzienlijke investeringsbeslissing staan. De combinatie van deze signalen heeft ertoe geleid dat de gemeente Hoorn in april 2020 een voorbereidingsbesluit op het gebied heeft gevestigd, waarin is vastgesteld dat gedurende een jaar geen vergunningen worden afgegeven.

Het is daarom zowel in het belang van de omwonenden, de bedrijven die op bedrijventerrein Gildenweg gevestigd zijn als de gemeente Hoorn en buurgemeente Drechterland, waar een groot gedeelte van de omwonenden woont, dat er duidelijkheid komt over de toekomst van het terrein.

1.2 Vijf toekomstscenario's

Bij aanvang van het onderzoek hebben de gemeente Hoorn en Ecorys ervoor gekozen om in samenwerking met omwonenden, ondernemers op het terrein en de gemeente Hoorn drie toekomstscenario's op te stellen, waarin de volgende drie ontwikkelingsrichtingen van Gildenweg zijn uitgewerkt:

- A. Het verminderen van overlast met behoud van de bedrijvigheid aan de hand van verschillende (verkeerskundige) ingrepen.
- B. Gedeeltelijke transformatie van het bedrijventerrein, waarbij een gedeelte van het terrein een andere functie krijgt en mogelijk bedrijven worden verplaatst.
- C. Volledige transformatie van het bedrijventerrein. Dit betekent dat alle bedrijven uitgeplaatst dienen te worden.

De uiteindelijke doelstelling is om invulling te geven aan de effecten van de drie scenario's alsmede de financiële haalbaarheid per scenario. Op deze wijze worden handvatten geboden voor de gemeente Hoorn om tot een keuze over te gaan.

Na bespreking van de eerste resultaten is geconstateerd dat een keuze uit drie scenario's te weinig recht doet aan de verschillende manieren om aan de toekomst van het gebied te werken. Daarom worden vanaf hoofdstuk 5 niet drie, maar vijf scenario's nader uitgewerkt, met daarbinnen ruimte voor enkele opties. De bevindingen uit de enquête en gesprekken met belanghebbende zijn gebaseerd op de originele drie scenario's.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk twee wordt de toepassing van het EMAK, de methodiek die is gehanteerd voor dit onderzoek, toegelicht. Hiermee wordt duidelijk op welke manier invulling is gegeven aan de verschillende variabelen die onderdeel uitmaken van de besluitvorming over de toekomst van bedrijventerrein Gildenweg. In hoofdstuk 3 volgt de situatiebeschrijving, dat wil zeggen dat beschreven wordt wat de huidige situatie is qua locatietekenen, bedrijvigheid en bestemmingsplanregels en welke lokale en regionale ambities van invloed (kunnen) zijn op de toekomstige invulling van het gebied. In hoofdstuk 4 volgt dan de daadwerkelijke invulling van het EMAK, gevolgd door de uitwerking van de scenario's in hoofdstuk 5. Het rapport wordt in hoofdstuk 6 afgesloten met een advies.

2 Methodiek

Om de effecten van elk toekomstscenario inzichtelijk te maken wordt gebruik gemaakt van het Ecorys Maatschappelijk Afwegingskader (EMAK). Dit afwegingskader wordt vervolgens gevoed aan de hand van een uitgezette enquête, diverse gesprekken met omwonenden en ondernemers en een verkeerskundige analyse.

2.1 Ecorys Maatschappelijk AfwegingsKader (EMAK)

Om de afwegingen over gebiedsontwikkelingen inzichtelijk te maken heeft Ecorys een tool ontwikkeld, waarmee de sociaaleconomische effecten van toekomstscenario's in kaart gebracht en gemeten worden. Daar waar voor grote (infrastructurele) opgaven de MKBA bestaat, gebruikt Ecorys voor lokale en regionale opgaven het Ecorys Maatschappelijk AfwegingsKader (EMAK).

Het EMAK is een inzichtelijke en gestructureerde scan, die op basis van mogelijke functies voor het bedrijventerrein een overzicht geeft op welk vlak positieve en op welk vlak negatieve (maatschappelijke) effecten worden bereikt.

Dit betekent dat aan de hand van het EMAK de effecten van de drie scenario's ten opzichte van de mogelijke functies inzichtelijk worden gemaakt. Daarnaast wordt dankzij de overzichtelijke weergave duidelijk hoe de scenario's zich ten opzichte van elkaar verhouden, zodat onderlinge verschillen eenvoudig af te lezen zijn.

Het afwegingskader verschaft zodoende het noodzakelijk inzicht in de effecten die door elk scenario worden veroorzaakt. Het gaat daarbij niet alleen om het bedrijventerrein zelf en de ontwikkeling die daar plaatsvindt, maar ook wat deze ontwikkeling betekent voor het omliggende gebied. Denk hierbij onder andere aan effecten op gebied van de werkgelegenheid, de woningmarkt, de omgevingskwaliteit, bereikbaarheid en duurzaamheid.

2.2 Opzet EMAK

Het afwegingskader bestaat uit twee assen met de scenario's op de horizontale as en de thema's waaraan de scenario's worden getoetst op de verticale as.

Scenario's op horizontale as

Op de horizontale as van het EMAK worden de drie scenario's geplaatst:

- A. Het verminderen van overlast met behoud van de bedrijvigheid aan de hand van verschillende (verkeerskundige) ingrepen.
- B. Gedeeltelijke transformatie van het bedrijventerrein, waarbij een gedeelte van het terrein een andere functie krijgt.
- C. Volledige transformatie van het bedrijventerrein. Dit betekent dat alle bedrijven uitgeplaatst dienen te worden.

Beleidsthema's op verticale as

Op de verticale as zijn thema's geplaatst waaraan de effecten van de scenario's worden getoetst. De effecten van een toekomstscenario op deze thema's worden belicht vanuit het perspectief van alle belanghebbenden. De uiteindelijke invulling van het EMAK aan de hand van de thema's is


daarom mede voortgekomen uit gesprekken met de omwonenden, ondernemers en de gemeente, zodat het EMAK de belangen van alle belanghebbenden omvat.

De beleidsthema's zijn:

- Leefomgeving en omgevingsfactoren;
- Economische impact;
- Bereikbaarheid en mobiliteit;
- Financiële haalbaarheid;
- Duurzaamheid en energietransitie.

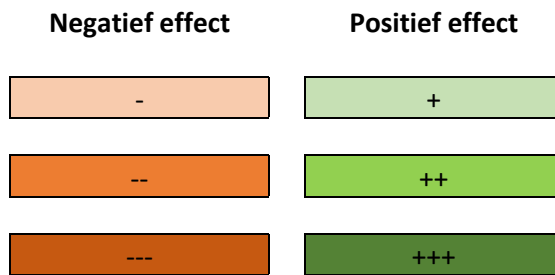
Dit resulteert in het volgende afwegingskader:

Figuur 2.1: opzet van het Ecorys Maatschappelijk Afwegingskader met de drie oorspronkelijke scenario's.

Ecorys Maatschappelijk Afwegingskader (EMAK)	Opdrachtgever: Gemeente Hoorn Locatie: Bedrijventerrein Gildenweg Datum: 8 mei 2020		
	ECORYS 		
	Effecten van de scenario's		
	Scenario A (Beperken overlast)	Scenario B (Gedeeltelijke transformatie)	Scenario C (Volledige transformatie)
1. Leefomgeving en omgevingsfactoren			
Geuroverlast			
Geluidsoverlast			
Groenkwaliteit			
Trillingen			
Verkeersveiligheid			
Externe veiligheid			
Gezondheid			
2. Economische impact			
Werkgelegenheid			
Bedrijfsverplaatsingen			
Bedrijfsbeëindigingen			
3. Bereikbaarheid en mobiliteit			
Verkeerssituatie			
Reistijd			
4. Duurzaamheid en energietransitie			
Verduurzamingsopgave bedrijventerreinen			
Duurzaamheidsambities			
5. Financiële haalbaarheid			
Investeringsniveau			
Terugverdienpotentie			
Medefinanciering en subsidies			

2.3 Duiding effecten

De effecten die de verschillende scenario's teweegbrengen op de benoemde thema's op de verticale as worden gevisualiseerd en inzichtelijk gemaakt in de witte vlakken in het afwegingskader. Dit wordt gedaan aan de hand van een rangschikkingssysteem. Dit systeem is in onderstaand figuur weergegeven. Door middel van de plussen en minnen en bijbehorende kleuren worden negatieve en positieve effecten van de scenario's zichtbaar. Daarbij geldt een oplopende schaal, dus hoe positiever een effect hoe meer plusjes worden toegekend. Dit geldt vice versa voor de minscores. Op deze wijze wordt tevens duidelijk hoe de verschillende scenario's zich ten opzichte van elkaar verhouden. In een additionele bijlage vindt een toelichting plaats op de argumentatie van de scores.



2.4 Invulling EMAK

Om het EMAK te voeden, effecten in kaart te brengen en lokaal relevante input bij diverse belanghebbenden op te halen zijn verschillende methoden toegepast. Deze methoden betreffen het raadplegen van diverse documentatie, een enquête onder ondernemers en omwonenden en het voeren van gesprekken bij diverse belanghebbenden.

Deskresearch

Naast de empirische data die uit de enquête verkregen is en de gevoerde gesprekken zijn diverse bronnen en data van de gemeente Hoorn en de omgevingsdienst Noord-Holland Noord essentieel voor het invullen van het EMAK. Zo levert de verkeerskundige analyse, waarmee de huidige verkeerssituatie in kaart gebracht is, verschillende inzichten op. Ook zijn gegevens over geur- en geluidsoverlast van het bedrijventerrein geraadpleegd om een beeld te vormen ten aanzien van de impact daarvan op de leefomgeving. Tot slot wordt het EMAK gevoed met verschillende beleidsdocumenten van de gemeente Hoorn.

Enquête onder bewoners en ondernemers

Ter aanvulling op de beschikbare documentatie en om een algeheel beeld te verkrijgen van de ervaringen met het bedrijventerrein is een enquête uitgezet onder omwonenden en ondernemers. In deze enquête vormen de thema's uit het EMAK de leidraad. Zo is aan de respondenten gevraagd naar de effecten van het terrein op de leefomgeving, de economische impact van mogelijke transformatie, de verkeerssituatie, mogelijkheden ter verduurzaming en de financiële haalbaarheid. Uiteindelijk is gevraagd naar een gewenst toekomstscenario en gewenste functies voor het terrein.

De enquête is online uitgezet via de website van de gemeente. De gemeente heeft de omwonenden en ondernemers middels een brief uitgenodigd voor deelname aan de enquête. Deze brief is verstuurd naar 400 omwonenden en 38 ondernemers. Zij hadden vervolgens van 8 juni

2020 tot 4 juli 2020 om de enquête in te vullen. Uiteindelijk hebben 136 omwonenden (34%) en 20 ondernemers (53%) hieraan gehoor gegeven.

Gesprekken met bewoners en ondernemers

Ter verdieping van de uitkomsten van de enquête zijn diverse interviews gehouden met omwonenden, ondernemers en overige belanghebbenden. Hen is onder andere gevraagd naar de huidige situatie van het bedrijventerrein en de gewenste toekomstige situatie. Daarnaast is procesmatig gevraagd naar de beste manier om tot een gewenst scenario of eindresultaat voor het terrein te komen.

Om vanuit de omwonenden ervaringen en meningen op te halen is gesproken met bewonersgroepen van de Zuiderdracht, Boekert en Noorderdracht. Voor input vanuit de ondernemers zijn gesprekken gevoerd met Parkmanagement Hoorn en de volgende bedrijven:

- Pyxis Logistics Transmission (hierna te noemen Pyxis);
- Plukon Food Group (hierna te noemen Plukon);
- Autodemontagebedrijf De Ooyevaar (hierna te noemen De Ooyevaar);
- Meilink Transport BV (hierna te noemen Meilink).

Daarnaast is gesproken met de wethouder Economische Zaken van de gemeente Hoorn, Dhr. Helling.

3 Situatiebeschrijving

De situatiebeschrijving geeft een beeld van de huidige situatie op bedrijventerrein **Gildenweg**. Het beeld ontstaat aan de hand van een beschrijving van de locatiemerken, de gevestigde bedrijvigheid, een overzicht van vigerende en (ontwerp)bestemmingsplanregels die van toepassing zijn en lokale en regionale ambities die van invloed (kunnen) zijn op de toekomstige invulling van het gebied.

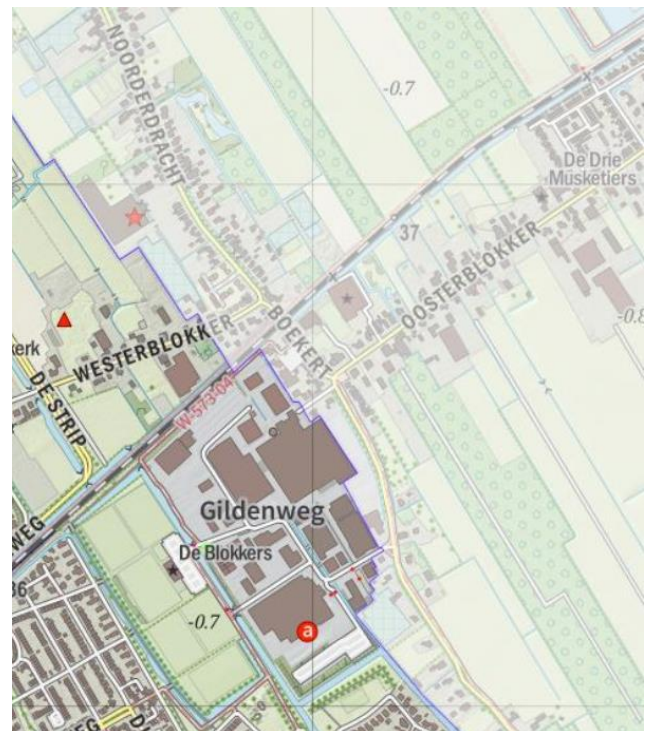
3.1 Ligging en bereikbaarheid

Bedrijventerrein Gildenweg ligt op de grens van gemeente Hoorn en gemeente Drechterland. Het oostelijk deel van bedrijventerrein Gildenweg viel voorheen onder de gemeente Drechterland, maar maakt na de laatste grenscorrectie onderdeel uit van de gemeente Hoorn. Enkel een smalle strook aan de uiterste oostzijde van het bedrijventerrein behoort nog tot de gemeente Drechterland (zie Figuur 3.1¹). Mede daardoor is de gemeente Drechterland nog het bevoegd gezag voor bedrijven die (grotendeels) in de gemeente Hoorn liggen. De toe- en afvoerwegen (Oosterblokker, Noorderdracht, Zuiderdracht en een deel van de Westerblokker) van het bedrijventerrein vallen ook onder de bevoegdheid (wegbeheer) van de gemeente Drechterland.

Het bedrijventerrein wordt aan de noordzijde begrenst door een spoorlijn en aan de noordoostzijde door bebouwing behorend bij het dorp Oosterblokker in de gemeente Drechterland. De aan- en afvoerwegen van Oosterblokker worden gekenmerkt door lintbebouwing. De resterende oostzijde betreft met name agrarische ondernemingen aan de Zuiderdracht. Aan de west- en zuidzijde bevindt zich voornamelijk groenvoorziening en een sportvereniging.

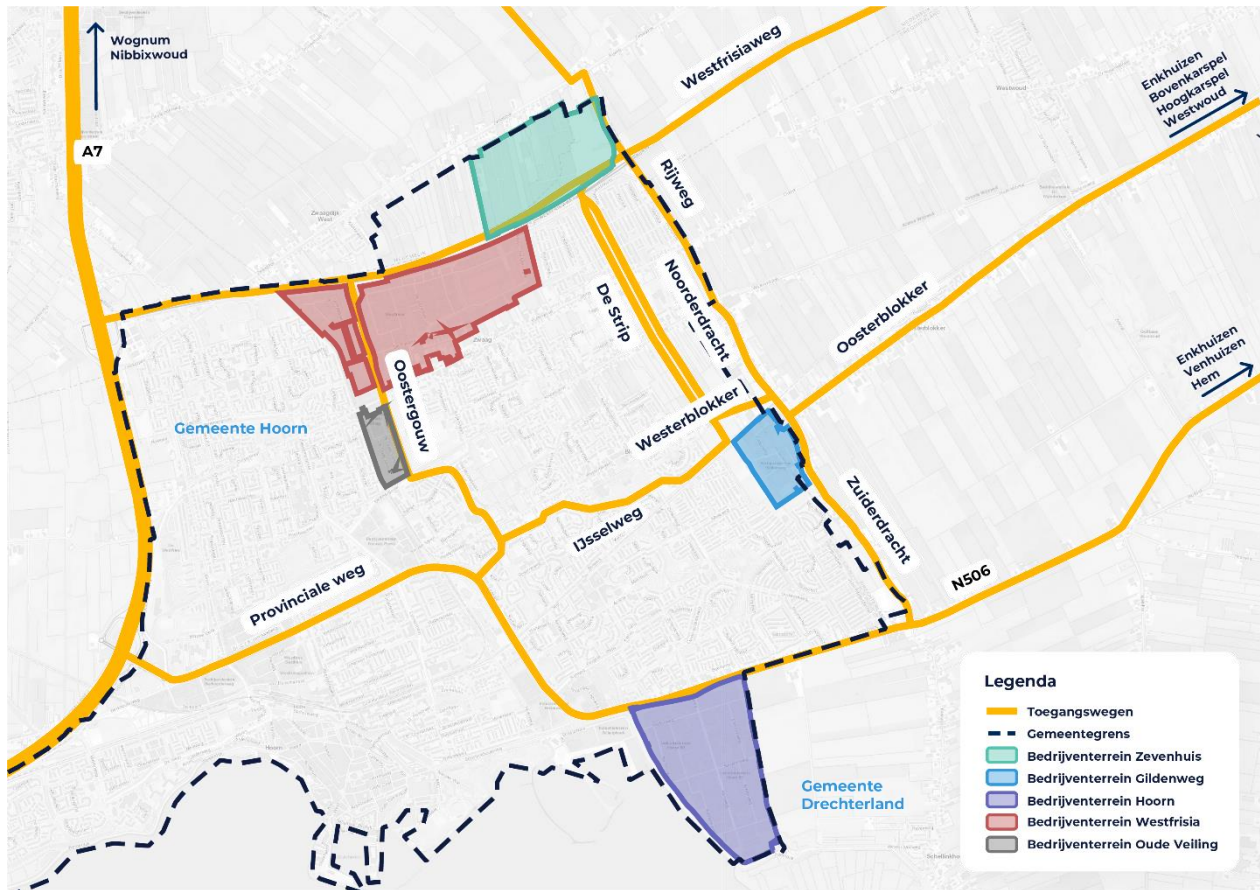
Het bedrijventerrein is vanuit het zuiden bereikbaar via de Zuiderdracht die aansluit op de N506 autoweg richting Hoorn of Enkhuizen (zie Figuur 3.2). Aan de noordzijde loopt de ontsluiting via de Boekert en de Noorderdracht en/of de Strip naar de Westfriisaweg (N307). Naast bestemmingsverkeer voor bedrijventerrein Gildenweg wordt de noord-zuidontsluiting ook door doorgaand verkeer tussen beide provinciale wegen en vervoersbewegingen tussen de bedrijventerrein Zevenhuis, Gildenweg en Hoorn 80 gebruikt.

Figuur 3.1 Gemeentegrenzen tussen de gemeenten Hoorn (scherp) en Drechterland (vervaagd).



¹ Bron: Gemeenteatlas.nl

Figuur 3.2: Ligging en bereikbaarheid van het bedrijventerrein aan de Gildenweg.



3.2 Bedrijven en werkgelegenheid

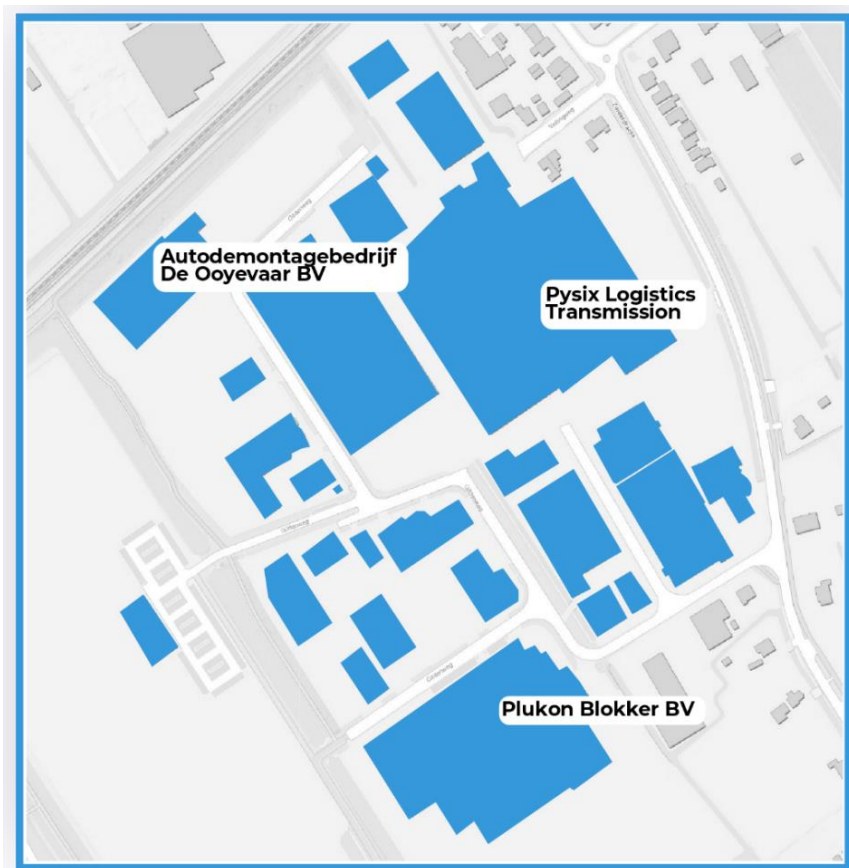
Bedrijventerrein Gildenweg heeft een bruto oppervlakte van 20 hectare. De netto oppervlakte bedraagt 16 hectare, wat wil zeggen dat circa 4 hectare ingevuld wordt door openbare ruimte. De bedrijvigheid op het terrein biedt werk aan 680 personen verdeeld over 38 bedrijven. Het bedrijventerrein heeft een functionele uitstraling waarbij de banen zijn verdeeld over 61% industrie, 24% bouwsector, 10% in handel en logistiek en 5% in de dienstverlening². Dit betreft voornamelijk de grotere bedrijven. Het is aannemelijk dat er nog meerdere eenmansbedrijven en bv's op het terrein gevestigd zijn en dat het daadwerkelijk aantal ingeschreven bedrijven daarmee hoger ligt. De cijfers geven echter wel een goed beeld van de werkgelegenheid die Gildenweg biedt en de verdeling daarvan over de sectoren.

Grote bedrijven op Gildenweg zijn Pyxis, De Ooyevaar en Plukon (zie Figuur 3.3). Deze bedrijven bieden veel werkgelegenheid aan lokale en regionale werknemers. Daarnaast worden er ook arbeidsmigranten ingezet. Dit zijn tegelijkertijd de bedrijven die met veel en grootschalige transportbewegingen impact hebben op de omgeving.

Het bebouwingspercentage van ca. 80% is hoog in vergelijking met meer moderne bedrijventerreinen (ca. 60-70%). Ook is er zowel in de openbare ruimte als op eigen terrein sprake van veel verharding en weinig ruimte voor (openbaar) groen en water(opvang).

² Stec (2018) Analyse Gildenweg op Next Economy potentie

Figuur 3.3: Bedrijvigheid en bebouwing op het terrein aan de Gildenweg met de drie grootste bedrijven.



3.3 Recente ontwikkelingen

Op het terrein aan de Gildenweg hebben recent enkele ontwikkelingen plaatsgehad, die van belang zijn als achtergrondinformatie en situatieomschrijving. Het betreft:

- De vestiging van Pyxis op de locatie waar voorheen Karsten Foodservice gevestigd was. Dit bedrijf is in 2014 wegens een faillissement verdwenen van de Gildenweg. Pyxis heeft zich in 2017 op de locatie gevestigd. De panden hebben zodoende gedurende enkele jaren leegstand gekend.
- Een omgevingsvergunning, onderdeel milieu, die in 2017 aan Plukon is verleend.
- Het voornemen van Plukon om een investering te doen ter vernieuwing en verduurzaming van de bedrijfsvoering.
- Begin 2020 heeft de gemeente Hoorn een omgevingsvergunning bouw afgegeven voor de ontwikkeling van een bedrijfsverzamelgebouw.
- Het inwerking treden van het voorbereidingsbesluit, waarmee aanvragen voor bouwvergunning per 29 april 2020 gedurende een jaar worden aangehouden om ongewenste ontwikkelingen gedurende de besluitvorming aangaande de toekomst van Gildenweg te voorkomen.

3.4 Bestemmingsplanregels

In Figuur 3.4 zijn twee bestemmingsplannen die gelden voor bedrijventerrein Gildenweg weergegeven. Aan de westzijde bestemmingsplan Bedrijventerrein Gildenweg en de oostzijde Drechterland Noord 2011 (herziening 2014). De paarse vlakken hebben elk de bestemming bedrijf.

De maximale milieucategorie op het bedrijventerreinen is 3.2³. De maximale bouwhoogte voor bedrijfsgebouwen op het terrein varieert van 5 meter aan de oostzijde tot 14 meter op de percelen van Plukon⁴. Gildenweg is een geluidgezoneerd bedrijventerrein.

Geluidszonering

Een geluidgezoneerd bedrijventerrein houdt in dat op de grens van de daarvoor aangeduide zone rondom het bedrijventerrein (die dus niet gelijk is aan de grens van het gezoneerde terrein zelf) de geluidbelasting van alle bedrijven die gevestigd zijn op het industrieterrein (overdag) gezamenlijk niet meer mag zijn dan 50 dB(A). Ten behoeve van het beheer en de controle van de zone gelden een zonegrens en zonebewakingspunten. Daarnaast zijn binnen de genoemde zonegrens een aantal woningen aanwezig waarvoor een hogere 'maximale toelaatbare geluidbelasting' is vastgesteld. De geluidzone van bedrijventerrein Gildenweg is te vinden in bijlage 2.

Op de zonegrens mag het langetijdgemiddelde geluidsniveau vanwege alle bedrijven op het gezoneerde industrieterrein tezamen niet hoger zijn dan:

- 50 dB(A) tussen 07.00 en 19.00 uur;
- 45 dB(A) tussen 19.00 en 23.00 uur;
- 40 dB(A) tussen 23.00 en 07.00 uur.

In de geluidzone van het industrieterrein bevinden zich diverse woningen. Bij deze woningen mag het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau vanwege alle bedrijven op het gezoneerde industrieterrein tezamen niet hoger zijn dan de vastgestelde hogere grenswaarde.

Het voor een individuele inrichting maximaal toelaatbare niveau is afhankelijk van het reeds vergunde geluidsniveau en de nog binnen de zone en geldende grenswaarden beschikbare geluidruimte. Op grond van de 'Handreiking industrielawaai en vergunningverlening' wordt voor de individuele inrichtingen gestreefd naar maximale geluidsniveaus L_{Amax} die ter plaatse van woningen niet meer dan 10 dB(A) hoger zijn dan de langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus.

De grenswaarden voor het maximale geluidsniveau zijn in principe:

- 70 dB(A) in de dagperiode;
- 65 dB(A) in de avondperiode;
- 60 dB(A) in de nachtperiode.

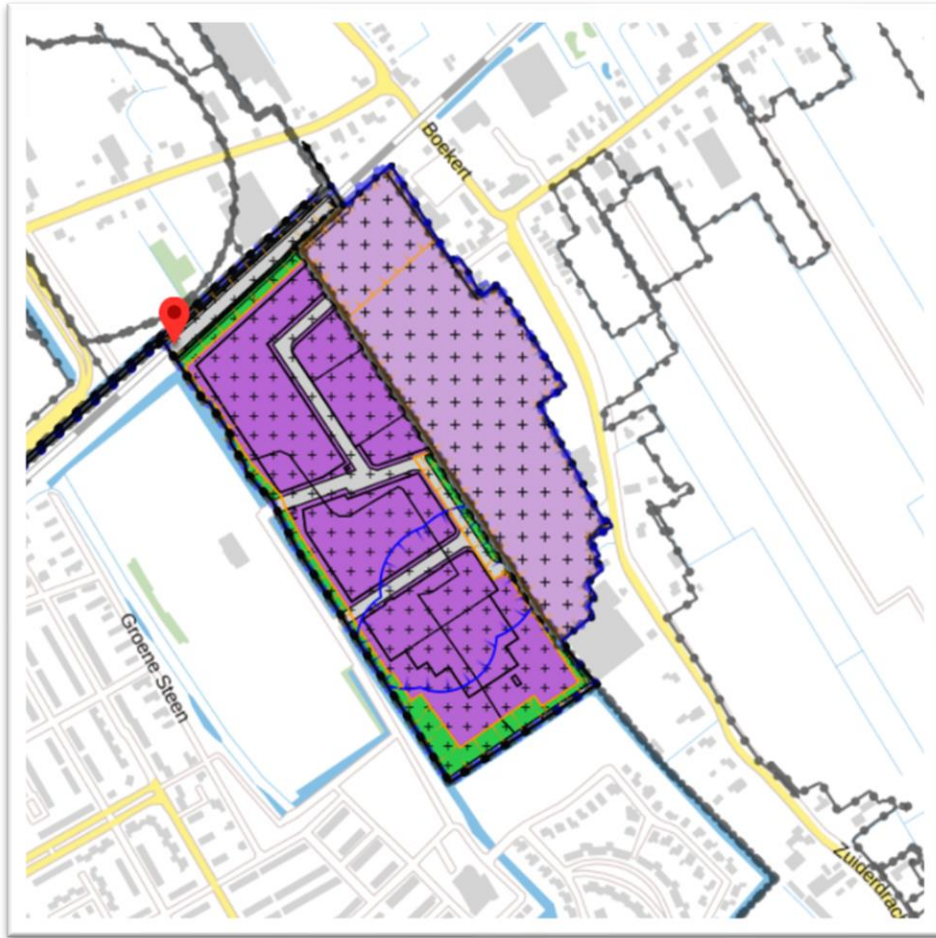
In uitzonderlijke gevallen kunnen voor de dag- en nachtperiode nog tot 5 dB(A) hogere niveaus worden toegestaan⁵.

³ Op dit moment geldt voor de oostzijde van het bedrijventerrein nog het bestemmingsplan Drechterland Noord 2011 (herziening 2014). Hierin wordt bedrijvigheid tot en met categorie 5.2 toegestaan. De gemeente Hoorn werkt aan een wijziging van het bestemmingsplan met een max. milieucategorie 3.2.

⁴ De exacte maatvoering is te raadplegen via ruimtelijkeplannen.nl, identificatienummer: NL.IMRO.0405.BPGildenweg-oh01 & NL.IMRO.0498.BPDrNoordHerz2014-VG01

⁵ Arcadis (2019) Akoestisch onderzoek

Figuur 3.4: Bestemmingsplanregels op het terrein aan de Gildenweg



Veiligheidszone

Ter plaatse van Plukon is, vanwege opslag van ammoniak, sprake van een veiligheidszone onder bepaling van artikel 1 van het besluit externe veiligheid inrichtingen. Binnen de veiligheidscontouren mogen geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten worden gebouwd. Hierbij wordt een uitzondering gemaakt voor reeds bestaande bouwwerken en bestaand gebruik.

Overige (ontwerp)bestemmingsplannen

Aanvullend op de bestemmingsplannen bedrijventerrein Gildenweg en Drechterland Noord 2011 zijn tevens het paraplubestemmingsplan parkeren & laden en lossen⁶ én het paraplubestemmingsplan archeologie⁷ van toepassing op het gebied. Tevens ligt het ontwerp Veegplan 1 ter visie. Het veegplan is een bestemmingsplan dat kleine zaken voor de gehele gemeente Hoorn herstelt⁸.

Daarnaast moet bestemmingsplannen in het kader van de overgang naar de Omgevingswet in een omgevingsplan voor de hele gemeente gebundeld worden. Tussen 2021 en 2029 is er sprake van een overgangsfase waarin de gemeente nieuwe regels in het omgevingsplan moet opnemen ter vervanging van de oude ruimtelijke plannen en verordeningen.

⁶ NL.IMRO.0405.BPParkeren-va01

⁷ NL.IMRO.0405.BPArcheologie-va01

⁸ NL.IMRO.0405.BPVeegplan-ON01

Vorbereidingsbesluit

Vooruitlopend op de resultaten van dit onderzoek en de besluitvorming naar aanleiding daarvan, is op woensdag 29 april 2020 het voorbereidingsbesluit voor bedrijventerrein Gildenweg in werking getreden. Met dit voorbereidingsbesluit wordt voorkomen dat ongewenste ontwikkelingen plaatsvinden. Aanvragen om een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen die worden ingediend na de inwerkingtreding van het voorbereidingsbesluit worden aangehouden. Ook is het verboden om het gebruik van gronden en bouwwerken of een deel daarvan te wijzigen. Het voorbereidingsbesluit is voor een jaar geldig en loopt dus af op 29 april 2021⁹.

Maatwerkvoorschrift vanuit milieuwetgeving

In tegenstelling tot andere bedrijven op Gildenweg is de gemeente Drechterland het bevoegd gezag voor de locatie van Pyxis. Voor Pyxis gelden naast het reguliere bestemmingsplan maatwerkvoorschriften ten aanzien van geluid afkomstig van onder andere parkeren, laden en lossen en verkeersbewegingen.

3.5 Lokale en regionale ambities

Op lokaal en regionaal niveau bestaan er voor bedrijventerrein in de gemeente Hoorn verschillende ambities. Dit betreffen zowel ambities ten aanzien van woningbouw als regionale verduurzamingsambities. Deze ambities kunnen met het oog op de toekomst van belang zijn.

Motie 'wonen op bedrijventerreinen' en raadsstandpunt 'Meer Stad Worden'

In januari 2019 is de motie '*Wonen op bedrijventerreinen*' door de Raad van Hoorn aangenomen. In deze motie wordt opgeroepen om met bedrijven, bewoners en andere relevante partijen een stadsbrede visie te ontwikkelen op de gezonde toekomst van bedrijventerreinen in Hoorn, waarbij ruimte wordt geboden voor een combinatie van wonen, werken en vermaak. Ook wordt ingegaan op de groeiende vraag naar woningen en de mogelijkheid om bedrijventerrein te transformeren om aan deze vraag te voldoen.

Met het opstellen van deze visie moet nog worden begonnen. De uitkomsten van dit onderzoek kunnen hiervoor een onderlegger vormen.

In juni 2019 heeft de Raad het uitgangspunt van het '*Meer Stad Worden*' behandeld. Hierin wordt vastgesteld dat de gemeente Hoorn streeft naar het transformeren van bedrijventerreinen in of tegen het stedelijk gebied naar gebieden waarin wonen, werken en verblijven samenkomen, zodat deze gebieden aansluiten bij de rest van de stad en aantrekkelijk blijven voor inwoners, bedrijven en bezoekers.

In praktijk betreft dit met name de ambitie tot het realiseren van woningbouwprojecten voor jongeren tot en met 28 jaar, bij voorkeur rondom stationsgebied(en), zodat Hoorn een vitale stad kan blijven. Om deze ambitie waar te maken dient de gemeente volgens de gemeenteraad een sprong te maken van beheergemeente naar ontwikkelgemeente.

Verduurzaming van bedrijventerreinen in Noord-Holland

De Provincie Noord-Holland zet zich in het kader van Herstructurering en Intelligent Ruimtegebruik Bedrijventerreinen (HIRB) al geruime tijd in voor kwaliteitsverbetering van bedrijventerreinen.

Binnen het HIRB-programma worden subsidies verleend, die iedere drie jaar worden herzien om te blijven aansluiten bij de behoefte van de ontvangers en ondernemers. Voor de periode 2020-2023 is 10 miljoen euro beschikbaar gesteld om verbeteringen aan (de omgeving van) bedrijventerreinen

⁹ NL.IMRO.0405.VBGildenweg-va01

te realiseren. Er kan subsidie worden aangevraagd voor bijvoorbeeld verbetering van de bereikbaarheid en veiligheid van een terrein, het aanpassen van gevels en de afscherming van opslaglocaties. Ook aanpassingen die de aantrekkelijkheid van de omgeving verbeteren zoals het opknappen en aanleggen van groenstroken en parkjes en verbeteren van fiets- en wandelpaden komen in aanmerking.

Projectaanvragen waarin de nadruk ligt op duurzaamheid maken een grotere kans op een subsidie. Denk aan substantiële vermindering van uitstoot van CO₂ en/of stikstof, maatregelen om de gevolgen van klimaatverandering op te vangen zoals waterberging en initiatieven voor hergebruik van afval en restproducten¹⁰.

Regionale energiestrategie Noord-Holland Noord

In de regionale energiestrategie (RES) Noord-Holland Noord worden bedrijventerreinen genoemd als kansrijke locatie voor de opwek van duurzame energie. Bedrijventerreinen bieden vanuit landschappelijk oogpunt de kans om opwek te integreren in de bestaande stedelijke omgeving. Op die manier worden de locaties waar duurzame energie wordt opgewekt daar geplaatst waar reeds energie-infrastructuur aanwezig is en waar bovendien een grote vraag naar energie is. In de RES Noord-Holland Noord worden zon en wind op bedrijventerreinen gezien als een waardevolle verkenningmogelijkheid. Er worden in de RES echter wel vraagtekens geplaatst bij de wenselijkheid om agrarische gronden rondom bedrijventerreinen hiervoor te benutten¹¹.

¹⁰ Provincie Noord-Holland (2020) 10 miljoen voor verbetering bedrijventerreinen en winkelgebieden.

¹¹ Noord-Hollandse energieregio (2020) Concept-RES, 15 april 2020.

4 Bevindingen

In dit hoofdstuk wordt het EMAK (zie Figuur 2.1, p.6) ingevuld met de input uit de verkregen documentatie van de gemeente en omgevingsdienst en de overige empirische data. Hierdoor wordt duidelijk welke effecten de scenario's hebben op de belangrijke beleidsthema's en hoe de scenario's zich ten opzichte van elkaar verhouden. In de conclusie van dit hoofdstuk is het afwegingskader, met uitzondering van de financiële haalbaarheid, volledig ingevuld. De financiële haalbaarheid is onderdeel van de uitwerking van de scenario's in het hierop volgende hoofdstuk.

4.1 Leefomgeving en omgevingsfactoren

Een voornamelijk aanleiding voor de gemeente Hoorn om na te denken over een andere invulling voor het gebied zijn de negatieve effecten op de leefomgeving en omgevingskwaliteit die, als gevolg van de activiteiten op het bedrijventerrein, door omwonenden worden ervaren. Uit de gesprekken met de omwonenden en ondernemers, de enquête en overige documentatie is een geheel beeld ontstaan van de effecten van het bedrijventerrein op de leefomgeving.

Omwonenden ervaren overlast op meerdere aspecten

Hieruit is een beeld gevormd van de herkomst van klachten vanuit de omwonenden over de bedrijvigheid aan de Gildenweg (zie Figuur 4.1). De omwonenden ondervinden:

- Geluidsoverlast vanwege zwaar (vracht)verkeer;
- Overlast van trillingen door zwaar vrachtverkeer;
- Verkeersoverlast op aangrenzende wegen;
- Gezondheidsoverlast vanwege de uitstoot van fijnstof en slaapgebrek door trillingen en geluidsoverlast;
- Beperkte verkeersveiligheid;
- Overlast door de beperkte bergingscapaciteit van het rioleringsstelsel;

In de gesprekken met omwonenden uitten zij met name hun zorgen over de verkeersveiligheid, de ervaren overlast en de gezondheid. Omwonenden gaven onder andere aan 's nachts niet te kunnen slapen vanwege trillingen, scheuren in hun woningen te hebben door het zware vrachtverkeer en de verkeerssituatie op de aan- en afvoervegen erg onveilig te vinden.

In de enquête is aan de omwonenden tevens gevraagd op welk moment van de dag zij overlast ervaren van een bepaalde situatie. Onderstaand figuur laat deze ervaring zien. Het was voor de respondenten mogelijk om zowel meerdere overlastsituaties als meerdere tijdsvlakken te selecteren. Zo geven bijvoorbeeld ongeveer 50 respondenten aan overlast te ervaren bij 'geluidsoverlast door verkeer van 00:00 – 06:00' (zie Figuur 4.1).

Uit het figuur blijkt dat in totaliteit de meeste overlast wordt ervaren van geluidsoverlast door verkeersbewegingen en onveilige verkeerssituaties tussen 06:00 – 12:00 en 12:00 – 18:00. Dit zijn ook de twee overlastsituaties die in totaliteit het meest zijn geselecteerd door de respondenten.

Wat daarnaast opvalt is dat de overlast bij verschillende overlastsituaties redelijk evenredig verspreid ervaren wordt over alle dagdelen. Alleen bij geuroverlast en onveilige verkeerssituaties neemt de overlast met name in de nachtperiode aanzienlijk af. Daarentegen wijkt de ervaren

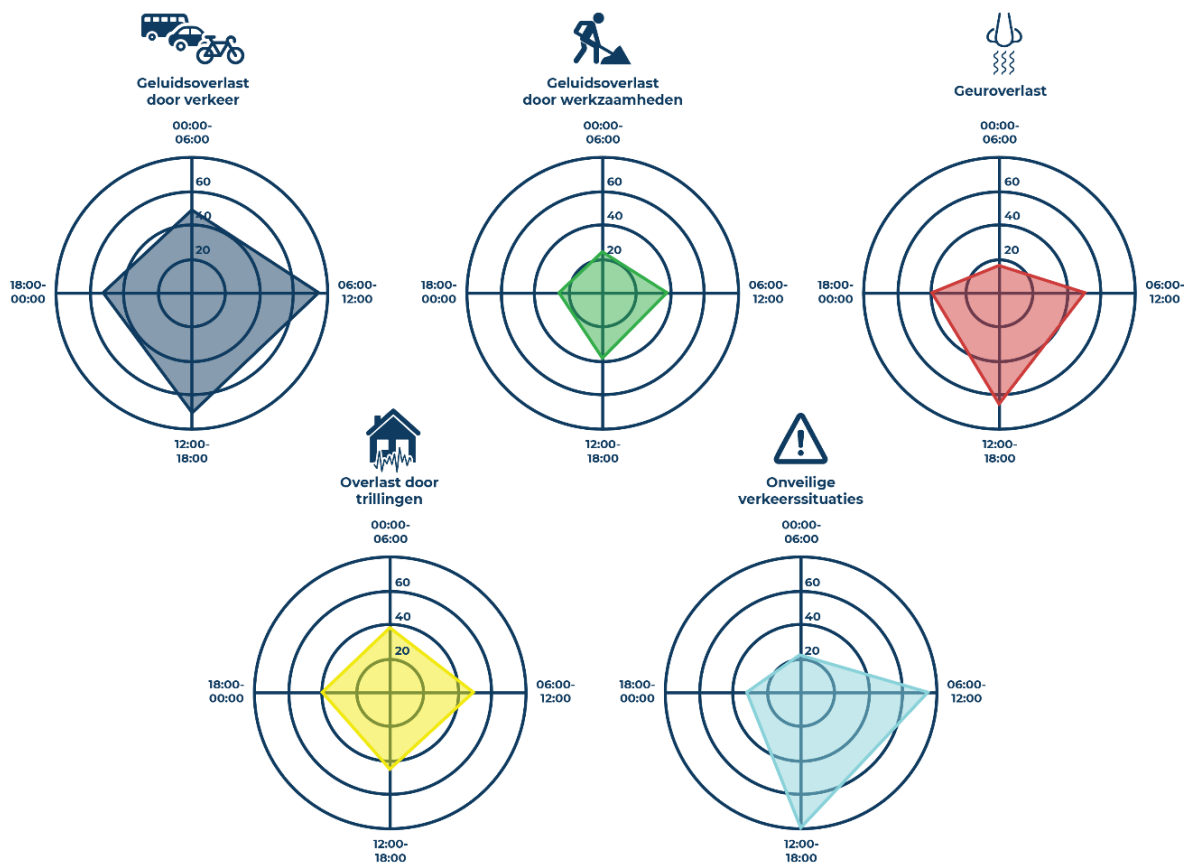
overlast bij trillingen in de nachtperiode nauwelijks af en ondervindt men ook nog steeds geluidsoverlast door verkeer.

Overkoepelend wordt waargenomen dat bepaalde besluiten en/of verschillende acties tot onbegrip hebben geleid bij verschillende omwonenden. De algehele ervaring die zij hierbij hebben is dat de overlast de afgelopen jaren in hun beleving alleen is toegenomen. Zo tonen omwonenden onbegrip over onder meer de volgende zaken:

- Een omgevingsvergunning, activiteit Milieu voor Plukon;
- De vestiging van transportbedrijf Pyxis;
- Het 's nachts rijden van vrachtwagens;
- Het toenemend aantal verkeersbewegingen in de afgelopen jaren;
- De bouwvergunning voor een nieuw bedrijfsverzamelgebouw;

Bij het 's nachts rijden van vrachtwagens dient de kanttekening te worden gemaakt dat de gemeente Hoorn hier weinig tot geen invloed op heeft. De gemeente kan alleen bepalen of de capaciteit van de wegen voldoende is en wat de geluidproductie bij de bedrijven betreft. Het is dus geen keuze van de gemeente Hoorn om vrachtwagen 's nachts te laten rijden. Feit blijft echter dat de omwonenden hier wel overlast door ervaren.

Figuur 4.1: Aangegeven ervaren overlast onderverdeeld in tijdperiodes. De nummering staat voor het aantal keer dat het betreffende thema als overlast is aangemerkt in de enquête. De tijdperiode staat voor wanneer deze overlast is ervaren.



Overlast beperkende maatregelen door ondernemers

Een aantal ondernemers erkent de overlast die wordt veroorzaakt door het bedrijventerrein en het bestemmingsverkeer. Om deze overlast, buiten verplichte regelgeving, verder te beperken hebben ondernemers zelf ook acties ondernomen. Dit betreft onder andere:

- Ondernemers zijn in gesprek met chauffeurs over het rijgedrag;
- Enkele ondernemers controleren hun chauffeurs ook daadwerkelijk op het rijgedrag;
- Ondernemers hebben dynamische rijschema's gemaakt, zodat aanpassingen in verkeersbewegingen mogelijk zijn wanneer klachten ontstaan;
- Ondernemers houden sterk rekening met geuroverlast en hebben hiervoor beperkende maatregelen doorgevoerd;
- Ondernemers hebben hun bedrijf 'stiller' ingericht, zodat geluidsoverlast wordt beperkt. Dit betreft bijvoorbeeld laad- en losdocks.

Geluid en Geurgegevens

Als onderdeel van het leefomgeving en omgevingsfactoren thema van de EMAK heeft Ecorys aan de hand van beleidsdocumenten onderzoek uitgevoerd naar de geluidsoverlast en geuroverlast rond het bedrijventerrein Gildenweg. In paragraaf 3.4 Geluidszonering is een overzicht gegeven van de grenswaarden die zijn vastgesteld voor het langetijdgemiddelde en het maximaal geluidsniveau.

Uit akoestisch onderzoek van Arcadis, welke behoort bij de aanvraag omgevingsvergunning activiteit Milieu van Plukon uit 2017, blijkt dat het langtijdgemiddelde geluidsniveau op de zonegrens dat door Plukon wordt geproduceerd niet hoger is dan:

- 48 dB(A) in de dagperiode;
- 45 dB(A) in de avondperiode;
- 40 dB(A) in de nachtperiode.

De grenzen van de geluidsbelasting worden door Plukon dus in geen geval overschreden. Voor de woningen binnen het geluidgezoneerd industrieterrein verschillen de grenswaarden per woning, maar ook hier worden de grenswaarden van het gemiddelde geluidsniveau volgens dit akoestische onderzoek niet overschreden. Het maximale geluidsniveau is ter plaatse van de woningen binnen het geluidgezoneerd industrieterrein niet hoger dan 54 dB(A) in de dagperiode en 55 dB(A) in de avond- en nachtperiode. Hiermee worden de vigerende geluidsnormen (dit verschilt per woning maar is ook maximaal 55 dB(A)) niet overschreden.

Op 31 juli 2019 en 10 september 2019 zijn bij Pyxis geluidsmetingen verricht naar aanleiding van een handhavingsverzoek. Bij deze geluidsmetingen golden afwijkende geluidsnormen tot maximaal 5 dB(A) hoger dan de grenswaarden voor de maximale geluidsniveaus (70 dB(A) in de dagperiode; 65 dB(A) in de avondperiode; 60 dB(A) in de nachtperiode). Uit deze geluidsmetingen is gebleken dat op 31 juli 2019 de maximale geluidsnormen gedurende de nacht niet zijn overschreden. Op 10 september 2019 werd de maximale geluidsnorm gedurende de nacht daarentegen tenminste een keer werd overschreden door Pyxis. Daarbij werd op 10 september 2019 ook geconstateerd dat één vrachtwagen langer dan noodzakelijk warmdraaide¹².

Als gevolg van een geplande uitbreiding van Plukon is in 2014 ook onderzoek uitgevoerd naar de geuremissies. Dit onderzoek behoort bij hetzelfde dossier als het onderzoek van Arcadis uit 2017. Uit dit onderzoek is gebleken dat Plukon in zowel de huidige als toekomstige situatie voldoet aan de contour van 0.55 ouE/m³ (Europese odeur unit per kubieke meter) zoals die in de Omgevingsvergunning activiteit Milieu staat aangegeven.

¹² Omgevingsdienst NHN verslag geluidmeting 31 juli 2019 & 10 september 2019.

Gezondheid

De effecten op de gezondheid van omwonenden zijn binnen de kaders van dit onderzoek lastig te kwantificeren. Echter, hebben omwonenden meermaals aangegeven dit een zeer belangrijk thema te vinden. Zoals beschreven geven zij aan slaapproblemen en stress te ondervinden van de bedrijvigheid en zijn zij bezorgd over de hoeveelheid fijnstof die door de bedrijvigheid en voornamelijk transportbewegingen in de lucht gebracht wordt. Daarnaast zijn omwonenden ook bezorgd over ammoniakopslag op het terrein van Plukon, waarvoor PR-contouren van toepassing zijn.

Bevindingen uit de gesprekken met omwonenden en ondernemers

In de gevoerde gesprekken met zowel ondernemers als omwonenden bleek dat er ten aanzien van de huidige situatie overlast wordt ervaren van het terrein aan de Gildenweg. Een deel van de omwonenden heeft al gedurende een lange periode diverse acties opgezet om een verandering van het bedrijventerrein in te zetten. Deze groep omwonenden ervaart duidelijk overlast van het terrein en willen dat er een oplossing wordt gevonden. Om dit te forceren hebben omwonenden diverse malen de media opgezocht en wordt door de bewoners zelf onderzoek gedaan naar de overlast.

Een andere deel van de omwonenden oogt wat gematigder en hebben ogenschijnlijk wat minder overlast van het terrein zelf. Zij ervaren echter ook overlast, voornamelijk van doorgaand verkeer, en hopen hiervoor een oplossing te vinden.

Ook een aantal ondernemers herkent en erkent de overlast die het terrein en het bestemmingsverkeer veroorzaakt voor de omwonenden. Zij zien dat bedrijven zijn uitgebreid en dat de bebouwing rondom het terrein de afgelopen jaren is toegenomen. In hun ogen leidt dit logischerwijs tot een toename van de overlast die door omwonenden ervaren wordt. De ondernemers geven echter aan dat zij vanwege veranderende productieprocessen, vraag en aanbod en een veranderende economie vaak zijn genoodzaakt om bijvoorbeeld 's nachts te rijden en/of meer verkeersbewegingen te maken. Een aantal ondernemers geeft in de gesprekken aan ook open te staan voor een dialoog en ook graag naar een gewenste oplossing te zoeken. Meerdere ondernemers erkennen dat ze het spijtig vinden dat ze als overlastveroorzaker worden gezien.

Er zijn ook ondernemers die aangeven dat de overlast van het terrein in hun ogen wat overdreven wordt, dat alle mogelijke manieren worden gebruikt om aan te tonen dat ook daadwerkelijk overlast veroorzaakt wordt en dat het actievoeren te ver is doorgeschoten.

Conclusie

Uit onderzoeken van Arcadis en de Omgevingsdienst NHN blijkt dat de grenswaarden van de langetijdgemiddelde geluidsniveaus niet worden overschreden. Ditzelfde geldt voor de geuremissiegrenzen. Het maximale geluidsniveau is tijdens een onderzoek van de Omgevingsdienst NHN echter wel tenminste eenmaal overschreden, te weten 's nachts op 10 september 2019. Tijdens een vergelijkbaar onderzoek op 31 juli 2019 werd het maximale geluidsniveau evenwel niet overschreden. Uit deze onderzoeken kan dus worden vastgesteld dat de grenswaarde van het maximale geluidsniveau tenminste eenmaal is overschreden, maar niet dat dit structureel het geval is.

Ondanks dat ondernemers, ongeacht of wettelijke normen wel of niet worden overschreden, aangeven al inspanningen te verrichten om de overlast te beperken, ervaren omwonenden wel degelijk een nadelige impact van het bedrijventerrein op hun leefomgeving. Dit varieert van geluidsoverlast en verkeersonveiligheid tot slaapgebrek en trillingen in woningen.

4.2 Economische impact

Eventuele (gedeeltelijke) transformatie van het bedrijventerrein heeft mogelijk een economische impact op de regio. Dit kan tot uiting komen in bedrijfsverplaatsingen en verplaatsing van de werkgelegenheid. In dit hoofdstuk wordt aan de hand van de uitgezette enquête en gevoerde gesprekken duidelijk hoe de respondenten deze economische impact beoordelen en wordt de bereidheid tot eventuele verplaatsing onder de ondernemers getoetst.

Bedrijfsverplaatsingen

In de enquête is ondernemers gevraagd naar de plannen voor hun bedrijf indien er sprake is van transformatie van het bedrijventerrein. Figuur 4.2 geeft inzicht in het antwoord op deze vraag. Om een beeld te schetsen van het effect op werkgelegenheid is onderscheid gemaakt naar bedrijfsgrootte.

Uit de tabel blijkt dat bij mogelijke transformatie van het terrein de meerderheid van de ondernemers open staat voor een alternatieve locatie, zij het onder voorwaarden. Slechts drie ondernemers geven aan niet geneigd zijn om te verhuizen. Deze ondernemers geven aan zich niet als overlast gevend te beschouwen en daardoor geen behoefte te zien in een verhuizing.

Wat daarnaast opvalt is dat de ondernemers die eventueel welwillend staan tegenover een verplaatsing zich wel alleen in de regio of in de gemeente Hoorn willen vestigen. Dit geldt ook voornamelijk voor de categorie die onder bepaalde voorwaarden eventueel wil verhuizen (13 ondernemers). Deze ondernemers geven aan pas te willen verhuizen bij of een goede alternatieve locatie en/of passende afkoopregeling.

Uit de gesprekken met de grotere bedrijven op het bedrijventerrein aan de Gildenweg ontstaat eenzelfde beeld. Deze ondernemers zijn in essentie niet tegen een bedrijfsverplaatsing maar hebben ook voorwaarden aan zowel locatie als afkoopregeling. De drie grote bedrijven op het terrein geven aan:

- De Ooyevaar staat eventueel open voor verplaatsing. De Ooyevaar is niet direct lokaal of regionaal gebonden en staat open voor zowel lokale als (boven)regionale verplaatsing.
- Pyxis staat ook niet onwelwillend tegen verplaatsing en geeft aan wel regiogebonden te zijn. Zodoende is verplaatsing binnen de gemeente een reële optie. Pyxis geeft wel aan dat een verplaatsing een kostbare onderneming is.
- Plukon geeft aan dat over verplaatsing te praten valt. Plukon prefereert een verplaatsing binnen de regio of gemeente en geeft ook aan van oudsher met de regio verbonden te zijn.

De drie bedrijven zijn met name zoekende naar duidelijkheid en perspectief, zodat investeringen met het oog op de toekomst weer gemaakt kunnen worden. Voor Pyxis en Plukon is dit zowel op hun huidige locatie als op een andere locatie mogelijk. Voor De Ooyevaar is investeren op de huidige locatie vrijwel niet meer mogelijk.

Werkgelegenheid

De bedrijven Plukon, Pyxis en De Ooyevaar zijn de grootste werkgevers op het bedrijventerrein, waarbij Plukon de grootste is en daarmee een groot economisch belang heeft voor de regio. In totaliteit biedt het bedrijventerrein werk aan circa 680 mensen. Om in scenario's B en C de werkgelegenheid te behouden is het dus noodzakelijk dat deze bedrijven zich in de regio of binnen de gemeente kunnen verplaatsen.

In de gesprekken is zodoende gevraagd naar het effect van transformatie en bedrijfsverplaatsing op de werkgelegenheid. Vanuit parkmanagement wordt aangegeven dat de impact op de

werkgelegenheid niet al te groot gaat zijn. Parkmanagement geeft aan dat bedrijven waarschijnlijk elders in Hoorn of omgeving een plek zullen zoeken, mits hier alternatieve ruimte beschikbaar voor is. Dit is mede te wijten aan het feit dat bijvoorbeeld Pyxis en Meilink veelal samen werken met of werken voor bedrijven die in de nabije omgeving gevestigd zijn. Voor Plukon en De Ooyevaar geldt dit in mindere mate.

De ondernemers geven aan dat zij veelal lokale werknemers in dienst hebben. Daarnaast wordt ook met arbeidsmigranten gewerkt, waarvan een deel inmiddels in de gemeente Hoorn of in de regio woonachtig is. Voor de werkgelegenheid is het dus wenselijk wanneer bedrijven zich na transformatie in de regio vestigen. Ook voor bedrijven is het niet eenvoudig om nieuw personeel te vinden, dus ook voor hen geldt dat personeelsbehoud een belangrijk argument is om in Hoorn en omgeving gevestigd te blijven.

Figuur 4.2: De plannen van ondernemers met hun bedrijf bij transformatie van het bedrijventerrein.

	Benoemd	Aantal werknemers					
		0-1	2-5	6-9	10-19	20-49	50-99
Ik ben niet geneigd te verhuizen	3	1	1	-	-	1	-
Dan overweeg ik mijn bedrijf stop te zetten	2	2	-	-	-	-	-
Dan ga ik op zoek naar een vervangende locatie in Hoorn of een omliggende gemeente	5	1	-	2	-	2	-
Dan ga ik op zoek naar een vervangende locatie elders	-	-	-	-	-	-	-
Dan concentreer ik de werkzaamheden bij een andere vestiging van mijn bedrijf in Hoorn of een omliggende gemeente	1	1	-	-	-	-	-
Dan concentreer ik de werkzaamheden bij een andere vestiging van mijn bedrijf elders	-	-	-	-	-	-	-
Ik overweeg alleen te verhuizen onder bepaalde voorwaarden	13	4	4	1	-	2	2

Bovendien verzorgt Pyxis een belangrijk deel van de logistiek voor een retailer uit Zwaagdijk. Het is voor Pyxis daarom noodzakelijk zich in de nabijheid van haar grootste afnemer te vestigen. Datzelfde geldt ook voor Meilink. Voor Plukon, dat een landelijke dekking heeft, geldt dit minder, maar is van oudsher wel aan de regio verbonden. Ook De Ooyevaar, die een groot gedeelte van Noord-Holland en daarbuiten bedient, heeft minder lokale binding.

Behoudt van werkgelegenheid gaat dus wel hand in hand met de beschikbaarheid van een geschikte locatie. Bedrijven geven aan geen reden te hebben om te vertrekken uit de gemeente of de regio. Hier liggen voor de gemeente dus mogelijkheden om lokaal naar oplossingen te zoeken. Worden deze oplossingen echter niet gevonden dan heeft dit mogelijk wel een impact op de werkgelegenheid.

4.3 Bereikbaarheid en mobiliteit

Om de effecten van het bedrijventerrein op de bereikbaarheid en mobiliteit inzichtelijk te maken wordt aan de hand van een verkeerskundig onderzoek eerst de huidige verkeerskundige situatie in beeld gebracht. Dit wordt aangevuld met ervaringen van respondenten uit de enquête en gevoerde gesprekken. Vervolgens wordt een huidig verkeersplan van de gemeente Drechterland uiteengezet. Dit plan heeft namelijk ook voor de gemeente Hoorn een direct effect op zowel de ervaren overlast als de verkeersbewegingen.

4.3.1 Verkeerskundig onderzoek

Wegenstructuur en wegcapaciteit

Op de ontsluitingswegen rond bedrijventerrein Gildenweg wordt een snelheidslimiet van 30 of 50 kilometer per uur gehanteerd. Op sommige wegen is een adviessnelheid van 30 km/u voor vrachtverkeer aangebracht. Het betreft de volgende wegen:

- Noorderdracht (50km/u);
- Oosterblokker (50km/u);
- Zuiderdracht (50km/u);
- Westerblokker (50km/u).
- Boekert (30km/u);

De wegen zijn als gebiedsontsluitingswegen aan te wijzen, maar zijn als zogenoemde 'grijze wegen' te typeren¹³. Hiermee wijken ze af van het beoogde wegontwerp van de gebiedsontsluitingsweg. Dat wil zeggen dat ze de stromen in mindere mate faciliteren door een lagere snelheid (met name verbindingsweg de Boekert met 30km/u vanwege de korte afstand tussen de kruispunten en de aanwezigheid van de spoorwegovergang) en geen fysieke scheiding tussen motorvoertuigen en overige weggebruikers hanteren¹⁴. Er zijn wel fietssuggestiestroken aangebracht die zijn afgescheiden van de rijbaan door een (on)onderbroken lijn, m.u.v. een fysiek afgescheiden fietspad aan de Zuiderdracht. De relatief lagere snelheden en de rotonde bij de kruising (Boekert) dragen wel zorg aan het voorkomen van te grote snelheidsverschillen van weggebruikers.

De wegcapaciteit van dergelijke gebiedsontsluitingswegen zijn sterk afhankelijk van de mate van doorstroming, de snelheidslimiet en het type kruispunt (verkeerslicht, rotonde). Ook de inrichting van de weg (o.a. rijbaanbreedte, wel of geen parkeren op of langs de rijbaan, wel of geen vrij liggende fietspaden, de hoeveelheid zijwegen en inritten). zijn van invloed op de wegcapaciteit. Dit fluctueert voor gebiedsontsluitingswegen tussen de maximaal 20.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (CROW-richtlijnen, wegontwerp vanuit de SWOV). Een gebiedsontsluitingsweg kan dergelijke hoge intensiteiten theoretisch gezien afwikkelen, maar dit is in dit geval in de praktijk niet wenselijk. Dit heeft met name te maken met de leefbaarheid voor de omgeving en de subjectieve verkeersveiligheidsbeleving van de weggebruiker en omwonenden. Maar ook de ligging van deze ontsluitingswegen binnen de bebouwde kom draagt bij aan de wenselijkheid voor lagere snelheden (zoals het geval is) en lagere intensiteiten.

Enkel gekeken naar de capaciteit, zouden de wegen rond de Gildenweg minimaal 10.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal kunnen verwerken. De gemeente Drechterland hanteert echter een waarde van 5.000 motorvoertuigbewegingen als maximale acceptabele intensiteit voor de Noorderdracht, Boekert en Zuiderdracht. Deze waarde betreft geen vastgestelde waarde, maar een waarde die logisch past bij het type weg. De gemeente Hoorn hanteert voor alle dorpslinten verder een maximale wegvakcapaciteit van 8.000 motorvoertuigen per etmaal.

¹³ SWOV (2017). Principes voor veilig wegontwerp. SWOV-factsheet, november 2017. Den Haag

¹⁴ SWOV (2010). Fietsvoorzieningen op gebiedsontsluitingswegen. SWOV-factsheet, december 2010. Leidschendam.

Verkeershinder

Bewoners rond bedrijventerrein Gildenweg benadrukken dat de meeste hinder wordt veroorzaakt door het zware vrachtverkeer. Bij de Boekert, een krap stuk weg van 200 meter met een spoorwegovergang en aansluitende rotonde die als verbinding tussen twee ontsluitingswegen fungeert (Zuiderdracht en Westerblokker/ Noorderdracht), kunnen grote hoeveelheden zwaar vrachtverkeer voor overlast zorgen. Ook de overige wegen in het gebied zijn relatief smal zonder fysieke afscheiding voor het fietsverkeer (met uitzondering van de Zuiderdracht).

Bestaande verkeersgegevens

In maart 2019 zijn er telsingmetingen verricht rondom het bedrijventerrein Gildenweg. Op de volgende kaarten hebben we de telsingtrajecten weergegeven in het grijs. In de metingen is onderscheid gemaakt tussen licht, middelzwaar en zwaar verkeer¹⁵.

Op de volgende pagina zijn de belangrijkste resultaten van de metingen uit 2019 weergegeven. Eerst hebben we de totale aantallen licht, middelzwaar en zwaar verkeer weergegeven op een gemiddelde werk- en weekenddag. Vervolgens laten we zien hoe de verdeling over de dag is (per uurblok) van het zware en middelzware verkeer op een gemiddelde werk- en weekenddag. Er is hierbij gekozen om een vergelijking te maken tussen de gemiddelde werk- en weekenddag om de grote verschillen tussen deze twee categorieën te laten zien. Daarnaast hebben we de verkeersgegevens van 2019 vergeleken met verkeersgegevens uit 2017 en 2018 om te achterhalen of het middelzware en zware verkeer in deze periode is toe- of afgenomen.

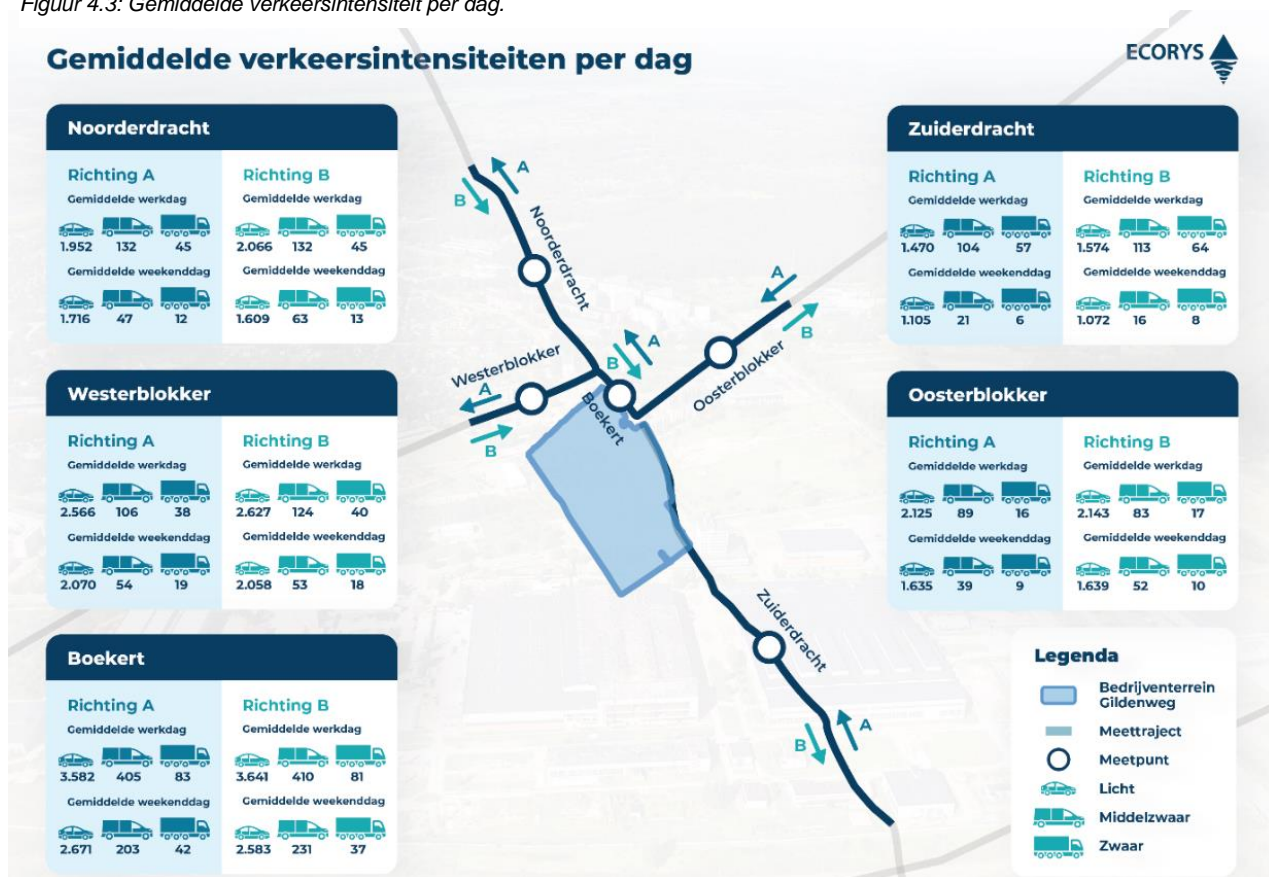
¹⁵ De definitie van licht, middelzwaar en zwaar verkeer is gebaseerd op wielbasis. De wielbasis is de afstand van het voorwiel tot het achterwiel. Verkeer dat geclassificeerd wordt als licht heeft een wielbasis tot 3,5 meter, middelzwaar een wielbasis van 3,5 tot 7 meter en zwaar een wielbasis van meer dan 7 meter.

Gemiddelde verkeersintensiteiten per dag

We zien dat licht verkeer op alle meetpunten het meeste voorkomt. Daarbij is te zien dat dit aandeel voor de gemiddelde weekenddag in zekere mate afneemt. Het meettraject bij de Boekert is op een gemiddelde werkdag het drukst met 4.070 voertuigen op richting A en 4.131 voertuigen op richting B. Dit komt neer op een totaal van 8.201 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Als we kijken naar het aandeel middelzwaar en zwaar verkeer is te zien dat dit vergeleken met het lichte verkeer relatief klein is. De zware vracht zorgt echter wel voor de meeste overlast en zorgt op een gemiddelde werkdag op het meetpunt bij de Boekert voor 164 verkeersbewegingen (83 richting A en 81 richting B).

In het weekend neemt zowel het aandeel middelzwaar als het aandeel zwaar verkeer met minimaal de helft af.

Figuur 4.3: Gemiddelde verkeersintensiteit per dag.

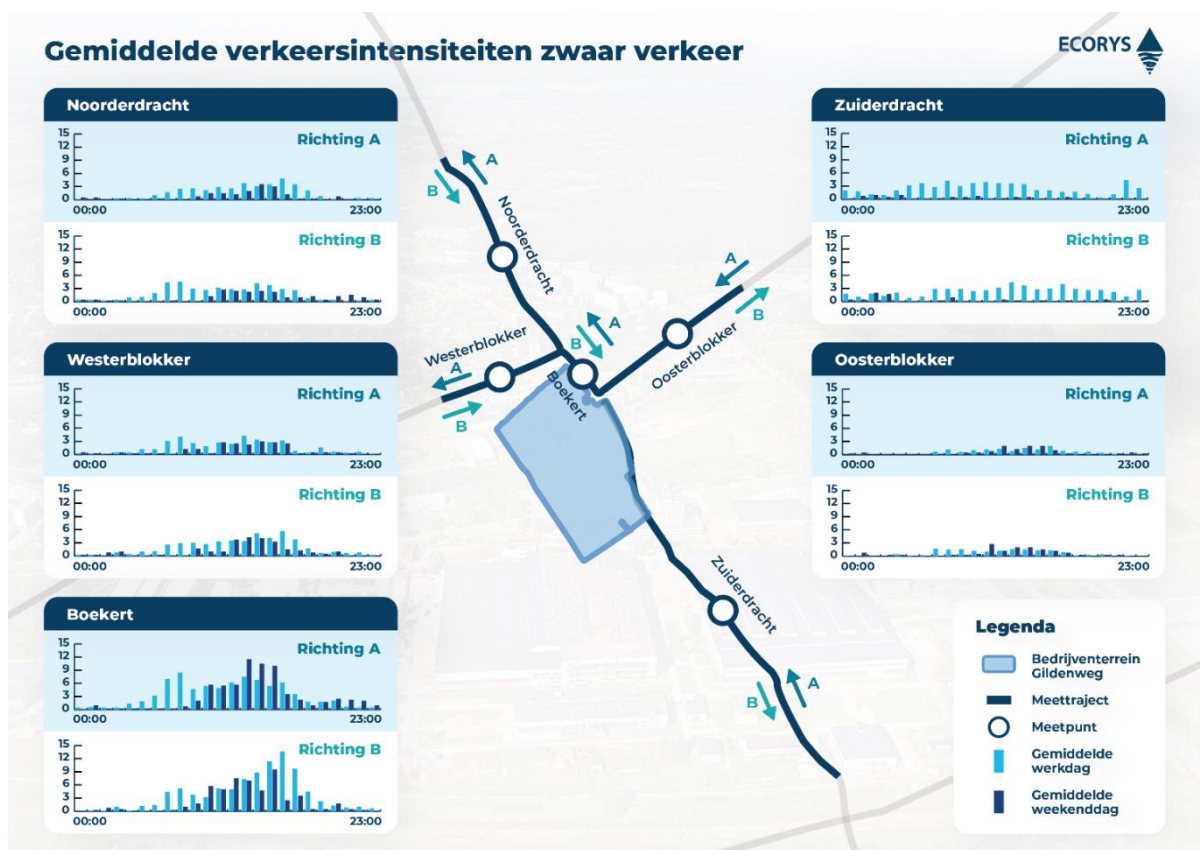


Gemiddelde verkeersintensiteiten zwaar verkeer per uurblok

Kijkend naar de verdeling over de gemiddelde werkdag voor het zware verkeer valt op dat alle locaties ongeveer hetzelfde patroon laten zien. Overdag komen er gemiddeld rond 2 of 3 zware voertuigen per uur langs. Bij het meetpunt Boekert is te zien dat hier in vergelijking met andere meetpunten meer zwaar verkeer langskomt. Op een gemiddelde werkdag rijden hier tussen 16:00 en 17:00 gemiddeld 20 zware voertuigen per uur langs. Dit betekent dat ongeveer elke 3 minuten een zwaar voertuig langskomt. Bij meetpunt Zuiderdracht valt op dat ook 's nachts zwaar verkeer langskomt (2 tot 3 per uur).

De gemiddelde weekenddag laat een ander patroon zien dan de gemiddelde werkdag. Op weekenddagen is de activiteit langs de meetpunten vooral beperkt tot de middag. Het meetpunt bij de Boekert is ook op een gemiddelde weekenddag het drukst. Maximaal komen op dit punt 19 zware voertuigen per uur langs. Dit komt neer op ongeveer één zwaar voertuig per 3 minuten. Zuiderdracht en Oosterblokker kennen bijna geen zwaar vrachtverkeer op een gemiddelde weekenddag.

Figuur 4.4: Gemiddelde verkeersintensiteit zwaar verkeer.

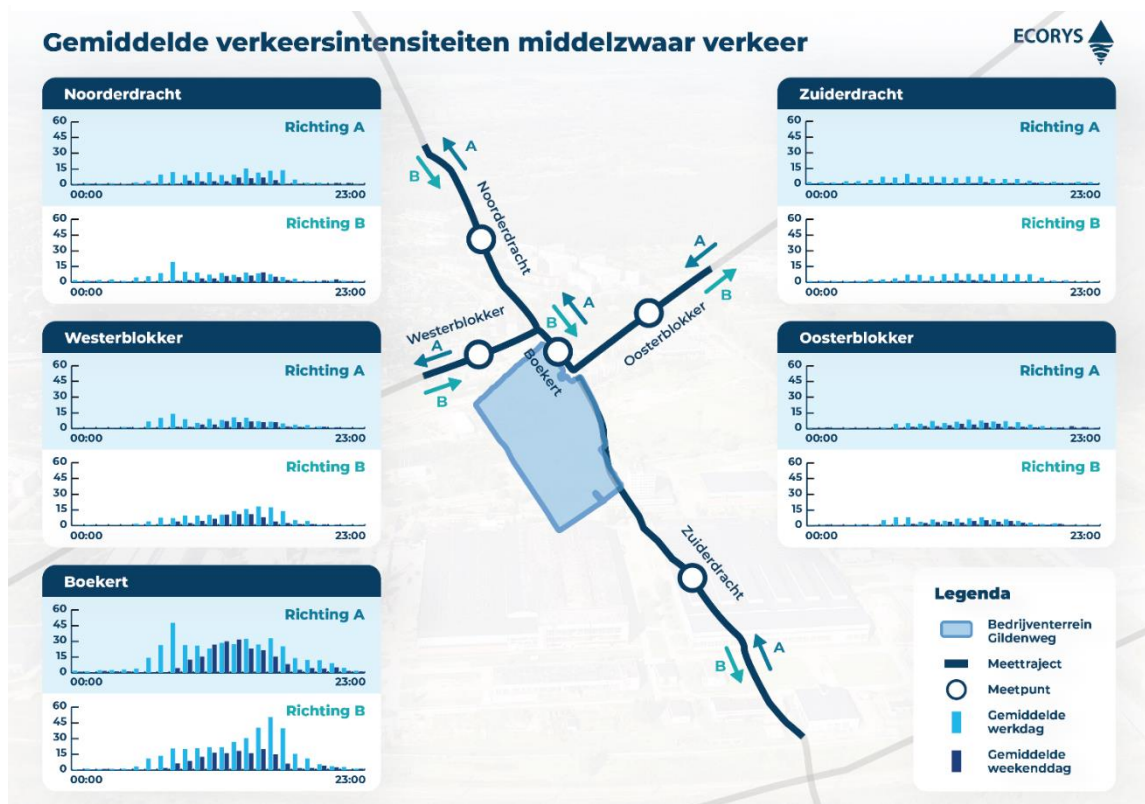


Gemiddelde verkeersintensiteiten middelzwaar verkeer per uurblok

Op een gemiddelde werkdag passeren er gemiddeld 10 tot 15 middelzware voertuigen de meetpunten per uur. Voor de Boekert geldt weer dat hier in vergelijking met de andere punten meer voertuigen langskomen. Op het drukste tijdstip komen er bij meetpunt Boekert maximaal 60 middelzware voertuigen per uur langs. Dit betekent dat op dit punt elke minuut een middelzwaar voertuig passeert.

Op een gemiddelde weekenddag concentreert de activiteit zich vooral net na het middaguur. Het meetpunt bij de Boekert is hierbij weer het drukst. Op een gemiddelde weekenddag komen maximaal 30 middelzware voertuigen per uur langs. Er komt dan dus gemiddeld elke 2 minuten een middelzwaar voertuig langs. Op de Zuiderdracht komen in het weekend nauwelijks middelzware voertuigen langs.

Figuur 4.5: Gemiddelde verkeersintensiteit middelzwaar verkeer.



Vergelijking middelzwaar en zwaar verkeer 2017 – 2019

De grafiek laat zien dat het middelzware verkeer een opwaartse trend laat zien. Daarbij is de stijging van 2017 tot 2018 het grootst met een stijging van gemiddeld 50 voertuigen per dag. Van 2018 tot 2019 neemt het werkdaggemiddelde nog geleidelijk toe en blijft het weekenddaggemiddelde nagenoeg gelijk. Wat betreft het zware verkeer is van 2017 tot 2018 een daling te zien van 10 voertuigen op een gemiddelde werkdag. Van 2018 tot 2019 is een lichte stijging te zien voor het werkdaggemiddelde, maar over het geheel genomen is een licht dalende trend te zien.

Figuur 4.6: Werk- en weekdaggemiddelden aantal middelzwaar en zwaar verkeer.



Verdeling herkomst/bestemming- en doorgaand verkeer

Met behulp van (anpr-)camera's die kentekens registreren heeft de gemeente Drechterland de omvang van de vrachtverkeer routes in Oosterblokker in december 2018 en februari 2019 inzichtelijk gemaakt. Hieruit is gebleken dat ongeveer 67% van al het zware vrachtverkeer een herkomst of bestemming rond het bedrijventerrein Gildenweg heeft. Circa 33% van het overige zware vrachtverkeer is dus doorgaand verkeer. Uit de gegevens en analyse van de gemeente Drechterland blijkt dat de hoeveelheid herkomst-/bestemmingsvrachtverkeer van en naar het bedrijventerrein grotendeels toe te schrijven is aan Pyxis (ca. 60% van het herkomst-/bestemmingsvrachtverkeer) en Plukon (ca. 25-30% van het herkomst-/bestemmingsvrachtverkeer).

Ervaringen van respondenten

Toename verkeersbewegingen

De Omwonenden geven aan het idee te hebben dat het aantal verkeersbewegingen de afgelopen jaren is toegenomen. Dit is deels toe te schrijven aan een toename van doorgaand- en sluipverkeer en deels aan bestemmingsverkeer. Uit de verkeersgegevens blijkt ook dat het middelzware verkeer iets is toegenomen, maar dat het zware verkeer is afgenomen. Een aanwijsbare reden voor de ervaring die de respondenten hebben is de vestiging van Pyxis. Na het faillissement en het vertrek van Groothandel Karsten in 2014 heeft het aantal verkeersbewegingen gedurende een aantal jaar op een lager niveau gelegen. Het aantal verkeersbewegingen is logischerwijs weer gestegen nadat Pyxis zich op de voormalige locatie van Groothandel Karsten heeft gevestigd. Omwonenden hebben bovendien de indruk dat Pyxis het maximaal toegestane aantal verkeersbewegingen per dag overschrijft.

Overlast van doorgaand- en sluipverkeer

Uit de gesprekken met omwonenden blijkt dat het bestemmings- en vrachtverkeer voor de Gildenweg slechts een gedeelte van het probleem is. Naast overlast van (zwaar) vrachtverkeer) vrachtverkeer ervaren de omwonenden ook veel overlast van sluip- en doorgaand verkeer over de Zuiderdracht, Noorderdracht, Rijweg en De Strip. Ook dit verkeer heeft een negatieve invloed op de verkeersveiligheid en de verkeerssituatie. Hoewel dit onderzoek zich specifiek richt op het bestemmingsverkeer voor de Gildenweg dient hier wel aandacht voor te zijn.

In het verlengde van de verkeersoverlast wegens zowel bestemmings- en overig verkeer spreken de bewoners hun onvrede uit over de doorstroming en ontsluiting op de toegangswegen van en naar het bedrijventerrein. Zij geven aan dat deze wegen niet toereikend zijn voor de hoeveelheid verkeer en dat deze niet goed zijn ontsloten naar de provinciale wegen. Bovendien ontbreekt er een passende noord-zuidverbinding, waardoor veel extra verkeersbewegingen over de Noorder- en Zuiderdracht gemaakt worden.

In een verkeersplan dient volgens hen naast het beperken van de transportbewegingen ook te worden gekeken naar het weren van doorgaand- en sluipverkeer op de wegen waar nu de meeste overlast wordt ervaren. Daarnaast dient aandacht te zijn voor het realiseren van een nieuwe, passende noord-zuidverbinding, waardoor de bestaande wegen worden ontlast.

Interne verkeersbewegingen

Pyxis geeft ten aanzien van de verkeerssituatie aan dat, vanwege verschuivingen op het terrein, interne verkeersbewegingen niet meer mogelijk zijn. Zo staan de twee laad- en losdocks van Pyxis op het terrein niet meer met elkaar in verbinding, doordat Meilink gebruikt maakt van het tussenliggende terrein. Hierdoor moeten de vrachtwagens van Pyxis voor vervoersbeweging tussen beide laaddocks gebruik maken van de openbare weg. Dit zorgt voor een verdubbeling van het aantal verkeersbewegingen op de Zuiderdracht tussen de Veilingweg en de Gildenweg.

Conclusie

Uit de verkeersanalyse blijkt dat rondom de Gildenweg vooral bij de Boekert het meeste verkeer langskomt. Op dit drukste punt rond de Gildenweg komen op een gemiddelde werkdag ca. 8.200 motorvoertuigen per etmaal langs. Dit is te verklaren doordat op de Boekert veel verkeer van de gebiedsontsluitingswegen samenkomt. Aangezien de wegencapaciteit 10.000 motorvoertuigen per etmaal bedraagt zijn de bestaande verkeersintensiteiten geen probleem. Wanneer de eigen gehanteerde waarde van de gemeente Drechterland, 5.000 motorvoertuigenbewegingen per etmaal, als maximale acceptabele wegvakcapaciteit wordt aangehouden ontstaat wel een overschrijding.

Specifiek gekeken naar het zware vrachtverkeer komen er op een gemiddelde werkdag 164 zware vrachtvoertuigen langs de Boekert. Op het drukste moment van de dag zijn dat er 20 per uur, wat neerkomt op een zwaar vrachtvoertuig per 3 minuten. Door de wegindeling met spoorwegovergang, versmalling en rotonde, vormen deze hoeveelheden zwaar vrachtverkeer een aandachtspunt met betrekking tot de doorstroming en de verkeersveiligheid.

Uit onderzoek met (anpr-)camera's is gebleken dat circa 67% van het zware vrachtverkeer een herkomst of bestemming op bedrijventerrein Gildenweg heeft. Aangenomen kan worden dat circa 60% van het herkomst/bestemmingsvrachtverkeer aan Pyxis is toe te schrijven. Plukon neemt 25-30% van het herkomst/bestemmingsvrachtverkeer voor zijn rekening.

Uit een vergelijking van de verkeersintensiteiten tussen 2017, 2018 en 2019 blijkt dat de hoeveelheid middelzwaar verkeer in deze periode is toegenomen. De hoeveelheid zwaar verkeer is licht afgenomen.

4.3.2 Verkeersplan gemeente Drechterland

De gemeente Drechterland is recent gestart met het opstellen van een eigen verkeerskundig plan om de ervaren overlast rond de Gildenweg terug te dringen. Beide wegen liggen, zoals toegelicht in de situatiebeschrijving, binnen de gemeentegrenzen van de gemeente Drechterland. Dit plan omvat grofweg twee hoofdonderdelen:

A. Bestemmingsverkeer

Een geslotenverklaring voor vrachtverkeer op de Zuiderdracht tussen de Gildenweg en de in/uitrit behorende bij het pand Veilingweg;

B. Doorgaand verkeer

Een geslotenverklaring van de Zuiderdracht voor doorgaand vrachtverkeer.

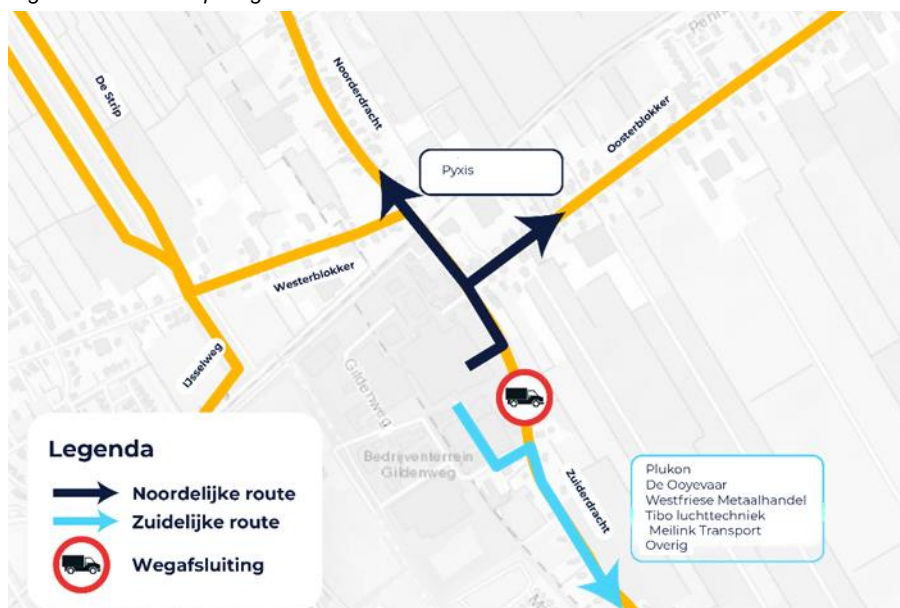
Bestemmingsverkeer

Deel A van de verkeerskundige ingreep zorgt ervoor dat een deel van het bestemmingsverkeer van en naar de bedrijven wordt verplicht gebruik te maken van twee verschillende routes (zie Figuur 4.7). Een route loopt via het noorden over de Noorderdracht en Oosterblokker. Dit geldt voor Pyxis. De andere bedrijven worden verplicht de zuidelijke route te nemen over Zuiderdracht. Dit betreft Plukon, Meilink, De Ooyevaar, West-Friese Metaalhandel, Tibo Luchttechniek en diverse andere bedrijven. Deze splitsing dient te zorgen voor een spreiding van het vrachtverkeer en daarmee een vermindering van de overlast.

Een uitzondering op de geslotenverklaring voor vrachtwagens op de Zuiderdracht zal gelden voor vrachtverkeer van en naar de laad-/losdocks van Pyxis aan de Zuiderdracht. Dit vanwege het feit dat de sluiting problemen op zou leveren voor de interne logistiek van Pyxis.

Voor de gemeente Hoorn heeft dit direct ten gevolge dat het bestemmingsverkeer van de bedrijven die over de Zuiderdracht dienen te gaan een alternatieve route moeten zoeken om de N307 (Westfriisiaweg) te bereiken. Hoewel het bestemmingsverkeer meer wordt verspreid en de omwonenden aan de Noorderdracht met minder bestemmingsverkeer te maken hebben is het wel een verspreiding van het probleem.

Figuur 4.7: Verkeersplan gemeente Drechterland.



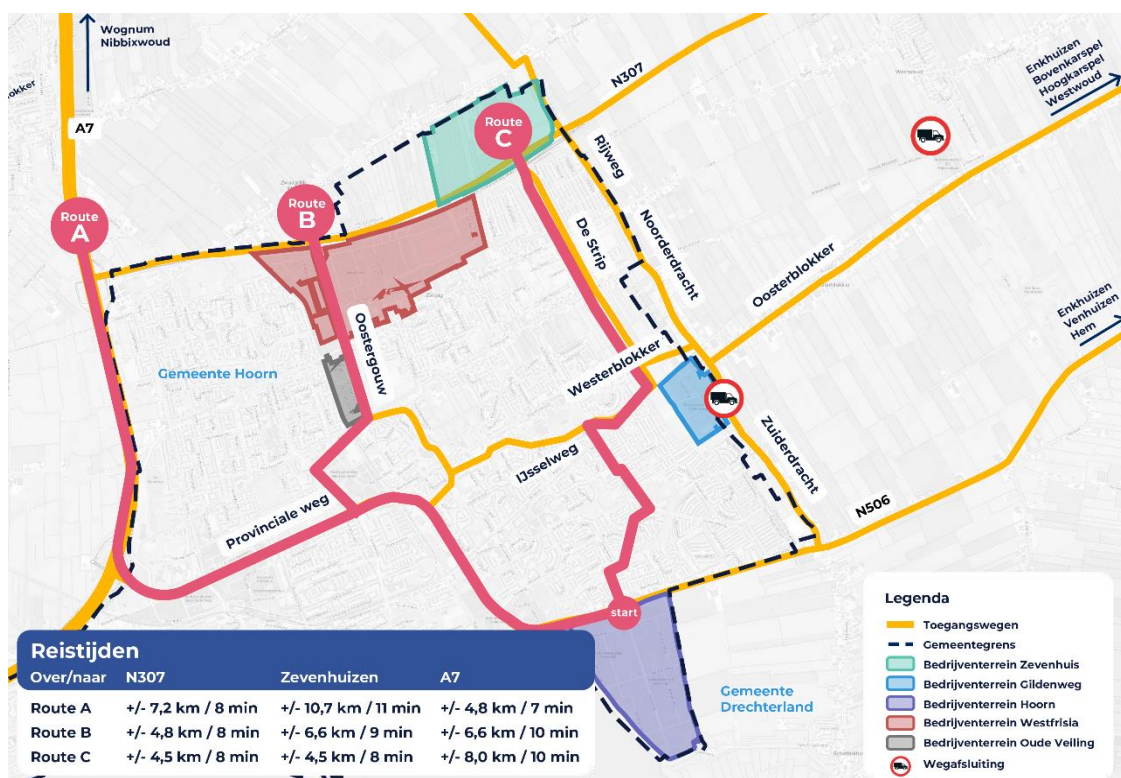
Doorgaand verkeer

De gemeente Drechterland is daarnaast voornemens om de Zuiderdracht alsmede de weg Oosterblokker tussen de Binnenwijzend/ Zittend in Oosterblokker af te sluiten voor doorgaand verkeer (zie figuur 14). De gemeente Drechterland is van mening dat de verkeersoverlast door vrachtwagens op de Zuiderdracht en Oosterblokker hierdoor verminderd wordt.

De gemeente Drechterland neemt als uitgangspunt dat het doorgaand vrachtverkeer grotendeels bedrijventerrein Hoorn80 als bestemming heeft. Dit gebied genereert veel vrachtverkeer en het is daardoor aannemelijk dat het doorgaande vrachtverkeer daar vandaan komt. De gemeente Drechterland maakt vervolgens de aanname dat dit per etmaal ruim 100 zware vrachtwagens betreft. Het afsluiten van deze twee wegen betekent dat doorgaand vrachtverkeer alternatieve routes moet zoeken. De gemeente Drechterland heeft de volgende alternatieve routes opgesteld (zie figuur 4.8).

- **Route A:** deze route verloopt van Hoorn 80 via de Provinciale weg naar de A7. Alle wegen betreffen gebiedsontsluitingswegen en zijn geschikt voor vrachtverkeer.
- **Route B:** deze route loopt via de Provinciale weg over de Oosterbouw naar de N307. Deze route wordt momenteel niet veel gebruikt voor vrachtverkeer maar betreft wel allen gebiedsontsluitingswegen.
- **Route C:** deze route betreft het bereiken van de N307 door de Kersenboogerd en via De Strip. Deze route wordt momenteel vrijwel niet gebruikt voor vrachtverkeer maar betreft wel gebiedsontsluitingswegen

Figuur 4.8: Alternatieve routes bij afsluiting Zuiderdracht voor vrachtverkeer..



Het is ook mogelijk om via de N506 richting Hoogkarspel naar de N307 te rijden. Deze route valt echter buiten de gemeente Hoorn en wordt daarmee buiten beschouwing gelaten. Echter kan wel worden aangenomen dat doorgaand verkeer van en naar Hoorn80 deze route niet als meest gewenst zal zien door de relatief grote afstanden naar zowel de A7 als de N307. Wanneer van de routes A, B en C de afstanden van en naar de A7, de N307 en het terrein Zevenhuis in Zwaag, gemeente Hoorn, worden gemeten ontstaat het beeld in Figuur 4.8.

Gevolgen van het voorgestelde vrachtautoverbod

Een verspreiding van het herkomst- en bestemmingsverkeer en afsluiting voor doorgaand verkeer zorgt voor een afname van het zware vrachtverkeer op de ontsluitingswegen. Het onderzoek met (anpr-)camera's van de gemeente Drechterland toont aan dat het zware vrachtverkeer op de ontsluitingswegen gemiddeld met circa 40% zal afnemen. Met name op de Noorderdracht, Zuiderdracht en Boekert wordt het zware vrachtverkeer ongeveer gehalveerd en is het verschil aanzienlijk.

Conclusie

De splitsing van de Zuiderdracht betekent dat het bestemmingsverkeer wordt verspreid over de noordelijke en zuidelijke toegangswegen. Dit leidt tot vermindering van de overlast op beide wegen.

De afsluiting van de Zuiderdracht voor doorgaand vrachtverkeer door de gemeente Drechterland betekent dat vrachtverkeer binnen de gemeente Hoorn op zoek gaat naar alternatieve routes. Dit hoeft echter niet nadelig te zijn. Met name Route A over de Provinciale weg richting de A7 lijkt een geschikte route voor het doorgaande verkeer mits de A7 de bestemming is. Wanneer het bestemmingsverkeer echter pendelt tussen de bedrijventerreinen Zevenhuis en Hoorn80 bestaat de kans dat het doorgaand verkeer gebruik maakt van de kortste route C. Deze route loopt echter door de wijk Kersenboogerd en over De Strip. Hoewel dit op papier gebiedsontsluitingswegen zijn lopen de wegen wel door drukke woonwijken. Deze route lijkt dus geen wenselijk alternatief voor het doorgaande vrachtverkeer.

De gemeente Hoorn geeft in een reactie op het verkeerskundige plan van de gemeente Drechterland ook aan dat route C niet gewenst is. Wanneer het plan van de gemeente Drechterland uitgevoerd gaat worden dient de gemeente Hoorn de effecten daarvan dus goed in kaart te brengen om eventueel nadelige effecten op te kunnen vangen.

Voor de omwonenden woonachtig rondom de Gildenweg betekent de afsluiting van de Zuiderdracht voor doorgaand vrachtverkeer en een splitsing van het bestemmingsverkeer naar verwachting een afname van het vrachtverkeer met 40% en daarmee een beperking van de overlast. Echter, hoewel de zware vrachtverkeersintensiteit afneemt, blijft de totale intensiteit op de Boekert ruim boven de door de gemeente hanteerde acceptabele wegcapaciteit van 5000 motorvoertuigen per etmaal per etmaal. De werkelijke wegcapaciteit van minimaal 10.000 motorvoertuigen per etmaal wordt evenwel niet overschreden.

4.4 Duurzaamheid

Verduurzaming van bedrijventerreinen krijgt landelijk steeds meer aandacht. Ook vanuit de Provincie Noord-Holland is dit een belangrijke doelstelling in haar werklocatiebeleid. Uit de gesprekken met de ondernemers is echter gebleken dat het verduurzamen van het terrein en/of van de bedrijfspanden een ingewikkelde onderneming is. Vanuit Parkmanagement Hoorn wordt allereerst aangegeven dat het terrein qua oppervlakte te klein is om grootschalige duurzaamheidsinitiatieven door te voeren. Op het terrein is daarnaast weinig groen door het hoge bebouwingspercentage en het straatwerk. Indien er gekozen wordt voor toekomstige transformatie is er waarschijnlijk niet genoeg terugverdientijd op investeringen in duurzaamheid.

Pyxis geeft aan dat de constructie van het eigen pand bijvoorbeeld niet geschikt is voor zonnepanelen. De Ooyevaar erkent dat de investeringen die gemoeid gaan met het verduurzamen van de huidige constructies of het huidige terrein niet in verhouding staan met hetgeen het oplevert

en dat de terugverdientijd te kort gaat zijn. Plukon is aan de andere kant wel voornemens om een investering in het pand te doen. Een deel van deze investering is bestemd voor energiebesparende maatregelen. De regionale energiestrategie Noord-Holland Noord (zie hoofdstuk 3), waarin bedrijventerrein als mogelijke optie voor het opwekken van duurzame energie worden benoemd, lijkt voor Gildenweg echter niet realistisch.

Daarnaast is geconstateerd dat het terrein zowel sterk verouderd als sterk versteend is. Doordat er weinig openbaar groen is, is het terrein kwetsbaar voor wateroverlast en hittestress. Dit blijkt ook uit de klimaatstresstest die is uitgevoerd in het kader van het gezamenlijk plan van aanpak Ruimtelijke adaptatie West-Friesland. Hierin komen binnen de gemeente Hoorn de bedrijventerreinen, waaronder dus Gildenweg, naar voren als meest kwetsbare locaties voor zowel wateroverlast als hittestress

Parkmanagement Hoorn geeft in dit kader aan dat met het oog op de toekomst duurzaamheid een prominente rol zou moeten spelen in de besluitvorming over het terrein. Duurzaamheid kan namelijk een belangrijke katalysator zijn om het terrein aan te pakken. Bovendien kan eerder aanspraak gemaakt worden op subsidiëring in het kader van Herstructurering en Intelligent Ruimtegebruik Bedrijventerreinen, waarin subsidie kan worden verkregen voor het aantrekkelijker maken van het terrein, indien zaken als substantiële vermindering van uitstoot van CO₂ en/of stikstof en maatregelen om de gevolgen van klimaatverandering op te vangen zoals waterberging, centraal staan in de voorgestelde aanpak.

4.5 Financiële haalbaarheid

Behoudens de effecten op leefomgeving, economie het verkeer en duurzaamheid is de financiële haalbaarheid een belangrijke randvoorwaarde van elk scenario. Voor elk scenario wordt in de nadere uitwerking in het volgende hoofdstuk zodoende in kaart gebracht welke kosten en opbrengsten een (gedeeltelijke) transformatie met zich meebrengt. Daarnaast wordt een indicatie gegeven welke kosten zijn gemoeid met het verplaatsen van bedrijven die door transformatie elders ondergebracht dienen te worden.

De financiële haalbaarheid komt aan bod in het uitwerken van de verschillende toekomstscenario's. Financiële haalbaarheid is een belangrijke voorwaarde bij de uitwerking van de toekomstscenario's en is dus ook voor de respondenten iets om rekening mee te houden.

Uit de enquête blijkt dat respondenten inderdaad oog hebben voor de financiële haalbaarheid van mogelijke transformaties. Omwonenden en ondernemers erkennen dat een volledige transformatie voor de gemeente Hoorn financieel lastig te bolwerken is. Omwonenden tonen daardoor begrip voor het feit dat volledige transformatie van Gildenweg een langdurig traject is. Daarnaast houden de omwonenden ook rekening met het feit dat het terrein waarschijnlijk geen functie gaat krijgen waarbij de terugverdienpotentie gering is.

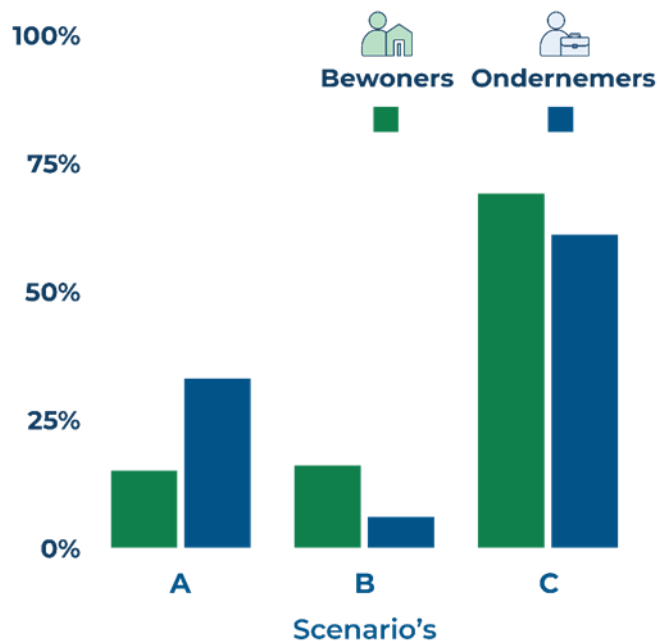
De oplossing om de businesscase rond te krijgen wordt door zowel omwonenden als ondernemers gevonden in woningbouw. Woningbouw wordt echter niet door alle respondenten als gewenst ervaren, doordat dit ook weer extra verkeersbewegingen en drukte met zich meebrengt. Deze effecten worden in het volgende hoofdstuk verder beschreven.

4.6 De visie van omwonenden en ondernemers

De respondenten is gevraagd naar wat in hun ogen het meest gewenste toekomstscenario zou zijn voor het bedrijventerrein. Het antwoord op die vraag wordt in deze paragraaf toegelicht.

Figuur 4.9 geeft allereerst de volledige uitkomst uit de enquête weer. Hierin wordt duidelijk dat zowel de bewoners als de ondernemers een voorkeur hebben voor het scenario van uiteindelijk volledige transformatie. Aan deze uitkomst zitten echter wel belangrijke nuances die in dit hoofdstuk verder worden toegelicht. Een voorbeeld daarvan is dat ondernemers bij de voorkeur voor scenario C de voorwaarde stellen dat er alternatieve geschikte locaties beschikbaar zijn en een financiële vergoeding toereikend is.

Figuur 4.9: Aangegeven voorkeur voor toekomstscenario's door omwonenden en ondernemers.



4.6.1 Mening bewoners

De bewoners spreken dus een overduidelijke voorkeur uit voor een volledige transformatie van het bedrijventerrein. Er zijn echter ook bewoners die scenario A of B meer als gewenst ervaren.

Scenario A - Verbeteren huidige situatie met behoud van het bedrijventerrein

Respondenten die het meeste heil zien in scenario A geven hiervoor verschillende argumenten. Zo wordt niet door iedereen overlast van het terrein ervaren en is in hun ogen een verkeerskundige aanpak voldoende. Daarnaast wordt aangegeven dat financieel gezien het verplaatsen en uitkopen van bedrijven niet wenselijk is en dat de werkgelegenheid voor de regio behouden dient te blijven. Ook zijn bepaalde respondenten tegen een transformatie naar woningbouw, omdat de realisatie van nieuwe woningen per saldo niet zal leiden tot een afname van de verkeersbewegingen.

Scenario B - gedeeltelijke transformatie

Een deel van de respondenten spreekt een voorkeur uit voor het tweede scenario. Zo spreken omwonenden zich onder meer uit voor lokale bedrijvigheid en werkgelegenheid. Echter, zien zij graag verplaatsing van de bedrijven die in hun ogen voor de meeste overlast en verkeersbewegingen zorgen. Daarbij worden vooral Pyxis, Plukon en De Ooyevaar benoemd.

Deze respondenten zien dus kansen voor kleinschalige bedrijvigheid, maar zien af van grootschalige industrie met veel vrachtverkeer en transportbewegingen. Op deze wijze wordt volgens hen zowel de geur- als de geluidsoverlast aangepakt, worden trillingen weggenomen en zal ook de verkeersveiligheid toenemen. Binnen dit scenario spelen Pyxis en De Ooyevaar wel een sleutelrol. Vertrekken deze bedrijven niet, dan zal dit scenario niet als succes worden ervaren.

Scenario C - Gehele transformatie en verplaatsing

Veruit de meeste bewoners spreken hun voorkeur uit voor het scenario waarin het terrein volledig getransformeerd zal worden. Zij spreken uit dat door historische en demografische ontwikkelingen het terrein vrijwel volledig is ingesloten door woningbouw en de aanvoerwegen niet zijn berekend op deze mate van transportbewegingen. Met de komst van het terrein Zevenhuis zou een start moeten worden gemaakt met de transformatie van Gildenweg. De bedrijven op de Gildenweg kunnen dan worden verplaatst naar of Zevenhuis of Hoorn⁸⁰. Hierdoor blijft ook de werkgelegenheid voor de gemeente grotendeels behouden.

Een op termijn volledige transformatie zorgt daarnaast voor een verbetering van de leefomgeving en -kwaliteit. Hiermee wordt ruimte gecreëerd voor andere functies als woningbouw en/of recreatie. Echter blijkt dat niet alle respondenten nieuwe woningbouw als wenselijk ervaren aangezien ook dit zorgt voor extra verkeersbewegingen. Een verkeerskundige oplossing blijft dan noodzakelijk.

4.6.2 Mening ondernemers

Ook de ondernemers spreken zich in grote mate uit voor volledige transformatie van Gildenweg. Echter verschillen hier ook de meningen en voorkeuren.

Scenario A: Verbeteren huidige situatie met behoud van het bedrijventerrein

Verschillende ondernemers geven aan de meest potentie te zien in een verkeerskundige oplossing. Hierbij dienen ontsluitingswegen te worden aangelegd en de doorstroming te worden geoptimaliseerd. Ook dienen transportbewegingen te worden geminimaliseerd en kan worden gekeken naar verdere overlast beperkende maatregelen, zoals het plaatsen van een geluidswal.

Scenario B: gedeeltelijke transformatie

Ondernemers zien weinig kansen in een gedeeltelijke transformatie. De redenen hiervoor zijn opgenomen in de toelichting bij scenario C.

Scenario C: Gehele transformatie en verplaatsing

De ondernemers zien ook het meeste kans in een scenario tot volledige transformatie van het terrein. Zo wordt onder meer benoemd dat scenario's A en B alleen maar beperkingen opleveren voor zowel de huidige bedrijven als voor de toekomstige bewoners. Ook wordt aangegeven dat een bedrijventerrein met deze schaalgrootte simpelweg niet meer op de juiste plek ligt. Bedrijven met dergelijke grote transportbewegingen horen hier niet meer thuis.

Daarnaast wordt aangegeven dat in alle scenario's, behoudens scenario C, de verkeersonveiligheid blijft bestaan voor fietsers en voetgangers en dat de overlast aanwezig blijft. Het gedeeltelijk transformeren is volgens verschillende ondernemers vragen om problemen in de toekomst.

Meerdere ondernemers geven aan woningbouw als geschikt alternatief te zien voor het bedrijventerrein. Een ondernemer geeft echter, net als bepaalde omwonenden, aan dat bij nieuwbouw het aantal verkeersbewegingen uiteindelijk niet afneemt. Een verkeerskundige oplossing blijft dus noodzakelijk.

Uit de gesprekken met de ondernemers blijkt dat zij over het algemeen ook inzien dat de huidige situatie ongewenst is en dat op termijn transformatie van het terrein in beeld komt. Zij ervaren ook dat het drukker wordt en dat de ergernis toeneemt. Daarnaast beamen zij dat Gildenweg geen ideale locatie (meer) is voor zwaardere industrie. Bovendien zijn de uitbreidingsmogelijkheden op het bedrijventerrein voor veel bedrijven beperkt. Zoals reeds bij de bedrijfsverplaatsingen staan enkele ondernemers dan ook open voor de dialoog over verplaatsing, mits er een goed alternatief is ten aanzien van locatie en een passende financiële regeling.

4.6.3 Conclusie betreffende het voorkeursscenario van respondenten

Omwonenden en ondernemers hebben de gelegenheid gehad zich uit te spreken over welk scenario wat hen betreft de voorkeur heeft. Op basis daarvan, aangevuld met documentatie van de gemeente en de omgevingsdienst, zijn de voor- en nadelen van de drie scenario's op een rij gezet.

Voorkeursscenario respondenten

De respondenten, dat wil zeggen zowel ondernemers als omwonenden, zijn redelijk eensgezind in hun oordeel dat een volledige transformatie van het terrein het meest gewenst is, zij het wel met verschillende beweegredenen. Beide groepen respondenten zijn grotendeels van mening dat een dergelijk bedrijventerrein niet meer passend is in de huidige omgeving en dat scenario A de overlast niet vermindert en mogelijk alleen verplaatst. Scenario B wordt door beide partijen evenmin als gewenst ervaren, doordat het spanningsveld tussen woningen en bedrijvigheid zal blijven bestaan en mogelijk zelfs toeneemt. Daarnaast denken ondernemers dat de bedrijvigheid en bewegingsruimte verder wordt beperkt.

Scenario A: Verbeteren huidige situatie met behoud van het bedrijventerrein

Sterke punten

- Een aanpak kan relatief snel plaatsvinden;
- Kosten zijn relatief laag (in vergelijking met de andere scenario's), doordat bedrijven niet hoeven te worden verplaatst;
- De werkgelegenheid blijft behouden voor de regio;
- De overlast door vracht- en doorgaand verkeer wordt aangepakt door de gemeente Drechterland.

Minder sterke punten

- Respondenten geven aan dat verkeerskundige aanpakken al eerder zonder veel succes zijn geprobeerd;
- Respondenten zien dat als een tijdelijke oplossing voor de korte termijn;
- De overlast voor directe omwonenden wordt in dit scenario niet weggenomen;
- Een verkeerskundige aanpak kan leiden tot verplaatsing van de overlast naar elders;
- Maatregelen ter vermindering van de ervaren overlast levert mogelijk verdere beperkingen op voor de bedrijvigheid.

Scenario B: gedeeltelijke transformatie

Sterke punten

- Een groot deel van de overlast kan worden weggenomen;
- Het is financieel aantrekkelijker dan het transformeren van het gehele terrein;
- Meer werkgelegenheid en kleinschalige bedrijvigheid blijft lokaal behouden ten opzichte van scenario C.

Minder sterke punten

- Dit scenario lijkt alleen wenselijk bij verplaatsing van de grote bedrijven wat financieel een stevig kostenplaatje met zich meebrengt;
- Functiemenging van wonen met de dan nog bestaande bedrijvigheid kan volgens respondenten nieuwe problemen opleveren;
- Een gedeeltelijke transformatie levert mogelijk verdere beperkingen op voor de gevestigde bedrijvigheid;
- Een deel van de overlast door vrachtverkeer blijft bestaan.

Scenario C: Gehele transformatie en verplaatsing

Sterke punten

- Overlast van verkeersbewegingen door bestemmingsverkeer, geur, trillingen etc. wordt zo goed als weggenomen;
- Er ontstaan kansen voor andere functies, zoals woningbouw;
- Bedrijven hebben mogelijk elders de kans verder te groeien en te investeren;
- Bedrijvigheid kan worden verplaatst naar een locatie die beter aansluit op de huidige eisen en wensen van zowel ondernemers als bewoners.

Minder sterke punten

- Potentieel vertrek van werkgelegenheid, hoewel veel ondernemers hebben aangegeven in de regio te willen blijven;
- Dit scenario leidt voor de gemeente waarschijnlijk tot een kostbaar tot zeer kostbaar proces;
- Eventuele transformatie tot woningbouw leidt ook weer tot meer verkeersbewegingen.


4.7 Conclusie

In dit hoofdstuk is voor de eerste vier thema's in het EMAK, te weten leefomgeving en omgevingsfactoren, economische impact, bereikbaarheid en mobiliteit en duurzaamheid, beredeneerd wat het te verwachten effect van de drie scenario's is. Indicaties van de financiële haalbaarheid (het vijfde thema) voor de scenario's worden in het volgende hoofdstuk gegeven. In Figuur 4.10 op de volgende pagina is het EMAK voor deze vier thema's ingevuld. Dit vormt de conclusie van dit hoofdstuk. In het ingevulde EMAK kan in een oogopslag geconstateerd worden welke effecten de scenario's teweegbrengen en hoe de scenario's zich tot elkaar verhouden.

Zo is bijvoorbeeld waarneembaar dat een hogere mate van transformatie positievere effecten heeft op de leefomgeving, maar ten opzichte van geen tot een gedeeltelijke transformatie een negatieve effecten kan hebben op de werkgelegenheid.

In bijlage 1 is het toetsingskader weergegeven, waarin per sub-thema wordt toegelicht welke afwegingen hebben geleid tot een bepaalde beoordeling. Deze bijlage is relevant als achtergrondinformatie bij hoofdstuk 5, waarin de scenario's nader uitgewerkt worden.

Figuur 4.10 Effect van de drie oorspronkelijke scenario's op de beleidsthema's (excl. financiële haalbaarheid).

Ecorys Maatschappelijk Afwegingskader (EMAK)	Opdrachtgever: Gemeente Hoorn Locatie: Bedrijventerrein Gildenweg Datum: 8 mei 2020		
	ECORYS 		
	Effecten van de scenario's		
	Scenario A (Beperken overlast)	Scenario B (Gedeeltelijke transformatie)	Scenario C (Volledige transformatie)
1. Leefomgeving en omgevingsfactoren			
Geuroverlast	/	+	+++
Geluidsoverlast	+	++	+++
Groenkwaliteit	/	+	+
Trillingen	+	++	+++
Verkeersveiligheid	+	++	+++
Externe veiligheid	/	/	+++
Gezondheid	+	++	+++
2. Economische impact			
Werkgelegenheid	+	-	--
Bedrijfsverplaatsingen	/	+	++
Bedrijfsbeëindigingen	+	-	--
3. Bereikbaarheid en mobiliteit			
Verkeerssituatie	+	+	+
Reistijd bestemmings- en doorgaand vrachtverkeer	-	-	-
4. Duurzaamheid en energietransitie			
Verduurzamingsopgave bedrijventerreinen	+	+	/
Duurzaamheidsambities	+	+	++
5. Financiële haalbaarheid			
Investeringsniveau			
Terugverdienpotentie			
Medefinanciering en subsidies			

5 Toekomstscenario's

Dit onderzoekstraject is van start gegaan met het idee drie toekomstscenario's uit te werken voor bedrijventerrein Gildenweg. Na bespreking van de eerste resultaten is geconstateerd dat een keuze uit drie scenario's te weinig recht doet aan de verschillende manieren om aan de toekomst van het gebied te werken. Daarom worden in dit hoofdstuk niet drie, maar vijf scenario's nader uitgewerkt, met daarbinnen ruimte voor enkele opties.

Dit houdt dus in dat er twee scenario's worden toegevoegd aan de al bestaande scenario's A, B en C. Deze twee scenario's betreffen het scenario 0: *Niets doen* en een scenario waarin de gemeente met een uitsterfconstructie toewerkt naar transformatie van het bedrijventerrein. Dit resulteert in de volgende scenario's:

- Scenario 0: *Niets doen*;
- Scenario A: Behoud bedrijventerrein en beperken van de overlast;
- Scenario B: Gedeeltelijke transformatie;
- Scenario C: Volledige transformatie;
- Scenario D: Volledige transformatie door middel van een uitsterfconstructie.

In de volgende paragrafen worden de scenario's uitgewerkt en wordt aan de hand van de beleidsthema's in het EMAK beschreven wat de effecten hiervan zijn op bedrijventerrein Gildenweg en omgeving. Tot slot wordt in een aparte paragraaf de financiële effecten en haalbaarheid van elk scenario uiteengezet en inzichtelijk gemaakt.

Allereerst is er echter aandacht voor een autonome ontwikkeling, die plaatsvindt op het grondgebied van de gemeente Drechterland, maar wel directe invloed heeft op de leefomgeving rondom Gildenweg.

5.1 Autonome ontwikkeling: verkeersplan gemeente Drechterland

De gemeente Drechterland, het verantwoordelijk gezag voor de toegangswegen naar en een gedeelte van Gildenweg, heeft ten aanzien van de verkeerskundige situatie rondom het bedrijventerrein reeds een verkeersplan met maatregelen opgesteld. Dit verkeersplan voorziet in een afsluiting van de Zuiderdracht tussen de in-/uitrit van de Gildenweg en de Veilingweg, waardoor bestemmingsverkeer gedwongen wordt de noordelijke dan wel de zuidelijke toegangswegen te gebruiken en doorgaand vrachtverkeer een andere route dient te nemen. Het verkeersplan van de gemeente Drechterland, dat in paragraaf 4.3.2 beschreven is, categoriseren we als autonome ontwikkeling, omdat de besluitvorming en uitvoering buiten de invloedssfeer van de gemeente Hoorn plaatsvindt.

Het verkeersplan is niettemin wel degelijk van invloed is op de perceptie van overlast in de omgeving van Gildenweg. De gescheiden afwikkeling van het bestemmingsverkeer via de noordelijke dan wel zuidelijk route en de afsluiting voor doorgaand vrachtverkeer zorgt voor een vermindering van de hoeveelheid zwaar verkeer op de ontsluitingswegen en daarmee naar verwachting ook voor een vermindering van de ervaren overlast als gevolg van zwaar verkeer.

Omdat dit een autonome ontwikkeling betreft, die buiten de directe invloedssfeer van de gemeente Hoorn valt, gaan we ervan uit het verkeersplan van de gemeente Drechterland doorgang vindt, ongeacht het toekomstscenario voor Gildenweg. Vanwege het feit dat het verkeersplan bovendien enkel effect heeft op de verkeersstromen, brengen we het effect van het verkeersplan niet afzonderlijk in beeld. Het positieve effect van de maatregel werkt immers in ieder toekomstscenario door.

5.2 Scenario 0: *Niets doen*

5.2.1 *Uitwerking scenario 0*

Dat brengt ons op scenario 0 *Niets doen*. Dit scenario houdt in dat de gemeente Hoorn geen extra inspanningen onderneemt ten aanzien van bedrijventerrein Gildenweg en de directe omgeving. Meer specifiek houdt het in dat de reguliere geplande acties van de gemeente doorgang vinden, oftewel business as usual. Dit betekent dat:

- De bestemming en het gebruik van bedrijventerrein Gildenweg blijven in de huidige vorm bestaan;
- Het ter plaatse bevoegd gezag wettelijk vastgelegde normen en regelgeving handhaaft;
- De verantwoordelijke partij gepland onderhoud aan de openbare ruimte, inclusief het bedrijventerrein, uitvoert;
- De gemeente Hoorn actie onderneemt om doorgaand verkeer, dat na in werking treden van het verkeersplan van de gemeente Drechterland geen gebruik meer kan maken van de Zuiderdracht, Boekert en Noorderdracht, te wijzen op de meest wenselijke alternatieve route.

5.2.2 *Effecten van scenario 0 op de relevante beleidsthema's*

Leefomgeving

Ondanks dat de gemeente Hoorn geen actie onderneemt om de perceptie van overlast te verminderen en de bestemming bedrijventerrein behouden blijft, heeft het verkeersplan van de gemeente Drechterland wel een effect op de leefomgeving. Net als in de andere scenario's is in dit scenario daarmee sprake van een afname van het doorgaand vrachtverkeer. Het bestemmingsverkeer van en naar de Gildenweg blijft, weliswaar verdeelt over de noordelijke en zuidelijke ontsluitingswegen, bestaan. Ook het effect van eventuele ingrepen op het terrein is minder aanzienlijk dan in de scenario's met bedrijfsverplaatsingen.

Aangezien de gemeente in de andere scenario's wel aanvullende acties onderneemt is het positieve effect van scenario 0 op de factoren die van belang zijn voor de leefomgeving per saldo minder groot dan in de andere scenario's.

Economische impact

Dit scenario heeft weinig tot geen economische impact op de regio aangezien de werkgelegenheid niet wordt aangetast en bedrijven niet verplaatst hoeven te worden. De bedrijfslocaties blijven gewaarborgd. Doordat het bedrijventerrein grotendeels vol is en er al sprake is van een hoog bebouwingspercentage, zijn de uitbreidingsmogelijkheden voor ondernemers op deze locatie echter beperkt.

Verkeerssituatie en mobiliteit

Het is van belang dat de gemeente Hoorn grip houdt op de effecten van het verkeersplan van de gemeente Drechterland. De gemeente Hoorn kan hier met tijdige informatievoorziening over de meest wenselijke alternatieve routes op anticiperen.

Duurzaamheid en revitalisering

In dit scenario wordt voor de lange termijn uitgegaan van een voortzetting van de huidige functie. Dit betekent dat dit scenario mogelijkheden biedt voor verduurzaming van Gildenweg. Het initiatief ligt hiervoor bij de ondernemers, waardoor verduurzamingsingrepen waarschijnlijk op individueel bedrijfsniveau plaatsvinden.

5.3 Scenario A: Behoud bedrijventerrein en beperken van de overlast

In scenario A wordt gestreefd naar het beperken van de overlast, terwijl het bedrijventerrein op deze locatie behouden wordt. Revitalisering van het bedrijventerrein, met het oog op de toekomstbestendigheid voor bedrijvigheid, en een interne bedrijfsverplaatsing zijn eveneens onderdeel van dit scenario. Daarnaast wordt ook de optie om omwonenden tegemoet te komen door hen te ondersteunen bij de zoektocht naar een andere woning in overweging genomen.

Daarmee varieert de uitwerking van scenario A van een relatief beperkte tot een grootschalige ingreep.

5.3.1 Uitwerking scenario A

Naast het verkeersplan van de gemeente Drechterland, dat we zien als autonome ontwikkeling, wordt aanvullend de vraag gesteld of de gemeente Hoorn zelf nog extra maatregelen kan treffen en of deze ook aantoonbaar bijdragen aan het verminderen van de overlast. Mogelijke opties zijn verkeerstechnische en andere overlast beperkende maatregelen.

Verkeerstechnische opties

Naast bovenstaande verkeerswijziging zouden ook snelheidsbeperkende maatregelen kunnen worden doorgevoerd om de verkeersveiligheid, uitstoot en geluidsoverlast te verbeteren voor omwonenden. Onder fysieke maatregelen verstaan we maatregelen waar de weginfrastructuur aangepast moet worden en die dus direct invloed hebben op het verkeer. Hiervoor zijn enkele opties. Gedacht kan worden aan objecten op de weg (zoals straatjuwelen of plantenbakken) en/of wegversmallingen.

Dergelijke wegversmallingsmaatregelen werken weliswaar snelheid verlagend, maar zijn, zolang vrachtverkeer gebruikt maakt van de toegangswegen naar Gildenweg, niet wenselijk. Dit zorgt ervoor dat vrachtverkeer elkaar nog moeilijker kan passeren, wat mogelijk (meer) uitwijkmanoeuvres en gevaarlijke situaties tot gevolg heeft. Het plaatsen van drempels of verhoogde plateaus is een van de meest gebruikte fysieke maatregelen, maar is in dit geval minder geschikt omdat hierdoor extra overlast kan ontstaan door extra trillingen en geluid.

De aanleg van een tunnel van het terrein naar de IJsselweg en de aansluitende Strip is een eerdergenoemde optie vanuit de omwonenden. Dit lijkt niet realistisch wegen het hoge investeringsniveau. Daarnaast wordt het probleem van het (vracht)verkeer verplaatst naar andere gebiedsontsluitingswegen in Hoorn, met name De Strip.

Invoeren van niet-fysieke maatregelen is eveneens een optie. Onder niet-fysieke maatregelen verstaan we maatregelen die niet direct invloed hebben op de weginfrastructuur, maar inspelen op het gedrag van weggebruikers. Hierbij kan gedacht worden aan dynamische snelheidsdisplays die bestuurders aansporen om snelheid te minderen als hen gewezen wordt op hun snelheid.

Andere overlastbeperkende maatregelen

Naast snelheid beperkende maatregelen is er nog een aantal mogelijkheden om de situatie ten behoeve van omwonenden te verbeteren. Zo zouden bedrijven met schonere of elektrische

voertuigen kunnen gaan rijden en kan eventueel het aantal vrachtbewegingen worden geoptimaliseerd door ladingen te bundelen of slimme aanpassingen in de logistiek van elk bedrijf (rijden op andere tijden, minder vaak rijden). Om deze mogelijkheden te onderzoeken is nader overleg en samenwerking met de bedrijven nodig. Modal shift, een vervoerswijze waarbij vervoer over de weg overgaat op vervoer per spoor of per schip is niet uitvoerbaar voor Gildeweg. Een binnenhaven is niet voldoende nabij en op het naastgelegen spoort zijn geen overslagmogelijkheden. Zodoende is transport enkel per vrachtwagen mogelijk.

Op die manier wordt er of minder zwaar verkeer gegenereerd of wordt zwaar verkeer vervangen worden door verkeer dat minder geluid en/of uitstoot genereert. In alle gevallen zou dit een vermindering opleveren van de overlast die de omwonenden rond de Gildeweg momenteel ervaren. Wel zal moeten worden gekeken naar de kosteneffectiviteit; Welke investeringen nodig zijn om deze baten te realiseren en in hoeverre dit het probleem van bewoners oplost.

(Interne) verplaatsing Meilink

Pyxis heeft op haar terrein twee ingangen met laad- en losdocks die niet met elkaar in verbinding staan, doordat Meilink gebruik maakt van de tussenliggende ruimte. Hierdoor moet voor de vervoersbewegingen tussen de beide docks gebruik gemaakt worden van de openbare weg. Dit genereert extra vrachtverkeer op de bestaande wegen.

Om het voor Pyxis mogelijk te maken de interne verkeersbewegingen op eigen terrein te laten plaatsvinden, kan de gemeente ervoor kiezen om Meilink te verplaatsen. Hierdoor kan het vrachtverkeer van Pyxis beide laad- en losdocks op het terrein bereiken zonder omtrekkende verkeersbewegingen te hoeven maken. Dit beperkt verkeersbewegingen buiten het terrein en vermindert daarmee overlast.

Ondersteuning bij verplaatsing van omwonenden binnen de geluidszone industrie

Een andere optie om te komen tot een verlichting van de overlast die door omwonenden wordt ervaren, is het bieden van ondersteuning bij de zoektocht naar een andere woning aan bewoners die binnen de directe invloedssfeer van het bedrijventerrein. Dit zorgt voor een vermindering van de overlast en verbetering van de leefomgeving van degenen die de meeste overlast ervaren. De directe invloedssfeer wordt in dit geval afgebakend door de geluidszone van het bedrijventerrein.

Deze optie houdt in dat bewoners van de woningen die binnen de geluidzone industrie vallen in aanmerking komen hun woning te koop aan te bieden aan de gemeente(n) en dat zij gecompenseerd worden voor het prijsverschil met een gelijkwaardige woning op een andere locatie (in de regio). Een overzicht van de woonadressen die het betreft is te vinden in bijlage 2.

Bij deze optie dienen enkele belangrijke kanttekeningen te worden gemaakt:

- De geluidszone industrie is als afbakening gekozen, omdat ervan uitgegaan kan worden dat de woonhuizen binnen deze zone in ieder geval de meeste overlast ondervinden van de activiteiten op het bedrijventerrein. Het is echter mogelijk dat de bewoners van woonhuizen die (net) buiten de geluidszone vallen evenveel hinder ervaren van de activiteiten op het bedrijventerrein;
- Hoewel deze optie zorgt voor een vermindering van de directe overlast die ervaren wordt als gevolg van de activiteiten op het bedrijventerrein, zorgt het niet voor een afname van de overlast die verderop langs de toegangswegen wordt ervaren als gevolg van het bestemmingsverkeer van en naar Gildeweg.
- De woonhuizen van de omwonenden die de meeste overlast ondervinden zijn gelegen in de gemeente Drechterland.

Leefomgeving en omgevingsfactoren

Het is mogelijk door aanvullende maatregelen de ervaren overlast door omwonenden te verminderen. Fysieke verkeerskundige maatregelen leiden naar verwachting echter tot een toename van de overlast. Ingrepen die inspelen op de transportwijze van bedrijven of het gedrag van bestuurders sorteren eerder het gewenste effect.

Indien de gemeente in samenwerking met ondernemers inzet op grootschalige revitalisering van het bedrijventerrein is het tevens mogelijk geur, geluid en trillingen aan te pakken. De reikwijdte van de effecten is echter afhankelijk van de mate van herstructurering waarop ingezet wordt.

Ook ondersteuning aan omwonenden bij de zoektocht naar een alternatieve woning draagt bij aan de vermindering van de ervaren overlast onder omwonenden. Hiermee wordt echter niet ingezet op de oorzaak van de ervaren overlast.

Hoewel het effect vooral afhankelijk is van de keuze voor de ingreep binnen dit scenario, betogen we dat het positieve effect van scenario A op de factoren die van belang zijn voor de leefomgeving per saldo minder groot dan is in de andere scenario's. De reden hiervoor is dat voornamelijk dat het bestemmingsverkeer met bestemming Gildenweg blijft bestaan.

Economische impact

Dit scenario heeft weinig tot geen economische impact op de regio aangezien de werkgelegenheid niet wordt aangetast en bedrijven niet verplaatst hoeven te worden. De bedrijfslocaties blijven gewaarborgd. Ook een eventuele transformatie van de woningen binnen de geluidzone industrie van het bedrijventerrein heeft naar verwachting een neutrale economische impact. Het betekent immers dat de bedrijven op het bedrijventerrein hun huidige activiteiten kunnen voortzetten.

Ondernemers blijven beperkt in toekomstige investeringen, doordat de uitbreidingsmogelijkheden voor veel bedrijven beperkt zijn vanwege beperkte leegstand en het hoge bebouwingspercentage. Indien gekozen wordt voor grootschalige revitalisering neemt de toekomstbestendigheid van het terrein en daarmee de aantrekkelijkheid voor ondernemers wel toe. Daarbij kan bovendien gestreefd worden naar een ruimte-efficiëntere indeling van het terrein.

Verkeerssituatie en mobiliteit

De verkeerssituatie kan worden aangepast op basis van bovengenoemde opties. Belangrijk aandachtspunt is dat fysieke ingrepen niet leiden tot een vermindering van de overlast of, in het geval van een tunnel, de overlast verplaatsen naar andere gebieden binnen de gemeente. Bovendien wegen de kosten voor de aanleg van een tunnel niet op tegen de baten. Daar komt bij dag de gemeente Hoorn zelf aangeeft dat De Strip al bijna aan zijn maximale capaciteit begint te geraken met in het achterhoofd houdende dat er nog nieuwbouw en bestemmingsverkeer bijkomt.

Het is daarnaast van belang dat de gemeente Hoorn grip houdt op de effecten van het verkeersplan van de gemeente Drechterland. De gemeente Hoorn kan hier met tijdige informatievoorziening over de meest wenselijke alternatieve routes op anticiperen.

Duurzaamheid en revitalisering

In dit scenario wordt voor de lange termijn uitgegaan van een voortzetting van de huidige functie. Dit betekent dat dit scenario mogelijkheden biedt voor verduurzaming van Gildenweg.

Verduurzaming houdt in dat geïnvesteerd kan worden in opwekking en besparing van energie, maar heeft tevens betrekking op het bieden van een toekomstbestendige vestigingslocatie met een verbeterde stedenbouwkundige uitstraling en ruimte voor klimaatadaptatie.

Dat dit wenselijk is blijkt uit de klimaatstresstest die is uitgevoerd in het kader van het gezamenlijk plan van aanpak Ruimtelijke adaptatie West-Friesland, waaruit binnen de gemeente Hoorn de bedrijventerreinen, waaronder dus Gildenweg, naar voren komen als meest kwetsbare locaties voor zowel wateroverlast als hittestress.

Binnen de verduurzamingsopgave is revitalisering een belangrijk onderwerp. Zoals eerder aangegeven is het terrein aan de Gildenweg verouderd en versteend. Wanneer gekozen wordt voor scenario A en het terrein dus niet getransformeerd gaat worden lijkt revitalisering een gewenst alternatief met betrekking tot de openbare ruimte. Vergroening en meer ruimte voor wateropvang zijn veelvoorkomende aanpakken. Daarnaast is op Gildenweg ook behoefte aan verbetering van de stedenbouwkundige uitstraling van verschillende panden en verbetering van de interne bereikbaarheid. Hiervoor is het belangrijk dat de samenwerking gezocht wordt met de ondernemers op het terrein. Uit het eerder benoemde fonds Herstructurering en Intelligent Ruimtegebruik Bedrijventerreinen (HIRB) op pagina 16 kan mogelijk vanuit de provincie Noord-Holland subsidie verkregen worden.

Energiebesparing is de meest kansrijke ingreep vanuit het perspectief van de energietransitie. Qua dakoppervlakte is het pand van Pyxis een logische plek voor zonnepanelen. De huidige dakconstructie heeft hiervoor echter onvoldoende draagvermogen. De Ooijevaar heeft daarnaast overwogen medewerking te verlenen aan een bedrijf om een overkapping van het perceel voor zonnepanelen te realiseren. Hier is echter vanaf gezien in verband met contractuele verplichtingen met de aanbieder van de zonnepanelen. Op de langere termijn speelt bovendien de warmtetransitie naar andere energiebronnen dan aardgas. Onderzoek naar de meest geschikte alternatieven voor aardgas voor Gildenweg verdient een aanbeveling.

5.4 Scenario B: Gedeeltelijke transformatie van Gildenweg

Scenario B behelst een gedeeltelijk transformatie van het bedrijventerrein. In het voorstel voor het te transformeren gedeelte is rekening gehouden met de ratio tussen de mogelijke kosten en de vermindering van de overlastervaring die dit oplevert. Op basis daarvan komt het noordelijk gedeelte van Gildenweg primair in beeld als potentiële transformatielocatie.

5.4.1 Uitwerking scenario B

In Figuur 5.1 is de voorgesteld uitwerking van de gedeeltelijke transformatie van Gildenweg geschetst. Het terrein wordt in deze variant in tweeën gesplitst; een noordelijk deel en een zuidelijk deel. Het noordelijke deel zal, het met oog op terugverdienpotentie, getransformeerd worden tot een woningbouwlocatie. Het zuidelijk gedeelte blijft intact als bedrijventerrein.

Figuur 5.1 Voorstel gedeeltelijke transformatie.



Een transformatie van het noordelijke deel van het bedrijventerrein betekent dat Pyxis en De Ooyevaar verplaatst dienen te worden. Dit geldt ook voor Eurosun, Stabo Bouw en Onneweer Electrotechniek en enkele bedrijfsverzamelgebouwen aan de Gildenweg 22, Gildenweg 22 N, Veilingweg 10-20 en Veilingweg 22-24.

Verkeerstechnisch wordt daarnaast de Gildenweg vanaf voetbalvereniging de Blokkers naar de Zuiderdracht doorgetrokken (dit betreft de omcirkelde weg in Figuur 5.1). Hierdoor ontstaat een nieuwe ontsluitingsweg voor de nieuwbouw, de bedrijven en de voetbalvereniging. Deze weg fungeert tevens als grens tussen de woningbouw en de bedrijvigheid. Bovendien kan ervoor gekozen worden de ontsluiting van het terrein te splitsen, waardoor het meest zuidelijke deel ontsloten is via de huidige aansluiting op de Zuiderdracht en het overige gedeelte van de resterende bedrijvigheid, met voornamelijk kleinschalige vervoersbewegingen, via de nieuw aan te leggen ontsluitingsweg (zie figuur 5.1)

Toekomstige functies

Woningbouw

Als toekomstige functie voor het te transformeren gebied kiezen we ervoor de optie woningbouw verder uit te werken. Zoals de respondenten in paragraaf 4.5 aangaven kan door middel van woningbouw een deel van de investeringen worden terugverdiend. Daarnaast kan hiermee ten dele invulling gegeven worden aan de extra woningbehoefte die in de gemeente Hoorn is geconstateerd.

Om aansluiting te houden met het omliggende woongebied kan worden gekozen voor een groenkleinstedelijk woonmilieu met 20 à 30 woningen per hectare. Bij een grotere woningbehoefte in de gemeente kan daarnaast worden gedacht aan het realiseren van enkele appartementen met een hogere bebouwingsdichtheid. In de overgangsgebieden tussen de toekomstige woningbouw en de nog bestaande bedrijvigheid kunnen woon-werkkavels worden gerealiseerd. Dat beperkt de kans op het ontstaan van nieuwe overlast. De opties voor woningbouw zijn van toepassing op alle transformatiescenario's vallend binnen de scenario's B, C en D.

Veiling Op Hoop van Zegen

Eind 2014 werd bekend gemaakt dat het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Hoorn heeft besloten de voormalige veiling *Op Hoop van Zegen* de status van gemeentelijk monument te verlenen. Het veilinggebouw kreeg landelijke bekendheid door de twee concerten die The Beatles daar op 6 juni 1964 hebben gegeven. Dit bleken achteraf de enige concerten die de popgroep ooit in Nederland zou geven.

De status van gemeentelijk monument houdt in dat het een beschermd pand is en niet zonder meer gesloopt mag worden. De bescherming beperkt zich tot het oorspronkelijke veilinggebouw met uitzondering van de neerzethal. Bij woningbouwplannen moet daarom een passende invulling gevonden worden voor het voormalig veilingpand. Daar dit op verschillende woningbouwlocaties al eerder is toegepast, hoeft dit geen belemmering op te leveren voor mogelijke aantal te ontwikkelen woningen. Het pand kan juist gezien worden als mogelijkheid om karakter toe te voegen aan het gebied.

Alternatieve oplossingsrichting

Inzet op behoud Plukon voor het gebied, verplaatsing overige bedrijvigheid

Een variant binnen scenario B is inzet op behoud van Plukon op de huidige locatie en verplaatsing van de overige bedrijvigheid. Op die manier kan de meest kostbare bedrijfsverplaatsing vermeden worden en kan toch een groot gedeelte van het gebied ingezet worden voor woningbouw en wordt een groot gedeelte van de ervaren overlast weggenomen. Voor Plukon dient, onder andere vanwege de risicocontouren, dan een passende landschappelijke inpassing gerealiseerd te worden

Figuur 5.2 betreft een voorbeeld van een soortgelijke situatie. Op de afbeelding is de vestiging van het bedrijf Elite BV in Neede te zien. Dit bedrijf is een producent van verschillende etenswaren. Het bedrijf is omgeven door een groenstrook en vervolgens door woningbouw en een sport- en recreatiecentrum. Dit is een voorbeeld van hoe een dergelijk bedrijf in de wijk kan worden ingepast.

Figuur 5.2: Vestiging van Elite BV in Neede.



Deze optie zorgt ervoor dat vrachtverkeer met de bestemming Gildenweg met circa 75% afneemt. Enkel het vrachtverkeer met bestemming Plukon blijft gebruik maken van de ontsluitingswegen. Dit betekent een groot gedeelte van de overlast wordt weggenomen. Het betekent tegelijkertijd dat een deel van de overlastgevendende transportbewegingen, incl. geuroverlast, in het gebied behouden blijft, maar ook dat een belangrijke werkgever voor het gebied behouden wordt. Het voorbeeld van Elite BV toont bovendien aan dat een dergelijke inpassing mogelijk is. Daarnaast vormt het voor de gemeente een financieel aantrekkelijker alternatief voor verplaatsing van een kapitaalintensief bedrijf als Plukon.

5.4.2 Effecten van scenario B op de relevante beleidsthema's

Gedeeltelijke transformatie van Gildenweg heeft op meerdere thema's binnen het EMAK een positief effect. De verplaatsing van met name Pyxis en De Ooyevaar betekent een flinke afname van het vrachtverkeer en bedrijfsmatige activiteiten op en rondom het terrein. In combinatie met het verkeersplan van de gemeente Drechterland, dat in alle scenario's doorgang vindt, zorgt dit voor een verlichting van de overlast. Dit scenario brengt echter wel hoge kosten met zich mee. Het kostenplaatje per scenario is in paragraaf 5.7 nader uitgewerkt.

Leefomgeving en verkeerssituatie

Het verkeersplan van de gemeente Drechterland, leidt tot een geslotenverklaring voor doorgaand vrachtverkeer op de Zuiderdracht tussen de Gildenweg en de in/uitrit behorende bij het pand aan Veilingweg 4 (zie Figuur 4.7). Dit betekent dat in de huidige situatie Pyxis genoodzaakt wordt om de route via de Noorderdracht te nemen en de overige bedrijvigheid de route via de Zuiderdracht.

Transformatie van het noordelijke deel heeft daarmee tot gevolg dat er geen vrachtverkeer meer van en naar de Gildenweg hoeft te rijden over de noordelijke route, via de Noorderdracht. Het bestemmingsverkeer naar de Gildenweg over de Zuiderdracht blijft wel aanwezig. Eventueel kan na afronding van de werkzaamheden in verband met de transformatieopgave nagedacht worden over een andere verdeling van het vrachtverkeer. Houd in de transitieperiode wel rekening met bouwverkeer en een toename van het personenverkeer door sloopwerkzaamheden en nieuwbouw van woningen. Daarnaast betekent nieuwbouw ook nieuw bestemmingsverkeer in de toekomst. Hoewel het (zware) vrachtverkeer dus wordt beperkt neemt wel het autoverkeer toe.

Een combinatie van transformatie en het verkeersplan van de gemeente Drechterland zorgt dus voor een significante afname van het vrachtverkeer op en rondom het bedrijventerrein, waarbij met name de route vanaf de Gildenweg over de Zuiderdracht richting Boekert en Noorderdracht wordt ontzien. Dit leidt uiteindelijk tot een afname van de ervaren overlast ten aanzien van geluid, trillingen en een verbetering van de verkeersveiligheid.

Externe veiligheid en zonering

Een mogelijke beperking van dit scenario is de bestaande zonering en de risicocontouren op het bedrijventerrein. Woningbouw is aangemerkt als een kwetsbaar object, wat een zorgvuldige omgang vraagt met woningbouw in de buurt van externe risicobronnen als bedrijven en (spoor)wegen. Zo zijn binnen de plaatsgebonden risicocontouren, als geur en geluid, geen kwetsbare objecten toegestaan.

Gildenweg is een geluidgezoneerd bedrijventerrein (zie p.10). Dit betekent dat toekomstige woningbouwontwikkelingen te maken kunnen krijgen met de geluidszone. Hoewel gedeeltelijke transformatie een verkleining van de geluidszone impliceert, moet hiermee bij woningbouw in het gebied wel rekening worden gehouden. Er zijn enkele mogelijkheden om op termijn toch woningen te kunnen ontwikkelen:

- Voldoende afstand bewaren tot de verkleinde geluidzone;
- Het creëren van een 'gemengd gebied' aan de rand van de woningbouwlocatie. Bij een 'gemengd gebied' kunnen de richtafstanden binnen de zonering worden verkleind;
- Grenzend aan de woningbouw lichte bedrijvigheid vestigen, waarbij de bedrijvigheid die niet direct aan het woongebied grenst behouden kan blijven. Mogelijk biedt kavelruil hier een oplossing voor;
- De gemeente kan kiezen voor inwaartse zonering van het bedrijventerrein. Dat wil zeggen dat niet de bedrijven, maar de beoogde woningen leidend zijn bij het bepalen van de afstand tussen bedrijven en woningen. Vanuit de beoogde woningbouwlocaties wordt de afstand vastgesteld vanaf waar een bepaalde categorie bedrijven zich mag vestigen (categorie 3.1: 30 meter; categorie 3.2: 50 meter; etc.)¹⁶. Dit vraagt om een herindeling van het terrein, waarbij slechts bepaalde delen van het terrein bestemd zijn voor 'grote lawaaimakers'.
- Gebruik maken van de 10-jaarstermijn waarvoor tijdelijkheid geldt. Gedurende die periode is de geluidzonering niet van toepassing. Dat wil zeggen dat er dan 10 jaar is om ervoor te zorgen dat geluidszone kan worden verkleind of opgeheven. In het geval van opheffing besluit de gemeente dus dat er na 10 jaar geen ruimte meer is voor 'grote lawaaimakers'.

Economische impact

Uit het EMAK blijkt echter dat scenario B ook nadelige effecten met zich meebrengt. Zo betekent transformatie een mogelijk verlies aan werkgelegenheid wanneer geen alternatieve geschikte locaties in de regio worden gevonden. Daarnaast hebben twee ondernemers aangegeven bedrijfsbeëindiging te overwegen indien zij moeten verplaatsen.

Het scenario behelst een verplaatsing van twee grote werkgevers op het terrein, Pyxis en De Ooyevaar, en enkele andere bedrijven. Zowel Pyxis als De Ooyevaar geven aan in de regio te willen blijven mits geschikte alternatieve locaties voorhanden zijn. Dit is vooral de bedrijfsvoering van Pyxis noodzakelijk. Plukon blijft in dit scenario behouden voor het terrein.

Duurzaamheid

Dit scenario biedt door middel van revitalisering van het resterende gedeelte van het bedrijventerrein mogelijkheden voor verduurzaming van het bedrijventerrein. Dit betekent investeringen in opwekking en vooral besparing van energie, maar ook in een meer

¹⁶ Heesch West (2019) Wat is inwaartse zonering?

toekomstbestendige invulling van het resterende bedrijventerrein met meer ruimte voor groen en water(opvang). In scenario B kunnen dezelfde ingrepen toegepast worden op het resterende bedrijventerrein als in scenario A (zie p.43). Bovendien is er behoefte aan een verbeterde uitstraling van de openbare ruimte en de stedenbouwkundige kwaliteit van met name de bedrijfspanden die aan de overzijde van de woningbouwlocaties komen te liggen.

5.5 Scenario C: Volledige transformatie

Volledige transformatie van het bedrijventerrein houdt in dat de gemeente besluit dat op deze locatie in de toekomst geen ruimte meer is voor bedrijvigheid. De gemeente gaat in gesprek met gevestigde bedrijven om een geschikte vervangende locatie te vinden. Bij voorkeur worden de bedrijven en de werkgelegenheid behouden voor de gemeente Hoorn en omgeving.

5.5.1 *Uitwerking scenario C*

Scenario C behelst een volledige transformatie van het bedrijventerrein naar woningbouw. De toekomstige invulling van het gebied met woningbouw is geschetst in Figuur 5.3. Dit scenario behoudt zoveel mogelijk de bestaande wegenstructuur.

Volledige transformatie van het bedrijventerrein betekent verplaatsing van alle bedrijven die op dit moment op Gildenweg gevestigd zijn. In aanvulling op de bestaande wegenstructuur voorziet ook scenario C in een extra aansluiting van de Gildenweg op de Zuiderdracht. Hierdoor ontstaat tevens een nieuwe ontsluiting voor de voetbalvereniging.

In scenario C wordt een woonwijk van omvang ontwikkeld, met de bijbehorende vraag naar maatschappelijke en commerciële voorzieningen. Bovendien kan dit leiden dat extra aanwas in het ledenbestand van VV de Blokkers. De omvang van de woonwijk moet echter wel passen binnen het omliggende gebied, zowel wat betreft het voorzieningenniveau als het infrastructurele aanbod.

Figuur 5.3 Voorstel volledige transformatie



Toekomstige functies

Woningbouw

De keuze voor toekomstige functie van het te transformeren gebied valt op woningbouw. Zoals de respondenten in paragraaf 4.5 aangaven, biedt woningbouw de mogelijkheid tot gedeeltelijke kostendekking. Daarnaast kan hiermee invulling gegeven worden aan de extra woningbehoefte die in de gemeente Hoorn is geconstateerd.

Om aansluiting te houden met het omliggende woongebied kan worden gekozen voor een groen-kleinstedelijk woonmilieu met 20 à 30 woningen per hectare. Bij een grotere woningbehoefte in de gemeente kan daarnaast worden gedacht aan het realiseren van enkele appartementen met een hogere bebouwingsdichtheid.

Veiling Op Hoop van Zegen

Eind 2014 werd bekend gemaakt dat het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Hoorn heeft besloten de voormalige veiling *Op Hoop van Zegen* de status van gemeentelijk monument te verlenen. Het veilinggebouw kreeg landelijke bekendheid door de twee concerten die The Beatles daar op 6 juni 1964 hebben gegeven. Dit bleken achteraf de enige concerten die de popgroep ooit in Nederland zou geven.

De status van gemeentelijk monument houdt in dat het pand beschermd is en niet zonder meer gesloopt mag worden. De bescherming beperkt zich tot het oorspronkelijke veilinggebouw met uitzondering van de neerzethal. Bij woningbouwplannen moet in alle scenario's daarom een passende invulling gevonden worden voor het voormalig veilingpand. Daar dit op verschillende woningbouwlocaties al eerder is toegepast, hoeft dit geen belemmering op te leveren voor mogelijke aantal te ontwikkelen woningen. Het pand kan juist gezien worden als mogelijkheid om karakter toe te voegen aan het gebied.

Alternatieve oplossingsrichtingen

Betrekken sportcomplex bij de gebiedsontwikkeling

In Figuur 5.3 is de ligging van het sportcomplex van VV Blokkers tussen de woonwijk Kersenboogerd en de achterzijde van bedrijventerrein Gildenweg duidelijk zichtbaar. Zowel vanuit stedenbouwkundig oogpunt, als vanuit financieel perspectief is het lonend om te onderzoeken in hoeverre het sportcomplex betrokken kan worden bij de gebiedsontwikkeling. Daarbij kan het sportcomplex als het ware omgeklapt worden naar de strook langs het spoor.

Daarmee kan toekomstige woningbouw stedenbouwkundig worden aangesloten op de Kersenboogerd en deels op Oosterblokker. Ruimtelijk gezien leidt dit tot een efficiëntere invulling van de toekomstige woonwijk, waardoor tegelijkertijd meer woningen ingepast kunnen worden.

Ook voorziet nieuwe planvorming in deze optie in een verbetering van de bereikbaarheid en de zichtbaarheid van de voetbalvereniging. Bovendien kan de veldbezetting in kaart worden gebracht, waaruit blijkt in hoeverre de capaciteit van het sportcomplex aansluit bij het gebruik. Indien er sprake is van een capaciteitoverschot, dan kan dit overschot wellicht benut worden voor een andere sportfunctie dan wel woningbouw. Tenslotte wordt, indien sprake is van vervuilde grond, eventuele sanering van de bodem onder het terrein van De Ooyevaar voorkomen. Nader onderzoek moet uitwijzen of van grondvervuiling sprake is.

Volledige verplaatsing sportcomplex

In navolging daarop is ook het volledig verplaatsen van de voetbalvereniging naar een locatie elders in de gemeente een optie om in overweging te nemen. Op deze wijze is het mogelijk

ruimtelijk en stedenbouwkundig een volledig nieuwe woonwijk te realiseren. Voor de voetbalvereniging dient echter wel een geschikte locatie gevonden te worden. Daarnaast moet eventueel sentiment in acht te worden genomen. Een andere locatie dient zodoende wel in de directe nabijheid gerealiseerd te worden. In dit scenario heeft de gemeente daarnaast kosten voor zowel het verplaatsen van de voetbalclub, het gereed maken van een andere locatie als het mogelijk saneren van de bodem. Daarmee vraagt deze optie om een stedelijke ontwikkelvisie die de locatie Gildenweg overstijgt.

Voetbalvereniging De Blokkers

De gemeente kan ervoor kiezen om het sportcomplex van VV De Blokkers in de gebiedsontwikkeling te betrekken. Deze optie is met de gemeente besproken. In onderstaande tekstbox op is een korte situatieschets van de vereniging weergegeven. Hierin wordt onder meer duidelijk dat de voetbalvereniging graag ziet dat de zichtbaarheid en de bereikbaarheid van het terrein verbeterd wordt. Bij een (gedeeltelijke) transformatie van Gildenweg kan hier in de planvorming aandacht voor zijn.

Voetbalvereniging de Blokkers

Met de gemeente Hoorn is gesproken over de situatie van voetbalvereniging de Blokkers en de optie om de vereniging mee te nemen in de gebiedsontwikkeling. Uit dit gesprek is het volgende duidelijk geworden:

- De voetbalvereniging heeft een ruime capaciteit welke momenteel de behoefte overschrijdt.
- De voetbalvereniging kent een teruglopend ledenaantal.
- De vereniging bezit een modern complex wat voldoet aan alle wensen en eisen.
- De vereniging is ontevreden over de zichtbaarheid. Zo is het complex verscholen door onder andere het bedrijventerrein. Het complex mist hierdoor echte uitstraling.
- De vereniging is niet tevreden over de bereikbaarheid. De enige toegangsweg voor auto's ligt op het bedrijventerrein Gildenweg
- De vereniging zou in de buurt een grotere maatschappelijke rol op zich kunnen nemen. De beperkte zichtbaarheid en bereikbaarheid bevorderen dit echter niet.
- Het complex dient te worden behouden voor sport-gerelateerde functies. Het terrein kan verplaatst worden, maar (gedeeltelijke) transformatie van sportfunctie naar woningbouw is niet direct gewenst.
- De gemeente ziet weinig in verplaatsing van de vereniging naar een locatie elders in de buurt wegens een gebrek aan geschikte locaties en de recente verhuizing naar en investeringen in de huidige locatie
- Een volledige of gedeeltelijke transformatie van het bedrijventerrein is voor de vereniging gewenst, waarbij de zichtbaarheid en bereikbaarheid vanuit (nieuwe) omliggende wijken wordt verbeterd.

5.5.2 Effecten van scenario C op de relevante beleidsthema's

Volledige transformatie van Gildenweg levert van de scenario's de meeste positieve effecten op. De verplaatsing van met name Pyxis, Plukon en De Ooyevaar betekent een flinke afname van het vrachtverkeer op en rondom het terrein. In combinatie met het verkeersplan van de gemeente Drechterland, dat in alle scenario's doorgang vindt, zorgt dit voor een aanzienlijke verlichting van de overlast die omwonenden van het terrein ervaren. De uitwerking van het scenario zorgt echter wel voor een aanzienlijke financiële opgave voor de gemeente Hoorn.

Leefomgeving en verkeerssituatie

Zoals in het EMAK duidelijk wordt heeft scenario C, in vergelijking met de overige scenario's, de meest positieve effecten op de leefomgeving en de verkeerssituatie. Zowel bestemmings- als doorgaand vrachtverkeer op en rondom Gildenweg verdwijnt op termijn nagenoeg. Dat levert een vermindering op van de overlast ten aanzien van geur, geluid en trillingen. Bovendien neemt door de aanzienlijke afname van vrachtverkeer de verkeersveiligheid toe. Zoals eerder benoemd

veroorzaakt nieuwbouw in de transitieperiode het nodige bouwverkeer en zal na transformatie het autoverkeer wegens de nieuwbouw toenemen.

Externe veiligheid en zonering

Een volledige transformatie van het bedrijventerrein betekent dat er geen risicocontouren meer aanwezig zijn in en rondom het bedrijventerrein. Het vraagstuk van de risicocontouren en ook geluidszonering vervalt hiermee.

Economische impact

De economische impact is daarentegen in potentie groter, met name wanneer in de regio geen geschikte locaties voor de bedrijven gevonden kunnen worden of bedrijven zelf besluiten verder te verhuizen. In dat geval betekent het vertrek van bedrijven een verlies aan werkgelegenheid in de regio. Zoals in paragraaf 4.2 is aangegeven staan de grote werkgevers wel open voor verplaatsing binnen de regio of gemeente.

Wanneer bedrijven echter succesvol in de regio kunnen worden verplaatst zijn zij wel weer in de mogelijkheid om te investeren en de capaciteit uit te breiden. Dit is op het huidige terrein beperkt mogelijk. Dit kan op den duur zelfs een toename van de werkgelegenheid betekenen.

Duurzaamheid

De verduurzamingsopgave van het bedrijventerrein speelt in dit scenario geen rol meer. De gemeente heeft echter wel carte blanche om het gebied duurzaam te transformeren met het oog op nieuwbouw, groenvoorzieningen, hitteopvang en water. Daarnaast kunnen de nieuwe panden van verplaatste bedrijven mogelijk elders binnen de gemeente duurzamer worden (her)ontwikkeld, wat de verduurzamingsopgave op haar beurt ten goede komt.

5.6 Scenario D: Volledige transformatie door middel van een uitsterfconstructie

In scenario D is eveneens sprake van een volledige transformatie van Gildenweg. Het verschil met scenario C is dat de gemeente niet actief gronden gaat verwerven, maar dat een uitsterfregeling wordt opgenomen in het bestemmingsplan. Dit betekent dat de gemeente een lange termijn ontwikkelvisie opstelt, waarbij stap voor stap verwevingen gedaan worden.

Uitsterfregelingen en -constructies

Uitsterfregelingen of -constructies worden in een bestemmingsplan opgenomen met het doel een bestaande situatie (bijvoorbeeld een bedrijf) legaal te laten voortbestaan zolang het gebruik daadwerkelijk wordt benut. Voorwaarde daarbij is dat het gebruik niet mag worden hervat als het gebruik gedurende een bepaalde periode (bijvoorbeeld een jaar) wordt stopgezet. Dit betekent dat de bestemming gehandhaafd blijft totdat het gebruik volgens de uitsterfregeling niet meer mag worden hervat. Daarna kan de gemeente overgaan tot een bestemmingswijziging^{17 18}.

Er zijn meerdere opties om een uitsterfregeling in het bestemmingsplan op te nemen¹⁹:

- in de doeleindenomschrijving van een bestemming. In deze omschrijving wordt bepaald dat het bestaande gebruik is toegestaan met de voorwaarde dat het gebruik niet meer mag worden hervat als dit gebruik eenmaal is beëindigd;

¹⁷ Mr. H. Koolen (2017) Persoonsgebonden overgangsrecht en de uitsterfregeling in het bestemmingsplan: tijdelijkheid met een eeuwig randje

¹⁸ SAOZ (2019) Het planschaderisico bij uitsterfconstructies

¹⁹ Mr. H. Koolen (2017) Persoonsgebonden overgangsrecht en de uitsterfregeling in het bestemmingsplan: tijdelijkheid met een eeuwig randje

- als gebruiksregel bij een bestemming. In deze regel wordt bepaald dat – in afwijking van een bepaald gebruiksverbod – het bestaande gebruik is toegestaan, met dien verstande dat bij beëindiging van dat gebruik dit gebruik niet langer is toegestaan;
- in de overgangs- en slotregels van het bestemmingsplan. Hierin wordt bepaald dat het bestaande gebruik mag worden voortgezet, met een daarbij behorende maximale onderbrekingstermijn.

Overgangsrecht

Indien er wel een bestemmingswijziging plaatsvindt voordat het huidige legale gebruik wordt stopgezet, dan kan de huidige gebruiker aanspraak maken op het overgangsrecht²⁰. Er worden verschillende vormen van overgangsrecht onderscheiden, namelijk het overgangsrecht bouwwerken, het overgangsrecht gebruik en het persoonsgebonden overgangsrecht.

- Met het *overgangsrecht bouwwerken* kan worden voorkomen dat een bouwwerk dat in strijd is met het bestemmingsplan en aan vernieuwing of verandering toe is, feitelijk onbruikbaar zou worden, omdat deze vernieuwing of verandering zodoende ook in strijd is met het bestemmingsplan.
- *Overgangsrecht gebruik* houdt in dat gebruik dat reeds bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee strijdig is, mag worden voortgezet voor de duur van het nieuwe bestemmingsplan. Om gebruik te kunnen maken van het overgangsrecht, geldt wel een aantal voorwaarden:
- *Persoonsgebonden overgangsrecht* is een bijzondere vorm van overgangsrecht, die is gebonden aan de persoon van de gebruiker. Indien het gebruik door deze persoon wordt beëindigd, is daarmee het overgangsrecht uitgewerkt. Het geldt dus niet voor rechtsopvolgers.

Risico op planschade kleiner bij een uitsterfconstructie

De werking van een uitsterfconstructie heeft veel weg van het overgangsrecht: indien de eigenaar/gebruiker het gebruik onderbreekt krijgt deze ook bij een uitsterfconstructie de gelegenheid om gedurende een bepaalde periode (de onderbrekingstermijn) een nieuwe gebruiker te zoeken.

Het verschil tussen beide varianten zit in de bestemming, meer specifiek in het wijzigen daarvan. Bij van een uitsterfconstructie blijft de bestemming overeenkomstig met het gebruik. Bij het overgangsrecht is wel sprake van een bestemmingswijziging en mag het bestaande gebruik worden voortgezet, zolang de onderbrekingstermijn niet wordt overschreden. In beide gevallen geldt dat het moet gaan om legaal gebruik.

Het risico op planschade is kleiner bij een uitsterfconstructie dan in een overgangsrechtelijke situatie, omdat het bestaande gebruik bij een uitsterfconstructie positief bestemd blijft. Bovendien is bij een uitsterfconstructie de problematiek van het na 10 jaar tot uitvoering te moeten brengen van het gewijzigde bestemmingsplan niet aan de orde²¹

Voorzienbaarheid

Er kan geen aanspraak gemaakt worden op vergoeding van planschade indien er sprake is van voorzienbaarheid. Er is enkel sprake van voorzienbaarheid indien bij het moment van aankoop de kans bestond dat de planologische situatie in ongunstige zin zou veranderen. De kans op een ongunstige verandering van de planologische situatie moet worden aangetoond met op het moment van aankoop vigerende beleidsdocumenten²².

²⁰ Bij een bestemmingsplanwijziging moet aannemelijk gemaakt worden dat de bestaande situatie binnen een periode van 10 jaar wordt beëindigd en invulling gegeven wordt aan de nieuwe bestemming.

²¹ SAOZ (2019) Risicoanalyse planschade bestemmingsplan oude dorp Oosterwolde

²² Hekkelman advocaten en notarissen (2016) Wanneer is er sprake van voorzienbaarheid bij planschade?

Uitwerking op de toekomstscenario's voor Gildenweg

Het overgangsrecht is enkel van toepassing op een situatie waarin de bestemmingswijziging binnen een planperiode van 10 jaar gerealiseerd is. Een uitsterfconstructie geeft de gemeente de gelegenheid de transitie van het gebied te spreiden over een langere periode. Dit vraagt om een lange termijn ontwikkelvisie over hoe de gemeente omgaat met de transitie van het huidige gebruik, via de beheer fase, naar het nieuwe gebruik.

Een belangrijke kanttekening is dat ook een uitsterfconstructie niet kosteloos is. Verwervingen moeten immers nog steeds gedaan worden, net als sloop, sanering en bouwrijp maken. Bovendien betekent een lange termijnvisie dat er gedurende lange tijd sprake is van een beheer situatie. Dit vraagt eveneens om de inzet van de gemeente en brengt beheers- en onderhoudskosten met zich mee.

De kosten kunnen deels gedekt worden door tijdelijk gebruik toe te staan. Een andere oplossing is in gezamenlijkheid met de provincie en geïnteresseerde ontwikkelaars een beheers- of ontwikkelfonds oprichten, waaruit verwervingen en onderhouden betaald worden en waarin toekomstige opbrengsten terugvloeien.

De effecten op de relevante beleidsscenario's zijn hierin niet afzonderlijk benoemd, maar zijn vergelijkbaar met scenario D. De manier waarop het resultaat behaald wordt, verschilt echter vanwege de langere ontwikkeltermijn waar in scenario D sprake van is en de tussentijdse oplossingen die nodig zijn.

5.7 Financiële haalbaarheid

In de vorige paragrafen zijn de vijf scenario's nader uitgewerkt. In deze hoofdstukken zijn de scenario's en de effecten van deze scenario's op de relevante beleidsthema's beschreven. Deze paragraaf gaat nader in op de potentiële kosten en opbrengsten van de scenario's.

Daarbij plaatsen we de essentiële kanttekening dat het gaat om indicatieve bedragen op basis van normatieve kengetallen tegen het huidige prijspeil. Effecten van rente en inflatie zijn niet meegenomen in de bedragen. De indicatieve resultaten zijn bedoeld om de verschillen in financiële uitwerking per scenario in beeld te brengen zonder daarbij absoluut te zijn. Het gaat er, kortom, om het verschil te duiden in investeringsniveau en potentiële baten in de vijf scenario's. Aan de gerapporteerde indicatieve bedragen kunnen geen rechten worden ontleend. Berekening van de daadwerkelijke kosten en opbrengsten van het voorkeursscenario is onderdeel van vervolgonderzoek.

5.7.1 Financiële haalbaarheid scenario 0: Niets doen

In dit scenario onderneemt de gemeente geen additionele acties ten aanzien van het bedrijventerrein. In dit scenario wordt het reguliere meerjarenonderhoudsprogramma voortgezet. Er zijn in dit scenario zodoende geen extra kosten.

5.7.2 Financiële haalbaarheid scenario A: beperken overlast

In tegenstelling tot de scenario's B, C en D kent scenario A in eerste instantie geen potentiële financiële baten. Indien de gemeente besluit tot ondersteuning van bewoners bij de zoektocht naar een nieuwe woning, dan bieden de vrijkomende panden en gronden een bepaalde terugverdienpotentie. De indicatie van de financiële haalbaarheid van scenario A kan worden onderverdeeld in de verkeerskundige ingreep, revitalisering van het bedrijventerrein en eventuele ondersteuning van omwonenden bij verhuizing.

Verkeerskundige ingreep

De verkeerskundige ingreep bestaat allereerst uit de afsluiting voor doorgaand vrachtverkeer. Dit brengt voor de gemeente Hoorn geen directe kosten met zich mee. Indirect brengt deze ingreep wel kosten met zich mee, omdat de gemeente Hoorn doorgaand verkeer moet informeren over de juiste doorgaande routes. De kosten daarvan zijn echter beperkt.

Zolang er bedrijven met grootschalige transportbewegingen gevestigd zijn op Gildenweg en er dus sprake is van vrachtverkeer met de bestemming Gildenweg, leiden weg versmallende en/of snelheid beperkende maatregelen niet tot een verbetering van de verkeersveiligheid en/of -overlast. Er worden daarom geen additionele kosten voor een verkeerskundige ingreep vanuit de gemeente Hoorn opgenomen. De indicatie van de kosten en opbrengsten van de verkeerskundige ingreep staat daarmee gelijk aan *niets doen*, waarbij wel regulier onderhoud aan het bedrijventerrein gepleegd wordt. Dit valt echter binnen de huidige begroting van de gemeente Hoorn, waardoor dit binnen dit project geen extra kosten met zich meebrengt.

(Interne) verplaatsing Meilink

Een eventuele interne verplaatsing van Meilink, ter verbetering van de interne logistiek van Pyxis, kan waarschijnlijk tegen relatief lage kosten worden gerealiseerd. De ruimtebehoefte van Meilink blijft beperkt tot een kantoor en parkeerruimte voor de vrachtwagens die zij bezitten. Het bedrijf heeft de nadrukkelijke wens op Gildenweg gevestigd te blijven, waardoor de oplossing intern op het bedrijventerrein gezocht kan worden. Op basis van de WOZ-waarde en de kosten voor verhuizing naar een vervangend pand worden de kosten geschat op € 500.000 tot € 1 mln.

In het geval dit een kwalitatieve verbetering en/of verduurzaming van een deel van het bedrijventerrein oplevert, kan hiervoor aanspraak gemaakt worden op het HIRB-fonds van de Provincie Noord-Holland ten behoeve van revitalisering van bedrijventerreinen. Bovendien kan Pyxis mogelijk bereid gevonden worden een deel van de investering op zich te nemen, aangezien de verplaatsing voor Pyxis een toename van de efficiëntie betekent.

Revitalisering

De kosten voor revitalisering van het bedrijventerrein zijn afhankelijk van de mate waarin en de oppervlakte waarop revitalisering plaatsvindt. Op basis van de subsidieaanvragen binnen het HIRB-programma van de Provincie Noord-Holland is geconstateerd dat de gemiddelde kosten voor herstructurering € 230.000,- per hectare bedragen²³, waarbij de kosten per hectare tussen typen herstructurering kunnen variëren van € 75.000,- tot € 1,4 mln. per hectare ²⁴.

Met een bruto oppervlakte van 20 hectare bedragen de kosten voor revitalisering op basis van dat gemiddelde circa € 5 mln., met een bandbreedte van € 1,5 mln. tot € 28 mln. bij volledige revitalisering. Overigens hoeft de gemeente niet de volledige investering te dragen. Ook van de bedrijven zelf mag verwacht worden dat zij een investering doen. Daarnaast kan aanspraak gemaakt worden op subsidie via het HIRB-programma van de Provincie Noord-Holland.

Voor de periode 2020-2023 is binnen het HIRB-programma 10 miljoen euro beschikbaar gesteld voor verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van bedrijventerreinen. Projectaanvragen waarin de nadruk ligt op duurzaamheid maken een grotere kans op een subsidie (zie p.13). In de periode 2017-2019 zijn in totaal 30 subsidieaanvragen ingediend, waarvan er 20 daadwerkelijk subsidie toegewezen hebben gekregen. De gemiddelde bijdrage per hectare bedraagt daarbij € 30.000,-, circa 10 – 15% van het totaal.

²³ Decisio (2019). Evaluatie HIRB en OTW.

²⁴ Taskforce (her)ontwikkeling bedrijventerreinen (2008) kansen voor kwaliteit.

Ondersteuning bij verhuizing omwonenden

Het verminderen van de ervaren overlast door ondersteuning van omwonenden die de meeste overlast ervaren, afgebakend door de geluidszone industrie, bij de zoektocht naar een nieuwe woningen, brengt eveneens een kostenplaatje met zich mee. Een eerste indicatie daarvan kan gegeven worden aan de hand van de WOZ-waardes van de woningen. Kanttekening daarbij is dat omwonenden in geval van verplaatsing schadeloos gesteld moeten worden en recht hebben op compensatie van het prijsverschil met een gelijkwaardige woning op een andere locatie. De inschatting op basis van de WOZ-waarde van de woningen betreft dus een deel van de kosten van deze oplossing.

Binnen de geluidszone industrie bevinden zich 31 woonhuizen met een gezamenlijke oppervlakte van circa 6.000 m². De gezamenlijke perceeloppervlakte bedraagt naar schatting ruim 20.000 m². De WOZ-waardes variëren van € 150.000,- tot ruim €800.000,- en tellen op tot een totaal van € 11 mln. tot € 14 mln. Indien alle woonhuizen binnen de geluidszone industrie opgekocht worden, bedragen de kosten dus minimaal € 11 mln. tot € 14 mln. Dat is exclusief de kosten voor schadeloosstelling en compensatie van het prijsverschil met een gelijkwaardige woning nog bij. Op basis van de aanname dat deze opslag 50% bedraagt, bedragen de totale kosten naar verwachting €16,5 mln. tot €21 mln.

De vrijkomende panden en gronden hebben een bepaalde terugverdienpotentie. Omdat de panden gelegen zijn op het grondgebied van de gemeente Drechterland en vanwege het feit dat er verschillende mogelijke nieuwe invullingen van het gebied denkbaar zijn, zoals behoud van de woonfunctie (wat vanwege de aanleiding voor dit onderzoek niet de meest logische en wenselijke invulling is), recreatie, sport, natuur of landbouw, is binnen dit onderzoek geen indicatie gegeven van de terugverdienpotentie van deze optie. Een eerste inschatting is dat een deel van, maar niet het gehele kostenplaatje hiermee gedekt kan worden.

Conclusie

In scenario A heeft de gemeente verschillende opties welke het financieel resultaat sterk beïnvloeden. Zo fluctueert het bedrag van het revitaliseren van het terrein sterk aan de hand van de mate waarin herstructurering plaatsvindt.

Eventuele verplaatsing van Meilink ter verbetering van de interne bereikbaarheid brengt wel kosten met zich mee. Naar verwachting zijn deze echter relatief beperkt daar Meilink behoefte heeft aan een kantoor inclusief parkeergelegenheid voor de vrachtwagens. Vanwege de wens van het bedrijf om op Gildenweg gevestigd te blijven, kan een eventuele verplaatsing onder de kosten voor herstructurering geschaard worden.

Ondersteuning van omwonenden bij de zoektocht naar een nieuwe woning brengt wel een kostenplaatje met zich mee. De kosten daarvoor bedragen minimaal € 11 mln. tot € 14 mln. De vrijkomende panden en gronden bieden anderzijds ook een bepaalde terugverdienpotentie, waarmee naar inschatting een deel van, maar niet het gehele kostenplaatje, gedekt kan worden.

Tabel 5.1: Indicatieve kosten scenario A

Activiteiten	Indicatie kosten
Verkeerskundige ingrepen	Beperkt
(Interne) verplaatsing Meilink	€ 0,5 mln. - € 1 mln.
Revitalisering (afhankelijk van de mate van herstructurering)	€ 1,5 mln. tot € 28 mln.
Ondersteuning bij verhuizing omwonenden (o.b.v. alle woonadressen)	€ 16,5 mln. tot € 21 mln.

5.7.3 Financiële haalbaarheid scenario B: Gedeeltelijke transformatie

Gedeeltelijke transformatie

In Tabel 5.2 is een indicatie gegeven van kosten en opbrengsten die zijn gemoeid met een gedeeltelijke transformatie van het terrein. Hieruit blijkt dat gemaakte kotsen slechts ten dele gedekt kunnen worden door woningbouwontwikkeling.

Voor berekening van de kosten is gebruikt gemaakt van de WOZ-waarde van de panden en percelen op Gildenweg per 01-01-2020 en algemene kostenkengetallen voor de herontwikkeling van bedrijventerreinen naar woningbouw. Bij het berekenen van de opbrengsten vanuit woningbouw is uitgegaan van een gemiddelde grondprijs van €400,- per m² (excl. btw) voor de ontwikkeling van grondgebonden koopwoningen in een kleinstedelijk en/of dorps woonmilieu dat passend is bij de locatie. Hierbij wordt uitgegaan van een ruimtegebruik van 45% uitgeefbare grond, 21% verharding en 34% groen en water.

Tabel 5.2 : Indicatieve kosten en opbrengsten in scenario B²⁵.

	Activiteiten	Totaal in mln.
Kosten	Verwerving	€ 14,8
	Compensatie (50% van verwerving)	€ 7,4
	Sanering	€ 3,3
	Sloop	€ 3,2
	Bouwrijp maken	€ 2,1
	Woonrijp maken	€ 2,7
	Plankosten + vtu	€ 1,7
	Onvoorzien	€ 3,5
	Totaal	€ 38,8
	Opbrengsten	Woningbouw
Totaal		€ 14,8
Totaal resultaat		€ - 24,0

De indicatie laat zien dat de totale kosten (inclusief compensatie) ca. € 39 miljoen bedragen. Met ongeveer € 15 miljoen bestaat een groot gedeelte daarvan uit verwervingskosten, die bepaald zijn aan de hand van de WOZ-waarde per 01-01-2020²⁶. De opbrengsten uit de verkoop van grond voor woningbouw wegen hier met ca. € 15 miljoen niet tegenop.

Inclusief schadevergoeding leidt scenario B naar schatting tot een negatief financieel resultaat van circa € 25 miljoen. Let op: de compensatie voor bedrijfsverplaatsingen is in deze berekening ingeschat op basis van 50% van de verwervingskosten, zie bijlage 3 voor nadere toelichting op deze kosten.

Alternatieve oplossingsrichtingen

Als alternatieve gedeeltelijke transformatie is het volledig transformeren van het terrein behoudens Plukon als optie binnen een gedeeltelijke transformatie benoemd. De gemeente levert de gemeente een kostenbesparing op ten opzichte van volledige transformatie, doordat het meest kapitaalcrachtige bedrijf niet verplaatst en gecompenseerd hoeft te worden. Op basis van de

²⁵ De genoemde bedragen betreffen indicaties op basis van normatieve kengetallen tegen het huidige prijspeil. Effecten van rente en inflatie zijn niet meegenomen in de getallen. De totstandkoming van de kosten die gemoeid zijn met compensatie bij bedrijfsverplaatsingen zijn nader toegelicht in bijlage 3. Het zijn indicatieve resultaten die zijn bedoeld om de verschillen per scenario in beeld te brengen zonder absoluut te zijn. Aan deze indicatie kunnen geen rechten worden ontleend. De daadwerkelijke kosten en opbrengsten dienen nader onderzocht te worden.

²⁶ Op basis van de aanname dat de WOZ-waarde 80% bedraagt van de marktwaarde.

huidige WOZ-waarde bespaart de gemeente in dit scenario circa € 10 mln. door Plukon niet te verplaatsen. Dat is excl. de compensatie voor de verplaatsing naar een alternatieve locatie. Bovendien kan een groter gedeelte van het gebied benut worden voor woningbouw, waardoor de opbrengsten toenemen ten opzichte van transformatie van het noordelijk deel van Gildenweg.

5.7.4 Financiële haalbaarheid scenario C: Volledige transformatie

Volledige transformatie

Ten opzichte van een gedeeltelijke transformatie betekent volledige transformatie een hoger investeringsniveau. Echter, is ook de terugverdienpotentie groter. In Tabel 5.3 wordt een indicatie gegeven van de kosten en opbrengsten in scenario C.

Voor berekening van de kosten is gebruikt gemaakt van de WOZ-waarde van de panden en percelen op Gildenweg per 01-01-2020 en algemene kostenkengetallen voor de herontwikkeling van bedrijventerreinen naar woningbouw. Bij het berekenen van de opbrengsten vanuit woningbouw is uitgegaan van een gemiddelde grondprijs van €400,- per m² (excl. btw) voor de ontwikkeling van grondgebonden koopwoningen in een kleinstedelijk en/of dorps woonmilieu dat passend is bij de locatie. Hierbij wordt uitgegaan van een ruimtegebruik van 45% uitgeefbare grond, 21% verharding en 34% groen en water.

Tabel 5.3 : Indicatieve kosten en opbrengsten in scenario C²⁷

	Activiteiten	Totaal in mln.
Kosten	Verwerving	€ 28,2
	Compensatie (50% van verwerving)	€ 14,1
	Sanering	€ 5,5
	Sloop	€ 6,1
	Bouwrijp maken	€ 4,1
	Woonrijp maken	€ 5,2
	Plankosten + vtu	€ 3,2
	Onvoorzien	€ 6,6
	Totaal	€ 73,2
	Opbrengsten	Woningbouw
Totaal		€ 28,3
Totaal resultaat		€ - 44,8

De indicatie laat zien dat de totale kosten (inclusief compensatie) ca. € 73,2 miljoen bedragen. Met ongeveer € 28 miljoen bestaat een groot gedeelte daarvan uit verwervingskosten, die bepaald zijn aan de hand van de WOZ-waarde per 01-01-2020²⁸. De opbrengsten uit de verkoop van grond voor woningbouw wegen hier met ca. € 28 miljoen niet tegenop.

Inclusief schadevergoeding leidt scenario C naar schatting tot een negatief financieel resultaat van circa € 45 miljoen. Let op: de compensatie voor bedrijfsverplaatsingen is in deze berekening ingeschat op basis van 50% van de verwervingskosten, zie bijlage 3 voor nadere toelichting op deze kosten.

²⁷ De genoemde bedragen betreffen indicaties op basis van normatieve kengetallen tegen het huidige prijspeil. Effecten van rente en inflatie zijn niet meegenomen in de getallen. De totstandkoming van de kosten die gemoeid zijn met compensatie bij bedrijfsverplaatsingen zijn nader toegelicht in bijlage 3. Het zijn indicatieve resultaten die zijn bedoeld om de verschillen per scenario in beeld te brengen zonder absoluut te zijn. Aan deze indicatie kunnen geen rechten worden ontleend. De daadwerkelijke kosten en opbrengsten dienen nader onderzocht te worden.

²⁸ Op basis van de aanname dat de WOZ-waarde 80% bedraagt van de marktwaarde.

Alternatieve oplossingsrichtingen

In bovenstaand hoofdstuk is het betrekken van de voetbalvereniging De Blokkers benoemd als optie binnen een eventuele transformatie van het gebied. De kosten die hiermee gemoeid zijn kunnen verschillen. Zo kan ervoor worden gekozen om de voetbalvereniging in zijn geheel onder te brengen op een nieuwe locatie, kan ervoor worden gekozen om de voetbalvereniging binnen het gebied een nieuwe locatie krijgt zodat ruimtelijk en stedenbouwkundig winst wordt geboekt of kan ervoor worden gekozen de voetbalvereniging niet te betrekken. De kosten zijn dus sterk afhankelijk van de keuze.

5.7.5 Financiële haalbaarheid Scenario D: Uitsterfregeling in het bestemmingsplan

Bij de berekening van de financiële haalbaarheid van een uitsterfregeling in het bestemmingsplan gaan we uit van een volledige transformatie van het gebied, met een vergelijkbare invulling als in scenario C. Ten aanzien van de kosten is het verschil met scenario C dat gronden en opstallen tegen een lagere prijs kunnen worden verworven. De marktwaarde daalt immers als gevolg van stopzetting van het gebruik. Bovendien is er geen sprake van compensatie vanwege gedwongen bedrijfsverplaatsingen.

Tabel 5.4: Indicatieve kosten en opbrengsten in scenario E²⁹

	Activiteiten	Totaal in mln.
Kosten	Verwerving	€ 22,6
	Compensatie (50% van verwerving)	-
	Sanering	€ 2,9
	Sloop	€ 6,1
	Bouwrijp maken	€ 4,1
	Woonrijp maken	€ 5,2
	Plankosten + vtu	€ 3,2
	Onvoorzien	€ 4,7
	Totaal	€ 48,8
Opbrengsten	Woningbouw	€ 28,3
	Bijdragen van derden	€
	Totaal	€ 28,3
Totaal resultaat		€ - 20,5

De indicatie laat zien dat de totale kosten (inclusief compensatie) ca. € 49 miljoen bedragen. Met ongeveer € 22,5 miljoen bestaat een groot gedeelte daarvan uit verwervingskosten, die bepaald zijn aan de hand van de WOZ-waarde per 01-01-2020³⁰. In vergelijking met scenario C vinden verwervingen bovendien meer over de tijd gespreid plaats³¹.

De opbrengsten uit de verkoop van grond voor woningbouw wegen hier met ca. € 28 miljoen niet tegenop. Eventuele opbrengsten uit het toestaan van tijdelijk gebruik zijn hierin niet opgenomen. We gaan ervan uit dat de opbrengsten uit tijdelijk gebruik de kosten die de beheerssituatie met zich meebrengt compenseren.

²⁹ De genoemde bedragen betreffen indicaties op basis van normatieve kengetallen tegen het huidige prijspeil. Effecten van rente en inflatie zijn niet meegenomen in de getallen. De totstandkoming van de kosten die gemoeid zijn met compensatie bij bedrijfsverplaatsingen zijn nader toegelicht in bijlage 3. Het zijn indicatieve resultaten die zijn bedoeld om de verschillen per scenario in beeld te brengen zonder absoluut te zijn. Aan deze indicatie kunnen geen rechten worden ontleend. De daadwerkelijke kosten en opbrengsten dienen nader onderzocht te worden.

³⁰ Op basis van de aanname dat de marktwaarde gelijk is aan de WOZ-waarde.

³¹ De kosten bij een sterfhuisconstructie worden verspreid over meerdere jaren geboekt, waardoor de rentekosten minder snel oplopen dan bij een gehele transformatie in een keer, waarbij de kosten vooral in de eerste jaren van de gebiedsontwikkeling worden geboekt.

Een andere oplossing is in gezamenlijkheid met de provincie en geïnteresseerde ontwikkelaars een beheers- of ontwikkelfonds oprichten, waaruit beheer en onderhoud en wellicht ook sanering en sloopkosten betaald worden en waarin toekomstige opbrengsten terugvloeien. De hoogte van de bijdrage aan zo'n fonds moet op basis van onderhandelingen vastgesteld worden. De opbrengsten uit bijdragen van derden zijn daarom nog blanco. Een dergelijk fonds biedt de mogelijkheid de onrendabele top te financieren.

Exclusief de bijdrage van derden leidt Scenario D tot een negatief resultaat van circa € 20 miljoen.

5.8 Verschil in aanpak per scenario

De hoofdstukken 4 en 5 hebben aangetoond dat de scenario's verschillende effecten teweegbrengen ten aanzien van de beleidsthema's. De scenario's verschillen daarnaast echter ook van aard en in aanpak (zie tabel 5.5). Deze verschillen kunnen het beste worden uitgedrukt in vier punten:

A. Wijze van faciliteren

De scenario's verschillen als eerste in de houding jegens het bedrijventerrein. In de scenario's 0 en A wordt ervoor gekozen het bedrijventerrein te blijven faciliteren, waar dat in de overige scenario's niet of slechts gedeeltelijk het geval is.

B. Wijze van handelen

De scenario's verschillen daarnaast in de wijze waarop de gemeente acteert in de ontwikkeling van het terrein. Waar dit in scenario 0 niet van toepassing is acteert de gemeente in scenario A actief in het beperken van de overlast of het revitaliseren van het terrein. Op dit punt is met name het verschil tussen het scenario D ten opzichte van de scenario's B en C interessant. In de scenario's B en C kiest de gemeente ervoor om actief te acteren ten aanzien van planvorming en bestemmingsplanwijziging. In scenario D kiest de gemeente voor een uitsterfregeling waarbij het bestemmingsplan pas in verloop van tijd wordt gewijzigd en wordt afgewacht tot de bedrijven zijn vertrokken. In alle drie de scenario's kan de gemeente op actieve wijze de grond verwerven. Het element tijd zorgt hier echter voor het voornaamste onderscheid.

C. De ontwikkeltermijn

Binnen de scenario's 0 tot en met C loopt de ontwikkeltermijn op naarmate de mate van transformatie toeneemt. Ook binnen dit thema zijn de verschillen tussen de scenario's C en D interessant. In scenario C wijzigt de gemeente de bestemming zodra de gemeente tot verwerving overgaat en dient zodoende binnen tien jaar deze bestemming gerealiseerd te worden. Dit betekent voor de gemeente dat bedrijven op relatief korte termijn moeten worden uitgekocht met alle kosten die daarmee gemoeid gaan. In scenario D is de tijdsperiode afhankelijk van de termijn waarop ondernemers daadwerkelijk verplaatsen. De gemeente is in dit scenario niet de regie over het terrein kwijt maar is wel afhankelijk van wanneer ondernemers verhuizen. Op die manier kan de gemeente stapsgewijs over een langere tijd gronden verwerven.

D. Inzet financiële middelen

Net als bij punt C neemt de inzet van financiële middelen toe bij een hogere mate van transformatie. Dit blijkt ook uit de voorgaande paragraaf. Wanneer volledige transformatie van het terrein de insteek wordt neemt scenario D echter een lager kostenplaatje met zich mee dan scenario C. De gemeente bespaart met name bij het uitkopen en verplaatsen van bedrijven de nodige kosten.

Tabel 5.5: Overzicht van de verschillen in aard en aanpak per scenario.

Kenmerken	Scenario 0	Scenario A	Scenario B	Scenario C	Scenario D
Wijze van faciliteren	Faciliteren	Faciliteren	Gedeeltelijk faciliteren	Niet faciliteren	Niet faciliteren
Wijze van handelen	N.v.t.	Actief	Actief	Actief	Reactief
Ontwikkeltermijn	Kort	Kort	Gemiddeld	Lang	Lang tot zeer lang
Inzet financiële middelen	Laag	Laag tot gemiddeld	Gemiddeld	Hoog	Gemiddeld

5.9 Conclusie


In dit hoofdstuk zijn per scenario de verwachte effecten op de indicatoren in het EMAK beschreven. Daarbij wordt geconcludeerd dat op hoofdlijnen verdergaande transformatie een positiever effect heeft op de leefomgeving en omgevingsfactoren. Een hogere mate van transformatie betekent echter ook dat de financiële haalbaarheid verder in het geding komt. In Tabel 5.6 en Figuur 5.4 zijn tevens de effecten van de vijf scenario's op de financiële haalbaarheid weergegeven. Door de aanvulling met de effecten op de financiële haalbaarheid is nu een volledig overzicht ontstaan van de effecten van de mogelijke toekomstscenario's voor Gildenweg op de relevante beleidsthema's. Op basis van deze bevindingen wordt in het volgende hoofdstuk een advies gegeven.

In navolging op het beleidsthema financiële haalbaarheid biedt onderstaande tabel een overzicht van de indicaties van het financiële resultaat per scenario. Voor scenario 0 en A zijn geen opbrengsten berekend. Voor deze scenario's geven we daarom een indicatie van de kosten. Voor de scenario's waarvoor wel opbrengsten verwacht worden is het financiële resultaat weergegeven. De conclusies die uit dit overzicht getrokken kunnen worden zijn te vinden onder de tabel.

Tabel 5.6: Financiële haalbaarheid van de scenario's

Scenario's	Aanpak	Kosten	Financieel resultaat
Scenario 0	<i>Niets doen</i>	Kosten nihil	
Scenario A	Verkeerstechnische opties	Kosten beperkt	
	Revitalisering terrein	€ 1,5 mln. tot € 28 mln.	
	Verplaatsing Meilink	€ 0,5 mln. tot € 1 mln.	
	Ondersteuning bij verhuizing omwonenden	€ 16,5 mln. tot € 21 mln.	
Scenario B	Gedeeltelijke transformatie (incl. bedrijfsverplaatsingen)		ca. € -25 mln.
	Transformatie gehele terrein behoudens Plukon		circa € -15 mln.
Scenario C	Volledige transformatie (incl. bedrijfsverplaatsingen)		ca. € -45 mln.
	Betrekken De Blokkers		Ntb
Scenario D	Uitsterfconstructie		ca. € -20 mln.

Figuur 5.4 Effect van de scenario's op de relevante beleidsthema's.

Ecorys Maatschappelijk Afwegingskader (EMAK)	Opdrachtgever: Gemeente Hoorn Locatie: Bedrijventerrein Gildenweg					
	Effecten van de scenario's					
	Scenario 0 'Niets doen'	Scenario A Beperken overlast	Scenario B Gedeeltelijke transformatie	Scenario C Volledige transformatie	Scenario D Uitsterfconstructie	
1. Leefomgeving en omgevingsfactoren						
Geuroverlast	/	/	+	+++	+++	+++
Geluidsoverlast	-	+	++	+++	+++	+++
Groenkwaliteit	/	/	+	+	+	+
Trillingen	-	+	++	+++	+++	+++
Verkeersveiligheid	-	+	++	+++	+++	+++
Externe veiligheid	/	/	/	+++	+++	+++
Gezondheid	-	+	++	+++	+++	+++
2. Economische impact						
Werkgelegenheid	/	/	-	--	--	--
Bedrijfsverplaatsingen	/	/	+	++	++	++
Bedrijfsbeëindigingen	/	/	-	--	--	--
3. Bereikbaarheid en mobiliteit						
Verkeerssituatie	-	+	+	+	+	+
Reistijd bestemmings- en doorgaand vrachtverkeer	+	-	-	-	-	-
4. Duurzaamheid en energietransitie						
Verduurzamingsopgave bedrijventerreinen	-	+	+	/	/	/
Duurzaamheidsambities	-	+	+	++	++	++
5. Financiële haalbaarheid						
Investeringsniveau	+++	-	--	---	--	--
Terugverdienpotentie	/	-	+	++	++	++
Medefinanciering en subsidies	/	+	+	/	/	/

Ten aanzien van de financiële haalbaarheid wordt geconcludeerd dat scenario 0 de minste kosten met zich meebrengt. Scenario A omvat een verkeerskundige oplossing, maar mogelijk ook een revitalisering van het terrein. Dit brengt ook kosten met zich mee, waarvoor aanspraak gemaakt kan worden op subsidie vanuit het HIRB-programma van de Provincie Noord-Holland. Bij de optie om omwonenden te ondersteunen bij het verhuizen zijn voor de gemeente aanzienlijke kosten gemoeid. Indien alle omwonenden binnen de geluidszone industrie besluiten gebruik te maken van deze optie, dan bedragen de kosten voor verwerving naar schatting € 16 miljoen tot € 21 miljoen. Dit betreft eventuele schadeloosstelling en compensatie voor het prijsverschil met een gelijkwaardige woning. De terugverdienpotentie van de aankoop ligt naar alle waarschijnlijkheid lager dan de kosten. Het is immers niet logisch op deze locatie nieuwe woningen te realiseren.

Scenario B is na scenario's 0 en A het minst kostbare scenario. De gemaakte kosten kunnen ten dele worden terugverdiend door middel van woningbouw. Ook is in dit scenario behoefte aan revitalisering van het resterende gedeelte van het bedrijventerrein, waarvoor eveneens aanspraak gemaakt kan worden op de HIRB-subsidie.

De meest grootschalige ingreep wordt gepleegd in scenario C. Hier worden de meeste kosten gemaakt en ook dit scenario kan slechts ten dele worden bekostigd vanuit woningbouw, waardoor scenario C in absolute termen het meest kostbaar is. In scenario B en C speelt ook mee dat bedrijven recht hebben op een schadevergoeding bij gedwongen verplaatsing in bijlage 3 wordt aan de hand van normatieve kengetallen een indicatie gegeven van de potentiële kosten voor compensatie bij bedrijfsverplaatsingen.

In scenario D is het financiële resultaat vergelijkbaar met scenario B, ca. € 20 mln. tot € 25 mln. In scenario D is echter wel sprake van volledige transformatie naar woningbouw. Anderzijds vraagt deze ontwikkelingsrichting van de gemeente een lange termijn ontwikkelvisie. We adviseren om hiervoor in gezamenlijkheid met de provincie en geïnteresseerde ontwikkelaars te onderzoeken of een beheers- of ontwikkelfonds kan worden opgericht, waaruit de kosten voor beheer en onderhoud gedurende de transitiefase en wellicht ook sanering en sloop kunnen worden bekostigd. Een deel van de opbrengsten kan vervolgens terugvloeien in dit fonds.

6 Advies

Op basis van alle opgedane indrukken en de eerder beschreven conclusies wordt in dit hoofdstuk een advies opgesteld voor de gemeente Hoorn. Dit advies heeft zowel betrekking op mogelijke afwegingen omtrent de toekomst van het bedrijventerrein als betrekking op het proces en communicatie met belanghebbenden.

6.1 Maak een gegronde keuze

Maak een keuze op basis van een gegronde afweging

Om tot een gegronde afweging te komen ten aanzien van de toekomst voor het bedrijventerrein aan de Gildenweg lijken, in navolging van paragraaf 5.8, de belangrijkste afwegingen voor de gemeente:

1. Wil de gemeente het bedrijventerrein op deze locatie blijven faciliteren?

De eerste afweging wordt gevoed door de resultaten uit het EMAK, waarbij de belangrijkste indicatoren van de afweging de effecten op de leefomgeving en de financiële haalbaarheid lijken te zijn. Hoe hoger immers de mate van transformatie hoe positiever het effect op de leefomgeving, maar des te hoger het investeringsniveau. In die zin lijkt het een afweging tussen dienstverlening naar de inwoners en financiële optimalisatie. Hierbij dienen uiteraard wel de financiële middelen aanwezig te zijn om transformatie van het terrein überhaupt te starten.

Indien de gemeente besluit om in de toekomst geen of gedeeltelijk bedrijvigheid toe te staan op Gildenweg doet zij er goed aan geen bouwvergunningen meer af te geven voor het gebied en ondernemers actie te ondersteunen bij de zoektocht naar alternatieve locaties in de omgeving. Mocht de gemeente het terrein wel willen blijven faciliteren dan resteert een keuze tussen investeren in opties uit Scenario A of het *Niets doen* vanuit scenario 0.

2. Welke handelswijze hanteert de gemeente?

Behoudens de vraag of de gemeente het bedrijventerrein wil blijven faciliteren is de wijze van handelen ook een afweging. In het scenario 0 onderneemt de gemeente geen aanvullende acties, terwijl in de scenario's A, B en C de gemeente actief handelt om ofwel overlast te beperken of het terrein te transformeren. In scenario D neemt de gemeente een meer reactieve rol op zich, waarbij een lange termijn ontwikkelvisie wordt opgesteld met uiteindelijk volledige transformatie als doel. De gemeente gaat ook in dit scenario actief aan de slag met verwervingen en is verantwoordelijk voor beheer en onderhoud in de transitiefase, maar is hierin wel afhankelijk van de termijn waarop ondernemers hun activiteiten in het gebied stopzetten.

3. Welke ontwikkeltermijn beoogt de gemeente?

Indien de afweging rondom de ontwikkeltermijn van belang is dan kan op korte termijn worden gekozen voor overlast beperkende maatregelen uit scenario A. Mocht gekozen worden om in de toekomst geen bedrijvigheid meer faciliteren op deze locatie dan kan een gefaseerd traject worden opgestart waarin een gedeeltelijke transformatie het einddoel is of overloopt in een volledige transformatie. Logischerwijs neemt de ontwikkeltermijn toe naar gelang de mate van transformatie. In de scenario B en C behoudt de gemeente zelf de regie over verplaatsingen van bedrijven en daarmee de snelheid van het traject. In scenario D stelt de gemeente een lange termijn ontwikkelvisie op aan de hand van een uitsterfconstructie. Hierdoor is de gemeente afhankelijk van

het vertrek van ondernemers, maar geeft zij zichzelf de mogelijkheid stapsgewijs verwervingen te doen.

4. Hoeveel financiële middelen zet de gemeente in?

Indien de gemeente niet beschikt over voldoende financiële middelen te hebben om te transformeren, dan zijn het beperken van de overlast en op revitalisering van het terrein de centrale opgaven. Een mogelijke ingreep is het verbeteren van de interne ontsluiting door middel van verplaatsing van bedrijven en/of ruilverkaveling. Zo kan verplaatsing van Meilink ervoor zorgen dat het interne vrachtverkeer van Pyxis de vervoersbewegingen op eigen terrein kan maken en dus geen gebruik hoeft te maken van de Zuiderdracht. In navolging van het verkeersplan van de gemeente Drechterland kunnen daarnaast verdere zachte ingrepen worden ingevoerd om de verkeerssituatie aan te pakken en overlast te verminderen.

Volledige transformatie aan de hand van een uitsterfconstructie is een financieel aantrekkelijkere variant. Hierbij bespaart de gemeente de kosten die gemoeid zijn met verplaatsing. Het is echter niet zo dat transformatie op basis van een uitsterfconstructie zonder kosten uitgevoerd kan worden. Verwervingen moet immers nog steeds gedaan worden en dat geldt ook voor sloop, sanering en bouwrijp maken.

Houd als gemeente rekening met

Als gemeente is het goed om per scenario de volgende zaken in gedachten te houden of in overweging te nemen:

Scenario 0: Niets doen

- Dit scenario is vanuit het oogpunt dienstverlening naar de burgers en impact op de leefomgeving niet gewenst.
- De uitstraling van het bedrijventerrein i.c.m. de duurzaamheid wordt niet verbeterd.
- De werkgelegenheid blijft in dit scenario behouden voor de gemeente.
- In dit scenario doet de gemeente geen aanvullende uitgaven.

Scenario A:

- De gemeente Hoorn kan voortborduren op het verkeersplan van de gemeente Drechterland. Echter, dient wel na te worden gegaan in hoeverre additionele verkeerskundige oplossingen daadwerkelijk bijdragen aan het verder beperken van de overlast.
- Interne verkeersbewegingen kunnen worden geoptimaliseerd;
- De gemeente dient rekening te houden met de mogelijke niet wenselijke effecten van het verkeersplan van de gemeente Drechterland.
- Het scenario biedt kansen voor verduurzaming en revitalisering van het bedrijventerrein. Door revitalisering kan mogelijk ook overlast worden beperkt en de openbare ruimte worden verbeterd.
- Het scenario heeft het minste positieve effect op de leefomgeving.
- Het scenario heeft de vrijwel geen economische impact ten aanzien van werkgelegenheid en bedrijfsbeëindigingen.
- Scenario A is van de scenario's met extra inzet vanuit de gemeente het minst kostbare scenario.

Scenario B: Gedeeltelijke transformatie

- Heeft verdergaande positieve effecten op het beperken van de overlast en het verbeteren van de leefomgeving.
- Kan wegens verplaatsing van bedrijven de werkgelegenheid negatief beïnvloed als geen geschikte locaties worden gevonden in de regio.

- Er dient nadrukkelijk rekening te worden gehouden met de risicocontouren en geluidscontouren van het overgebleven deel van het bedrijventerrein. Hier zijn oplossingen voor aangedragen.
- De gemeente kan het nieuwe gebied duurzaam inrichten en heeft daarnaast de mogelijkheid verplaatste bedrijven in de regio duurzaam te huisvesten.
- Aan de hand van woningbouw kan een nieuw milieu worden gecreëerd wat deels de investering van transformatie terugverdiend alsmede aan de vraag van woningen voldoet.
- Additionele woningbouw brengt echter ook extra verkeersbewegingen met zich mee.
- Dit scenario leidt tot een financieel resultaat van ca. € -15 mln. tot € -25 mln. (afhankelijk van het behouden of verplaatsen van Plukon).

Scenario C: Volledige transformatie

- Heeft met scenario D het grootste positieve effect op de leefomgeving, maar wordt op kortere termijn gerealiseerd.
- Neemt het probleem van zonering weg.
- Kan de werkgelegenheid negatief beïnvloeden wanneer geen geschikte locaties worden gevonden in de regio.
- Biedt ten aanzien van woningbouw en duurzaamheid meer mogelijkheden en effecten als scenario B.
- Dit scenario leidt tot een financieel resultaat van ca. € -45 mln.

Scenario D: Volledige transformatie door middel van een uitsterfconstructie

- Kent hetzelfde eindresultaat als scenario C, maar tegen minder kosten.
- Vraagt om een lange termijn ontwikkelvisie van de gemeente.
- Geeft de gemeente de mogelijkheid om stapsgewijs verwervingen te doen.
- Leidt tot een langdurige transitiefase, waarin de gemeente verantwoordelijk is voor beheer en onderhoud.
- Biedt de mogelijkheid om samen met de Provincie en marktpartijen een beheers- of ontwikkelfonds op te richten, waaruit beheer en onderhoud en mogelijk sloop en sanering betaald worden.
- Dit scenario leidt tot een financieel resultaat van ca. € -25 mln.

Denk in termijnen en zoek aansluiting tussen de scenario's

Het is daarnaast van belang om de scenario's niet als losstaand te zien, maar de complementariteit te zoeken. Hierbij dient het denken in termijnen het uitgangspunt te zijn. Het beperken van de overlast in scenario A kan gezien worden als een eerste stap naar (gedeeltelijke) transformatie in scenario's B-D. Ditzelfde geldt voor scenario 0, waarin de gemeente besluit (voorlopig) geen aanvullende actie te ondernemen. Deze gedachte is ingegeven vanuit de mogelijkheid dat het verkeersplan van de gemeente Drechterland een oplossing biedt voor een groot gedeelte van de ervaren overlast. Op basis van volgordelijkheid kiest de gemeente Hoorn er daarmee voor om een jaar na invoering de effecten van het verkeersplan te evalueren alvorens een vervolgkeuze te maken over de toekomst van Gildenweg.

Volgend op deze autonome ontwikkeling vermindert bijvoorbeeld het combineren van scenario's A en B de overlast dermate dat een volledige transformatie niet direct noodzakelijk is. Zo kan een gedeeltelijke transformatie een gewenst resultaat opleveren, terwijl het investeringsniveau lager ligt dan bij een volledige transformatie. Deze volgordelijkheid moet echter wel vooraf vastgelegd worden. Zo voorkomt de gemeente dat er investeringen gedaan worden in het bedrijventerrein die enkele jaren later teniet gedaan worden als overgegaan wordt tot transformatie.

Wanneer de gemeente kiest voor volledige transformatie bevindt het gebied zich in scenario A en B in een hybride fase en is scenario C of D de laatste stap in het proces. Een volledige transformatie kan, wanneer bedrijven succesvol verplaatst worden, voor vrijwel iedereen een positieve

ontwikkeling zijn. Zoals echter al duidelijk is, brengt dit scenario een aanzienlijk prijskaartje met zich mee. Werken met een uitsterfconstructie zorgt voor een besparing van het merendeel van de kosten. Dit vraagt van de gemeente wel een duidelijke lange termijn ontwikkelvisie, waarin stap voor stap aangegeven wordt hoe de gemeente om gaat met de uitsterfregeling, verwervingen na onderbreking van het gebruik en beheer en onderhoud in de transitiefase.

Wees creatief bij het vinden van oplossingen

Om kosten ten aanzien van verplaatsing te verlagen kan door de gemeente worden gekeken om bedrijven op betaalbare wijze te huisvesten. Dit betreft onder meer het huisvesten van bedrijven in bestaande, leegstaande panden. Op deze wijze vallen de kosten mogelijk lager uit en worden de scenario's waar tot transformatie wordt overgegaan aantrekkelijker. Het huisvesten van bedrijven naar bestaande panden vraagt logischerwijs om de beschikbaarheid van geschikte leegstaande panden.

Daarnaast biedt de Provincie Noord-Holland gemeenten de mogelijkheid aanspraak te maken op subsidie bij revitalisering en verduurzaming van bedrijventerreinen. Oprichten van een fonds is eveneens een optie om kosten te delen. De gemeente kan in gezamenlijkheid met de provincie en geïnteresseerde ontwikkelaars een beheers- of ontwikkelfonds oprichten, waaruit beheer en onderhoud en wellicht sanering en sloopkosten betaald worden en waarin toekomstige opbrengsten terugvloeien.

Voortbordurende op deze laatste optie kan de gemeente ook samen met eigenaren en ondernemers, eventueel vanuit een fonds, de handschoen oppakken. De gemeente nodigt bij deze werkwijze eigenaren en ondernemers uit woningbouw te realiseren op hun percelen. Op die manier ontstaat een meer organische ontwikkeling van een gemengd gebied. De gemeente neemt daarbij een faciliterende rol en stelt de planologische kaders. Een voorbeeld hiervan is een pilotproject in Purmerend, waarbij de gemeente samen met ondernemers werkt aan functiemenging op een binnenstedelijk gelegen bedrijventerrein. Een kanttkening daarbij is dat er in dat geval meer woningen toegevoegd worden in een gebied waar al overlast wordt ervaren, terwijl een deel van de bedrijvigheid blijft. Bovendien kunnen aan de rand van de stad minder hoge dichtheden worden gerealiseerd dan nabij het stadscentrum. Oftewel: wil Hoorn ten oosten van Kersenboogerd een woonwijk realiseren met hogere dichtheden? Het antwoord op die vraag heeft een direct effect op de potentiële opbrengsten en de kansrijkheid van deze werkwijze. Vanwege de locatie en de problematiek die in het gebied speelt achten wij een actieve rol van de gemeente daarom essentieel.

6.2 Betrek belanghebbenden bij de planvorming

Betrek belanghebbenden en benut het moment

Een belangrijk uitgangspunt van dit onderzoek was belanghebbenden vanaf het begin bij het proces te betrekken. Een aantal omwonenden hebben tijdens het onderzoek aangegeven dat zij, mede dankzij dit onderzoek, het gevoel hebben dat een nieuwe start is gemaakt met de casus. Dit moment kan de gemeente benutten om het traject positief in te gaan en de belanghebbenden te betrekken bij de planvorming.

Het is aan de gemeente om precieze invulling te geven in de manier waarop ze belanghebbenden betreft. De gemeente heeft met dit onderzoek al bij aanvang van het proces de mening van belanghebbenden opgehaald. Die informatie biedt de gemeente de kans om relevante beleidsthema's zijn vertegenwoordigd. De gemeente maakt op basis van deze informatie een onderbouwde keuze, waarna de gemeente omwonenden en ondernemers uitnodigt mee te denken in het vervolgproces.

Het betrekken van belanghebbenden vraagt van de gemeente in elk geval duidelijke en tijdige communicatie. Een mogelijke invulling daarvan zijn gespreksavonden, waarbij de gemeente belanghebbenden de mogelijkheid biedt op een laagdrempelige manier met de gemeente in gesprek te gaan. Tijdens dat gesprek kunnen belanghebbenden, binnen de kaders die de gemeente vanuit de scenariokeuze meegeeft, hun visie te geven over de toekomstige invulling van het gebied. Dit geeft tevens aanleiding voor een gesprek tussen ondernemers en omwonenden.

Creëer wederzijds begrip tussen omwonenden en ondernemers

Wat verder helpt in het verbeteren van relaties tussen belanghebbenden is het creëren van wederzijds begrip tussen ondernemers en omwonenden. Ondernemers hebben namelijk verschillende redenen om productieprocessen op een bepaalde wijze in te richten en hebben ook diverse maatregelen genomen om overlast terug te dringen. Zij denken dat niet alle omwonenden hiervan op de hoogte zijn, waardoor onbegrip over bepaalde handelingen is ontstaan.

Diverse ondernemers hebben aangegeven open te staan om het gesprek met omwonenden aan te gaan. Dergelijke gesprekken kunnen op locatie worden gevoerd als zijnde *open dagen*, waarbij tegelijkertijd de ondernemer uitlegt in welke situatie de ondernemer zich bevindt en wat zijn/haar standpunten zijn. Daarnaast kan een inkijk worden gegeven in het bedrijf.

Wederzijds begrip resulteert in begrip voor elkaars situatie en prioriteiten. Dit kan mogelijk helpen in het versoepelen van het proces in het bepalen van de toekomst van het terrein.

In een van de gesprekken heeft een ondernemer aangeboden om te fungeren om als *meldpunt* van overlast te fungeren voor de omwonenden. Op deze wijze worden de lijnen tussen ondernemer en omwonenden veel korter en kunnen omwonenden direct aangeven wanneer zij overlast ervaren. Hierop kan ook direct worden geacteerd door de ondernemer.

6.3 Bied perspectief en duidelijkheid

Plaats een 'stip op de horizon'

Op korte termijn vragen omwonenden van de gemeente vooral begrip en bereidheid tot nadenken over de toekomst van het gebied. Dit onderzoek is daarin een eerste aanzet. Omwonenden tonen veelal begrip voor het feit dat een structurele oplossing tijd kost. De bewoners zien zodoende een eerste aanzet of gebeurtenis die perspectief biedt in een bevredigende oplossing voor alle partijen.

Het is daarom voor zowel omwonenden als ondernemers van belang dat er duidelijkheid komt over de toekomst. Ondernemers hebben behoefte aan zekerheid bij investeringsbeslissingen over verbeteringen of uitbreiding. Ook omwonenden hebben behoefte aan zekerheid over de toekomst van hun leefomgeving. Ondanks dat niemand een glazen bol heeft, is het aan de gemeente om een lange termijnvisie op te stellen, waarin de gemeente aangeeft wat het beoogde einddoel is, stap voor stap beschrijft hoe het doel bereikt wordt en welke partij verantwoordelijk is voor de uitvoering van die stappen. Het belangrijkste is dat zowel omwonenden, ondernemers als de gemeente weten waar ze aan toe zijn.

7 Bijlagen

Bijlage 1: Toelichting afwegingskader

Leefomgeving en omgevingsfactoren

Subthema	Toelichting effecten
Geuroverlast	<p>De ervaren geuroverlast door omwonenden zal naar verwachting dalen wanneer wordt overgegaan op gedeeltelijke of volledige transformatie. In scenario A wordt geen effect verwacht aangezien de vrachtwagens welke de geuroverlast veroorzaken blijven rijden.</p> <p>Scenario B wordt met één + aangegeven, doordat in dit scenario Plukon op de Gildenweg gevestigd blijft. Plukon is vanwege de bedrijvigheid een grote veroorzaker van geuroverlast. Wanneer echter wordt besloten om in dit scenario Plukon wel te laten verplaatsen zal logischerwijs de geuroverlast verder afnemen.</p>
Geluidsoverlast	<p>Hoewel uit onderzoek is gebleken dat de geluidsnormen niet worden overschreden wordt er wel veel geluidsoverlast door omwonenden ervaren door met name ervaren (zwaar) vrachtverkeer. De geluidsoverlast door het (zware) vrachtverkeer zal afnemen naarmate wordt overgegaan tot een hogere mate van transformatie van het terrein. In scenario A kan door verdergaande verkeerskundige ingrepen het verkeer verspreid worden wat de overlast wat beperkt.</p>
Groenkwaliteit	<p>Een hogere mate van transformatie biedt meer kansen voor vergroening van het gebied. Helemaal doordat het terrein aan de Gildenweg momenteel sterk versteend is. Of de groenkwaliteit ook daadwerkelijk stijgt is afhankelijk van de nieuwe functies van het gebied na transformatie. Bij het opstellen van nieuwe plannen dient echter wel een bepaald percentage beschikbaar worden gesteld voor vergroening. In scenario A zal de impact op de groenkwaliteit minimaal zijn.</p>
Trillingen	<p>Naast de ervaren overlast wegens geur en geluid ervaren omwonenden ook overlast van trillingen door (zwaar) vrachtverkeer. Door het transformeren van het terrein en het verder inperken van vrachtverkeer zullen trillingen afnemen.</p> <p>In scenario A kunnen verkeerskundige ingrepen er mogelijk voor zorgen dat overlast door trillingen worden beperkt.</p>
Verkeersveiligheid	<p>Omwonenden ervaren dat er door zowel bestemmingsverkeer als doorgaand (vracht) verkeer een verkeersonveilige situatie rondom het Gildenweg is ontstaan. Een grotere mate van transformatie en daarmee afname van het bestemmingsverkeer leidt tot een betere verkeersveiligheid.</p> <p>Een gedeeltelijke transformatie in scenario B kan echter leiden tot situaties waarin de nieuwe functies zich nog dichter op nog bestaande bedrijvigheid gevestigd is. Dit kan leiden tot onwenselijke situaties.</p> <p>Het is daarnaast van belang te benoemen dat omwonenden ook ten aanzien van de verkeersveiligheid overlast ervaren van autoverkeer. Wanneer wordt besloten om het terrein te transformeren tot woningbouw resulteert dit in extra autoverkeer wat de drukte op de wegen en de verkeersveiligheid mogelijk niet ten goede komt. Dit dient bij het opstellen van een gebiedsplan meegenomen te worden.</p>
Externe veiligheid	<p>Woningbouw is aangemerkt als een kwetsbaar object, wat betekent dat zeer zorgvuldig moet worden omgekeken naar de realisatie van woningen in de buurt van</p>

Subthema	Toelichting effecten
	<p>externe veiligheidsbronnen als bedrijven en (spoor)wegen. Zo zijn binnen de plaatsgebonden risicocontouren van een bron geen kwetsbare objecten toegestaan.</p> <p>Voor het scenario A betekent dit geen verschil aangezien er niets getransformeerd wordt. Voor scenario C betekent dit dat door het verdwijnen van het bedrijventerrein en het daarmee wegvallen van risicocontouren de externe veiligheid gewaarborgd is en blijft.</p> <p>Scenario B brengt echter risico's met zich mee. In dit scenario wordt woningbouw in de nabijheid van het nog bestaande bedrijventerrein gerealiseerd. Ondanks dat logischerwijs aan alle regelgeving moet worden voldaan kan dit ten aanzien van de externe veiligheid nadelige effecten met zich meebrengen.</p>
Gezondheid	<p>Omwonenden noemen als effecten op de gezondheid onder meer slaapgebrek wegens geluidsoverlast en trillingen, uitstoot van fijnstof en opslag van ammoniak. Een grotere mate van transformatie betekent minder vrachtverkeer en daardoor minder geluidsoverlast, trillingen en uitstoot. In de ogen van de omwonenden zal de gezondheid dus toenemen bij een hogere mate van transformatie.</p>

Economische impact

Subthema	Toelichting effecten
Werkgelegenheid	<p>Het uitvoeren van scenario A zal geen directe impact hebben op de werkgelegenheid. Deze blijft dus voor de regio en de gemeente Hoorn behouden. Het transformeren van het terrein betekent dat een of meerdere bedrijven, al dan niet gedwongen, dienen te verdwijnen. Wanneer in de directe omgeving geen geschikte locaties zijn zullen deze bedrijven zich verplaatsen buiten de regio. Hierdoor gaat werkgelegenheid dus verloren.</p> <p>Deze negatieve impact geldt met name wanneer de grote werkgevers (Pyxis, Plukon en Ooyevaar) worden verplaatst. Zij staan echter open voor een verplaatsing in de regio of binnen de gemeente. Hier kunnen zodoende oplossingen voor worden gezocht. De scenario's B en C hoeven zodoende niet te leiden tot een verlies aan werkgelegenheid.</p> <p>Wanneer het echter lukt om de grote werkgevers in de regio te plaatsen kan dit op termijn ook gunstige economische effecten teweegbrengen. Waar de bedrijven nu op het terrein aan de Gildenweg beperkt zijn in investeringen en uitbreidingen is dit elders misschien wel mogelijk. Dit kan een toename van de werkgelegenheid betekenen.</p>
Bedrijfsverplaatsingen	<p>Het in grotere mate transformeren van het terrein brengt meer bedrijfsverplaatsingen met zich mee. Dit is een positieve ontwikkeling tot het daadwerkelijk transformeren van het terrein. Echter, heeft dit impact op de financiële haalbaarheid.</p>
Bedrijfsbeëindigingen	<p>Een aantal ondernemers hebben aangegeven bij gedwongen verplaatsing wegens transformatie hun bedrijf te beëindigen. Aangezien ogenschijnlijk niemand graag ziet dat bedrijven worden beëindigd wordt dit, naarmate de transformatie intensiveert, als een negatief effect aangegeven.</p>

Bereikbaarheid en mobiliteit

Subthema	Toelichting effecten
Verkeerssituatie	<p>Een beperking van de overlast in scenario A zal met name moeten worden gevonden in het beperken van de ervaren verkeersoverlast door met name vrachtverkeer en doorgaand verkeer. Wanneer eventueel nieuwe maatregelen worden genomen ten aanzien van verkeersbelemmeringen en doorstroming kan de verkeerssituatie in en rondom het terrein worden verbeterd. In dit scenario vindt echter geen afname plaats van het vrachtverkeer. Dus een mogelijke omleiding van het vrachtverkeer rondom de Gildenweg kan elders tot onwenselijke verkeerssituaties leiden.</p> <p>In de scenario's B en C valt daar voorlopig nog weinig over te zeggen. Dit ligt volledig aan de invulling van eventueel nieuwe toegangswegen en verbindingen. Echter, kan aangenomen worden dat met nieuwe planvorming de verkeerssituatie ten aanzien van doorstroming en ontsluiting in elk geval verbeterd wordt.</p>
Reistijd	<p>Met de verkeerskundige ingrepen zal de reistijd voor bestemmings- en doorgaand verkeer toenemen. Dit wordt veroorzaakt door onder meer de geslotenverklaring van de Zuiderdracht voor doorgaand vrachtverkeer en het in tweeën splitsten van de aan- en toevoerroutes van bestemmingsverkeer aan de Gildenweg. Het (vracht) verkeer moet zodoende alternatieve routes gaan zoeken wat in vele gevallen de reistijd zal doen toenemen. In scenario</p>

Duurzaamheid

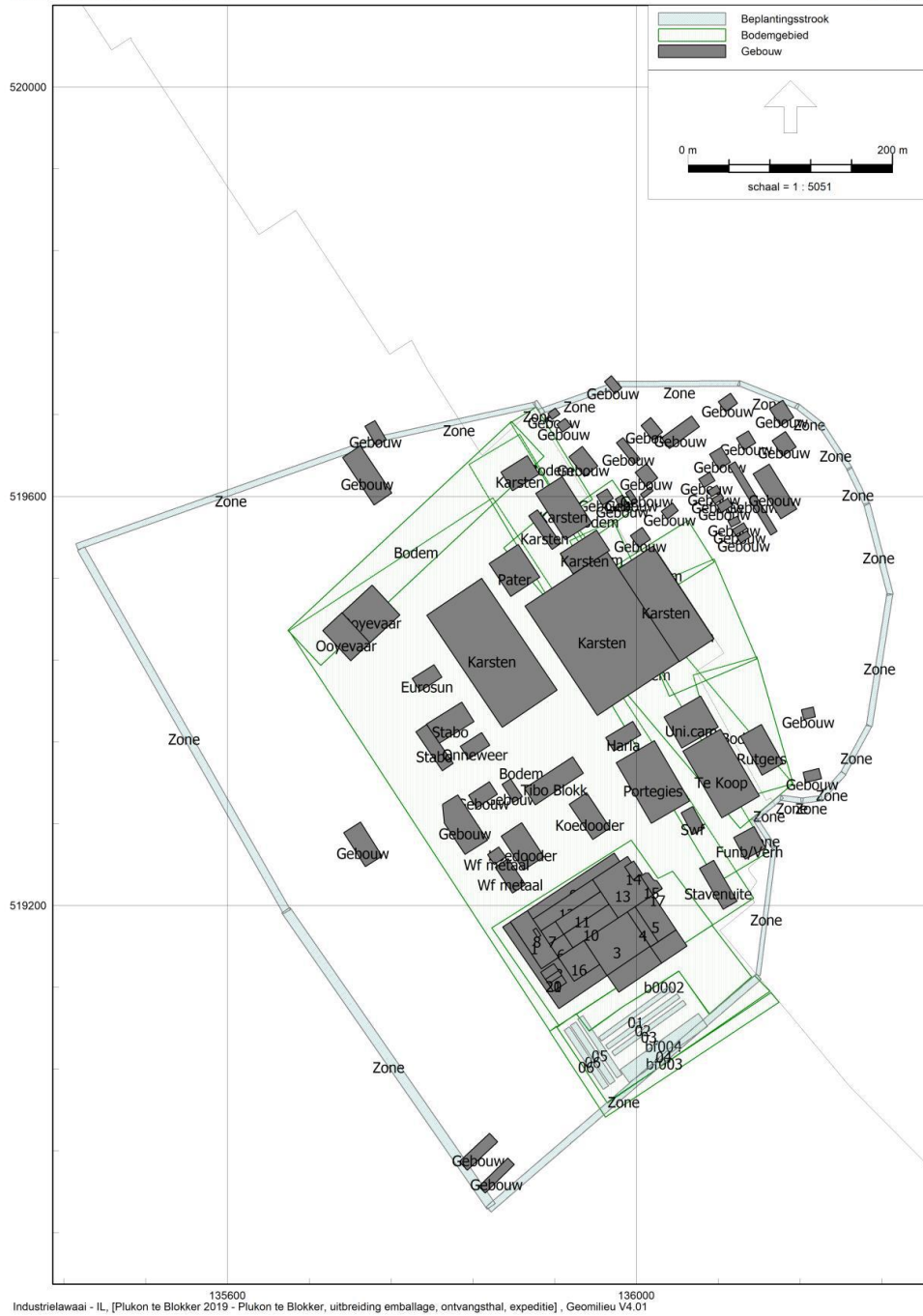
Subthema	Toelichting effecten
Verduurzamingsopgave bedrijventerreinen	<p>In de scenario's A en B is het mogelijk om het terrein te verduurzamen en te revitaliseren. Met name het revitaliseren van het terrein in scenario A lijkt met het oog op de openbare ruimte noodzakelijk. In scenario B is het de vraag of verduurzaming op een dergelijk klein oppervlakte loont. In scenario C is logischerwijs geen mogelijkheid meer tot het verduurzamen van het bestaande terrein.</p> <p>In de scenario's B en C kunnen bij verplaatsing van bedrijven in de gemeente wel elders duurzame panden worden gerealiseerd. Dit komt de verduurzamingsopgave ten goede.</p>
Verduurzamingsambities	<p>In alle drie de scenario's kan worden ingezet op verduurzaming van of het bedrijventerrein of het duurzaam inrichten van nieuwe functies. Scenario C is echter het hoogst gewaardeerd, omdat het duurzaam inrichten van nieuwe woningen aan de hand van nieuwe technieken vaak meer oplevert dan het verduurzamen van een verouderd bedrijventerrein.</p>

Bijlage 2: Geluidzone industrie

Geluidzone

Akoestisch Onderzoek Plukon te Blokken
Overzicht invoergegevens

Arcadis - C05013.000061
Bijlage 2.1



Bron: Arcadis (2019) Akoestisch onderzoek Plukon te Blokker - aanvraag veranderingsvergunning uitbreiding ontvangsthal en emballage.

Woonadressen binnen de geluidszone

Boekert 1	Veilingweg 2
Boekert 3	Veilingweg 4
Boekert 9	Veilingweg 3
Boekert 2	Veilingweg 5
Boekert 2 a	Zuiderdracht 2
Boekert 4	Zuiderdracht 2 a
Boekert 6	Zuiderdracht 4
Boekert 8	Zuiderdracht 6
Boekert 12	Zuiderdracht 8
Boekert 12 a	Zuiderdracht 10
Boekert 14	Zuiderdracht 12
Oosterblokker 2 & 2 a	Zuiderdracht 12 a
Oosterblokker 6	Zuiderdracht 14
Oosterblokker 8	
Oosterblokker 3	
Oosterblokker 5 & 5 a	
Oosterblokker 7 & 7 a	
Oosterblokker 9	

Bijlage 3: Compensatie bij bedrijfsverplaatsingen

Naast de kosten en opbrengsten door transformatie brengt het verplaatsen van bedrijven ook een kostenplaatje met zich mee. Deze bedrijven hebben namelijk recht op compensatie/ een schadevergoeding. Deze compensatie betreft voor de ondernemers verschillende relevante aspecten als de huidige waarde van het vastgoed, de kosten van de nieuwe locatie, financiële gevolgen voor de bedrijfsvoering en de verhuiskosten. In de berekening van de financiële haalbaarheid is hiervoor een opslag van 50% op de verwervingskosten gehanteerd, omdat het door de verscheidenheid aan aspecten en variabelen is het lastig een inschatting te maken van de kosten die gemoeid zijn met verplaatsing. Zo is het bijvoorbeeld mogelijk om bedrijven al in bestaande panden te vestigen, wat kostenverlagend werkt.

Onderdeel van scenario B is de verplaatsing van de bedrijven Pyxis en De Ooyevaar. Dit zijn de twee grootste bedrijfsverplaatsingen. Er is daarnaast ook sprake van de verplaatsing van meerdere bedrijven met een kleinere pand- en perceelomvang en enkele bedrijfsverzamelgebouwen. In vergelijking met scenario C volledige transformatie ligt het investeringsniveau beduidend lager. De relatief kapitaalintensieve productielijn van Plukon hoeft in scenario B immers niet verplaatst te worden.

Om toch een indicatie te geven van de mogelijke kosten voor compensatie bij een gedwongen bedrijfsverplaatsing brengen we in kaart wat de kosten zijn voor nieuwbouw ten behoeve van de drie grootste bedrijven Pyxis en De Ooyevaar in scenario B en Pyxis, De Ooyevaar en Plukon in scenario C.

De kosten van verplaatsing van een logistiek bedrijf naar een nieuwbouw pand op bedrijventerrein Zevenhuis kan ingeschat worden op basis van de grondprijs en kostenkengetallen:

- De grondprijs voor grootschalige kavels op Zevenhuis bedraagt € 155,- per m²;
- De bouwkosten voor een nieuw logistiek pand worden ingeschat op gemiddeld € 800,- per m² bvo³².
- Het bebouwingspercentage ligt bij nieuwbouw van logistieke panden op 50-60 %.

Door deze bedragen te vermenigvuldigen met de benodigde perceel- en pandoppervlakte kan op basis van deze kengetallen een inschatting gemaakt worden van de kosten voor nieuwbouw van een logistiek pand op bedrijventerrein Zevenhuis. Verplaatsing naar een bestaand pand brengt naar verwachting minder kosten met zich mee.

De kosten voor de verplaatsing van een autorecyclingbedrijf kan eveneens ingeschat worden op basis van de grondprijs en kostenkengetallen:

- De grondprijs op geschikte bedrijventerreinen in de regio bedraagt afhankelijke van de locatie €150,- tot €200,- per m²;
- De bouwkosten voor een vergelijkbare stelling als de huidige zijn relatief laag. Een verbetering ten opzichte van de huidige locatie komt niet voor rekening van de gemeente;
- De kosten voor een fundering van een autopers. Hiervoor zijn geen kengetallen beschikbaar;
- De kosten voor het aanbrengen van een beschermende HDPE-folie. Deze bedragen gemiddeld €150 per m².³³

³² Arcadis (2019) Vormfactoren & kostenkengetallen Nederlandse Assets 2019/2020

³³ <https://www.kunststofforte.nl/product/hdpe-folie-zwart/>

Door deze bedragen te vermenigvuldigen met de benodigde perceel- en pandoppervlakte kan op basis van deze kengetallen een inschatting gemaakt worden van de kosten voor verplaatsing naar een nieuwe locatie.

In scenario C is daarnaast eveneens sprake van verplaatsing van Plukon. De kosten per m² voor verplaatsing van een voedselverwerkingsbedrijf naar een nieuwbouw pand liggen in de meeste gevallen hoger dan die van een logistiek bedrijf. Door de vaak specifieke vereisten die gesteld wordt aan de maatvoering in verband met de inrichting van de productielijn zijn hier geen eenduidige kengetallen voor beschikbaar. Als basis kunnen de kosten voor een logistieke bedrijfshal genomen worden, waar de kosten voor de specifieke vereisten nog bovenop komen. Binnen West-Friesland kunnen voedselverwerkende bedrijven zich vestigen op Agriport A7, waar de grondprijs doorgaans lager ligt dan op Zevenhuis.

Afhankelijk van de benodigde oppervlakte kan aan de hand van de kengetallen een inschatting gemaakt worden van een schadevergoeding in het geval van onteigening en verplaatsing van een bedrijf. De daadwerkelijke bedragen dienen nader onderzocht te worden, net als het in kaart brengen van eventuele kostenverlagende opties. Het is daarnaast niet per definitie zo dat de gemeente verantwoordelijk gehouden wordt voor alle gemaakte kosten. Indien aangetoond kan worden dat verplaatsing ook voor het bedrijf een verbetering oplevert, bijvoorbeeld een betere bereikbaarheid of een efficiëntere indeling van de productielijn, is er voldoende reden om aan te nemen dat het bedrijf zelf eveneens een deel van de investering op zich neemt.

Om de kosten voor compensatie te minimalisering kan de gemeente ervoor kiezen een uitsterfregeling op te nemen in het bestemmingsplan. In grote lijnen houdt dit in dat op grond van een nieuw bestemmingsplan wordt opgenomen dat het bestaande gebruik doorgezet mag worden, maar niet opnieuw een aanvang mag nemen als dat eenmaal wordt beëindigd³⁴. Dit wordt in de volgende paragraaf nader toegelicht.

³⁴ Mr. H. Koolen (2017) Persoonsgebonden overgangsrecht en de uitsterfregeling in het bestemmingsplan: tijdelijkheid met een eeuwig randje.

Over Ecorys

Ecorys is een toonaangevend internationaal onderzoeks- en adviesbureau dat zich richt op de belangrijkste maatschappelijke uitdagingen. Door middel van uitmuntend, op onderzoek gebaseerd advies, helpen wij publieke en private klanten bij het maken en uitvoeren van gefundeerde beslissingen die leiden tot een betere samenleving. Wij helpen opdrachtgevers met grondige analyses, inspirerende ideeën en praktische oplossingen voor complexe markt-, beleids- en managementvraagstukken.

Onze bedrijfsgeschiedenis begon in 1929, toen een aantal Nederlandse zakenlieden van wat nu beter bekend is als de Erasmus Universiteit, het Nederlands Economisch Instituut (NEI) oprichtten. Het doel van dit gerenommeerde instituut was om een brug te slaan tussen het bedrijfsleven en de wereld van economisch onderzoek. Het NEI is in 2000 uitgegroeid tot Ecorys.

Door de jaren heen heeft Ecorys zich verspreid over de wereld met kantoren in Europa, Afrika, het Midden-Oosten en Azië. Wij werven personeel met verschillende culturele achtergronden en expertises, omdat wij ervan overtuigd zijn dat mensen met uiteenlopende eigenschappen een meerwaarde kunnen bieden voor ons bedrijf en onze klanten.

Ecorys excelleert in zeven werkgebieden:

- Economic growth;
- Social policy;
- Natural resources;
- Regions & Cities;
- Transport & Infrastructure;
- Public sector reform;
- Security & Justice.

Ecorys biedt een duidelijk aanbod aan producten en diensten:

- voorbereiding en formulering van beleid;
- programmamanagement;
- communicatie;
- capaciteitsopbouw (overheden);
- monitoring en evaluatie.

Wij hechten waarde aan onze onafhankelijkheid, onze integriteit en onze partners. Ecorys geeft om het milieu en heeft een actief maatschappelijk verantwoord ondernemingsbeleid, gericht op meerwaarde voor de samenleving en de markt. Ecorys is in het bezit van een ISO14001-certificaat dat wordt ondersteund door al onze medewerkers.



Postbus 4175
3006 AD Rotterdam
Nederland

Watermanweg 44
3067 GG Rotterdam
Nederland

T 010 453 88 00
F 010 453 07 68
E netherlands@ecorys.com
K.v.K. nr. 24316726

W www.ecorys.nl

Sound analysis, inspiring ideas