

## BIJLAGE 1 NOTA INSPRAAK

### **Nota 'Inspraakreacties voorontwerpbestemmingsplan 'Harderhaven''**

#### Inleiding

Het voorontwerpbestemmingsplan 'Harderhaven' heeft gedurende de periode van 20 februari 2008 tot en met 18 maart 2008 voor een ieder ter inzage gelegen. Er zijn 9 reacties ingediend, deze zijn kort samengevat en van commentaar voorzien.

#### **1.**

##### *1.1*

###### *Reactie:*

Vraagt op enkele punten in de toelichting de aanduiding van de Harderwijkerweg correct weer te geven.

###### *Commentaar:*

De opmerkingen worden verwerkt.

##### *1.2*

###### *Reactie:*

Vraagt de zuidelijke grens van de wijzigingsbevoegdheid te verleggen naar ten minste de plek zoals opgenomen in het geldende plan.

###### *Commentaar:*

De begrenzing van het wijzigingsgebied is om praktische redenen aangepast ten opzichte van het geldende plan. Binnen het wijzigingsgebied dient namelijk ook ruimte te zijn voor functies die niet tot bebouwing leiden, zoals bijvoorbeeld parkeren, ontsluiting en groen. Dergelijke functies vormen wel een noodzakelijk onderdeel van een initiatief. Door aanpassing van het wijzigingsgebied kan hierop flexibel worden ingespeeld. Tegelijkertijd is de absolute oppervlakte voor bebouwing in de voorschriften gemaximaliseerd, waardoor niet het gehele wijzigingsvlak kan worden bebouwd. Daarnaast is ook de bestemming 'groen' onderdeel van het wijzigingsgebied. Afhankelijk van de invulling kan het noodzakelijk zijn om ook dit 'groen' bij de inrichting te betrekken.

Wij willen overigens opmerken dat in het geldende plan, na wijziging, bedrijfsgebouwen mogelijk zijn op minder dan 25 meter van het aangeduide gebied voor woonschepen. Terwijl volgens de voorschriften in het nieuwe plan gebouwen op minstens 50 meter afstand moeten staan. Bovendien kan met de wijzigingsbevoegdheid in het vigerende plan ook in absolute zin meer bebouwd oppervlak worden gerealiseerd dan met het nieuwe plan.

De grens van de wijzigingsbevoegdheid willen wij dan ook niet aanpassen.

### 1.3

#### *Reactie:*

Geeft aan dat de in de voorschriften van de wijzigingsbevoegdheid opgenomen minimale afstand van 50 meter tussen bebouwing en de dichtstbijzijnde woning of woonark (in het concrete geval is dit de woonark van inspreker) volstrekt onvoldoende is, omdat terrassen aan het water niet worden uitgesloten en geluid over water ver draagt.

#### *Commentaar:*

Concrete invulling van de locatie is pas mogelijk na het voeren van een wijzigingsprocedure. Op dit moment is de toekomstige invulling van de ontwikkelingslocatie in het geheel niet bekend. Voordat wij besluiten over het gebruik maken van de wijzigingsbevoegdheid dient eerst het bestemmingsplan onherroepelijk te zijn.

Een ruimtelijke onderbouwing vormt inhoudelijk de basis van het wijzigingsplan. In de onderbouwing zal gemotiveerd moeten worden dat het initiatief geen onaanvaardbare hinder heeft voor de omgeving. Wij willen, vooruitlopend op een mogelijke wijziging, in dit stadium dan ook geen extra regels opnemen. Bovendien bieden de huidige voorschriften volgens ons ook al voldoende waarborgen, zoals het in acht nemen van een minimale afstand van gebouwen tot bestaande woningen/woonschepen én het voorschrift met betrekking tot de toegestane functies.

Overigens kan bij effectuering van de wijzigingsbevoegdheid ter zijner tijd ook op het ontwerp wijzigingsplan worden gereageerd.

### 1.4

#### *Reactie:*

Verzoekt in het wijzigingsgebied alleen bedrijven toe te laten in de milieucategorieën 1 en 2, zoals in het geldende bestemmingsplan. In dat plan is ook aangegeven dat de toelaatbaarheidregels op deze zuidelijke oever strenger moeten zijn dan voor de westelijke oever. Bovendien vallen in categorie 3 ook bedrijven die in strijd kunnen zijn met het beoogde maritieme karakter van de bedrijvigheid.

#### *Commentaar:*

Gezien de locatie van het wijzigingsgebied ten opzichte van de woonfuncties en de aard van categorie 3.1 bedrijven kan worden ingestemd om maximaal bedrijven uit categorie 1 en 2 (inclusief horeca 1 en 2) toe te laten. De overige voorschriften van artikel 3 'bedrijf' blijven na wijziging van toepassing. Dit houdt in dat ook bedrijfsactiviteiten zijn toegestaan uit een naast hoger gelegen categorie van de Bedrijvenlijst danwel bedrijfsactiviteiten die niet in deze lijst zijn genoemd, maar die naar aard en omvang gelijk te stellen zijn met de aangegeven categorieën, mits de activiteiten in vergelijking met de aangegeven categorieën geen grotere en/of onevenredige afbreuk doen aan de gebruiksmogelijkheden van naastgelegen gronden en het woon-, werk- en leefmilieu door hinder en/of gevaar.

### 1.5

#### *Reactie:*

Zowel de onder reactie 1.3 genoemde afstand als de verruiming van de milieuklassen ervaart inspreker als een verslechtering van de woonsituatie en kunnen aanleiding geven voor het indienen van een planschadeclaim.

#### *Commentaar:*

In ons commentaar op reactie 1.2 hebben wij al aangegeven dat in het geldende plan, na wijziging, bedrijfsgebouwen mogelijk zijn op minder 25 meter van het aangeduide gebied voor woonschepen. In het nieuwe plan moeten gebouwen op minstens 50 meter afstand staan. Ook kan meer bebouwd oppervlak worden gerealiseerd met de geldende wijzigingsregeling dan met de nieuwe.

Daarnaast hebben wij in ons commentaar van reactie 1.4 ingestemd met aanpassing van toe te laten milieucategorie bedrijven. Wij zijn dan ook van mening dat er geen sprake is van een planologische verslechtering.

Aangezien een in een bestemmingsplan opgenomen wijzigingsbevoegdheid geen zelfstandige shadeoorzaak vormt volgens de wet (Wet op de ruimtelijke ordening), kunt u desgewenst pas nadat het wijzigingsplan van kracht is, een verzoek om planschade indienen.

### 1.6

#### *Reactie:*

Geeft aan dat niet alle woonschepen zijn aangesloten op de riolering zoals in de toelichting is aangegeven. Daarnaast vindt permanente bewoning plaats op schepen gelegen bij de bedrijven HMS en Lebbink met alle gevolgen voor de lozingsituatie. Hierdoor worden er wel degelijk waterkwaliteitsproblemen waargenomen in tegenstelling met hetgeen de toelichting stelt.

#### *Commentaar:*

Het voorontwerpbestemmingsplan hebben wij in het kader van het vooroverleg ook verstuurd naar het waterschap en rijkswaterstaat. Deze instanties hebben geen opmerkingen gemaakt over de waterkwaliteit.

De woonschepen zijn in principe aangesloten op het riool. De redactie in de toelichting zullen wij op dit punt aanpassen. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor het oppervlaktewater van de randmeren. Voor klachten over troep en lozingen in en op het oppervlaktewater kunt u terecht bij Rijkswaterstaat, deze instantie is belast met de handhaving op dit punt.

### 1.7

#### *Reactie:*

Meldt dat in de toelichting wordt gesproken over een parkeerplaats voor de horeca, maar geeft aan dat dit een algemene en openbare parkeerplek is die overwegend door het naastgelegen restaurant wordt gebruikt.

#### *Commentaar:*

De redactie van de toelichting wordt aangepast.

### 1.8

#### *Reactie:*

Geeft aan de afgelopen jaren zowel bij collegeleden als ambtenaren aandacht te hebben gevraagd om op te treden tegen illegale situaties, zoals illegale permanente bewoning van schepen, oneigenlijke ingebruikname van ligplaatsen voor woonschepen en milieu-hinder ten gevolge van lozingen, lichthinder, etc. Vraagt hiertegen adequaat op te treden.

#### *Commentaar:*

De gemeente is verplicht handhavend op te treden tegen overtredingen van wettelijke voorschriften indien het gaat om de handhaving van regels die het gemeentebestuur uitvoert. Tenzij legalisatie mogelijk is of dat het middel van handhaving niet in verhouding staat tot de overtreding. De gemeente heeft in meerdere gevallen handhavend opgetreden (oneigenlijk gebruik van een ligplaats, illegaal parkeren van een camper en oneigenlijke bewoning in een bedrijfspand). Daarnaast dient te worden opgemerkt dat de gemeente niet in alle gevallen het bevoegd gezag is.

Op basis van de Nota Handhaving en de daarop gebaseerde uitvoeringsprogramma's is geen prioriteit gegeven aan de handhaving van illegaal bewoonde jachten en schepen. Naar verwachting zal dit onderwerp in de toekomst wel als uitvoeringspunt worden opgenomen.

Met betrekking tot illegale situaties over lozingen verwijzen wij naar ons commentaar op reactie 1.6.

### 1.9

#### *Reactie:*

Spreekt uit dat bij een verdere ontwikkeling van eventuele horecavestigingen in het wijzigingsgebied de voorkeur uitgaat naar verschillende kleinere ontwikkelingen i.p.v. een grote vestiging. Het kleinschalige karakter van Harderhaven pleit volgens inspreker voor diversiteit in tegenstelling tot de dominantie van de bestaande vestiging. Bovendien is het nooit de bedoeling geweest dat het hotel-restaurant zich als zodanig zou ontwikkelen. Slechts een pantry t.b.v. van de zeilschool was de bedoeling.

#### *Commentaar:*

Van de reactie wordt kennis genomen. Op dit moment is invulling van de ontwikkelingslocatie niet bekend of aan de orde. Zie ook ons commentaar op reactie 1.3. De wijzigingsregels zijn gebaseerd op globaal geformuleerde stedenbouwkundige randvoorwaarden. Uitgangspunt is het behouden en versterken van de kwaliteiten van het gebied en het profileren van het eventueel nieuw te ontwikkelen gebied. De opgenomen voorschriften waarborgen volgens ons dat alleen een invulling mogelijk is passend bij en rekening houdend met de schaal van Harderhaven. Ongeacht of dat een grotere vestiging betreft of meerdere kleinere.

### 1.10

#### *Reactie:*

In de toelichting van het geldende plan staat dat de Harderhaven geen functie als jachthaven heeft. Inspreker vraagt aan de voorschriften van het nieuwe plan toe te voegen dat ligplaatsen slechts ingenomen kunnen worden t.b.v. de oorspronkelijke jachtmaak-activiteiten. Een ruimer gebruik als jachthaven zal potentieel overlast veroorzaken.

*Commentaar:*

Op de bestemmingsplankaart heeft de door inspreker bedoelde locatie de aanduiding 'boten aanlegplaats (bo)'. De voorschriften van de bestemming 'water' geven aan dat binnen deze aanduiding boten mogen worden aangelegd ten behoeve van de aangrenzende functie op de oever/kade. Deze regeling biedt passende flexibiliteit om te voldoen aan vraag naar ligplaatsen ten behoeve van andere toegestane functies, bijvoorbeeld ingeval van een bedrijfsverplaatsing van een van de zittende jachtmakelaars. De functie 'jachthavens met diverse voorzieningen' is verwijderd uit de bedrijvenlijst en daarmee niet mogelijk.

*1.11**Reactie:*

In de voorschriften van het voorontwerp is o.a. opgenomen dat per woonschip een ander vaartuig neer gelegd mag worden met een lengte kleiner dan 14 meter. Inspreker vraagt aan de voorschriften toe te voegen dat dergelijke vaartuigen niet voor bewoning bestemd mogen zijn. Dit om strijdig gebruik uit te sluiten.

*Commentaar:*

In de voorschriften is opgenomen dat maximaal 1 woonschip per (water)perceel mag worden afgemeerd én dat per woonschip maximaal 1 ander vaartuig mag worden neergelegd met een lengte kleiner dan 14 meter. Hierdoor is voldoende duidelijk dat het 'andere vaartuig' niet voor bewoning bestemd mag zijn.

**2.***2.1**Reactie:*

Constaateert dat het voorontwerp uitgaat van 9 ligplaatsen voor woonschepen i.p.v. 10 in het geldende bestemmingsplan, bovendien is op de plankaart het aangeduide gebied voor woonschepen versmald t.o.v. het huidige plan.

*Commentaar:*

Bij het opstellen van het bestemmingsplan is het vastleggen van de bestaande situatie uitgangspunt geweest. Alleen in de hoek van de N302 en de N306 is een nieuwe ontwikkeling mogelijk. Dit betekent dat het huidige aantal van 9 woonboten positief is bestemd. Weliswaar noemt het geldende bestemmingsplan in de voorschriften het aantal van 10 woonboten, maar fysiek gezien is er geen ruimte meer voor een tiende ligplaats langs de landtong.

Het klopt dat het gebied voor woonschepen op de plankaart is versmald. Reden hiervoor is dat de aanduidinggrens is getekend op basis van de meest recente eigendomsgrenzen. Binnen het aanduidingsgebied voor woonboten vallen de particuliere - of erfpachtgronden. Buiten de aanduiding gaat het om water in eigendom van de gemeente.

## 2.2

### *Reactie:*

Stelt dat het voorontwerp geen ruimte biedt voor het logische vervolg van een eerder (2006) in gang gezette procedure om ligplaats in de Harderhaven in te nemen. Stelt ook dat het schrappen van de tiende ligplaats in strijd is met de gemeentelijke 'Woonvisie'.

### *Commentaar:*

Hoewel het geldende bestemmingsplan mogelijkheden biedt voor een tiende ligplaats, is er fysiek gezien, geen plek meer langs de landtong. Alleen door dubbel liggen kan worden voldaan aan de planvoorschriften. Dit is echter uitsluitend mogelijk indien de gemeente als grondeigenaar hiervoor toestemming verleent. In 2007 is het door inspreker bedoelde verzoek hiertoe door de gemeente afgewezen. In de brief van de gemeente aan verzoeker (brief d.d. 10 juli 2007, kenmerk 2007-60373/MdB) is destijds ook aangegeven dat in de herziening van het bestemmingsplan de gemeente het voornemen heeft de bestaande situatie vast te leggen. In een verder verleden zijn ook verzoeken van anderen om een tiende ligplaats steeds door de gemeente afgewezen.

De 'Woonvisie' geeft een integrale kijk op het beleidsterrein wonen weer. Het is primair een visiedocument waarin het gewenste toekomstbeeld voor wonen wordt beschreven. Om deze situatie te bereiken zijn diverse beleidsuitspraken met betrekking tot de thema's keuzevrijheid, betaalbaarheid, wonen & zorg en leefbaarheid geformuleerd. De visie spreekt zich niet uit over concrete huisvestingslocaties of over bijvoorbeeld (aantallen) woonschepen op basis waarvan een ligplaats geclaimd kan worden.

## 3. [REDACTED]

### 3.1

#### *Reactie:*

Heeft diverse tekstuele opmerkingen.

#### *Commentaar:*

De redactie wordt op enkele punten aangepast, de spellingsfouten gecorrigeerd. Op enkele andere opmerkingen wordt hieronder specifiek ingegaan.

### 3.2

#### *Reactie:*

Geeft aan dat de toelichting niet ingaat op vliegverkeer, terwijl via het luchtruim Harderhaven nadrukkelijk is verbonden met vliegveld Lelystad vanwege de aanvliegroute boven Harderhaven. Vliegtuigjes mogen hierdoor op maximaal 150 meter hoogte vliegen. Dit geeft voor bewoners geluidsoverlast. Tevens is Harderhaven een populair gebied voor rondvluchtjes, stuntvliegers e.d.. Met de uitbreidingsplannen van Lelystad Airport zal deze overlast alleen maar toenemen. Daarbij komt dat ook defensie vliegroute frequenteert boven Harderhaven.

Gevraagd wordt welke rol de gemeente wil spelen bij het tegengaan van geluidsoverlast door vliegverkeer boven Harderhaven?

*Commentaar:*

Een bestemmingsplan legt planologisch-juridisch vast hoe gronden bebouwd en gebruikt mogen worden. Vliegverkeer kan binnen dit kader een ruimtelijk relevant aspect zijn. In geval van vluchtbewegingen boven Harderhaven is dit niet zodanig dat het naar onze mening een plek in de toelichting van het bestemmingsplan rechtvaardigt.

Hoewel sprake kan zijn van overlast, is het aantal vliegbewegingen met klein of recreatief vliegverkeer zodanig laag dat er aan de normen wordt voldaan. Deze normen gaan uit van een gemiddeld geluidniveau over de dagperiode, die loopt van 7.00 tot 19.00 uur. Het beperkte aantal vliegbewegingen in die periode weegt niet op tegen de tijd dat er niet boven Harderhaven gevlogen wordt.

Lelystad Airport zal verder uitgebreid gaan worden. Daarbij horen ook nieuwe vliegroutes, aangezien er ook meer zwaar vliegverkeer gebruik zal maken van Lelystad Airport. Op dit moment is nog niet duidelijk wat de routes zullen worden. In principe wordt woongebied vermeden.

Voor de uitbreiding van Lelystad Airport zal een aanwijzingsprocedure doorlopen moeten worden. Hierin komen ook de vliegroutes aan de orde, maar deze worden niet in het definitieve aanwijzingsbesluit vastgelegd. Het vaststellen van de vliegroutes gebeurt uiteindelijk met behulp van een procedure waarvoor geen inspraak en beroep open staat. De routes worden wel beoordeeld op basis van een milieueffectrapportage die opgesteld moet worden ten behoeve van het aanwijzingsbesluit.

*3.3**Reactie:*

Merkt op dat op de informatieavond blijkt is gegeven van ongenoegen betreffende diverse knelpunten. Geeft aan hierover niets in de toelichting terug te lezen

*Commentaar:*

Het verslag van de informatieavond is aan alle bewoners van de Harderhaven verstuurd (brief d.d. 27 juni 2007). In het verslag zijn de opmerkingen tijdens de avond van commentaar voorzien.

Een bestemmingsplan legt planologisch-juridisch vast hoe gronden bebouwd en gebruikt mogen worden. Niet alle gemaakte reacties zijn relevant voor een bestemmingsplan, waardoor deze niet in de toelichting terug komen.

*3.4**Reactie:*

Merkt op dat de samenvatting van de natuurwaarden-quickscan niet ingaat op de belangrijkste (mogelijke) veranderingen zoals de eventuele verharding van de westkant van de haven (terras aan het water o.i.d.). Vindt dit gezien de daar uitbundig bloeiende zwanebloemen en vaak vissende ijsvogel een ingrijpende verandering. Ook wordt het voorkomen van vleermuizen, boerenzwaluwen en huismussen in Harderhaven in de conclusies gemist.

*Commentaar:*

Terecht stelt u dat in de toelichting alleen een samenvatting van het natuurwaardenonderzoek is opgenomen. Het gehele rapport behoort als separate bijlage bij het bestemmingsplan en is als zodanig ook ter visie gelegd.

Het rapport heeft rekening gehouden met een mogelijke ingreep zoals uitbreiding van horecagelegenheid. Tevens is het rapport, in het kader van de effectbeoordeling van Flora- en faunawetsoorten ingegaan op o.a. voorkomende flora, vleermuizen en vogels. Conclusie is dat een ontheffing (ex artikel 75) of compensatie op basis van de Flora- en faunawet niet aan de orde is. Voor meer gedetailleerde informatie verwijzen wij naar het rapport.

*3.5**Reactie:*

Geeft aan dat, naast de woonboten die aangesloten zijn op het riool, op de overig aanwezige boten in Harderhaven niet wordt gewoond maar veelvuldig gerecreëerd. Wel is toiletvoorziening op de kade van de scheepsmakelaar aanwezig. Tegenover Harderhaven, op het industrieterrein Lorentz-Oost, staat een afvalwaterzuivering die een ontheffing heeft voor het lozen van ongezuiverde overstort.

Daarnaast noemt de toelichting een gemiddelde waterdoorzicht van 0,7 m. Opgemerkt wordt dat in bepaalde perioden van het jaar het doorzicht meer dan 2 meter bedraagt!

*Commentaar:*

Van de opmerkingen wordt kennis genomen.

*3.6**Reactie:*

Geeft aan dat het scoutcentrum overlast geeft bij omwonenden. Mist bij de bestemming 'maatschappelijke doeleinden' aanbevelingen voor het inperken van (geluid)overlast van het scoutingcentrum. Vraagt welke beheersmaatregelen in overleg met belanghebbenden genomen kunnen worden.

*Commentaar:*

De bestemming voor het scoutcentrum is (min of meer) conform de bestaande mogelijkheden. Voor specifieke maatregelen ten aanzien van geluid(overlast) is de milieuvergunning het juiste instrument om kaders te stellen. In algemene zin biedt daarnaast de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) de mogelijkheid om handhavend tegen overlast op te treden.

*3.7**Reactie:*

Vraagt aanleg van voorzieningen zoals een glasbak, papierbak, e.d. voor de bewoners van Harderhaven.

*Commentaar:*

Het beleid in Zeewolde is gericht om dergelijke voorzieningen te realiseren bij winkellocaties. Eventueel kan bij de afdeling Publiekservice een verzoek worden ingediend om bijvoorbeeld een glasbak te plaatsen.



### 3.8

#### *Reactie:*

Vraagt een hondenuitlaatstrook op te nemen ter hoogte van het hotel-restaurant. Deze horecagelegenheid trekt namelijk veel bezoekers met honden die nu vaak op de landtong worden uitgelaten. Dit geeft overlast.

Vraagt tevens een bord te plaatsen op het parkeerterrein om bezoekers te wijzen op hun plichten voor wat betreft parkeren, loslopende honden en geluidsoverlast. Dit maakt volgens inspreker handhaving makkelijker.

#### *Commentaar:*

De hondenkaart wordt binnenkort geactualiseerd. Uw verzoek nemen wij mee in de discussie die vooraf gaat aan het op- en vaststellen van de nieuwe kaart.

De feitelijke inrichting (op detailniveau) van gronden wordt overigens niet geregeld in bestemmingsplannen, maar eerder in een inrichtingsplan. Een bestemmingsplan legt de gebruiks- en bouwomstandigheden van gronden in meer algemene zin vast.

### 3.9

#### *Reactie:*

Merkt op dat de rotonde op de N306 ter hoogte van de huizen veel overlast geeft voor aanwonenden. Is van mening dat het beter was geweest de uitritten van het golfpark en de parkeerplaatsen uit te voeren als uitrit. Vraagt of de rotonde alsnog teruggedraaid kan worden en of er geluidbeperkende maatregelen mogelijk zijn?

#### *Commentaar:*

De rotonde is door de provincie, met instemming van de gemeente, gerealiseerd. Hiervoor zijn ook de nodige procedures met inspraakmogelijkheden gevoerd. Er is o.a. een milieu effectrapport opgesteld. De rotonde is overigens geen onderdeel van het plangebied van bestemmingsplan Harderhaven.

De provincie Flevoland is de eigenaar/beheerder van de N306. De provincie bepaalt dan ook wanneer geluidreducerende maatregelen dienen te worden toegepast. De Wet geluidhinder maakt het mogelijk dat het geluidniveau ten gevolge van een weg mag groeien. Op dit moment hanteert de provincie de norm van 58 dB als norm voor het toepassen van geluidreducerende maatregelen bij woningen rondom wegen die in haar bezit zijn. Deze norm wordt op dit moment nog niet overschreden.

### 3.10

#### *Reactie:*

Inspreker is van mening dat de gemeente de belangen van de bewoners niet goed heeft behartigd bij de herinrichting van de N302. Sinds de gedeeltelijke verhoging van de N302 hebben diverse aanwonenden aanzienlijk meer hinder ervaren op het gebied van geluid en licht van verkeer. Ook de fijnstofconcentratie in en om deze woningen is significant toegenomen. Vraagt in het kader van dit bestemmingsplan alsnog maatregelen te nemen, waarbij gedacht wordt aan groene geluidswering in de vorm van een groensingel. Vraagt tevens hoe hulpdiensten (uit Harderwijk) Harderhaven kunnen bereiken als na verdubbeling van de N302 er geen vluchtstrook meer is in het aquaduct. Vraagt welk beleid de gemeente hanteert t.a.v. bereikbaarheid van woonkernen voor hulpdiensten?

*Commentaar:*

De N302 valt onder het beheer van de provincie Flevoland en behoort niet tot het plan-gebied van bestemmingsplan 'Harderhaven'. Navraag bij de provincie heeft geleerd dat aanvullende geluidwerende voorzieningen niet noodzakelijk waren om aan de wettelijke eisen te voldoen.

Na het gereedkomen van de nieuwe weg tussen Zeewolde en Harderwijk is het openbare gebied ingericht volgens een vastgesteld inrichtingsplan. Dit plan is van recente datum. Het gebied dat in beheer is bij de gemeente zal op korte termijn niet ingrijpend worden aangepast. Geluidwerende voorzieningen zullen niet worden aangebracht.

Hiervan zou wel sprake kunnen zijn als de gemeente de inrichting van dit gebied gaat oppakken in het kader van het 'groot onderhoud'. Op dit moment is echter nog niet bekend wanneer dit zal worden uitgevoerd.

Overigens is een groot deel van de grond tussen de woningen op Harderhaven en de N302 niet in eigendom en beheer van de gemeente, maar van de Staat (Domeinen). Over deze gronden en de inrichting hiervan heeft de gemeente geen zeggenschap.

Daarnaast merken wij op dat over geluidwerende voorzieningen verschillend wordt gedacht. De gemeente heeft in het recente verleden ook een reactie van een bewoner ontvangen die aangaf juist geen prijs te stellen op dergelijke voorzieningen.

Ook na reconstructie van de N302 zullen hulpdiensten Harderhaven kunnen bereiken. Het niet aanwezig zijn van een vluchtstrook is hiervoor niet bepalend. Er zijn immers voldoende wegen waarvoor dit eveneens geldt.

Wij verwijzen naar de Veiligheidsregio Flevoland en de Regionale Brandweer Flevoland voor wat betreft het beleid ten aanzien van de bereikbaarheid van woonkernen. Dergelijke zaken worden niet in een bestemmingsplan geregeld.

*3.11**Reactie:*

Geeft aan dat bewoners zich al jaren zorgen maken over de veiligheid van de populieren. Stelt dat deze bomen op termijn worden gekapt en vraagt daarom nu alvast andere bomen aan te planten als volwaardige compensatie van deze beeldbepalende populieren.

*Commentaar:*

Jaarlijks vindt er aan genoemde bomen een inspectie plaats door een extern bedrijf. Op basis van deze inspectie wordt besloten over het te plegen onderhoud.

*3.12**Reactie:*

Stelt dat bewoners het parkeren op het openbare terrein nabij de horecagelegenheid als storend ervaren. Vraagt een nieuw openbaar parkeerterrein aan te leggen in de hoek van de N302 en N306, tegenover de bestaande horecagelegenheid of anders om herinrichting van het huidige parkeerterrein, gecombineerd met een regeling die parkeren elders in Harderhaven verbiedt voor onbevoegden/niet-bewoners.

Daarnaast is de gemeentelijke visie omtrent parkeren in de toekomst voor inspreker niet duidelijk.

*Commentaar:*

De genoemde locatie is niet in eigendom van de gemeente, maar van Domeinen. Over deze gronden en de inrichting hiervan heeft de gemeente geen zeggenschap. Overigens kunnen parkeerplaatsen binnen de bestemming 'verkeer-verblijf' worden gerealiseerd. Dat wil echter niet zeggen dat ook daadwerkelijk op deze locatie parkeerruimte wordt gecreëerd.

Met betrekking tot het gemeentelijke parkeerbeleid merken wij op dat bouwaanvragen worden getoetst op de aanwezigheid van voldoende parkeerruimte op eigen terrein. Er wordt daarbij rekening gehouden met de beoogde functie van de bebouwing. Indien het plan niet voorziet in voldoende parkeergelegenheid wordt de bouwvergunning niet verleend.

Voor wat betreft openbare parkeerplaatsen kunnen we stellen dat het niet in de lijn van de gemeente ligt om groen of speelvoorzieningen om te vormen tot parkeergelegenheid, aangezien deze druk soms van tijdelijke aard is. Indien zich binnen een wijk grote parkeerproblemen blijven voordoen, kan in overleg met bewoners in het kader van wijkbeheer gezocht worden naar oplossingen.

*3.13**Reactie:*

Geluid over water draagt ver en daarnaast zitten bewoners van Harderhaven niet te wachten op een ingerichte kopse havenkant. Gevraagd wordt daarom de grens van het te bebouwen gebied volgens de wijzigingsbevoegdheid in noordelijke richting op te schuiven, gelijk met de buitenste steigerpalen van HMS. Volgens inspreker is hiervoor voldoende mogelijkheid nu maar 1.000 m<sup>2</sup> bebouwd mag worden. Verzoekt de afstand van bebouwing tot de dichtstbijzijnde woning of woonschip van 50 naar 100 meter op te trekken. Vraagt het gebied ten zuiden hiervan in te richten als buffer tussen horeca en bewoning.

*Commentaar:*

Wij verwijzen naar ons commentaar bij inspraakreactie 1.2, 1.3 en 3.8.

*3.14**Reactie:*

Betwijfelt of de zichtlijn tussen de N302 en Harderhaven gehandhaafd blijft als een goot- en nokhoogte van respectievelijk 8 en 13 meter gelden volgens de wijzigingsvoorschriften.

*Commentaar:*

In de wijzigingsvoorschriften is opgenomen dat er minimaal 50 meter afstand tussen gebouwen van een nieuwe ontwikkeling en de bestaande woonfuncties moet zijn. Hierdoor wordt automatisch ook de zichtrelatie tussen de N302 en de Harderhaven gewaarborgd.

### 3.15

#### *Reactie:*

Merkt op dat nergens in de toelichting wordt gemeld dat in het geldende bestemmingsplan 10 woonschepen mogelijk zijn i.p.v. 9 in het nieuwe voorontwerp. Vraagt waarop deze beleidswijziging is gebaseerd en of extra woonschepen niet mogelijk zijn in het kader van de 'Woonvisie' van Zeewolde. Is tevens van mening dat de wijze waarop in het voorontwerp ligplaatsmogelijkheden voor woonschepen zijn opgenomen in strijd is met de gemeentelijke 'Woonvisie'. Pleit voor ruimte voor 15 woonschepen in en rond Harderhaven.

#### *Commentaar:*

Zie ons commentaar bij inspraakreactie 2.

### 3.16

#### *Reactie:*

Vraagt actief met het recreatieprofiel aan de slag te gaan door diverse recreatieve voorzieningen te realiseren, zoals een pannaveldje of een pingpongtafel.

#### *Commentaar:*

Wij verwijzen naar ons commentaar bij reactie 3.8

### 3.17

#### *Reactie:*

Is van mening dat de in de inspraakreactie gevraagde wijzigingen weliswaar de nodige kosten met zich meebrengen, maar dat deze vergelijkbaar zijn met kosten van elke andere woonkern in Zeewolde. Het gaat dus niet ten koste van de economische uitvoerbaarheid van het plan.

#### *Commentaar:*

De voorgestelde wijzigingen hebben betrekking op de inrichting van het gebied. De daarvoor noodzakelijke middelen moeten komen uit de budgetten van de inrichtingsplannen. In dit geval is de inrichting niet bepalend voor de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

### 3.18

#### *Reactie:*

Vraagt de hoogte voor erfafscheidingen ten behoeve van de woonschepen (bestemming 'tuin') te verhogen naar 2 meter, conform de bestemmingswijze voor de woningen.

#### *Commentaar:*

Gronden gelegen aan de voorkant van woningen hebben vaak de bestemming 'tuin'. De maximale bouwhoogte voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde (zoals een erfafscheiding) in deze bestemming is standaard 1 meter. Gronden aan de zij- en achterkant van woningen zijn over het algemeen als 'erf' onderdeel van de bestemming 'wonen'. In deze bestemming geldt voor dergelijke bouwwerken standaard een hoogte van maximaal 2 meter.

De regeling in het voorontwerpplan is vergelijkbaar met de voorschriften in het geldende plan voor de gronden bij de woonschepen.

Gezien de bijzondere feitelijke situatie waaruit blijkt dat het gebruik van de gronden een combinatie is van tuin met schuurtjes die een hoogte hebben van 2 meter of meer kan in dit geval met het verzoek worden ingestemd, in afwijking van de standaardregeling.

### 3.19

#### *Reactie:*

Vraagt of de maximale hoogte van 4 meter voor een woonschip met of zonder mast is.

#### *Commentaar:*

Dit is zonder mast.

### 3.20

#### *Reactie:*

Vraagt de termijn van ter inzage legging van een ontwerpwijzigingsplan ter verlengen van 2 naar 4 weken.

#### *Commentaar:*

Volgens de nieuwe Wet op de ruimtelijke ordening die per 1 juli 2008 in werking treedt, is op de voorbereiding van bijvoorbeeld een bestemmingsplan of een wijzigingsplan, afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing. Dit betekent dat het ontwerp van een wijzigingsplan of bestemmingsplan voor een periode van 6 weken ter visie zal liggen.

## 4. [REDACTED]

### 4.1

#### *Reactie:*

Vraagt waarom voor de ontwikkelingslocatie de functie horeca is gekozen, aangezien er al een hotel-restaurant is, en vraagt of rekening is gehouden met de soort horeca die zich kan vestigen? Gevreesd wordt voor geluidsoverlast vanwege (live)muziek en grote partijen. Door de jachthaven en het wegverkeer is in de zomer vooral op zondagen al veel omgevingslawaai waardoor het wooncomfort daalt. Gevraagd wordt hiermee rekening te houden.

#### *Commentaar:*

De wijze van bestemmen is ingegeven door de in 2005 vastgestelde uitgangspunten ten behoeve van het nieuw op te stellen bestemmingsplan Harderhaven. De ontwikkelingslocatie biedt volgens het stuk kans voor de ontwikkeling/uitbreiding van een horecavoorziening. Vervolgens is ten behoeve van het bestemmingsplan een stedenbouwkundige visie ontwikkeld waarin globale randvoorwaarden voor deze locatie zijn genoemd. De randvoorwaarden zijn planologisch - juridisch vertaald in de bestemmingsplanvoorschriften. In concreto heeft dit geresulteerd in een wijzigingsbevoegdheid waarin de basisbestemming 'Verkeer - verblijf' gewijzigd kan worden in bijvoorbeeld de bestemming 'Bedrijf', inclusief horeca 1 en 2. Horeca is dus niet de enig mogelijke invulling.

Aangezien horeca in het algemeen een functie is waarbinnen een grote verscheidenheid bestaat, is op basis van de gebiedskarakteristieken van Harderhaven gekozen welke typen horeca aanvaardbaar zijn. Wij verwijzen naar de toelichting van het bestemmingsplan waarin een en ander is gemotiveerd. In het kort gezegd is horeca onderverdeeld in

vijf categorieën. Deze categorieën geven de verschillen in aard van horeca aan. Vervolgens is geconcludeerd dat alleen horeca uit categorie 1 en 2 past bij Harderhaven. Bij categorie 1 gaat het om logiesverstrekkers zoals hotels, pensions en motels. Bij categorie 2 betreft het maaltijdverstrekkers zoals restaurants, bistro's en eetcafés. Ook de verhuur van zalen, zonder regulier gebruik ten behoeve van feesten en muziek-/dansevenementen vallen hieronder.

Wij zijn van mening dat de gekozen categorieën passen bij Harderhaven en ook goed rekening houdt met bijvoorbeeld de aanwezige woonfuncties.

#### 4.2

##### *Reactie:*

Hoe wordt de vrije doorgang voor de bewoners van het woongebied gegarandeerd, als de mogelijkheid van een terras wordt geboden? Volgens inspreker kan dat alleen via een verplaatsing van de weg waardoor bewoners weer gedwongen worden om te rijden.

##### *Commentaar:*

Invulling van de ontwikkelingslocatie kan alleen plaatsvinden door een wijzigingsprocedure. Het gaat daarbij trouwens om een bevoegdheid tot wijzigen en niet om een verplichting.

Een wijzigingsplan moet voldoen aan de in de planvoorschriften opgenomen regels, daarnaast moet het plan in algemene zin zijn voorzien van een goede ruimtelijke onderbouwing. De wijze van ontsluiten moet ook onderdeel van een dergelijke onderbouwing zijn. Bij een planwijziging dient de toegang tot de bestaande woningen en woonboten in ieder geval verzekerd te zijn.

Het is afhankelijk van het initiatief of aanpassing van de weg langs de kopse kant van de Harderhaven noodzakelijk is. Ingeval van een verplaatsing van de weg zal het omrijden maar minimaal zijn.

Overigens wordt bij effectuering van de wijzigingsbevoegdheid ter zijner tijd ook de mogelijkheid geboden om op het ontwerpwijzigingsplan te reageren.

## 5. [REDACTED]

### 5.1

#### *Reactie:*

Vraagt op de plankaart zowel de aanlegsteiger als het deel van de tuin aan de voorzijde op de kaart op te nemen.

#### *Commentaar:*

Op de plankaart worden alleen bestemmingen met (eventueel) specifieke aanduidingen opgenomen. Daarnaast maken we gebruik van kadastrale gegevens en de zogenaamde Grootchalige BasisKaart Nederland (GBKN). Deze ondergronden hebben verder geen juridische betekenis. Een aanlegsteiger is geen bestemming, maar wordt indien gewenst mogelijk gemaakt in de voorschriften van een specifieke bestemming, bijvoorbeeld de bestemming 'water' of de aanduiding 'boten aanlegplaats'. In het bestemmingsplan 'Harderhaven' zijn alleen steigers toegestaan in de gebieden met de aanduidingen 'boten aanlegplaats (bo)', 'bouwwerken, geen gebouwen toegestaan (bgb)', 'aanleggelegenheid (al)', 'woonschepenligplaats (ws)' en 'visserschip (vs)'.

Voor de door inspreker bedoelde steiger is geen bouwvergunning verleend. De steiger past ook niet in zowel het geldende als het nieuwe bestemmingsplan. Dit zal in een handhavingstraject worden meegenomen.

De bestemming 'tuin' wordt alleen toegekend aan particuliere gronden, vaak gelegen aan de voor- en/of zijkant van woningen. Volgens de kadastrale gegevens zijn de betreffende gronden echter in eigendom van Domeinen. Gezien de huidige situatie willen wij het perceel de bestemming 'groen' geven in plaats van 'verkeer - verblijf', conform de regeling in het geldende bestemmingsplan.

## 5.2

### *Reactie:*

Vraagt het stukje grasveld voor de 4 woningen van de Harderwijkerweg de bestemming 'groen' te geven i.p.v. 'verkeer - verblijf'.

### *Commentaar:*

Met het verzoek kan worden ingestemd.

## 5.3

### *Reactie:*

Vraagt in het kaartje van het plangebied (p. 2 toelichting) de Harderwijkerweg correct weer te geven.

### *Commentaar:*

Het kaartje wordt aangepast.

## 5.4

### *Reactie:*

Vraagt of het permanent bewonen van jachten en schepen in de verkoophaven een gedoogsituatie blijft of dat er een regeling wordt getroffen?

### *Commentaar:*

In het voorontwerpbestemmingsplan 'Harderhaven' mag, net als in het geldende bestemmingsplan, alleen gewoond worden in woonschepen gelegen langs de landtong. Er is geen sprake van een gedoogsituatie. Ons zijn thans geen overtredingen bekend. Tevens verwijzen naar ons commentaar bij inspraakreactie 1.8 ten aanzien van handhaving.

## 6.

### 6.1

#### *Reactie:*

Vraagt, conform reactie 5.2, het stukje grasveld voor de 4 woningen van de Harderwijkerweg de bestemming 'groen' te geven i.p.v. 'verkeer - verblijf'.

#### *Commentaar:*

Zie commentaar inspraakreactie 5.2.

**7.****7.1***Reactie:*

Vraagt eveneens conform reactie 5.2 het grasveld voor de woningen van de Harderwijkerweg de bestemming 'groen' te geven ter voorkoming dat hier in de toekomst parkeer-gelegenheid wordt gecreëerd voor het 'toekomstig bouwveld'.

*Commentaar:*

Zie commentaar bij inspraakreactie 5.2. Overigens is op de door inspreker bij de inspraakreactie gevoegde kaart ook een steiger gemarkeerd. Hiervoor verwijzen wij naar het commentaar van inspraakreactie 5.1.

**8. Scouting Nederland, Postbus 210, 3830 AE Leusden**

Scouting Nederland is sinds 1985 beheerder van het scoutcentrum Harderhaven.

**8.1***Reactie:*

Geeft aan dat de aanwezige steigers missen op plankaart. Vraagt ook voor het scoutcentrum de aanduiding 'bo' in de aangrenzende bestemming 'water' op te nemen ten einde steigers te kunnen realiseren.

*Commentaar:*

Verwezen wordt naar het eerste tekstblok van ons commentaar op reactie 5.1 (eerste tekstblok). Overigens is de aanduiding 'bo' op de plankaart weldegelijk ook van toepassing voor het water grenzend aan het scoutterrein. Steigers zijn dus al mogelijk met het plan. Daarnaast zal ook de aanduiding 'bouwwerken geen gebouwen toegestaan (bgb)' worden toegevoegd, zodat bijvoorbeeld een botenlift mogelijk is.

**8.2***Reactie:*

Stelt dat in het geldende bestemmingsplan én de (tot 31-12-07 geldende) kampeerontheffing geen onderscheid is gemaakt in doelgroepen die gebruik maken van de voorzieningen op het scoutcentrum. Inspreker is dan ook van mening dat de huidige omschrijving in de toelichting en de doeleindenomschrijving van de bestemming 'maatschappelijke doeleinden' beperkend is ten aanzien van de bestaande en feitelijke mogelijkheden. Tevens wordt gevraagd nachtverblijf mogelijk te maken voor de bestaande accommodatie, conform de huidige situatie.

*Commentaar:*

Het geldende bestemmingsplan voor het scoutingterrein is 'Sluis Lovink e.o. 1998'. In dit bestemmingsplan heeft het terrein, net als in het voorontwerp, de bestemming 'maatschappelijke doeleinden'. 'Maatschappelijke doeleinden' is daarbij gedefinieerd als *'het openbaar bestuur, medische, sociale, culturele en educatieve diensten en daarmee gelijk te stellen diensten'*. In het voorontwerp is een min of meer vergelijkbare begripsomschrijving opgenomen. De doelgroepen zijn daardoor niet gewijzigd.

Gebruik van het terrein door niet-scouts is alleen mogelijk mits dergelijke groepen passen binnen de doeleindenomschrijving van de bestemming, net als in het bestaande plan.



Verblijfsrecreatie zoals bij een regulier kampeerterrein is daardoor niet toegestaan, net als volgens het geldende bestemmingsplan.

In de voorschriften en toelichting zullen wij de redactie zodanig aanpassen dat verblijfsrecreatie in de vorm van tenten alleen mogelijk is ten behoeve van de bestemming. Hierdoor is volgens ons geen verschil meer ten opzichte van het geldende plan.

Het gebruik van de bestaande accommodatie als nachtverblijf is (al) passend volgens de voorschriften, mits dit gebruik plaats vindt door groepen conform de doeleindenomschrijving. Het is daarom niet noodzakelijk deze omschrijving aan te passen.

### 8.3

#### *Reactie:*

Vraagt om jaarrond gebruik te kunnen maken van de kampeermogelijkheden i.p.v. de opgenomen periode van 15 maart tot 1 november, omdat incidenteel ook in het winterseizoen daaraan behoefte is. Dit is volgens inspreker mede in overeenstemming met de aanbeveling in de VNG handreiking over het kampeerbeleid na het afschaffen van de Wet op de openluchtrecreatie.

#### *Commentaar:*

De kampeerperiode is conform de regeling zoals die ook voor andere terreinen met verblijfsrecreatie in de gemeente geldt. Daarnaast willen wij een vrijstelling in het plan opnemen om tweemaal per jaar gedurende een aaneengesloten periode van maximaal 2 weken te kamperen buiten de genoemde periode. Dit is eveneens conform de mogelijkheden zoals die voor andere terreinen met verblijfsrecreatie geldt.

Het verblijven in de bestaande gebouwen is al jaarrond mogelijk, mits de groepen passen binnen de bestemming (zie ons commentaar bij 8.2). Dit in tegenstelling tot het verblijven buiten de bestaande accommodatie. Dit is de reden dat aan de doeleindenomschrijving hiervoor specifieke voorschriften zijn toegevoegd.

Overigens was in de kampeervergunning een periode van 1 april tot 1 november genoemd, waarin van kampeermiddelen gebruik kon worden gemaakt. In wezen is de periode dus al verlengd. Vanwege het vervallen van de Wet op de openluchtrecreatie per 1-1-2008 is ook de kampeervergunning afgeschaft.

## 9. [REDACTED]

### 9.1

#### *Reactie:*

Vraagt in het plan ligplaats voor een zeilcharter bedrijf met botenverhuur mogelijk te maken. Gedacht wordt aan de kopse kant van de haven.

Redenen voor dit vertrekpunt zijn de centrale ligging, waarbij havens zoals Elburg, Harderwijk, Zeewolde en Nulde goed zijn in te passen in dagtochten. Ook de goede bereikbaarheid over de weg en parkeergelegenheid zijn pluspunten, evenals de nabijheid van een restaurant.

*Commentaar:*

Bij het opstellen van het bestemmingsplan is het vastleggen van de bestaande situatie uitgangspunt geweest. Alleen in de hoek van de N302 en de N306 is, via een wijzigingsbevoegdheid, een nieuwe ontwikkeling mogelijk. In de voorschriften is aangegeven welke functies in het wijzigingsgebied zijn toegestaan. Wij zijn van mening dat een zeilcharter met botenverhuur in principe past in de hiervoor toegelaten functies. Daarnaast is een dergelijke functie ook passend binnen de bestemming 'bedrijf'.

Het bovenstaande houdt geen concrete toezegging in voor medewerking. In dit stadium willen wij nog geen voorschot nemen of een concrete toezegging doen over de toekomstige invulling van de ontwikkelingslocatie. Voordat wij besluiten over het gebruik maken van de wijzigingsbevoegdheid dient eerst het bestemmingsplan onherroepelijk te zijn.

*9.2**Reactie:*

Verzoekt aanvullend naast de ligplaats ook een woonvergunning om in de toekomst bij de aanschaf van een groter schip aan boord te wonen.

*Commentaar:*

In de wijzigingsbepalingen is opgenomen dat hooguit 1 bedrijfswoning is toegestaan. Aan de voorschriften wordt toegevoegd dat de gevelbelasting van een eventuele bedrijfswoning als gevolg van verkeerslawaaï niet hoger mag zijn dan 48 dB L<sup>den</sup>. In de praktijk betekent dit dat een bedrijfswoning waarschijnlijk alleen mogelijk zal zijn als deze wordt ingebouwd.

Ook hier geldt het gestelde in ons commentaar van 9.1, tweede tekstblok..

## BIJLAGE 2 NOTA VOOROVERLEGREACTIES

### **Nota 'Vooroverlegreacties voorontwerpbestemmingsplan 'Harderhaven''**

#### Inleiding

Het voorontwerpbestemmingsplan 'Harderhaven' is in het kader van het vooroverleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) naar verschillende organen gestuurd met het verzoek om eventuele reacties vóór 1 april 2008 kenbaar te maken.

Het voorontwerp is aan de volgende instanties toegezonden:

- Gedeputeerde Staten van Flevoland
- Waterschap Zuiderzeeland
- VROM-inspectie regio Noord-West
- Rijkswaterstaat IJsselmeergebied
- Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten
- Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit, directie Noordwest
- Ministerie van Economische Zaken, regio Noord - West
- Gemeente Harderwijk
- Gemeente Dronten
- Domeinen, regionale directie IJsselmeerpolders
- Kamer van Koophandel
- Bedrijfskring Zeewolde

Er zijn 8 reacties ontvangen, waarvan 4 met een *inhoudelijke* opmerking. Deze reacties zijn kort samengevat en voorzien van commentaar.

### **1. Gedeputeerde Staten van Flevoland**

#### *1.1*

##### *Reactie:*

De provincie geeft aan dat volgens de wijzigingsbepaling de mogelijkheid van een dienstwoning is opgenomen, waarbij onduidelijk is of er gebouwd gaat worden en zo ja, waar, welke bebouwing gerealiseerd zal worden. Het is mogelijk dat met de wijziging provinciale belangen in het geding zijn. Volgens de nieuwe Wet ruimtelijke ordening is voor wijzigingsplannen echter geen goedkeuring meer vereist van de provincie. Er wordt daarom verzocht een keuze te maken tussen enerzijds het verwijderen van de wijzigingsbevoegdheid of anderzijds nader te bepalen waar de bebouwing gerealiseerd zal worden en de mogelijkheid hiervan te onderbouwen met in ieder geval een akoestisch en archeologisch onderzoek. Indien voor de tweede mogelijkheid wordt gekozen adviseert de provincie de gevelbelasting uit te drukken in dB L<sup>den</sup> in plaats van dB (A) vanwege de wijziging van de Wet geluidhinder van 1 januari 2007.

*Commentaar:*

Wij willen de wijzigingsbevoegdheid in het plan houden om aan een initiatief, passend binnen de gestelde kaders, flexibel te kunnen meewerken.

Bij veranderingen van de bestaande bestemming dient naar het aspect van de archeologie en cultuurhistorie te worden gekeken. Een archeologisch onderzoek vinden wij in dit geval niet noodzakelijk. Reden hiervoor is dat in het Omgevingsplan de archeologische waarden voor de provincie zijn omschreven. Hierin wordt het plangebied niet aangeduid als gebied met archeologische waarde. Harderhaven is in het verleden ook als geheel opgespoten. Er is dus sprake van een geroerde bodem. Ook de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden (IKAW) laat voor het plangebied een zeer lage trefkans op archeologische sporen zien. Dit betekent dat voor het hele plangebied geen archeologische (verwachtings-)waarde geldt. Tevens zijn er geen monumenten gelegen in het plangebied.

Wel valt het plangebied volgens het Omgevingsplan binnen het gebied met aardkundige waarden. Het gebied met aardkundige waarden bevat sporen van vroegere landschappen. Uit de aardkundige waarden is het ontstaan van Flevoland af te leiden. De bescherming van de aardkundige waarden is geregeld via de vergunningverlening van de Ontgrondingenwet, waarbij het toetsingskader in de beleidsregel vergunningverlening milieuwetgeving wordt gehanteerd. Bij vergunningplichtige ontgrondingen in deze gebieden moet aandacht worden geschonken aan de effecten op de aardkundige waarden. Indien voor de wijziging een ontgrondingvergunning is vereist, zal in dat kader een beoordeling plaatsvinden of de ontwikkeling een verstoring van de aardkundige waarden tot gevolg heeft.

In de voorschriften wordt opgenomen dat de gevelbelasting van een eventuele bedrijfswoning als gevolg van verkeerslawaaï niet hoger mag zijn dan 48 dB L<sup>den</sup>. In de praktijk betekent dit dat een bedrijfswoning waarschijnlijk alleen mogelijk zal zijn als deze wordt ingebouwd. Overige geluidgevoelige functies zijn in de wijzigingsvoorschriften al uitgesloten.

*1.2**Reactie:*

Vraagt in de toelichting aandacht te besteden aan de verantwoording van het zogenaamde 'groepsrisico'. Dit is verplicht op basis van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Deze verantwoordingsplicht houdt in dat iedere wijziging met betrekking tot het planologische regime moet worden onderbouwd én verantwoord door het bevoegd gezag. Hierbij geeft het bevoegd gezag aan of het groepsrisico in de betreffende situatie aanvaardbaar wordt geacht.

*Commentaar:*

De toelichting zal op de gevraagde punten worden aangevuld. Met de provincie is afgesproken dat de paragraaf externe veiligheid inhoudelijk op ambtelijk niveau met de provincie zal worden afgestemd vóórdat het ontwerpbestemmingsplan ter visie gaat.

### 1.3

#### *Reactie:*

Tevens wordt gevraagd de toelichting op het gebied van externe veiligheid aan te vullen ten aanzien van:

- de hoogte van het groepsrisico van de wegen in het plangebied;
- het vervoer van gevaarlijke stoffen over het water;
- externe veiligheidsaspecten van aangrenzende bestemmingsplannen;
- eventuele aanwezige buisleidingen in het plangebied.

#### *Commentaar:*

Zie ons commentaar bij reactie 1.2.

### 1.4

#### *Reactie:*

De provincie wijst erop dat het bestemmingsplan voor advies moet worden voorgelegd aan de brandweer. Verzocht wordt het advies van de brandweer te verwerken in het bestemmingsplan.

#### *Commentaar:*

Aansluitend bij ons commentaar van reactie 1.2 zal ook het advies van de brandweer in de toelichting worden verwerkt.

### 1.5

#### *Reactie:*

In artikel 10 (Wonen) van de voorschriften van het bestemmingsplan wordt onder 10.1.2 verwezen naar artikel 16.1, waar dit artikel 14.1 zou moeten zijn. Verzocht wordt deze verwijzing aan te passen.

#### *Commentaar:*

De redactie wordt aangepast.

### 1.6

#### *Reactie:*

De provincie merkt voor de volledigheid op dat de sluis die in het bestemmingsplan aangeduid wordt als 'sluis Lovink' van de provincie (als eigenaar) de naam 'Blauwe Dromer' heeft gekregen.

#### *Commentaar:*

Van de opmerking wordt kennis genomen. In de toelichting zal onderscheid worden gemaakt tussen sluis de 'Blauwe Dromer' en het gemaal 'Lovink'.

## 2. Waterschap Zuiderzeeland

### 2.1

#### *Reactie:*

Vraagt te anticiperen op het nieuwe bouwbeleid van het waterschap en de hierop aan te passen keur door op de plankaart een 'vrijwaringszone' aan te duiden van 20 meter buiten de kernzone (i.c. de eigendomsgrens van het dijklichaam), inclusief de bepaling dat alleen gebouwen in de zone zijn toegestaan mits de waterstaatkundige belangen niet in het geding zijn. Deze zone zal ook vastgelegd worden in de legger (naar verwachting in 2009).

#### *Commentaar:*

Met het verzoek wordt ingestemd. Op de plankaart wordt de aanduiding 'vrijwaringszone' opgenomen. Aan de voorschriften zal een bepaling in lijn met het voorstel van het waterschap worden toegevoegd.

### 2.2

#### *Reactie:*

Vraagt de letterlijke tekst uit het Omgevingsplan 2006 met betrekking tot het buitendijkse beleid in de waterparagraaf op te nemen.

#### *Commentaar:*

Conform het verzoek wordt de volgende tekst aan de waterparagraaf toegevoegd: 'De vermelde veiligheidsnormen geven de kans weer op de waterstand die nog veilig gekeerd moet kunnen worden. Als van een bestaand buitendijks gebied de bestemming wordt gewijzigd (herinrichting), dan wordt daarvoor de veiligheidsnorm voor nog te realiseren buitendijkse gebieden van toepassing. Van een bestemmingswijziging is sprake indien de bestaande bebouwing wordt vervangen of als een onbewoond gebied wordt bebouwd. De initiatiefnemer van de bestemmingswijziging is verantwoordelijk voor de kosten die samenhangen met het verhogen van de veiligheid. Naast veiligheid moet tevens worden voldaan aan andere wettelijke vereisten, zoals die voor natuur.'

## 3. Vrom-Inspectie, regio Noord-West

De VROM-Inspectie is coördinerend orgaan van Rijkswaterstaat, Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten, Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit en het Ministerie van Economische Zaken. Deze instanties hebben geen opmerkingen.

### 3.1

#### *Reactie*

De Inspectie geeft aan dat het plangebied aan twee zijden wordt begrensd door doorgaande, provinciale wegen. Op deze wegen is verkeer van gevaarlijke stoffen mogelijk. In de toelichting is in de paragraaf externe veiligheid aan dit aspect geen aandacht besteed. Gevraagd wordt het plaatsgebonden en het groepsrisico als gevolg van het verkeer gevaarlijke stoffen welke van toepassing zijn op de specifieke situatie in het plangebied in de toelichting en op de plankaart op te nemen.

#### *Commentaar:*

Wij verwijzen naar onze commentaren bij de vooroverlegreacties 1.2, 1.3 en 1.4.

### 3.2

#### *Reactie:*

De Inspectie wijst er op dat het wijzigingsgebied aan de zuid-oostzijde grenst aan woningen en woonboten. De Inspectie adviseert t.z.t. de overgang tussen beide functies zorgvuldig vorm te geven, zodat de leefomgeving en de veiligheid van de bewoners gewaarborgd blijft.

#### *Commentaar:*

Van de opmerking wordt kennis genomen. Ons inziens worden de leefomgeving en veiligheid van de zittende bewoners voldoende gewaarborgd door de voorschriften van de wijzigingsbevoegdheid.

Zie ook ons commentaar op inspraakreactie 1.3 en 1.4

## **4. Gemeente Harderwijk**

### 4.1

#### *Reactie:*

Geeft aan dat de geluidzone van bedrijventerrein Lorentz en industrieterrein Haven in Harderwijk iets over het plangebied van bestemmingsplan 'Harderhaven' loopt en verzoekt het plan hierop aan te passen.

#### *Commentaar:*

Het plangebied wordt zodanig aangepast c.q. verkleind dat de geluidzone buiten de plangrenzen van bestemmingsplan 'Harderhaven' ligt. De zone zal worden opgenomen in het plangebied van het bestemmingsplan 'Geluidzones bedrijventerrein Lorentz en industrieterrein Haven' dat binnenkort tegelijkertijd in procedure zal worden gebracht door zowel de gemeente Zeewolde als de gemeente Harderwijk. Hierover heeft ambtelijke afstemming plaatsgevonden tussen beide gemeenten.





## BIJLAGE 3 NOTA VAN ZIENSWIJZEN

### Toelichting

Op grond van artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening heeft het ontwerpbestemmingsplan 'Harderhaven' met ingang van 2 juni 2010 gedurende 6 weken ter inzage gelegen (tot en met 13 juli 2010). Een ieder is in de gelegenheid gesteld om gedurende de termijn van tervisielegging zijn/haar zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan kenbaar te maken. Er zijn 7 zienswijzen ingediend, allen binnen de gestelde termijn en daardoor ontvankelijk. De zienswijzen zijn samengevat en van een reactie voorzien.

### Zienswijze 1



#### *Zienswijze 1.1*

De herziening legt niet de bestaande situatie vast. De ingenomen 10<sup>e</sup> ligplaats hoort bij de bestaande situatie.

#### *Reactie 1.1*

De bestaande situatie bestaat uit een 10<sup>e</sup> woonschip dat in wateren ligt dat in eigendom is van de gemeente Zeewolde. De gemeente heeft een privaatrechterlijke procedure opgestart om het gebruik van de gemeentelijke gronden te beëindigen. Met de aanneming dat de gemeente in het gelijk gesteld zal worden, zal het bestemmingsplan zo worden vastgesteld dat er geen mogelijkheid is voor een 10<sup>e</sup> woonschip.

#### *Zienswijze 1.2*

Afwijking van de bestaande situatie moet worden gemotiveerd met argumenten die ruimtelijk relevant zijn. Het verminderen van het aantal ligplaatsen wordt niet (ruimtelijk) onderbouwd.

#### *Reactie 1.2*

In het nu geldende (oude) bestemmingsplan is in de toelichting opgenomen dat er 9 woonschepen mogelijk zijn, maar in de planregels is het aantal van 10 opgenomen. In dit bestemmingsplan wordt in de regels (voorschriften) het aantal van 9 woonschepen toegestaan. Het aantal dat ook fysiek mogelijk is langs de kade. Deze correctie van een verschrijving in het oude plan hoeft niet ruimtelijke onderbouwd te worden.

#### *Zienswijze 1.3*

Bezwaar tegen het versmallen van de strook bestemd voor woonschepen en aangeduid met WS, met ongeveer 6 meter (van circa 20 naar 14 meter). Deze wijziging is evenmin (ruimtelijk) onderbouwd en gaat eveneens voorbij aan de bestaande situatie.

#### *Reactie 1.3*

De grens van de bestemming waarin woonschepen zijn toegestaan is gelegd op de kadastrale eigendomsgrens. Achtergrond van deze keuze is dat de gemeente als privaatrechterlijke partij niet voornemens is om gronden/wateren te verhuren, te verpachten of te verkopen ten behoeve van woonschep/-boten. Door de verschuiving van bestemmingsgrens wordt de mogelijke onduidelijkheid tussen het bestemmingsplan en het kadaster weggenomen en ontstaat er een evidente belemmering om deze strook voor woonschepen te gebruiken.

#### *Zienswijze 1.4*

Door deze bestemmingswijzigingen wordt de mogelijkheid voor een 10<sup>e</sup> ligplaats wegbestemd; hiertegen wordt in algemene zin bezwaar gemaakt omdat er grote behoefte is aan ligplaatsen.

*Reactie 1.4*

Fysiek gezien is er geen ruimte langs de landtong voor een 10<sup>e</sup> woonschip, enkel wanneer er wordt dubbel gelegen op gemeentegrond. Los van het gegeven dat het gemeentegrond betreft, is 'dubbelliggen' ongewenst omdat er dan een situatie ontstaat waarbij de beweegruimte voor de woonschepen langs de kade volledig ingeperkt wordt door de aanleg van steigers, kabels en leidingen ten behoeve van de 2<sup>e</sup> rij. Gezien eerdere bestuurlijke uitspraken en besluiten wordt hieraan niet meegewerkt.

Ten aanzien van de behoefte aan ligplaatsen voor woonschepen wordt opgemerkt dat er voor (het nog te ontwikkelen) Waterkwartier in Zeewolde onderzoek wordt gedaan naar het creëren van ruimte voor woonschepen.

*Zienswijze 1.5*

Door de bestemmingswijziging wordt schade geleden. Het recht wordt voorbehouden om deze schade te verhalen op de gemeente.

*Reactie 1.5*

Wanneer een belanghebbende schade meent te lijden door een bepaling in een bestemmingsplan kan diegene een aanvraag voor tegemoetkoming in die schade indienen overeenkomstig afdeling 6.1 Wro. Aan de hand van een planschadeanalyse zal dan worden bepaald of er inderdaad schade is/wordt geleden.

*Zienswijze 1.6*

Bij de inspraakronde is een pleidooi gehouden voor het inrichten van de zuidoostelijke zijde van de landtong. In de Nota van Inspraak is hier geen enkel woord aan gewijd.

*Reactie 1.6*

Het pleidooi is gehouden tijdens de raadscommissievergaderingen Ruimte en Wonen van 9 juni en 8 september 2008, waarin de Nota van Zienswijze is besproken. Hierdoor is het geen onderdeel van de Nota van Inspraak, maar deel van het verslag van die vergaderingen. In die vergaderingen is geen vervolg gegeven aan het pleidooi.

**Zienswijze 2***Zienswijze 2.1*

Verzocht wordt om de bestemming van een stuk grond voor de voortuin (ongeveer 2,6 are) te wijzigen van 'Groen' in 'Tuin', aangezien het gebruik en onderhoud sinds de bouw van de woning (1954) toebehoort heeft aan de woning.

*Reactie 2.1*

Er is aangegeven dat er een mondelinge afspraak is tussen gebruiker en eigenaar over het gebruik van het betreffende stuk grond. Formeel is het in eigendom van Domeinen en heeft het de status van openbare gronden, waardoor de bestemming 'Groen' gerechtvaardigd is.

*Zienswijze 2.2*

De bestemming van het voormalige waterpompgebouw, staande in de singel Harderwijkerweg, komt niet overeen met het huidige gebruik.

*Reactie 2.2*

Uit onderzoek is gebleken dat het betreffende gebouw in gebruik is als opslagplaats door een particulier. Dit gebruik is strijdig met het geldende en ontwerpbestemmingsplan. Ten behoeve van het gebruik van het gebouw als opslagruimte is een vrijstelling overeenkomstig

art. 14 lid 3 van het bestemmingsplan "Harderhaven" gevoerd. Maar omdat er geen zicht is op de definitieve functie van het gebouw, wordt de bestemming niet aangepast. Daarentegen worden de overige bestaande nutsgebouwen wel positief bestemd.

### Zienswijze 3



#### *Zienswijze 3.1*

Opgemerkt wordt dat in de toelichting onder paragraaf 2.2.1 geen notie wordt gemaakt van de mogelijkheid om naast een woonschip een onbewoond vaartuig aan te leggen

#### *Reactie 3.1*

De betreffende paragraaf geeft een globale beschrijving van de ruimtelijke opbouw. In de planregels (artikel 9.2.1) is bepaald dat; per woonschip maximaal 1 ander vaartuig mag worden neergelegd met een lengte kleiner dan 14 m<sup>1</sup>.

#### *Zienswijze 3.2*

In paragraaf 2.2.2 van de toelichting wordt verondersteld dat er twee scheepsmakelaars zijn. Gesteld wordt dat dit niet juist is, de meeste boten hebben er een ligplaats, sommige eigenaren wonen er langdurig. De verkoophaven is verworden tot een jachthaven.

#### *Reactie 3.2*

Aan de kade zijn twee scheepsmakelaars gevestigd. In het ontwerpbestemmingsplan is een jachthaven en bewoning van schepen buiten de zone bestemd voor woonschepen niet toegestaan. Vanuit meerdere kanalen is aangegeven dat gedeelten van de verkoophaven wel worden gebruikt voor dit niet toegestane gebruik. Handhaving van het bestemmingsplan behoort tot de bevoegdheden van het college van Burgemeester en wethouders.

#### *Zienswijze 3.3*

Onduidelijk is welke strook in paragraaf 3.2.1 wordt bedoeld met 'voorkeursgebied intensivering recreatie'.

#### *Reactie 3.3*

In de Nota Ruimte (rijksbeleid) wordt de gehele kuststrook van het Wolderwijd en Veluwe meer aan Flevolandse zijde aangemerkt als 'voorkeursgebied intensivering recreatie'. Dus ook Harderhaven in zijn geheel.

#### *Zienswijze 3.4*

Onduidelijk is welke mogelijkheid tot ontwikkeling wordt bedoeld voor 'Nummer 1' in paragraaf 3.2.4.. Waarbij aangegeven wordt tegen uitbreiding van recreatie te zijn aangezien deze functie niet samengaat met wonen.

#### *Reactie 3.4*

In artikel 15 van de planregels is opgenomen dat de bestemming voor dat gebied mag worden gewijzigd in 'bedrijfsdoeleinden (categorieën 1 en 2)' en 'horeca (categorieën 1 en 2)'.

#### *Zienswijze 3.5*

Aangetekend wordt dat de 'passende flexibiliteit' (reactie op inspraak 1.10; De voorschriften van de bestemming 'water' geven aan dat binnen deze aanduiding boten mogen worden aangelegd ten behoeve van de aangrenzende functie op de oever/kade. Deze regeling biedt passende flexibiliteit om te voldoen aan vraag naar ligplaatsen ten behoeve van andere toegestane functies, bijvoorbeeld ingeval

van een bedrijfsverplaatsing van een van de zittende jachtmakelaars.) geen optie is. Flexibel gebruik van de steigers is een vrijbrief voor een jachthaven.

#### *Reactie 3.5*

Het gebruik van 'jachthaven' wordt expliciet uitgesloten in artikel 9.1.1. van de planregels. Dit gebruik valt dus buiten de aangehaalde 'passende flexibiliteit'.

#### *Zienswijze 3.6*

Onduidelijk is welke instantie nu verantwoordelijk is voor het beheer van het oppervlaktewater in en om de Harderhaven.

#### *Reactie 3.6*

Er zijn twee waterbeheerders actief in het gebied. Het waterschap gaat over het land en de waterkeringen en over het afvalwater zover dat op de riolering wordt geloosd. Rijkswaterstaat gaat over het oppervlaktewater en de lozingen van afvalwater op dat oppervlaktewater.

#### *Zienswijze 3.7*

Overlast wordt geconstateerd van te hard varen in de Harderhaven, daarnaast is er overlast van illegale lozingen op het oppervlaktewater.

#### *Reactie 3.7*

Toezicht op te hard varen is een zaak van de politie en geen zaak van dit bestemmingsplan.

Onduidelijk is om wat voor illegale lozingen het gaat. Maar als het gaat om lozingen op het oppervlaktewater is Rijkswaterstaat het bevoegde gezag en die zou daar dan ook tegen moeten optreden. Als het gaat om illegale lozingen vanuit de woonarken dan heeft de gemeente dit al meerdere malen bij Rijkswaterstaat aangekaart.

#### *Zienswijze 3.8*

Gevraagd wordt of er binnen de bestemming 'Horeca (categorieën 1 en 2)' terrasfeesten met livemuziek mogen worden gehouden.

#### *Reactie 3.8*

In het "Besluit Algemene regels voor inrichtingen milieubeheer" staan geluidsnormen opgesteld waaraan o.a. horecabedrijven (inclusief terras) zich moeten houden (artikel 217, 2.19 en 2.20). Het genoemde besluit wordt kortweg "Activiteitenbesluit" genoemd en geldt voor heel Nederland. In de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) van Zeewolde sluiten wij aan op deze landelijke regelgeving.

Zowel in het Activiteitenbesluit als in de APV wordt aan (o.a.) een horecabedrijf toegestaan om maximaal 12 keer per jaar af te wijken van de geluidsnormen uit het Activiteitenbesluit. (Activiteitenbesluit artikel 2.21 en APV artikel 4:3) ten behoeve van een buitenactiviteit.

Wel gelden daarbij de volgende voorschriften:

- 2 weken van tevoren melden bij de Servicebalie van de gemeente
- de geluidsnormen mogen met niet meer 10 dB(A) worden overschreden
- uiterlijk tot 24.00 uur.

Het is dus toegestaan om terrasfeesten met buitenmuziek te houden, uiteraard binnen de hiervoor genoemde geldende regels.

#### **Zienswijze 4**



*Zienswijze 4.1*

In het ontwerpbestemmingsplan zijn bouwvlakken opgenomen binnen de bestemming "Bedrijventerrein". Door deze bouwvlakken worden de mogelijkheden voor het realiseren van gebouwen beperkt. Een gevolg hiervan is mede dat de waarde van het perceel vermindert. Verzocht wordt om de bouwmogelijkheden niet te beperken ten opzichte van het nu geldende bestemmingsplan waarin geen bouwvlakken zijn opgenomen.

*Reactie 4.1*

Het bouwvlak zal worden verruimd tot de vrijwaringszone vanuit de Keur (Waterschap).

*Zienswijze 4.2*

Binnen de bestemming "Bedrijventerrein" is de bepaling opgenomen dat 'de afstand van een gebouw tot de zijdelingse perceelsgrens op een bouwperceel minimaal 3 m bedraagt'. Hiervan is geen ontheffing mogelijk. Verzocht wordt om deze ontheffing toe te voegen aan de betreffende planregels.

*Reactie 4.2*

Om enige flexibiliteit mogelijk te maken zal er een ontheffingsmogelijkheid worden opgenomen in de bestemming "Bedrijventerrein" om aan één zijde op de perceelsgrens te bouwen. Bebouwing (bouwwerk of een bouwwerk, geen gebouw zijnde) op een kleinere afstand dan 3 meter van de zijdelingse bouwperceelsgrenzen wordt dan toestaan, mits dit toelaatbaar is vanuit het oogpunt van bereikbaarheid, parkeergelegenheid en stedenbouw.

*Zienswijze 4.3*

Verzocht wordt om binnen de bestemming "Water" het doeleind 'jachthaven' op te nemen.

*Reactie 4.3*

Onvoldoende duidelijk is of er behoefte is aan extra ligplaatsen. Daarbij is er in het verleden bewust voor gekozen om de Harderhaven de functie van werkhaven te geven. Tot slot is er in het vooroverleg voor gekozen om (naar aanleiding van een inspraakreactie) het gebruik van jachthaven niet toe te staan binnen de bestemming "Water".

**Zienswijze 5**

Ministerie van Defensie, Dr. Stolteweg 40, 8004 DD, Zwolle

*Zienswijze 5.1*

Verzocht wordt om in de regels van het bestemmingsplan de bouwmogelijkheden hoger dan 80 meter boven NAP te regelen via een ontheffingsbevoegdheid van Burgemeester en wethouders. Bij de omschrijving van deze bevoegdheid dient dan als beslis criterium te worden opgenomen, dat het functioneren van de radar niet in onaanvaardbare mate (dat wil zeggen meer dan 10% vermindering van het radarbereik in een bepaalde richting) mag worden gestoord en als procedurele voorwaarde, dat Burgemeester en wethouders voorafgaand aan het verlenen van de ontheffing schriftelijk advies dienen in te winnen bij de beheerder van de radar (in casu de regionale directie van de Dienst Vastgoed Defensie van het Ministerie van Defensie).

*Reactie 5.1*

Binnen het bestemmingsplan is de grootste toegestane bouwhoogte voor gebouwen 13 meter (Wro-zone - wijzigingsgebied - 1). Daarnaast is de grootste toegestane bouwhoogte voor bouwwerken, geen gebouw zijnde 40 meter (antennemast). Derhalve wordt de gevraagde ontheffingsbevoegdheid niet opgenomen.

**Zienswijze 6**

*Zienswijze 6.1*

Ondanks dat het gebruik 'jachthaven' niet is toegestaan, wordt de Harderhaven voor dergelijke doeleinden gebruikt.

*Reactie 6.1*

Vanuit meerdere kanalen is aangegeven dat gedeelten van de verkoophaven worden gebruikt voor het niet toegestane gebruik van jachthaven. Handhaving van het bestemmingsplan behoort tot de bevoegdheden van het college van Burgemeester en wethouders.

*Zienswijze 6.2*

Het aantal aanwezige parkeerplaatsen HMS is op zomerse dagen onvoldoende. Hierdoor wordt er ook in de berm en op het openbare groen geparkeerd. Naast de verkeersoverlast heeft dit ook tot gevolg dat deze groenstroken kapot worden gereden.

*Reactie 6.2*

De genoemde locatie is niet in eigendom van de gemeente, maar van Domeinen. Over deze gronden en de inrichting hiervan heeft de gemeente geen zeggenschap. Overigens kunnen parkeerplaatsen binnen de bestemming 'verkeer-verblijf' worden gerealiseerd. Dat wil echter niet zeggen dat ook daadwerkelijk op deze locatie parkeerruimte wordt gecreëerd.

*Zienswijze 6.3*

Buiten de aanduiding waar woonschepen zijn toegestaan ligt er 9 maanden per jaar een woonschip

*Reactie 6.3*

Aangenomen wordt dat er wordt geduid op het woonschip dat gelegen is naast het woonschip op de Harderhaven 18. Dit gebruik is bij de gemeente bekend en hiertegen zijn stappen ondernomen.

*Zienswijze 6.4*

Gezien de huidige ontwikkelingen in de arkenbouw wordt verzocht om de bouwhoogte voor woonschepen te verhogen van 4 naar 5 meter.

*Reactie 6.4*

Stedenbouwkundig zijn er geen bezwaren tegen het verhogen van de bouwhoogte voor de woonschepen. Deze zal derhalve verhoogd worden van 4 naar 5 meter. Hierdoor kan het woonschip in twee woonlagen worden uitgevoerd.

*Zienswijze 6.5*

Niet ingestemd kan worden met het huidige gebruik van de HMS (horeca)

*Reactie 6.5*

In 2006 is er een vrijstellingsprocedure gevoerd waardoor het gebruik van hotel-restaurant toegestaan is op de Harderhaven 32. In verband met verkregen rechten is het niet opportuun om het betreffende perceel een bestemming te geven waarbinnen horeca niet mogelijk is.

*Zienswijze 6.6*

Aangegeven wordt dat er totaal geen toezicht is op Harderhaven en onduidelijk is welke instantie waarvoor benadert moet worden (gemeente, Rijkswaterstaat, waterschap).

*Reactie 6.6*

Er zijn twee waterbeheerders actief in het gebied. Het waterschap gaat over het land en de waterkeringen en over het afvalwater zover dat op de riolering wordt geloosd. Rijkswater-

staat gaat over het oppervlaktewater en de lozingen van afvalwater op dat oppervlaktewater. Daarnaast is de gemeente verantwoordelijk voor de handhaving van het bestemmingsplan.

#### *Zienswijze 6.7*

In de reactienota is opgenomen dat de gemeente "thans niet op de hoogte is van overtredingen in de zin dat jachtschepen permanent bewoond worden". Indiener stoort zich aan deze zin, aangezien hij meerdere malen gewezen heeft op permanente bewoning.

#### *Reactie 6.7*

Aan de kade zijn twee scheepsmakelaars gevestigd. In het ontwerpbestemmingsplan is een jachthaven en bewoning van schepen buiten de zone bestemd voor woonschepen niet toegestaan. Vanuit meerdere kanalen is aangegeven dat gedeelten van de verkoopshaven wel worden gebruikt voor dit niet toegestane gebruik. De handhaving van de planregels geschiedt vanuit het werkveld Handhaving.

#### *Zienswijze 6.8*

De conclusie wordt getrokken dat de gemeente niet handhavend (durft) op te treden

#### *Reactie 6.8*

Op basis van de Nota Handhaving en de daarop gebaseerde uitvoeringsprogramma's is geen prioriteit gegeven aan de handhaving van illegaal bewoonde jachten en schepen. Naar verwachting zal dit onderwerp in de toekomst wel als uitvoeringpunt worden opgenomen.

### **Zienswijze 7**

Waterschap Zuiderzeeland, Lindelaan 20, 8224 KT Lelystad

#### *Zienswijze 7.1*

Verzocht wordt om de vrijwaringszone op te nemen op de plankkaart. Deze vrijwaringszone is een 20 meter brede strook aanpalend aan de kernzone, waarvan de grens samenvalt met de eigendomsgrens.

#### *Reactie 7.1*

De verzochte vrijwaringszone zal worden opgenomen.

#### *Zienswijze 7.2*

Verzocht wordt om een passage uit het Omgevingsplan 2006 van de provincie op te nemen.

#### *Reactie 7.2*

De verzochte passage zal worden opgenomen in de toelichting van het bestemmingsplan.

## BIJLAGE 4 RAPPORT EXTERNE VEILIGHEID



## **Externe veiligheid Harderhaven Zeewolde**



Adviesgroep AVIV BV  
Langestraat 11  
7511 HA Enschede

## **Externe veiligheid Harderhaven Zeewolde**

Project : 081401  
Datum : 24 november 2008  
Auteurs : ing. A.J.H. Schulenberg  
          : ir. J. Heitink

Opdrachtgever:  
Gemeente Zeewolde  
t.a.v. G. van Dijk  
Postbus 1  
3890 AA Zeewolde

## Inhoudsopgave

<b>1. Inleiding .....</b>	<b>2</b>
<b>2. Normstelling externe veiligheid .....</b>	<b>3</b>
2.1. Risicobenadering.....	3
2.2. Plaatsgebonden risico .....	4
2.3. Groepsrisico .....	6
<b>3. Uitgangspunten risicoberekening.....</b>	<b>9</b>
3.1. RBM II .....	9
3.2. Transportintensiteit.....	9
3.3. Uitstromingsfrequentie .....	11
3.4. Aanwezigen.....	11
3.5. Overig.....	11
<b>4. Resultaten risicoberekening.....</b>	<b>12</b>
4.1. Plaatsgebonden risico .....	12
4.2. Groepsrisico .....	13
<b>5. Overige risicobronnen .....</b>	<b>16</b>
5.1. Inrichtingen.....	16
5.2. Modaliteit Spoor .....	16
5.3. Modaliteit Water .....	17
5.4. Modaliteit Buisleidingen.....	17
<b>6. Conclusie.....</b>	<b>18</b>
<b>Referenties .....</b>	<b>19</b>
<b>Bijlage 1. Bevolkingsgebieden .....</b>	<b>20</b>

## 1. Inleiding

Ten behoeve van het conserverend bestemmingsplan voor Harderhaven te Zeewolde dient nadere aandacht te worden besteed aan het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg en water, de hoogte en verantwoording van het 'groepsrisico', externe veiligheid van aangrenzende bestemmingsplannen en eventuele buisleidingen in het gebied. Ten behoeve van de beoordeling en verantwoording van de mogelijke wijziging van het groepsrisico zijn de externe veiligheidsrisico's berekend voor een huidige en toekomstige bebouwingssituatie.

De rapportage is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 wordt de normstelling externe veiligheid voor transportroutes samengevat. In hoofdstuk 3 worden de uitgangspunten van de risicoberekening beschreven. Hoofdstuk 4 bevat het resultaat van de risicoberekening. In hoofdstuk 5 worden overige risicobronnen en hun invloed op Harderhaven beschreven. Hoofdstuk 6 ten slotte bevat de conclusie.

## 2. Normstelling externe veiligheid

### 2.1. Risicobenadering

Het transport van gevaarlijke stoffen brengt risico's met zich mee door de mogelijkheid dat bij een ongeval gevaarlijke lading kan vrijkomen. Het risico voor omwonenden wordt gevat onder het begrip externe veiligheid. Voor het transport van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en het binnenwater is een risiconormering vastgesteld [1 en 2]. Tevens is een handreiking externe veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen gepubliceerd [3].

Een combinatie van verschillende aspecten is bepalend voor het risiconiveau voor specifieke trajecten van transportroutes:

- de omvang van de vervoersstroom, die bepalend is voor de kans op ongevallen met effecten op de omgeving;
- de soort van gevaarlijke stoffen, die bepalend is voor de effecten op de omgeving;
- de veiligheid, die bepalend is voor de kans op ongevallen;
- het aantal mensen langs de route, dat bepalend is voor het mogelijk aantal doden.

De risicobenadering externe veiligheid kent twee begrippen om het risiconiveau voor activiteiten met gevaarlijke stoffen in relatie tot de omgeving aan te geven. Deze begrippen zijn het plaatsgebonden risico (PR, voorheen het individueel risico genoemd) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon, die zich continu en onbeschermd op een bepaalde plaats in de omgeving van een transportroute bevindt, overlijdt door een ongeval met het transport van gevaarlijke stoffen op die route. Plaatsen met een gelijk risico kunnen door zogenaamde risicocontouren op een kaart worden weergegeven. Het PR leent zich daarmee goed voor het vaststellen van een risicozone tussen een route en kwetsbare bestemmingen, zoals woonwijken. Het GR geeft aan wat de kans is op een ongeval met tien of meer doden in de omgeving van de beschouwde activiteit. Het aantal personen dat in de omgeving van de route verblijft en de plaats waar zij verblijven is van invloed op de omvang en kans van het groepsrisico. Dit bepaalt mede de hoogte van het GR. Het GR wordt weergegeven in een grafiek, de zogeheten fN-curve. Op de verticale as van de grafiek staat de cumulatieve kans per jaar  $f$  op een ongeval met  $N$  of meer slachtoffers en op de horizontale as het aantal slachtoffers. Het GR wordt bijvoorbeeld gebruikt om vast te stellen of de woningdichtheid in een bepaald gebied nog kan worden vergroot.

Beide begrippen hebben een verschillende functie. Met het PR wordt de aan te houden afstand geëvalueerd tussen de activiteit en kwetsbare functies, zoals woonbebouwing, in de omgeving. Deze risicoafstand zorgt er voor dat de individuele overlijdenskans van de burger kleiner is dan  $10^{-6}$  per jaar. Met het GR wordt in beeld gebracht of, gegeven deze afstand tussen de activiteit en kwetsbare functies, er als gevolg van een ongeval een groot aantal slachtoffers kan vallen en met welke kans, doordat er een grote groep personen blootgesteld wordt. Het GR verschaft informatie die gebruikt dient te worden bij het besluit of de risicosituatie aanvaardbaar geacht kan worden (verantwoordingsplicht GR).

## 2.2. Plaatsgebonden risico

In het kader van de risicobenadering moet de vraag worden beantwoord of er sprake is van een relatief hoog risico voor de individuele burger. Afhankelijk van de omvang van de vervoersstromen en de specifieke gevaren voor de omgeving, kan een zekere scheiding tussen transportroutes en werk- en woongebieden gewenst zijn. Bij deze vraagstelling worden de risiconormen gehanteerd, die door de rijksoverheid zijn vastgesteld [1]. In de volgende tabel wordt weergegeven welke normen voor het plaatsgebonden risico op de verschillende situaties van toepassing zijn.

Situatie		Vervoersbesluit	Omgevingsbesluit
Bestaand		Grenswaarde PR 10 <sup>-5</sup> Streven naar PR 10 <sup>-6</sup>	Grenswaarde PR 10 <sup>-5</sup> Streven naar PR 10 <sup>-6</sup>
Nieuw	Kwetsbare objecten	Grenswaarde PR 10 <sup>-6</sup>	Grenswaarde PR 10 <sup>-6</sup>
	Beperkt kwetsbare objecten	Richtwaarde PR 10 <sup>-6</sup>	Richtwaarde PR 10 <sup>-6</sup>

Voor nieuwe situaties (een nieuwe route, een significante verandering in de transportstroom, nieuwe kwetsbare bestemmingen) geldt de PR-norm als grenswaarde. Voor bijzondere situaties wordt de mogelijkheid open gehouden om op basis van een integrale belangenafweging van deze grenswaarde af te wijken. De beslissing van het bevoegd gezag om af te wijken dient ter goedkeuring te worden voorgelegd aan de betrokken ministeries. Voor bestaande situaties met een PR hoger dan 10<sup>-6</sup> wordt er naar gestreefd om aan de grens van kwetsbare bestemmingen het PR te verlagen tot het gestelde normniveau. Voor dergelijke situaties geldt het stand-still beginsel voor nieuwe ontwikkelingen. Veelal is sprake van een gegroeide situatie en is het niet altijd mogelijk om aan de norm voor nieuwe situaties te voldoen. Mogelijkheden om hogere risico's te reduceren kunnen zich bijvoorbeeld voordoen bij infrastructurele aanpassingen, die om andere redenen worden voorzien. Er wordt niet een op zichzelf staand saneringsbeleid gevoerd. Voor bestaande situaties is eerst van dringende sanering sprake indien kwetsbare bestemmingen binnen een gebied liggen met een PR hoger dan 10<sup>-5</sup>.

In de circulaire is een (niet limitatieve) lijst van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten (respectievelijk categorie I en II) opgenomen:

### I Kwetsbaar object:

- a. woningen, niet zijnde woningen als bedoeld in categorie II onder a;
- b. gebouwen bestemd voor het verblijf, al dan niet gedurende een gedeelte van de dag, van minderjarigen, ouderen, zieken of gehandicapten, zoals:
  - 1°. ziekenhuizen, bejaardenhuizen en verpleeghuizen;
  - 2°. scholen;
  - 3°. gebouwen of gedeelten daarvan, bestemd voor dagopvang van minderjarigen;
- c. gebouwen waarin grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig zijn, zoals:
  - 1°. kantoorgebouwen en hotels met een bruto vloeroppervlak van meer dan 1500 m<sup>2</sup> per object;

- 2°. complexen waarin meer dan 5 winkels zijn gevestigd en waarvan het gezamenlijk bruto vloeroppervlak meer dan 1000 m<sup>2</sup> bedraagt en winkels met een totaal bruto vloeroppervlak van meer dan 2000 m<sup>2</sup> per object, voor zover in die complexen of in die winkels een supermarkt, hypermarkt of warenhuis is gevestigd;
- d. kampeer- en andere recreatieterreinen bestemd voor het verblijf van meer dan 50 personen gedurende meerdere aaneengesloten dagen;

## **II Beperkt kwetsbaar object:**

- a. 1°. verspreid liggende woningen van derden met een dichtheid van maximaal twee woningen per hectare;
- 2°. dienst- en bedrijfswoningen van derden;
- 3°. lintbebouwing, voor zover deze loodrecht of nagenoeg loodrecht is gelegen op de contouren van het plaatsgebonden risico van een route of tracé;
- b. kantoorgebouwen, voor zover zij niet in categorie I onder c vallen;
- c. hotels en restaurants, voor zover zij niet in categorie I onder c vallen;
- d. winkels, voor zover zij niet in categorie I onder c vallen;
- e. sporthallen, zwembaden en speeltuinen;
- f. sport- en kampeertreinen en terreinen bestemd voor recreatieve doeleinden, voor zover zij niet in categorie I onder d vallen;
- g. bedrijfsgebouwen, voor zover zij niet in categorie I onder c vallen;
- h. objecten die met de onder a tot en met e en g genoemde gelijkgesteld kunnen worden uit hoofde van de gemiddelde tijd per dag gedurende welke personen daar verblijven, het aantal personen dat daarin doorgaans aanwezig is en de mogelijkheden voor zelfredzaamheid bij een ongeval, voor zover die objecten geen kwetsbare objecten zijn, en
- i. objecten met een hoge infrastructurele waarde, zoals een telefoon- of elektriciteitscentrale of een gebouw met vluchtleidingsapparatuur, voor zover die objecten wegens de aard van de gevaarlijke stoffen die bij een ongeval kunnen vrijkomen, bescherming verdienen tegen de gevolgen van dat ongeval;
- j. objecten, zoals wegrestaurants over of naast een weg en passagiersstations, die een functionele binding hebben met de risico opleverende activiteit.

## **III Objecten kwetsbaar, noch beperkt kwetsbaar:**

Inrichtingen en de daarbij behorende objecten in de zin van de Wet milieubeheer waarin gevaarlijke stoffen in voor de externe veiligheid niet te verwaarlozen hoeveelheden aanwezig zijn of kunnen zijn. Het gaat daarbij in ieder geval om:

- a. een inrichting waarop het Besluit risico's zware ongevallen 1999 van toepassing is;
- b. een inrichting die bestemd is voor de opslag in verband met vervoer van gevaarlijke stoffen, al dan niet in combinatie met andere stoffen en producten;
- c. een door de minister van VROM bij regeling aangewezen spoorwegemplacement dat wordt gebruikt voor het rangeren van wagons met gevaarlijke stoffen;
- d. andere door de minister van VROM bij regeling aangewezen categorieën van inrichtingen dan inrichtingen als bedoeld onder a tot en met c, waarvan het plaatsgebonden risico hoger is of kan zijn dan 10<sup>-6</sup>, niet zijnde inrichtingen waarvoor regels gelden krachtens artikel 8.40 van de Wet milieubeheer;
- e. een LPG-tankstation als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder b, van het Besluit LPG-tankstations milieubeheer;

- f. een inrichting waar gevaarlijke stoffen, gevaarlijke afvalstoffen of bestrijdingsmiddelen in emballage worden opgeslagen in een hoeveelheid van meer dan 10.000 kg per opslaggebouw, niet zijnde een inrichting als bedoeld in onderdeel a of d;
- g. een inrichting waarin een koel- of vriesinstallatie aanwezig is met een inhoud van meer dan 400 kg ammoniak, niet zijnde een inrichting als bedoeld in onderdeel a of d;
- h. vervoersassen.

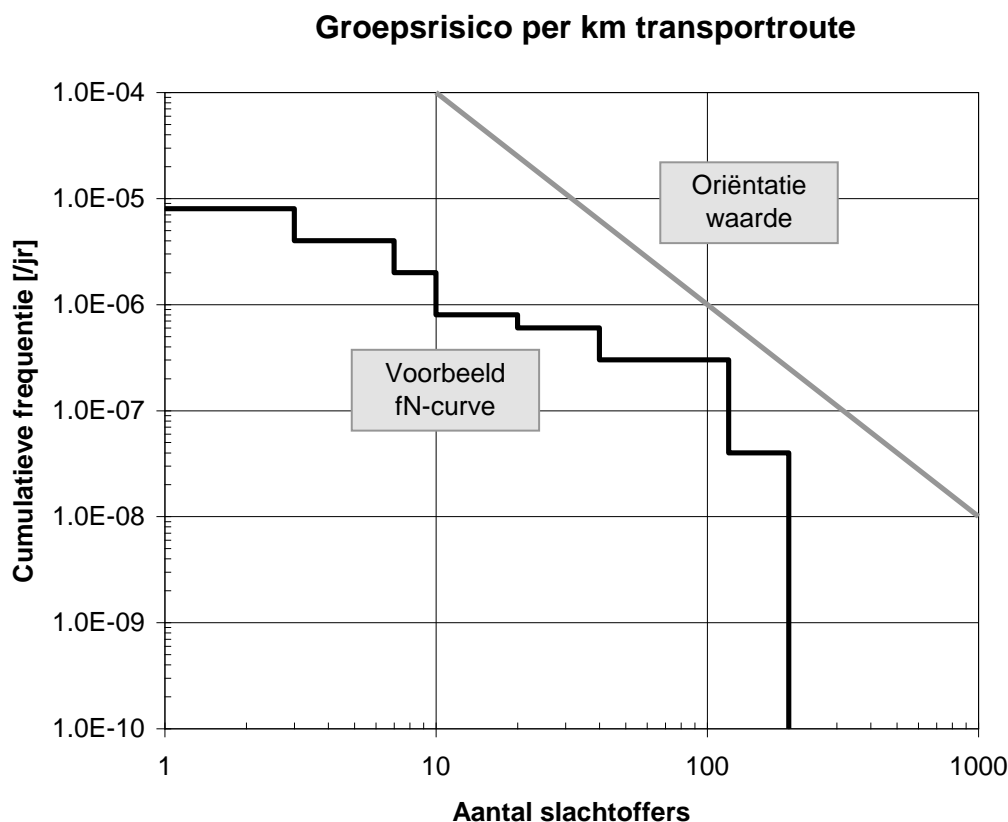
Objecten die tot de hierboven genoemde inrichtingen behoren of een functionele binding daarmee hebben, zoals een bedrijfskantoor, een kantine of een aan het bedrijf verbonden school, vallen niet in deze categorie. Deze objecten moeten overigens wel worden betrokken bij de berekening van het groepsrisico.

### 2.3. Groepsrisico

De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico is per km-route of -tracé bepaald op  $10^{-2} / N^2$ , dat wil zeggen een frequentie ( $f$ ) van  $10^{-4}$  /jr voor 10 slachtoffers ( $N$ ),  $10^{-6}$  /jr voor 100 slachtoffers, etc. en geldt vanaf het punt met 10 slachtoffers. In figuur 2 is ter illustratie van het bovenstaande een voorbeeld van een  $fN$ -curve en de oriëntatiewaarde gegeven. De oriëntatiewaarde houdt in dat het bevoegd gezag daarvan gemotiveerd kan afwijken. Berekende risico's worden getoetst aan deze oriëntatiewaarde. Deze toetsing maakt duidelijk of sprake is van situaties waarbij risicoreducerende maatregelen aan de orde moeten komen, bijvoorbeeld het vergroten van de afstand tussen de route en de woonbebouwing of het beperken van de woningdichtheid in een bepaald bebouwingsgebied.

Bij het beoordelen van het GR wordt het (lokale) bevoegd gezag de mogelijkheid geboden om gemotiveerd van de oriëntatiewaarde voor het GR af te wijken. Er moet sprake zijn van een openbare en goed inzichtelijke belangenafweging, waarin moet zijn aangegeven waarom in het specifieke geval daarvan is afgeweken. De beslissing om van de oriëntatiewaarde af te wijken is vatbaar voor beroep. Het GR wordt voor het gehele relevante gebied berekend. Door middel van bronmaatregelen wordt zonodig en zo mogelijk dat risico gereduceerd. Daar waar het gaat om het stellen van randvoorwaarden in de ruimtelijke ordening wordt, om het werkbaar te houden, het afwegingsgebied echter gemaximaliseerd tot 200 meter van de route cq. het tracé. Het GR geeft voor dit gebied aan welke bebouwingdichtheid nog acceptabel is, gelet op de voorgestelde oriëntatiewaarde. In het aangegeven gebied is bebouwing dus wel toegestaan maar is de dichtheid van bebouwing soms gelimiteerd.





Figuur 1. Voorbeeld groepsrisico transportroute

Bij de toetsing moet worden gezien of de kans per kilometer route of tracé op een bepaald aantal slachtoffers groter is dan de oriëntatiewaarde. De oriëntatiewaarde geldt in alle situaties, dus voor zowel vervoers- als omgevingsbesluiten en zowel in bestaande als nieuwe situaties.

Bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico of een toename van het groepsrisico, ook als hierbij de oriëntatiewaarde niet wordt overschreden, moeten beslissingsbevoegde overheden het groepsrisico betrekken bij de vaststelling van het vervoersbesluit of omgevingsbesluit. Dit is in het bijzonder van belang in verband met aspecten van zelfredzaamheid, hulpverlening en de rampbestrijding.

Er moet altijd worden nagegaan of door het treffen van maatregelen niet alsnog aan de oriëntatiewaarde kan worden voldaan of dat de toename van het groepsrisico niet kan worden verminderd. Als dit niet mogelijk blijkt te zijn, dan dient in overleg met betrokken overheden te worden gestreefd naar een zo laag mogelijk risico uit hoofde van het ALARA-beginsel (As Low As Reasonably Achievable).

Over elke overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico of toename van het groepsrisico moet verantwoording worden afgelegd. Het betrokken bestuursorgaan moet, al dan niet in verband met de totstandkoming van een besluit, expliciet aangeven

hoe de diverse factoren zijn beoordeeld en eventuele in aanmerking komende maatregelen zijn afgewogen. Daarbij moet steeds in overleg worden getreden met andere betrokken overheden over de te volgen aanpak. Het bevoegd gezag wordt sterk aangeraden het bestuur van de regionale brandweer hierbij te consulteren. In de motivering bij het betrokken besluit moeten de volgende gegevens worden opgenomen:

*Beschrijving huidig en toekomstig GR*

- het groepsrisico;
- indien van toepassing: het eerder vastgestelde groepsrisico;
- een aanduiding van het invloedsgebied;
- de aanwezige dichtheid van personen en de in de toekomst redelijkerwijs voorzienbare dichtheid per hectare in dit invloedsgebied;
- een aanduiding van de vervoersstromen, in termen van de aard en de omvang van gevaarlijke stoffen die specifiek bijdragen aan de overschrijding van de oriënterende waarde, alsmede een aanduiding in hoofdlijnen van de bijdrage van de verschillende transportstromen aan het groepsrisico;
- een aanduiding van de redelijkerwijs voorzienbare vervoerstromen in de toekomst met in begrip van een aanduiding van de invloed daarvan op het groepsrisico;
- de bijdrage in hoofdlijnen van de aanwezige en van de redelijkerwijs voorzienbare toekomstige (beperkt) kwetsbare objecten aan de hoogte van het groepsrisico;

*Bronmaatregelen en RO-maatregelen*

- de mogelijkheden tot beperking van het groepsrisico, zowel nu als in de toekomst, met betrekking tot het vervoer en de ruimtelijke ontwikkelingen en de voor- en nadelen hiervan;

*Beheersbaarheid*

- de mogelijkheden van de voorbereiding op de bestrijding van en de beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval als bedoeld in artikel 1 van de Wet rampen en zware ongevallen;

*Zelfredzaamheid*

- de mogelijkheden voor personen die zich bevinden in het invloedsgebied van de route of het tracé om zich in veiligheid te brengen indien zich een ramp of zwaar ongeval voordoet.

### 3. Uitgangspunten risicoberekening

#### 3.1. RBM II

Het risico van het transport is berekend met het risicoberekeningsprogramma RBM II, versie 1.2.1 Build: 222, door AVIV ontwikkeld in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat voor evaluatie van transportroutes [4]. Voor de berekening zijn de volgende gegevens nodig:

- De transportintensiteit gevaarlijke stoffen.
- De uitstromingsfrequentie, de kans per voertuigkilometer dat een tankauto met gevaarlijke stoffen betrokken raakt bij een ongeval zodanig dat er uitstroming van de stof optreedt.
- Het aantal personen dat langs de route blootgesteld wordt aan de gevolgen van een ongeval. De bevolkingsdichtheden worden aangegeven in vlakken met een uniforme dichtheid per vlak. Per vlak kan het veronderstelde aantal personen in de dag- en de nachtsituatie opgegeven worden.

#### 3.2. Transportintensiteit

De aard van de vervoerde stof bij het transport van bulkgoed wordt tijdens de tellingen geregistreerd door de GEVI-code (gevaarsindicatie) en het VN-nummer, die op de vrachtwagen zijn aangebracht. Daar het transport een veelheid aan stoffen betreft, en het ondoenlijk is voor iedere stof afzonderlijk een berekening te maken, worden op basis van vergelijkbare stof-, gevaarseigenschappen en vervoerswijze een beperkt aantal stofcategorieën onderscheiden. Met het VN-nummer en GEVI-code wordt de stof ingedeeld in een stofcategorie. De hoofdcategorieën zijn:

- GF : Brandbare gassen
- GT : Toxische gassen
- LF : Brandbare vloeistoffen
- LT : Toxische vloeistoffen
- NR : Niet relevant

Elke hoofdcategorie wordt met een cijfer onderverdeeld in subcategorieën. Hoe hoger het cijfer hoe gevaarlijker de stof in deze subcategorie. Daarnaast zijn een aantal gevaarlijke stoffen niet relevant voor de risicoberekening. Het betreft bijvoorbeeld corrosieve of irriterende vloeistoffen die niet brandbaar en toxisch zijn. Deze stoffen worden ingedeeld in de categorie NR.

De risicoberekening beperkt zich tot het bulkvervoer van stoffen. Het vervoer van stukgoed (drums, vaten, gasflessen etc.), hoewel het aantal transporten geregistreerd wordt tijdens de tellingen, wordt niet beschouwd. Bij een ongeval met stukgoed zijn de afstanden tot waarop dodelijke effecten kunnen optreden klein. Het vervoer van stukgoed draagt daarom niet bij aan het risico op grotere afstand. In de risicoberekening wordt het transport van stukgoed niet meegenomen.

Voor de transportintensiteit van gevaarlijke stoffen over de N302 is gebruik gemaakt van gegevens die door de Dienst Verkeer en Scheepvaart (voorheen Adviesdienst Verkeer en Vervoer) van Rijkswaterstaat via internet ter beschikking zijn gesteld [5]. Voor de transportintensiteit gevaarlijke stoffen op de N306 is verondersteld dat de ten noorden van Harderhaven gelegen propaantank (zie ook figuur 6) 12 keer per jaar bevoorrad wordt. Dit resulteert in 24 transporten.

Tabel 1 toont per wegvak de voor de risicoberekening relevante stofcategorieën. Aangenomen is dat 70% van het transport overdag plaatsvindt en dat in het weekeinde 6% van het totaal aan transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

Stofcategorie	Transporten/jaar 2006	
	N302	N306
GF3 (bv. LPG)	488	24
LF1 (bv. diesel)	1365	0
LF2 (bv. benzine)	1658	0

Tabel 1. Transportintensiteit 2006 [aantal beladen transporten per jaar]



Figuur 2. Wegvakindeling nabij Harderhaven

### **3.3. Uitstromingsfrequentie**

In de berekeningen is uitgegaan van de gemiddelde uitstromingsfrequentie voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen buiten de bebouwde kom. Dit houdt in dat een ongevalsfrequentie van  $3.6 \cdot 10^{-7}$  per voertuigkilometer is gehanteerd.

### **3.4. Aanwezigen**

Voor de berekening van het groepsrisico dient het aantal aanwezige personen in de nabijheid van de te beschouwen route te worden geschat. De bebouwing en de hiermee gepaard gaande aanwezigheid van personen in Harderhaven is in samenwerking met de opdrachtgever samengesteld. In bijlage 1 is een gedetailleerd overzicht van de gebieden en aantallen personen opgenomen.

### **3.5. Overig**

Voor de meteogegevens is gekozen voor weerstation Soesterberg.

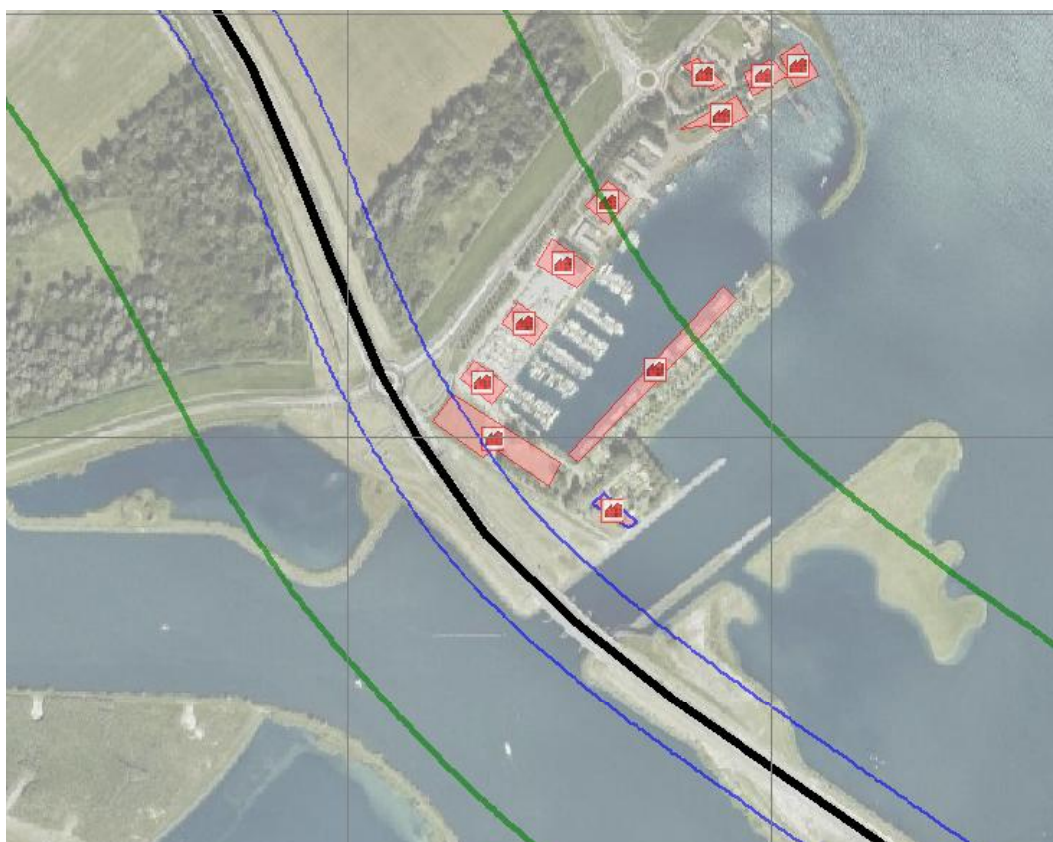
## 4. Resultaten risicoberekening

### 4.1. Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico wordt gedefinieerd als de kans per jaar dat een persoon dodelijk getroffen wordt door een ongeval ten gevolge van de activiteit met gevaarlijke stoffen indien deze zich permanent en onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt. Het plaatsgebonden risico wordt op een kaart weergegeven door punten met een gelijke kans met elkaar te verbinden. Hierdoor ontstaan iso-risicocontouren.

De  $10^{-6}$  plaatsgebonden risicocontour geldt als een grenswaarde voor kwetsbare bestemmingen: binnen de  $10^{-6}$  plaatsgebonden risicocontour mogen geen nieuwe kwetsbare bestemmingen, zoals woningen, worden ontwikkeld. Voor beperkt kwetsbare bestemmingen geldt dit als een streefwaarde (zie paragraaf 2.2).

Figuur 3 toont de ligging van de berekende  $PR10^{-7}$  en  $PR10^{-8}$  contour ten opzichte van de N302. Er is geen contour gevonden voor de grenswaarde  $1.0 \cdot 10^{-6}/\text{jr}$ . Het plaatsgebonden risico door het transport van gevaarlijke stoffen over de N306 is lager dan  $1.0 \cdot 10^{-8}$ .



Figuur 3. Plaatsgebonden risicocontouren N302. Gridgrootte is 500 m



## 4.2. Groepsrisico

Het groepsrisico geeft aan wat de kans per jaar is op een ongeval met tien of meer dodelijke slachtoffers in de omgeving van de beschouwde activiteit. Het GR wordt in een grafiek weergegeven als een zogenaamde fN-curve, op de verticale as staat de cumulatieve kans per jaar  $f$  op een ongeval met  $N$  of meer slachtoffers en op de horizontale as het aantal slachtoffers.

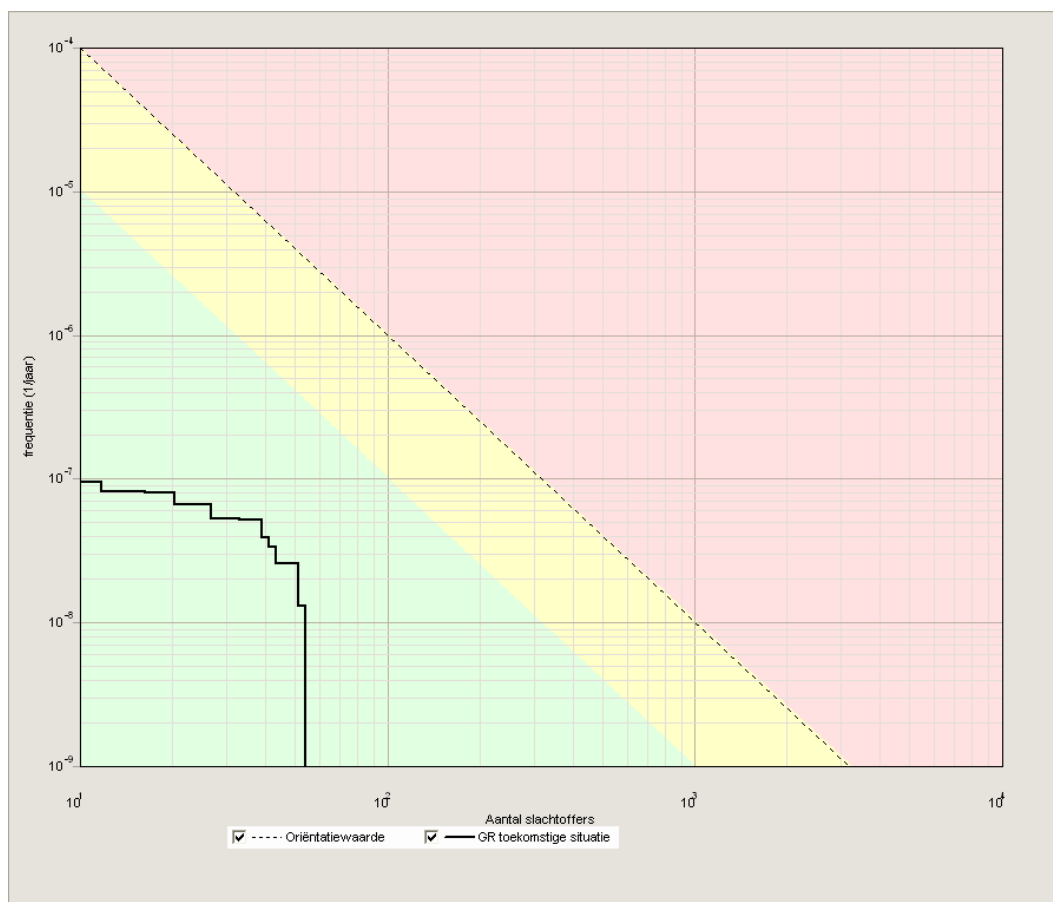
Door het programma RBM II wordt van een route om de circa 25 meter de waarde van  $fN^2$  berekend ( $f$  = frequentie,  $N$  = aantal dodelijke slachtoffers). Op basis hiervan wordt de kilometer met het hoogste groepsrisico bepaald.

Tabel 2 toont voor de beschouwde situaties het berekende groepsrisico als factor ten opzichte van de oriëntatiewaarde. Deze factor is de maximale factor tussen de berekende fN-curve en de oriëntatiewaarde  $fN^2 = 10^{-2}$  voor meer dan 10 slachtoffers. Een factor groter dan 1 betekent een overschrijding van de oriëntatiewaarde. In de huidige bebouwingssituatie is er ter hoogte van het plangebied geen sprake van een groepsrisico door het transport van gevaarlijke stoffen over de N302/N306. Dat wil zeggen, de kans op meer dan 10 slachtoffers is kleiner dan  $1 \cdot 10^{-9}$ . In de toekomstige bebouwingssituatie is het groepsrisico meer dan een factor 100 lager dan de oriëntatiewaarde (OW).

Bebouwingssituatie	Factor t.o.v. OW
Huidig	--
Toekomst	0.008

Tabel 2. Groepsrisico als factor ten opzichte van de oriëntatiewaarde

De groepsrisicocurven van de toekomstige situatie wordt getoond in figuur 4. In de figuren 5 en 6 is de ligging van de kilometer met het hoogste groepsrisico weergegeven.





Figuur 4. Groepsrisicocurve N302/N306 ter hoogte van Harderhaven, toekomstige situatie





Figuur 5. Ligging km N302/N306 ter hoogte van Harderhaven, toekomstige situatie

-  : Deel van het traject dat het kilometervak met het hoogste groepsrisico bevat en een aanduiding van de grootte van dit groepsrisico. Groen gekleurd is kleiner dan 0.1 keer de oriëntatiewaarde.
-  : Ongevalspunten met de grootste bijdrage aan het groepsrisico van dit kilometervak.

## 5. Overige risicobronnen

### 5.1. Inrichtingen

Figuur 6 toont een uitsnede van de risicokaart Flevoland. Uit de figuur blijkt dat in de nabijheid van Harderhaven zich geen risicovolle inrichtingen bevinden waarvan de plaatsgebonden risico tot over Harderhaven reikt. Voor het plangebied heeft dit derhalve geen consequenties.



Figuur 6. Uitsnede risicokaart Flevoland, d.d. 10-11-2008 [3].

### 5.2. Modaliteit Spoor

In de nabijheid van Harderhaven bevindt zich geen spoorlijn waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Voor het plangebied heeft dit derhalve geen consequenties.

### **5.3. Modaliteit Water**

Harderhaven ligt aan het Veluwemeer. Op het Veluwemeer vindt geen frequent transport van gevaarlijke stoffen plaats. Voor het plangebied heeft dit derhalve geen consequenties.

### **5.4. Modaliteit Buisleidingen**

In de nabijheid van Harderhaven bevindt zich geen buisleiding waardoor transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Voor het plangebied heeft dit derhalve geen consequenties.

## 6. Conclusie

Het plaatsgebonden risico veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen over de N302 en de N306 is kleiner dan de grenswaarde  $1.0 \cdot 10^{-6}$  /jr.

In de huidige bebouwingssituatie is er ter hoogte van het plangebied geen sprake van een groepsrisico door het transport van gevaarlijke stoffen over de N302 en de N306. Dat wil zeggen, de kans op meer dan 10 slachtoffers is kleiner dan  $1 \cdot 10^{-9}$ . Door de nieuwe invulling van Harderhaven is er een toename van het groepsrisico. Het groepsrisico in de toekomstige bebouwingssituatie is meer dan een factor 100 lager dan de oriëntatiewaarde.

## Referenties

1. Ministerie V&W            2004    Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen
2. Ministeries V&W en VROM            1996    Nota risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen Tweede Kamer, 1995-1996, 24611, nrs. 1 en 2
3. IPO/VNG                    1998    Handreiking externe veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen
4. AVIV                         2004    Handleiding RBM II Rapport nr. 00307
5. AVV                         2008    Data tellingen Gelderland\_tcm178-178865.zip

## Bijlage 1. Bevolkingsgebieden

De bebouwing en de hiermee gepaard gaande aanwezigheid van personen in Harderhaven zijn afkomstig van de gemeente Zeewolde. Deze zijn gegeven in figuur 7 en tabel 3. In woningen is 50% aanwezigheid overdag verondersteld en 100% 's nachts, in bedrijven is dit 100% overdag en 0% 's nachts. De inschatting van het aantal aanwezigen binnen de uitbreiding van Harderhaven (gebied 11), is gebaseerd op een hotel met 50 twee-persoonskamers, twee conferentiezalen en een restaurant

ID	Omschrijving	Aantal personen	
		Dag	Nacht
1	4 woningen	6	11
2	9 woonschepen	13	25
3	Hotel Restaurant	50	100
4	Zeilschool	40	0
5	Groothandel	7	0
6	Steunpunt RWS	20	0
7	4 woningen	6	12
8	Kampeerterrein 1	10	25
9	Scoutingcentrum	23	46
10	Kampeerterrein 2	10	25
11	Uitbreiding	100	100

Tabel 3. Personenaantallen gedefinieerde bevolkingsgebieden



Figuur 7. Positie gedefinieerde bevolkingsgebieden