

MEMO

Van : mr. M.R. van der Velde
Aan : Gemeente Harlingen, t.a.v. mevrouw M. Kremer
Datum : 11 mei 2020
Betreft : Advies inzake milieuaspecten over bestemmingsplan Harlingen-Kimswerderweg-Oosterparkweg.
Referentie : 2020-FUMO-0039678

Algemeen

Op 23 maart 2020 is het verzoek ingediend om het voorontwerpbestemmingsplan Harlingen-Kimswerderweg-Oosterparkweg te beoordelen op alle relevante milieuaspecten. Op de oude locatie van het schildersbedrijf Koopmans op de hoek Harlingen-Kimswerderweg-Oosterparkweg is de nieuwe eigenaar voornemens 45 appartementen verdeeld over twee gebouwen te realiseren. Deze ontwikkeling is op basis van de geldende beheersverordening niet mogelijk. Om de ontwikkeling juridisch-planologisch gezien mogelijk te maken, is het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan noodzakelijk. Het bestemmingsplan Harlingen-Kimswerderweg-Oosterparkweg moet hierin gaan voorzien. De beoordeling van het verzoek is getoetst aan de milieuaspecten bodem, externe veiligheid, geluid en lucht.



Begrenzing plangebied



Ligging van het plangebied

Algemene conclusie

Op basis van de verschillende milieuaspecten valt te concluderen dat er voor de deelaspecten bodem en geluid nog aanvullende gegevens dienen te worden aangeleverd door de initiatiefnemer.

Voor het deelaspect bodem zijn thans onvoldoende gegevens beschikbaar om een goed oordeel over de bodemkwaliteit van de gehele locatie te geven. Uit het voorontwerpbestemmingsplan Harlingen-Kimswerderweg-Oosterparkweg volgt dat er aanvullend bodemonderzoek wordt uitgevoerd. Geadviseerd wordt om in het aanvullende bodemonderzoek de volgende aspecten mee te (laten) nemen. Een deel van de locatie is door de historische bedrijfsactiviteiten verdacht op het voorkomen van bodemverontreiniging. Daarnaast is middels het verkennend onderzoek van 2008 aangetoond dat op de locatie plaatselijk sterk verhoogde gehalten aan verontreinigende parameters (PAK)

voorkomen. Voorts is de locatie mogelijk verdacht voor asbest en PFAS. Tijdens het verkennend bodemonderzoek dient daarom ook aandacht besteed te worden aan asbest en PFAS.

Voor het deelaspect geluid adviseren wij om het voorontwerpbestemmingsplan Harlingen-Kimswerderweg-Oosterparkweg door initiatiefnemer aan te laten passen op een aantal opmerkingpunten en het akoestisch onderzoek hierop vervolgens te baseren. De gevelbelasting ten gevolge van de rijksweg N31 en de Kimswerderweg voldoet namelijk niet aan de voorkeursgrenswaarde. De gevelbelasting ten gevolge van de N31 op de gebouwen 4 en 5 voldoet bovendien niet aan de maximale grenswaarde. Mogelijke oplossing is om de oostgevels van de twee gebouwen als dove gevel uit te voeren. Dan worden deze gevels namelijk niet meer beoordeeld voor de Wet geluidhinder. Daarnaast is het mogelijk om de gebouwen 4 en 5 over een afstand van 17 meter in westelijke richting te verplaatsen. Deze opties zijn in het akoestisch onderzoek niet (in voldoende mate) verder uitgewerkt. Voorts zijn de overdrachtsmaatregelen onvoldoende onderzocht.

Met betrekking tot het deelaspect externe veiligheid adviseren wij om Brandweer Fryslân bij de ontwikkeling te betrekken. Mocht de woonwijk binnen de 200 meter van de rijksweg N31 toegestaan worden, dan dient er rekening mee gehouden te worden dat de bereikbaarheid van hulpdiensten goed geborgd is en er voldoende vluchtmogelijkheden aanwezig te zijn.

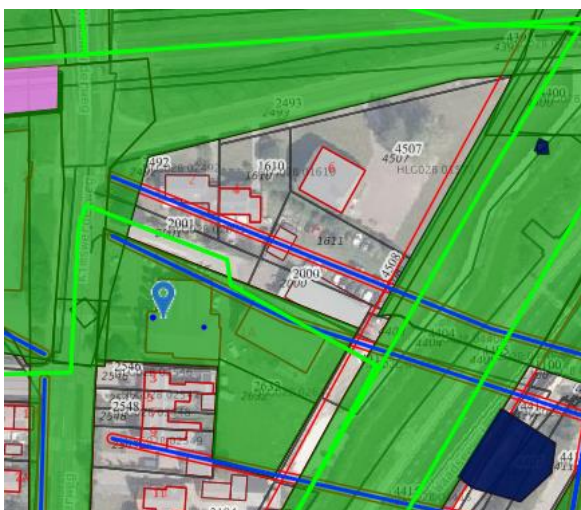
Met betrekking tot het deelaspect lucht merken wij op dat het voorgenomen plan niet in betekenende mate bijdraagt aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Aanvullend onderzoek voor de luchtkwaliteit is dan ook niet nodig.

- **Bodem**

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening, moet in geval van ruimtelijke ontwikkelingen worden aangetoond dat de bodem geschikt is voor het beoogde functiegebruik.

NAZCA

Uit NAZCA blijkt dat op een deel van de locatie aan de Kimswerderweg – Oosterparkweg te Harlingen in het verleden een historisch onderzoek (1997) en een verkennend bodemonderzoek (2008) zijn uitgevoerd.



Onderzoeklocatie aan de Kimswerderweg te Harlingen (Bron: NAZCA, d.d. 6 april 2020)

Conclusie historisch onderzoek (1997)

In het verleden zijn op de locatie een scheepsbouwbedrijf, een schilderwerkplaats en een aannemersbedrijf gevestigd geweest. Gezien de bedrijfsactiviteiten is op de locatie mogelijk bodemverontreiniging ontstaan. De verontreiniging is vermoedelijk heterogeen verspreid, waarbij sprake is van meerdere kernen, waarvan de plaats van voorkomen bekend is.

Verkennend bodemonderzoek Kimswerderweg 1 te Harlingen (18 januari 2008)

Zintuiglijk is aangetoond dat de grond sterk puinhoudend en matig grind- en schelphoudend is. In de bovengrond is een sterk verhoogde gehalte aan PAK (overschrijding interventiewaarde) aangetoond. Daarnaast zijn tevens matig verhoogde gehalten aan lood en cadmium en licht verhoogde gehalten aan koper, zink en minerale olie aangetoond. In de ondergrond zijn licht verhoogde gehalten aan lood en PAK aangetoond. In het grondwater zijn licht verhoogde gehalten aan arseen en zink aangetoond.



Onderzoeksgebied VO 2008

Bodemkwaliteitskaart

Op basis van de bodemkwaliteitskaart blijkt dat de locatie bodemfunctieklassen 'wonen' heeft. De bovengrond voldoet aan de bodemkwaliteitsklasse 'wonen'. De ondergrond voldoet aan de bodemkwaliteitsklasse 'AW2000'.

Conclusie bodem

1. Een deel van de locatie is door de historische bedrijfsactiviteiten verdacht op het voorkomen van bodemverontreiniging. Daarnaast is middels het verkennend onderzoek (2008) aangetoond dat op de locatie plaatselijk sterk verhoogde gehalten aan verontreinigende parameters (PAK) voorkomen.
2. Op basis van het bodemonderzoek uit 2008 en de historische activiteiten op de locatie, is de locatie mogelijk verdacht voor asbest en PFAS. Tijdens het verkennend bodemonderzoek dient daarom aandacht besteed te worden aan asbest en PFAS.
3. Wanneer tijdens de voorgenomen sloop- en bouwwerkzaamheden grond van de locatie wordt afgevoerd, is het Besluit bodemkwaliteit van toepassing. Bij een overschrijding van de

interventiewaarde moet een BUS-melding gedaan worden. De bodemkwaliteitskaart mag dan niet gebruikt worden, behalve voor het bepalen van de terugsaneerwaarde.

4. Ten behoeve van de bouw van de 45 appartementen zijn onvoldoende gegevens beschikbaar om een goed oordeel over de bodemkwaliteit van de gehele locatie te geven.

In het voorontwerpbestemmingsplan Harlingen-Kimswerderweg-Oosterparkweg wordt aangegeven dat aanvullend bodemonderzoek wordt uitgevoerd. Geadviseerd wordt om bovenstaande aspecten daarin mee te (laten) nemen.

- **Externe Veiligheid**

Voor het aspect externe veiligheid is de rijksweg N31 van belang. De contouren van overige risicobronnen vallen buiten het plangebied.

Voor de inventarisatie van de aanwezige risicobronnen met de daarbij behorende veiligheidszones is de risicokaart geraadpleegd. Het plangebied grenst aan de rijksweg N31. Over deze weg worden gevaarlijke stoffen getransporteerd. Deze weg maakt onderdeel uit van het basisnet.

Bronnen en afbakening

Ten oosten van het plangebied ligt de rijksweg N31. Over deze weg vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats.

Toetsingskader bij beoordeling van risico's van vervoer van gevaarlijke stoffen bij ruimtelijke ordeningsbesluiten, is het basisnet. Het basisnet is per 1 april 2015 van kracht. Voor het wettelijk vastleggen van de regels voor de ruimtelijke ordening rondom het basisnet is er het Besluit externe veiligheid transportroutes (hierna: Bevt). Verder is de Regeling basisnet (hierna: Rbn) opgesteld. In de Rbn staat waar risicoplafonds liggen langs transportroutes en welke regels er gelden voor ruimtelijke ontwikkelingen.

In het Bevt staat dat wanneer een bestemmingsplan binnen een afstand van 200 meter van een transportroute is gelegen, het GR dient te worden verantwoord. Aangezien het plangebied grenst aan de weg, is deze relevant in verband met transport van gevaarlijke stoffen.

Beoordeling externe veiligheid

De rijksweg N31 maakt onderdeel uit van het basisnet. In het Bevt is vastgelegd dat voor het PR een Basisnetafstand geldt. Deze is opgenomen in de bijlagen van de Rbn. Voor het groepsrisico is in de Rbn aangegeven dat de berekening uitgevoerd dient te worden overeenkomstig de Handleiding Risicoanalyse Transport (hierna: HART, versie 1.2 van 11 januari 2017). In de HART staat uitvoerig beschreven op welke wijze de risicoberekening uitgevoerd moet worden. Daarbij wordt ook aangegeven welke gegevens (vervoer en populatie) daarbij ingevoerd moeten worden. De transportaantallen van gevaarlijke stoffen zijn opgenomen in de Rbn.

Plaatsgebonden Risico

Conform het Bevt en de Rbn gelden voor Basisnet-routes voor het PR een Basisnetafstand. De Basisnetafstand staat gelijk aan de PR 1×10^{-6} /jaar contour en geeft beperkingen voor de ontwikkeling van objecten binnen deze contour.

Voor de rijksweg N31 heeft het plangebied relevante wegvak een basisnetafstand van 0 meter. Langs deze route gelden daarom geen beperkingen. Geconcludeerd kan worden dat het PR geen knelpunten vormt voor het bestemmingsplan.

Groepsrisico

Het groepsrisico wordt bepaald door de combinatie van de wegkenmerken zoals ongevalsfrequentie, breedte en de transportintensiteit van gevaarlijke stoffen over de weg en het aantal aanwezige personen aan weerszijden van de transportroute. Voor de bepaling van het groepsrisico is gebruik gemaakt van de tabellen uit de HART. De hoogte van het GR wordt bepaald door GF3-stoffen (LPG).

GR

Volgens de HART moet een RBM-II berekening uitgevoerd worden wanneer de vervoersstroom gevaarlijke stoffen in tankwagens stoffen bevat uit de categorieën LT3¹, GT4² of GT5³. Hiervan is geen sprake.

De bepaling van de aanwezige personen binnen het invloedsgebied van de snelweg is enerzijds gebaseerd op het aantal personen per eenheid genoemd in de "Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico" van november 2007 (hierna : Handreiking) en anderzijds gebaseerd op de aantallen personen per hectare genoemd in deze Handreiking.

In de Handreiking staat beschreven dat voor de functie Wonen gerekend kan worden met 2,4 personen per woning. Verder staat in de Handreiking voor een aantal objecten aangegeven met welke fractie aanwezigheid standaard gerekend wordt. In figuur 2 zijn de bevolkingsdichtheden voor verschillende type gebieden weergegeven.

Type gebied		Bevolkingsdichtheid (personen/ha)
Woongebieden	Natuurgebied	0
	Buitengebied	1
	incidentele woonbebouwing	5
	rustige woonwijk	25
	drukke woonwijk	70
	Stadsbebouwing met hoogbouw	120
Industriegebieden	personeelsdichtheid laag	5
	Midden	40
	Hoog	80
	Kantoren - hoogbouw	200
Recreatiegebied (in seizoen)	Camping, bungalowpark	60 - 200

Handreiking: Bevolkingsdichtheden voor verschillende type gebieden

Voor bebouwing waarvan bekend is hoeveel personen zich in het pand bevinden wordt gerekend met de daadwerkelijke aantallen. Voor bebouwing waarvan niet bekend is hoeveel personen zich in het pand bevinden wordt gerekend met een indicatieve aanname.

Van de aanwezige aardgastransportleiding is het GR berekend. Voor de GR-berekening is rekening gehouden met de volgende populatie:

¹ Toxische vloeistoffen, bijvoorbeeld acroleïne

² Toxische gassen, bijvoorbeeld zwaveldioxide

³ Toxische gassen, bijvoorbeeld chloor of stikstofdioxide

Huidige situatie

- industriegebieden midden 40 personen/ha;

Nieuwe situatie

- drukke woonwijk 70 personen/ha.

Huidige situatie

Wanneer GF3 minder is dan 10 maal de drempelwaarde uit tabel 1-5 van de HART, wordt de oriëntatiewaarde van het GR niet overschreden. Het aantal GF3 transporten bedraagt in casu 1000. De A31 heeft ter hoogte van het plangebied tweezijdige bebouwing. Voorts betreft het een weg waar maximaal 100 km/uur gereden mag worden.

De minimale afstand tussen bebouwing en de weg is 30 meter, de maximale dichtheid van personen is 40 p/ha. In tabel 1-5 staat beschreven dat 4.090 transporten GF3 nodig zijn om tot een overschrijding van 10% van de oriëntatiewaarde te komen en 40.900 transporten om de oriëntatiewaarde te overschrijden. Zoals gezegd is het aantal transporten gesteld op 1000. De GF3 transporten zijn minder dan de drempelwaarde uit de HART.

De oriëntatiewaarde van het GR en de 10% van de oriëntatiewaarde van het GR wordt niet overschreden.

Toekomstige situatie

De minimale afstand tussen bebouwing en de weg is 30 meter, de maximale dichtheid van personen is 70 p/ha. In tabel 1-5 staat beschreven dat 1.340 transporten GF3 nodig zijn om tot een overschrijding van 10% van de oriëntatiewaarde te komen en 13.400 transporten om de oriëntatiewaarde te overschrijden. Zoals gezegd is het aantal transporten gesteld op 1000. De GF3 transporten zijn minder dan de drempelwaarde uit de HART.

De oriëntatiewaarde van het GR en de 10% van de oriëntatiewaarde van het GR wordt niet overschreden.

Verantwoording GR

De situatie verandert van een industrieterrein naar een drukke woonwijk. Een industrieterrein valt onder de definitie van een beperkt kwetsbaar object. Een drukke woonwijk valt onder de definitie van een kwetsbaar object. Dit betekent een verslechtering van de situatie.

Mogelijk is de zelfredzaamheid van personen een punt van aandacht. De zelfredzaamheid heeft betrekking op de mogelijkheden voor personen in het invloedsgebied om zichzelf in veiligheid te brengen (of in veiligheid gebracht te worden). Niet zelfredzame personen binnen een invloedsgebied van een risicobron zijn vanuit hulpverleningsperspectief onwenselijk.

Vanuit externe veiligheidsoogpunt wordt geadviseerd om de woonwijk buiten de 200 meter van de weg te realiseren. Indien er gekozen wordt om de woonwijk binnen deze 200 meter van de weg toe te staan, dan dient rekening gehouden te worden met het feit dat de bereikbaarheid van hulpdiensten goed geborgd is en er voldoende vluchtmogelijkheden aanwezig te zijn. Daarbij moet vluchten van de risicobron af mogelijk zijn.

Conform artikel 9 van het Bevt dient het bestuur van de Veiligheidsregio in de gelegenheid te worden gesteld om in verband met het GR advies uit te brengen over de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp en over de zelfredzaamheid van personen in het invloedsgebied. Nadat het advies van Brandweer Fryslân omtrent de externe veiligheid is uitgebracht zal nader op de verantwoording van het groepsrisico worden ingegaan.

De gemeente zal een afweging moeten maken of het mogelijk maken van de nieuwe woonwijk binnen 200 meter vanaf de A31 wenselijk is.

Conclusie externe veiligheid

Ondanks maatregelen ter verhoging van de veiligheid kunnen risico's nooit voor 100% worden weggenomen. Ook na het nemen van veiligheid verhogende maatregelen zal een restrisico blijven bestaan.

Het bevoegd gezag dient, met behulp van het uitvoeren van de verantwoordingsplicht voor het GR en het advies van Brandweer Fryslân, zich uit te spreken over de aanvaardbaarheid van het restrisico. Voor wat betreft de acceptatie van het restrisico dient ook het belang van de ontwikkeling meegewogen te worden.

Geconcludeerd kan worden dat het aspect externe veiligheid een aandachtspunt vormt voor de haalbaarheid van voorliggend plan. Geadviseerd wordt om:

- Indien gekozen wordt om de woonwijk binnen de 200 meter toe te staan, er rekening mee moet worden gehouden dat de bereikbaarheid van hulpdiensten goed geborgd is en er voldoende vluchtmogelijkheden aanwezig zijn. Daarbij moet vluchten van de risicobron af mogelijk zijn;
- Brandweer Fryslân te betrekken bij de invulling van de ontwikkeling.

- **Geluid**

De ligging van het plangebied is binnen de wettelijke geluidzones van de Kimswerderweg, de N31 en de spoorwegverbinding Harlingen-Leeuwarden.

De gevelbelasting ten gevolge van de rijksweg N31 en de Kimswerderweg voldoet niet aan de voorkeursgrenswaarde. De gevelbelasting ten gevolge van de N31 op de gebouwen 4 en 5 voldoet bovendien niet aan de maximale grenswaarde. Om dit alsnog mogelijk te maken zijn hiervoor twee opties:

- a. De oostgevels van de twee gebouwen worden uitgevoerd als dove gevels. Dan worden deze gevels niet meer beoordeeld voor de Wet geluidhinder;
- b. De gebouwen 4 en 5 worden over een afstand van 17 meter in westelijke richting verplaatst.

Deze opties zijn in het akoestisch onderzoek niet verder uitgewerkt.

Ad a. Volgens het bouwplan worden er aan de oostzijde van de gebouwen 4 en 5 balkons gerealiseerd met te openen delen. Dit komt niet overeen met dove gevels.

Ad b. In het akoestisch geluidsonderzoek mist deze nieuwe situering met berekeningen en resultaten (heeft ook invloed op andere gebouwen).

Overdrachtsmaatregelen

De overdrachtsmaatregelen zijn onvoldoende onderzocht. Als overdrachtsmaatregel kan bijvoorbeeld voor een scherm langs de N31 worden gekozen. Een doorzichtig scherm langs een doorgaande buitenstedelijke weg hoeft stedenbouwkundig niet ongewenst te zijn. Het is bovendien beter voor het woonklimaat ter plaatse, die nu als 'tamelijk slecht' (zie onder onder kopje 'rekenresultaten') beoordeeld wordt. Dat is geen gewenste situatie bij nieuwbouw. Daarbij moet een financiële onderbouwing worden gevoegd om de doelmatigheid van deze maatregelen te beoordelen.

Gevelbelasting Stationsweg

De gevelbelasting ten gevolge van de Stationsweg voldoet aan de voorkeursgrenswaarde.

Gevelbelasting Almenumerweg

De gevelbelasting ten gevolge van de Almenumerweg voldoet aan de voorkeursgrenswaarde

Gevelbelasting Oosterparkweg

De Oosterparkweg is een 30 km/h weg. Conform de Wet geluidhinder heeft deze weg geen zone. Voor de beoordeling in het kader van een goede ruimtelijke ordening is de gevelbelasting wel berekend. Deze gevelbelasting voldoet aan de voorkeursgrenswaarde van een weg met een zone.

Rekenresultaten

Uit de rekenresultaten blijkt dat de gecumuleerde geluidbelasting voor Verkeerslawaai maximaal $L_{den} = 61$ dB (excl. aftrek art. 110g Wgh) bedraagt. Deze geluidbelasting komt kwalitatief overeen met een 'tamelijk slecht' woonklimaat.

Gevelbelasting spoorweglawaai

De gevelbelasting ten gevolge van het spoorweglawaai voldoet aan de voorkeursgrenswaarde.

Conclusie geluid

Het voorontwerpbestemmingsplan Harlingen-Kimswerderweg-Oosterparkweg aan te laten passen op bovenstaande opmerkingpunten waarbij de initiatiefnemer de keuze krijgt tussen de twee vermelde opties, waar het akoestisch onderzoek vervolgens op gebaseerd moet worden.

- **Lucht**

Gevolgen voor de Luchtkwaliteit

Overschrijdingen van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit uit Bijlage 2 van de Wet milieubeheer zijn veelal het gevolg van het aantal verkeersbewegingen in een gebied. Het Besluit 'niet in betekenende mate bijdragen' (NIBM) staat bouwprojecten toe wanneer de bijdrage aan de luchtkwaliteit van het desbetreffende project niet in betekenende mate is. Het begrip 'niet in betekenende mate', is gedefinieerd als 3% van de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. Het gaat hierbij uitsluitend om stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀).

Op grond van de algemene maatregel van bestuur 'niet in betekenende mate' (NIBM) vormen luchtkwaliteitseisen geen belemmeringen voor projecten die niet in betekenende mate bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Op grond van de Regeling 'niet in betekenende mate bijdragen' (luchtkwaliteitseisen) zijn (onder andere) woningbouwprojecten met minder dan 1.500 woningen vrijgesteld van toetsing.

De initiatiefnemer is voornemens 45 appartementen te realiseren. Hiermee blijft het aantal woningen ruim onder de gestelde grens waarbinnen het voornemen vrijgesteld blijft van toetsing. Realisatie van het voorgenomen plan draagt niet in betekenende mate bij aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Aanvullend onderzoek naar het aspect luchtkwaliteit is daarom niet nodig.

Gevolgen NB-wet

De realisatie van de 45 appartementen zouden kunnen leiden tot een toename van stikstofdepositie in Natura 2000-gebieden in de omgeving. Met het programma AERIUS Calculator is een berekening uitgevoerd om de gevolgen voor de stikstofdepositie binnen Natura 2000 in beeld te brengen en te toetsen of de eventuele toename past binnen de eisen die gelden op grond van de Wet

natuurbescherming. Uit de berekening blijkt dat in zowel de gebruiksfase als de aanlegfase geen sprake is van rekenresultaten die hoger zijn dan de drempelwaarde van 0,00 mol N/ha/jr. Voor projecten die geen bijdrage hebben geldt een vrijstelling van de Wet natuurbescherming vergunningplicht. De Aerius berekeningen zouden eventueel kunnen worden voorgelegd aan de provincie. Zij zijn uiteindelijk het bevoegd gezag in het kader van de Natuurbeschermingswet.

Conclusie lucht

De gevolgen voor de luchtkwaliteit zijn 'niet in betekende mate'. Daarom is voor de luchtkwaliteit verder onderzoek niet nodig.