

# Harlingen N31

Bestemmingsplan  
Vastgesteld



**Rho**

—  
ADVISEURS  
VOOR  
LEEFRUIMTE

**Bestemmingsplan Harlingen - N31**

**CODE 131904 / 08-10-14**

**TOELICHTING**

<b><u>INHOUDSOPGAVE</u></b>	<b><u>blz</u></b>
<b>1. INLEIDING</b>	<b>1</b>
1. 1. Aanleiding	1
1. 2. Begrenzing plangebied	1
1. 3. Leeswijzer	2
<b>2. PLANBESCHRIJVING</b>	<b>3</b>
2. 1. Voorgeschiedenis	3
2. 2. Huidige situatie	3
2. 3. Nieuwe situatie	4
<b>3. BELEID</b>	<b>7</b>
3. 1. Algemeen	7
3. 2. Rijksbeleid	7
3. 3. Provinciaal beleid	8
3. 4. Gemeentelijk beleid	9
<b>4. MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN</b>	<b>12</b>
4. 1. Algemeen	12
4. 2. MER	12
4. 3. Verkeersaspecten	12
4. 4. Geluid	13
4. 5. Luchtkwaliteit	14
4. 6. Externe veiligheid	14
4. 7. Bedrijven en milieuzonering	15
4. 8. Kabels en leidingen	16
4. 9. Natuur	16
4. 10. Archeologie en cultuurhistorie	17
4. 11. Bodem	18
4. 12. Water	18
4. 13. Explosieven	19
<b>5. JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING</b>	<b>20</b>
5. 1. Algemeen	20
5. 2. Toelichting op bestemmingen	20
5. 3. Dubbelbestemming en gebiedsaanduiding	21
<b>6. UITVOERBAARHEID</b>	<b>22</b>
6. 1. Algemeen	22
6. 2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	22
6. 3. Economische uitvoerbaarheid	23
6. 4. Grondexploitatie	23

**Bijlage 1**

**Vaststellingsbesluit**

## 1. INLEIDING

### 1. 1. Aanleiding

De N31 is de directe verbinding tussen Amsterdam en Leeuwarden, via de Afsluitdijk en Harlingen. Om de bereikbaarheid van Fryslân te verbeteren, de weg veiliger te maken en de leefbaarheid in Harlingen te versterken, hebben de provincie Fryslân, gemeente Harlingen en Rijkswaterstaat zich voorgenomen om de N31 toekomstbestendig te maken.

Voor de N31, de onderliggende infrastructuur en de directe omgeving is het Tracébesluit (Tb) 'N31 Traverse Harlingen' op 20 augustus 2012 vastgesteld. In dit Tb is onder andere het tracé vastgelegd en omschreven, het nut en de noodzaak gemotiveerd en zijn de noodzakelijk onderzoeken uitgevoerd, waaronder een Milieueffectrapport (MER).

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft op 6 februari 2013 alle beroepen tegen het Tb ongegrond verklaard. Op deze datum is het Tb onherroepelijk geworden. Met dit bestemmingsplan wordt uitvoering gegeven aan het Tb' door de ontwikkelingen juridisch-planologisch te regelen.

### 1. 2. Begrenzing plangebied

De begrenzing van het plangebied van dit bestemmingsplan is grotendeels gelijk aan de begrenzing van het Tb. In hoofdlijnen valt het samen met het huidige tracé van de N31 in Harlingen. Ook een aantal aanpassingen in het onderliggende wegennet wordt meegenomen in dit bestemmingsplan evenals de gebieden die gebruikt zullen worden als (tijdelijk) werkterrein en die nodig zijn voor de landschappelijke inpassing en watercompensatie. Bovenop de begrenzing van het Tb worden ook de Koningsbrug, een deel van het Perseverantiaterrein, een stuk grond tussen de N31 en het plangebied van het bestemmingsplan voor de Koningsbuurt uit 2012 en een (bestaande) telefooncentrale meegenomen in het plangebied. Deze gebieden zijn namelijk niet meegenomen in de recentelijke vastgestelde bestemmingsplannen en beheersverordeningen van de gemeente Harlingen. Bij de telefooncentrale is tevens een antennemast aanwezig.

Met het nieuwe bestemmingsplan worden de geldende bestemmingsplannen voor de desbetreffende gronden (deels) vervangen. Het gaat om de volgende bestemmingsplannen:

Bestemmingsplan	Vastgesteld	Goedgekeurd
Zuid I en II	12 november 1975	22 juni 1976
Westerzeedijk	15 december 1977	3 november 1978
Trebol/Kanaalweg	10 december 1997	11 maart 1998
Harlingen - Koningsbuurt	11 juni 1998	18 september 1998
Buitengebied	9 november 2005	6 juni 2006
Plan Zuid	28 maart 2007	2 augustus 2007
Koningsbuurt	5 september 2012	-

In de geldende bestemmingsplannen was al rekening gehouden met het opwaarderen en toekomstbestendig maken van de N31. De begrenzing van het plangebied is afgestemd op de recentelijke omliggende bestemmingsplannen en beheersverordeningen die in de gemeente Harlingen zijn vastgesteld. Verder zijn in het plangebied ook de geluidzones (voor industriegeluid) opgenomen, zoals geregeld in het bestemmingsplan 'Partiële herziening bestemmingsplannen (samenvoeging geluidzones Oostpoort en Koningsbuurt)'.

### **1. 3. Leeswijzer**

Na deze inleiding, wordt in het volgende hoofdstuk ingegaan op de voorgenomen plannen. Deze worden in de hoofdstukken 3 en 4 getoetst aan het beleid en de milieu- en omgevingsaspecten. Hoofdstuk 5 geeft een uitleg aan de juridische regeling van het bestemmingsplan, het laatste hoofdstuk gaat tenslotte in op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

In het bestemmingsplan wordt meerdere malen verwezen naar het Tb en het MER (dat in het kader van het Tb is opgesteld). Het Tb, MER en de achterliggende onderzoeken zijn te raadplegen op de website Centrum Publieksparticipatie ([www.centrumpp.nl](http://www.centrumpp.nl)).

## 2. PLANBESCHRIJVING

### 2. 1. Voorgeschiedenis

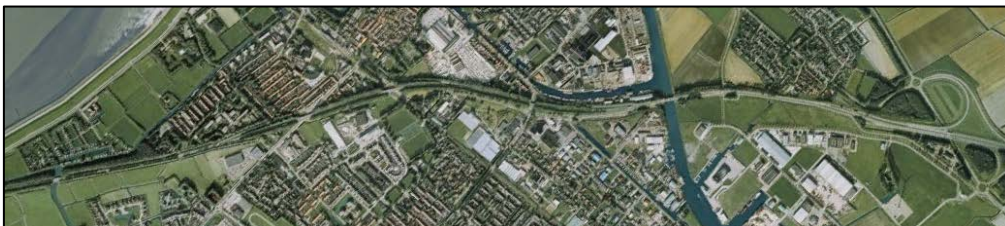
Het project kent een lange voorgeschiedenis. In het Tb is omschreven dat al sinds de jaren '70 van de vorige eeuw plannen bestaan voor de aanpak van de verbinding tussen de Randstad en Leeuwarden, waaronder ook de N31. De prioriteit werd echter eerst gelegd om de aansluiting van Leeuwarden op het zuidelijke wegennet te verbeteren.

In verband met de sterke verkeersonveiligheid op de N31 is het tracé tussen Zürich en Harlingen in 2008 verdubbeld. Door de annulering van de Zuiderzeespoorlijn werd de verdubbeling van het resterende tracé in Harlingen versneld mogelijk. Het project maakt deel uit van een compensatieprogramma voor Noord Nederland. Vanaf oktober 2008 zijn er verschillende bestuurlijke beslissingen genomen om tot uitvoering te komen, waaronder het vaststellen van een voorkeursalternatief. Het voorkeursalternatief is onderwerp van het Tb en vormt ook de basis van het bestemmingsplan.

Sinds het onherroepelijk worden het Tb zijn er verschillende stappen in het proces ondernomen om te komen tot uitvoering van het project, waaronder dit bestemmingsplan. Ook is er nader archeologisch onderzoek uitgevoerd, een ontheffing *Flora- en faunawet* aangevraagd en is een beeldkwaliteitsplan (ook wel ambitie-document genoemd) opgesteld om het ontwerp van de traverse goed af te stemmen met de omgeving. De volgende twee hoofdstukken gaan nader op deze onderwerpen in.

### 2. 2. Huidige situatie

Ten zuiden en ten noorden van de N31 Traverse Harlingen is de weg ingericht als auto(snel)weg met twee fysiek gescheiden rijbanen en twee rijstroken in elke richting. In Harlingen is de weg echter vormgegeven als een autoweg met één rijstrook in elke richting op één rijbaan. Op het gehele tracé zijn de snelheidsregimes wisselend. De traverse Harlingen is hoog gelegen op een dijklichaam. Hierdoor wordt Harlingen als het ware in tweeën gedeeld en vormt de weg een barrière tussen beide stadshelften. De weg loopt via de Koningsbrug over het Van Harinxmakanaal. De weg kent een drietal dicht op elkaar gelegen toe- en afritten: namelijk ter hoogte van de Kimswerderweg, de Stationsweg (alleen een afrit) en de Grensweg. Op het volgende figuur is de huidige situatie weergegeven.



Figuur 1. Huidige situatie (bron: Google Earth)

Zoals in het Tb en MER is aangegeven, komt de huidige situatie de verkeersveiligheid, doorstroming en ruimtelijke en functionele kwaliteit van Harlingen niet ten goede.

### 2. 3. Nieuwe situatie

In het Tb is een uitgebreide beschrijving opgenomen van het nieuwe (verticale en horizontale) tracé van de N31 en de onderliggende infrastructuur en naastgelegen gebieden. Het nieuwe tracé betreft het voorkeursalternatief zoals in het MER is omschreven. In het beeldkwaliteitsplan / ambitiedocument is dit qua vormgeving verder uitgewerkt. Het volgende figuur geeft een beeld van de nieuwe situatie.



Figuur 2. Nieuwe situatie (bron: Beeldkwaliteitsplan N31)

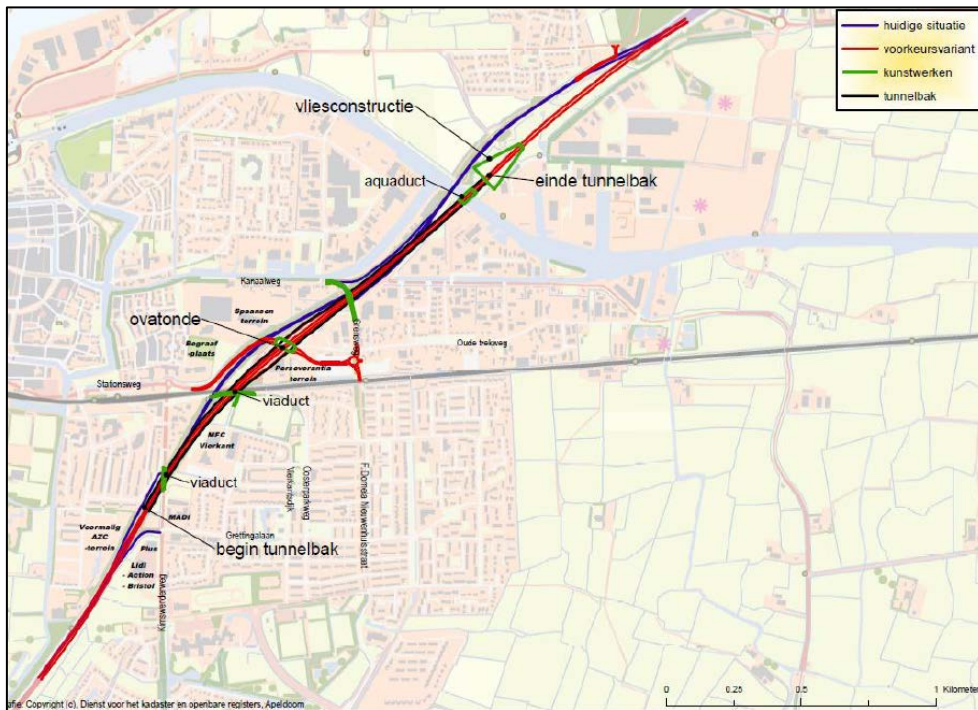
De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de huidige situatie zijn als volgt. In de nieuwe situatie wordt het huidige tracé van 2x1 naar 2x2 rijstroken verdubbeld. Een kenmerkend element is de verdiepte ligging van het tracé onder het maaiveld. Deze verdiepte ligging wordt grotendeels vormgegeven door middel van een verdiepte, open betonnen bak. Ter plaatse van het Van Harinxmakanaal kruist de N31 het kanaal door middel van een aquaduct. De Koningsbrug blijft gehandhaafd ten behoeve van het langzame verkeer en het landbouwverkeer. Ten opzichte van de huidige situatie wordt het nieuwe tracé gestrekt. De traverse wordt daardoor iets ingekort en de bochten verdwijnen uit het tracé.

Er is gekozen voor één centrale aansluiting, in de vorm van een ovatonde, waarmee het onderliggende wegennet op de N31 is aangesloten. Deze aansluiting wordt aangelegd ter hoogte van het gebied Spaansen en Perseverantia. De huidige aansluitingen op de N31 komen hiermee te vervallen. Figuur 3 geeft een goed beeld van de verschillen tussen het huidige en het nieuwe tracé.

Samenhangend met de nieuwe ontwikkelingen worden onder meer de volgende voorzieningen getroffen:

- geluidsschermen en geluidswallen (in het zuidwestelijke deel van het plangebied);
- pechhavens, calamiteitenroutes, vluchtwegen en dienstwegen (op diverse plekken in het tracé);
- groen en water (onder andere voor de landschappelijke inpassing en de watercompensatie);
- langzaam verkeersroutes (zoals fietspaden).





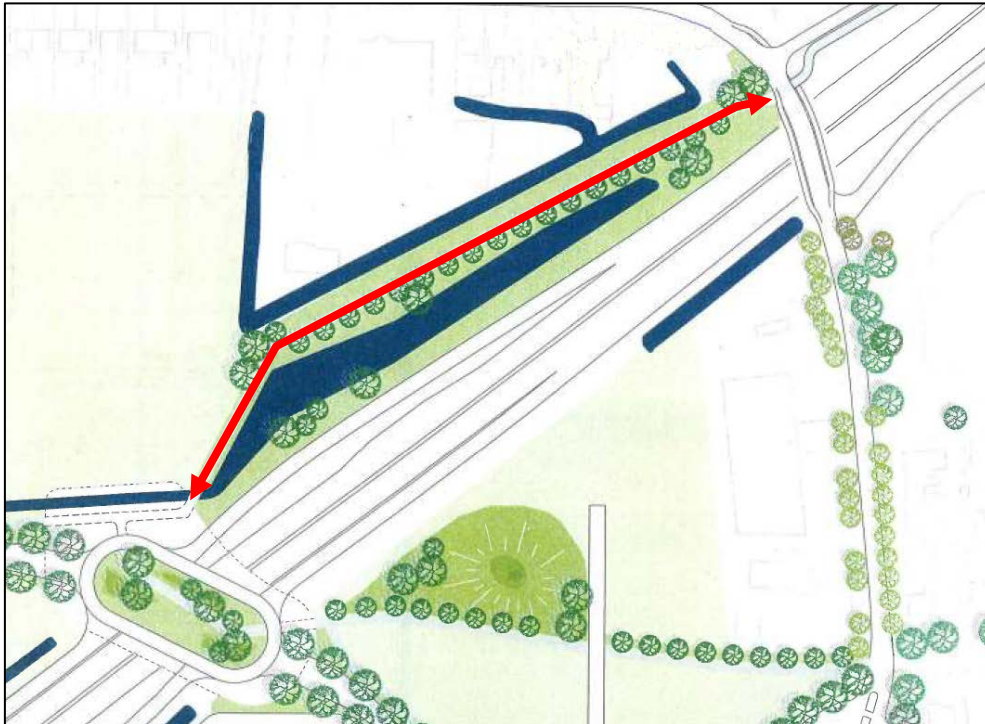
*Figuur 3. Verschillen huidig en nieuw tracé (Bron: MER N31 traverse Harlingen)*

Enkele locaties aan weerszijden van het tracé worden als tijdelijk werkterrein gebruikt tijdens de aanleg van de weg. Na ingebruikname van de weg, worden deze gronden grotendeels gebruikt ten behoeve van groen of water. Voor de omliggende en vrijkomende terreinen (zoals het Spaansen- en Perseverantierrein) is nieuw beleid ontwikkeld, in het volgend hoofdstuk is dit beschreven.

Bovenop de mogelijkheden die beschreven zijn in het Tb en MER worden in dit bestemmingsplan eveneens een fietsbrug in het verlengde van de Kanaalweg en een fietspad vanaf de Grensweg naar de Almenumerweg (ten noorden van de N31) mogelijk gemaakt. Met de fietsbrug wordt een oude route hersteld. Het fietspad en de fietsbrug zijn in de volgende twee figuren gevisualiseerd.

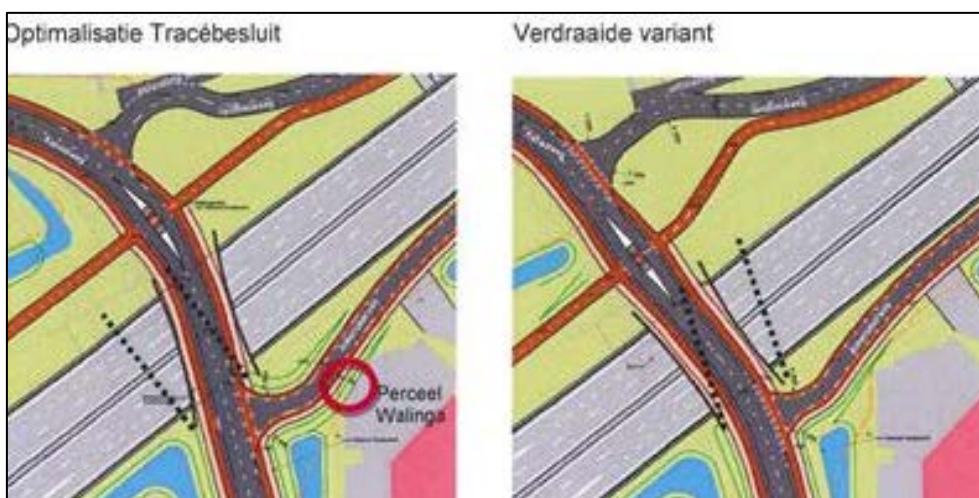


*Figuur 4. Fietsbrug (Bron: Beeldkwaliteitsplan N31)*



*Figuur 5. Fietspad Grensweg - Almenumerweg (Bron: stedenbouwkundige raamvoorwaarden en ruimtelijk raamwerk Spaansen- en Perseverantierrein Harlingen)*

Tenslotte vindt er ten opzichte van het Tb een wijziging plaats in de ligging van de overkluizing bij de Grensweg. Dit heeft verschillende redenen, zo waren onder andere de boogstralen van de aansluitingen voor vrachtverkeer en exceptioneel transport in de overkluizing van het Tb onhaalbaar, en was op de Grensweg een middengeleider nodig om een veilige fietsoversteek te creëren, waardoor een bredere weg nodig was. Dit heeft geleid tot een aangepaste, 'verdraaide' variant van de overkluizing, zoals is weergegeven in figuur 6.



*Figuur 6. Wijziging ligging overkluizing*

### 3. BELEID

#### 3. 1. Algemeen

De N31 Traverse Harlingen is al decennia lang opgenomen in verscheidende beleidsstukken op verschillende niveaus. In het Tb en het MER is een beleidstoetsing opgenomen. Het project is getoetst aan een aantal beleidsdocumenten op het gebied van verkeer en vervoer, ruimte en ruimtelijke ordening, woon- en leefmilieu, natuur en landschap en bodem en water. Het betreft onder ander de *Nota Ruimte*, het *Streekplan Fryslân*, het Provinciaal en Gemeentelijk *Verkeer- en Vervoerplan* en de *Stadsvisie gemeente Harlingen*. Uit de beleidstoetsing blijkt dat het voornemen binnen het beleid past en hiermee dus niet in strijd is.

In het navolgende deel van dit hoofdstuk is het bestemmingsplan getoetst aan de beleidsdocumenten die niet zijn opgenomen in het Tb en het MER, of voor het bestemmingsplan nader omschreven moeten worden.

#### 3. 2. Rijksbeleid

- *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte* -

De *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte* (SVIR) is op 13 maart 2012 in werking getreden. Met de Structuurvisie zet het kabinet het roer om in het nationale ruimtelijke beleid. De nieuwe Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vervangt verschillende bestaande nota's zoals de Nota Ruimte, de agenda Landschap en de agenda Vitaal Platteland.

Het Rijk laat de ruimtelijke ordening meer over aan gemeenten en provincies en kiest voor een selectieve inzet van rijksbeleid op 13 nationale belangen. Voor het bestemmingsplan zijn de nationale belangen 'Waddenzee en waddengebied' en 'Hoofdwegen en hoofdspoorwegen'. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk voor de resultaten. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

Voor de Waddenzee en het waddengebied geldt het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) EHS, inclusief de Natura 2000-gebieden en het Werelderfgoed (de Waddenzee) als opgave voor het SVIR. In het Tb/MER is het project aan de belangen van de Waddenzee getoetst. Hieruit blijkt dat het project geen significante versturende of verslechterende effecten op het Natura 2000-gebied Waddenzee veroorzaakt (het volgende hoofdstuk gaat hier nader op in). Met betrekking tot de hoofdwegen heeft de SVIR tot doel de internationale achterlandverbindingen in Noord-Nederland te verbeteren. De N31 is hier niet specifiek in genoemd, maar draagt hier wel aan bij.

De ontwikkelingen in het bestemmingsplan passen binnen de SVIR.

- *Besluit algemene regels ruimtelijke ordening* -

Het *Besluit algemene regels ruimtelijke ordening* (Barro) is op 30 december 2011 in werking getreden.

Het Barro stelt niet alleen regels omtrent de 13 aangewezen nationale belangen zoals genoemd in de SVIR, maar stelt ook regels die in bestemmingsplannen moeten worden opgenomen. In relatie tot dit project, stelt het Barro voor de Waddenzee en het waddengebied geen aanvullende regels die in het bestemmingsplan verwerkt moet worden. Wat betreft de hoofdwegen, is het tracé in het Barro aangemerkt als ‘reserveringsgebied uitbreiding hoofdwegen’ met 1 rijstrook per rijrichting. Voor Harlingen betrof dit een strook van 34 meter aan weerszijden van de hoofdweg. Binnen deze strook is het tracé inmiddels concreter geworden zoals in het Tb is vastgelegd en in het bestemmingsplan juridisch-planologisch is geregeld. Het bestemmingsplan is hiermee in overeenstemming met het Barro.

### 3. 3. Provinciaal beleid

#### - Verordening Romte Fryslân -

In de *Verordening Romte Fryslân* (vastgesteld op 15 juni 2011) stelt de provincie regels aan de provinciale belangen. Deze regels moeten in gemeentelijke plannen worden vertaald. Op 25 juni 2014 heeft de provincie de nieuwe *Verordening Romte Fryslân 2014* vastgesteld. Omdat het ontwerpbestemmingsplan ‘Harlingen - N31’ voor deze datum ter inzage heeft gelegen, kan het bestemmingsplan nog getoetst worden aan de verordening uit 2011, zoals hieronder is omschreven.

Met betrekking tot het thema ‘ruimtelijke kwaliteit’ stelt de verordening dat een ruimtelijk plan dient te voorzien in een zorgvuldige inpassing van nieuwe infrastructuur of aanpassing van infrastructuur binnen de kernkwaliteiten per landschapstype. Verder dient een ruimtelijk plan ook aan te geven op welke wijze rekening wordt gehouden met cultuurhistorische elementen en structuren. In het Tb/MER is hier rekening mee gehouden in de deelrapporten ‘Landschap, Archeologie en Cultuurhistorie’ en ‘Omgevingsplan’. Hierin is aangegeven dat de ruimtelijke kwaliteit van Harlingen en specifiek de omgeving getracht wordt te verbeteren. Deze algemene doelstelling is vertaald naar een aantal hoofddoelen die gebaseerd zijn op het beleid van de provincie en gemeente:

- herkenbaarheid en identiteit van Harlingen langs de N31 versterken;
- structuur en samenhang verbeteren;
- van achterkant naar voorkant: het beeld en de sfeer langs de N31 verbeteren;
- nieuwe kansen voor de toekomst benutten;
- behoud open kleipolders Westergo en het karakter van Midlum.

Deze doelstellingen zijn uitgewerkt in een ruimtelijke visie en vervolgens voor het omgevingsplan uitgewerkt tot concrete maatregelen. Ten behoeve van de landschappelijke inpassing zijn twee groenzones (langs beide zijden van de weg ten zuiden van de verdiepte open bak en ten noorden van het aquaduct) toegevoegd. In het ontwerp is voldoende ruimte aanwezig om te voorzien in het doortrekken van de stedelijke vloer over de overkluizing.

De ruimtelijke kwaliteit en landschappelijke inpassing is verder uitgewerkt en vastgelegd in een beeldkwaliteitsplan (zie paragraaf 3.4). De belangrijke groen-



structuren zijn in het bestemmingsplan vastgelegd. Hiermee wordt voldaan aan het thema 'ruimtelijke kwaliteit' van de verordening.

Tenslotte dienen ook de archeologische waarden onderzocht en beschermd te worden. Zoals hiervoor is aangegeven is dit tevens in het Tb/MER (in een specifiek deelrapport) onderzocht en biedt het bestemmingsplan hiervoor een specifieke regeling. Het volgende hoofdstuk gaat hierop in.

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met het provinciale beleid.

### 3. 4. Gemeentelijk beleid

#### - Structuurvisie Harlingen 2025 -

De gemeente Harlingen heeft de toekomstvisie vastgelegd in de *Structuurvisie Harlingen 2025* (vastgesteld 8 november 2012). De structuurvisie is een verdere uitwerking van de stadsvisie uit 2008. De structuurvisie geeft richting aan het ruimtelijke, economische en sociaal maatschappelijke beleid van de gemeente Harlingen.

De N31 is een belangrijk uitgangspunt van de structuurvisie. Voor de N31 zorgt de gemeente Harlingen ervoor dat de inrichting en vormgeving aansluit op het landschap. Oude zichtlijnen worden hersteld en de ruimtelijke en stedelijke structuur wordt verbonden. In het Tb/MER en het beeldkwaliteitsplan is nader beschreven hoe de inrichting aansluit op het landschap en op welke wijze oude zichtlijnen en watergangen worden hersteld.

Na de verdieping van de N31 wordt de centrale zone een belangrijke entree voor (de binnenstad van) Harlingen. Daarnaast vormt dit gebied de verbinding tussen de twee stadsdelen van Harlingen. Door deze prominente plek is een extra kwaliteitsimpuls zeker op zijn plaats. De centrale zone is daarom aangemerkt als een gebied dat getransformeerd moet worden. Hierdoor ontstaat er de mogelijkheid om een ruimtelijke kwaliteitsslag te maken en andere woon- en werkmilieus te realiseren die meer aansluiten bij de binnenstad. De woonmilieus in de centrale zone onderscheiden zich door het stedelijke karakter van de overige woonwijken die Harlingen kent. Het gaat hier veel meer om het stedelijke wonen binnen een mix van functies. Daarbij passen ook sociaal maatschappelijke functies, zoals een multifunctioneel gebouw, stadskantoor. Het volgende figuur geeft een beeld van het beleidsvoornemen in de centrale zone.



Figuur 7. De Centrale Zone (Bron: Structuurvisie Harlingen 2025)

Voor de centrale zone zijn geen nieuwe ontwikkelingen in het bestemmingsplan vastgelegd. Een groot deel van deze gronden valt ook buiten het plangebied, het deel van de gronden dat binnen het plangebied ligt, heeft buiten de weg zelf een groenbestemming gekregen. Indien zich voor het centrale zonegebied concrete plannen voordoen, dan zullen deze met een zelfstandige ruimtelijk-planologische procedure geregeld worden.

Het bestemmingsplan past binnen het beleid van de structuurvisie.

*- Beeldkwaliteitsplan N31 -*

Het *Beeldkwaliteitsplan N31* (vastgesteld 18 september 2013) vormt de basis voor de beeldkwaliteit van de N31. Dit document is (net als het bestemmingsplan) een verdere uitwerking van het Tb/MER. In dit bestemmingsplan zijn het grondgebruik en de (bebouwings)mogelijkheden binnen het plangebied juridisch geregeld. Het bestemmingsplan heeft een groot 'technisch' karakter. In het beeldkwaliteitsplan is de nadere vormgeving en detaillering van de weg en omgeving (inclusief de beleving hiervan) vastgelegd. De ontwerpkeuzes zijn inzichtelijk gemaakt en vertaalt naar criteria voor de weg, de kunstwerken en de directe omgeving.

De opzet van het beeldkwaliteitsplan is tweeledig. Voor het wegtracé, de kunstwerken en de directe omgeving benoemt het beeldkwaliteitsplan de hoofd-, sub-criteria en de ontwerpprincipes met het oog op het beeldkwaliteitplan en het definitief ontwerp. Daarnaast formuleert het beeldkwaliteitsplan de opgaven voor de overkluizing van de weg en inrichting van de omgeving op drie locaties: Kimswerderweg, Stadsentree (centrale zone) en Midlum.

In het beeldkwaliteitsplan is een analyse van het landschap en de stad opgenomen. Op basis hiervan zijn drie opgaven c.q. doelen geformuleerd:

1. de stad moet weer één geheel worden;
2. stad, landschap en tracé moeten in hun verschijningsvorm bijdragen aan de identiteit en herkenbaarheid van Harlingen;
3. de met de realisatie van de traverse N31 vrijkomende ruimte moet worden ingezet om het stedelijk weefsel langs de N31 te herstellen.

Deze drie doelen zijn in het document verder uitgewerkt in criteria die de kwaliteiten en het beoogde resultaat vastleggen. Dit is gedaan voor de traverse N31 zelf, de (aansluiting met de) omliggende infrastructuur en verkeerskundige oplossingen, de kunstwerken, en het omliggende (vrijkomende) gebied. Dit laatste geldt in het bijzonder voor de aanliggende ruimte rondom de tunnelbak (waar een groene inrichting wordt nagestreefd) en de centrale zone bij de stadsentree. Het beeldkwaliteitsplan zelf gaat hier gedetailleerd op in. Het bestemmingsplan faciliteert deze ambities.

Voor de Kimswerderweg, de Stadsentree en Midlum grijpt de traverse N31 nadrukkelijk in de bestaande situatie in.

Voor de Kimswerderweg geldt de continuïteit van de stedelijke structuur als belangrijk uitgangspunt voor de overkluizing. De ruimte rondom de overkluizing krijgt een groene inrichting, het bestemmingsplan maakt dit mogelijk.

De ruimte rondom de ovatonde, bij de stadsentree, wordt groen ingericht. Dit is dan ook vertaald in de bestemmingsplanregeling. Bij deze entree is ruimte voor diverse representatieve publieke voorzieningen. De herontwikkeling van het Spaansenterrein en het Perseverantiaterrein zal enige tijd vergen en is om deze reden niet in het bestemmingsplan geregeld. De beoogde groene inrichting wordt ook in samenhang en in afwachting van deze toekomstige gebiedsontwikkelingen gerealiseerd.

Het gebied tussen de bestaande N31 en het nieuwe tracé bij Midlum wordt heringericht. Dit houdt onder andere in dat de watergangen aan de oostzijde van het oude tracé worden gedempt, het stuk grond tussen de oude weg en snelweg grasland wordt en aan weerszijden van de N31 een watergang wordt gemaakt. Er wordt gedacht aan wandel- en fietspaden in dit gebied. Het bestemmingsplan maakt deze ambities mogelijk.

Op grond van het bovenstaande is het bestemmingsplan in overeenstemming met het beeldkwaliteitsplan.

## **4. MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN**

### **4. 1. Algemeen**

Om te kunnen aantonen dat een bestemmingsplan uitvoerbaar is, moet bij de vaststelling van een bestemmingsplan worden bekeken of de ontwikkelingen binnen het plan voldoen aan de regelgeving van onder andere milieu, natuur, archeologie en water. In dit geval vormt het bestemmingsplan een van de sluitstukken van een uitgebreid besluitvormingstraject (tracéprocedure). Door middel van een milieueffectrapportage is uitgebreid onderzocht welke gevolgen het plan heeft voor de omgevingsituatie ter plaatse en welke maatregelen noodzakelijk zijn om te kunnen voldoen aan de wettelijke normen op het gebied van milieu, ecologie, archeologie en water. De omgevingstoets in dit hoofdstuk bestaat daarom voornamelijk uit een vertaling van de onderzoeksresultaten uit het Tb/MER naar het bestemmingsplan. Allereerst wordt ingegaan op de hoofdlijnen van het MER.

### **4. 2. MER**

De N31 Traverse Harlingen is een m.e.r.-plichtige activiteit. Om deze reden is een MER opgesteld, dat bedoeld is om de milieuaspecten in de besluitvorming een volwaardige plaats te geven. Omdat het project is opgenomen in *de Crisis- en herstelwet* zijn redelijkerwijs te beschouwen alternatieven niet van toepassing. In het MER zijn om deze reden alleen de effecten van het voorkeursalternatief in beeld gebracht en beoordeeld ten opzichte van de autonome ontwikkeling (het nulalternatief). Het voorkeursalternatief is beschreven in paragraaf 2.3.

In het MER wordt geconcludeerd dat door realisatie van het voorkeursalternatief de bestaande hinder van de weg afneemt, terwijl de ruimtelijke kwaliteit toeneemt. Door de toepassing van een geluidscherm en het verlengen en ophogen van de aarden wal aan de zuidzijde van de verdiepte open bak kan de mate van (geluid)hinder door de N31 nog verder verminderd worden. Daarnaast wordt de verkeersveiligheid van de weg sterk verbeterd doordat een meer uniforme en logische wegenstructuur ontstaat. Ook biedt het voorkeursalternatief belangrijke kansen voor de regio en Harlingen zelf.

### **4. 3. Verkeersaspecten**

De gevolgen van de N31 Traverse Harlingen zijn wat betreft verkeersveiligheid, verkeersafwikkeling en bereikbaarheid in het MER onderzocht.

Ten opzichte van een autonome situatie heeft de beoogde ontwikkeling een positief effect op de verkeersveiligheid. Volgens de prognose neemt het aantal (slachtoffer)ongevallen af, met name door de verdubbeling van de weg. Door de verdubbeling wordt ook de capaciteit van de weg uitgebreid, waardoor de doorstroming op de N31 verbetert en de bereikbaarheid wordt vergroot. Op het onderliggende wegennet zorgt de gewijzigde verkeersstructuur voor minder voertuigkilometers. Hierdoor neemt ook het aantal te verwachten (slachtoffer)ongevallen op het onderliggende wegennet af.



De verbeterde vormgeving van de weg heeft ook een positieve bijdrage op het tot stand brengen van een duurzaam veilig verkeerssysteem.

#### 4. 4. Geluid

Op grond van de *Wet geluidhinder* geldt rond wegen met een maximumsnelheid hoger dan 30 km/uur, spoorwegen en inrichtingen die 'in belangrijke mate geluidhinder veroorzaken', een geluidzone. Hier is in het plangebied sprake van vanwege de N31 en onderliggende infrastructuur (wegverkeersgeluid), de spoorlijn Harlingen - Leeuwarden (spoorweggeluid) en vanwege de geluidzones rondom enkele industrieterreinen in Harlingen (industriegeluid).

Bij ontwikkeling van nieuwe geluidsgevoelige objecten binnen deze geluidzones moet akoestisch onderzoek worden uitgevoerd om aan te tonen dat de ontwikkeling voldoet aan de voorkeursgrenswaarden die in de wet zijn vastgelegd. Dit geldt ook voor reconstructie van het wegennet. Onder voorwaarden kunnen hogere waarden worden verleend als maatregelen niet mogelijk zijn of op bezwaren stuiten.

##### - Wegverkeersgeluid -

In het Tb is een akoestisch onderzoek uitgevoerd waarbij het project getoetst is aan de *Wet geluidhinder* wat betreft wegverkeerslawaai. Dit was nodig omdat binnen de zone van de N31 en het onderliggende wegennet geluidsgevoelige bestemmingen aanwezig zijn en er sprake is van sanering.

Uit het onderzoek blijkt dat er in verband met sanering ten gevolge van de N31, ten gevolge van nieuwe aanleg van infrastructuur en ten gevolge van reconstructie (van de Kimsworddweg) de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden voor in totaal 13 woningen. Maatregelen zijn hier niet doelmatig, om deze reden zijn bij de vaststelling van het Tb voor deze woningen hogere waarden vastgesteld. Bij het verlenen van de hogere waarden is rekening gehouden met cumulatie van het geluid afkomstig van de spoorlijn en de industrieterreinen. De gecumuleerde waarden leveren geen onaanvaardbare situaties op.

Ook zijn er in het Tb een aantal overdrachtsmaatregelen vastgelegd in de vorm van een geluidscherm en (een ophoging en verlenging van de bestaande) geluidwal. In de regels van dit bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen waarmee is geregeld dat de weg niet eerder in gebruik mag worden genomen nadat geluidbeperkende voorzieningen zijn gerealiseerd.

Aangezien er geen onaanvaardbare situaties zijn ontstaan bij de vaststelling van de hogere waarden en het bestemmingsplan voorziet in de voorgenoemde verplichting ter realisatie van de geluidbeperkende voorzieningen, is het bestemmingsplan wat betreft wegverkeersgeluid uitvoerbaar.

##### - Industriegeluid -

In het plangebied zijn twee geluidszones ex artikel 41 van de *Wet geluidhinder* vastgesteld, één ten gevolge van industrieterrein Oostpoort en bedrijventerrein Koningsbuurt en één ten gevolge van bedrijventerrein Hermes. De geluidszones zijn van toepassing op de gronden ten noorden van de spoorlijn.

Binnen de geluidzones mogen in principe geen nieuwe geluidsgevoelige objecten worden gebouwd, tenzij hiervoor een hogere waarde is verkregen. In het plangebied zelf zijn geen geluidsgevoelige objecten aanwezig, of kunnen door middel van het bestemmingsplan worden gerealiseerd. De ontwikkelingen in het plangebied leggen geen beperkingen op aan de geluidszones of de industrie- en bedrijventerreinen. Vanwege een wettelijke verplichting in de *Wet geluidhinder* zijn de geluidszones door middel van een gebiedsaanduiding in het bestemmingsplan opgenomen en geregeld. Wat betreft industriegeluid zijn er voor het bestemmingsplan geen belemmeringen.

#### 4. 5. Luchtkwaliteit

In hoofdstuk 5 van de *Wet milieubeheer* zijn de grenswaarden op het gebied van de luchtkwaliteit vastgelegd. Daarbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk met name de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijnstof (PM<sub>10</sub>) van belang. De wet is enerzijds gericht op het voorkomen van negatieve effecten voor de volksgezondheid. Anderzijds biedt de wet mogelijkheden om ruimtelijke ontwikkelingen te realiseren, ondanks overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit.

Om de doelen te behalen, voorziet de *Wet milieubeheer* in een gebiedsgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen. Luchtkwaliteitseisen vormen onder de *Wet milieubeheer* geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkeling indien:

- er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project, al dan niet per saldo, niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- of een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging;
- het project past binnen het NSL.

Het project is niet opgenomen in het NSL. Om deze reden is het project in het Tb getoetst aan de geldende waarden voor luchtkwaliteit. De resultaten van het onderzoek wijzen uit dat de grenswaarden van de *Wet milieubeheer* niet worden overschreden. Het bestemmingsplan is op het gebied van luchtkwaliteit uitvoerbaar.

#### 4. 6. Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's die ontstaan voor de omgeving bij het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen, zoals vuurwerk, LPG en munitie. Sinds een aantal jaren is er wetgeving over 'externe veiligheid' om de burger niet onnodig aan te hoge risico's bloot te stellen. De normen voor externe veiligheid zijn vastgelegd in onder andere het *Besluit externe veiligheid inrichtingen* (Bevi), de *Circulaire risiconormering vervoer van gevaar-*

*lijke stoffen* en het *Besluit externe veiligheid buisleidingen* (Bevb). Voor het plangebied is met name het vervoer van gevaarlijke stoffen over de N31 van belang in relatie tot de omliggende voorzieningen. Ook worden over het Van Harinxmakanaal en de spoorlijn in zeer beperkte mate gevaarlijke stoffen getransporteerd en zijn in de nabijheid van het plangebied risicovolle inrichtingen (zoals LPG-tankstations) aanwezig, en ligt aan de oostzijde van het plangebied een gasleiding (paragraaf 4.8 gaat hier nader op in). Aangezien in het plangebied geen (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk gemaakt worden, leveren dit voor het bestemmingsplan geen belemmeringen op.

In het Tb is ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de N31 getoetst aan twee verschillende normen: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Voor het PR geldt dat de plaatsgebonden risicocontour van PR  $10^{-6}$  niet aanwezig is. Er zijn geen (beperkt) kwetsbare objecten binnen deze contour aanwezig. Er wordt voldaan aan de wettelijke norm voor het plaatsgebonden risico.

Door het nieuwe wegtype neemt het GR af ten opzichte van de huidige situatie en de referentiesituatie. Ook is een verdiepte aanleg gunstig voor zowel het PR en GR vanwege een betere bescherming naast de weg. Er treedt geen overschrijding op van de oriëntatiewaarde van het GR. In het Tb zijn ook verscheiden maatregelen genomen om de kans op calamiteiten te beperken of - wanneer er toch sprake is van een calamiteit - een zo veilig mogelijke oplossing te bieden. In de traverse zijn onder meer pechhavens, vluchtroutes en calamiteitenroutes vastgelegd. Het groepsrisico wordt hiermee verantwoord geacht.

Vanuit externe veiligheid zijn er geen belemmeringen voor het bestemmingsplan.

#### **4. 7. Bedrijven en milieuzonering**

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is ruimtelijke afstemming tussen bedrijfsactiviteiten, voorzieningen en gevoelige functies (woningen) noodzakelijk. Bij deze afstemming kan gebruik worden gemaakt van de richtafstanden uit de basiszoneringslijst van de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' (2009). Een richtafstand kan worden beschouwd als de afstand waarbij onaanvaardbare milieuhinder als gevolg van bedrijfsactiviteiten redelijkerwijs kan worden uitgesloten. In geval van een gemengd gebied kan worden gewerkt met een verkleinde richtafstand.

Binnen het plangebied worden geen nieuwe gevoelige bestemmingen of groot-schalige bedrijfsactiviteiten mogelijk gemaakt. Wel is binnen het plangebied een bestaande nutsvoorziening opgenomen. Het betreft een telefooncentrale met een antennemast aan de Almenumerweg. Aangezien dit gebouw volgens de bestaande situatie is vastgelegd, vindt er geen verslechtering plaats ten aanzien van de milieuzonering. Het aspect bedrijven en milieuzonering staat de vaststelling van het bestemmingsplan daardoor niet in de weg.

#### **4. 8. Kabels en leidingen**

In het oosten van het plangebied is een hoofdgastransportleiding van de Gasunie aanwezig. Het betreft een leiding met een maximale werkdruk van 80 bar en een uitwendige diameter van 30 inch. Aan weerszijden van deze leiding geldt voor de belemmerende strook de dubbelbestemming 'Leiding - Gas'. Op deze manier wordt de leiding beschermd.

Door het plangebied lopen verder geen grote kabels en leidingen en/of hoogspanningsverbindingen die een planologische bescherming behoeven. De kabels en leidingen die bij de ontwikkelingen aangelegd worden, zijn niet van een dermate grootte dat deze geregeld moeten worden in het bestemmingsplan. De leidingen worden zo veel mogelijk gebundeld door middel van kokerstroken aangelegd. Het aspect 'kabels en leidingen' staat de vaststelling van het bestemmingsplan dan ook niet in de weg.

#### **4. 9. Natuur**

Bij elk ruimtelijk plan moet, met het oog op beschermenswaardige natuurwaarden, rekening worden gehouden met de regelgeving op het gebied van gebiedsbescherming en soortenbescherming. Beide aspecten zijn in het Tb onderzocht.

##### *- Gebiedsbescherming -*

De bescherming van Natura 2000-gebieden en Beschermd Natuurmonumenten is geregeld in de Natuurbeschermingswet. Indien ontwikkelingen (mogelijk) leiden tot aantasting van de natuurwaarden binnen deze gebieden, moet een vergunning worden aangevraagd. Daarnaast moet rekening worden gehouden met het beleid ten aanzien van de Ecologisch Hoofdstructuur (EHS).

Indien er sprake is van aantasting van Natura 2000-gebieden en Beschermd Natuurmonumenten moeten maatregelen worden getroffen om de effecten van het plan zo veel mogelijk te voorkomen (mitigeren). Wanneer nadelige effecten na deze stap nog niet (volledig) teniet zijn gedaan, moet het resterende nadelige effect worden gecompenseerd.

In de EHS geldt het 'nee, tenzij' principe. Dit houdt in dat ingrepen waarbij de oppervlakte of de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS significant worden aangetast niet zijn toegestaan, tenzij er geen alternatieven zijn en er sprake is van een groot openbaar belang.

Het plangebied maakt geen deel uit van een Natura 2000-gebied, Beschermd Natuurmonument of EHS. Wel zijn de effecten van de ontwikkeling getoetst aan het Natura 2000-gebied Waddenzee. De Waddenzee behoort ook tot de EHS. In het Tb is aangegeven dat de ontwikkeling wat betreft de gebruiksfase geen gevolgen heeft voor de Waddenzee, maar dat tijdens de aanlegfase een beperkte toename van geluid ontstaat in verband met heien en trillen. Er is geen sprake van externe werking op het EHS gebied. Dit staat de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet in de weg.

#### - Soortenbescherming -

Op grond van de *Flora- en faunawet* geldt een algemeen verbod voor het verstoren en vernietigen van beschermde plantensoorten, beschermde diersoorten en hun vaste rust- of verblijfplaatsen. Onder voorwaarden is ontheffing van deze verbodsbepalingen mogelijk. Voor soorten die vermeld staan in Bijlage IV van de Habitatrictlijn zijn deze voorwaarden zeer streng. Ook hier geldt dat eerst moet worden gekeken naar mitigerende maatregelen.

In het Tb is een uitgebreid onderzoek uitgevoerd naar de beschermde soorten die in en rondom het plangebied voorkomen. Voor een aantal diersoorten wordt de *Flora- en faunawet* overtreden. Dit betreft enkele algemeen voorkomende zoogdieren en amfibieënsoorten (categorie 1) waarvoor een vrijstelling geldt maar ook enkele zwaarder beschermde (categorie 3) soorten waarvoor mitigerende maatregelen nodig zijn. Het betreft de meervleermuis, broedvogels (tijdens de broedperiode) en niet jaarronde beschermde nestplaatsen (de ekster, zwarte roodstaart en zwarte kraai). In verband hiermee worden de volgende mitigerende maatregelen genomen:

- de werkzaamheden op of nabij het Van Harinxmakanaal vinden plaats buiten de actieve periode van de meervleermuis. Wanneer dat niet mogelijk is dient lichtverstoring en fysieke blokkade van de vliegroute tijdens de actieve periode voorkomen te worden;
- uitstraling van wegverlichting (ter hoogte van het aquaduct) naar het Van Harinxmakanaal dient voorkomen dan wel beperkt te worden;
- verstoring van broedende vogels dient voorkomen te worden door buiten het broedseizoen te werken of de werkzaamheden buiten het broedseizoen te starten zodat vogels uitwijken naar andere locaties.

Met bovenstaande maatregelen worden de verbodsbepalingen van de *Flora- en faunawet* niet overtreden en ontstaan er geen conflicten met de wet. Daarnaast worden de effecten op aanwezige planten en dieren (al dan niet beschermd) voorkomen door maatregelen te nemen in het kader van de zorgplicht, zoals in het Tb opgenomen. Ook is in het kader van de *Flora- en faunawet* een ontheffing aangevraagd ten behoeve van de uitvoering van het Tb in verband met de roek. Dit is gedaan omdat het voor de werkzaamheden noodzakelijk is de roek te verontrusten en omdat verblijfplaatsen worden weggenomen, vernield of verstoord. Hiervoor is een activiteitenplan opgesteld. De ontheffing is op 10 december 2013 afgegeven.

Vanuit de soortenbescherming zijn er geen belemmeringen voor het bestemmingsplan.

#### **4. 10. Archeologie en cultuurhistorie**

##### - Archeologie -

Ter implementatie van het Verdrag van Malta, is de *Monumentenwet* gewijzigd. De kern van *Monumentenwet* is dat, wanneer de bodem wordt verstoord, archeologische resten intact moeten blijven (in situ). Wanneer dit niet mogelijk is, worden archeologische resten opgegraven en elders bewaard (ex situ). Op welke

plaatsen archeologisch onderzoek aan de orde is, wordt op grond van gemeentelijk of provinciaal beleid bepaald.

De provincie heeft in dit kader de Friese Archeologische Monumentenkaart Extra (FAMKE) opgesteld. Op deze kaart worden voor de perioden Steentijd - Bronstijd en IJzertijd - Middeleeuwen adviezen gegeven over eventueel te verrichten onderzoeken.

In het Tb is een onderzoek gedaan naar archeologie. Uit het onderzoek blijkt dat in het plangebied archeologische waarden aanwezig zijn in de vorm van een viertal terpen. Deze dienen zoveel mogelijke behouden en beschermd te worden. Dit geldt met name voor het centrale deel van het plangebied. Voorafgaand aan de feitelijke werkzaamheden is het verplicht hier archeologisch vervolgonderzoek naar te doen. Om deze reden is voor dit gebied een beschermde regeling in de vorm van een archeologisch dubbelbestemming opgenomen. Ook wordt momenteel een archeologisch vervolgonderzoek uitgevoerd. Een volgende versie van dit bestemmingsplan doet hier verslag van.

Hiermee zijn de archeologische belangen voldoende beschermd en zijn ten aanzien van archeologie geen belemmeringen voor het bestemmingsplan.

#### - *Cultuurhistorie* -

Ook voor cultuurhistorie vormt de *Monumentenwet* het wettelijke kader. In het Tb is ook een cultuurhistorisch onderzoek opgenomen. Hieruit blijkt dat door het project geen aantasting van cultuurhistorisch waardevolle gebieden en beschermde monumenten plaatsvindt. Voor cultuurhistorie zijn er geen belemmeringen voor het bestemmingsplan.

#### **4. 11. Bodem**

De *Wet bodembescherming* vormt het wettelijke kader voor de bescherming van de bodem. Uitgangspunt is dat schone bodems schoon blijven en verontreinigingen worden gesaneerd. De toepassing van bouwstoffen en licht verontreinigde grond is geregeld in het *Besluit bodemkwaliteit*.

In het Tb is een bodemonderzoek opgenomen, waaruit blijkt dat de grond en het grondwater van het Perseverantiaterrein sterk verontreinigd is. De grond wordt hier ontgraven en, om verspreiding van deze vervuiling in grondwaterstromen te voorkomen, worden de aanlegwerkzaamheden op een dusdanige wijze uitgevoerd dat dit niet mogelijk is. Vanuit 'bodem' zijn er geen belemmeringen voor het bestemmingsplan.

#### **4. 12. Water**

Het plangebied van dit bestemmingsplan valt onder het beheer van het Waterskip Fryslân, dat zorg draagt voor de kwaliteit van het oppervlaktewater in het gebied en dat de grotere boezemwateren en sloten beheert, alsmede de waterkeringen. Ook is het waterschap belast met het peilbeheer in het plangebied.

Bij de voorbereiding van ruimtelijke plannen moet een Watertoets worden uitgevoerd. De Watertoets is een procesmatig instrument dat er voor zorgt dat waterhuishoudkundige doelstellingen op een goede manier worden meegewogen in ruimtelijke besluitvorming. Een essentieel onderdeel van de Watertoets is vroegtijdige afstemming met de waterbeheerder(s) in het plangebied. In het kader van het Tb is een Watertoets uitgevoerd, die in overleg tussen Wetterskip Fryslân, Provincie Fryslân en gemeente Harlingen tot stand is gekomen.

In het Tb zijn in relatie tot de wateraspecten een aantal maatregelen genomen om de waterhuishoudkundige situatie te beschermen. Dit zijn maatregelen die zijn betrokken bij de totstandkoming van het ontwerp, of maatregelen die bij de aanleg van de weg aangehouden moeten worden. Het betreft maatregelen op het gebied van grondwater, oppervlaktewater, afstromend hemelwater, zetting van bodem, oppervlaktewaterkwaliteit en waterveiligheid. In het Tb is een uitgebreide omschrijving hiervan opgenomen.

Voor het bestemmingsplan is het van belang dat de watercompensatie wordt vastgelegd. Dit is nodig om in verband met de toename van verhard oppervlak het watersysteem ongestoord te kunnen laten functioneren. In het Tb zijn verschillende compensatiemaatregelen opgenomen, zoals de aanleg van nieuwe en het verleggen van bestaande watergangen. Aanvullend op het Tb is een notitie opgesteld, waarin onder andere de watercompensatie nader is bestudeerd en heeft overleg plaatsgevonden met Wetterskip Fryslân. Hieruit blijkt dat er 18.786 m<sup>2</sup> te dempen oppervlaktewater gecompenseerd moet worden en minimaal 5.151 m<sup>2</sup> ten behoeve van compensatie van verhard oppervlak. In totaal betreft het dus 23.027 m<sup>2</sup> aan watercompensatie (dit is een wijziging ten opzichte van het Tb).

Het bestemmingsplan is zodanig opgezet dat met uitzondering van de locatie van de telefooncentrale waterlopen en waterpartijen in zijn algemeenheid mogelijk zijn, zonder de exacte locatie vast te leggen. Uiteraard dienen het Tb en de aanvullende notitie hiervoor als uitgangspunt. Voor de watercompensatie is een (algemene gebruiks)regel in de bestemmingsplanregels van toepassing waarmee is geregeld dat de weg (en ook de overige gronden) pas in gebruik kan worden genomen als de geplande hoeveelheid watercompensatie is aangelegd. Om enige marge aan te kunnen houden, is de minimale hoeveelheid watercompensatie in het bestemmingsplan vastgelegd op 23.000 m<sup>2</sup>.

Hiermee zijn de waterbelangen afdoende geregeld in het bestemmingsplan en zijn er op dit punt geen belemmeringen te verwachten.

#### **4. 13. Explosieven**

Tenslotte is in het Tb ook onderzoek verricht naar de aanwezigheid van niet gesprongen explosieven uit de Tweede Wereldoorlog. Hieruit blijkt dat in de bodemlaag tot 0,50 meter onder het toenmalige maaiveld voor de aanleg van de huidige N31 geen verhoogd risico bestaat. Wel zijn in het plangebied een aantal specifieke locaties vastgesteld waar een verhoogd risico geldt. Deze locaties zijn in het Tb aangegeven. Voorafgaand aan de werkzaamheden zullen deze locaties nader onderzocht worden. Dit levert geen belemmeringen op voor het bestemmingsplan.

## 5. JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING

### 5. 1. Algemeen

In voorgaande hoofdstukken is het voornemen getoetst aan het beleid en de milieu- en omgevingsaspecten. In dit hoofdstuk wordt de inhoud van de bestemmingen (de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden) toegelicht en wordt aangegeven hoe het Tb een juridische vertaling in het eigenlijke plan hebben gekregen. De bepalingen die betrekking hebben op de te onderscheiden bestemmingen, zijn vastgelegd in de regels en op de verbeelding (plankaart). Het bestemmingsplan geeft aan voor welke doeleinden de gronden zijn bestemd.

Het bestemmingsplan is opgezet volgens de wettelijke regelgeving en qua systematiek volgens de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP) 2012. Het plan is digitaal raadpleegbaar uitgevoerd. Het digitale plan verschaft de burger 'online' informatie over het bestemmingsplan. Bovendien is de digitale versie bedoeld voor uitwisseling van gegevens binnen de gemeente en met andere overheidsinstanties.

### 5. 2. Toelichting op bestemmingen

In het bestemmingsplan zijn drie bestemmingen opgenomen: 'Bedrijf - Nutsvoorzieningen', 'Groen' en 'Verkeer'.

Deze bestemming 'Bedrijf - Nutsvoorzieningen' is van toepassing op de bestaande telefooncentrale in het plangebied. De regeling is afgestemd op de huidige situatie. Naast een telefooncentrale kan het gebouw ook gebruikt worden voor andere, qua zwaarte vergelijkbare, nutsvoorzieningen. De bij de telefooncentrale gelegen antennemast is in de bestemming 'Groen' door middel van een aanduiding geregeld. Hier is een antennemast tot ten hoogste 40 meter toegestaan.

De N31, de onderliggende infrastructuur en de omliggende gebieden (waaronder de tijdelijke werkterreinen) zijn vastgelegd in de bestemmingen 'Verkeer' en 'Groen'. De begrenzing van de verkeersbestemming is afgestemd op het Tb. In het bestemmingsplan is het aantal rijstroken vastgelegd door voor de N31 maximaal 4 rijstroken (exclusief op- en afritten) toe te staan en voor de onderliggende infrastructuur maximaal 2 rijstroken. Binnen de bestemming is ook de aanleg van kunstwerken en andere verkeerskundige voorzieningen mogelijk. In de bijlage bij de regels zijn de geluidbeperkende voorzieningen op de kaarten van het Tb opgenomen. In de bestemming is een voorwaardelijk verplichting opgenomen waarmee is geregeld dat de weg pas kan worden gebruikt nadat deze zijn aangelegd. Het maakt dan niet uit of het om een geluidwal of een geluidscherm gaat. Hiermee is gewaarborgd dat voldaan wordt aan de *Wet geluidhinder*. In de bestemming zijn ook ondergeschikt groenvoorzieningen en water(lopen en waterpartijen) mogelijk.

Voor de groenstroken die van belang zijn voor de (landschappelijke) inpassing is de bestemming 'Groen' opgenomen, binnen deze bestemming is ook water mogelijk, onder andere voor de watercompensatie. Om te voldoen aan de compensa-



tenorm is ook een verplichting in de regels opgenomen waarmee de weg pas in gebruik kan worden genomen nadat de watercompensatie is aangelegd.

Voor de tijdelijke werkterreinen is een specifieke regeling opgenomen in de bestemmingen 'Groen' en 'Verkeer'. Dit is door middel van een aanduiding op de verbeelding geregeld. Deze gronden mogen tot 1 januari 2019 worden gebruikt als werkterrein ten behoeve van de reconstructie van de N31. Daarna zijn alleen de mogelijkheden van toepassing zoals beschreven in beide bestemmingen.

Tenslotte is voor de spoorlijn een specifieke regeling in het bestemmingsplan opgenomen waarmee deze ter plekke is toegestaan.

### **5. 3. Dubbelbestemming en gebiedsaanduiding**

Er is sprake van twee dubbelbestemmingen en een gebiedsaanduiding in het plangebied. Deze regelingen zijn als het ware over de reguliere bestemmingen heen gelegd. De juridische betekenis is echter gelijkwaardig. Het gaat hierbij om de bestemmingen 'Leiding - Gas' en 'Waarde - Archeologie' en de gebiedsaanduiding 'geluidzone - industrie'.

#### *- Leiding - Gas -*

De dubbelbestemming 'Leiding - Gas' heeft betrekking op de in het plangebied voorkomende hoofdgastransportleiding. De regeling voorziet in de aanwezigheid van deze functie en in de bescherming ervan door middel van een veiligheidszone op de kaart. Binnen de op de verbeelding aangegeven strook mogen geen gebouwen en bouwwerken worden gebouwd, anders dan ten behoeve van de leidingen. Voor werkzaamheden die schadelijk kunnen zijn voor de leidingen, is een omgevingsvergunningstelsel opgenomen.

#### *- Waarde - Archeologie -*

Ter bescherming van mogelijk archeologische waarden in het archeologisch waardevolle gebied, is de bestemming 'Waarde - Archeologie' van toepassing (verwezen wordt naar paragraaf 4.10. van deze toelichting).

Bij bodemingrepen zijn door middel van een omgevingsvergunning bepaalde werkzaamheden verboden die de archeologische waarden kunnen aantasten, zonder dat hiervoor een vergunning van het bevoegd gezag is afgegeven op basis van archeologisch onderzoek.

#### *- geluidzone - industrie -*

In verband met de geluidzones van de omliggende bedrijventerreinen is op een groot deel van de gronden ten noorden van de spoorlijn de gebiedsaanduiding 'geluidzone - industrie' van toepassing. Op deze plaatsen zijn de gronden, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het tegengaan van een te hoge geluidsbelasting vanwege een industrieterrein van geluidgevoelige objecten.

## 6. UITVOERBAARHEID

### 6. 1. Algemeen

Wettelijk bestaat de verplichting om inzicht te geven in de uitvoerbaarheidsaspecten van een bestemmingsplan. In dat verband wordt een onderscheid gemaakt tussen de maatschappelijke en de economische uitvoerbaarheid. Daarnaast wordt ingegaan op de grondexploitatie­regeling van de *Wet ruimtelijke ordening* (Wro)

### 6. 2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

- *Geen voorontwerpbestemmingsplan* -

Omdat de keuze voor de verbetering van de N31 tot stand is gekomen via een uitgebreide tracéwetprocedure en met alle betrokken partijen is afgestemd, wordt er voor gekozen geen voorontwerpversie van het bestemmingsplan in procedure te brengen. Er is tijdens de voorbereiding van het bestemmingsplan dan ook geen mogelijkheid om in te spreken. Wel heeft in het kader van het Overleg een afstemmingsronde plaatsgevonden met de overlegpartners, zoals Provincie Fryslân en Rijkswaterstaat. Hieruit zijn de volgende reacties voortgekomen:

- *Provincie Fryslân* geeft aan dat de provinciale belangen op een juiste wijze zijn verwerkt en dat het plan hen geen aanleiding geeft tot opmerkingen;
- *Brandweer Fryslân* ziet geen noodzaak om bij het bestemmingsplan opmerkingen te plaatsen;
- *Wetterskip Fryslân* geeft aan dat 18.786 m<sup>2</sup> te dempen oppervlaktewater gecompenseerd moet worden en 5.151 m<sup>2</sup> ten behoeve van compensatie van verhard oppervlak. Dit is tevens ook een wijziging ten opzichte van het Tb. Verder verzoekt het Wetterskip de waterparagraaf tekstueel aan te passen. De gemeente heeft het bestemmingsplan op deze punten aangepast.

Verder is het bestemmingsplan ook op een aantal andere punten ten opzichte van het Tb en ten opzichte van de versie uit het vooroverleg ambtshalve gewijzigd. De wijzigingen ten opzichte van het Tb zijn:

- het op een juiste wijze bestemmen van het fietspad ten oosten van de Koningsbrug;
- het laten aansluiten van de plangrens op de plangrens van het bestemmingsplan Koningsbuurt ter hoogte van het tankstation aan de Almenu­merweg en het stuk grond tussen de Kanaalweg en de Koningsbrug;
- het opnemen van een strookje van het Perseverantiaterrein in het plan­gebied ten behoeve van een geprojecteerde sloot;
- het aanpassen van de ligging van de bestemming 'Verkeer' ten behoeve van de aangepaste overkluizing Grensweg;

De wijzigingen ten opzichte van de versie uit het vooroverleg (dit zijn geen afwijkingen met het Tb) zijn:

- het regelen van de spoorlijn door middel van een aanduiding;
- het uitsluiten van op- en afritten bij de definiëring van het begrip 'rij­strook' in artikel 1.33;

- het verwijderen van de koppeling van de dwarsprofielen uit het TB met de bestemming 'Verkeer'.

De toelichting van het bestemmingsplan is op de bovenstaande wijzigingen aangepast.

*- Zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan -*

Het bestemmingsplan is gedurende een periode van 6 weken als ontwerp ter inzage gelegd. Op het ontwerp kon iedereen schriftelijk of mondeling een zienswijze bij de gemeenteraad indienen. Er is één zienswijze ingediend door de Gasunie. Dit heeft er toe geleid dat aan het bestemmingsplan een dubbelbestemming 'Leiding - Gas' is toegevoegd. Het bestemmingsplan is op 8 oktober 2014 met deze wijziging vastgesteld.

*- Procedurele gevolgen van de Crisis- en herstelwet -*

De *Crisis- en herstelwet* (CHW) is van toepassing op het project. Daarmee geeft de wetgever aan, dat zij tijdige uitvoering van dit project van groot (economisch) belang vindt. Voor de bestemmingsplanprocedure heeft de CHW een aantal bestuursrechtelijke gevolgen:

1. passeren gebreken: wanneer belanghebbenden niet worden geschaad door een bepaald gebrek, wordt het besluit in stand gelaten;
2. de Raad van State doet binnen 6 maanden na afloop van de beroepstermijn uitspraak;
3. na afloop van de beroepstermijn kunnen geen nieuwe beroepsgronden worden aangevoerd;
4. er mag geen beroep worden ingesteld op onderdelen van het besluit die al in het Tracébesluit zijn vastgelegd. Dit besluit heeft immers al een beroepsprocedure doorlopen.

### **6. 3. Economische uitvoerbaarheid**

Het project maakt deel uit van een compensatieprogramma voor Noord Nederland dat na de annulering van de Zuiderzeespoorlijn werd opgesteld. Tussen het Rijk, provincie Fryslân en gemeente Harlingen is een overeenkomst afgesloten waarin voor het totale budget afspraken zijn gemaakt. De financiële middelen hiervoor zijn reeds gereserveerd. Het bestemmingsplan is hiermee economisch uitvoerbaar.

### **6. 4. Grondexploitatie**

Door middel van de grondexploitatieregeling in de Wro en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) beschikken gemeenten over mogelijkheden voor het verhalen van kosten. Hierbij valt te denken aan kosten voor het bouw- en woonrijp maken, planschade en kosten voor het opstellen van een bestemmingsplan. In het voorliggende geval worden echter geen bouwplannen in de zin van het Bro mogelijk gemaakt, waardoor de grondexploitatieregeling niet van toepassing is. Voor het bestemmingsplan hoeft daardoor geen exploitatieplan te worden gemaakt.