



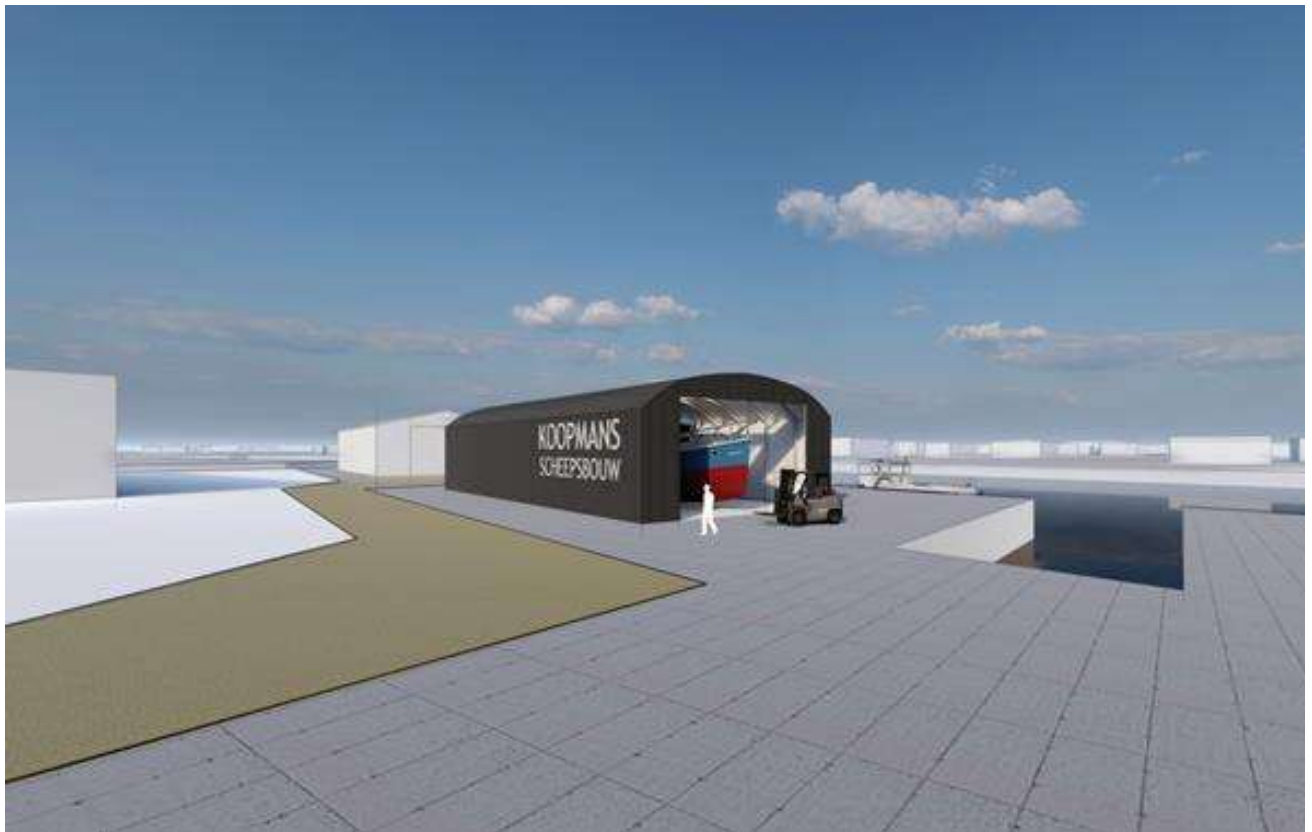
KOOPMANS SCHEEPSBOUW

Datum: **4-4-2023**

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

KOOPMANS SCHEEPSBOUW

4 OKTOBER 2021



WSP NEDERLAND B.V.
GAETANO MARTINOLAAN 50
6229 GS MAASTRICHT

+31 (0)88 910 20 00
wsp.com

PROJECTNUMMER
SLM009514

DOCUMENTNUMMER
SLM009514.RAP01.DB, versie V1a



COLOFON

RAPPORTHISTORIE

[versienr]	[versiedatum]	[wijzigingen]
[versienr]	[versiedatum]	[wijzigingen]
[versienr]	[versiedatum]	[wijzigingen]

VERANTWOORDING

[tekst]

CONTACTGEGEVENS

AUTORISATIE

PROJECTNUMMER	DOCUMENTNUMMER	VERSIE	STATUS
SLM009514	SLM009514.RAP01.DB	V1a	definitief

OPGESTELD DOOR	FUNCTIE	DATUM	PARAAF
		4 oktober 2021	DB

GEVERIFIEERD DOOR	FUNCTIE	DATUM	PARAAF

GOEDGEKEURD DOOR	FUNCTIE	DATUM	PARAAF



PRODUCTIETEAM

OPDRACHTGEVER

Functie	Naam
Functie	Naam
Functie	Naam

WSP

Functie	Naam
Functie	Naam
Functie	Naam

SUBCONSULTANTS

Functie	Naam
Functie	Naam
Functie	Naam

INHOUDS- OPGAVE

1	INLEIDING	6
1.1	Aanleiding	6
1.2	Ligging plangebied	6
1.3	Geldend bestemmingsplan	7
1.4	Leeswijzer	8
2	VOORGENOMEN ONTWIKKELING	9
2.1	Beschrijving voorgenomen ontwikkeling en onderbouwing afwijking	9
2.1.1	Vrijwaringszone	9
2.1.2	Loods: voor onbepaalde tijd	9
2.1.3	Realisering insteekhaven op termijn	10
2.1.4	Afwijken milieucategorie	10
2.1.5	Afwijken minimale afstand bouwperceelgrens	11
2.1.6	Afwijken minimale afstand onderlinge gebouwen	11
3	RELEVANT BELEIDSKADER	13
3.1	Rijksbeleid	13
3.1.1	Nationale Omgevingsvisie (NOVI)	13
3.1.2	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening	14
3.1.3	Nationaal Waterplan 2016 - 2021	15
3.2	Provinciaal beleid	15
3.2.1	Omgevingsvisie Fryslân	15
3.2.2	Verordening Romte Fryslân	16
3.2.3	Vaarwegenverordening Fryslân 2014	16
3.3	Gemeentelijk beleid	17
3.3.1	Structuurvisie Harlingen	17
4	SECTORALE ASPECTEN	18
4.1	Milieueffectrapportage	18
4.2	Bodem	18
4.3	Water	19
4.4	Geluid	20
4.5	Luchtkwaliteit	20
4.6	Ecologie	21
4.6.1	Soortenbescherming	21
4.6.2	Gebiedsbescherming	21
4.7	Kabels en leidingen	21
4.8	Verkeer en parkeren	21
4.9	Externe veiligheid	21
5	UITVOERBAARHEID	23

5.1	Kostenverhaal en economische uitvoerbaarheid	23
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	23

OVERZICHT BIJLAGE(N)

Bijlage A

- Akoestisch onderzoek

Bijlage B

- Bodemonderzoek

Bijlage C

- Stikstofdepositie

1 INLEIDING

1.1 AANLEIDING

Koopmans Scheepsbouw is gevestigd aan de Celciusstraat 12 in Harlingen aan het water. Het bedrijf verbouwt oude binnenvaartschepen, die economisch zijn afgeschreven, tot woon- en recreatieschepen of tjotterschepen (pleziervaarttuigen) om gasten mee rond te varen. In feite gaat het om het recyclen van oude binnenvaartschepen. In **fase 1** is een loods vergund voor een periode van 10 jaar (besluit gemeente Harlingen van 17 oktober 2019). Deze is vergund op basis van artikel 2.1 sub c Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht (hierna Wabo) juncto artikel 4, lid 11 van bijlage II van het Besluit Omgevingsrecht (hierna Bor).

In **fase 2** wil het bedrijf deze loods permanent laten vergunnen én de bedrijfsactiviteiten uitbreiden. Het bedrijf wil ook de mogelijkheid krijgen om metalen schepen van meer dan 25 meter te bewerken.

Daarnaast zal op een bouwkeet geplaatst worden die zal dienen als kantoor/kantine/sanitaire voorziening en worden 2 containers voor opslag geplaatst. De activiteiten in fase 2 passen niet of geheel in het in het vigerende bestemmingsplan. Om ze mogelijk te maken wordt een omgevingsvergunning aangevraagd om af te mogen wijken van het bestemmingsplan op basis van artikel 2.1 sub c Wabo. In deze aanvraag wordt ook de mogelijkheid meegenomen om op termijn een insteekhaven te realiseren.

In dit document wordt onderbouwd dat en waarom de voorgenoemde ontwikkelingen in overeenstemming zijn met een goede ruimtelijke ordening.

1.2 LIGGING PLANGEBIED

Het plangebied ligt op het geluidgezoneerde industrieterrein Oostpoort aan de oostzijde van Harlingen, ten zuidoosten van de N31. Het perceel (kadastraal bekend als gemeente Harlingen, perceel F 1188) grenst aan de zuidzijde aan het van Harinxmakanaal.



Figuur 1-1-1 globale ligging plangebied (bron: google maps)



Figuur 1-2 kadastrale perceelsgrens (bron: ruimtelijke plannen)

1.3 GELDEND BESTEMMINGSPLAN

Het plangebied ligt in het bestemmingsplan 'Harlingen - Oostpoort' uit 2010, dat geheel onherroepelijk in werking is.



Figuur 1-3 uitsnede verbeelding vigerend bestemmingsplan (bron: ruimtelijke plannen)

Op het perceel geldt (voor zo ver relevant) de volgende bestemmingsregeling:

- Enkelbestemming 'Bedrijventerrein'; Gronden met deze bestemming zijn bedoeld voor: - bedrijven in de milieucategorieën 1 tot en met 4.2 uit de Staat van Bedrijfsactiviteiten, met uitzondering van een aantal specifieke bedrijfsoorten (zoals afvalbedrijven en risicovolle bedrijven);
- de bescherming van het doelmatig en veilig functioneren van de nabijgelegen vaarweg, ter plaatse van de

aanduiding 'vrijwaringszone – vaarweg';

- met de daarbij horende voorzieningen, waaronder kades en insteekhavens.

- voor het bouwen gelden eisen aan de situering, het bebouwingspercentage, de hoogte, de afstand tot de perceelsgrens en de afstand tussen gebouwen onderling

- Op een deel van het perceel, grenzend aan het kanaal, gelden de aanduidingen 'vrijwaringszone – vaarweg' en 'bebouwingsvrije zone', die elkaar volledig overlappen. Om de vaarweg te beschermen mag daar niet worden gebouwd.

Verder geldt sinds begin 2018 het 'paraplubestemmingsplan gemeente Harlingen', waarin voor het gehele grondgebied van de gemeente planregels voor parkeren zijn opgenomen.

Zoals al aangegeven passen de gewenste ontwikkelingen niet (geheel) in het bestemmingsplan. Dit wordt verder uitgewerkt in het volgende hoofdstuk.

1.4 LEESWIJZER

In het volgende hoofdstuk wordt aandacht besteed aan de voorgenomen ontwikkeling en aangegeven op welke onderdelen het nodig is van het bestemmingsplan af te wijken. In hoofdstuk 3 wordt het relevante beleidskader op verschillende niveaus beschreven.

In hoofdstuk 4 wordt de ontwikkeling beoordeeld aan de hand van verschillende relevante milieuaspecten. Hoofdstuk 5 gaat in op de financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid.

2 VOORGENOMEN ONTWIKKELING

2.1 BESCHRIJVING VOORGENOMEN ONTWIKKELING EN ONDERBOUWING AFWIJKING

Het bedrijf herstelt/verbouwt schepen, maar alleen voor wat betreft het metalen gedeelte daarvan. De werkzaamheden bestaan met name uit branden, snijden, lassen. Er vindt geen afbouw van schepen plaats, dit gebeurt binnen andere (niet gerelateerde) bedrijven.

In de eerste fase is een bedrijfsgebouw opgericht, in de vorm van een prefabloods. Hierin worden werkzaamheden aan schepen uitgevoerd. De loods heeft een oppervlakte van ca. 360 m² en een bouwhoogte van maximaal 7,84 m hoog. In de loods is een zeecontainer geplaatst voor de opslag van materialen enz.

In de tweede fase wordt aan de zuidzijde van de loods een insteekhaven gerealiseerd. Ook wil de initiatiefnemer de mogelijkheid hebben om metalen schepen te bewerken, die langer zijn dan 25 meter. Daarnaast zal aan de zuidzijde van de loods een bouwkeet (kantine/kantoor/sanitaire voorziening) en een container geplaatst worden. De bouwkeet heeft een oppervlakte van ca. 27 m² en de container een oppervlakte van ca. 14 m². Aan de noordzijde van de loods wordt een container geplaatst van 30 m². Beide containers worden gebruikt voor de opslag van materialen enz.

Zoals al aangegeven passen de plannen niet geheel in het bestemmingsplan. In het vervolg van dit hoofdstuk worden de strijdigheden beschreven en wordt onderbouwd dat afwijken van het bestemmingsplan in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.

2.1.1 VRIJWARINGSZONE

In de eerste fase is met een omgevingsvergunning afgeweken van het bestemmingsplan omdat de loods gebouwd werd binnen de vrijwaringszone die is aangegeven in fig. 1-3. Het bouwen binnen deze zone is in beginsel verboden, onder andere om de zichtlijnen voor het vaarverkeer te waarborgen. De vaarwegbeheerder heeft bij besluit van 1 mei 2019, aangevuld bij e-mail van 29 augustus 2019, een ontheffing van dit verbod verleend. In de tweede fase wordt de loods permanent vergund en zullen twee containers en een bouwkeet geplaatst worden. De nieuwe gebouwen zijn, gezien het gebruik en de geringe afmetingen, ondergeschikte bijgebouwen bij het hoofdbouwwerk, de loods. Deze bijgebouwen zullen geen extra belemmering zijn voor het zicht vanaf de vaarweg. Alle bouwwerken kunnen daarom op basis van de eerder verleende ontheffing worden toegelaten.

2.1.2 LOODS: VOOR ONBEPAALE TIJD

De loods is voor een periode van 10 jaar toegestaan volgens het besluit van de gemeente Harlingen d.d. 17 oktober 2019. Om procedurele redenen is er voor gekozen de loods via een zogenaamde 'kruimelregeling' te vergunnen. Het is de bedoeling om de loods voor onbepaald tijd te vergunnen en daarom maakt dit onderdeel uit van de aanvraag. De loods past niet in het bestemmingsplan, vanwege de vrijwaringszone (bebouwingsvrije zone) die geldt voor de locatie. De provincie heeft ontheffing verleend om wel te mogen bouwen binnen deze zone, ongeacht de periode dat de loods aanwezig is.

Conclusie:

Het voor onbepaalde tijd vergunnen van de loods is in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening.

2.1.3 REALISERING INSTEELHAVEN OP TERMIJN

Het bestemmingsplan Harlingen – Oostpoort geeft aan dat de voor bedrijventerrein aangewezen gronden onder andere bestemd zijn voor een insteekhaven, zie artikel 4.1 sub l. Omdat op het perceel geen concrete locatie is ingetekend voor een insteekhaven, is er enige onduidelijkheid of een insteekhaven rechtstreeks mogelijk is volgens het bestemmingsplan of niet.

Het bedrijf wil over een aantal jaren naar verwachting een insteekhaven realiseren. Daarom is er voor gekozen dit nu mee te nemen in de aanvraag om voor dit toekomstig planologisch gebruik van het bestemmingsplan af te wijken. Dit is ook van belang in relatie tot de Ontgrondingenverordening van de provincie Fryslân; als de insteekhaven planologisch mogelijk wordt, kan met een ontgrondingsmelding worden volstaan.

De insteekhaven zal worden gebruikt voor het aanvoeren van te verbouwen schepen en voor het verbouwen van schepen, op een ponton in die insteekhaven. De activiteiten die in de insteekhaven worden uitgevoerd zijn ofwel al rechtstreeks toegestaan, ofwel maken deel uit van de aanvraag om af te wijken van het bestemmingsplan. Voor zover dat laatste aan de orde is, wordt in deze ruimtelijke onderbouwing aangetoond dat de activiteiten in overeenstemming zijn met een goede ruimtelijke ordening. Dit geldt dus logischerwijze ook voor het gebruik van de insteekhaven voor die activiteiten. Voor het aanleggen van de haven wordt te zijner tijd een melding gedaan op grond van de Ontgrondingenverordening van de provincie en een vergunning aangevraagd bij het Wetterskip Fryslân, omdat de insteekhaven de regionale waterkering doorkruist.

Conclusie:

Het realiseren van een insteekhaven is in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening.

2.1.4 AFWIJKEN MILIEUCATEGORIE

Het bewerken van metalen schepen langer dan 25 meter heeft als gevolg dat het bedrijf niet langer wordt gezien als een bedrijf in milieucategorie 4.1 maar verandert in categorie 5.1 (zie ook bijlage 1 van het bestemmingsplan). Deze categorie bedrijven is niet rechtstreeks toegelaten op het bedrijventerrein, op grond van art 4.1 sub a. Het bestemmingsplan bevat in artikel 4.7 een wijzigingsbevoegdheid, op grond waarvan het bestemmingsplan kan worden gewijzigd om ook andere milieucategorieën toe te laten. Dit kan als geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan:

- de milieusituatie;
- de landschappelijke inpassing;
- de brandveiligheid;
- de verkeersveiligheid en;
- de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden;

In dit geval is er voor gekozen om de milieucategorie via een afwijking van het bestemmingsplan te regelen. De criteria voor de wijzigingsbevoegdheid kunnen ook worden gebruikt om de afwijking te onderbouwen.

Koopmans Scheepsbouw voert in de huidige situatie al werkzaamheden uit voor het verbouwen van schepen. In de nieuwe situatie zullen de schepen waaraan gewerkt wordt slechts langer kunnen zijn; de werkzaamheden die aan de schepen worden verricht blijven hetzelfde. De omvang van de inrichting is verder relatief klein, waardoor de omvang van de te verbouwen schepen, ook als deze langer zijn dan 25 meter, relatief beperkt is. Er is daarom geen aanleiding aan te nemen dat het veranderen van de milieucategorie in dit geval zorgt voor een onevenredige afbreuk aan de milieusituatie. Daarnaast is er geen aanleiding aan te nemen dat het veranderen van de milieucategorie in dit geval zorgt voor een onevenredige afbreuk aan de landschappelijke inpassing, de brandveiligheid, de verkeersveiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Artikel 4.7 schrijft ook voor dat alleen bedrijven kunnen worden gevestigd die zijn genoemd in bijlage 1 onder categorie 5.1, 5.2 en 5.3, mits:

- het geen risicovolle inrichtingen en vuurwerkbedrijven betreffen.

Het scheepsbouwbedrijf is geen risicovolle inrichting of een vuurwerkbedrijf.

Conclusie:

De afwijking van het bestemmingsplan, voor wat betreft het veranderen van de milieucategorie, is in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening.

2.1.5 AFWIJKEN MINIMALE AFSTAND BOUWPERCEELGRENS

De container aan de noordzijde van de loods wordt op ca. 2,5 meter van de perceelsgrens geplaatst. Dit is in strijd met artikel 4.2.2. Sub c van het bestemmingsplan, dat een minimale afstand van 5 meter ten opzichte van de perceelsgrens voorschrijft. De container zal slechts gebruikt worden voor het opslaan van materialen.

Dat een verplichte afstand ten opzichte van de perceelsgrens geldt, heeft onder meer te maken met brandveiligheid en de bereikbaarheid van bedrijfspercelen voor hulpdiensten.

Er is een brandveiligheidsrapport gemaakt en aan deze ruimtelijke onderbouwing toegevoegd. Hieruit blijkt dat de container een onbrandbare, (stalen) en met een deksel afsluitbare container is. Hiermee wordt het eventuele risico op brandoverslag vanuit deze container beperkt. Daarnaast is het perceel, ondanks de locatie van de container, nog altijd goed bereikbaar voor hulpdiensten.

Conclusie:

De afwijking van het bestemmingsplan, voor wat betreft het afwijken van de minimale afstand tussen gebouwen en de bouwperceelgrens is in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening.

2.1.6 AFWIJKEN MINIMALE AFSTAND ONDERLINGE GEBOUWEN

Beide containers en de bouwkeet worden op minder dan 10 meter van de scheepsloods geplaatst. Het bestemmingsplan geeft aan dat op grond van artikel 4.2.2. sub d de onderlinge afstand tussen gebouwen ten minste 10 meter moet bedragen. Het bestemmingsplan geeft in artikel 4.4 sub c. gronden aan op basis waarvan met een binnenplanse afwijking de onderlinge toegestane afstand tussen gebouwen kan worden verkleind. Zo mag er geen onevenredige afbreuk ontstaan aan:

- het bebouwingsbeeld;
- de landschappelijke inpassing;
- de milieusituatie;
- de brandveiligheid;
- de verkeersveiligheid en;
- de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

In dit geval is er voor gekozen om een verkleining van de afstand van onderlinge gebouwen via een buitenplanse afwijking van het bestemmingsplan te regelen. De genoemde criteria blijven relevant voor het beoordelen van deze aanvraag.

De nieuwe gebouwen zijn bijgebouwen van het hoofdbouwwerk, de loods. Het bebouwingsbeeld wordt bepaald door de loods. Het afwijken van de minimale afstand tussen de onderlinge gebouwen doet geen onevenredige afbreuk aan het bebouwingsbeeld. Er is geen landschappelijke inpassing aan de orde; het gaat om ondergeschikte bedrijfsgebouwen op een bedrijfsperceel op een bedrijventerrein.

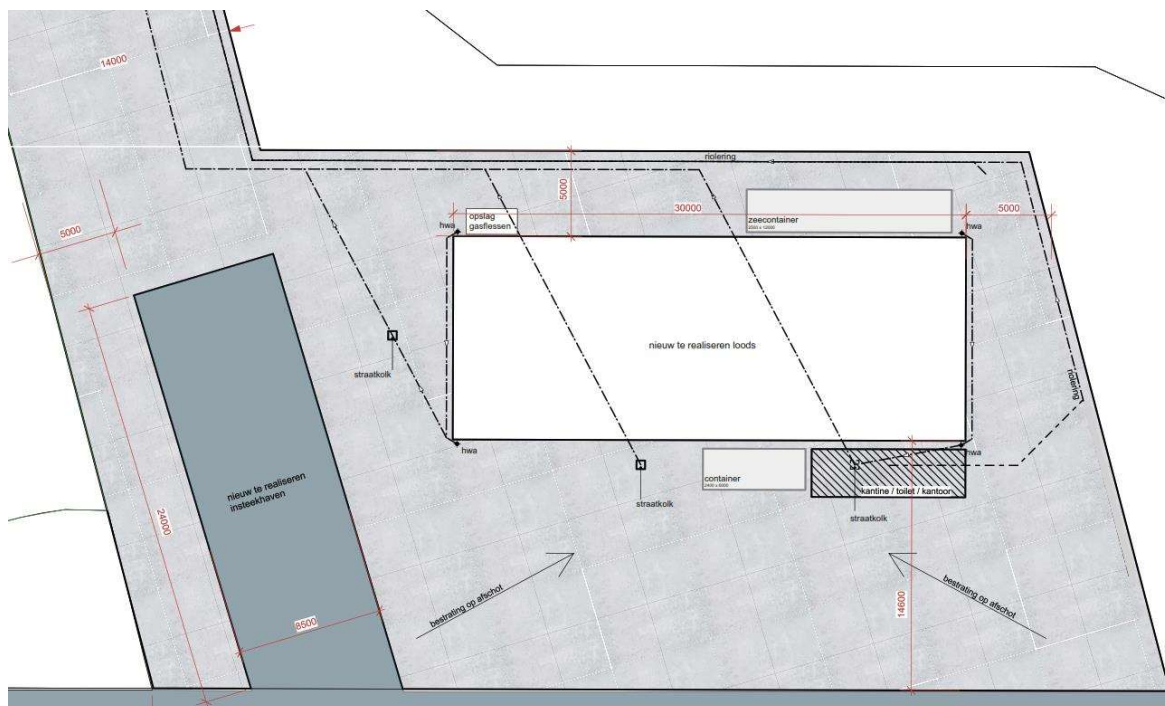
De milieusituatie verandert niet wezenlijk door de plaatsing van de containers en de bouwkeet.

De twee containers worden alleen voor de opslag van materiaal gebruikt. De containers zijn onbrandbare, stalen en met een deksel afsluitbare containers. De kans op brandoverslag tussen de gebouwen is minimaal. Voor wat betreft de bouwkeet komt naar voren uit het brandveiligheidsrapport dat de bouwkeet en de loods samen behandeld kunnen worden als één brandcompartiment. Samengenomen wordt er dus geen onevenredige afbreuk gedaan aan de brandveiligheid.

De situering van de bebouwing ten opzichte van elkaar zorgt niet voor enige inbreuk op de verkeersveiligheid en de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden.

Conclusie:

De afwijking van het bestemmingsplan, voor wat betreft de minimale afstand tussen onderlinge gebouwen is in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening.



Figuur 2-1 schets beoogde situatie

3 RELEVANT BELEIDSKADER

3.1 RIJKSBELEID

3.1.1 NATIONALE OMGEVINGSVISIE (NOVI)

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) komt voort uit de Omgevingswet, die naar verwachting in 2022 in werking treedt. Uitgangspunt in de nieuwe aanpak is dat ingrepen in de leefomgeving niet los van elkaar plaatsvinden, maar in samenhang. Zo kunnen we in gebieden komen tot betere, meer geïntegreerde keuzes. De NOVI is op 15 september 2020 vastgesteld.

Vier prioriteiten

Aan de hand van een toekomstperspectief op 2050 brengt de NOVI de langetermijnvisie in beeld. Op nationale belangen wil het Rijk sturen en richting geven. Die komen samen in vier prioriteiten:

1. Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie

Nederland moet zich aanpassen aan de gevolgen van klimaatverandering, zoals zeespiegelstijging, hogere rivierafvoeren, wateroverlast en langere perioden van droogte. Nederland is in 2050 klimaatbestendig en waterrobuust. Dit vraagt maatregelen in de leefomgeving, bijvoorbeeld voldoende groen en ruimte voor wateropslag in onze steden. Voordeel is dat daarmee tegelijk de leefomgevingskwaliteit verbeterd wordt en het kansen biedt voor natuur.

In 2050 heeft Nederland een duurzame energievoorziening. Dit vraagt ruimte, onder meer voor windmolens en zonnepanelen. Wind op zee heeft de voorkeur, maar ook op land zijn windmolens nodig. Door deze zoveel mogelijk te clusteren, voorkomen we versnippering over het landschap en benutten we de ruimte zo efficiënt mogelijk. Voorwaarde is steeds dat bewoners echt goed betrokken zijn en invloed hebben op het gebruik, en waar dat kan meeprofiteren in de opbrengsten.

De aanleg van zonneparken in het landschap moeten we zoveel mogelijk beperken. Het Rijk plaatst bij voorkeur eerst zoveel mogelijk zonnepanelen op daken en gevels. Het Rijk zet zich in voor het maken van ruimtelijke reserveringen voor het hoofdenrgiesysteem op nationale schaal.

2. Duurzaam economisch groeipotentieel

Nederland werkt toe naar een duurzame, circulaire, kennisintensieve en internationaal concurrerende economie in 2050. Daarmee kan ons land zijn positie handhaven in de top vijf van meest concurrerende landen ter wereld. Dit vraagt goede verbindingen via weg, spoor, lucht, water en digitale netwerken en een nauwe samenwerking met onze internationale partners, zowel met onze directe burens als met andere landen in Europa en over de wereld, ook op defensie terrein. We zetten in op een sterk en innovatief vestigingsklimaat met een goede *quality of life*: een leefomgeving die de inwoners volop voorzieningen biedt op het gebied van wonen, bewegen, recreëren, ontmoeten en ontspannen.

Belangrijk is wel dat onze economie toekomstbestendig wordt, oftewel concurrerend, duurzaam, en circulair. We zetten in op het gebruik van duurzame energiebronnen en op verandering van productieprocessen, zodat we niet langer afhankelijk zijn van eindige, fossiele bronnen.

3. Sterke en gezonde steden en regio's

Er zijn vooral in steden en stedelijke regio's nieuwe locaties nodig voor wonen en werken. Het liefst binnen de bestaande stadsgrenzen, zodat de open ruimten tussen stedelijke regio's behouden blijven. Dit vraagt optimale afstemming op en investeringen in mobiliteit. Tegelijk willen we de leefbaarheid en klimaatbestendigheid in steden en dorpen verbeteren. Schonere lucht, voldoende groen en water en genoeg publieke voorzieningen waar mensen kunnen bewegen (wandelen, fietsen, sporten, spelen), ontspannen en samenkomen. Daarbij hoort een uitstekende bereikbaarheid en toegankelijkheid, ook voor mensen met een

handicap. We zorgen dat de leefomgevingskwaliteit en – veiligheid verder toeneemt. Dit betekent dat voorafgaand aan de keuze van nieuwe verstedelijkingslocaties helder moet zijn welke randvoorwaarden de leefomgevingskwaliteit en –veiligheid daar stelt en welke extra maatregelen nodig zijn wanneer er voor deze locaties wordt gekozen. Zo blijft de gezondheid in steden en regio's geborgd. Niet alleen groei heeft onze aandacht. Ook in gebieden met bevolkingsdaling versterken we de vitaliteit en leefbaarheid.

4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied

Er ontstaat een nieuw perspectief voor de Nederlandse landbouwsector als koploper in de duurzame kringlooplandbouw. Een goed verdienpotentieel voor de bedrijven wordt gecombineerd met een minimaal effect op de omgevingskwaliteit van lucht, bodem en water. Dit levert ook een noodzakelijke positieve bijdrage aan het verbeteren van de biodiversiteit. Bodemdaling moet worden aangepakt. Verhoging van het waterpeil is in bepaalde veenweidegebieden op termijn noodzakelijk. Met de betrokken regio's en gebruikers wordt afgesproken waar en hoe dit zorgvuldig zal gebeuren. In alle gevallen zetten we in op ontwikkeling van de karakteristieke eigenschappen van het Nederlandse landschap. Dit vertegenwoordigt een belangrijke cultuurhistorische waarde. Verrommeling en versnippering, bijvoorbeeld door wildgroei van distributiecentra, is ongewenst en wordt tegengegaan.

Afwegingsprincipes

De druk op de fysieke leefomgeving in Nederland is zo groot, dat belangen soms botsen.

Het streven is combinaties te maken en win-win situaties te creëren, maar dit is niet altijd mogelijk. Soms zijn er scherpe keuzes nodig en moeten belangen worden afgewogen. Hiertoe gebruikt de NOVI drie afwegingsprincipes:

- Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies: In het verleden is scheiding van functies vaak te rigide gehanteerd. Met de NOVI zoeken we naar maximale combinatiemogelijkheden tussen functies, gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik van onze ruimte;
- Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal: wat de optimale balans is tussen bescherming en ontwikkeling, tussen concurrentiekracht en leefbaarheid, verschilt van gebied tot gebied. Sommige opgaven en belangen wegen in het ene gebied zwaarder dan in het andere;
- Afwentelen wordt voorkomen: het is van belang dat onze leefomgeving zoveel mogelijk voorziet in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie van inwoners zonder dat dit ten koste gaat van die van toekomstige generaties.

conclusie:

De voorgenomen ontwikkeling, het uitbreiden van een bestaand scheepsbouwbedrijf, past in het rijksbeleid beschreven in de NOVI.

3.1.2 BESLUIT ALGEMENE REGELS RUIMTELIJKE ORDENING

Ladder duurzame verstedelijking

In de SVIR' is 'de ladder voor duurzame verstedelijking' geïntroduceerd. Het doel is een goede ruimtelijke ordening te bereiken door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden en daarnaast ondersteunt het gemeente en provincie in de vraaggerichte programmering van hun grondgebied. Dat betekent dat overheden nieuwe stedelijke ontwikkelingen moeten motiveren met oog voor de onderliggende vraag in de regio, de beschikbare ruimte binnen het bestaande stedelijke gebied en een multimodale ontsluiting. Vraaggerichte programmering en realisering van verstedelijking door provincies, gemeenten en marktpartijen is nodig om groei te faciliteren, te anticiperen op stagnatie en krimp regio's leefbaar te houden. Ook dient de ruimte zorgvuldig te worden benut en overprogrammering te worden voorkomen. Om beiden te bereiken is de kaderstellende ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd.

Per 1 juli 2017 is een nieuwe versie van de ladder van kracht. De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, moet volgens deze nieuwe versie van de ladder een beschrijving bevatten van de behoefte aan die ontwikkeling. Als het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, moet worden gemotiveerd waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

Conclusie

Het initiatief is niet te beschouwen als een *nieuwe* stedelijke ontwikkeling, maar om een verandering van een bestaand bedrijf. Het doorlopen van de ladder is in dit geval niet nodig.

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met genoemde verplichtingen die voortvloeien uit het Barro.

3.1.3 NATIONAAL WATERPLAN 2016 - 2021

Op 22 december 2015 heeft het kabinet het Nationaal Waterplan 2016 - 2021 vastgesteld. Het plan bevat de hoofdlijnen van het nationale waterbeleid en de daartoe behorende aspecten van het nationale ruimtelijke beleid, waaronder waterveiligheid en overstromingsrisicobeheerplannen. Het Nationaal Waterplan verankert het nieuwe beleid voor de komende zes jaar met een vooruitblik richting 2050. In het Nationaal Waterplan staan vijf ambities centraal:

- Nederland moet de veiligste delta in de wereld blijven. Deze ambitie wordt vooral ingevuld door onze veiligheidsnormen tegen overstroming te vernieuwen;
- een grotere inzet op verbetering van de waterkwaliteit (meststoffen, bestrijdingsmiddelen, medicijnresten, microplastics) zodat de Nederlandse wateren schoon en gezond zijn en er genoeg zoetwater is;
- Nederland klimaatbestendig en waterrobuust inrichten. Bijvoorbeeld met verdiepte pleinen in een stad die bij veel regenval volstromen met water;
- Nederland is en blijft een gidsland voor watermanagement en -innovaties. Dat is gunstig voor onze economie en ons verdienvermogen;
- Nederlanders leven waterbewust. Schoon, veilig en voldoende water zijn niet vanzelfsprekend.

Deze ambities moeten gezamenlijk ingevuld worden door iedereen die werkt aan de ruimtelijke inrichting van Nederland: alle overheden, bedrijven, maatschappelijke organisaties en kennisinstellingen. Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie.

Conclusie

Er is geen belemmering voor de ontwikkeling vanuit dit beleid.

3.2 PROVINCIAAL BELEID

3.2.1 OMGEVINGSVISIE FRYSLÂN

De provinciale Omgevingsvisie, De Romte Diele, is op 23 september 2020 door Provinciale Staten vastgesteld. De Omgevingsvisie is één van de instrumenten van de nieuwe Omgevingswet. Veel provinciaal beleid, programma's en projecten raken de Friese leefomgeving waarin mensen wonen, werken, zich verplaatsen, elkaar ontmoeten en recreëren. In de Omgevingsvisie staat waar de provincie met de leefomgeving van Fryslân naar toe wil: de ambitie en doelen voor de toekomst. Het is een visie voor de lange termijn op een tamelijk hoog abstractieniveau. Het is geen blauwdruk voor hoe Fryslân er over 20 à 30 jaar bij ligt. Wel geeft de visie de richting aan waar de provincie met allerlei partijen naar toe wil werken. Samen met verschillende organisaties, inwoners en ondernemers in Fryslân geeft

de provincie nu invulling aan deze visie. Dit gebeurt in programma's, concrete projecten en initiatieven, en zo nodig ook in regels.

VIER OPGAVEN

De provinciale Omgevingsvisie vervangt het strategisch beleid van de provincie in het Streekplan, Milieubeleidsplan, Waterhuishoudingsplan en het Verkeer- en vervoerplan. In de visie is aangegeven wat de provincie doet om de huidige basiskwaliteiten van de Friese leefomgeving op orde te houden. Daarnaast wil de provincie extra inzetten op vier urgente, integrale opgaven:

- Fryslân vitaal, leefbaar en bereikbaar houden;
- Energietransitie met kracht voortzetten;
- Fryslân klimaatadaptief inrichten;
- Versterken biodiversiteit.

Conclusie:

In dit geval gaat het om de uitbreiding van een bestaand bedrijf binnen een bestaand bedrijventerrein. Dit past binnen het provinciale beleid.

3.2.2 VERORDENING ROMTE FRYSLÂN

In de Verordening Romte Fryslân 2014 is het beleid, zoals verwoord in het Streekplan, vertaald naar regels voor ruimtelijke plannen. Op 8 augustus 2018 is een geconsolideerde versie van de verordening op ruimtelijke plannen geplaatst.

In artikel 1 van de verordening worden regels gegeven gericht op het bundelen van stedelijke functies in stedelijk gebied. Tot het bestaand stedelijk gebied van een kern rekent de provincie het (aaneengesloten) gebied met stedelijke functies (woonbebouwing, bedrijfsbebouwing in brede zin en maatschappelijke functies), waaronder ook begrepen de daarbij behorende voorzieningen (inclusief groenvoorzieningen) en verkeersinfrastructuur. Om hierover geen onduidelijkheid te laten bestaan, is de grens van het bestaand stedelijk gebied voor iedere kern geometrisch op een kaart bepaald. Volgens de verordening valt de locatie binnen het bestaand stedelijk gebied, valt het onder de programmering van bedrijventerreinen en kantorenterreinen en is het aangeduid als nat bedrijventerrein. Als een ruimtelijk plan een bedrijventerrein bevat dat wordt ontsloten door een vaarweg voor de beroepsvaart, worden op dat bedrijventerrein uitsluitend vaarweggebonden bedrijven of bedrijven met van watertransport afhankelijke omvangrijke goederenstromen, toegestaan. In dit geval is sprake van een bedrijventerrein met een vaarweg en het bedrijf, een scheepsbouwbedrijf, is een vaarweggebonden bedrijf. Het plangebied is een bestaand bedrijventerrein, er vindt geen uitbreiding van een bestaand bedrijventerrein plaats.

Conclusie:

Op basis van het voorgaande kan geconcludeerd worden dat het plan in overeenstemming is met de Verordening Romte Fryslân 2014.

3.2.3 VAARWEGENVERORDENING FRYSLÂN 2014

Deze verordening heeft als doel regels te stellen in het belang van de instandhouding, de bruikbaarheid en bescherming van de vaarwegen, zoals mede beoogd in artikel 2.1, eerste lid, onderdeel c, van de Waterwet en om aanvullende regels te stellen in het belang van de veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer op de vaarwegen, zoals beoogd in artikel 3 van de Scheepvaartverkeerswet. In lijst A is het van Harinxmakanaal genoemd. Ten behoeve van het beheer is een vrijwaringszone van 25 meter aangegeven. Volgens de verordening is het verboden zonder ontheffing van de vaarwegbeheerder in situaties binnen de beheergrens van de vaarwegen, werken/voorwerpen/stoffen te maken of te behouden.

De vaarwegbeheerder heeft bij besluit van 1 mei 2019, aangevuld per e-mail van 29 augustus 2019, een ontheffing van dit verbod verleend, voor het realiseren, hebben en (onder)houden van een insteekhaven en een loods aan de Celciusstraat, op het bedrijventerrein Oostpoort. De nieuwe bouwwerken zijn ondergeschikt van aard en omvang en kunnen op basis van de verleende ontheffing voor de loods worden vergund.

Conclusie:

De vaarwegenverordening vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

3.3 GEMEENTELIJK BELEID

3.3.1 STRUCTUURVISIE HARLINGEN

De Structuurvisie Harlingen 2025 geeft richting aan het ruimtelijke, economische en sociaal maatschappelijke beleid van de gemeente Harlingen. Ruimtelijke, economische en sociaal maatschappelijke vraagstukken zijn de basis voor deze visie. Deze structuurvisie is het vertrekpunt voor het uitwerken van het verdere beleid van de gemeente Harlingen voor de toekomst. De gemeente richt zich in de toekomst met name op de juiste match tussen vraag en aanbod en daarmee op de kwaliteit van de gemeente, de leefomgeving en huisvesting in de breedste zin. Van doorslaggevend belang is de eventuele aanwas en/of vertrek van inwoners ten opzichte van de omliggende gemeenten en de onbewuste 'concurrentie' daarin.

Verder wil de gemeente Harlingen wil bestaande werkgelegenheid behouden, nieuwe werkgelegenheid creëren en werkloosheid tegengaan.

Het gebied 'Haven en kanaalzone' vormt het industriële hart van Harlingen. Het gebied bestaat uit de industriehaven en de bedrijventerreinen Oostpoort, Hermes en Koningsbuurt.

Bedrijventerrein Oostpoort biedt ruimte aan een combinatie van industriële en landelijke bedrijvigheid en is voorzien van een goed voorzieningenniveau. Oostpoort is gelegen vlak bij de industriehaven van Harlingen en ligt aan een doorgaande vaarroute, het Van Harinxmakanaal, naar het binnenland. Het bedrijventerrein grenst aan de A31 van Amsterdam naar Leeuwarden. Bedrijventerrein Oostpoort wordt in de structuurvisieperiode geoptimaliseerd en indien noodzakelijk in oostelijke richting uitgebreid.

Conclusie:

Het uitbreiden van bedrijfsactiviteiten binnen het bedrijventerrein Oostpoort past binnen het gemeentelijk beleid uit de structuurvisie.

4 SECTORALE ASPECTEN

In dit hoofdstuk worden de verschillende sectorale aspecten genoemd en onderbouwd, maar alleen als en voor zover deze relevant zijn voor de beoogde ontwikkeling die in afwijking van het bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt. Het aspect archeologie en cultuurhistorie, bijvoorbeeld, wordt niet besproken, omdat deze waarden geen rol spelen op het bedrijventerrein.

4.1 MILIEUEFFECTRAPPORTAGE

Voor plannen en besluiten die belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu (kunnen) hebben, kan een milieueffectrapportage (m.e.r.) nodig zijn of moet worden beoordeeld of een m.e.r. nodig is. In het Besluit milieueffectrapportage is bepaald voor welke ontwikkelingen dit verplicht is. Gezien de aanvraag waar deze ruimtelijke onderbouwing op ziet, zijn de volgende categorieën relevant:

1. Categorie D 16.1: De ontginning dan wel wijziging of uitbreiding van de ontginning van steengroeven of dagbouwminen, met inbegrip van de winning van oppervlaktedelfstoffen uit de landbodem, anders dan bedoeld onder D 16.2.
Drempelwaarde: in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een terreinoppervlakte van 12,5 hectare of meer.
2. Categorie D 32.6: De oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie bestemd voor het bouwen, onderhouden, repareren of behandelen van de oppervlakte van metalen schepen.
Drempelwaarde: In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een productieoppervlak van 50.000m² of meer.

De drempelwaarden wordt in dit geval niet overschreden. De activiteit onder Categorie D 16.1 heeft betrekking op een terreinoppervlakte van ca. 0,24 hectare. De activiteit onder categorie D 32.6 heeft betrekking op een productieoppervlak van ca. 1500 vierkante meter. Het Besluit m.e.r. (artikel 2, vijfde lid onder b.) schrijft ook bij activiteiten onder de drempelwaarde voor dat een milieu-effectbeoordeling nodig is, waarbij wordt verwezen naar de Europese richtlijn milieueffectrapportage. Dit is de zogenaamde vormvrije m.e.r.-beoordeling. In dit kader moet een aanmeldnotitie aan het bevoegd gezag worden voorgelegd. Het bevoegd gezag moet vervolgens binnen 6 weken een beslissing nemen of wel of niet een milieueffectrapportage moet worden doorlopen. Een aanmeldnotitie om te beoordelen of een m.e.r. nodig is, is ingediend bij de aanvraag om een omgevingsvergunning.

4.2 BODEM

In het kader van de verkoop van het bedrijfsperceel is onderzoek¹ naar de bodemkwaliteit gedaan. De rapportage van het bodemonderzoek is als Bijlage 2 bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd. Hieruit blijkt het volgende:

- onder de klinkerverharding is een laag grof zand (dikte 5 tot 15 cm) en een slakkenlaag (circa 0,2 tot 0,45 m -mv) aangetroffen. Deze funderingslaag is na de aankoop in circa 1996 onder de toen geldende regelgeving aangelegd;
- verder zijn geen afwijkingen waargenomen die kunnen duiden op het voorkomen van een bodemverontreiniging;
- in de mengmonsters van de boven- en ondergrond zijn geen gehalten aangetoond die de achtergrondwaarde overschrijden;

¹ LievenseCSO, R1NK17F283, d.d. 8 augustus 2017.

- in het grondwater zijn licht verhoogde concentraties barium, nikkel en naftaleen gemeten. Dit was ook al het geval het geval bij het vaststellen van de nul-situatie in 1996. De overschrijdingen zijn daarom mogelijk van natuurlijke oorsprong.

Ten opzichte van de nulsituatie in 1996 hebben de bedrijfsactiviteiten op de locatie niet geleid tot bodemverontreiniging.

De grond afkomstig van de ontgraving zal worden afgevoerd en niet binnen het bestaande perceel worden hergebruikt.

Conclusie:

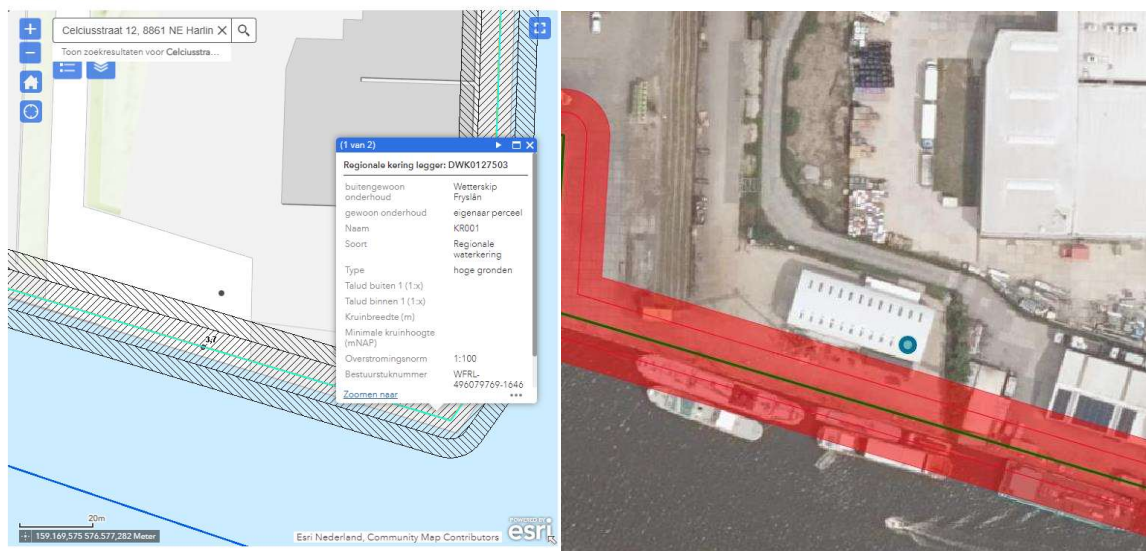
De bodemkwaliteit is geschikt voor de beoogde ontwikkeling.

4.3 WATER

In de bestaande situatie is sprake van een volledig verhard perceel met een loods. Het hemelwater van de loods wordt rechtstreeks op het Van Harinxmakanaal geloosd. Er worden een zeecontainer en een bouwkeet geplaatst. Het water afkomstig van de zeecontainer wordt via het verharde terrein afgevoerd naar het riool. Het hemelwater afkomstig van de bouwkeet wordt op het oppervlaktewater geloosd. Het hemelwater van het niet-bebouwde terreindeel wordt via de bestaande riolering en op het riool geloosd. Er wordt geen verharding toegevoegd, deze blijft per saldo gelijk.

De insteekhaven, die op termijn naar verwachting wordt aangelegd, doorkruist een regionale waterkering, in beheer bij het Wetterskip Fryslân. Voorafgaand aan de fysieke aanleg wordt dit afgestemd met provincie, vanwege de Ontgrondingenwet, en het Wetterskip, vanwege de waterkering. De toestemmingen die buiten de planologische toestemming nodig zijn voor de fysieke aanleg zullen ruim voorafgaand aan de werkzaamheden worden aangevraagd.

Leggerkaart



Conclusie:

Het aspect 'water' vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling. Te zijner tijd, als de insteekhaven daadwerkelijk wordt aangelegd, worden de daarvoor vereiste andere toestemmingen geregeld. Vooralsnog wordt nu alleen ingezet op het ruimtelijk mogelijk maken van de insteekhaven voor een volgende fase in de bedrijfsvoering.

4.4 GELUID

Het industrieterrein Oostpoort is een geluidgezoneerd industrieterrein. Daarom is in fase 1 een akoestisch onderzoek gedaan. Hierin is nagegaan of de geluidbijdrage van het bedrijf, waarin is uitgegaan van een bedrijf in milieucategorie 4.2, past binnen de zone. De rapportage van het onderzoek is als bijlage 1 bij deze ruimtelijke onderbouwing gevoegd. Op basis van dit onderzoek zijn in fase 1 maatwerkvoorschriften vastgesteld. Op 30.08.2019 heeft de FUMO per email bevestigd dat de gemodelleerde geluidemissie van het bedrijf, inclusief de maatwerkvoorschriften, past binnen de geluidzone.

Het akoestisch onderzoek van fase 1 is relevant voor fase 2. Het gaat hier namelijk om dezelfde werkzaamheden, namelijk het verbouwen van oude binnenvaartschepen. In de nieuwe situatie kunnen deze schepen ook langer zijn dan 25 meter en daarom is ook een hogere milieucategorie, nl. 5.1, van toepassing. De akoestische uitstraling verandert daardoor niet. Daarnaast beperken de aard en omvang van de inrichting de grootte van de schepen die verbouwd kunnen worden. Het aantal werknemers is en blijft beperkt.

Conclusie:

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de gewenste ontwikkeling.

4.5 LUCHTKWALITEIT

In artikel 5.16 van de Wet milieubeheer is vastgelegd onder welke voorwaarden bestuursorganen de bevoegdheden uit lid 2 mogen uitoefenen. De bevoegdheid tot het verlenen van een omgevingsvergunning waarbij wordt afgeweken van het bestemmingsplan is opgenomen in artikel 5.16 lid 2 als een bevoegdheid waarbij de luchtkwaliteit in de besluitvorming moet worden meegewogen.

Als aan één van de volgende voorwaarden is voldaan, vormen de luchtkwaliteitseisen geen belemmering voor het uitoefenen van de bevoegdheid:

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project leidt - al dan niet per saldo - niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- een project draagt “niet in betekenende mate” bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit, hetgeen inhoudt dat door het project de luchtkwaliteit met minder dan 3% verslechtert;
- een project past binnen het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit), of binnen een regionaal programma van maatregelen.

De 3%-grens van een project dat ‘niet in betekenende mate bijdraagt’, is ook omgezet in een getalsmatige grens. Als deze getalsmatige grens (hieronder) niet wordt overschreden, wordt deze 3%-grens gerespecteerd.

- Kantoorlocaties: 100.000 m² bruto vloeroppervlak bij 1 ontsluitingsweg, 200.000 m² bruto vloeroppervlak bij 2 ontsluitingswegen. (voorschrift 3A.1).
- Woningbouw: 1.500 woningen netto bij 1 ontsluitingsweg, 3.000 woningen bij 2 ontsluitingswegen (voorschrift 3A.2).

In dit geval wordt een bestaand scheepsbouwbedrijf veranderd. Dit valt niet letterlijk onder één van de hiervoor genoemde omschrijvingen. Met behulp van de NIBM rekentool kan worden bepaald of een project kan worden beschouwd als “niet in betekenende mate”. Uitgangspunt voor de NIBM rekentool is de verkeersaantrekkende werking van het plan. In dit geval is er niet of nauwelijks sprake van een verkeersaantrekkende werking. Het aantal medewerkers buiten de eigenaar om is gering. Geconcludeerd wordt dat het extra verkeer zo beperkt is en blijft, dat deze bijdrage als ‘niet in betekenende mate’ moet worden beschouwd en dat nader onderzoek niet noodzakelijk is.

Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de gewenste ontwikkeling.

4.6 ECOLOGIE

4.6.1 SOORTENBESCHERMING

Op grond van de Wet natuurbescherming is het verboden bepaalde beschermde planten- en diersoorten te verstoren. Het is op zich niet ongebruikelijk om bij ruimtelijke ontwikkelingen een quick scan uit te voeren, om te bepalen of de kans bestaat dat beschermde soorten in het plangebied voorkomen. In het geval de kans aanwezig is, is nader onderzoek nodig om vast te stellen of de beschermde soorten ook daadwerkelijk aanwezig zijn en of er risico bestaat op verstoring.

Op dit perceel is recent een loods gerealiseerd in fase 1 en het perceel wordt bedrijfsmatig gebruikt. De aanwezigheid van beschermde planten- en/of diersoorten is hoogst onwaarschijnlijk. Een onderzoek, in de vorm van bijvoorbeeld een quickscan, is niet aan de orde.

4.6.2 GEBIEDSBESCHERMING

De Wet natuurbescherming biedt bescherming aan bepaalde natuurgebieden, waaronder Natura2000-gebieden. Gebieden binnen het Nationaal Natuur Netwerk worden planologisch beschermd mede op basis van provinciaal beleid. Het plangebied zelf heeft geen status in het kader van de Wet Natuurbescherming (Natura 2000-gebied en/of NNN). Het dichtstbijzijnde beschermde gebied is het Natura 2000-gebied de Waddenzee, op ca 2,5 km afstand. In dit gebied bevinden zich geen voor stikstof gevoelige habitattypen, zodat significante effecten als gevolg van stikstofdepositie kunnen worden uitgesloten. Verder is de afstand zodanig groot, dat ook andere effecten (geluid, licht, enz.) kunnen worden uitgesloten. Er zijn voor de volledigheid wel berekeningen gedaan en die zijn als bijlage zijn toegevoegd.

Conclusie:

Het aspect ecologie vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.7 KABELS EN LEIDINGEN

Voor zo ver bekend bevinden zich op of in het perceel geen kabels en leidingen van groot belang. Voordat de bouw- of graafwerkzaamheden worden gestart, wordt een klic-melding gedaan om te beoordelen of er kabels en leidingen in de bodem aanwezig zijn.

4.8 VERKEER EN PARKEREN

De ontwikkeling moet voldoen aan de eisen van het paraplubestemmingsplan parkeren. Gezien de omvang van het bedrijf en het feit dat parkeren op eigen terrein plaatsvindt, wordt voldaan aan de parkeereisen.

4.9 EXTERNE VEILIGHEID

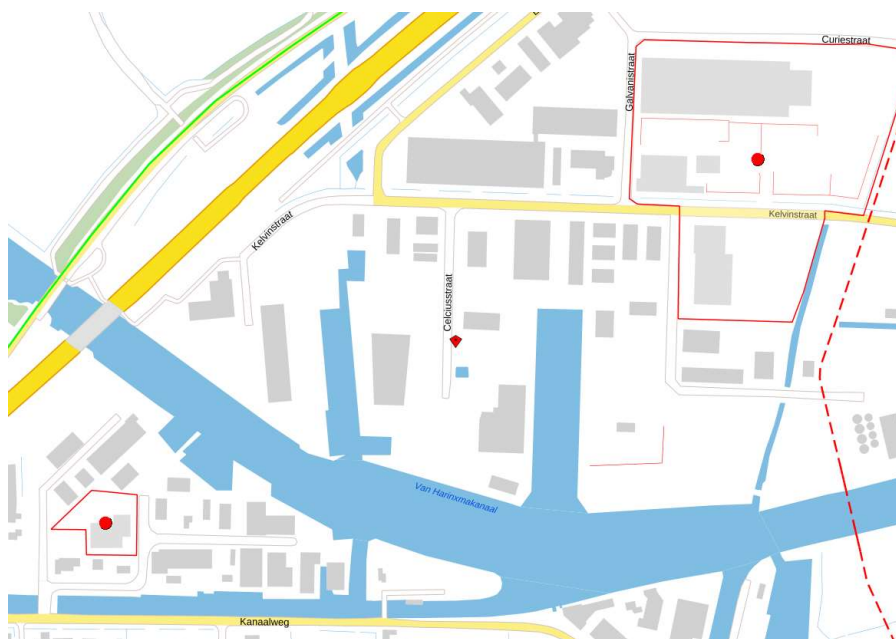
Bij externe veiligheid gaat het om het beheersen van de veiligheid van personen in de omgeving van activiteiten met gevaarlijke stoffen. Het beleid is er op gericht te voorkomen dat er te dicht bij gevoelige bestemmingen activiteiten met gevaarlijke stoffen plaatsvinden.

Het algemene uitgangspunt is dat niemand blootgesteld mag worden aan een kans om door een activiteit met gevaarlijke stoffen te overlijden, die groter is dan één op de miljoen (10⁻⁶). Dit heet het plaatsgebonden risico, dat wordt weergegeven in een risicocontour. Daarnaast bestaat er een zogenoemd groepsrisico: de kans dat bij één

gebeurtenis een groep met ten minste een bepaalde omvang om het leven komt. Voor het groepsrisico geldt een verantwoordingsplicht in geval van een toename, waarbij de oriëntatiewaarde moet worden gezien als richtlijn.

Risicovolle inrichtingen

In de omgeving van de nieuwe bedrijfslocatie bevinden zich geen inrichtingen in de zin van het Besluit externe veiligheid inrichtingen. De activiteiten van het bedrijf zelf zijn niet te beschouwen als risicovol in de zin van de regelgeving over externe veiligheid.



Figuur 4-1 uitsnede risicokaart (www.risicokaart.nl)

Transport van gevaarlijke stoffen

Buisleidingen

Op ruim 400 meter ten oosten van de nieuwe bedrijfslocatie ligt een hogedrukleiding voor gastransport (Gasunie). Dit levert geen belemmering op.

Weg

Ten westen van de nieuwe bedrijfslocatie ligt een Rijksweg (A31) waarover transport van gevaarlijke stoffen plaats vindt. Deze transportroutes hebben een plaatsgebonden risicocontour PR=10-6 van 0 meter. Het plangebied ligt op ruim 300 meter afstand van deze routes, daarmee vormt het plaatsgebonden risico geen belemmering voor het plan.

Water

Overeenkomstig het basisnet Water vinden in de omgeving van het plangebied geen risicovolle transporten plaats voor het water (bron: www.risicokaart.nl).

Groepsrisico

Met de wijziging van het bedrijf wijzigt de personendichtheid in het invloedsgebied (vanaf de bronnen t/m het plan) niet, of niet relevant.

Mede gezien de ruime afstand tussen bronnen en plangebied, wordt geconcludeerd dat het groepsrisico van genoemde bronnen niet wijzigt en daarmee geen belemmering voor het plan vormt.

5 UITVOERBAARHEID

5.1 KOSTENVERHAAL EN ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Op grond van artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) rust op de gemeente de verplichting tot het vaststellen van een exploitatieplan als sprake is van bouwplannen, aangewezen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). De gemeente kan afzien van het vaststellen van een exploitatieplan als:

- het verhaal van de kosten van de grondexploitatie op een andere manier is verzekerd;
- het bepalen van een tijdvak of fasering niet noodzakelijk is; en
- het stellen van eisen, regels of een uitwerking van regels aan het bouwrijp maken, de aanleg van nutsvoorzieningen, het inrichten van de openbare ruimte en woningbouwcategorieën niet noodzakelijk is.

De ontwikkeling voorziet in de realisering van bouwplannen zoals bedoeld in artikel 6.2.1 van het Bro. De gemeente en de initiatiefnemer zullen voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan een overeenkomst als bedoeld in artikel 6.24 van de Wro sluiten. Op grond van deze overeenkomst wordt het gehele project voor rekening en risico van de initiatiefnemer gerealiseerd. Het kostenverhaal is daarmee verzekerd.

Artikel 3.1.6 Bro bepaalt dat de economische uitvoerbaarheid van een ruimtelijk plan moet worden onderzocht. In dit geval levert het onderzoek het volgende op. De risico's verbonden aan de realisering van het project liggen bij de initiatiefnemende partij. Dit wordt vastgelegd in een overeenkomst tussen gemeente en initiatiefnemer. Ter beperking van eventuele risico's voor de gemeente, waaronder planschade, wordt in deze overeenkomst bovendien een garantiestelling opgenomen. De economische uitvoerbaarheid is verzekerd.

5.2 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

Het ontwerpbesluit op de aanvraag om omgevingsvergunning (voor het bouwen en afwijken van het bestemmingsplan) wordt gedurende 6 weken ter inzage gelegd. Tijdens deze periode kan eenieder een zienswijze indienen.



OVERZICHT BIJLAGE(N)

Bijlage A

- Akoestisch onderzoek

Bijlage B

- Bodemonderzoek

Bijlage C

- Stikstofdepositie

BIJLAGE

A

AKOESTISCH ONDERZOEK

BIJLAGE

B

BODEMONDERZOEK

BIJLAGE

C

STIKSTOFDEPOSITIE