

**BESTEMMINGSPLAN  
HARLINGEN - HAVENKWARTIER**

**Bestemmingsplan  
Harlingen - Havenkwartier**

**Code 051909.02 / 13-02-13**

**GEMEENTE HARLINGEN 051909.02 / 13-02-13**  
**BESTEMMINGSPLAN HARLINGEN - HAVENKWARTIER**

---

**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	2
1. 3. Doel van het bestemmingsplan	3
1. 4. Leeswijzer	3
<b>2. HET HAVENKWARTIER</b>	<b>4</b>
2. 1. Ontstaansgeschiedenis	4
2. 2. Ontwikkelingen	5
2. 3. Ruimtelijk-functionele structuur	6
<b>3. BELEID</b>	<b>12</b>
3. 1. Algemeen	12
3. 2. Rijksbeleid	12
3. 3. Provinciaal beleid	13
3. 4. Gemeentelijk beleid	16
<b>4. OMGEVINGSASPECTEN</b>	<b>22</b>
4. 1. Algemeen	22
4. 2. Watertoets	22
4. 3. Geluid	23
4. 4. Milieuzonering	25
4. 5. Archeologie en cultuurhistorie	26
4. 6. Ecologie	29
4. 7. Bodem	31
4. 8. Luchtkwaliteit	32
4. 9. Externe veiligheid	33
4. 10. Kabels en leidingen	34
<b>5. PLANUITGANGSPUNTEN</b>	<b>35</b>
5. 1. Algemeen	35
5. 2. Waterkering	35
5. 3. Wonen	35
5. 4. Bedrijven	36
5. 5. Infrastructuur, groen en water	37
5. 6. Ruimtelijke kwaliteit	39
5. 7. Ontwikkelingsgebieden	40
<b>6. JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING</b>	<b>42</b>
6. 1. Algemeen	42
6. 2. Toelichting op bestemmingen	42
6. 3. Uit te werken bestemming	45
6. 4. Dubbelbestemmingen	46

<b>7. UITVOERBAARHEID</b>	<b>48</b>
7. 1. Algemeen	48
7. 2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	48
7. 3. Economische uitvoerbaarheid	48
7. 4. Grondexploitatie	48
<b>8. RAADSVASTSTELLING</b>	<b>50</b>

## **BIJLAGEN**

<b><u>Bijlage 1</u></b>	<b>Verschillen nieuw en geldend bestemmingsplan</b>
<b><u>Bijlage 2</u></b>	<b>Akoestisch onderzoek</b>
<b><u>Bijlage 3</u></b>	<b>Toelichting bij aanwijzingsbesluit beschermd stadsgezicht</b>
<b><u>Bijlage 4</u></b>	<b>Reactienota</b>
<b><u>Bijlage 5</u></b>	<b>Raadsstukken vaststelling</b>

## 1. INLEIDING

### 1. 1. Aanleiding

Het Havenkwartier is een bijzonder gebied op de grens van de oude binnenstad en het havengebied. Net als in veel andere stadsranden hebben hier door de jaren heen veel ontwikkelingen plaatsgevonden:

- vroeger was het Havenkwartier onderdeel van de oude vestingwerken;
- na de ontmanteling hiervan deed de industrialisatie hier zijn intrede met veelal watergebonden functies als scheepswerven, handel en opslag;
- op dit moment vindt er een ontwikkeling plaats naar woongebied.

Door de huidige vernieuwing van het gebied en alle ontwikkelingen die daarmee annex zijn, is er behoefte aan een actuele en moderne planologische regeling.

Ook is vanaf het eind van de jaren '90 (verder) gewerkt aan de waterstaatkundige veiligheid van Harlingen. De gehele primaire waterkering langs de vaste wal van de Waddenkust moet aan de veiligheidseisen van de *Waterwet* voldoen. Vooral bij de zeewering (keermuur) aan de Zeeweg en de Havenweg waren ingrijpende aanpassingen noodzakelijk. Daartoe is in 2003 een voorkeur uitgesproken ten aanzien van de waterkering. Inmiddels is de nieuwe keermuur gerealiseerd. Met de keuze voor dit zogenoemde Optimaliseringstracé, is de spoorlijn nu binnen de nieuwe waterkering komen te liggen. Voor de aanpassing van het zuidelijk deel van de waterkering was een Milieu Effect Rapport (MER) noodzakelijk en een dijkversterkingsplan op grond van de *Waterwet* met de dimensionering en vormgeving van de nieuwe kering.

Het MER met het dijkversterkingsplan "Verbetering Waterkering Harlingen - Zuidelijk deel", zijn in 2004 voltooid.

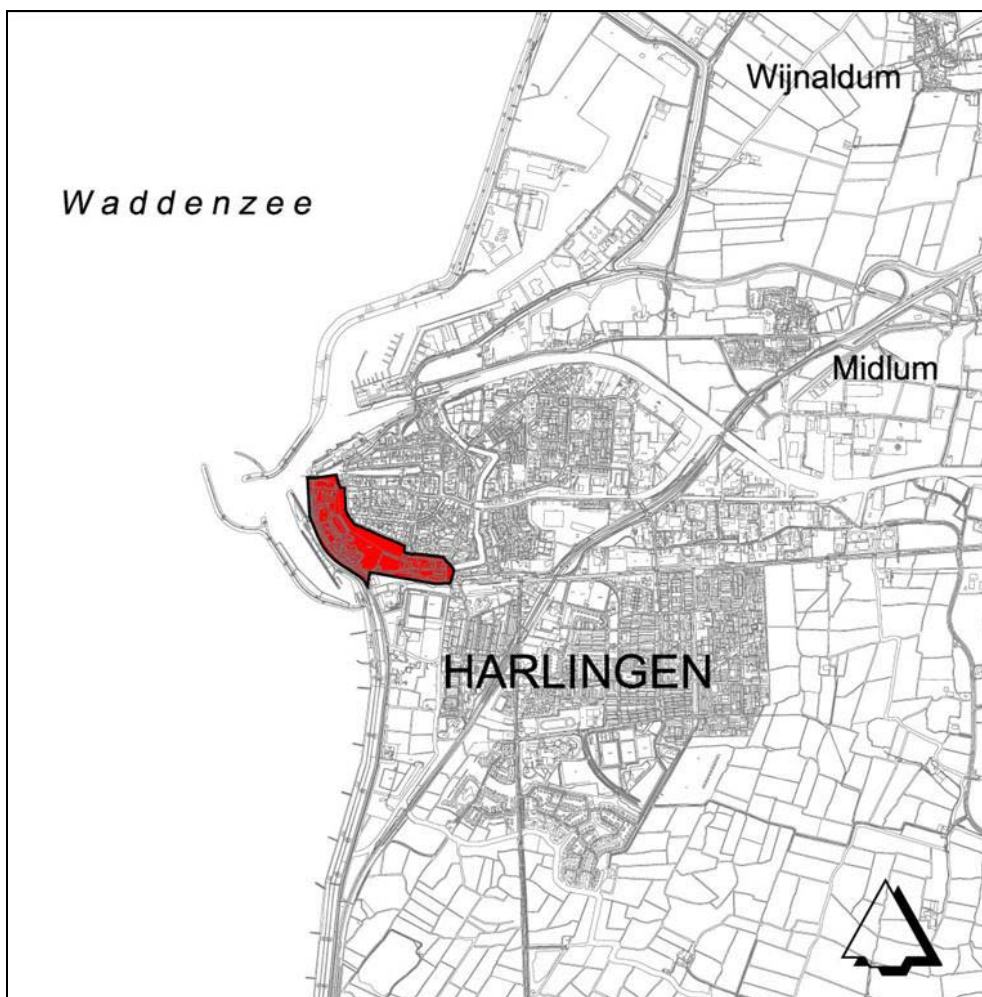
In hoofdzaak zijn in het nieuwe, voorliggende bestemmingsplan de stadsvernieuwings- en waterkeringsontwikkelingen van de afgelopen jaren opgenomen en voorzien van een actuele juridisch-planologische regeling.

Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan is een "Nota van Uitgangspunten" vastgesteld in december 2008. Hierin wordt op hoofdpunten aangegeven welke uitgangspunten voor het bestemmingsplan gaan gelden. De nota is in dit bestemmingsplan geïntegreerd.

Het nieuwe bestemmingsplan is opgezet als een digitaal raadpleegbaar plan volgens de verplichte landelijke *Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen* (SVBP 2008). Deze digitale versie is bedoeld om de burger "online" informatie te verschaffen omtrent het bestemmingsplan. Bovendien is de digitale versie bedoeld voor uitwisseling van gegevens binnen de gemeente en met andere overheidsinstanties.

## 1. 2. Begrenzing plangebied

Het bestemmingsplan Havenkwartier omvat het gebied tussen de Zuiderhaven en de Rozengracht aan de noordzijde en de nieuwe waterkering aan de zuidzijde. De oost- en de westgrens worden respectievelijk gevormd door de minirotonde aan de Spoorstraat en de brug over de Zuiderhaven bij het Havenplein. Het bestemmingsplan vervangt het huidige bestemmingsplan Havenkwartier uit 1996. Ook zal de nieuwe waterkering en de spoorlijn worden voorzien van een juridisch-planologische regeling. De ligging van het plangebied is weergegeven in het onderstaande figuur.



Figuur 1. De ligging van het plangebied

Ten opzichte van de vorige versie van het bestemmingsplan is de plangrens westwaarts opgeschoven, waardoor de nieuwe waterkering en de spoorlijn deel uit maakt van dit bestemmingsplan. Door de verplaatsing van de waterkering maakt de spoorlijn deel uit van het binnendijkse gebied.

### **1. 3. Doel van het bestemmingsplan**

In het Havenkwartier is sinds de start van de stadsvernieuwing van zo'n vijftien jaar geleden een voortdurend proces van verandering en vernieuwing in gang gezet. De stadsvernieuwing kreeg ten behoeve van de daadwerkelijke uitvoering in 1996 een eigen bestemmingsplan Havenkwartier. Een deel van de vernieuwing is tot stand gekomen of staat inmiddels in de steigers, een deel is nog in het stadium van de tekentafel.

Dit voorliggende bestemmingsplan heeft als doel om enerzijds een adequate beheersregeling te treffen die zowel beleidsmatig als systematisch is afgestemd op de meest recente inzichten voor de bestaande situatie, en anderzijds ruimte te bieden voor een beperkt aantal nieuwe ontwikkelingen.

Het uitgangspunt is dat het bestemmingsplan een regeling biedt die het mogelijk maakt om:

- de bescherming van het Beschermd Stadsgezicht te waarborgen;
- de zuidelijke wand en de entree van de binnenstad en het centrum een herkenbare en passende beeldkwaliteit te geven;
- de woonfunctie uit te breiden;
- toeristische en economische functies aan de rand van het centrum een plaats te bieden.

Het nieuwe bestemmingsplan beoogt een passende regeling te geven voor het plangebied en tegelijkertijd een duidelijke actuele planologische regeling te geven volgens de actuele standaard van de gemeente. In bijlage 1 is een lijst met de belangrijkste verschillen tussen dit nieuwe en het vorige bestemmingsplan opgenomen.

### **1. 4. Leeswijzer**

In dit hoofdstuk is de aanleiding en het doel van het bestemmingsplan verduidelijkt en is tevens het plangebied kenbaar gemaakt. Het volgende hoofdstuk geeft een beschrijving van de ontstaansgeschiedenis van het Havenkwartier, waar ook wordt ingegaan op de ontwikkelingsgebieden en de huidige ruimtelijk-functionele structuur van het plangebied. De twee daaropvolgende hoofdstukken toetsen het plangebied aan het beleid en de omgevingsaspecten. Op basis hiervan worden in hoofdstuk 5 de planuitgangspunten voor het bestemmingsplan geformuleerd, die in hoofdstuk 6 zijn doorvertaald naar de juridische planbeschrijving. De laatste hoofdstukken gaan in op de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan en op de resultaten van de bestemmingsplanprocedure.

## 2. HET HAVENKWARTIER

### 2. 1. Ontstaansgeschiedenis

Harlingen beleefde in de jaren rond 1600 een tijdperk van grote economische bloei. In 1580 vond er dan ook een stadsuitbreiding plaats in oostelijke richting. Er ontstonden nieuwe vestinggrachten, zoals de Noordoostersingel en de Zuidoostersingel.

Naast het verwijden en verdiepen van de zeehaven, werden ook nieuwe sluizen en waterkeringen aangelegd. Al snel werden de havens opnieuw te klein en te ondiep voor het grote aantal schepen en de pakhuisruimte ontoereikend voor alle aangevoerde waren. Daarom werd in 1597 besloten de stad naar het westen en het zuiden uit te breiden.

De nieuwe Zuiderhaven werd gegraven en ten zuiden en westen daarvan werd een wal met bolwerken aangelegd. Tussen de Zuiderhaven en deze verdedigingswerken lag een gebied dat in eerste instantie gebruikt kon worden voor bedrijfsmatige ontwikkelingen. Hier was ook al sinds 1488 een versterking, in de vorm van een blokhuis, aanwezig. Deze versterking werd westelijk van de toenmalige stad door de Saksische hertogen gebouwd, om de aanvallen uit zee te kunnen weerstaan en de Harlinger bevolking in toom te houden. In de huidige stadsplattegrond moet het blokhuis gesitueerd worden tussen het Havenplein en het Dalpad, de Zuiderhaven en de Havenweg. Van het blokhuis bleven later het voormalige Stadsweeshuis en de inmiddels al lang verdwenen Westerkerk over.

In de 17e eeuw bereikte de bloei van Harlingen zijn hoogtepunt. Op allereerste hand gebied werd handel gedreven met het buitenland. De haringvisserij werd beoefend en de Harlingers kregen een aandeel in de Noordse Compagnie, die op walvisvaart ging bij Groenland. Het spreekt voor zich dat als gevolg van de activiteiten op scheepvaart- en handelsgebied, ook de daar aan gekoppelde bedrijvigheid in de vorm van scheepswerven, lijnbanen, zeilen en mastenmakerijen een periode van bloei doormaakte.

Naast de door de Vlamingen "geïmporteerde" trijp- en bombazijnweverijen, waren er in die periode in Harlingen ook zoutketen, zeepziederijen, pannen- en tegelfabrieken, steenbakkerijen, kalkovens en hout- en papiermolens gevestigd. Een deel van deze activiteiten was gelegen in het tegenwoordige Havenkwartier. Al in 1640 was het grootste deel van het Havenkwartier al volgebouwd. Zo was er vanaf ongeveer het begin van de 17<sup>e</sup> eeuw een scheepswerf gevestigd.

Vanaf het einde van de 19<sup>e</sup> eeuw ging de ontmanteling van de verdedigingswerken steeds verder. De voornamelijk bedrijfsmatige ontwikkelingen binnen en in de directe nabijheid van het gebied gingen door. Er werd bijvoorbeeld een spoorlijn aangelegd (1863) en een nieuwe haven gegraven, de Willems haven of het Dok (1851). Als gevolg van een gebrek aan havenruimte werd tussen 1870 en 1876 de Nieuwe Willems haven aangelegd.

Na 1900 werden de laatste resten van de verdedigingswerken opgeruimd. Het hele Havenkwartier werd nu volgebouwd. De bebouwing na de eeuwwisseling bestond voornamelijk uit woningen.



Meestal projectmatig van opzet, waren deze woningen bestemd voor de arbeiders die werkzaam waren in de bedrijven in het Havenkwartier. Zo ontstonden de Wasbleek(straat) / Spinhuisstraat, de Caspar di Roblesstraat, de Nutstraat, de Dwarsstraat, de Westerstraat, de Havenweg en de Schoolstraat. Het aanzien en de structuur van de rest van het Havenkwartier werd vanaf dat moment grotendeels gekenmerkt door bedrijfsmatige activiteiten. De grootste concentratie daarvan werd gevonden langs de Zuiderhaven en de Havenweg. Het meest noordelijke en het zuidelijke deel van het Havenkwartier kende een menging van verschillende functies.

Herkenningpunten met betrekking tot de wordingsgeschiedenis van het Havenkwartier zijn nog terug te vinden in de vorm van een aantal structuurlijnen (bijvoorbeeld rooilijnen) en gebouwen. Dit geldt onder ander voor de Rozengracht, de Spinhuisstraat en de daarlangs gelegen bebouwingswanden. Hier is nog sprake van vrij authentieke situaties. Aan weerskanten van de Zuiderstraat en aan de Zuiderhavenkade zijn nog delen van de oude rooilijnen aanwezig. Ditzelfde geldt voor het Havenplein en de Weeshuisstraat.

De in de periode 1900 tot 1940 gerealiseerde "invulling" van het Havenkwartier met min of meer planmatig opgezette woningbouwprojecten, is nog grotendeels intact.

## **2. 2. Ontwikkelingen**

De westelijke schil van de binnenstad van Harlingen, met de oude havengebieden, is al een aantal jaren het toneel van ingrijpende verandering. De havenbedrijvigheid maakt plaats voor nieuwe stedelijke functies. De haven- en scheepsterreinen worden omgevormd tot woongebied, oude havens vullen zich met schepen van de historische zeilvloot.

De binnenstad en de havengebieden vormen samen het hart van Harlingen. De ligging aan de Waddenzee, het monumentale karakter en niet te vergeten een goed voorzien winkelcentrum én een aantrekkelijk binnenstedelijk woonmilieu bepalen het beeld van Harlingen als Waddenstad.

De grootschalige stadsvernieuwing die al een tijd lang in het Havenkwartier gaande is, verdient daarom bijzondere aandacht. Hier komt na sloop van de oude bebouwing, zoals op het Dukdalfterrein geleidelijk een nieuw binnenstadsdeel tot voltooiing.

Tegenover het Havenkwartier bij de Nieuwe Willemshaven zijn er plannen om het buitendijks liggende Willemshavengebied bij het stedelijk gebied van Harlingen te betrekken. Kortom vernieuwing van het Havenkwartier zal in samenhang met de vernieuwing van de tegenoverliggende Nieuwe Willemshaven bekeken moeten worden. Bestemmingsplantechnisch maakt het Willemshaven gebied echter geen deel uit van het plan voor het Havenkwartier, hiervoor gaat een eigen bestemmingsplan gelden. Recent is de nieuwe waterkering aangelegd, hiermee ligt Harlingen geheel achter een waterkering op Deltahoogte.

Ook maakt hierdoor de spoorlijn deel uit van het binnenstedelijke gebied en is de route langs de spoorlijn vanaf het Havenplein naar de Spoorstraat ingericht als 30 km/uur-gebied.

Het onderstaande geeft een overzicht van de (grote) ontwikkelingen die zich (naast de aanleg van de nieuwe waterkering) in het plangebied recent hebben voorgedaan, of waarvoor een bouwvergunning is verleend:

- de bouw van een tweetal appartementengebouwen aan de Willemskade / Havenweg;
- de verbouwing van de voormalige school tot appartementengebouw aan de Weeshuisstraat;
- de bouw van een supermarkt aan de Zuiderhaven;
- de bouw van grondgebonden woningen en appartementengebouwen aan de Zuiderhaven en op het terrein van de voormalige scheepswerf Welgelegen;
- de bouw van grondgebonden woningen in de Dwarsstraat, de Nieuwe-  
weg en de Havenweg / de Westerkerkstraat.

Tevens wordt met het bestemmingsplan de planologische mogelijkheid geboden voor de verbouwing en uitbreiding van "t Havenmantsje" en een vaste plek voor de poffertjeskraam, beide gelegen aan het Havenplein. Hierbuiten hebben zich ook kleinere ontwikkelingen in het plangebied voorgedaan. Voor het Dukdalfterrein, de hoeklocatie Zeeweg/Werfpad en de Wasbleekbuurt (waaronder de Constantijn Christofschoon) staan nieuwe ontwikkelingen op stapel.

## 2. 3. Ruimtelijk-functionele structuur



Figuur 2. Luchtfoto plangebied en omgeving

In figuur 2 is een luchtfoto van het plangebied opgenomen. Hoewel het gehele plangebied als karakteristiek kan worden beschouwd, zijn vooral de Zuiderhaven (met daarin een jachthaven) en de route langs de spoorlijn en de nieuwe waterkering elementen die het plangebied hebben gevormd tot wat het nu is en gaat worden. Het plangebied is ruimtelijk-functioneel op te delen in drie gebieden:

- het noordelijk deel, ten noorden van het Schapestraatje;
- het middendeel, tussen het Schapestraatje en de Steenhouwersstraat;
- het oostelijke deel, ten oosten van de Steenhouwersstraat.

De infrastructuur en het water en groen zijn te beschouwen als gebieds-overstijgende functies die voor al de drie bovengenoemde delen van toepassing zijn.

Een ander belangrijk element is de ruimtelijk-functionele structuur is het Beschermd Stadsgezicht. De bebouwing op het Havenplein, de Zuiderhaven en de Rozengracht maakt hier deel van uit. Aan de bebouwing wordt een hoge mate van ruimtelijke en cultuurhistorische waarde toegekend. Een aantal panden is dan ook aangewezen als Rijksmonument in de zin van de *Monumentenwet* of maken deel uit van de gemeentelijke monumentenlijst.

Langs de zuidkant van het Havenplein vormen relatief lage pakhuizen en woonhuizen een aaneengesloten wand. "t Havenmantsje" is een belangrijk herkenningspunt. De bebouwing aan de Rozengracht bestaat uit een gesloten bebouwingwand die op de Rozengracht is georiënteerd. Hier is sprake van een vrij sterke samenhang van de bebouwing. De individuele panden aan de Zuiderhaven vormen een min of meer gesloten bebouwingwand.

*- noordelijk deel -*

Het noordelijke deel kan worden gekarakteriseerd als een gemengd gebied, waar verscheidende functies voorkomen. Hier is een supermarkt met een bijbehorend parkeerterrein aanwezig, maar ook functies zoals kantoren, een bakkerij en een hotel (in de vuurtoren). In dit gebied hebben zich recent nieuwe ontwikkelingen afgespeeld, zoals de verbouw van de voormalige school tot appartementengebouw in de Weeshuisstraat en het in aanbouw zijnde appartementengebouw aan de Willemskade. Op het Havenplein staat op dit moment tijdelijk een poffertjeskraam en een sanitaire unit. Voor het "t Havenmantsje" aan het Havenplein staan verbouwingsplannen op stapel. Tenslotte maakt ook het station Harlingen-Haven deel uit van dit deel van het plangebied.

De Zuiderhaven heeft een functie als jachthaven voor de pleziervaart en haven voor de zogenaamde "bruine vloot" en in mindere mate ook de beroepsvaart. De Zuiderhaven en het Havenplein hebben ook een belangrijke parkeerfunctie en een toeristische-recreatieve functie als wandel- of verblijfplek.



Figuur 3. Het noordelijke deel van het plangebied



Figuur 4. Het middendeel van het plangebied

- middendeel -

In het middendeel van het plangebied overheerst de woonfunctie en zijn verscheidene grondgebonden woningen en appartementgebouwen aanwezig. Alleen aan de Steenhouwersstraat (een café) en in enkele panden

aan de Zuiderhaven (een kantoor en een clubgebouw) zijn andere functies aanwezig. Vooral de nieuwe bebouwing langs de Zuiderhaven, die de afgelopen jaren het toneel is geweest van stadsvernieuwing, is hierin karakteristiek. De appartementengebouwen zijn als het ware in een "pakhuisstijl" ingeklemd tussen de grondgebonden woningen, waardoor het onderscheid tussen deze twee woonvormen niet nadrukkelijk aanwezig is. Voor de overige (nog te bouwen) appartementengebouwen, in de delen van het plangebied buiten de Zuiderhaven, is dit wel het geval: deze zijn duidelijk herkenbaar als appartementengebouw. In de Nieuweweg en de Dwarsstraat zijn recent nieuwe grondgebonden woningen gebouwd. De overige bebouwing bestaat grotendeels uit één of twee lagen met kap en is van vroegere datum.

De Zuiderstraat is de oudste straat uit het gebied. Vroeger stond deze straat in rechtstreekse verbinding met de stad via een brug over de Zuiderhaven. De bebouwing heeft een stedelijk karakter en bestaat uit 18<sup>e</sup> en 19<sup>e</sup>-eeuwse panden met een woon-, kantoor- of opslagfunctie. Het gaat hier om individuele panden, bestaande uit meestal meerdere bouwlagen met kap. Doorgaans zijn de individuele panden in een half gesloten tot gesloten bebouwingswand geplaatst. De panden zijn haaks op de straat gesitueerd en zijn door middel van korte stoepen van de straat gescheiden. De vormbehandeling is hoofdzakelijk traditioneel.

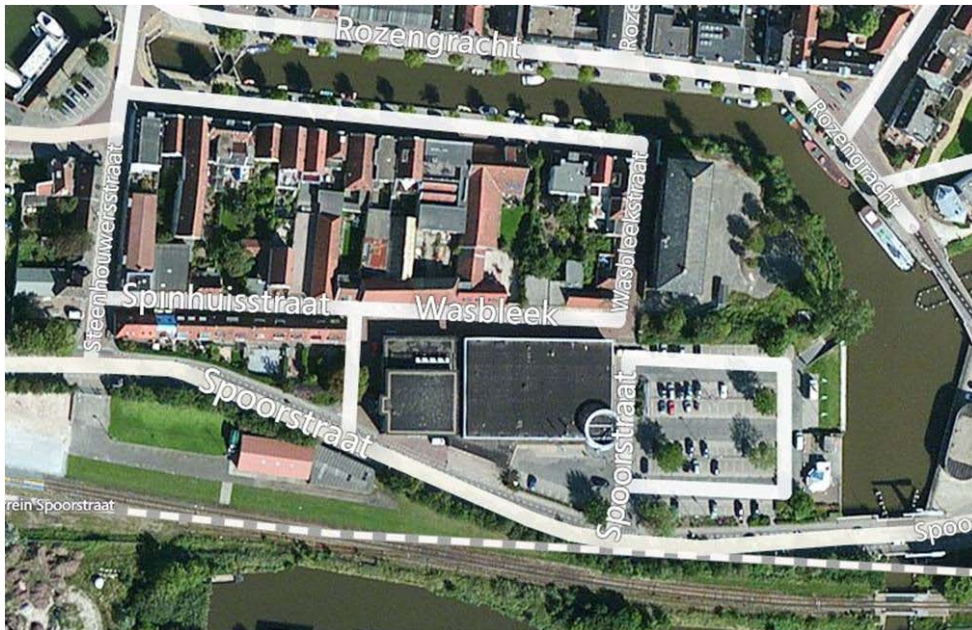
De bebouwing aan de Nieuwe Buren, de Nutstraat, de Havenweg en de Caspar di Roblesstraat bestaat uit projectmatig opgezette woningbouw van rond de vorige eeuwwisseling. De Westerstraat is van recentere datum (vanaf 1930). In het algemeen hebben de woningen een eenvoudig karakter en bestaan uit één laag met kap. In de Dokstraat bevindt zich een cluster woningen die, in tegenstelling met eerdergenoemde woningen, individueel zijn vormgegeven met de nok haaks op de weg. De gevelwanden hebben doorgaans een neutrale uitstraling. Uitzondering vormen de gevelwanden aan de Havenweg en de Zuiderstraat, waar sprake is van een beeldondersteunende c.q. beeldbepalende gevelwandlijn. Wat betreft de gevelindeling is de hoogte van de gevelopeningen over het algemeen groter dan de breedte. De bebouwing is met de korte gevel op de openbare ruimte georiënteerd.

De stadsvernieuwing zal een afronding krijgen op het terrein van het voormalige verzorgingstehuis "Dukdalf" en de locatie langs de Zeeweg tussen de Casper di Roblesstraat en het Werfpad. De gronden liggen momenteel braak, alleen op de hoek Zeeweg / Casper di Roblesstraat en Spoorstraat - Werfpad is nog bebouwing aanwezig uit het begin van de vorige eeuw.

*- oostelijk deel plangebied -*

Evenals het noordelijke deel van het plangebied is ook het oostelijke deel (waarin de "Wasbleekbuurt" is opgenomen) van het plangebied te beschouwen als een gemengd gebied. Ook hier is een supermarkt met bijbehorend parkeerterrein aanwezig.

Zoals ook bij de Zuiderhaven het geval is, vormt de Rozengracht een kenmerkende gevelwand.



Figuur 5. Het oostelijke deel van het plangebied

In tegenstelling tot de Zuiderhaven wordt de Rozengracht niet gebruikt als jachthaven. Het gebouw van de Constantijn Christofschool vormt een markante beëindiging van de historisch waardevolle wand van de Rozengracht. Het gebouw is vrijgekomen voor een nieuwe invulling. De open groene ruimte langs de gracht is een belangrijke voortzetting van het bolwerk aan de overzijde.

In de Steenhouwersstraat, de Spinhuisstraat en de Wasbleek zijn verschillende (lichte) bedrijven en voorzieningen aanwezig, zoals een sportschool c.q. fitnesscentrum.

- *Infrastructuur, groen en water* –

### Wegen

Bij de wegenstructuur in het plangebied kan onderscheid worden gemaakt tussen wegen met de verkeersfunctie en wegen met een verblijfsfunctie. De belangrijkste doorgaande wegen in het plangebied worden gevormd door de Spoorstraat, van waaruit de Westerzeedijk en via de Steenhouwersstraat het Harlinger centrum kan worden bereikt. De zuidelijke route Havenplein - Willemskade - Havenweg tot aan de Spoorstraat is ingericht als 30 km/uur-gebied, waarmee doorgaand verkeer zal worden beperkt.

De overige wegen in het plangebied hebben een verblijfsfunctie, waarbij de (kade van de) Zuiderhaven ook een belangrijke toeristische looproute vormt.

### Spoorwegen

De spoorweg in het plangebied maakt deel uit van de railverbinding met Leeuwarden en vandaar met de rest van het spoorwegennet. De spoorweg wordt vooral gebruikt voor personenvervoer, hiervoor is in het plangebied een station aanwezig. Niet alleen van en naar Harlingen, maar ook voor de

eilanden Vlieland en Terschelling. Voor het goederenvervoer is deze spoorweg van ondergeschikt belang.

Door de verplaatsing van de waterkering maakt de spoorlijn deel uit van het binnendijkse gebied. Aan de kop van de spoorlijn is het station Harlingen-Haven aanwezig, van daaruit kan door middel van een loopbrug de veerbootterminal worden bereikt.

#### Parkeren

In het gehele plangebied is een parkeerzone van toepassing en is een aantal grotere parkeervoorzieningen aanwezig. Bezoekers van de supermarkten kunnen de auto parkeren op de bijbehorende parkeerterreinen. Ingeklemd tussen de Nutstraat/Dwarsstraat en de Zuiderhaven is openbare parkeergelegenheid aanwezig, ook op de Zuiderhaven en op het Havenplein is (betaald) parkeren mogelijk. Bij de (nieuwere) woningen en appartementengebouwen is (eigen) parkeerruimte aanwezig in de vorm van afgesloten parkeerterreinen of het parkeren met vergunning op straat.

Bij de invulling van het Dukdalfterrein behoort de bouw van een parkeergarage tot de mogelijkheden.

#### Waterwegen

De Zuiderhaven vormt een belangrijke functie voor de pleziervaart als jachthaven en in minder mate ook een havenfunctie voor de beroepsvaart. Via de Voorhaven kan de Waddenzee worden bereikt. Aan de Rozengracht ontbreken deze functies, wel bestaat hier aanleggelegenheid voor de pleziervaart.

#### Groen en water

Door de stedelijke functie van het plangebied ontbreken grote groenstroken, alleen de groenstrook rondom de Constantijn Christofschool en de bomenrijen langs de grachten en de spoorlijn kunnen als kenmerkend worden gesteld. Naast de genoemde waterwegen ontbreekt water in het plangebied.

### 3. BELEID

#### 3. 1. Algemeen

Het plangebied ligt in de nabijheid van de Waddenzee en is binnen de nieuwe waterkering gelegen. De randvoorwaarden die gelden vanuit het beleid zullen moeten worden vertaald en verantwoord in het bestemmingsplan. Het beleid van het Wetterskip Fryslân is beschreven in de paragraaf over de watertoets (4.2).

#### 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 deze belangen is het Rijk verantwoordelijk voor de resultaten. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

Deze 13 nationale belangen zijn:

1. Rijkswaardwegen;
2. Mainportontwikkeling Rotterdam;
3. Kustfundament;
4. Grote rivieren;
5. Waddenzee en waddengebied;
6. Defensie;
7. Hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
8. Elektriciteitsvoorziening;
9. Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
10. Ecologische hoofdstructuur;
11. Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
12. IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte);
13. Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Voor het plangebied zijn met name de waterkering en de Waddenzee van belang. Voor de waterkering en de reserveringszone hiervan biedt het bestemmingsplan een beschermende regeling. In relatie tot de Waddenzee kan worden gesteld dat in het bestemmingsplan (ten opzichte van het gelende bestemmingsplan) geen nieuwe ontwikkelingen zijn opgenomen die de belangen van de Waddenzee kunnen scharen.

- *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 onder-



staande tabel wordt het bestemmingsplan getoetst aan de relevante artikelen van het Barro.

<b>Artikel Barro</b>	<b>Toetsingscriterium</b>	<b>Conclusie</b>
Artikel 2.3.3. (primaire waterkering)	Een bestemmingsplan geeft de bestemming aan gronden waarop een primaire waterkering ligt, die de functie van primaire waterkering hebben of op gronden die deel uitmaken van een beschermingszone.	De waterkering en de beschermingszone hiervan zijn in het plangebied geregeld.
Artikel 2.5.12 (bebouwing in het wadden-gebied)	Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op het waddegebied en het oprichten van nieuwe bebouwing mogelijk maakt in het stedelijk gebied stelt regels die ertoe strekken dat de maximaal toelaatbare bouwhoogten aansluiten bij de hoogte van de bestaande bebouwing. Voor stedelijke bebouwing in Harlingen kan mits de nieuwe bebouwing blijft binnen de verticale bebouwingscontour.	Dit bestemmingsplan stelt ten aanzien van de maximale bouwhoogten regels. Deze zijn afgestemd op de bestaande bebouwing dan wel de het geldende bestemmingsplan.

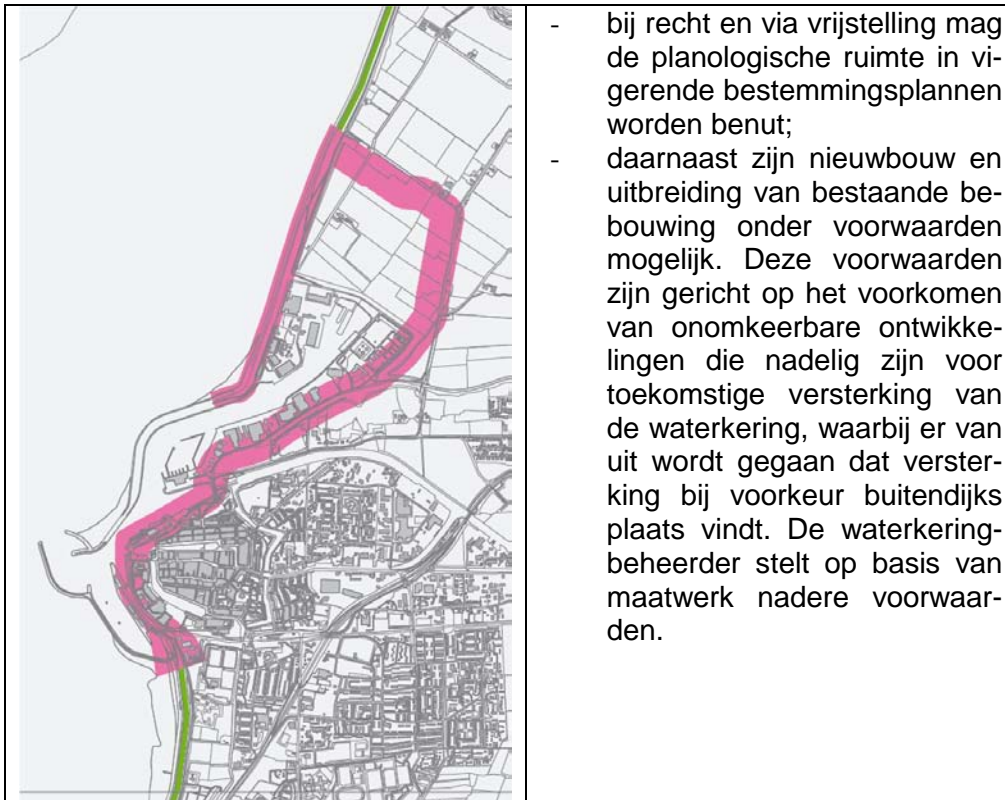
### 3. 3. Provinciaal beleid

#### - *Streekplan Fryslân 2007-*

Het geldende ruimtelijk beleid van de provincie is opgenomen in het op 13 december 2006 vastgestelde Streekplan Fryslân 2007. Het bevat de provinciale kaders waarbinnen ruimtelijke ontwikkelingen de komende tien jaar kunnen plaatsvinden. Harlingen wordt in het streekplan aangemerkt als één van de zes stedelijke centra van Friesland. Harlingen is een stedelijk centrum in de Westergozone. Harlingen vormt door de strategische ligging aan zee- en binnenwater als enige zeehaven in Friesland de toegangspoort naar de provincie. De provincie Fryslân wil de potentie en kwaliteiten daarvan benutten.

In de periode 2005 tot en met 2015 zal het aandeel van het bundelingsgebied Harlingen / Franeker in de totale woningtoename in de provincie Fryslân meer dan 4,8% mogen zijn. Deze woningen zullen voor Harlingen onder andere gebouwd moeten worden op de locaties Ludinga en Spaansen (Kanaalweg). Voor de nog in te vullen woningbouwlocaties in het plangebied

zijn in het verleden woningbouwafspraken gemaakt. Bij de invulling van deze locaties zal een goede afstemming plaats moeten vinden op de voorwaarden vanuit het kustverdedigings- en kustveiligheidsbesluit.



- bij recht en via vrijstelling mag de planologische ruimte in vigerende bestemmingsplannen worden benut;
- daarnaast zijn nieuwbouw en uitbreiding van bestaande bebouwing onder voorwaarden mogelijk. Deze voorwaarden zijn gericht op het voorkomen van onomkeerbare ontwikkelingen die nadelig zijn voor toekomstige versterking van de waterkering, waarbij er van uit wordt gegaan dat versterking bij voorkeur buitendijks plaats vindt. De waterkeringbeheerder stelt op basis van maatwerk nadere voorwaarden.

*Figuur 6. Exacte reserveringszones voor het aaneengesloten bebouwd gebied*

In Fryslân wordt voldoende ruimte gereserveerd voor de toekomstige versterking van de primaire waterkeringen. In het streekplan zijn hiervoor reserveringszones opgenomen, waarmee langs de Waddenzee de versterking van de primaire keringen voor een periode van 200 jaar mogelijk wordt gemaakt. In het plangebied is de “exacte reserveringszones voor het aaneengesloten bebouwd gebied” van toepassing, zoals in het onderstaande figuur is weergegeven. Hiervoor geldt het volgende beleid zoals opgenomen in figuur 6. De reserveringszone is voorzien van een beschermende regeling in het bestemmingsplan.

Verder heeft Harlingen als zeehavenstad een belangrijke positie in het netwerk van de Westergozone en moet dit ook waar kunnen maken. In de ogen van de provincie moet de gewenste schaal en massa van de stedelijke centra worden ondersteund en het draagvlak voor voorzieningen worden bevorderd, zoals overeengekomen in de regiovisie Westergozone / Stadsregio (2003).

*- 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. In de verordening is bepaald dat een woningbouwproject met meer dan 11 woningen binnen bestaand bebouwd gebied in overeenstemming moet zijn met een goedgekeurd gemeentelijk Woonplan. De gemeente Harlingen heeft met de provincie afspraken gemaakt over haar woningbouwruimte (zie hieronder).

Daarnaast is in de verordening ook de reserveringszones voor het aaneengesloten bebouwd gebied geregeld. Deze is overgenomen in het bestemmingsplan en voorzien van een regeling.

*- Woningbouwafspraken 2008 tot 2016 regio Noord-West -*

Op basis van verscheidende (bestuurlijke) overleggen zijn recent (15 december 2009) woningbouwafspraken gemaakt tussen gemeenten en de provincie Fryslân. In het provinciale programmavoorstel is ruimte voor maximaal 1.731 woningen.

Hiermee kunnen in een periode van lagere groei toch specifieke knelpunten in bijvoorbeeld herstructurering en binnenstedelijk transformatie weg worden gewerkt. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen buitenstedelijke en binnenstedelijke uitbreiding.

De gemeenten Harlingen en Franekeradeel maken deel uit van een gezamenlijk stedelijk bundelingsgebied, waar beide gemeenten afstemming dienen te bereiken met betrekking tot dit thema. Voor de gemeente Harlingen geldt tussen 2008 en 2016 een basisprogramma van 614 woningen.

Naast deze kwantitatieve afspraken zijn ook kwalitatieve afspraken gemaakt. In de toekomst dient de focus meer op inbreiding te liggen en dient een voldoende aandeel sociale en betaalbare bouw en voor ouderen geschikte woningen aanwezig te zijn. Voor energiebesparend en duurzaam bouwen heeft de gemeente Harlingen aangegeven geen verplichtingen te willen aangaan die boven het minimum aan wettelijk gestelde kaders uitkomen.

Tenslotte zal tweejaarlijks het woningbouwprogramma worden gemonitord. Een belangrijk aandachtspunt daarbij zal de woningbouw in binnen- en buitenstedelijke locaties zijn.

*- Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan -*

Het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 2006 is op 15 maart 2006 door Provinciale Staten van Fryslân vastgesteld. Het hoofddoel van het PVVP 2006 is het realiseren van een duurzaam verkeer- en vervoersysteem in Fryslân.

Voor het Havenkwartier is vooral het streefbeeld van het openbaar vervoer van belang. De spoorlijn Leeuwarden - Harlingen (enkelspoor) maakt deel uit van het verbindend net tussen de Friese steden en regionale centra en sluit aan op de havens en de veerdienst naar de eilanden Terschelling en Vlieland. De provincie is van mening dat het verbindende net zodanige kwaliteit moet hebben dat het concurreert met de auto.

Dit betekent dat de kwaliteit hoog moet zijn en de reistijd kort. In maart 2005 heeft de provincie Fryslân het openbaar vervoer via spoor voor de jaren tot 2020 vergund aan Arriva. Arriva zal daarbij nieuw materieel inzetten. De lijn Leeuwarden - Harlingen zal tot aan station Harlingen - Haven, de komende jaren als een halfuursdienst worden uitgevoerd.

### 3. 4. Gemeentelijk beleid

#### - *Stadsvisie Harlingen* -

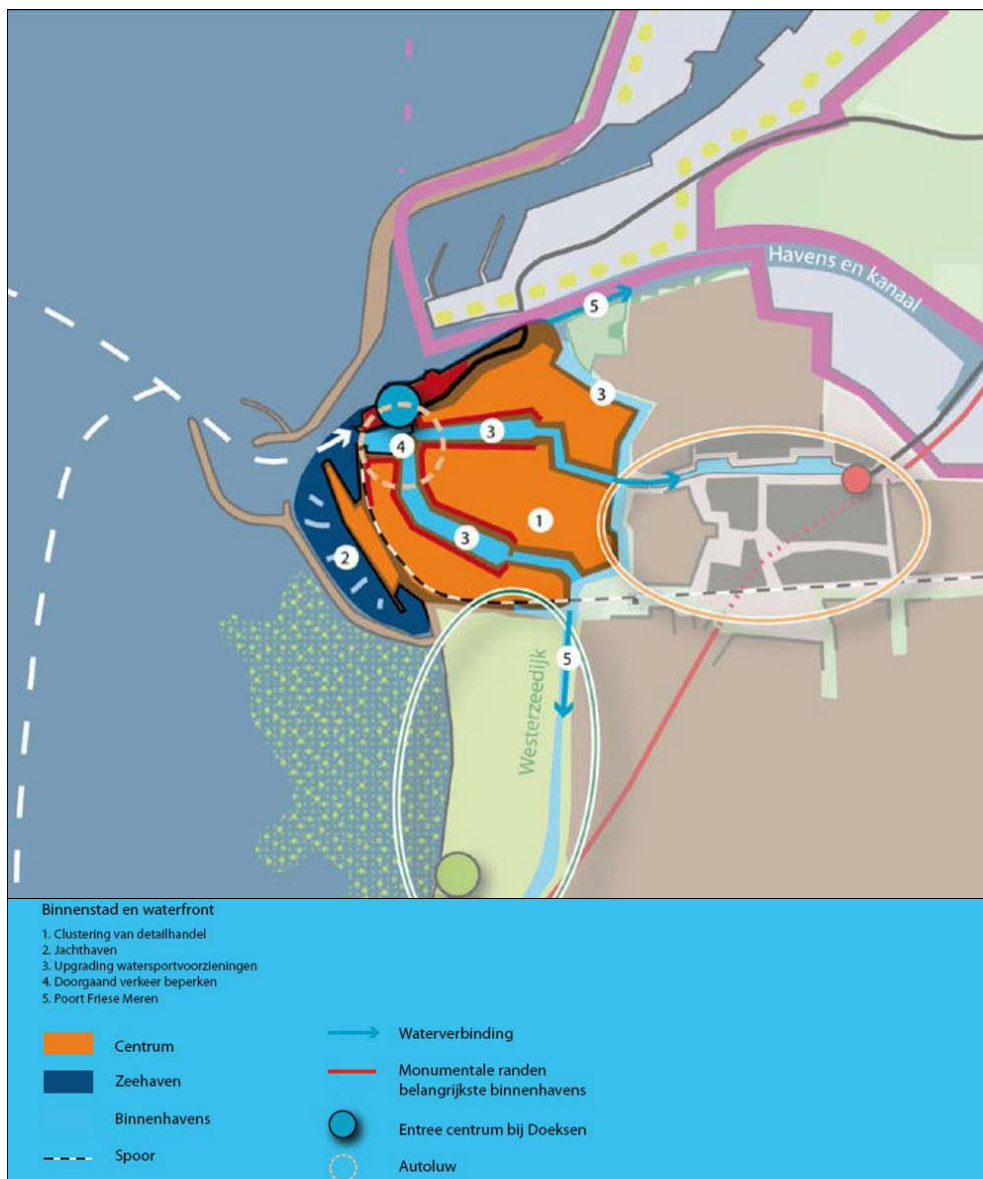
De gemeente Harlingen heeft besloten een nieuwe toekomstvisie op te stellen: *de Stadsvisie Harlingen 2025*. De stadsvisie wordt in twee stappen gemaakt. Eerst worden in de houtskoolschets de ambities en de contouren voor de toekomst verwoord en verbeeld. Daarna zal in de uiteindelijke stadsvisie, die de vorm krijgt van een structuurvisie, de uitwerking van de hoofdkeuzes van de houtskoolschets plaatsvinden. Daarin wordt het programma (bijvoorbeeld het aantal woningen) preciezer bepaald, wordt de economische haalbaarheid beoordeeld en kan de fasering worden aangegeven.

In de *Stadsvisie deel 1 (Houtskoolschets), Harlingen koerst naar 2025* (januari 2008) is de ambitie van Harlingen voor de toekomst bepaald. De ambities van Harlingen concentreren zich op de volgende thema's:

- het versterken van de sociaal-maatschappelijke en economische structuur;
- inspelen op de opgaven en kansen rond klimaatverandering en duurzaamheid;
- het verbeteren van samenhang en diversiteit in de ruimtelijk-programmatische structuur.

Wat betreft toerisme en recreatie, wil Harlingen haar economische basis verbreden door het stevig uitbouwen van deze twee thema's. Harlingen speelt in op de groeiende belangstelling voor natuur en slow tourism door zich te profileren als dé historische pleisterplaats, waar het Wad in optima forma beleefd kan worden. Het Waddengoud en de kansen voor beleving en bezinning moeten synoniem worden voor Harlingen. Harlingen gaat zich bovendien nog beter profileren als een stad die sterk is in watertoerisme van alle soorten en maten (waarbij onder andere de Bruine Zeilvaart een belangrijke tak is), gericht op de Friese Meren, het Wad en de Noordzee. Harlingen wil inspelen op de trends naar meer luxe (grotere zeejachten, luxe voorzieningen, moderne verblijfsaccommodaties), beleving en authenticiteit.

Vanuit de ecologische kant staan vanuit Harlingen vooral de Wadden centraal. De Wadden kennen een streng beheerregime waarvan de gevolgen ook op het land voelbaar zijn. Harlingen wil waar mogelijk de potentiële tegenstelling tussen natuurbescherming enerzijds en toerisme en de haven-economie anderzijds opheffen en juist met elkaar combineren. Harlingen zet in op een ontwikkeling die zowel de vruchten plukt van het "Waddengoud" als de economische potenties van de haven-economie benut. Bij het beter benutten van het Waddengoud zal Harlingen zich vooral richten op het beleefbaar maken van het Wad, op toerisme en de kenniseconomie. Harlingen wil de unieke, eenmalige kans verzilveren het waterfront te ontwikkelen en zo de stad te versterken.



Figuur 7. Ontwikkelingsgebied “Binnenstad en waterfront”

Door het huidige, vaak introverte ruimtelijke karakter om te buigen naar een veel grotere fysieke gerichtheid op het water en het centrum, wil Harlingen van haar Waterfront het nieuwe visitekaartje maken.

De beleidsambities voor het Havenkwartier zijn uitgewerkt in het ontwikkelingsgebied “Binnenstad en waterfront”, zoals in figuur 7 is gevisualiseerd.

In de *Structuurvisie Harlingen 2025 (Stadsvisie deel 2)* zijn de ambities uit de *Stadsvisie deel 1 (Houtskoolschets)* verder uitgewerkt. Ten eerste staat veiligheid voor de gemeente voorop. Dijkverhogingen en versterking van de waterkering zijn mogelijk. Wat betreft het wonen geeft de structuurvisie dat inbreiden en herstructureren vóór uitbreiding gaan. De gemeente Harlingen

stelt een facet structuurvisie wonen op, waarin het woonbeleid voor de komende periode wordt uitgewerkt.

- *Notitie Bouwhoogte Harlingen* -

Aangezien in de gemeente Harlingen ontwikkelingen met betrekking tot hogere bebouwing op de agenda staan, is door middel van de "Notitie Bouwhoogte Harlingen" (versie 9 april 2010) beleid geformuleerd met betrekking tot dit thema. De gemeenteraad heeft op 20 mei de notitie ingestemd. In deze visie worden uitgangspunten aangegeven waaraan de initiatieven getoetst kunnen worden.

De notitie is voor het plangebied vooral van belang voor de ontwikkelingen op het Dukdalfterrein.

De karakteristiek van het ruimtelijk beeld wordt op dit moment vooral bepaald door een tweedeling in het silhouet van de Industriehaven enerzijds en de oude havenstad anderzijds. Bij de silhouetstudie komt naar voren dat de twee verschillende sferen van de oude havenstad en de industriehaven als aparte eenheden vanaf een groot aantal entrees ervaren kunnen worden. Deels verschuilt de stad zich achter de dijk. De fijnkorreligheid van de individualiteit van de panden en de kerken met boven de daken uitstekende schepen en spitse torens zijn zichtbaar vanaf ruime afstand en vertegenwoordigen de rijke cultuurhistorie van de stad. Vanaf een aantal entrees, vooral aan de zuidkant, schuiven beide sferen in elkaar.

De in het centrum voorkomende torens zijn gekoppeld aan "grote openbare ruimten", de Noorderhaven, Zuiderhaven en de terp van Almenum. Ook de hogere nieuwe bebouwing in het Havenkwartier is gekoppeld aan de grote maat van de Zuiderhaven. De bebouwing heeft hierdoor geen overheersend karakter. Een deel van de nieuwe bebouwing in het Havenkwartier is van invloed op het profiel van het beschermde stadsgezicht door de hoogte en de afwijkende contour met platte daken.

De zichtlijnen in het oude centrum zijn voornamelijk oost-west gericht (richting de zee) en deze oriëntatie moet worden gehandhaafd. Zo blijft er in het centrum contact bestaan tussen de stad en de zee.

Voor de ontwikkeling van hoogbouw in Harlingen is een aantal uitgangspunten geformuleerd die bepalend zijn voor de locatiekeuze van hoogbouw:

- het silhouet vanaf zee behouden dan wel versterken;
- het zicht vanuit de stad naar de zee behouden dan wel versterken;
- de overgang tussen het bolwerk (oude stad) en de latere uitbreidingen handhaven;
- de hoogbouw dient te worden gesitueerd in nabijheid van hoofdwegen;
- er dient voldoende parkeergelegenheid gerealiseerd te worden;
- de sociale veiligheid dient te worden gewaarborgd;
- om ruimtelijkheid te creëren zal hoogbouw gerealiseerd moeten worden in de nabijheid van grotere parken en groenzones.

Deze uitgangspunten zullen vooral bij de invulling van het Dukdalfterrein in ogenschouw gehouden moeten worden.

- *Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan* -

In het kader van een verkeersveilige toekomst van Harlingen is een verkeersplan opgesteld. Een duurzaam veilige ontsluiting, samen met het behoud van een goede bereikbaarheid, stonden bij dit plan voorop. De route via de Havenplein - Zeeweg is nu nog een drukke verkeersroute met veel doorgaand verkeer. Ook neemt veel verkeer met herkomst en bestemming van en naar de veerboot deze route. In het beleid van de gemeente is deze situatie ongewenst. De bewoners langs de Havenweg hebben een grote belasting van het verkeerslawaai op de gevel en de drukte op de weg maakt de situatie onveilig.

Volgens de duurzaam veilige verkeersplannen van de gemeente zal het verkeer van en naar de veerboot zoveel mogelijk de noordelijke route via de Zuidwalweg en Oude Ringmuur moeten nemen. Deze route is aangemerkt als een ontsluitingsweg. Voor de centrale en zuidelijke ontsluiting van Harlingen zijn respectievelijk de Spoorstraat - Almenumerweg en de Kims-werderweg aangewezen. De Westerzeedijk blijft haar ontsluitende functie behouden.

De route Zeeweg - Havenweg - Havenplein en Prinsenstraat zal meer het karakter moeten krijgen van een verblijfsgebied. Recentelijk is deze herinrichting tot een 30 km/uur-regime uitgevoerd, te zijner tijd zal dit worden geëffectueerd.

- *Welstandsnota* -

De gemeente Harlingen heeft haar gemeentelijke welstandsbeleid opgenomen in de "*Welstandsnota*" uit december 2003. Het welstandsbeleid geeft de gemeente de mogelijkheid om de cultuurhistorische, stedenbouwkundige en architectonische waarden die in een bepaald gebied aanwezig zijn, te benoemen en een rol te laten spelen bij de ontwikkeling en beoordeling van bouwplannen. Door deze gebiedsgerichte aanpak wil de gemeente de belangrijke karakteristieken van de bebouwing beschermen en zorgen dat nieuwe ontwikkelingen daarop voortbouwen.

In de nota zijn de welstandseisen omschreven die aan een bouwwerk worden gesteld. Het gaat hier om welstandscriteria die betrekking kunnen hebben op het uiterlijk en de plaatsing van bouwwerken. Als regel geldt dat de welstandscriteria in het welstandsbeleid zich bewegen binnen de bebouwingmogelijkheden die door het bestemmingsplan worden gegeven. Er kan een bepaalde overlap tussen het bestemmingsplan en de welstandsnota voorkomen.

Bij strijdigheid tussen de welstandscriteria en de bestemmingsplanregels, geldt als regel dat de bestemmingsplanregels voorgaan. In de welstandsnota zijn (per gebiedstype) de kenmerkende aspecten van de bebouwing uit het gebied, als criteria omschreven.

De binnenstad van Harlingen is grotendeels om zijn fraaie en karakteristieke beeld aangewezen als beschermd stadsgezicht. In de geldende bestemmingsplannen is hiervoor een regeling opgenomen die in hoofdzaak tot doel heeft de kenmerkende structuur van het beschermde stadsgezicht te beschermen.

In het Havenkwartier is het huidige ruimtelijk beeld afgeleid van de havenfunctie en de functie als arbeidersbuurt. Daarmee heeft het gebied van oor-

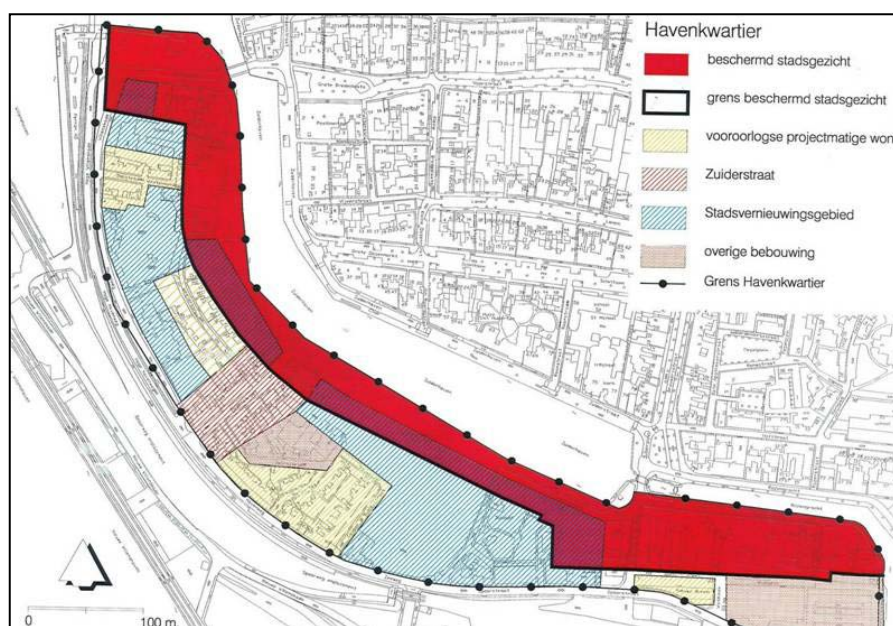
sprong een stedelijk karakter met een grote diversiteit in woon- en bedrijfsbebouwing. De laatste jaren is op verschillende plaatsen grotere bedrijvigheid weggehaald. Voor deze vrijkomende gronden zijn in het kader van de stadsvernieuwing nieuwbouwplannen voorzien, met als doel om van het Havenkwartier een woongebied met toekomstwaarde te maken. Vanwege het voorkomen van oorspronkelijke (soms waardevolle) gevarieerde bebouwing en het voornemen om op verschillende plekken nieuwbouw te plegen, kan het Havenkwartier worden omschreven als een dynamisch en gevarieerd gebied.

In het algemeen zijn de bestaande bebouwingskenmerken een neutraal gegeven. De waardevolle elementen die in het Havenkwartier voorkomen bestaan uit:

- Rijksmonumenten (het poortje in voormalig Weeshuis, de vuurtoren de, Zuiderstraat 10, de Nieuwe weg 2-4, de Havenweg 39 t/m 51 (oneven), de Nutstraat 3 t/m 19 en 8 t/m 16 e den Caspar di Roblestraat 2B);
- gemeentelijke monumenten (Dalstraat 2 en 4, Dokstraat 1, 3, 5, 7, 2, 4, 6, 8, 10 en 12, Havenplein 2, Havenweg 65, 67 en 69, Casper di Roblesstraat 20, Rozengracht 24, 34, Weeshuisstraat 3 en 22 en de Zuiderhaven 4 en 4a;
- een beeldbepalende gevelwandlijn aan de Zuiderstraat.

Naast deze voor het ruimtelijk beeld en de ontstaansgeschiedenis karakteristieke bebouwing, bevinden zich in het gebied ook enkele gebouwen die zich qua schaal, maatvoering en vormgeving aan het karakter van het gebied onttrekken, zoals het voormalige veilinggebouw (nu supermarkt).

Voor het beleid voor het Havenkwartier geldt dat gestreefd wordt naar de ontwikkeling en instandhouding van een woongebied met toekomstwaarde. Om dit te bereiken is een stadsvernieuwingproces in werking gesteld.



Figuur 8. Deelgebieden welstandsgebied "Havenkwartier"



Per gebied zijn beleidsuitgangspunten opgesteld zoals aangegeven in het volgende figuur 8.

Ten aanzien van het Beschermd Stadsgezicht en de daarin voorkomende monumentale panden is het welstandsbeleid gericht op het behouden en daar waar mogelijk het versterken en zo mogelijk herstellen van de stedenbouwkundige en architectonische waarden.

Voor de vooroorlogse projectmatige woningbouw en de bebouwing aan de Zuiderstraat is het welstandsbeleid gericht op het behouden van de bestaande bebouwingskarakteristieken.

In stadsvernieuwingsgebieden wordt binnen de bestaande ruimtelijke hoofdstructuur gestreefd naar de ontwikkeling en instandhouding van een woongebied met toekomstwaarde. Het welstandsbeleid sluit bij deze doelstelling aan. Bij nieuwe ontwikkelingen behoort een nieuwe interpretatie van de plaatselijke bouwtraditie tot de mogelijkheden. Voor de stadsvernieuwingsgebieden zijn specifieke welstandscriteria van toepassing. Nadat de betreffende invullocaties gereed zijn, is het beleid voor deze gebieden gericht op het handhaven van de stedenbouwkundige en architectonische waarden.

Voor de overige bebouwing is het welstandsbeleid in eerste instantie gericht op het onderhouden van de panden. Dit betekent dat in ieder geval de basiskwaliteit van de bebouwing behouden dient te blijven. De mogelijkheid om de stedenbouwkundige structuur, dan wel het uiterlijk van de bebouwing incidenteel te wijzigen, wordt niet uitgesloten.

Voor het Havenplein is een specifiek beeldkwaliteitsplan opgesteld dat tegelijkertijd met dit bestemmingsplan is vastgesteld. Dit beeldkwaliteitsplan biedt het toetsingskader voor toekomstige ontwikkelingen.

Momenteel wordt de welstandsnota geactualiseerd, voornamelijk worden voor het welstandsbeleid voor het overige deel van het Havenkwartier geen grote veranderingen ten opzichte van de huidige welstandsnota voorgesteld.

## **4. OMGEVINGSASPECTEN**

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

Naast het feit dat ontwikkelingen in het Havenkwartier binnen het beleidskader tot stand moeten komen, dient ook rekening te worden gehouden met de aanwezige functies in en rond het plangebied. Uitgangspunt voor het bestemmingsplan is dat er een goede omgevingssituatie ontstaat. In de volgende paragrafen worden de omgevingsaspecten en eventueel daaraan verbonden randvoorwaarden behandeld.

Tevens is in bijlage 5 naar aanleiding van een zienswijze een omgevingstoets uitgevoerd ten behoeve van de beoogde ontwikkelingen op het Havenplein. Hieruit komt naar voren dat er vanuit de milieu- en omgevingsaspecten geen belemmeringen zijn voor deze ontwikkelingen.

### **4. 2. Watertoets**

Bij de herontwikkelingslocaties in het Havenkwartier en voor de versterking van de zeewering en de bijbehorende waterkeringen heeft in het verleden uitvoerig overleg plaatsgevonden tussen de betrokken overheden. Hiertoe is onder andere een MER Verbetering Waterkering Harlingen - Zuidelijk deel opgesteld. De initiatiefnemer was Wetterskip Fryslân.

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

#### *- Beleid -*

Wetterskip Fryslân is verantwoordelijk voor het integrale waterbeheer, de kwaliteit en kwantiteit en voor de veiligheid van het water in de provincie. Het waterschap streeft naar gezonde en veerkrachtige watersystemen die door hun inrichting en beheer bijdragen aan een duurzaam veilig, bewoonbaar Fryslân. Het beheer en onderhoud van de primaire waterkering rond Fryslân is in handen gegeven van Wetterskip Fryslân. De hele kering bij Harlingen (1800 meter) loopt vanaf de Westerzeedijk in het zuiden tot aan de Tjerk Hiddessluizen in het noorden. De veerbootterminal van Doeksen, de aan- en afritten en de gebouwen op en onder de promenade, maken integraal deel uit van de waterkering.

Het zuidelijk gedeelte van de waterkering, vanaf de Zuiderpier tot de Tjerk Hiddessluis, bestaat uit een dijkvak met wegovergang, een keermuur, damwanden, een keersluis met landhoofden, een wandelpromenade, de veerbootterminal, en tenslotte weer een dijk.

Het Derde Waterhuishoudingsplan Fryslân 2010-2015 'Wiis mei wetter' is op 1 september 2009 vastgesteld. De in dit plan geformuleerde hoofddoelstelling is "het hebben en houden van een veilige en bewoonbare provincie en het in stand houden en versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen, zodat een duurzaam gebruik blijft gegarandeerd". Net als in de

vorige plannen is de primaire waterkering een belangrijk aandachtspunt. Ten aanzien hiervan zijn de volgende doelen geformuleerd:

- de primaire waterkeringen voldoen aan de wettelijke veiligheidsnormen. Hierbij voeren de waterkeringbeheerders alle versterkingen zo uit dat deze bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit van Fryslân+;
- de primaire waterkeringen zijn klaar voor de toekomst;
- in de ruimtelijke ordening is de primaire waterkering met het ruimtebeslag van toekomstige dijkversterkingen vastgelegd.

Om de veiligheid van de primaire waterkeringen ook in de toekomst te kunnen waarborgen, wordt gewerkt met reserveringszones voor toekomstige dijkverzwaring. In het Streekplan zijn ten aanzien van de toekomstige dijkversterkingen exacte reserveringszones opgenomen. Deze zijn in het bestemmingsplan voorzien van een beschermende regeling (de dubbelbestemming Water - Waterstaatkundige functie).

- *Watertoets* -

In het kader van de verplichte watertoets komt niet alleen het bewaken van de veiligheid aan de orde, maar ook het bewaken van de waterkwaliteit. Bij de watertoets gaat het om het van meet af aan meenemen van water bij ruimtelijke plannen en besluiten. Er dient rekening te worden gehouden met de gevolgen van het project voor de waterhuishouding. Belangrijke onderdelen van de watertoets zijn de berging en afvoer van water.

Daarnaast is het onderhoud van waterwerken van belang. De hoofdwatgang dient daarom vrij te zijn voor onderhoud. Hiervoor is een zone langs de watgang noodzakelijk. De Keur van het waterschap geeft regels met betrekking tot het onderhoud van dergelijke werken.

Binnen het plangebied liggen belangrijke watgangen zoals de Zuiderhaven en de Rozengracht. In het plangebied is verder van belang dat de aanwezigheid van (dit) water daadwerkelijk gewaarborgd is. Daarom zijn in het plangebied expliciet bestemmingen voor water opgenomen. Deze bestemming is toegekend aan alle belangrijke watgangen, zodat een goede waterhuishouding ook op deze manier is gewaarborgd. Voldoende ruimte voor onderhoud en beheer is hierbij een belangrijk punt.

Het bestemmingsplan is overwegend conserverend van aard. Planologisch gezien worden ten opzichten van het vorige bestemmingsplan voor het Havenkwartier geen (grote) nieuwe ontwikkelingen mogelijk gemaakt.

Het voorontwerp van het bestemmingsplan is conform de watertoets voorgelegd aan de betrokken waterbeheerders en dijkbeheerders, te weten Wetterskip Fryslân en Rijkswaterstaat. Het schriftelijk advies van deze instanties inzake het bestemmingsplan, is in een bijlage 4 bij het bestemmingsplan worden opgenomen. De hierin vermelde adviezen zijn opgevolgd. Hiermee geldt een positief wateradvies.

#### **4. 3. Geluid**

Ten aanzien van het aspect geluidhinder is de *Wet geluidhinder (Wgh)* bepalend. Deze wet heeft als belangrijkste doel het bestrijden en voorkomen van geluidhinder. Op grond van de wet zijn verschillende vormen van ge-

luidhinder te onderscheiden die directe raakvlakken hebben met de ruimtelijke ordening (wegverkeerslawaaai, spoorweglawaaai en industrielawaaai). De Wgh maakt onderscheid tussen geluidsgevoelige en niet-geluidsgevoelige gebouwen. Geluidgevoelige gebouwen zijn naast (bedrijfs)woningen ook onderwijsgebouwen, ziekenhuizen en verpleeghuizen. Een groot deel van de (beoogde) bebouwing in het plangebied is als geluidgevoelig aan te merken, hiervoor geldt een onderzoekspllicht.

Ten behoeve van het MER is akoestisch onderzoek verricht. De contouren van het berekende weg- en spoorweglawaaai en de cumulatieve contouren zijn in het desbetreffende MER berekend.

Ook is een akoestisch onderzoek verricht naar de geluidbelasting ten gevolge van het spoor- en wegverkeerslawaaai, na aanpassing van de waterkering. Dit onderzoek spitst zich toe op twee meetpunten (Havenweg 17 en 53) en is opgenomen als bijlage 2.

*- Spoorweglawaaai -*

De spoorlijn Leeuwarden - Harlingen (enkelspoor) eindigt bij het station Harlingen - Haven. Er is met de spoorlijnexploitant Arriva afgesproken dat er tot 2020 in ieder geval in een halfuursdienst gereden zal worden. Het vroegere spooreplacement, dat gebruikt werd voor de overslag, is in de loop der jaren in onbruik geraakt en met de vernieuwing van de waterkering ontmanteld. Met de aanleg van de nieuwe waterkering ligt de spoorlijn binnendijks. Het noordelijk deel, plus perron, is daarbij iets verlegd, maar het vroegere tracé wordt verder grotendeels gevolgd.

In de zone langs de spoorlijn is sprake van bestaande gevoelige functies die al in het vigerende bestemmingsplan mogelijk waren (dit geldt ook voor de nog in te vullen locaties in het plangebied). De maximale geluidsbelasting ten gevolge van het railverkeerslawaaai bedraagt volgens de berekening 52 dB(A). Dit is in de nieuwe Wgh vergelijkbaar met 50 dB. Aangezien het een (planologische) bestaande situatie betreft, wordt er voldaan aan de Wgh.

*- Wegverkeerslawaaai -*

In de Wgh is bepaald dat elke weg in principe een zone heeft, waar aandacht aan geluidhinder moet worden besteed. Als geluidsgevoelige gebouwen bij een bestemmingsplanprocedure binnen een zone behorend bij een zoneplichtige weg worden geprojecteerd, dient door middel van akoestisch onderzoek te worden aangetoond dat wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Wegen waar deze zone in principe niet geldt, zijn:

- wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied;
- wegen waarvoor een maximumsnelheid geldt van 30 km/uur.

Op de route Spoorstraat - Zeeweg - Havenweg -Havenplein geldt alleen op de Spoorstraat (vanaf de kruising van de Westerzeedijk) nog een maximumsnelheid van 50 km/uur. Het overige deel van de vroegere, doorgaande route is ingericht als verblijfsgebied met een maximumsnelheid van 30 km/uur. Deze wegen hebben, in tegenstelling tot de Spoorstraat, geen geluidszone. Aan de Spoorstraat zijn geluidgevoelige gebouwen mogelijk.

Met betrekking tot wegverkeerslawaai betreft het hier een bestaande situatie, die in het vigerende bestemmingsplan al planologisch is geregeld. Het beleid van de gemeente Harlingen is erop gericht een teruggang in de akoestische situatie tegen te gaan. Om te voorkomen dat er een verslechtering van de bestaande geluidssituatie optreedt, is binnen dit bestemmingsplan een aantal regelingen opgenomen. Met het oog daarop is in het bestemmingsplan een regeling getroffen die waarborgt dat gevels van woningen niet richting een weg kunnen opschuiven.

Omdat de in het plangebied voorkomende geluidsgevoelige bebouwing bestaande situaties betreft en het plan het niet mogelijk maakt om geluidsgevoelige bebouwing dicht bij de zoneplichtige wegen te situeren, is in het kader van het bestemmingsplan geen onderzoek verricht naar de ligging van de grenscontouren ten gevolge van wegverkeerslawaai van de zoneplichtige wegen in het plangebied. Wel is in bijlage 1 onderzoek verricht naar de verschillen in geluidsbelasting ten gevolge van de herinrichting. Hierin wordt geconcludeerd dat de geluidsbelasting hierdoor is afgenomen. Ook is het zo dat de doorgaande verkeersroute is ingericht tot een verblijfsgebied c.q. 30 km/uur-zone, hierdoor zullen de verkeersintensiteiten ten opzichte van de oude situatie afnemen.

Hiermee wordt wat betreft *wegverkeersgeluid* voldaan aan de Wgh.

#### - Industrielawaai -

Rond het industrieterrein Havenkwartier was een geluidzone vastgesteld. Deze zone was gebaseerd op de aanwezigheid van Scheepswerf Welgelegen, een zoneringsplichtige inrichting. Met het ontmantelen van deze scheepswerf is de geluidzone vervallen voor het voormalige industrieterrein. Van hinder vanwege Industrielawaai zal dan ook geen sprake meer zijn.

#### 4. 4. Milieuzonering

Ten behoeve van de milieuzonering rond bedrijven, is door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) het systeem "*Bedrijven en milieuzonering*" ontwikkeld, in de vorm van een bedrijvenlijst, waarin de bedrijven zijn gecategoriseerd op hun milieueffecten. Deze lijst is opgesteld uitgaande van de standaardbedrijfsindeling (SBI) van het Centraal Bureau voor de Statistiek. De lijst is onderverdeeld in bedrijfsklassen en bedrijfstypen. Afhankelijk van de mate waarin de in deze lijst opgenomen bedrijven milieuhinder (uitgaande van de gemiddelde bedrijfssituatie) kunnen veroorzaken, kent de lijst aan de bedrijven een milieucategorie toe. Naarmate de milieuhinder toeneemt, loopt de milieu-indeling op van 1 t/m 6, met bijbehorende richtlijnafstanden tot een "rustige woonwijk" of een "gemengd gebied".

Het plangebied heeft door haar functies in het gebied ten noordwesten van het Schapenstraatje het karakter van een "gemengd gebied". In het overige deel van het plangebied overheerst de woonfunctie, zodat hier gesproken kan worden van een "rustige woonwijk".

In het plangebied zijn in de "gemengde gebieden" ook niet-woonfuncties toegestaan, zoals bedrijven uit de milieucategorie 1 en 2 en maatschappe-

lijke functies (zoals onderwijs, sociaal-medische en sociaal culturele functies).

Dit zijn voorzieningen die passen in een gemengd gebied tussen de woonfunctie, bovendien is dit al in het vigerende bestemmingsplan mogelijk of is hier vrijstelling voor verleend. In het plangebied komen binnen de gemengde gebieden en de woongebieden enkele functies voor die niet direct binnen de bestemmingsplanregeling passen. Het betreft de volgende functies:

- een (toekomstig) restaurant aan het Havenplein 1 (met mogelijkheid voor een hotel) en 8 en een poffertjeskraam aan het Havenplein;
- een bakkerij aan de Zuiderhaven 4;
- een kantoor aan de Zuiderhaven 76;
- een clubgebouw aan de Zuiderhaven 78;
- een café aan de Steenhouwersstraat 2 (op de hoek met de Zuiderhaven);
- een hotel in de vuurtoren aan de Havenweg.

Deze voorzieningen zijn in het bestemmingsplan voorzien van een regeling op maat, waarmee ze in het plangebied op de huidige locaties kunnen functioneren.

#### **4. 5. Archeologie en cultuurhistorie**

##### *- Archeologie -*

In het Europese Verdrag van Malta, ondertekend door een groot aantal EU-landen, waaronder ook Nederland is de veiligstelling van het (Europese) archeologisch erfgoed als doelstelling opgenomen. Dit moet vooral gestalte krijgen in het ruimtelijke ordeningsbeleid. Ter implementatie van het Verdrag van Malta in de Nederlandse wetgeving is in september 2007 de Wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden. De kern van deze wet is dat wanneer de bodem wordt verstoord, de archeologische resten intact moeten blijven. De wet verplicht gemeenten bij het opstellen van bestemmingsplannen rekening te houden met de in hun bodem aanwezige waarden.

Voor het Havenkwartier is onderzocht of er archeologische waarden aanwezig zijn. Hiervoor is de Friese Archeologische MonumentenKaart Extra (FAMKE) van de provincie Fryslân gebruikt. Op deze kaart is op basis van zowel de aanwezige archeologische monumenten als de te verwachten archeologische waarden een advies aangegeven. De FAMKE bestaat uit twee provinciedekkende advieskaarten, één voor de periode Steentijd - Bronstijd, en één voor de periode IJzertijd - Middeleeuwen.

Voor deze indeling in twee perioden is gekozen omdat de adviezen aangaande mogelijke vindplaatsen uit de Steentijd vaak verschillen van die aangaande mogelijke jongere vindplaatsen. Voor het betreffende plangebied kan op basis van de kaarten uit de twee verschillende perioden tot de volgende conclusies worden gekomen.

Voor het plangebied is er volgens de kaart Steentijd - Bronstijd geen onderzoek noodzakelijk. Dit advies wordt gegeven als de archeologische verwachting op gefundeerde gronden zeer laag is, of wanneer eventuele resten uit de Steentijd zich vermoedelijk zodanig diep onder het maaiveld be-

vinden, dat de kans op aantasting bij de meeste ingrepen zeer klein is. Mochten er bij ingrepen in deze zone toch bodemvondsten worden gedaan, dan dienen die gemeld te worden bij de provinciaal archeoloog.

Het merendeel van het Havenkwartier is volgens de kaart IJzertijd - Middeleeuwen aangemerkt als een gebied met "Streven naar behoud". Van deze terreinen is bekend dat zij waardevolle archeologische resten uit de periode bronstijd en later bevatten. Binnen deze gebieden wordt afgeraden ingrepen te verrichten, die het bodemarchief kunnen schaden. Indien deze terreinen al in het geldende bestemmingsplan een bestemming hebben waarbij het oprichten van bouwwerken is toegestaan, adviseert de provincie voor ingrepen van minder dan 50 m<sup>2</sup> geen consequenties te verbinden aan de aanduiding "Streven naar behoud". Mochten er bij het realiseren van deze kleine plannen bodemvondsten worden gedaan, dan dienen die gemeld te worden bij de provinciaal archeoloog.



Figuur 9. FAMKE-advieskaart IJzertijd - Middeleeuwen

Voor een klein deel van het plangebied (onder andere het Havenplein) wordt een "Karterend onderzoek 1" voorgesteld bij ontwikkelingen groter dan 500 m<sup>2</sup>. Zowel de uitbreiding van 't Havenmantsje" als het permanent regelen van de poffertjeskraam zijn ontwikkelingen die kleiner zijn dan 500 m<sup>2</sup> waardoor een archeologisch onderzoek niet noodzakelijk is.

In het kader van het MER Verbetering Waterkering Harlingen is een archeologische quickscan uitgevoerd in het gebied waar de grondwerkzaamheden van toepassing waren. In het oostelijk deel van het plangebied stond vroeger een deel van het blokhuis, een verdedigingswerk dat rond 1500 buiten de stad was aangelegd. Het blokhuis omvatte verscheidene gebouwen, wallen en ondergrondse verbindingen. Naast de vestingwerken stond bij het spoor, ter hoogte van de Havenweg, een korenmolen. Bij de aanleg van de Willems haven in de 19<sup>e</sup> eeuw werden delen van het blokhuis blootgelegd en verwijderd. Bij Harlingen lagen de dijken vroeger verder zeewaarts. De oude Middelseedijk lag iets meer uit de kust in het plangebied,

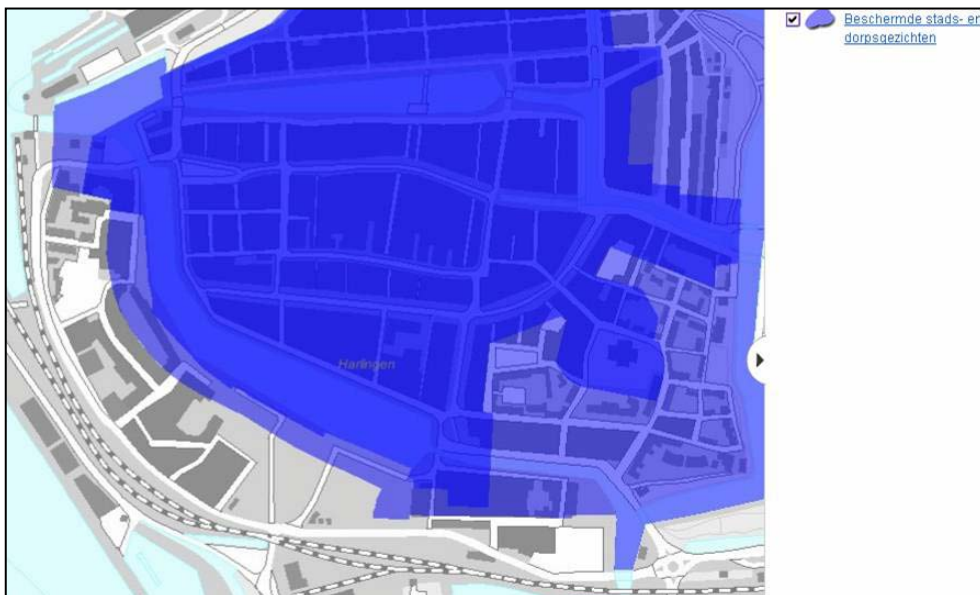
maar is ter plaatse verdwenen met de aanleg van de Willemshaven in de 19<sup>e</sup> eeuw alsook de opslag aan de Westerdijk (dus geen rijksmonumenten). Ter bescherming van de archeologische waarden in het plangebied is een dubbelbestemming "Waarde - Archeologie" in de bestemmingsplanregeling opgenomen met daaraan gekoppeld beschermende regeling. Voor het uitvoeren van bepaalde (grond)werkzaamheden is een omgevingsvergunning benodigd, die alleen zal kunnen worden verleend nadat daaromtrent advies is ingewonnen van een (provinciaal) archeoloog.

Ten aanzien van het plangebied gaat het om een bestaande planologische situatie waar een conserverende regeling voor wordt gebonden.

Dat betekent in feite dat het laten uitvoeren van een archeologisch onderzoek niet meer aan de orde is in het kader van het bestemmingsplan. Voor nieuwe ontwikkelingen die de 50 m<sup>2</sup> overschrijden (zoals de nieuwe invulling van het Dukdalferrein), is het noodzakelijk archeologisch onderzoek uit te voeren voordat een omgevingsvergunning voor bouwactiviteiten kan worden verleend.

#### - Cultuurhistorie -

Aan de landzijde is de binnenstad van Harlingen aangewezen als "Beschermd Stadsgezicht". De grens van het beschermd stadsgezicht loopt langs de Zuiderhaven in het Havenkwartier, de begrenzing is weergegeven in figuur 10. De 19<sup>e</sup>-eeuwse havengebieden maken geen deel uit van het beschermd stadsgezicht, wel echter het vroegere havenhoofd bij de entree naar de oude binnenhaven. Het Havenplein bij de keersluis Sas maakt daarom wel deel uit van het beschermd stadsgezicht.



Figuur 10. Begrenzing beschermd stadsgezicht Harlingen

Voor het beschermd stadsgezicht is een separate regeling in het bestemmingsplan getroffen. De toelichting bij het aanwijzingsbesluit van het beschermd stadsgezicht is opgenomen als bijlage 3. Het beleid is gericht op het handhaven en (waar mogelijk) versterken van de cultuurhistorisch en



ruimtelijk waardevolle bebouwingspatronen en het behoud van karakteristieke bebouwing en panden.

Bij het Havenplein, de Zuiderhaven en de Rozengracht met de daarlangs gelegen bebouwingswanden en bebouwing is nog sprake van een oorspronkelijke, stedenbouwkundige structuur, bestaande uit een ruimte met een parallel daaraan lopende bebouwingswand. De aard van de onderscheiden ruimten ligt besloten in hun naamgeving, namelijk een plein, een gracht en een haven. Langs de Zuiderhaven is de bebouwingswand op een groot aantal plaatsen verstoord door de daarin gerealiseerde nieuwbouw of het volledig ontbreken van bebouwing. In de beide andere situaties is er, op enkele incidenten na, sprake van een nog vrij gave gevelwand.

Een deel van de panden binnen de hiervoor genoemde gevelwanden is zowel vanuit cultuurhistorisch als architectonisch oogpunt als waardevol en karakteristiek aan te merken en heeft in verband daarmee dan ook de kwalificatie "monument" gekregen. Voor de rijksmonumenten in het plangebied geldt dat de *Monumentenwet* voldoende bescherming biedt. Deze behoeven dus geen aanvullende regeling in het bestemmingsplan. De gemeentelijke monumenten genieten bescherming op grond van de gemeentelijke *Monumentenverordening*. Hiervoor is een gemeentelijke monumentenlijst opgesteld, waarop deze monumenten zijn geregistreerd. In het bestemmingsplan hoeft hiervoor geen aanvullende regeling te worden opgenomen.

Naast het beschermde stadsgezicht kunnen ook enkele andere gebiedjes en elementen in het plangebied gekarakteriseerd worden als cultuurhistorisch en ruimtelijk waardevol. Het betreft dan de vuurtoren (die in gebruik is als hotel) en de Zuiderstraat met aangrenzende bebouwing. Hiervoor is dan ook een regeling getroffen in het bestemmingsplan, die aansluit op de regeling voor het beschermd stadgezicht. De vuurtoren vanwege zijn karakteristieke vormgeving en historische waarde en de Zuiderstraat gezien haar historische beloop en functie (oude toegangsweg naar de stad) en de samenhang tussen de straatruimte en gevelwanden. Bovendien bevinden zich in deze gevelwanden een aantal karakteristieke gebouwen / panden.

#### **4. 6. Ecologie**

In het bestemmingsplan dient rekening te worden gehouden met het beleid en de wetgeving ten aanzien van de natuurbescherming. Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen gebiedsbescherming en soortenbescherming. Het Havenkwartier behoort tot het stedelijk gebied van Harlingen en grenst aan de Waddenzee.

##### *- Gebiedsbescherming -*

Bij gebiedsbescherming gaat het om de bescherming van natuurgebieden die zijn aangewezen als Ecologische Hoofdstructuur (EHS) of als Natura 2000-gebied in de zin van de *Natuurbeschermingswet*. Deze wet regelt de bescherming van de (voormalige) Europese Vogel- en Habitatrichtlijngebieden: de Natura 2000-gebieden. De bedoeling van Natura 2000 is de realisatie van een samenhangend netwerk van natuurgebieden in Europa.

Het plangebied ligt in de nabijheid van het Natura 2000-gebied Waddenzee, een internationaal beschermd natuurgebied dat bescherming geniet volgens de *Natuurbeschermingswet*. De Waddenzee behoort tot het ecologisch Europees netwerk van Natura 2000. Alleen de uitbreiding van 't Havenmantsje' en het permanent regelen van de poffertjeskraam kunnen worden gezien als nieuwe (planologische) ontwikkelingen. De directe omgeving kent een zeer sterk recreatief gebruik en er vindt drukke scheepvaart plaats. De ontwikkelingen op het Havenplein hebben een absoluut en volledig verwaarloosbaar effect op de natuurwaarden van de Waddenzee. Aangezien er ten opzichte van het vigerende bestemmingsplan verder planologisch geen nieuwe ontwikkelingen in het plangebied voorkomen, is een toetsing van het bestemmingsplan aan de natuurbeschermingswetgeving niet noodzakelijk.

- *Soortenbescherming* -

De soortenbescherming is geregeld in de *Flora- en faunawet*. In de *Flora- en faunawet* heeft de overheid de van nature in Nederland voorkomende planten- en diersoorten aangewezen die beschermd moeten worden.

De bescherming houdt in dat het verboden is beschermde, inheemse planten te beschadigen en om beschermde, inheemse dieren te doden, te verontrusten, dan wel hun nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen te beschadigen, te vernielen, uit te halen of te verstoren. Binnen het beschermingsregime van inheemse planten en dieren gelden drie beschermingscategorieën:

1. licht beschermde soorten waarvoor vrijstelling mogelijk is;
2. middelzwaar beschermde soorten waarvoor vrijstelling mogelijk is, mits aantoonbaar wordt gewerkt conform een goedgekeurde gedragscode;
3. zwaar beschermde soorten waarvoor ontheffing moet worden aangevraagd.

Voor vogels geldt een algemene bescherming, waarbij het verboden is vogels en hun nesten in het broedseizoen te verstoren. Voor alle in het wild levende dieren en planten en hun directe leefomgeving geldt de zorgplicht. Dit houdt in dat men dient te voorkomen dat een bepaalde ontwikkeling nadelige gevolgen heeft voor flora en fauna en indien dit niet mogelijk is, de gevolgen hiervan zoveel mogelijk beperkt. De zorgplicht geldt altijd, zowel voor beschermde als onbeschermde soorten. Voor beschermde soorten waarvoor ontheffing moet worden aangevraagd, geldt het principe van zorgvuldig handelen. Dit houdt in dat moet worden onderzocht wat een beoogde ingreep teweeg zal brengen.

In het kader van het MER is ecologisch onderzoek uitgevoerd. De belangrijkste conclusie uit het ecologisch onderzoek is dat in het plangebied zelf op dit moment geen soorten aanwezig zijn die door de ontwikkeling in hun voortbestaan bedreigd worden. De relatie met de Waddenzee is vooral van belang voor de vogels. Het gebied voor de nieuwe waterkering is geen voedselbron voor vogels en niet geschikt als broedgebied of voortplantingsgebied, vanwege het onnatuurlijke karakter en de aanwezige verstoring door bedrijvigheid, mensen, treinen en gemotoriseerd verkeer.

Voor het overige deel van het plangebied kan worden gesteld dat het om een bestaande situatie gaat waarin nauwelijks nieuwe (grootschalige) planologische ontwikkelingen worden toegestaan. Voor de ontwikkelingen op het Havenplein kan worden opgemerkt dat het een zeer intensief gebruikt en verhard terrein betreft, de ontwikkelingen doen geen schade aan verblijfplaatsen of habitatten van (beschermde) flora en fauna. Wat betreft de soortenbescherming, zijn er daarom voor het bestemmingsplan geen belemmeringen te verwachten

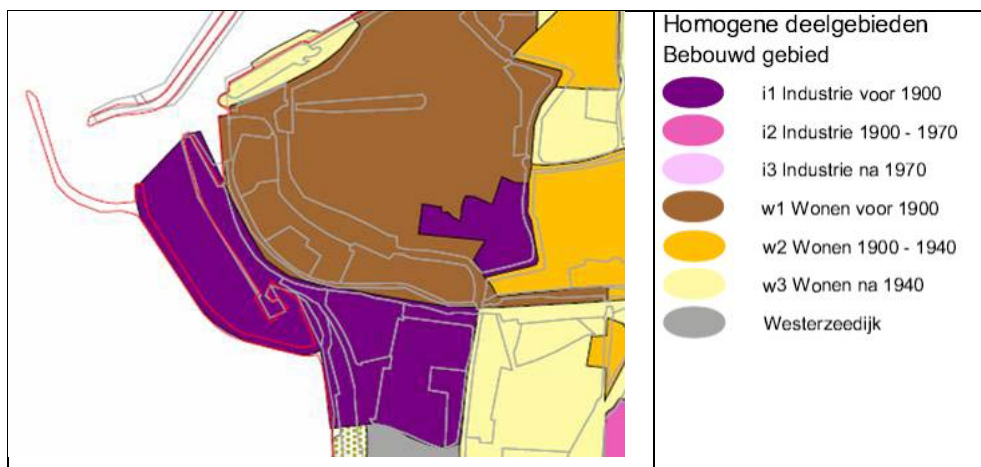
#### 4. 7. Bodem

##### - Bodembeheerplan en Bodemkwaliteitskaart -

De gemeente Harlingen beschikt over een *Bodembeheerplan en Bodemkwaliteitskaart* (gemeente Harlingen, januari 2005). Hiervoor zijn homogene deelgebieden samengesteld.

Zoals te zien in figuur 10, valt het plangebied onder het homogene deelgebied "w1 wonen voor 1900". De bodemkwaliteit in deze oudere gebieden is van mindere kwaliteit dan de in een later stadium bebouwde gebieden. De bodem is diffuus verontreinigd geraakt met lood, koper, zink, kwik en PAK. Alle gemiddelde gehalten zijn maximaal licht verontreinigd.

De gemiddelde gehalten vormen geen enkel probleem voor het huidige gebruik, echter wel bij grondverzet en hergebruik van grond als bodem. Vrijkomende grond uit deze gebieden is niet zonder meer elders toepasbaar als bodem. Deze grond moet eerst onderzocht worden.



Figuur 11. Homogene deelgebieden

In de *Woningwet* is opgenomen dat niet gebouwd mag worden op ernstig verontreinigde grond. Om dit te voorkomen is op grond van de gemeentelijke bouwverordening bodemonderzoek verplicht bij de bouw van een "verblijfsruimte" met een oppervlakte gelijk aan of groter dan 50 m<sup>2</sup>. In de oude gebieden (zoals ook het plangebied) is bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning voor bouwactiviteiten in verband met de mindere bodemkwaliteit bodemonderzoek verplicht.

#### 4. 8. Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de *Wet luchtkwaliteit* in werking getreden. Deze wet betreft een wijziging van de *Wet milieubeheer* en vervangt het *Besluit luchtkwaliteit 2005*. De wet is enerzijds bedoeld om de negatieve effecten op de volksgezondheid aan te pakken, als gevolg van te hoge niveaus van luchtverontreiniging. Anderzijds heeft de wet tot doel mogelijkheden te creëren voor ruimtelijke ontwikkeling, ondanks overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit.

De *Wet luchtkwaliteit* voorziet onder meer 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 luchtkwaliteit* onder andere geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkeling als er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde of als een project, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt. In het NSL (van kracht per 1 augustus 2009) is opgenomen welk type projecten "niet in betekende mate" bijdragen aan de luchtverontreiniging.

Dit zijn onder andere:

- woningbouwlocaties met niet meer dan 1.500 nieuwe woningen bij één ontsluitingsweg en 3.000 nieuwe woningen bij twee ontsluitingswegen;
- kantoorlocaties met een bruto vloeroppervlak van niet meer dan 100.000 m<sup>2</sup> bij één ontsluitingsweg en 200.000 m<sup>2</sup> bij twee ontsluitingswegen;
- combinatie van woningbouw- en kantoorlocaties.

Gezien de conserverende aard van dit bestemmingsplan, waar planologische geen nieuwe ontwikkelingen in voorkomen, kan worden gesteld dat het plan "niet in betekende mate" bijdragen aan de luchtkwaliteit. Wat betreft de luchtkwaliteit binnen de gemeente Harlingen, heeft de gemeente de luchtkwaliteit onderzocht in de Rapportage Luchtkwaliteit 2008 <sup>1)</sup>.

In deze rapportage is nagegaan of er sprake is van overschrijdingen van de wettelijke luchtkwaliteitsnormen voor de luchtverontreinigende stoffen: stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>), koolmonoxide (CO), fijnstof (PM<sup>10</sup>) en benzeen (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>).

In de gemeente Harlingen zijn geen overschrijdingen van grenswaarden vastgesteld. De ligging aan de zee heeft, ten opzichte van het landelijk gemiddelde, geen invloed op de zeezoutfractie in de natuurlijke achtergrondconcentratie fijnstof. Er is dus geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van de grenswaarden en er hoeven dan ook geen lokale maatregelen te worden getroffen tot het verbeteren van de luchtkwaliteit.

Tenslotte kan er in het kader van het *Besluit gevoelige bestemmingen* (luchtkwaliteitseisen) van 1 december 2008 nog sprake zijn van gevoelige bestemmingen (scholen ten behoeve van onderwijs voor minderjarigen, kinderdagverblijven, verzorgings-, verpleeg-, en bejaardenhuizen). Deze mogen niet binnen 300 meter van een rijksweg en 50 meter van een provinciale weg en bij een overschrijdingssituatie gebouwd worden. Hier is in het plangebied geen sprake van.

<sup>1)</sup> Milieudienst i.o.v. gemeente Harlingen, *Rapportage Luchtkwaliteit 2008 Gemeente Harlingen*, 30 oktober 2009.

Derhalve kan worden geconcludeerd dat de *Wet luchtkwaliteit* niet in de weg staat aan de uitvoerbaarheid van het plan.

#### 4. 9. Externe veiligheid

##### - *Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)* -

Op grond van het *Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)* en de daarop gebaseerde *Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi)* gelden bepaalde normeringsafstanden tussen risicovolle en risicogevoelige functies.

Daarbij kan onderscheid worden gemaakt tussen de categoriale inrichtingen, waarvoor min of meer gestandaardiseerde effectafstanden en risicocontouren worden gehanteerd, en niet-categoriale inrichtingen, waarvoor een standaardbenadering niet mogelijk is en afstanden en contouren individueel bepaald dienen te worden op basis van een kwalitatieve risicoanalyse of QRA (Qualitative Risk Analysis).

Hierbij worden aan de hand van de verleende milieuvergunning en de aanvraag van een omgevingsvergunning voor milieuactiviteiten daarvoor onder meer de specifieke stoffen, bronnen en systemen, risicobeperkende maatregelen en objecten, brandbestrijdingsvoorzieningen en toegangs- en vluchtwegen, vertaald naar een voor de betreffende inrichting van toepassing zijnde normering. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico en het groepsrisico:

- *plaatsgebonden risico*: risico op een plaats buiten een inrichting, uitgedrukt als de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is;
- *groepsrisico*: cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

In het Bevi wordt aangegeven hoe met het plaatsgebonden risico en het groepsgebonden risico moet worden omgegaan.

De risicovolle inrichtingen zijn op de risicokaart van de provincie Fryslân weergegeven. Hieruit blijkt dat de spoorlijn Harlingen - Leeuwarden een transportroute is voor gevaarlijke stoffen. Voor de externe veiligheid ten aanzien van de spoorlijn geldt dat in Friesland enkel (en in beperkte mate) vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt over de spoorlijn Leeuwarden - Groningen. Het vervoer van gevaarlijke stoffen op de spoorlijn in het plangebied is zeer sporadisch. De invloed van de spoorlijn op de externe veiligheid in het plangebied is dan ook nihil.

Externe veiligheid levert voor dit bestemmingsplan geen belemmeringen op, ook zijn risicovolle inrichtingen in het plangebied niet toegestaan. Van randvoorwaarden vanuit het aspect *externe veiligheid* is derhalve geen sprake.

#### **4. 10. Kabels en leidingen**

Voor zover bekend bevinden zich binnen het plangebied geen zódanig belangrijke transportleidingen ten behoeve van de nutsbedrijven dat die grensstellend zouden moeten zijn ten aanzien van de beoogde (her)invulling van het plangebied.

## **5. PLANUITGANGSPUNTEN**

### **5. 1. Algemeen**

In de voorgaande hoofdstukken is het richtinggevende dan wel het grensstellende beleidskader weergegeven. Op basis hiervan kunnen nu de volgende functionele en ruimtelijke uitgangspunten worden geformuleerd ten aanzien van het Havenkwartier.

### **5. 2. Waterkering**

In de eerste plaats zal voor het plangebied de aandacht uitgaan naar de zeeverende functie. Onlangs is de zeekering tussen de Zuiderpier / Westerseedijk en de Sassluis versterkt en is de nieuwe keermuur aangelegd. Hierbij is uitgegaan van het verleggen van de zeekering (keermuur) in de richting van de Willemshaven, waardoor het huidige (veerhaven)spoor binnen de waterkering komt te liggen.

Net als bij de oude keermuur is er op de nieuwe keermuur ook een mogelijkheid om te wandelen. Het bestemmingsplan biedt een regeling waarmee de waterkerende functie wordt gewaarborgd.

### **5. 3. Wonen**

Uitgangspunt ten aanzien van het bestaande woongebied is het behoud en zo mogelijk de versterking van de woonfunctie en de huidige kwaliteit van het wonen in relatie tot de overige functies in het plangebied en de ruimtelijke kwaliteit (zie hiervoor paragraaf 5.6). De woningen dienen op de huidige locatie te blijven bestaan, met de gebruikelijke perceelsgebonden ontwikkelingsmogelijkheden. Vanuit deze doelstelling moet kwaliteitsverbetering van woning(en) en omgeving, aangepast aan de eisen van de tijd, mogelijk zijn. Een specifiek aandachtspunt hierin zijn de nog te ontwikkelen gebieden in het plangebied, paragraaf 5.7 gaat hier op in.

Hiermee kan worden ingespeeld op veranderende behoeftespatronen van de bewoners, uiteraard na toetsing aan de ruimtelijk-functionele randvoorwaarden en het algemeen belang. In ruimtelijk opzicht zullen de bebouwingspatronen en -structuren zoveel mogelijk gehandhaafd blijven en waar mogelijk versterkt worden.

Door een redelijke mate van globaliteit en flexibiliteit in het plan in te bouwen, wordt hiertoe de mogelijkheid geboden. Een beperkte uitbreiding in het bestaande bebouwingspatroon is mogelijk, mits uitgevoerd met inachtnaam van de aangrenzende bouwmassa en bebouwingspatronen. Eventueel kunnen (via een binnenplanse afwijking van de bouwregels) iets ruimere uitbreidingsmogelijkheden worden toegestaan bij (bestaande) woningen. Bij bouwplannen zal op grond van de gemeentelijke welstandsnota dan wel het beeldkwaliteitsplan voor het Havenplein een welstandstoetsing plaatsvinden.

Naast eerder genoemde toetsingscriteria zijn ook de structuren en (zicht)lijnen van de onbebouwde gebieden c.q. de tuinen, straten, bermen, groenelementen en pleintjes van belang.

In relatie tot de woonfunctie van het plangebied kan worden gesteld dat

aandacht moet worden geschonken aan de kwaliteit van de woonomgeving. Hierbij gaat het om de inrichting van wegen en woonstraten (bijvoorbeeld parkeerplaatsen, straatmeubilair en verkeersdrempels) en ook openbaar groen. In het bestemmingsplan zijn mogelijkheden opgenomen voor verbetering van de kwaliteit van de woonomgeving. Daarnaast kan in dit kader ook worden gedacht aan het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van binnengebieden en (overbodige) parkeerplaatsen.

#### **5. 4. Bedrijven**

Het plangebied bestaat voor een deel uit een gemengd gebied waar bedrijven voorkomen. Naast de reguliere bedrijvigheid betreft dit ook de beide supermarkten (detailhandel) en horeca in de vorm van een café en een voormalige Chinees restaurant. Daarnaast komen horeca in het plangebied voor in de vorm van een hotel in de voormalige vuurtoren en een toekomstig restaurant / hotel in "t Havenmantsje". Voor zover de aanwezige bedrijven in het bezit zijn van de benodigde bouw-, milieu- en of omgevingsvergunning(en) c.q. onder een AMvB op grond van de *Wet milieubeheer* vallen, mogen deze hun bedrijfsactiviteiten voortzetten. Binnen het midden-deel van het plangebied wordt, ter bescherming c.q. versterking van de woonfunctie, geen bedrijvigheid toegestaan. Wel zijn zogenaamde "vrije beroepen" mogelijk binnen de als "Wonen" bestemde delen van het plangebied.

De gemengde gebieden van het plangebied zijn conserverend bestemd. Dat wil zeggen dat de bedrijven die er zitten, mogen blijven, maar dat nieuwe zware bedrijven zullen worden geweerd waar dat niet is toegestaan. Hiermee wordt de transformatie van het Havenkwartier van voormalig bedrijvengebied tot een gebied met een nadrukkelijke woonfunctie nagestreefd.

In de gemengde gebieden zijn alleen bedrijven toegelaten die verenigbaar zijn met de woonomgeving, dat wil zeggen bedrijven tot en met milieucategorie 2. Uiteraard zijn geluidszoneringsplichtige bedrijven evenals risicovolle inrichtingen en/of vuurwerkbedrijven niet toegestaan in het plangebied. Ook zijn overige functies toegestaan die passen binnen een gemengd (woon)-gebied, zoals maatschappelijke functies.

Het Havenkwartier kan hiermee zijn functie voor bedrijvigheid behouden. Ten aanzien van nieuwe bedrijven geldt dat alleen bedrijven tot en met de aangegeven milieucategorie mogen worden gevestigd binnen de daartoe bestemde gebieden. De categorisering speelt hierbij een sturende rol. Bij bestaande bedrijven is de milieu/omgevingsvergunning en de AMvB hiervoor het sturende instrument.

De afstemming tussen de woonfunctie op de al aanwezige bedrijven, zal dan ook via deze instrumenten moeten plaatsvinden. De bedrijven die momenteel in een hogere milieucategorie vallen dan wel qua functie afwijken dan is toegestaan in het plangebied, zijn specifiek aangeduid. Hierdoor is het alleen toegestaan bij beëindiging van dergelijke bedrijven, een zelfde soort bedrijf of een bedrijf in de maximaal toegestane milieucategorie op het perceel te vestigen. In paragraaf 4.4 zijn deze functies opgesomd.

Voor het café en het voormalige Chinees restaurant is een specifiek horeca-aanduiding in het plan opgenomen, voor het hotel in de vuurtoren, het toe-



komstige restaurant / hotel in “t Havenmantsje” en de poffertjeskraam hebben een eigen bestemming.

Beide supermarkten zijn tevens in het bestemmingsplan opgenomen binnen een eigen bestemming. Overige vormen van (perifere of volumineuze) detailhandel zijn hier niet toegestaan. Het uitgangspunt voor de supermarkten is dat deze op de huidige locaties kunnen blijven functioneren en dat de bijhorende parkeerterreinen voorzien in een adequaat aantal parkeerplaatsen. Ook de aan- en afvoer van bevoorradingsverkeer dient zo weinig mogelijk overlast te veroorzaken voor de (woon)omgeving. In de huidige situatie wordt aan deze (parkeer)normen voldaan.

## 5. 5. Infrastructuur, groen en water

Uitgangspunt met betrekking tot het Havenkwartier, is een goede ontsluiting ten behoeve van alle groepen verkeersdeelnemers, goede verbindingen met de rest van Harlingen en met de veerbootterminal en voldoende parkeerruimte voor zowel de bewoners de gebruikers als de bezoekers van het gebied. Ook geldt als hoofduitgangspunt dat het water en groen in het plangebied behouden blijft en waar mogelijk versterkt wordt.

### - Spoorweg -

In de “kop” van het plangebied komen meerdere vervoersstromen bij elkaar. Het spoorwegstation Harlingen - Haven heeft een directe relatie met de veerboten naar de Waddeneilanden en heeft eveneens een functie voor de passagiers van de “Bruine vloot”, die een opstappunt in de Willemshaven (bij Het Dok) heeft. De loopafstand vanaf het havenstation naar de huidige veerbootterminal mag niet worden vergroot. Het bestemmingsplan biedt een regeling waarmee voorzieningen zoals een wachthuisje bij het perron mogelijk kan worden gemaakt.

Het deels nieuwe “spoor” (met een totale profielbreedte van 4,00 meter) en het perron ligt geheel binnendijs. Voorts geldt volgens de *Spoorwet* een veiligheidszone van 12,00 meter vanaf de spoorlijn. Binnen deze zone zijn alleen ontwikkelingen mogelijk in overleg met de spoorlijnbeheerder. In de bestemmingsplanregeling is het niet mogelijk binnen deze zone te bouwen.

### - Wegen -

Voor de wegen in het plangebied kan onderscheid worden gemaakt in wegen met een verkeersfunctie en wegen met een verblijfsfunctie voor bewoners, ondernemers en recreanten.

Alleen de route vanaf de Spoorstraat naar de Westerzeedijk en de binnenstad via de Steenhouwersstraat is te beschouwen als een route met een nadrukkelijke verkeersfunctie. De vroegere doorgaande route langs het spoor en de nieuwe waterkering (de route vanaf de Prinsenstraat richting de Spoorstraat vice versa) is heringericht tot verblijfsgebied met een maximumsnelheid van 30 km/uur. Voor de Spoorstraat is in de toekomst mogelijk een verandering van het profiel met losliggende fietspaden van toepassing. Het bestemmingsplan dient hiervoor de benodigde ruimte te bieden.

De overige wegen in het plangebied hebben een verblijfsfunctie, waarbij de Zuiderhaven ook een duidelijke toeristische functie heeft als jachthaven. Deze gebieden moeten zoveel mogelijk verkeersluw worden; hier mag alleen bestemmingsverkeer komen. Er moet een mogelijkheid zijn en blijven om langs de Zuiderhaven te wandelen; daarom wordt de promenade van de Veerhaven doorgetrokken langs de Willemshaven. Ook op de nieuwe keermuur komt een mogelijkheid om te wandelen. Op diverse plaatsen in de waterkering zal een doorsteek worden gerealiseerd voor voetgangers tussen het Havenkwartier en het Willemshavengebied.

#### *- Parkeren -*

In Harlingen is het parkeren nu gereguleerd, onder meer om overlast ten gevolge van langparkeren van eilandgangers in de binnenstad en omgeving te voorkomen. Grote parkeerterreinen voor langparkeren zijn er aan de noordkant van Harlingen. Ten behoeve van het kortparkeren voor het centrum en voor bijvoorbeeld een bezoek aan de havens, is er in de zomer vaak een tekort aan parkeerplaatsen.

Voor het parkeren geldt het uitgangspunt dat de voorzieningen in het plangebied dienen te worden voorzien van een adequaat aantal parkeerplaatsen. Dit geldt vooral voor beide supermarkten in het plangebied en de nog te bouwen appartementen en/of woningen. Het Havenkwartier dient ook deels de parkeerbehoefte van de Harlinger binnenstad op te vangen. Voor de toekomstige invulling van het Dukdalfterrein dient de mogelijkheid te bestaan voor de bouw van een parkeergarage, waarmee enerzijds de parkeervraag op dit terrein opgevangen kan worden en anderzijds ook een deel van de parkeervraag vanuit het Harlinger centrum. Gezien de ligging van het terrein aan de ontsluitende routes van en naar de binnenstad is dit een plek bij uitstek hiervoor. Voor het bestemmingsplan geldt daarom als uitgangspunt dat de bouw van een parkeergarage mogelijk is op het Dukdalfterrein.

Bij de ontwikkelingen in het plangebied zal een parkeernorm van 2,0 (overdekte) parkeerplaatsen per woning/appartement aangehouden.

#### *- Waterwegen -*

Het uitgangspunt voor de waterwegen in het plangebied is dat de huidige functies behouden dan wel versterkt worden. Dit geldt vooral voor de functie van de Zuiderhaven als jachthaven. Ook dient het mogelijk te zijn beheer en onderhoud te verrichten aan de waterwegen, hiervoor geldt dat er geen (grote) belemmeringen moeten kunnen ontstaan. De bestemmingsregeling langs de kaden voor de waterwegen (de verkeersbestemmingen) waarborgt dit.

#### *- Groen en water -*

Wat betreft de groenstructuur is het beleid erop gericht om de aanwezige groenelementen en beplantingen te handhaven en waar mogelijk te versterken.

Dit geldt in het bijzonder voor de groenstrook rondom de Constantijn Christofschool. Ook het overige groen in het plangebied dient zoveel mogelijk behouden te blijven. Eén en ander zal moeten leiden tot een versterking

van het woon- en leefmilieu en de totale ruimtelijke structuur van het plangebied. Dit geldt voor het overige aanwezige water in het plangebied, buiten de genoemde waterwegen.

## 5. 6. Ruimtelijke kwaliteit

Harlingen heeft een binnenstad met een bijzondere cultuurhistorische waarde. Een waarde die in de loop van eeuwen is ontstaan en steeds aan het veranderen is. Het beleid van de gemeente is er op gericht om deze cultuurhistorische waarde te beschermen zonder gewenste ontwikkelingen in de weg te staan. Dit beleid kreeg onder meer gestalte met de aanwijzing tot "Beschermd Stadsgezicht" en het aanwijzen van veel panden als monument dan wel als beeldbepalend pand. De toelichting bij het aanwijzingsbesluit is opgenomen als bijlage 3.

De ruimtelijke kwaliteit van de binnenstad wordt eveneens beschermd door een bijzonder welstandsregime. De welstandsnota geeft de gemeente de mogelijkheid om de cultuurhistorische-, stedenbouwkundige- en architectonische waarden te beschermen. Dit betekent niet dat behoud van uiterlijke kenmerken uitsluitend aan welstand overgelaten wordt. Het bestemmingsplan zal zich zo veel mogelijk uitspreken over de essentiële kenmerken van de bebouwing.

De gemeente acht het van belang dat bij de bescherming van de essentiële waarden van het beschermd stadsgezicht in eerste instantie zo veel mogelijk de werking van het bestemmingsplan wordt ingezet. Voor het bestemmingsplan is het de taak om de karakteristieke panden te beschermen in samenhang met de gehele stedenbouwkundige structuur. De monumenten in het plangebied worden geregeld door middel van de *Monumentenwet* of de gemeentelijke monumentenverordening en behoeven daardoor in het bestemmingsplan geen extra juridisch-planologische bescherming. In de praktijk blijkt de ruimtelijke kwaliteit bij toetsing aan bestemmingsplan en een goed geredigeerde welstandsnota voldoende gewaarborgd te worden. Deze welstandsnota is namelijk het toetsingsinstrument voor verbouwingen en aanpassingen die leiden tot een wijziging van de uiterlijke verschijningsvorm van een gebouw. Toetsing aan het bestemmingsplan en de welstandsnota is als instrumentarium voldoende om op een adequate wijze de bouwaanvraag te beoordelen.

Het bestemmingsplan regelt dus de grote (stedenbouwkundige) lijnen en de welstandsnota zorgt voor een verdere verfijning door sturing te geven middels objectieve ontwikkelings- en beoordelingscriteria ten aanzien van architectonische aspecten. Voor de beoogde ontwikkelingen aan het Havenplein is een beeldkwaliteitsplan opgesteld dat het welstandskader vormt.

Het bestemmingsplan vormt de basis. In het waardevolle beschermd stadsgezicht wordt gekozen voor niet te ruime bouwregels. Deze inperking van de bouwmogelijkheden garandeert het behoud en beschermt het karakter van het beschermde gezicht. Een binnenplanse afwijking van de bouwregels zal ook getoetst moeten worden aan de criteria van de welstandsnota dan wel het beeldkwaliteitsplan.

## 5. 7. Ontwikkelingsgebieden

Zoals in voorgaande hoofdstukken is gebleken zijn er in het Havenkwartier gebieden die inmiddels of zeer binnenkort een nieuwe invulling zullen krijgen, maar ook delen die voornamelijk onveranderd blijven. Tot deze laatste groep hoort ook een groot deel van de oudere woongebiedjes. Het gehele Havenkwartier is of wordt echter geraakt door forse verandering in de aangrenzende infrastructuur van wegen, spoorlijn, met station en nieuwe keermuur. Door de vernieuwing van deze openbare ruimte liggen er grote kansen voor een bijpassende verdere vernieuwing van de aangrenzende wand van Havenweg en Zeeweg en Spoorstraat. Het belangrijkste doel van de gemeente is hier een aantrekkelijk nieuw woonmilieu tot stand te brengen, dat past bij de historisch waardevolle kleinschalige bebouwing van het oorspronkelijke Havenkwartier.

### - *Dukdalfterrein* -

Het Dukdalfterrein is na afbraak van het verpleeghuis nog een lege plek. Hier begint een nieuwe fase van het stadsvernieuwingsplan Havenkwartier. Het terrein maakt deel uit van het beschermd stadsgezicht en zal bij de herinrichting aan moeten sluiten bij het ritme van de bestaande al ingevulde delen. Op het Dukdalfterrein is ruimte voor maximaal 100 woningen (met mogelijkheid voor zorg) met een bouwhoogte van maximaal vijf bouwlagen. Voor het parkeren geldt een parkeernorm van 2 parkeerplaatsen per woning, een parkeergarage behoort op dit terrein tot de mogelijkheden. Voor het Dukdalfterrein is een uit te werken bestemming in het bestemmingsplan opgenomen.

### - *Wasbleekbuurt* -

De Constantijn Christofschool is vrijgekomen voor een nieuwe invulling. Bij een herinvulling van het huidige gebouw dat zekere kwaliteiten heeft op deze kenmerkende hoek komt in de eerste plaats hier een woonfunctie in gedachten. Ook een invulling met kantoren behoort tot de mogelijkheden. Het gebouw is een markante beëindiging van de historisch waardevolle wand van de Rozengracht. De open groene ruimte langs de gracht is een belangrijke voortzetting van het bolwerk aan de overzijde. Hierachter lag een voormalige molen. De supermarkt in het karakteristieke Veilinggebouw met forse parkeerruimte, blijft hier onveranderd. Wat betreft het bestemmen wordt de geldende bestemmingsplanregeling gecontinueerd.

### - *Havenkwartier tussen Zuiderstraat en Casper di Roblesstraat* -

Deze woonstraten hebben het karakter van vroegere arbeidersbuurtjes. De woningen en het smalle profiel van de straat passen bij elkaar. De Zuiderstraat is hier een belangrijke oude structuurlijn die de hoeklijn van de vroegere dwinger volgt. In het bestemmingsplan wordt hier de bestaande situatie bestemd. Nieuwe invullingen moeten aansluiten bij de kleinschaligheid. Parkeren is een belangrijk aandachtspunt in de openbare ruimte.

*- Havenkwartier tussen Havenweg en Zuiderhaven -*

Dit wordt gekenmerkt door twee historisch gezien zeer waardevolle wanden, het Havenplein en de Zuiderhaven. De achterzijde van dit blok aan de Havenweg is vanouds een sterk havengericht gebied, met de vuurtoren als belangrijkste herkenningspunt. Bij de vernieuwing die aan deze wand op dit moment tot stand komt zal zowel aan de vernieuwing van de Havenweg, de toeristisch recreatieve uitstraling van de waddenpromenade en de nieuwe keermuur, maar ook met historische kwaliteiten rekening gehouden moeten worden. Voor het Havenplein geldt als uitgangspunt dat de toeristisch-recreatieve functie wordt bevorderd. Het herinrichten van de verkeersroute tot verblijfsgebied en de ontwikkelingen in en rondom "t Havenmantsje" en de poffertjeskraam (zie ook de volgende paragraaf) zijn hierin belangrijke elementen waar het bestemmingsplan de ruimte voor beidt. Het behoud van de zichtlijn vanuit de binnenstad van Harlingen op de vuurtoren is van grote betekenis.

*- "t Havenmantsje" en de poffertjeskraam -*

Twee belangrijke ontwikkelingen die in dit bestemmingsplan zijn geregeld, zijn de uitbreiding van "t Havenmantsje" en het permanent regelen van de poffertjeskraam. Deze ontwikkelingen zijn gelegen in het beschermd stadsgezicht en dienen hier met zorg ingepast te worden. Het bestemmingsplan biedt met betrekking tot het beschermd stadsgezicht een beschermende regeling. Voor de ontwikkelingen op het Havenplein is ook een beeldkwaliteitsplan opgesteld.

De uitbreiding van "t Havenmantsje" is aan de oostkant van het huidige gebouw geprojecteerd. Deze uitbreiding wordt ondergeschikt aan het hoofdgebouw van "t Havenmantsje" en zal ondergeschikt moeten zijn aan het "hoofdgebouw". Hierbij wordt gedacht aan een uitbreiding die refereert aan een serre-achtige uitbouw, zoals die hoort bij de gebouwen uit de tijd van "t Havenmantsje" maar dan in gestileerde vorm. De uitbreiding dient allure te hebben en dient tegelijk ondergeschikt en terughoudend te zijn.

Het is van belang dat het Havenplein zich als een ruimtelijke eenheid laat ervaren. In die gedachte past geen aandachtvragende verschijningsvorm van de poffertjeskraam. De prominente locatie op het snijpunt van verbindingen maakt het mogelijk om met een ingehouden uitstraling van het plein "t Havenmantsje" optimaal tot z'n recht te laten komen. Ook de vormgeving van de poffertjeskraam dient te worden ingegeven door een serre-achtige uitbouw, passend bij (gebouwen uit de tijd van) het "t Havenmantsje". De bebouwingsmogelijkheden die in het beeldkwaliteitsplan zijn genoemd, zijn overgenomen in het bestemmingsplan. Dit heeft geresulteerd in de plaatsing van de bouwvlakken en de hoogteregeling voor de uitbreiding van "t Havenmantsje" (bouwhoogte van maximaal 4 meter) en de poffertjeskraam (goot- en bouwhoogte van maximaal respectievelijk 3 en 6 meter).

In het beeldkwaliteitsplan zijn welstandscriteria opgenomen waar een bouwaanvraag aan wordt getoetst. Dit zijn ook zaken die niet in het bestemmingsplan geregeld kunnen worden. Met deze welstandscriteria en de regeling voor het beschermd stadsgezicht worden de cultuurhistorische waarden in het gebied goed beschermd.

## 6. JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING

### 6. 1. Algemeen

In voorgaande hoofdstukken is het voornemen getoetst aan het beleid en de milieu- en omgevingsaspecten en de ruimtelijke uitgangspunten van het plangebied aangegeven. In dit hoofdstuk wordt de inhoud van de bestemmingen (de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden) toegelicht en wordt aangegeven hoe de uitgangspunten hun 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 bestemmingplan valt onder de *Wet ruimtelijke ordening* (Wro). Het bestemmingsplan is opgezet volgens de wettelijke regelgeving en qua systematiek volgens de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP) 2008. Deze standaard is verplicht volgens het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

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. Digitale plannen zijn per 1 januari 2010 verplicht op grond van de Wro.

Het bestemmingsplan voldoet bovendien aan de *Wet algemene bepalingen omgevingsrecht* (Wabo) die per 1 oktober 2010 in werking is getreden.

### 6. 2. Toelichting op bestemmingen

De regels bevatten allereerst een bestemmingsomschrijving. Hierin is per bestemming uitgewerkt voor welk doel of doeleinden de gronden mogen worden benut. Naast de bestemmingsomschrijving zijn in de regels bouwregels en gebruiksregels opgenomen. In de bouwregels zijn - gerelateerd aan de toegelaten gebruiksfuncties - eisen gesteld aan de hoogte, aard, nadere situering, diepte, aantal bouwlagen, enzovoorts van gebouwen en bouwwerken.

De gebruiksregels verbieden bepaalde vormen van gebruik binnen een bestemming (specifieke gebruiksregels) dan wel alle gebruik in strijd met de gegeven bestemming (algemene gebruiksregels).

Afwijkingen op de bouw- en gebruiksregels zijn mogelijk door middel van een omgevingsvergunning.

De regels zijn vervat in artikelen, waarvan de bestemmingsregels hierna zullen worden toegelicht.

- *Bedrijf - Nutsvoorziening* -

Bij het parkeerterrein aan de Willemskade bevindt zich een nutsgebouw, dat in verband met de grootte voorzien is van een eigen bestemming.

*- Detailhandel - Supermarkt -*

Beide supermarkten zijn geregeld in de bestemming "Detailhandel - Supermarkt". Andere vormen van detailhandel zijn hier niet toegestaan. De maatvoering van de gebouwen is afgestemd op de bestaande situaties. De bijbehorende parkeerterreinen zijn geregeld onder de bestemming "Verkeer - Parkeren".

*- Gemengd -*

Deze bestemming is gelegd op het noordelijke en enkele oostelijke delen van het Havenkwartier. Deze gebieden worden gekenmerkt door een vrij sterke functiemenging en het ligt in de bedoeling dat dit ook in de toekomst zo blijft, zij het dat daarbij gestreefd wordt naar een versterking van de woonfunctie. Naast het wonen zijn ook maatschappelijke voorzieningen, kantoren, dienstverlenende bedrijven en/of instellingen en reguliere bedrijven mogelijk binnen de bestemming. Binnen dit uitgangspunt zullen ook functieveranderingen mogen en dienen plaats te vinden.

Bijzondere aandachtspunten binnen deze bestemming zijn in functioneel opzicht dat daarbinnen, voor zover de gronden zijn voorzien van de desbetreffende aanduiding, bij recht de vestiging van bestaande horecabedrijven en een bakkerij (met ondergeschikte horeca en detailhandel) zijn toegestaan. Voor de horeca is een opsplitsing gemaakt tussen het café op de hoek van de Steenhouwersstraat en de Zuiderhaven en het voormalige Chinees restaurant aan het Havenplein.

Betreft het echter bebouwing op beeldbepalende locaties, dan is er binnen de dubbelbestemming "Waarde - Cultuurhistorisch en ruimtelijk waardevol gebied" sprake van veel strakkere bebouwingsbepalingen, gericht op het behoud en de versterking van de cultuurhistorische en ruimtelijke waarden. Deze dubbelbestemming is ook van toepassing op andere delen van het plangebied, zoals binnen de woonbestemmingen.

*- Groen -*

Aan de waterzijde rondom de voormalige Constantijn Christofschool is de bestemming "Groen" van toepassing. Enerzijds draagt het groen bij aan de leefbaarheid van het plangebied, anderzijds heeft een visuele waarde die de aantrekkelijkheid van het plangebied vergroot. Binnen deze bestemming is de bouw van gebouwen niet toegestaan.

*- Horeca -*

De bestemming "Horeca" is gehanteerd voor het tot restaurant / hotel te verbouwen "t Havenmantsje", de poffertjeskraam (beide aan het Havenplein) en het hotel in de voormalige vuurtoren. Deze vormen van horeca zijn voorzien van een op maat gemaakte regeling. Door middel van een afwijkingsmogelijkheid kan de poffertjeskraam onder voorwaarden ook voor andere vormen van daghoreca worden gebruikt. De maximale goot- en bouwhoogten van (de uitbreiding van) 't Havenmantsje" en de poffertjeskraam zijn afgestemd op het beeldkwaliteitsplan voor het Havenplein dan wel de huidige situatie.

De bebouwingsregeling voor de vuurtoren is afgestemd op de bestaande situatie met een maximale bouwhoogte van 25 meter.

- Verkeer -, - Verkeer - Parkeren -, Verkeer - Railverkeer en Verkeer - Verblijf -

De gronden met een belangrijke functie voor het verkeer zijn bestemd onder vier verschillende bestemmingen. De ontwikkelingen voortkomende uit het MER zijn hierin vastgelegd.

De belangrijkste wegen in het plangebied met een doorgaande dan wel ontsluitende functie (de Spoorstraat en de Steenhouwersstraat) hebben de bestemming "Verkeer" gekregen. De bestemmingsgrenzen zijn zodanig gelegd, dat daarbinnen eventuele aanpassingen in het profiel ten behoeve van de aanleg van bijvoorbeeld fietsstroken en trottoirs en verbreding van bijvoorbeeld de rijbaan, zonder meer gerealiseerd kunnen worden. Ook verkeersmaatregelen in de vorm van bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer en verkeersremmende maatregelen kunnen zonder problemen gerealiseerd worden binnen deze bestemming.

Het profiel van de Spoorstraat is binnen deze bestemming vastgelegd door middel van een dwarsprofiel in de bestemmingsplanregeling. Hiermee wordt een verslechtering in akoestische situatie voor geluidsgevoelige objecten binnen de geluidszones van deze wegen uitgesloten, daar het profiel van de weg niet dicht naar geluidsgevoelige objecten kan worden verlegd. Door middel van een binnenplanse afwijking kunnen in dit profiel veranderingen worden aangebracht, mits dit niet leidt tot een verslechtering van de akoestische situatie.

Beide parkeerterreinen bij de supermarkt zijn dienovereenkomstig bestemd. Helemaal in het oosten van het plangebied is de op dit parkeerterrein aanwezig vishandel aangeduid als "detailhandel". Naast een vishandel zijn hier ook (in ruimtelijk en functioneel opzicht) vergelijkbare functies toegestaan zoals een snackbar of een kiosk.

De nieuwe spoorlijn en het station Harlingen - Haven zijn tevens vastgelegd onder een eigen bestemming.

De overige wegen in het plangebied met een duidelijke verblijfsfunctie zijn tenslotte ondergebracht binnen de bestemming "Verkeer - Verblijf". Hier worden ook de nieuw in te richten Willemskade en Havenweg en ook het Havenplein in opgenomen, waarmee ook de afwaardering van deze doorgaande route tot verblijfsgebied juridisch-planologisch tot uitdrukking wordt gebracht. Deze bestemming brengt tot uitdrukking dat hier de aan de woningen gerelateerde verblijfsfunctie het primaat heeft, in tegenstelling tot de rest van het wegennet, waar de verkeersfunctie de eerste plaats inneemt.

Enkele gebouwen (voor nutsvoorzieningen, de bediening van kunstwerken of een wachtruimte bij het station) zijn binnen de verkeersbestemmingen tot een maximale oppervlakte en bouwhoogte toegestaan.

- Water - en - Water - Haven -

De Zuiderhaven en de Rozengracht zijn geregeld door middel van twee afzonderlijke waterbestemmingen. De afwijking betreft het toestaan van (jacht)havenactiviteiten in de Zuiderhaven en laat de inrichting van de Zuiderhaven tot werk- en recreatiehaven onverlet. Bij de jachthaven geldt een maximale capaciteit van 250 ligplaatsen. Verder biedt de bestemming "Water



- Haven” ruimte voor de aanleg van een brug voor het langzame verkeer, in het verlengde van de Zuiderstraat.

- *Wonen* - en - *Wonen - Woongebouw* -

Deze bestemmingen hebben betrekking op het overgrote deel van het plangebied. Waar sprake is van reguliere, grondgebonden woningen is gekozen voor de bestemming “Wonen”. De duidelijke herkenbare appartementengebouwen in het plangebied zijn geregeld door middel van de bestemming “Wonen - Woongebouw”. Ook aan de Zuiderhaven komen appartementen voor. Om de reden dat deze gebouwen niet als individueel herkenbare appartementengebouwen aanwezig zijn, is gekozen deze aan te duiden binnen de bestemming “Wonen”. Op deze wijze is tevens een zekere uitwisselbaarheid van deze twee woonvormen mogelijk.

Onder deze bestemmingen vallen de bestaande en de sinds de inwerkingtreding van het vorige bestemmingsplan gebouwde woningen in het binnengebied, maar ook biedt deze bestemming de mogelijkheid om nieuwe woningen te realiseren langs op de hoek van de Zeeweg en het Werfpad en deels op het parkeerterrein achter de supermarkt aan de Zuiderhaven. Bij de bouw van woningen is het belangrijk dat het parkeerterrein bereikbaar blijft. Om dit te garanderen is een aanduiding “onderdoorgang” opgenomen in het bouwvlak.

De afwijkende functies binnen de bestemming zijn specifiek in het plan aangeduid. Het betreft de volgende functies:

- het kantoor en het clubgebouw aan respectievelijk de Zuiderhaven 76 en 78;
- de fysiotherapiepraktijk aan de Rozengracht 24 en tussen de Wasbleek 5 en 7;
- en een autostalling met daarboven een kookstudio en huiswerkbegeleiding aan de Wasbleek 7.

Binnen de woonbestemmingen bestaat de mogelijkheid voor de uitoefening van een vrij beroep.

Daar waar er sprake is van een beeldbepalende en beeldondersteunende locaties zijn (evenals bij de bestemming “Gemengd”) binnen de dubbelbestemming “Waarde - Cultuurhistorisch en ruimtelijk waardevol gebied” toegepaste bebouwingsbepalingen opgenomen, die tot doel hebben om de aanwezige cultuurhistorische en ruimtelijke waarden te behouden en zo mogelijk te versterken. Een volgende paragraaf gaat hier nader op in.

### **6. 3. Uit te werken bestemming**

Voor de ontwikkelingen op het Dukdalfterrein is de uit te werken bestemming “Wonen - Uit te werken” van toepassing. Binnen deze gronden kunnen maximaal 100 woningen (met mogelijkheden voor zorg) worden gebouwd met een maximale bouwhoogte van 10 tot 15 meter (die aansluit bij de bestaande, naastgelegen bebouwing) en een maximaal bebouwingspercentage van 70 %. De stedenbouwkundige structuur van deze locatie dient zoveel mogelijk aan te sluiten op de omgeving. Bij het uitwerken van de bestemming dient een beeldkwaliteitsplan opgesteld te worden, waarbij aandacht moet worden gegeven aan de samenhang met de omliggende bebouwing. Parkeren dient op eigen erf te geschieden (waarbij moet wor-

den voldaan aan 2 parkeerplaatsen per woning) en tevens bestaat de mogelijkheid voor een (ondergrondse) parkeergarage.

Ook bestaat op deze locatie de mogelijkheid voor een sanitaire voorziening ter ondersteuning van de havenfunctie van de Zuiderhaven.

#### **6. 4. Dubbelbestemmingen**

Er is sprake van een viertal dubbelbestemmingen in het plangebied. Deze bestemmingen zijn als het ware over de reguliere bestemmingen heen gelegd. De juridische betekenis is echter gelijkwaardig. Het gaat hierbij om de bestemmingen "Waarde - Archeologie", Waarde - Cultuurhistorisch en ruimtelijk waardevol gebied", "Waterstaat - Waterkering" en "Waterstaat - Waterstaatkundige functie".

##### *- Waarde - Archeologie -*

Voortkomend uit de FAMKE-kaart voor de IJzertijd-Middeleeuwen geldt voor een groot deel van het plangebied de kwalificatie "Streven naar behoud". Ter bescherming van mogelijk archeologische waarden, is de bestemming "Waarde - Archeologie" van toepassing (verwezen wordt naar paragraaf 4.5. van deze toelichting).

Bij bodemingrepen (waaronder ook ophogingen) 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. Indien de bodemingreep een groter oppervlak beslaat dan 50 m<sup>2</sup>, is tevens archeologisch onderzoek vereist. Ook kunnen er in bepaalde gevallen voorwaarden aan de omgevingsvergunning voor bouwactiviteiten worden verbonden ter bescherming van de archeologische waarden.

##### *- Waarde - Cultuurhistorisch en ruimtelijk waardevol gebied -*

Het gemeentebestuur stelt zich ten doel om een aantal belangrijke cultuurhistorische en ruimtelijke kenmerken van het gebied te beschermen en zo mogelijk te versterken. Voor een deel ligt dit beschermende beleid al vast in het aanwijzen van een deel van het plangebied tot "Beschermd stadsgezicht" en het aanwijzen van een aantal panden tot monument (waar de *Monumentenwet* voor van toepassing is). Het beschermende beleid ten aanzien van de cultuurhistorische en ruimtelijke waarden is vastgelegd in de bestemming "Waarde - Cultuurhistorisch en ruimtelijk waardevol gebied".

Door middel van deze dubbelbestemming zijn de beeldbepalende gevelwanden die binnen het oorspronkelijke bebouwingspatroon voorkomen danwel gerealiseerd kunnen (gaan) worden vastgelegd door midden van de aanduiding "gevellijn". In de bestemmingsplanregeling zijn op het gebied van nokrichting, kapvorm, breedte van de gevellijn en de hoogte/breedteverhouding van de in de gevellijn gebouwde gevels opgenomen openingen bepalingen opgenomen.

Ter bescherming van karakteristieke (niet zijnde monumenten), geldt een vereiste van een omgevingsvergunning voor het slopen van bouwwerken. Behoud van deze panden staat voorop. De betreffende panden zijn in de bestemmingsplanregeling als zodanig aangeduid.

Ten slotte moet opgemerkt worden dat de regels in een aantal gevallen voorzien in een binnenplanse afwijking op de hiervoor omschreven regels, wanneer dit geen onevenredige aantasting van de stedenbouwkundige structuur tot gevolg heeft.

*- Waterstaat - Waterkering -*

Zoals is vastgelegd in het MER is de nieuwe waterkering geregeld als dubbelbestemming "Waterstaat - Waterkering". Omdat de zeewering ook als wandelpad wordt gebruikt, is gekozen voor een dubbelbestemming bovenop de bestemming "Verkeer - Verblijf". Het graven en het aanbrengen dan wel verwijderen van verhardingen binnen deze gronden, is gebonden aan een omgevingsvergunning voor bepaalde grondwerkzaamheden. Dit om een optimale veiligheid te garanderen.

*- Waterstaat - Waterstaatkundige functie -*

Zoals in paragraaf 3.2 van deze toelichting is aangegeven zijn de exacte reserveringszones voor het aaneengesloten bebouwd gebied voorzien van een juridische regeling. Dit betekent dat op de gronden die zijn voorzien van de dubbelbestemming "Waterstaat - Waterstaatkundige functie" een omgevingsvergunning benodigd is voor bepaalde grondwerkzaamheden.

## **7. UITVOERBAARHEID**

### **7. 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 grondexploitatie regeling van de Wet ruimtelijke ordening (Wro).

### **7. 2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid**

Over dit plan is, in overeenstemming met de gemeentelijke Inspraakverordening, gelegenheid geboden tot Inspraak. Daarnaast is het plan voorgelegd worden aan de betrokken diensten als bedoeld in het Overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). De resultaten van de Inspraak en het Overleg, met de gemeentelijke reacties, zijn in bijlage 4 opgenomen. Hierin is aangegeven op welke punten het voorontwerpbestemmingsplan is aangepast. Vervolgens heeft het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen waarbij er mogelijkheden waren om zienswijzen in te dienen. Op basis hiervan is het bestemmingplan vastgesteld. Hoofdstuk 8 gaat hierop in.

### **7. 3. Economische uitvoerbaarheid**

Het onderhavige bestemmingsplan is grotendeels een actualisering van de vigerende regelingen. Ten principale verandert er thans niets aan de economische onderbouwing zoals verwoord in het vigerende bestemmingsplan. Het weergeven van de economische uitvoerbaarheid ten behoeve van de inzet van gemeentelijke middelen door middel van een cijfermatige opzet is daarom voor het voorliggende bestemmingsplan niet relevant. De enige ontwikkeling waarvoor inzicht in de economische uitvoerbaarheid wel relevant is, is de uit te werken woonbestemming op het Dukdalferrein. Ten tijde van het uitwerken van deze bestemming zal detaillering hiervan plaatsvinden.

### **7. 4. Grondexploitatie**

Door middel van de grondexploitatie regeling in de Wro en het Bro beschikken gemeenten over mogelijkheden voor het verhalen van kosten. Hierbij valt te denken aan kosten voor het bouw- en woonrijp maken en kosten voor het bestemmingsplan. Daarnaast hebben gemeenten sturingsmogelijkheden, omdat in het geval van grondexploitatie door derden diverse eisen en regels gesteld kunnen worden. Indien sprake is van bepaalde bouwplannen, dient de gemeente hiervoor in beginsel een exploitatieplan op te stellen. Van het opstellen van een exploitatieplan kan worden afgezien als voornoemde kosten "anderszins verzekerd" zijn, bijvoorbeeld door overeenkomsten, en het stellen van eisen met betrekking tot kwaliteit en fasering niet noodzakelijk wordt geacht. Een combinatie van een exploitatieplan en overeenkomsten is ook mogelijk.

Het voorliggende bestemmingsplan is gebaseerd op de vigerende regelingen voor het plangebied. Ook de toegestane functies en de bouwregels zijn op zowel de vigerende regelingen als op de bestaande situatie afgestemd. Er doen zich dan ook enkel op het Dukdalfterrein bouwplannen voor, die onder de grondexploitatie regeling vallen. Hiervoor geldt dus in beginsel de plicht om een exploitatieplan vast te stellen. De invoeringswet Wro bepaalt echter dat, indien voor de betreffende bouwplannen op basis van een bestaande WRO regeling bouwvergunning had kunnen worden verleend, de grondexploitatie regeling buiten toepassing blijft. Deze situatie doet zich hier voor, waardoor het niet nodig is om een exploitatieplan vast te stellen.

## **8. RAADSVASTSTELLING**

Het ontwerpbestemmingsplan "Harlingen - Havenkwartier" heeft vanaf 6 september 2012 gedurende 6 weken voor een ieder ter visie gelegen. Tijdens deze periode is een ieder in de gelegenheid gesteld om zijn of haar zienswijze omtrent het plan kenbaar te maken. Gedurende deze periode zijn er zes zienswijzen ontvangen.

Op basis hiervan heeft de gemeenteraad op 13 februari 2013 het bestemmingsplan "Harlingen - Havenkwartier" gewijzigd vastgesteld. Voor de raadsstukken en de wijzigingen in het bestemmingsplan wordt verwezen naar bijlage 5 bij deze toelichting.

===