

Bestemmingsplan Koningsbuurt

Bestemmingsplan Koningsbuurt

Code 071907 / 05-09-12

GEMEENTE HARLINGEN 071907 / 05-09-12
BESTEMMINGSPLAN KONINGSBUURT

TOELICHTING

<u>INHOUDSOPGAVE</u>	<u>blz</u>
1. INLEIDING	1
1. 1. Aanleiding	1
1. 2. Leeswijzer	2
2. HUIDIGE SITUATIE	3
2. 1. Ruimtelijke structuur	3
2. 2. Functionele structuur	4
3. BELEID	6
3. 1. Rijksbeleid	6
3. 2. Provinciaal en regionaal beleid	6
3. 3. Gemeentelijk beleid	8
3. 4. Conclusie	12
4. OMGEVINGSASPECTEN	13
4. 1. Geluid	13
4. 2. Milieuzonering	16
4. 3. Archeologie	18
4. 4. Bodem	20
4. 5. Water	21
4. 6. Ecologie	22
4. 7. Externe veiligheid	24
4. 8. Luchtkwaliteit	26
4. 9. Kabels en leidingen	27
5. PLANUITGANGSPUNTEN	28
5. 1. Algemeen uitgangspunten	28
5. 2. Bedrijven	28
5. 3. Wonen	29
5. 4. Infrastructuur	30
5. 5. Groen en water	31
5. 6. Obstakels en randvoorwaarden	32
6. JURIDISCHE PLANOPZET	33
6. 1. Toelichting op de bestemmingen	33
6. 2. Toelichting op dubbelbestemming	37
6. 3. Toelichting op de algemene aanduidingsregels	37
7. UITVOERBAARHEID	38
7. 1. Algemeen	38
7. 2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	38
7. 3. Grondexploitatie en economische uitvoerbaarheid	38

8. OVERLEG EN INSPRAAK	39
8. 1. Overleg	39
8. 2. Inspraak	43
8. 3. Samenvatting voorstel	44
8. 4. Actualisatie	44
9. RAADSVASTSTELLING	46

Bijlage 1 Akoestisch onderzoek

Bijlage 2 Groepsrisicoberekeningen LPG-tankstations

Bijlage 3 Overlegreacties

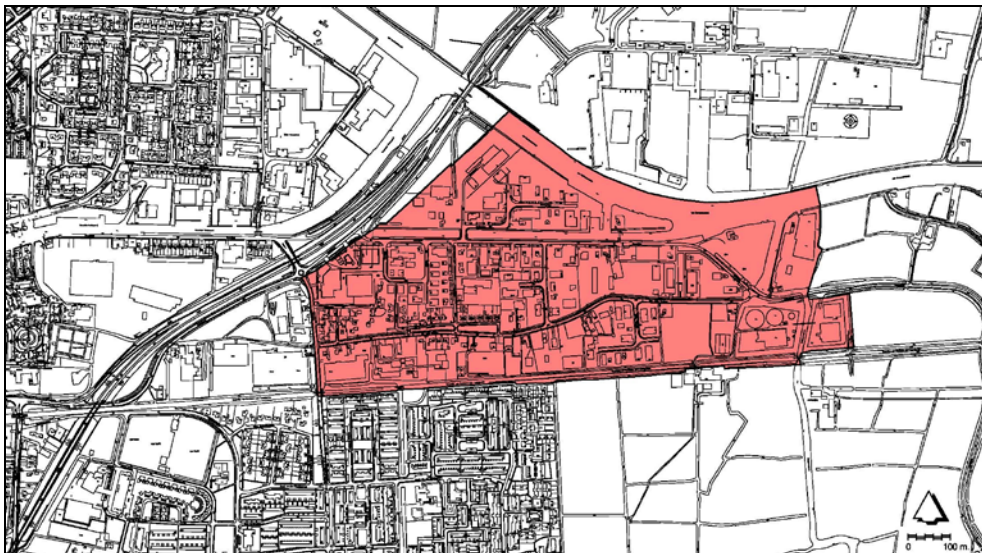
Bijlage 4 Raadsstukken vaststelling

1. INLEIDING

1. 1. Aanleiding

De gemeente Harlingen is bezig met het actualiseren van bestemmingsplannen voor enkele wijken en bedrijventerreinen, waaronder het bedrijventerrein Koningsbuurt. Aanleiding tot deze actualisatie is de ouderdom van het vigerende plan en de wens om de milieusituatie (onder andere geluid) af te stemmen op de verschillende functies en hun ontwikkelingsmogelijkheden.

De Koningsbuurt is van oudsher een gebied waar sprake is van een redelijke menging tussen wonen, werken en andere voorzieningen. Het plangebied wordt begrensd door het Van Harinxmakanaal, rioolwaterzuivering, de spoorlijn Leeuwarden - Harlingen en de rijksweg N31. In het volgende figuur is de ligging van het plangebied weergegeven.



Figuur 1. De ligging van het plangebied

In het vigerende bestemmingsplan is de N31 opgenomen met daarin een mogelijkheid voor verdubbeling. Aangezien het deel van de N31 tussen Harlingen en Zurich onlangs is verdubbeld en binnenkort een besluit wordt genomen over de toekomst van de traverse door Harlingen, zal voor de N31 een separaat bestemmingsplan worden opgesteld.

In het voorontwerpbestemmingsplan was het gebied ten westen van de Grensweg opgenomen in het plangebied. In verband met de ontwikkelingen rondom de N31 is besloten ook dit gebied geen deel meer te laten uitmaken van dit nieuwe bestemmingsplan voor de Koningsbuurt.

Dit voorliggende bestemmingsplan heeft als doel een adequate beheersregeling te treffen, die zowel beleidsmatig als systematisch is afgestemd op de meest recente inzichten.

Het bestemmingsplan is opgezet als een digitaal raadpleegbaar plan. 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.

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. Leeswijzer

Het bestemmingsplan is als volgt opgebouwd. In het volgende hoofdstuk wordt allereerst een beschrijving gegeven van de in het plangebied voorkomende functies en voorzieningen en de daaraan gekoppelde ruimtelijke en functionele structuren. Daarna wordt in hoofdstuk 3 het beleid uiteengezet.

In hoofdstuk 4 wordt vervolgens een verantwoording gegeven ten aanzien van de relevante omgevingsaspecten. Hoofdstuk 5 geeft een beeld van de planuitgangspunten die voor de verschillende functies en voorzieningen in het plan worden gehanteerd op basis van de ontwikkelingen en tendensen.

De vertaling van het beleid en van de voorwaarden vanuit de milieu- en omgevingsaspecten naar de juridische regeling, vindt plaats in hoofdstuk 6. In hoofdstuk 7 wordt ingegaan op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan.

Tenslotte gaan de laatste twee hoofdstukken in op overleg- en inspraakreacties en de raadsvaststelling.

2. HUIDIGE SITUATIE

Hoewel onderdeel van de stad Harlingen, vormt het buurtschap “Koningsbuurt” een min of meer op zichzelf staand geheel. Vanuit historisch perspectief behoorde de Koningsbuurt tot 1971 tot het grondgebied van de gemeente Franekeradeel. Gezien de ligging, direct tegen Harlingen aan, had het gebied binnen deze gemeente een soort “status aparte”. Dit is na de indeling van de buurtschap bij de gemeente Harlingen lange tijd zo gebleven. In functioneel opzicht is er altijd sprake geweest van een menging van functies.

2. 1. Ruimtelijke structuur

De gemeente Harlingen heeft diverse bedrijven- en industrieterreinen, van havengebonden industrieterreinen, zoals de Industriehaven tot “modern gemengde” terreinen als Oostpoort. Het bedrijventerrein Koningsbuurt is een gebied waar van oudsher woningen en bedrijven gemengd voorkomen. De woningen zijn van het type één of twee bouwlagen met een kap. Dit geldt zowel voor de afzonderlijke woningen als voor de bedrijfswoningen. In het woongebied komen verschillende woningtypen voor, zoals vrijstaande woningen, blokken van twee aaneen gebouwde woningen en rijen waarin individuele woningen aaneen zijn gebouwd. Centraal in het zuiden van het plangebied is een concentratie van woningen gelegen. Dit vormt een soort en met “woongemeenschap” binnen het plangebied.

De bedrijfsgebouwen behoren overwegend tot de categorie klein tot middelgroot en kennen een diversiteit aan vormen. Grootte en vorm van een bedrijfsgebouw hangen sterk samen met de bedrijfsactiviteit. Deze activiteiten zijn in het gebied zeer gevarieerd.

Een markant punt in Koningsbuurt is het “schiereilandje” op de hoek Kanaalweg / Van Harinxmakanaal. Via een bijzondere en oude draaibrug (uit circa 1894) is dit gebiedje verbonden met de rest van Koningsbuurt. Op het eilandje heeft de voormalige brugwachterwoning uit diezelfde periode thans een functie als dienstwoning.

Gezien vanaf de Ludingaweg, als men de huidige Koningsbuurt verlaat, heeft men een fraai doorzicht op de boerderij en het omringende landschap met verspreide woonbebouwing. Er komt hier verspreid woonbebouwing voor, waarbij de boerderij ten noorden van de Ludingaweg het meest in het oog springt.

De oostelijke rand van Koningsbuurt wordt gevormd door een rioolwaterzuivering en een insteekhaven met bijbehorende bebouwing en (boten)-opslag. Deze bebouwing is lager dan de overige bedrijfspanden in de Koningsbuurt. Het gebied rond de insteekhaven kent een ietwat rommelige open setting; de zuiveringsinstallatie wordt afgeschermd door lage bosachtige beplanting. Deze oostelijke rand functioneert hiermee als een soort overgang of stadsrandzone naar het landelijk gebied.

2. 2. Functionele structuur

- *Bedrijven* -

In de Koningsbuurt heeft in het verleden de agrarische functie steeds meer plaats moeten maken voor andere vormen bedrijvigheid. Het gaat daarbij deels om al vanouds in het gebied aanwezige bedrijfssoorten, zoals scheepsbouw- en scheepsreparatiebedrijven, tuinbouwbedrijven, aannemersbedrijven en dergelijke, maar ook om soorten als visverwerkende bedrijvigheid, transportbedrijven, sloperijen en tankstations.

Een recentere ontwikkeling in het plangebied bestaat uit (grootschalige) detailhandelsbedrijven op de hoek van de Grensweg en de Almenumerweg. Op deze locatie is een doe-het-zelfzaak, een meubelzaak, een elektronica-zaak en ook een tankstation gevestigd.

Al met al is in de Koningsbuurt een tachtigtal bedrijven gesitueerd. "Natte" industriële bedrijvigheid is voornamelijk in het noordelijke en oostelijke deel van het plangebied gevestigd. Ten aanzien van de overige vormen van bedrijvigheid is, ofwel door de beperkte aanwezigheid, ofwel door de spreiding, geen sprake van locatiegebondenheid.

Het bestemmingsplan biedt een regeling voor het plaatsen van twee hijsinstallaties van maximaal 35 meter hoog bij een scheepsreparatiebedrijf aan de Koningsweg 27.

- *Wonen* -

Vrij centraal in het plangebied, oostelijk van het kruispunt Grensweg / Oude Trekweg, ligt het woongedeelte van de Koningsbuurt (de Oude Trekweg / de Roordaweg en de Buorren). In het woongebied zijn ruim veertig woningen gelegen. Het merendeel daarvan bestaat uit rijtjes- of twee-onder-één-kap woningen en ligt noordelijk van de Oude Trekweg. Zuidelijk van deze weg bevinden zich nog enkele vrijstaande woningen. Het woongebiedje is min of meer in tweeën gesplitst door een vrij grote open ruimte tussen het westelijk en oostelijk deel.

De rest van het gebied is hoofdzakelijk ingericht ten behoeve van de werkfunctie met (bedrijfs)woningen. Langs de Kanaalweg, De Vormer en de Vaartweg is een zekere concentratie van bedrijfswoningen aan te treffen; dit gebied heeft dan ook het karakter van een woon-/werklocatie. Ook in de overige (zwaardere) delen van het bedrijventerrein zijn bedrijfswoningen aan te treffen.

- *Infrastructuur* -

Wegen

De aan de noordwestzijde van het plangebied lopende N31 is onderdeel van één van de belangrijkste verkeersverbindingen tussen Friesland en Noord-Holland. Het wegdeel tussen Harlingen en Zurich is recent verdubbeld. In het vigerende bestemmingsplan is ruimte opgenomen voor een verdere verdubbeling van de N31 in Harlingen. Verder bestaan er ideeën om dit deel van de N31 verdiept aan te leggen. Voor de herinrichting van de N31 zal een separaat bestemmingsplan worden opgesteld. De N31 heeft in het plangebied een ongelijkvloerse aansluiting met een op- en afrit. Op deze wijze kan de oostzijde van Harlingen worden bereikt.

De Grensweg en de Kanaalweg zijn de belangrijkste doorgaande wegen in het plangebied, respectievelijk richting de Oosterparkwijk en Achlum. De Almenumerweg vormt in deze context een belangrijke schakel tussen het oostelijke deel en het centrum van Harlingen en de N31. De Oude Trekweg sluit aan op de Ludingaweg en is minder van belang voor de directe ontsluiting van het gebied, maar is wel een belangrijke (fiets)route naar Achlum. De Oude Trekweg heeft in de loop der tijd steeds meer een verblijfskarakter gekregen, waarbij de doorgaande verkeersfunctie steeds meer op de achtergrond is geraakt. De overige straten in het plangebied maken of deel uit van het bedrijventerrein of deel uit van het woongebiedje.

Waterwegen

Het Van Harinxmakanaal vormt een belangrijke schakel tussen de havenstad Harlingen en het Prinses Margrietkanaal. Het kanaal is nu geschikt voor schepen tot klasse IV (1350 ton) en heeft een functie voor de (doorgaande) scheepvaart. Het beleid van de provincie Fryslân is gericht op een opwaardering van het Van Harinxmakanaal. Het kanaal heeft in het plangebied aftakkingen, de Achlumervaart (die met name een recreatieve functie heeft) en een afgesneden gedeelte van de Trekvaart. Langs deze aftakkingen en langs het kanaal zelf is een aantal op water georiënteerde bedrijven gevestigd. Langs de oevers/kaden ligt dan ook een vrij groot aantal jachten en schepen.

Spoorwegen

De spoorweg in het zuidelijke deel van het plangebied maakt deel uit van de railverbinding met Leeuwarden en vandaar met de rest van het spoorwegennet. De spoorweg wordt met name gebruikt voor personenvervoer. Niet alleen van en naar Harlingen, maar ook voor de eilanden Vlieland en Terschelling. Voor het goederenvervoer is deze spoorweg van ondergeschikt belang.

Parkeren

Bij de ontwikkeling van het woongebied is destijds rekening gehouden met een gemiddelde aan parkeergelegenheid van 1,5 parkeerplaats per woning (inclusief parkeergelegenheid in garages en/of op eigen erf bij de woningen).

Het parkeren bij de bedrijven geschiedt op eigen terrein. Dit geldt ook voor het laden en lossen van goederen en producten.

- Groen en water -

Alhoewel het plangebied voor een groot deel te karakteriseren is als bedrijventerrein met daarin een woongebied, komt er op een aantal plaatsen groen voor. Zo is er langs de Oude Trekweg, bij het woongebied, een kenmerkende groenstrook en ook rond de Almenumerweg is structurerend groen aanwezig. Ook een stuk grond tussen de Roordaweg en het bedrijventerrein bij de Gamma kan als zodanig worden aangemerkt.

Naast de genoemde waterwegen ontbreekt water in het plangebied.

3. BELEID

3. 1. Rijksbeleid

- *Nota Ruimte* -

De *Nota Ruimte* (februari 2006) vervangt de ruimtelijk relevante rijksnota's c.q. de planologisch kernbeslissingen (PKB's), behorende bij de Vinex en de Vinac en het Structuurschema Groene Ruimte (SGR). Naast de *Nota Ruimte* zal nog een klein aantal andere PKB's worden gemaakt. Zo zijn voor de Waddenzee en het Rivierengebied gebiedsspecifieke uitwerkingsnota's opgesteld: de *PKB Derde Nota Waddenzee* en de *PKB Ruimte voor de Rivier*.

De *Nota Ruimte* bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2020, met een doorkijk naar 2030. Hoofddoelen van het nationaal ruimtelijk beleid zijn onder meer:

- op een duurzame en efficiënte wijze ruimte scheppen voor verschillende ruimtevragende functies;
- waarborgen en vergroten van de leefbaarheid;
- verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van stad en platteland, waarbij speciaal aandacht uitgaat naar het scheppen van de juiste condities voor het toepassen van ontwikkelingsplanologie.

Een belangrijk element in de ruimtelijke visie van het rijk vormt de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur (RHS). In de RHS zijn de gebieden en netwerken opgenomen die in belangrijke mate ruimtelijk structurerend zijn voor Nederland. Het rijk heeft voor de RHS dan ook in het algemeen een grotere verantwoordelijkheid dan daarbuiten.

Buiten de nationale RHS (Koningsbuurt valt hier ook buiten) stelt het Rijk zich terughoudend en selectief op. Voor deze gebieden wordt een basis-kwaliteit nagestreefd. Tot de basiskwaliteit rekent het rijk onder meer de aandacht voor "ruimtelijke kwaliteit", de "watertoets" en wettelijke vereisten op het vlak van geluid, veiligheid, natuur, milieu en dergelijke.

Op het gebied van milieukwaliteit en veiligheid krijgen provincies en gemeenten meer ruimte voor lokaal en regionaal maatwerk. Het Rijk legt de basismilieukwaliteit vast in wet- en regelgeving en biedt kaders waarbinnen de decentrale overheden hun eigen afwegingen kunnen maken.

3. 2. Provinciaal en regionaal beleid

- *Streekplan Fryslân 2007* -

Het provinciaal ruimtelijk beleid is onder meer opgenomen in het *Streekplan Fryslân 2007* (december 2006). Dit plan 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 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.

Harlingen heeft als stedelijk centrum een opvangtaak voor bedrijven in alle segmenten. Een voorwaarde hierbij is dat zware bedrijven in hoofdzaak

een water- en havengebonden karakter hebben, passend bij het profiel van Harlingen. Een uitbreiding van de zeehaven is mogelijk en de beschikbaarheid van voldoende "natte" bedrijventerreinen met overslagvoorzieningen wordt bevorderd.

Volgens de provincie dient de bereikbaarheid en doorstroming van het autoverkeer bij Harlingen te worden verbeterd. De infrastructurele maatregelen bestaan onder andere uit de verdubbeling van de N31 tussen Zurich en Harlingen.

Om goederenvervoer over water te stimuleren als milieuvriendelijk alternatief, worden tevens voor de "natte" infrastructuur maatregelen voorgesteld. De bereikbaarheid vanaf de Noordzee en het IJsselmeer is van groot belang om de positie van de zeehaven Harlingen nu en in de toekomst te waarborgen. Daarom wordt ingezet op voldoende diepgang van de vaargeulen naar Harlingen vanaf de Noordzee en het IJsselmeer en is het wenselijk dat het Van Harinxmakanaal en de vaarweg Kornwerderzand - Harlingen worden opgewaardeerd tot CEMT-klasse IV met normaal profiel.

Met het provinciaal concentratiebeleid wordt blijvend ingezet op de economische kernzones (A7-zone en Westergozone). Wel wordt meer accent gelegd op concentratie in de grotere kernen binnen de economische kernzones dan op concentratie van verstedelijking in de zones als geheel. Hiermee wordt corridorvorming binnen de zones voorkomen, zodat het landelijk gebied tussen de kernen in de zones bijdraagt aan landschappelijke geleiding van de verstedelijking.

- Frysk Miljeuplan -

Het Provinciaal Milieubeleidsplan 2006 - 2009 is op 14 december 2005 door Provinciale Staten van Fryslân vastgesteld. In dit plan streeft de provincie Fryslân naar een duurzame ontwikkeling waarbij de samenhang tussen natuur en milieu, economie en sociale kwaliteit van belang is. Voor bedrijvigheid wordt gesproken over absolute ontkoppeling waarbij economische groei niet meer automatisch gekoppeld aan een hogere milieubelasting. Het doel is een meer duurzame bedrijfsvoering en duurzaam beheer van bedrijventerreinen in het Friese midden- en kleinbedrijf (MKB) na te streven, waarbij economische groei gepaard gaat met een vermindering van de milieudruk. Om dit te bereiken dient het MKB in de bedrijfsvoering en bij het beheer van bedrijfsterreinen met alternatieven te werken die het milieu minder belasten. Daarnaast wil de provincie Fryslân bereiken dat het MKB, brancheorganisaties en andere belanghebbenden kennis van en zicht op het inzetten van instrumenten hebben die het duurzaam beheer van bedrijven en bedrijfsterreinen bevordert.

Tenslotte richt het milieubeleid van de provincie zich op het niet laten toenemen (maar liever nog beperken) van geluids- en geuroverlast en het beschermen van de bevolking tegen het vrijkomen van schadelijke stoffen en de negatieve gevolgen van luchtverontreiniging.

- Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan -

Het hoofddoel van het *Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan* (PVVP, maart 2006) is het realiseren van een duurzaam verkeer- en vervoerssysteem in Friesland.

In het PVVP worden voor Harlingen diverse infrastructurele maatregelen genoemd.

De verbinding tussen de Afsluitdijk en Drachten via Rijksweg 31 moet op termijn zoveel mogelijk als autosnelweg uitgevoerd worden, inclusief de traverse Harlingen. Het Van Harinxmakanaal wordt opgewaardeerd tot CEMT-klasse IV vaarweg met normaal profiel. Voor de ontwikkeling van de binnenvaart in Harlingen en Franeker en ontsluiting van de Westergozone is opwaardering noodzakelijk. Overigens is deze CEMT-klasse van invloed op de zone die langs de kade bereikbaar moet blijven in verband met onderhoud en noodgevallen.

- Regiovisie Stadsregio Leeuwarden - Westergozone -

Voor de Westergozone (provinciale economische kernzone Harlingen - Leeuwarden) is door de daarin samenwerkende gemeenten, provincie en waterschap, de *Regiovisie Stadsregio Leeuwarden - Westergozone* (februari 2004) opgesteld. Dit is een gezamenlijke visie op de voorgestane ruimtelijk-economische ontwikkeling in het gebied. Naast de hierboven al genoemde inzet op het vlak van infrastructuur en ontwikkeling van werkgelegenheid en de ruimtelijke voorwaarden daarvoor, legt de regiovisie ook een duidelijk accent op de leefbaarheid, met name op het punt van de dagelijkse leefomgeving.

3. 3. 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. Daar 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.

Met betrekking tot het laatste thema wordt genoemd dat Harlingen nu is opgebouwd uit "eilanden" waardoor de noodzakelijke ruimtelijke samenhang in de knel is gekomen. De zwakke plekken in de ruimtelijke structuur concentreren zich in de zone tussen het spoor en de Trekvaart. Deze "centrale zone" vormt de verdeelschijf van de stad, de overgangszone tussen

nieuwe wijken en het historisch centrum. Ondanks de centrale ligging wordt het gebied gekenmerkt door grootschalige bedrijvigheid en de N31 die het gebied doorsnijdt. De optimale voeding van het centrum door inwoners en bezoekers wordt hierdoor verhinderd.

De “centrale zone” wordt in de stadsvisie als ontwikkelingsgebied genoemd. Het spoor in het zuiden, de waterwegen in het noorden van de zone, en de N31 vormen belangrijke barrières naar de omgeving.

Harlingen heeft als één van de centrale ambities het versterken van de stedelijke structuur geformuleerd en het opheffen van de ruimtelijke tweedeling. De centrale zone heeft een belangrijke, bijna cruciale functie, waarbij het slechten van de functionele en infrastructurele barrières in het gebied, en vooral de N31, bijzondere aandacht verdient. Een ander motto voor de toekomst is: inbreiden vóór uitbreiden. Harlingen wil in deze zone nieuwe ruimte voor bedrijvigheid creëren door herstructurering van oude bedrijventerreinen. Daarnaast wil Harlingen door transformatie en het vergroten van de ruimtelijke kwaliteit kansrijke gebieden gebruiken voor nieuwe stedelijke (woon)milieus. Zo ontstaat niet alleen een prettiger en beter “doorwaadbaar” gebied, er ontstaat ook meer massa op korte afstand van de binnenstad. Concreet kiest Harlingen in dit ontwikkelingsgebied voor de volgende ontwikkelingen.

Structuurverbetering door functieverandering

De ruimtelijke kwaliteit van het gebied is laag, het verkeert in slechte staat. Er sprake van een mix van grootschalige en kleinschalige bedrijvigheid en woonfuncties. Het doel is een betere aanhechting van de binnenstad aan de naoorlogse wijken te realiseren. Harlingen kiest er voor het gebied tussen de Grensweg en de historische stad te transformeren naar een aantrekkelijk en toegankelijk gebied met een menging van verscheidende functies en voorzieningen.

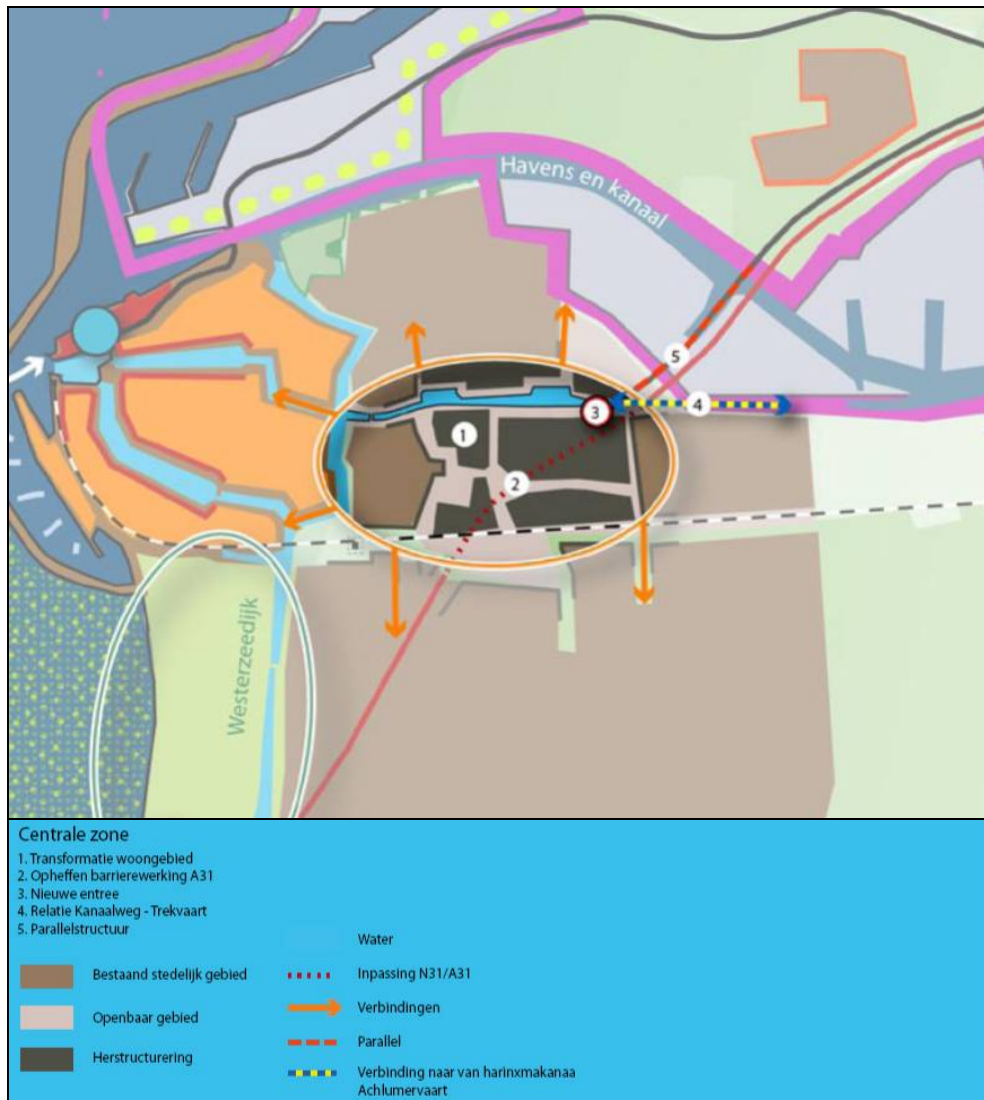
Herkenbare routes in een aantrekkelijke omgeving

Voor de bereikbaarheid van de binnenstad voor de inwoners ten zuiden van het spoor (dus via de centrale zone) zijn herkenbare routes in een aantrekkelijke omgeving nodig. De Franekertrekvaart met de daaraan gelegen Kanaalweg vormt de belangrijkste structuurdrager in dit gebied. Met de verdubbeling van de N31 zal de barrière van deze snelweg geslecht moeten worden, zodat de cultuurhistorische route naar Franeker en de zichtlijn van de Kanaalweg en de Trekvaart weer in ere hersteld kunnen worden. Nadere studies moeten uitwijzen op welke wijze de barrièrewerking van de N31 het beste kan worden opgeheven, bijvoorbeeld door middel van een verdiepte open tunnelbak. Het oplossen van de barrièrewerking van de N31 en het herstel van de Kanaalweg als drager, bieden meteen perspectief voor de rest van het gebied.

Hierdoor ontstaan nieuwe mogelijkheden om zowel de fijnmazigheid van de verbindingen als de functies (bijvoorbeeld transformatie van werken naar wonen) in de centrale zone sterk te verbeteren.

Langs de N31 is een parallelstructuur gewenst om de regionale bereikbaarheid van de binnenstad vanaf de N31 veilig te stellen en doorgaand verkeer door de binnenstad te weren.

Deze ambities zijn in de onderstaande figuur gevisualiseerd.



Figuur 2. Ontwikkelingsgebied "centrale zone" in Stadsvisie Harlingen

- Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan Harlingen -

In het *Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan Harlingen* (GVVP, november 2004) wordt een beeld geschetst van de toekomstige verkeerssituatie in Harlingen. Het plan is gebaseerd op de beleidsvisie Duurzaam Veilig die door het Rijk en de provincie wordt nagestreefd. In het plan wordt onder meer ingegaan op de ombouw van de N31.

Als gevolg van deze ombouw naar dubbelbaans tussen Zurich en de zuidelijke stadsrand van Harlingen, later gevolgd door de aanpak van de weg door de stad, zal een wijziging optreden in de ontsluitingsstructuur. De koppeling tussen N31 en het wegennet van Harlingen zal in de toekomst veranderen.

In het GVVP wordt voorgesteld om Harlingen aan de zuidzijde te ontsluiten door de Achlumerdijk in westelijke richting te verlengen. De verlengde Achlumerdijk zal Rijksweg 31 ongelijkvloers kruisen en sluit dan aan op de Westerzeedijk en daarmee ontstaat een directe verbinding met de aansluiting Kimswerderweg. Als de verlengde Achlumerdijk klaar is kunnen de bestaande op- en afrit N31 / Kimswerderweg worden afgesloten. Dit laatste is achterhaald door de nieuwste inzichten wat betreft de traverse N31.

- *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 bebouwingsmogelijkheden 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 bestemmingsplanvoorschriften, geldt als regel dat de bestemmingsplanvoorschriften voorgaan. In de welstandsnota zijn (per gebiedstype) de kenmerkende aspecten van de bebouwing uit het gebied, als criteria omschreven.

Op het plangebied zijn de gebiedsgerichte toetsingskaders van gebiedsnummer 10 (Koningsbuurt) van toepassing. Het beleid is gericht op de instandhouding van het woongebied en het handhaven van de combinatie van wonen en werken. Belangrijke punten zijn de instandhouding van een voldoende kwaliteit van woning en woonomgeving en een op het woongebied afgestemde bedrijfszonering (naar aard en milieubelasting).

De implicatie van dit beleid is dat de aanwezige bebouwingskenmerken op zichzelf weliswaar niet maatgevend zijn, en dat in het algemeen bij verbouw of nieuwbouw veranderingen ten opzichte daarvan kunnen plaatsvinden, maar dat daarbij wel rekening dient te worden gehouden met de aanwezigheid van de woonfunctie.

In het algemeen zijn de bestaande bebouwingskenmerken een neutraal gegeven. Er is geen bijzondere karakteristiek aanwezig. Bij (ingrijpende) verbouwing, vervanging, of nieuwbouw van individuele gebouwen gelden de welstandscriteria zoals die in de welstandsnota zijn opgenomen.

Momenteel wordt de welstandsnota geactualiseerd, vooralsnog worden voor het welstandsbeleid voor de Koningsbuurt geen grote veranderingen ten opzichte van de huidige welstandsnota voorgesteld.

3. 4. Conclusie

Het bestemmingsplan treft een conserverende regeling voor een bestaand gebied en biedt geen ruimte aan nieuwe ontwikkelingen. Alle aanwezige functies passen binnen het beleid.

Voor de N31 en de gronden ten westen van de Grensweg bestaat de beleidsintentie het gebied opnieuw in te richten. Indien hier sprake van is, zal dit in een separaat bestemmingsplan worden uitgewerkt.

4. OMGEVINGSASPECTEN

Naast het feit dat ontwikkelingen in de Koningsbuurt binnen het beleidskader van Rijk, provincie en gemeente 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.

4. 1. Geluid

- Industriegeluid -

In het plangebied zijn momenteel drie geluidszones ex artikel 41 van de *Wet geluidhinder* (Wgh) vastgesteld, één ten gevolge van industrieterrein Oostpoort, één ten gevolge van bedrijventerrein Koningsbuurt en één ten gevolge van bedrijventerrein Hermes. Een deel van de Koningsbuurt maakt deel uit van een gezoneerd terrein. Buiten een geluidzone mag de geluidbelasting ten gevolge van het industrielawaai niet hoger mag zijn dan 50 dB(A). Deze zonering heeft in het verleden plaatsgevonden op basis van de toen bekende gegevens en wettelijke voorschriften.

Onlangs is voorgesteld de geluidszones van industrieterrein Oostpoort en bedrijventerrein Koningsbuurt samen te voegen in verband met de actualisatie van beide bestemmingsplannen (zie figuur 3). Een akoestisch onderzoek heeft hieraan ten grondslag gelegen. Dit onderzoek is als bijlage 1 opgenomen. Uit het onderzoek blijkt dat de gewijzigde vast te stellen zone van industrieterrein Oostpoort (inclusief een gedeelte van bedrijventerrein Koningsbuurt waarop zoneringsplichtige inrichtingen gevestigd mogen worden) groter wordt. Dit betreft met name het gedeelte aan de zuidzijde, waarbij de zone ruim 100 meter groter wordt. Aan de westzijde dient de zone iets ruimer te worden geprojecteerd.

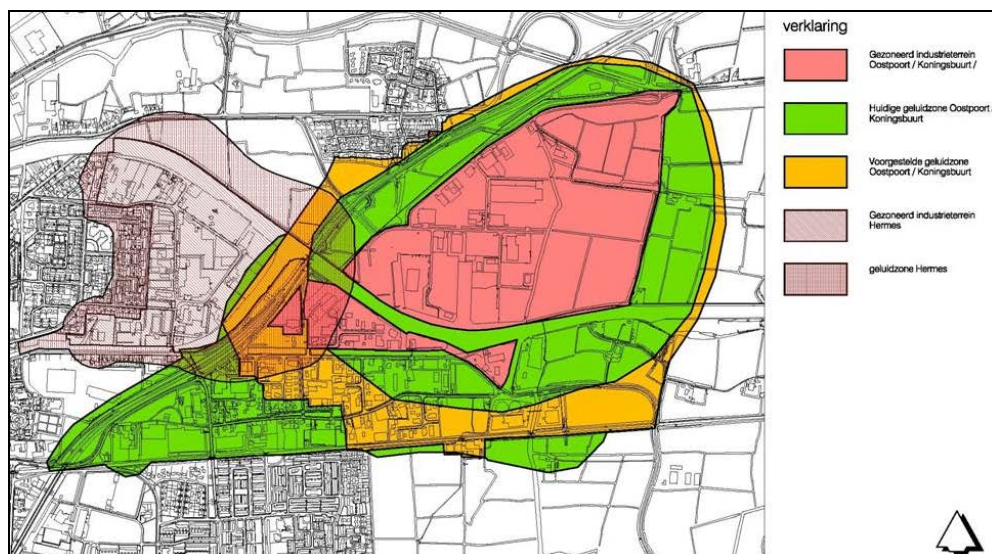
Het betekent hier niet een daadwerkelijke verhoging van de geluidbelasting, maar de verruiming van de zone is voornamelijk toe te schrijven aan het feit dat de bedrijven van beide industrie-/bedrijventerreinen nu gezamenlijk toegerekend worden aan dezelfde zone. Voor een aantal bedrijfswoningen in de Koningsbuurt binnen de gewijzigde zone dient een hogere waarde dan wel de bestaande MTG-waarde vastgesteld te worden

Dit dient tegelijkertijd met de vaststelling van het bestemmingsplan plaats te vinden. Bij het vaststellen van hogere waarden dient een binnenniveau van 33 dB voor de woningen gegarandeerd te worden. Daartoe is een aanvullend onderzoek uitgevoerd ¹⁾. Uit het onderzoek blijkt dat met uitzondering van enkele delen van de woningen aan de Koetille 4 en de Kanaalweg 104a en 116 voldaan wordt aan de binnenwaarde. Om te voldoen aan de binnenwaarden zijn maatregelen voorgesteld.

¹⁾ Milieuadviesdienst, *Akoestisch onderzoek naar de gevelwering in het kader van artikel 55 en 56 van de Wet geluidhinder*, 30 januari 2009.

De geluidszone ten gevolge van bedrijventerrein Hermes is onlangs gewijzigd en vastgesteld op 5 maart 2008. De oude geluidszone ten gevolge van het industrieterrein Kanaalweg en Kooijman is in deze wijziging samengevoegd met de geluidszone van Hermes. Het vigerende bestemmingsplan voor de Koningsbuurt is tegelijkertijd partieel herzien, waarbij voor een aantal woningen een hogere waarde is vastgesteld.

In figuur 3 is de ligging van de bovengenoemde geluidzones weergegeven.



Figuur 3. Geluidzones industrielawaai

Binnen de geluidzones mogen in principe geen nieuwe geluidsgevoelige gebouwen (zoals woningen en scholen) worden gebouwd, tenzij hiervoor een hogere waarde is verkregen. Op het gezoneerde terrein van de Koningsbuurt zelf (dus niet binnen de geluidzone) is een aantal bedrijfswoningen aanwezig. De milieuvergunningen (of omgevingsvergunningen voor milieuactiviteiten) van de bedrijven in de directe nabijheid van deze woningen zijn afgestemd op de aanwezigheid van deze woningen. In dit bestemmingsplan zijn de huidige bedrijfswoningen op de zwaarste delen van het industrieterrein Koningsbuurt vastgelegd; het is niet toegestaan een nieuwe bedrijfswoning in dit deel van het plangebied te realiseren. Op het overige deel van het plangebied is vestiging van bedrijfswoningen onder voorwaarden mogelijk. Hiermee wordt een goede balans geboden voor zowel het woon- en leefklimaat als het ondernemersklimaat.

Aangezien het bestemmingsplan voor de bestaande situatie een conserverende regeling treft, kan worden geconcludeerd dat wat betreft het aspect *industrielawaai* aan de wettelijke randvoorwaarden wordt voldaan.

- Wegverkeersgeluid -

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.

Een deel van de wegen binnen de Koningsbuurt maakt deel uit van een 30-km/uur-verblijfsgebied. Het betreft de Oude Trekweg ter hoogte van de concentratie van woningen en de omliggende wegen. Voor deze wegen vervalt de zoneplicht. De overige (ontsluitende) wegen in het plangebied (de Kanaalweg, de Grensweg, de Almenumerweg en de wegen op het bedrijventerrein) zijn door de maximumsnelheid van 50 km/uur zoneplichtig. Dit geldt ook (nadrukkelijk) voor de ten noorden van het plangebied liggende N31, die een maximumsnelheid van 100 km/uur heeft. Voor de N31 ter hoogte van de stad Harlingen zal een separaat bestemmingsplan worden opgesteld. In dit plan zal een nieuw akoestisch onderzoek worden opgenomen.

Binnen de zones van deze wegen zijn geluidsgevoelige gebouwen in de vorm van (bedrijfs)woningen gesitueerd. In het verleden zijn voor al deze woningen, zo nodig, door Gedeputeerde Staten hogere waarden verleend. Dit geldt ook voor een eventuele verdubbeling van de N31 zoals dit in het vigerende bestemmingsplan is aangegeven. Bij besluit van Gedeputeerde Staten (MO / 98-754) is hiervoor op 30 maart 1998 een hogere waarde vastgesteld. Met betrekking tot wegverkeerslawaaï betreft het hier een bestaande situatie, waar in de looptijd van dit bestemmingsplan geen veranderingen in optreden. Tevens is het beleid van de gemeente Harlingen 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 het aantal woningen (bestemd onder de woonbestemming) met een te hoge gevelbelasting niet toeneemt en dat gevels van woningen met een te hoge geluidbelasting niet richting een weg kunnen opschuiven.

Het plan biedt onder voorwaarden de mogelijkheid een bedrijfswoning te bouwen op de lichtere delen van het bedrijventerrein. Hierbij dient onder andere te worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde.

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 daarom geen onderzoek verricht naar de ligging van de grenscontouren ten gevolge van wegverkeerslawaaï van de zoneplichtige wegen in het plangebied.

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

- Spoorweggeluid -

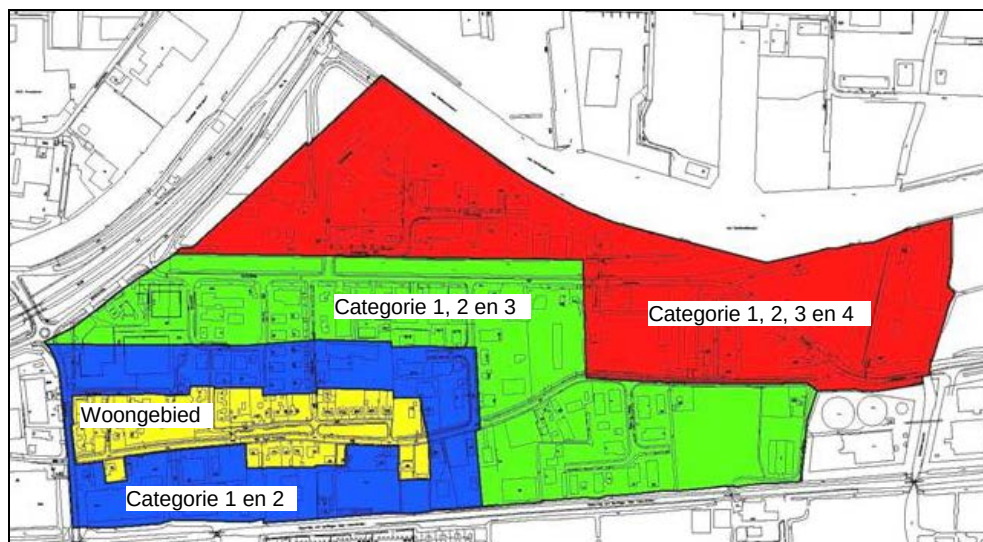
De Wgh bepaalt tevens dat ook spoorwegen in principe een zone hebben, waar aandacht aan geluidhinder moet worden besteed.

Als geluidsgevoelige gebouwen bij een bestemmingsplanprocedure binnen een zone behorend bij een spoorweg worden geprojecteerd, dient bij nieuwe ontwikkelingen door middel van akoestisch onderzoek te worden aangetoond dat wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde.

De spoorlijn Harlingen - Leeuwarden heeft ter hoogte van het plangebied een zonebreedte van 100 meter, gemeten vanuit de buitenste spoorstaaf. Voor de geluidsgevoelige gebouwen in het plangebied betreft het een bestaande situatie, waarvoor (indien nodig) in het verleden hogere waarden zijn verleend. Voor het bouwen van een bedrijfswoning geldt onder andere als criterium dat aan de voorkeursgrenswaarde dient te worden voldaan. Op het gebied van *spoorweggeluid* zijn dan ook geen belemmeringen te verwachten.

4. 2. 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 onderhavige plangebied heeft door haar functies het karakter van "gemengd gebied".



Figuur 5 Verdeling categorieën bedrijventerrein

In het plangebied is in verband met de concentratie van woningen aan de Oude Trekweg gebruik gemaakt van een verdeling in categorieën. Al naar

gelang de afstand tot de concentratie van woningen groter is, kunnen “zwaardere” bedrijven zich vestigen. Dit is in figuur 5 weergegeven.

In het gebied rondom de concentratie van woningen, langs de Oude Trekweg en de Grensweg, zijn bedrijven toegestaan uit milieucategorie 1 en 2. Aan deze categorieën is in de VNG-lijst een richtlijnafstand van minimaal 10 meter gekoppeld. Bedrijfstypen die tot deze categorieën behoren, kunnen over het algemeen naast de woonfunctie voorkomen, zoals ook in het plangebied het geval is. Deze bedrijven (en naar aard en invloed vergelijkbare bedrijven) vormen in milieuhygiënisch opzicht over het algemeen dus geen bijzonder knelpunt.

In het meest westelijke deel van het plangebied en een groot deel van het gebied ten zuiden van de Kanaalweg is het mogelijk bedrijven uit een hogere milieucategorie te vestigen: tot en met milieucategorie 3.2 en daarmee vergelijkbare bedrijven. Hiervoor geldt een richtlijnafstand van minimaal 50 meter.

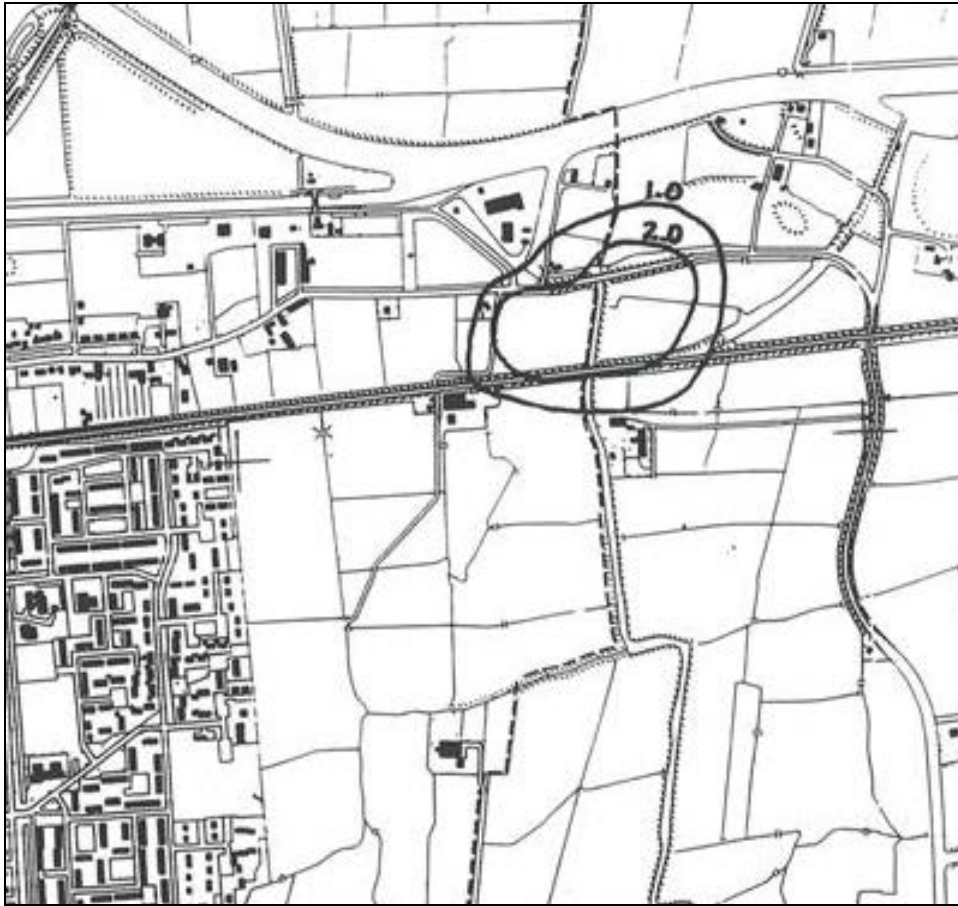
Het deel van het bedrijventerrein dat overblijft, in het noorden langs het Van Harinxmakanaal en het meest oostelijke deel langs de Kanaalweg en de Oude Trekweg, biedt ruimte aan de zwaardere bedrijven, tot en met milieucategorie 4.2. Ten opzichte van bedrijven met een dergelijke milieucategorie geldt een aan te houden richtlijnafstand van 200 meter.

In het plangebied is een aantal bedrijven aanwezig met een hogere milieucategorie dan is toegestaan. Gezien het feit dat deze bedrijven niet op korte termijn verplaatst zullen worden, ligt het voor de hand dat deze een bestemming krijgen die waarborgt dat deze ter plaatse kunnen blijven functioneren, doch ook dat bij bedrijfsbeëindiging zich ter plaatse geen vergelijkbaar bedrijf zal kunnen vestigen. Dergelijke bedrijven zijn op de plankaart specifiek aangeduid.

De milieuvergunningen (of omgevingsvergunningen voor milieuactiviteiten) van de bedrijven zijn afgestemd op de aanwezigheid van de bedrijfswoningen in het plangebied. De bedrijfswoningen in het plangebied zijn specifiek aangeduid. In het zwaarste deel van het bedrijventerrein is een verdere toename van het aantal bedrijfswoningen op deze delen ongewenst en uitgesloten. In de overige delen van het bedrijventerrein is het onder voorwaarden mogelijk een bedrijfswoning te bouwen.

- Geur -

In het oosten van het plangebied is een rioolwaterzuiveringsinstallatie aanwezig. In verband de geuruitstoot zijn van deze inrichting zogenaamde isogeurconcentratielijnen vastgesteld; deze zijn in figuur 6 weergegeven. Binnen de isogeurconcentratielijn van 2 ge/m^3 bevinden zich geen geurgevoelig objecten, binnen de isogeurconcentratielijn van 1 ge/m^3 bevinden zich twee bedrijfswoningen. Op dit deel van het bedrijventerrein is een verdere toename van het aantal bedrijfswoningen niet toegestaan. Met betrekking tot het omgevingsaspect “geur” geldt voor het bestemmingsplan een bestaande situatie waar zich in de toekomst geen verslechtingen kunnen voordoen.



Figuur 6. 95 percentiel isogeurconcentratielijnen van 1 en 2 ge/m^3

4. 3. Archeologie

In het *Europees Verdrag van Malta*, ondertekend door een groot aantal EU-landen, waaronder ook Nederland is de veiligstelling van het (Europees) archeologisch erfgoed als doelstelling opgenomen. Dit moet met name 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 Koningsbuurt 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 bevinden, 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 Koningsbuurt, tussen Kanaalweg en spoorlijn, is volgens de kaart IJzertijd - Middeleeuwen aangemerkt als een gebied waar karterend onderzoek noodzakelijk is. Hier kunnen zich archeologische resten bevinden uit de periode midden-Bronstijd - vroege Middeleeuwen. Aanbevolen wordt om bij ingrepen van meer dan 500 m² karterend archeologisch onderzoek uit te laten voeren. Dit archeologisch onderzoek moet bestaan uit minimaal zes boringen per hectare, met een minimum van zes boringen per plan, waarbij duidelijk wordt of er vindplaatsen in het plangebied aanwezig zijn.

De resultaten van het karterend onderzoek kunnen ook uitwijzen dat de voorgenomen ingreep niet bezwaarlijk is, of met welke randvoorwaarden in het plan rekening dient te worden gehouden. Aangezien het een bestaand bebouwd gebied betreft, dient in de onderzoeksstrategie rekening te worden gehouden met recente verstoringen die zich kunnen hebben voorgedaan.

Worden er één of meerdere vindplaatsen aangetroffen, dan zal uit nader (waarderend) onderzoek moeten blijken hoe waardevol deze vindplaatsen zijn. De aard van dit waarderend (vervolg)onderzoek hangt af van het type aangetroffen vindplaats.

De terreinen ten noorden van de Oude Trekvaart / Kanaalweg behoeven geen nader archeologisch onderzoek. Dit advies wordt gegeven als op basis van eerder onderzoek is gebleken dat er zich geen archeologische resten in de bodem bevinden, of wanneer de archeologische verwachting voor het aantreffen van archeologische resten uit de periode midden - Bronstijd - vroege Middeleeuwen op gefundeerde gronden zodanig laag is 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.

Ten aanzien van het plangebied gaat het om een bestaande situatie. Het gebied is grotendeels bebouwd met hoofdzakelijk bedrijfs- en woonbebouwing, en in het plangebied zijn geen grootschalige ontwikkelingen mogelijk of te verwachten. Dat betekent in feite dat het laten uitvoeren van een archeologisch onderzoek niet meer aan de orde is. Op het gebied van *archeologie* zijn derhalve geen belemmeringen te verwachten.

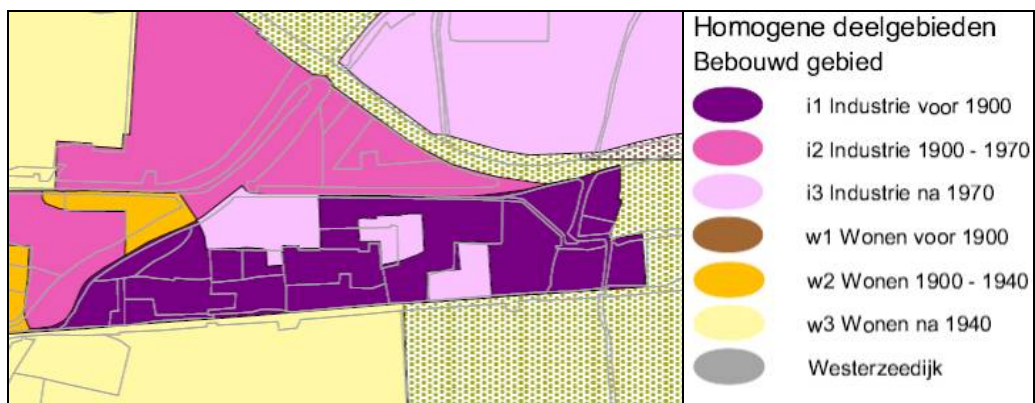
4. 4. Bodem

Met betrekking tot de bodem kan gemeld worden dat in het plangebied geen nieuwe grootschalige ontwikkelingen worden toegestaan waarvoor op voorhand bodemonderzoek noodzakelijk is. De bescherming van de bodem is voor een aantal functies in het plangebied geregeld door middel van een milieuvergunning (of omgevingsvergunning voor milieuactiviteiten).

Volgens de provinciale *Signaleringskaart (mogelijke) bodemverontreiniging* zijn in de Koningsbuurt diverse onderzoeken verricht (zowel vlakdekkend als puntsgewijs) waaruit blijkt dat sommige locaties (potentieel) verontreinigd zijn, dan wel waar sanering is uitgevoerd. Deels hangt dit samen met inmiddels verdwenen functies als een teerdestilleerderij en een vellenbloterij, deels ook met het huidige gebruik als metaalbewerkings- of constructiebedrijf.

Voordat een terrein bouwrijp wordt gemaakt of een perceel van functie wijzigt, zal eerst een saneringsonderzoek moeten worden uitgevoerd om de eventuele verontreiniging in kaart te brengen en indien nodig daadwerkelijk tot sanering over te gaan.

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



Figuur 7 Homogene deelgebieden

Zoals te zien in het bovenstaande figuur, valt het plangebied onder een drietal homogene deelgebieden:

- i1 Industrie voor 1900;
- i2 Industrie 1900 -1970;
- i3 Industrie na 1970.

De bodemkwaliteit in de oudere industriegebieden (i1 en i2) 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.

Deelgebied I3 (Industrie na 1970) is milieuhygiënisch "schoon" (alle gemiddelde gehalten beneden de streefwaarden).

Hergebruik van licht verontreinigde grond als bodem, is in een aantal gevallen niet gewenst. Hierbij kan gedacht worden aan kinderspeelplaatsen, natuurgebieden, recreatiegebieden, gebieden met een woonbestemming, etc. De gemeente Harlingen behoudt zich voor in deze of soortgelijke gevallen af te wijken van de regelgeving zoals opgenomen in dit bodembeheerplan. Indien nodig zullen aanvullende eisen aan de kwaliteit van de toe te passen grond gesteld worden.

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 een bodemonderzoek verplicht bij de bouw van een "verblijfsruimte" met een oppervlakte gelijk aan of groter dan 50 m². In de oude industriegebieden voor 1970 (i1 en i2) blijft, in verband met de mindere bodemkwaliteit, bij de aanvraag voor een of omgevingsvergunning voor bouwactiviteiten een bodemonderzoek verplicht.

Voor de zone I3 (Industrie na 1970) is de bodemkwaliteitskaart een afdoende bewijsmiddel voor de bodemkwaliteit bij nieuwbouw. Daardoor vervalt voor dit gebied de onderzoeksverplichting, mits sprake is van een onverdachte locatie.

4. 5. Water

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, alsmede 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 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.

- *Watertoets* -

Binnen het plangebied liggen enkele watergangen in de vorm van het Van Harinxmakanaal en de vaarten.

Het beleid van de waterbeheerders ten aanzien van het water in bebouwd gebied is, naast het realiseren van het basisniveau, gericht op het bereiken van biologisch gezonde watersystemen. Deze watersystemen dienen zodanig te zijn ingericht dat het water geschikt is voor meerdere doeleinden.

Ten aanzien van water is het van belang om te kijken naar de watertoets. 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 derhalve 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.

In het plangebied is verder van belang dat de aanwezigheid van water daadwerkelijk gewaarborgd is. Daarom is in het plangebied expliciet de bestemming "Water" opgenomen. Deze bestemming is toegekend aan alle belangrijke watgangen, zodat een goede waterhuishouding ook op deze manier is gewaarborgd. Onderhoud is hierbij een belangrijk punt.

In het vooroverleg is het bestemmingsplan voor een wateradvies naar Wetterskip Fryslân gestuurd. Het Wetterskip geeft een positief wateradvies, de adviespunten van het Wetterskip zijn in het plan verwerkt of zullen bij de verdere uitvoering van het plan in acht worden genomen.

4. 6. Ecologie

Bij elk ruimtelijk plan dient, met het oog op de natuurbescherming, rekening te worden gehouden met de *Natuurbeschermingswet* en de *Flora- en faunawet*. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in gebiedsbescherming en soortenbescherming.

- Gebiedsbescherming -

Gebiedsbescherming houdt in dat gebieden met bijzondere natuurwaarden wettelijk of beleidsmatig zijn beschermd. Hierbij gaat het om *Natura 2000-gebieden* en de *EHS*. Natura 2000 is een netwerk van beschermde gebieden in de Europese Unie, dat wordt opgebouwd ter behoud en herstel van biodiversiteit. Om het Natura 2000-netwerk in stand te houden, te herstellen en te beschermen, is hieraan een wettelijk regime verbonden: de *Natuurbeschermingswet*.

Met de gewijzigde *Natuurbeschermingswet* 1998 zijn de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn in de Nederlandse wetgeving verankerd. Als er activiteiten in of nabij een Natura 2000-gebied plaatsvinden, moet oriënterend onderzoek uitwijzen of er een kans is dat deze significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen of kwalificerende waarden van de Natura 2000-gebieden hebben. Met de *EHS* wordt gestreefd naar realisatie van een samenhangend netwerk van kwalitatief hoogwaardige natuurgebieden. In zijn algemeenheid is het ruimtelijk beleid voor de *EHS*-gebieden gericht op het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden van een gebied.

Het meest nabij gelegen Natura 2000-gebied is de Waddenzee. Gezien de situatie (actualisatie van een bestemmingsplan voor een bestaand bedrijventerrein aan de oostkant van Harlingen) en de aard van het tussenliggende gebied (de stad Harlingen met woongebieden en andere bedrijventerreinen), is het zeer onwaarschijnlijk dat voorliggend plan van invloed zal zijn op de Waddenzee.

Naast de Natura 2000-gebieden is in het kader van de gebiedsbescherming de (provinciale) Ecologische Hoofdstructuur (EHS) van belang. Het meest nabijgelegen EHS-gebied bevindt zich ten zuidoosten van Harlingen. Net als bij het Natura 2000-gebied Waddenzee, kan hier geconcludeerd worden dat de actualisatie, mede gezien de aard van het tussenliggende gebied, zeer waarschijnlijk niet van invloed zal zijn op de EHS.

- 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. Ook de beschermde soorten onder de Vogel- en Habitatrichtlijn zijn hierin opgenomen.

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.

Voor het plangebied kan worden gesteld dat het om een bestaande situatie gaat waarin geen nieuwe (grootschalige) ontwikkelingen worden toegestaan. Het is en blijft grotendeels in gebruik als woon- en werkgebied. Wat betreft de soortenbescherming, zijn er daarom voor het bestemmingsplan geen belemmeringen te verwachten.

4. 7. 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 (of omgevingsvergunning voor milieuactiviteiten) en de aanvraag daarvoor onder meer de specifieke stoffen, bronnen en systemen, risicobeperkende maatregelen en objecten, brandbestrijdingsvoorzieningen, toegangs- en vluchtwegen, vertaald naar een voor de betreffende inrichting van toepassing zijnde normering. Daarbij wordt er 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 tenminste 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 in en nabij het plangebied een tweetal risicovolle (LPG-)inrichtingen voorkomen en een drietal transportroutes voor gevaarlijke stoffen.

- *LPG-inrichtingen* -

Het Texaco-servicestation aan de Almenumerweg 20 en het BIM-tankstation aan de Grensweg 2 zijn, in verband met de verkoop van LPG, inrichtingen die vallen onder het BEVI. De feitelijke doorzet van beide LPG-inrichtingen is kleiner dan 1000 m³ per jaar is. Op de risicokaart zijn de plaatsgebonden risicocontouren opgenomen. Binnen de 10⁻⁵-contour van beide inrichtingen (25 meter) zijn geen bestaande, dan wel geprojecteerde kwetsbare objecten aanwezig. Voor de vulpunten, de LPG-afleveringsinstallaties en de LPG-reservoirs, gelden voor beide inrichtingen de volgende 10⁻⁶-risicocontouren:

	Afstand Risicocontour 10⁻⁶
<i>Vulpunt</i>	35 meter
<i>LPG-afleveringsinstallatie</i>	15 meter
<i>LPG-reservoir</i>	25 meter

Deze afstanden vallen voor beide LPG-inrichtingen buiten de gevoelige bestemmingen in het plangebied.

Voor de LPG-inrichtingen zijn groepsrisicoberekeningen uitgevoerd, die zijn opgenomen in bijlage 2. Hieruit blijkt dat het groepsrisico kleiner is dan de oriëntatiewaarden.

Om te kunnen bepalen of het groepsrisico wel of niet aanvaardbaar kan worden geacht, is onder andere de mate van zelfredzaamheid van personen en bestrijdbaarheid van het incident van belang. Deze afweging wordt door het bevoegd gezag gedaan. De fysieke gesteldheid van personen in het plangebied is gezien de bestemde functies zodanig dat gesproken kan worden van zelfredzame personen.

Het WAS (waarschuwing- en alarmeringssysteem) reikt tot binnen het plangebied, zodat personen ten tijde van een calamiteit via dit systeem gewaarschuwd kunnen worden. Wat betreft de bestrijdbaarheid wordt geadviseerd bedrijven met een grote hittebelasting te voorzien van een automatisch blussysteem om zo aan de zorgnorm te voldoen. Dit kan via een milieuvergunning (of omgevingsvergunning voor milieuactiviteiten) worden geregeld.

Bij het uitvoeren van deze maatregelen neemt de kans op een incident af en worden de gevolgen van het incident verkleind. Het groepsrisico zal dan afnemen. Overigens bepaalt het bevoegd gezag of de voorgaande maatregelen getroffen kunnen worden. Het *groepsrisico* wordt hiermee aanvaardbaar geacht.

- Transportroutes (vaar- en spoor)wegen en gasleidingen -

In het plangebied bevinden zich drie transportroutes voor gevaarlijke stoffen; de N31, het Van Harinxmakanaal en de spoorlijn Harlingen - Leeuwarden.

Ten aanzien van de externe veiligheid van de N31 kan het volgende worden geconstateerd. Op grond van de risicobenadering die is af te leiden uit de Risico-atlas Wegvervoer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2006) blijkt dat er noch momenteel, noch in de toekomst sprake is van ontoelaatbare risico's als gevolg van het wegtransport. Het betreft zowel het Plaatsgebonden Risico (PR) als het Groepsrisico (GR). Derhalve heeft deze risicobeoordeling geen gevolgen voor het voorliggende bestemmingsplan.

Ook is het aspect *externe veiligheid* (mogelijk) aan de orde in relatie tot het vervoer van gevaarlijke stoffen over het Van Harinxmakanaal. Met behulp van de *Risicoatlas Hoofdvaarwegen Nederland* ²⁾ is beoordeeld of er al dan niet een overschrijding van de risiconormen plaatsvindt. De risicoatlas geeft een actueel beeld van het externe risico door het vervoer van gevaarlijke stoffen over hoofdtransportassen en hoofdvaarwegen. De atlas geeft voor alle hoofdtransportassen en hoofdvaarwegen een indicatie van de aard en de grootte van het externe risico. In de risicoatlas is het Van Harinxmakanaal aangeduid als "overige vaarweg" (en is in de atlas niet beschouwd).

²⁾ Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Risicoatlas Hoofdvaarwegen Nederland*, februari 2003.

Voor het Van Harinxmakanaal geldt dat er niet of nauwelijks transporten van brandbare gassen, brandbare vloeistoffen en toxische stoffen plaatsvinden. Er kan dan ook geconcludeerd worden dat voor dit kanaal dan ook geen sprake is van een extern risico.

Voor de externe veiligheid ten aanzien van de spoorlijn Harlingen - Leeuwarden geldt dat in Friesland enkel (en in beperkte mate) vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt over de spoorlijn Leeuwarden - Groningen. Voor het onderhavige plangebied is dan ook geen sprake van een extern risico, wat betreft vervoer per spoor.

Ten oosten van het plangebied ligt een gasleiding van de Gasunie, met een uitwendige diameter van 30,00 inch en een maximale werkdruk van 80,00 bar. Volgens de risicokaart is er geen sprake van een plaatsgebonden risico, deze contour bedraagt 0 meter. Uit een overlegreactie van de Gasunie blijkt dat het plangebied buiten de 1% letaliteitsgrens van de gasleidingen van de Gasunie ligt. Op 16 maart 2010 is echter een mutatie voor deze buisleiding doorgevoerd. Het invloedsgebied c.q. de 1% letaliteitsgrens ligt hierdoor op 465 meter van de leiding en gedeeltelijk in het plangebied.

In dit deel van het plangebied bevindt zich het zwaardere deel van het bedrijventerrein en de rioolwaterzuivering. In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat het in dit deel van het plangebied om beperkt kwetsbare objecten gaat (uitgezonderd enkele bedrijfswoningen) met een lage personen-dichtheid. Binnen het invloedsgebied is een beperkt aantal mensen aanwezig. Het groepsrisico zal dan ook lager zijn dan de oriënterende waarde. De bestemmingsplanregeling voorziet in een regeling voor nieuwe bedrijfswoningen, mits deze voldoen aan (onder andere) het BEVI. De personen in dit gebied worden zelfredzaam geacht en het gebied is voor hulpdiensten vanuit meerdere richtingen goed bereikbaar. Aangezien het bestemmingsplan een conserverende regeling betreft, en eventueel nieuwe bedrijfswoningen worden getoetst aan het BEVI, wordt het *groepsrisico* aanvaardbaar geacht.

- Conclusie -

Externe veiligheid levert voor dit bestemmingsplan geen belemmeringen op.

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.

De gemeente Harlingen heeft de luchtkwaliteit onderzocht in de Rapportage Luchtkwaliteit 2008 ³⁾. In deze rapportage is nagegaan of er sprake is van overschrijdingen van de wettelijke luchtkwaliteitsnormen voor de luchtverontreinigende stoffen: stikstofdioxide (NO₂), koolmonoxide (CO), fijnstof (PM¹⁰) en benzeen (C₆H₆).

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.

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

4. 9. Kabels en leidingen

In het plangebied is sprake van twee ruimtelijk relevante, openbare waterleidingen aan de Oude Trekweg (een 315 PVC-1974 leiding) en de Vaartweg (een 200 PVC-1980 leiding). Voor de waterleidingen geldt een bebouwingsvrije afstand van 5 meter vanuit deze leiding. De leidingen vormen geen belemmeringen voor het plangebied.

³⁾ Milieuadviesdienst i.o.v. gemeente Harlingen, *Rapportage Luchtkwaliteit 2008 Gemeente Harlingen*, 30 oktober 2009.

5. PLANUITGANGSPUNTEN

In de vorige hoofdstukken is de ruimtelijk-functionele structuur van het plangebied weergegeven. Tevens is aandacht besteed aan de milieu- en omgevingsaspecten in het plangebied en is het relevante beleid samengevat. Op basis hiervan kunnen de volgende uitgangspunten voor het onderhavige bestemmingsplan worden geformuleerd.

5. 1. Algemeen uitgangspunten

Het beleid ten aanzien van de Koningsbuurt is gericht op het handhaven en waar mogelijk versterken en opwaarderen van de huidige ruimtelijk-functionele structuur. Kenmerkend voor het onderhavige plangebied is de menging van de bedrijfs- en de woonfunctie. Dit zijn, naast de infrastructuur, de belangrijkste functies in het plangebied. Het uitgangspunt is deze menging te handhaven, rekening houdend met de woonsituatie en de milieuhygiënische mogelijkheden. Een specifiek aspect dat hierin bijzondere aandacht verdient, zijn de bedrijfswoningen in het plangebied.

5. 2. Bedrijven

Het plangebied bestaat voor het grootste deel uit bedrijventerrein. Voor zover de aanwezige bedrijven in het bezit zijn van de benodigde (bouw- en) milieuvergunning(en) (of omgevingsvergunningen) c.q. onder een AMvB op grond van de *Wet milieubeheer* vallen, mogen deze hun bedrijfsactiviteiten voortzetten. Binnen het woongebied 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.

Het bedrijventerrein is 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.

Het bedrijventerrein is qua categorisering opgedeeld in drie gedeelten, zoals in figuur 5 is aangegeven. Deze categorisering is afgestemd op het centrale woongebiedje. Dit betekent dat de bedrijven naar aard en milieubelasting zodanig gerangschikt zijn, dat de woningen in het woongebied daarvan geen onevenredige hinder ondervinden. Hiertoe is het bedrijventerrein in een aantal zones verdeeld en binnen deze zones is, afhankelijk van de afstand tot de woonbebouwing, de vestiging van bepaalde categorieën bedrijven mogelijk. Ook zijn de geluidszoneringsplichtige bedrijven apart aangewezen, deze zijn alleen mogelijk in het meest noordelijke deel van het bedrijventerrein. Op de overige delen van het bedrijventerrein, zijn gezien het gemengde karakter van het plangebied, geluidszoneringsplichtige inrichtingen en ook risicovolle inrichtingen en/of vuurwerkbedrijven niet toegestaan.

De Koningsbuurt kan zijn functie voor bedrijvigheid behouden. Ten aanzien van nieuwe bedrijven geldt dat alleen bedrijven tot en met de aangegeven milieucategorie mogen worden gevestigd.

De categorisering speelt hierbij een sturende rol. Bij bestaande bedrijven is de milieuvergunning (of omgevingsvergunning voor milieuactiviteiten) hiervoor het sturende instrument.

De afstemming tussen de woonfunctie op de al aanwezige bedrijven, zal dan ook via het instrument van de milieuvergunning (of omgevingsvergunning voor milieuactiviteiten) moeten plaatsvinden. De bedrijven die momenteel in een hogere milieucategorie vallen dan is toegestaan op het bedrijventerrein, 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. Het betreft de volgende bedrijven:

- Scheepsreparatie Friesland VOF, Koningsweg 12 en 27;
- Vebo, Oude Trekweg 44 11;
- Joop, Oude Trekweg 82.

- Detailhandel -

Wat betreft detailhandel, zal het in eerste instantie moeten gaan om detailhandel in goederen die een directe relatie hebben met de productie van bedrijven. Daarnaast betreft het perifere detailhandel die gezien de schaal niet meer in een stadscentrum thuishoort en een elektronicazaak. Voor de bestaande detailhandelsbedrijven in het plangebied is een specifieke regeling getroffen, waarbij deze bedrijven op de huidige locatie kunnen blijven functioneren. Deze bedrijven/winkels zijn in het bestemmingsplan op hun huidige c.q. vergunde locatie inbestemd.

Eventueel kan een detailhandelsbedrijf zich op het bedrijventerrein (niet in het zwaarste deel) vestigen. Een belangrijk uitgangspunt hierbij is dat een dergelijk bedrijf vanwege ruimtebeslag en/of verkeersoverlast in de binnenstad van Harlingen ongewenst is en dat door de vestiging in de Koningsbuurt de status van de Harlinger binnenstad en het kernwinkelgebied niet wordt aangetast.

Op alle delen van het bedrijventerrein is onder bepaalde voorwaarden productiegebonden detailhandel mogelijk.

5. 3. Wonen

- Reguliere deel -

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. De woningen dienen op de huidige locatie te blijven bestaan, met de gebruikelijke perceelsgebonden ontwikkelingsmogelijkheden. Een toename van het aantal woningen is gezien de milieusituatie ongewenst. Het maximum aantal woningen is daarom in het plan vastgelegd. Vanuit deze doelstelling moet kwaliteitsverbetering van woning(en) en omgeving, aangepast aan de eisen van de tijd, mogelijk zijn.

Hiermee kan worden ingespeeld op veranderende behoeft patronen 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.

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 inachtneming 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 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 openbaar groen en de inrichting van wegen en woonstraten (bijvoorbeeld parkeerplaatsen, straatmeubilair en verkeersdrempels). In het bestemmingsplan zijn mogelijkheden opgenomen voor verbetering van de kwaliteit van de woonomgeving. Het woongebiedje centraal in de Koningsbuurt is ingericht als verblijfsgebied, met een maximumsnelheid van 30 km/uur. Daarnaast kan in dit kader ook worden gedacht aan het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van binnengebieden en (overbodige) parkeerplaatsen.

- Bedrijfswoningen -

Bij het realiseren van nieuwe bedrijfswoningen dient rekening gehouden te worden met de van belang zijnde milieuaspecten, terwijl binnen het bedrijventerrein een zonering zal worden aangebracht die erop gericht is dat wonen en werken in de Koningsbuurt ook op termijn naast elkaar kunnen blijven bestaan. In verband met deze milieuaspecten zijn in de zwaarste delen van het bedrijventerrein (tot en met milieucategorie 4.2) nieuwe bedrijfswoningen niet toegestaan. In deze delen is voor de reeds aanwezige bedrijfswoningen een regeling getroffen waarbij ze op de huidige locaties kunnen blijven functioneren.

Voor de overige delen van het bedrijventerrein zijn de huidige bedrijfswoningen bij recht inbestemd door middel van een aanduiding. Nieuwe bedrijfswoningen kunnen onder bepaalde voorwaarden via een binnenplanse afwijking van de bouwregels gerealiseerd worden. Is dit het geval, dan zal vervolgens nagegaan moeten worden of vestiging mogelijk is in relatie tot de milieuvergunning (of omgevingsvergunning voor milieuactiviteiten) dan wel de te verwachten ontwikkeling van de omliggende bedrijven. Indien blijkt dat de voorkeursgrenswaarden met betrekking tot geluid worden overschreden, kan eventueel een proces worden ingezet om een hogere waarde vast te stellen.

5. 4. Infrastructuur

Voor de toekomstige ontwikkeling van de Koningsbuurt zal de bestaande infrastructuur als uitgangspunt dienen. De infrastructuur zoals die op dit moment in het gebied aanwezig is, zal in grote lijnen gehandhaafd kunnen blijven. De veranderingen in het profiel van de N31 zullen in een aparte juridisch-planologische regeling worden geregeld.

Verder zullen incidenteel hier en daar kleine aanpassingen plaats kunnen vinden in het plangebied; de in het plan opgenomen regelingen bieden hiervoor zonder meer de ruimte.

- Wegen -

De verdubbeling van het tracé tussen Zurich en Midlum (ten westen van Harlingen) is momenteel gereed. De mogelijk extra geluidsbelasting die de verandering van het profiel van de N31 met zich meebrengt voor de woningen in de Koningsbuurt, zal voorkomen moeten worden door het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen langs de weg. Uitgangspunt blijft dat aan de *Wet geluidhinder* wordt voldaan (zowel in de huidige als in de toekomstige situatie).

De overige wegenstructuur in het plangebied is verdeeld in een verblijfs- en een verkeersfunctie. De wegen (waaronder de Oude Trekweg) in en nabij het woongebiedje krijgen nadrukkelijk de status van verblijfsgebied. Voor de overige wegen in de meer bedrijvige gebieden, en wegen die een duidelijke ontsluitingsfunctie vormen voor Harlingen (zoals de Almenumerweg en de Grensweg), is de regeling afgestemd op de verkeersfunctie.

- Waterwegen -

Het in het plangebied lopende Van Harinxmakanaal is een belangrijke hoofdvaarverbinding die is ingericht voor schepen met een maximaal tonnage van 1350 ton. De provincie Fryslân streeft naar een opwaardering van dit kanaal. Naar verwachting is hier tijdens de looptijd van dit bestemmingsplan geen sprake van. Het Van Harinxmakanaal is daarom conserverend bestemd.

Op basis van de provinciale Vaarwegenverordening Friesland 1990 is er langs het Van Harinxmakanaal sprake van een aandachtszone met een breedte van 30 meter ten behoeve van het beheer en onderhoud van de vaarweg. Binnen deze aandachtszone is vervolgens nog weer sprake van een bebouwingsvrije zone met een diepte van 20 meter, gerekend vanaf de kant van de vaarweg. Hierbinnen mag alleen bebouwing worden opgericht in overleg met de afdeling Vaarwegen van de provincie Fryslân.

- Spoorwegen -

Tenslotte is het beleid voor de spoorlijn Harlingen - Leeuwarden gericht op handhaven en waar mogelijk te versterken. Bij een eventuele uitbreiding van geluidsgevoelig functie in het invloedsgebied van de spoorlijn, geldt als uitgangspunt dat aan de *Wet geluidhinder* wordt voldaan.

5. 5. 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. Eén en ander zal moeten leiden tot een versterking van het woon- en leefmilieu en de totale ruimtelijke structuur van het plangebied. Dit geldt ook voor het grootste deel van de groenstrook tussen de Roordaweg en het bedrijventerrein bij onder andere de Gamma.

Naast het Van Harinxmakanaal is de Franekertrekvaart en de Achlumervaart van belang.

Deze wateren worden gebruikt door de water-gerelateerde bedrijvigheid in het plangebied. Ook hebben de wateren een functie voor de kleine watersport, voor de Achlumervaart is dit ook de vis- en schaatsrecreatie. Het beleid is erop gericht het aanwezige water en de voorzieningen in dit water te handhaven c.q. te versterken, waarbij het bedrijfsmatige en toeristische karakter voorop staat.

5. 6. Obstakels en randvoorwaarden

- Geluidszones -

Vanwege de geluidszones van de omliggende industrie- en bedrijventerreinen, zijn geluidszones opgenomen waarbinnen het aantal geluidsgevoelige functies niet mag uitbreiden. Verder geldt naast het bestemmingsplan de *Wet milieubeheer*, die via de milieuvergunningen (of een omgevingsvergunningen voor milieuactiviteiten) overlast van de bedrijven reguleert.

- LPG-inrichtingen -

Voor beide tankstations in en nabij het plangebied geldt in verband met de verkoop van LPG dat hierdoor een goed woon- en leefklimaat gewaarborgd blijft. Hiertoe is naast het bestemmingsplan de milieuvergunning (of een omgevingsvergunning voor milieuactiviteiten) het sturende instrument. In de milieuvergunning (of een omgevingsvergunning voor milieuactiviteiten) is een maximum doorzet opgenomen waaraan de LPG-tankstations aan dienen te voldoen. Daarnaast is in het bestemmingsplan een regeling getroffen waarbij het aantal woningen, en dus ook het gemiddeld aantal personen, in het invloedsgebied van beide tankstations niet kan toenemen (deze regeling is daarnaast ook van belang in verband met het geluid).

- Nutsbedrijven -

Een speciaal aspect binnen de bedrijvigheid vormt de rioolwaterzuiveringsinstallatie in het oosten van het plangebied. Voor deze voorziening biedt het plan een op maat gesneden juridisch-planologische regeling, waarbij enerzijds de voorziening op de desbetreffende locatie kan worden gehandhaafd en anderzijds een goed woonklimaat in de omgeving van de voorzieningen wordt geboden.

- Provinciale vaarwegen -

Het Van Harinxmakanaal en de vaart langs de Kanaalweg zijn provinciaal vaarwater. Voor het Van Harinxmakanaal geldt een beheergrens van 30 meter, voor de vaart langs de Kanaalweg een beheergrens van 10 meter. Het uitgangspunt voor het bestemmingsplan is, dat hieraan wordt voldaan.

- Kabels, leidingen, en dergelijke -

In het plangebied zijn waterleidingen gelegen. Aan weerszijden van de leidingen geldt een aantal (bouw)beperkingen. Voor de leidingen zijn bebouwingsvrije zones van 5 meter aan weerszijden opgenomen.

6. JURIDISCHE PLANOPZET

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 omtrent 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 is aangepast aan de *Wet algemene bepalingen omgevingsrecht* (Wabo) die per 1 oktober 2010 in werking is getreden.

6. 1. Toelichting op de bestemmingen

- *Bedrijf - Nutsvoorziening* -

De rioolwaterzuiveringsinstallatie in het oosten van het plangebied is door middel van de bestemming "Bedrijf - Nutsvoorziening" geregeld. De maximale bebouwingspercentages en bouwhoogten zijn in de bouwvlakken geregeld. In het bouwvlak bevindt zich een windturbine, die in verband met de hoogte specifiek in het bouwvlak is aangeduid.

- *Bedrijventerrein* -

Het merendeel van de gronden binnen het plangebied is onder de bestemming "Bedrijventerrein" gebracht. Om enerzijds de bedrijfseconomische belangen in acht te nemen en anderzijds de woonfunctie in de directe omgeving te beschermen tegen hinder van bedrijven, is de bestemming in drie categorieën onderverdeeld door middel van categorie aanduidingen. Deze categorie aanduidingen zijn gebaseerd op de milieucategorieën uit de VNG-brochure "Bedrijven en milieuzonering".

Op de gronden in het plangebied, voorzien van de categorie aanduiding "bedrijf tot en met categorie 2", zijn bedrijven van een lichte milieucategorie toegestaan. De gronden bevinden zich in de nabijheid van het woongebied in de Koningsbuurt. Binnen de categorie aanduiding "bedrijf tot en met categorie 3.2", zijn bedrijven tot en met de middelzware milieucategorieën toegestaan.

Tenslotte is de categorieaanduiding “bedrijf tot en met categorie 4.2” toegekend aan het overige deel van het bedrijventerrein, langs het Van Harinxmakanaal. Door middel van een wijzigingsbevoegdheid bestaat de mogelijkheid voor bedrijven uit een hogere milieucategorie zich te vestigen. In het gehele plangebied is de vestiging van risicovolle inrichtingen, vuurwerkbedrijven en/of geluidszoneringsplichtige inrichtingen uitgesloten. De huidige geluidszoneringsplichtige inrichtingen zijn geregeld door middel van een aanduiding.

Binnen deze bestemming komen bedrijven voor uit een hogere milieucategorie dan is toegestaan. Deze bedrijven zijn door middel van de aanduidingen geregeld. Hiermee wordt voor deze bedrijven een regeling geboden waarmee ze in de toekomst op de huidige locatie kunnen blijven functioneren. Bij beëindiging of verplaatsing van het bedrijf mag op deze plek alleen een gelijk bedrijf of een ander bedrijf tot en met de toegestane milieucategorie zich vestigen. Ook zijn de detailhandelsvestigingen in het plangebied specifiek aangeduid, waarin onderscheid is gemaakt naar de aard.

De bebouwingsmogelijkheden op het bedrijventerrein zijn in het plan op een vrij globale manier vastgelegd. Het maximale bebouwingspercentage van het bouwvlak bedraagt 80 % van de oppervlakte van het bouwperceel. De maximaal toegestane hoogte van de bedrijfsgebouwen varieert van 7 meter in de zone direct rond het woongebied, tot 10 meter in beide andere zones. Een uitzondering hierop wordt gevormd door het bedrijf aan de Koningweg 27. In verband met een in het verleden verleende vrijstelling is hier een maximum bouwhoogte van 12 meter toegestaan. Door middel van een wijzigingsbevoegdheid kan van deze hoogten worden afgeweken en wel in die zin dat de hoogte van 7 meter kan worden vergroot tot 10 meter en de hoogte van 10 meter tot 15 meter. Dit mag echter niet leiden tot een onevenredige aantasting van het woonmilieu en het bebouwingsbeeld.

Verder is de afstand van een gebouw tot de zijdelingse bouwperceelgrens en de onderlinge afstand tussen de gebouwen ten minste 5 meter (tenzij de bestaande afstand minder bedraagt). In beide situaties kan hier door middel van een binnenplanse afwijking van de bouwregels van worden afgeweken.

In het plangebied komt een aantal bedrijfswoningen voor. Deze zijn allen aangeduid. Gezien het karakter van de zwaardere delen van het bedrijventerrein in het plangebied (met de aanduiding “bedrijf tot en met categorie 4.2”, is een verdere toename van bedrijfswoningen op deze delen ongewenst. Het is niet toegestaan nieuwe bedrijfswoningen, behalve het vervangen van de huidige, in deze delen van het plangebied te situeren.

In de lichtere delen van het bedrijventerrein is de vestiging van een nieuwe bedrijfswoning door middel van een binnenplanse afwijking van de bouwregels toegestaan, onder de voorwaarde dat de geluidsbelasting niet hoger zal zijn dan de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde, of een vastgestelde hogere grenswaarde en dat wordt voldaan aan het BEVI.

Naast de bestaande detailhandelsvestigingen is door middel van een binnenplanse afwijking van de gebruiksregels perifere detailhandel toegestaan.

Gezien de schaal van dit soort detailhandelsbedrijven in relatie tot de schaal van de binnenstad van Harlingen, zijn (bij voorkeur de westelijke delen van) de gebieden die zijn aangeduid als “bedrijf tot en met categorie 2” en “bedrijf tot en met categorie 3.2” geschikt voor vestiging daarvan. Als uitgangspunt voor de schaal van dit soort bedrijven, wordt voor de Harlinger situatie uitgegaan van een bedrijfsvloeroppervlakte van ten minste 750 m². Uitgangspunt met betrekking tot het toelaten van deze vormen van detailhandel is dat het vanwege ruimtebeslag of verkeersoverlast onmogelijk en/of ongewenst is de betreffende vestiging in het bestaande winkelapparaat in te passen.

Ook is productiegebonden detailhandel op het bedrijventerrein door middel van een binnenplanse afwijking van de gebruiksregels mogelijk, met uitzondering van detailhandel in voedings- en genotmiddelen.

Voor de LPG-verkoop is een aanduiding in de bestemming opgenomen. Alleen op deze locatie is de verkoop van LPG toegestaan. In verband met externe veiligheidsrisico's is rondom het LPG-vulpunt een veiligheidszone opgenomen.

Tenslotte bestaat de mogelijkheid voor het bij recht oprichten van twee hijsinstallaties op het perceel Koningsweg 27, tot een maximale hoogte van 35 meter. Ook dit is door middel van een aanduiding geregeld. Door middel van een binnenplanse afwijking van de bouwregels bestaat deze mogelijkheid ook voor andere delen van het bedrijventerrein, tot een hoogte van maximaal 40 meter.

- Groen -

Deze bestemming is toegekend aan een strook grond tussen de Roordaweg en het bedrijventerrein bij de Gamma. Het is hier niet toegestaan op of in deze gronden gebouwen te bouwen of de gronden te gebruiken voor buitenopslag van goederen.

- Verkeer -

De belangrijkste wegen in het plangebied 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 éénrichtingsverkeer en verkeersremmende maatregelen kunnen zonder problemen gerealiseerd worden binnen deze bestemming.

Voor deze zoneplichtige wegen binnen deze bestemming is de profielaanduiding vastgelegd door middel van een dwarsprofiel. 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.

- *Verkeer - Railverkeer* -

Het in het plangebied liggende gedeelte van de spoorlijn Harlingen - Leeuwarden heeft, samen met de bijbehorende bermen en bermsloten, de bestemming "Verkeer - Railverkeer" gekregen.

- *Verkeer - Verblijf* -

De Oude Trekweg ter hoogte van de woonenclave in de Koningsbuurt en het deel van de Oude Trekweg ten westen van de Grensweg, hebben de bestemming "Verkeer - Verblijf" gekregen. Dit geldt ook voor de verbindingswegen tussen de Oude Trekweg en de Kanaalweg en De Vormer. Deze bestemming brengt tot uitdrukking dat hier de aan de woningen gerelateerde verblijfsfunctie het primaat heeft, in tegenstelling tot de rest van het wegensysteem, waar de verkeersfunctie de eerste plaats inneemt.

- *Water* -

De bestemming "Water" heeft betrekking op de in en rond de Koningsbuurt gelegen waterwegen in de vorm van onder andere het Van Harinxmakanaal en de Franekertrekvaart. Overigens is water ook binnen andere bestemmingen (ondergeschikt) toegestaan.

- *Wonen* -

Voor de reguliere woningen in het plangebied die niet bij een bedrijf behoren, is de bestemming "Wonen" opgenomen. Het zijn over het algemeen vrijstaande woningen van één bouwlaag met kap, de regeling is hierop afgestemd. Op de plaatsen waar rijenwoningen voorkomen, is de aanduiding "maximaal aaneen te bouwen wooneenheden" van toepassing. De halfvrijstaande woningen bestaan uit twee bouwlagen met kap. De woonfunctie is de hoofdfunctie binnen de bestemming. Door middel van de bouwvlakken is de locatie van de bebouwing (zowel hoofd- als bijgebouwen) vrij exact vastgelegd. Deze regeling, in combinatie met het vastgelegde maximaal aantal woningen per bouwvlak, zorgt ervoor dat er geen verslechtering in de akoestische situatie kan optreden in verband met (spoor)wegverkeersgeluid. De maximale goothoogten zijn afgestemd op het type woning. Dit betekent dat de hoofdgebouwen een goothoogte van 6,00 meter mogen hebben. De woningen dienen te zijn voorzien van een kap met een helling tussen de 30° en 60°.

Naast hoofdgebouwen, is ook de bouw van bijgebouwen toegestaan. Deze bijgebouwen moeten ruimtelijk ondergeschikt zijn aan de hoofdgebouwen en minimaal 2,00 meter achter de weggekeerde gevel worden gebouwd. De bouwregels (goothoogte maximaal 3,00 meter en dakhelling maximaal 60°) zijn hierop afgestemd. In totaal mag er per hoofdgebouw een oppervlakte van 45 m² aan bijgebouwen worden gebouwd, tot een maximum van 40% van het deel van het bouwperceel dat achter de naar de weg gekeerde gevel ligt (het hoofdgebouw niet meegerekend). Ook mag de gezamenlijke oppervlakte niet meer bedragen dan 80% van de oppervlakte van het hoofdgebouw. Er mogen maximaal twee al dan niet vrijstaande bijgebouwen worden gebouwd. Bij een eventuele uitbreiding van een woning dan wel de bouw van een bijgebouw, zal getoetst moeten worden aan de vastgestelde geluidzone voor het plangebied.

6. 2. Toelichting op dubbelbestemming

Er is sprake van één dubbelbestemming in het plangebied. Deze bestemming is als het ware over de reguliere bestemmingen heen gelegd. De juridische betekenis is echter gelijkwaardig.

- Leiding - Water -

In het plangebied komen twee waterleidingen voor die planologische bescherming behoeft. Dienovereenkomstig zijn deze leidingen, met de bijbehorende beheersstroken (van 5 meter aan weerszijden van de leidingen), voorzien van de dubbelbestemming "Leiding - Water". Binnen deze bestemming mag in beginsel niet worden gebouwd, tenzij hiervoor toestemming is verkregen van de leidingbeheerder.

6. 3. Toelichting op de algemene aanduidingsregels

- Geluidzone - industrie -

In verband met de geluidzones van het bedrijventerrein Koningsbuurt en de omliggende bedrijven- en industrieterreinen is op een groot deel van de gronden in het plangebied de aanduiding "geluidzone - industrie" van toepassing. Op deze plaatsen zijn de gronden, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het tegengaan van een te hoge geluidsbelasting vanwege een industrieterrein van geluidgevoelige objecten. Ook het gezoneerde deel van het industrieterrein is aangegeven, door middel van een aanduiding.

- Vrijwaringszone - vaarweg -

Een strook van 30 meter breed langs het Van Harinxmakanaal is aangeduid ten behoeve van het onderhoud en het beheer van de oevers en kaden langs het kanaal (aanduiding "Vrijwaringszone - vaarweg"). Deze zone is overeenkomstig de provinciale Vaarwegenverordening Friesland 1990.

Binnen deze zone is mede in verband met de veiligheid tevens een strook aangegeven (aanduiding "specifieke bouwaanduiding - bebouwingsvrije zone") waarbinnen geen gebouwen opgericht mogen worden. De zone is niet van toepassing op bestaande bebouwing binnen de zone. Het oprichten van bouwwerken en gebouwen kan na het toepassen van een binnenplanse afwijking worden toegestaan. Hierbij dient wel overleg met, c.q. advisering van de Hoofdgroep Wegen en Kanalen van de provincie en Brandweer Fryslân plaats te vinden.

- Veiligheidszone - LPG -

In verband met het LPG-tankstation in het plangebied is de gebiedsaanduiding "Veiligheidszone - LPG" opgenomen. Op deze wijze wordt een te hoog veiligheidsrisico voor kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten tegengegaan vanwege de aanwezigheid van een risicovolle inrichting. Het is dan ook niet toegestaan om binnen deze aanduiding (beperkt) kwetsbare objecten te bouwen.

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.

7. 2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Over dit plan wordt, overeenkomstig de gemeentelijke Inspraakverordening, gelegenheid geboden tot Inspraak. Daarnaast is het plan voorgelegd aan de betrokken diensten als bedoeld in het Overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit op de ruimtelijke ordening. De resultaten van de Inspraak en het Overleg zijn verwerkt in dit bestemmingsplan.

Vervolgens heeft het bestemmingplan als ontwerpbestemmingsplan ter visie gelegen. Tijdens deze periode bestond de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen. Mede op basis hiervan heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan vastgesteld.

7. 3. Grondexploitatie en economische uitvoerbaarheid

Door middel van de grondexploitatieregeling 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. Om deze redenen is geen exploitatieplan vastgesteld.

Ten principale verandert er thans niets aan de economische onderbouwing. 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.

8. OVERLEG EN INSPRAAK

8. 1. Overleg

In het kader van het Overleg ex artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening over het bestemmingsplan is het voorontwerp van het bestemmingsplan Koningsbuurt verzonden naar de betrokken wettelijke overleginstanties en nutsbedrijven. De volgende aangeschreven instanties hebben gereageerd:

1. Provincie Fryslân
2. VROM-Inspectie (voor alle betrokken rijksdiensten);
3. Wetterskip Fryslân
4. Gasunie;
5. KPN;
6. Vitens;
7. Brandweer Fryslân;
8. De Nederlandse Spoorwegen.

Er zijn overlegreacties ontvangen van de instanties genoemd onder nummer 1 tot en met 7. De binnengekomen reacties zijn opgenomen in bijlage 3. De overlegreacties worden hieronder kort samengevat en van een antwoord voorzien.

Ad 1. Provincie Fryslân

Op een aantal punten heeft de provincie opmerkingen, van de aard van kwaliteits- of discussiepunten van categorie 2 en 3. Het betreffen de volgende opmerkingen:

Ruimtelijke kwaliteit

Geadviseerd wordt om de waardevolle groenelementen op het bedrijventerrein te beschermen door middel van een aanlegvergunningstelsel.

Reactie:

Het bestemmingsplan betreft de actualisatie van een vigerende bestemmingsplanregeling. Op de bedrijfsterreinen worden de vigerende rechten met het oog op het nieuwste beleid- en regelgeving gecontinueerd. In de openbare ruimte van het plangebied komt slechts op enkele plaatsen (zoals in paragraaf 2.2 van de toelichting is opgenomen) structurerend of kenmerkend groen voor. Echter, van waardevolle groenelementen is in het plangebied geen sprake. Al het groen kan door middel van de gekozen bestemmingsplan in het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt. Het bestemmingsplan behoeft geen aanpassing naar aanleiding van de opmerking van de provincie door middel van het opnemen van een aanlegvergunningstelsel.

Detailhandel

De provincie kan instemmen met de ontheffing voor volumineuze detailhandel, echter alleen voor auto's, boten, caravans, keukens en bouwmaterialen en niet voor detailhandel in elektronica.

Reactie:

In het bestemmingsplan zit een regeling waarin de bestaande detailhandel in elektronica in het plangebied zich kan voorzetten. Dit zijn bestaande rechten. In het plan zit geen ontheffing om detailhandel in elektronica verder uit te breiden, de ontheffing is louter voor volumineuze detailhandel bedoeld. Dit begrip wordt in het bestemmingsplan uitgelegd in artikel 1.

Geluidzone industrielawaai

In verband met het aanpassen van de geluidzones voor industrielawaai vraagt de provincie zich af in hoeverre dit een aanpassing van andere bestemmingsplannen vergt.

Reactie:

De nieuwe geluidzone is geregeld in het vastgestelde bestemmingsplan voor Oostpoort en het nog vast te stellen bestemmingsplan voor de Koningsbuurt. De andere bestemmingsplannen waar de aanpassing van de geluidzone gevolgen voor heeft zullen op dit punt partieel worden herzien.

Ervan uitgaande dat per 1 april 2010 een wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening (met terugwerkende kracht) in werking treedt, zijn partiële herzieningen voor geluidszones in bestemmingsplannen die op basis van "oude" Wet op de Ruimtelijke Ordening zijn opgesteld weer mogelijk. Hier zal gevolg aan worden gegeven.

Externe veiligheid

Binnen de invloedssfeer van het LPG-verkooppunt kan door middel van een ontheffing een volumineuze detailhandelsvestiging of een bedrijfswoning mogelijk worden gemaakt. Dit kan effect hebben op het groepsrisico

Reactie:

Aan de ontheffingen zal een bepaling worden opgenomen dat aan het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI) moet worden voldaan voordat ontheffing kan worden verleend.

Vaarwegen

Naast het Van Harinxmakanaal behoort ook de Harlinger Trekweg tot de provinciale vaarwegen. Hiervoor geldt een beheer- en bebouwingsvrije zone van 10 meter. De provincie verzoekt dit in de toelichting van het plan te verwerken.

Reactie:

De provincie bedoelt de vaart langs de Kanaalweg. Het bovenstaande zal in de toelichting van het bestemmingsplan worden opgenomen.

Ad 2. VROM-Inspectie

De VROM-Inspectie Noord geeft de verzamelde reacties weer van de rijksdiensten en geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen

Reactie:

De gemeente neemt dit ter kennisgeving aan.

Ad 3. Wetterskip Fryslân

Het Wetterskip geeft aan geen op- of aanmerkingen op het bestemmingsplan te hebben.

Reactie:

De gemeente neemt dit ter kennisgeving aan.

Ad 4. Gasunie

Het voorontwerpplan is door de Gasunie getoetst aan het nieuwe externe veiligheidsbeleid van het ministerie van VROM, zoals dat naar verwachting in 2009 in werking zal treden middels de AMvB Buisleidingen.

Op grond van deze toetsing komt de Gasunie tot de conclusie dat het plangebied buiten de 1% letaliteitgrens van de leidingen van de Gasunie ligt. Daarmee staat vast dat de leidingen geen invloed hebben op de verdere planontwikkeling.

Reactie:

De toetsing van de Gasunie zal worden opgenomen in de toelichting van het plan.

Ad 5. KPN

KPN verzoekt de gemeente om bij de nadere uitwerking van het plan rekening te houden met een aantal technische c.q. inrichtingsaspecten die daarbij aan de orde kunnen komen.

Reactie:

De gemeente neemt dit voor kennisgeving aan en zal hiermee rekening houden bij de uitwerking van het bestemmingsplan.

Ad 6. Vitens

Vitens attendeert via een toegezonden leidingbeheerkaart op de aanwezigheid van hoofd- en distributieleidingen.

Reactie:

Op basis van de toegezonden kaart blijkt dat in het plangebied twee waterleidingen aanwezig zijn die planologische bescherming behoeven. Het betreft de 315 PVC-1974 leiding langs de Oude Trekweg en de 200 PVC-1980 langs de Vaartweg. Deze zullen in het bestemmingsplan worden geregeld.

Ad 7. Brandweer Fryslân

De brandweer heeft het bestemmingsplan beoordeeld met betrekking tot het thema externe veiligheid en brengt de volgende (advies)punten onder de aandacht:

- functies voor verminderd zelfredzame personen worden binnen het invloedsgebied van het LPG-tankstation niet uitgesloten;
- de contouren van de invloedsgebieden voor LPG op de plankaart in te tekenen.
- de verantwoording van het groepsrisico is niet volledig ingevuld, er wordt geadviseerd niet meer te rekenen met een vast aantal personen per hectare. Voor standaardsituaties kan gerekend worden met de LPG-tool en voor overige situatie dient een QRA uitgevoerd te worden. De brandweer adviseert de verantwoording van groepsrisico voor beide LPG-tankstations uit te voeren.

Reactie:

In de toelichting van het voorontwerpbestemmingsplan is opgenomen dat binnen het bestemmingsplan bij recht geen mogelijkheid bestaat waardoor het groepsrisico zal kunnen worden verhoogd. Naar aanleiding van een overlegreactie van de provincie zal in de ontheffingen van het bestemmingsplan een bepaling worden opgenomen waarin is opgenomen dat aan het BEVI zal worden voldaan. In de toelichting is eveneens opgenomen dat gezien de bestemde functies er geen sprake is van verminderd zelfredzame personen, zoals bijvoorbeeld in zieken- of verzorgingshuizen. Indien er wel sprake zou zijn van verminderd zelfredzame personen in het plangebied, dan kan dit niet in het bestemmingsplan worden geregeld. De contouren van de invloedsgebieden zijn slechts toetsingsafstanden die in tegenstelling tot de plaatsgebonden risicocontour niet juridische behoeven te worden geregeld. Het is daarom niet noodzakelijk het invloedsgebied op de plankaart op te nemen.

Wat betreft de verantwoording en berekening van het groepsrisico, zal in het bestemmingsplan een berekening voor beide LPG-tankstations worden opgenomen waarin zal worden voldaan aan de nieuwste methoden.

Ad 8. De Nederlandse Spoorwegen

De Nederlandse Spoorwegen geeft aan geen op- of aanmerkingen op het bestemmingsplan te hebben.

Reactie:

De gemeente neemt dit ter kennisgeving aan.

8. 2. Inspraak

Het voorontwerp van het bestemmingsplan Koningsbuurt heeft, op grond van de gemeentelijke inspraakverordening vanaf 19 maart 2009 gedurende zes weken ter inzage gelegen in het Stadskantoor de Groenlandvaarder.

Gedurende de periode van de terinzagelegging kon een ieder zijn mening over de betreffende beleidsdocumenten schriftelijk of mondeling kenbaar maken, en wel op de volgende wijze:

- schriftelijk aan het college van burgemeester en wethouders, postbus 10.000 8860HA Harlingen;
- mondeling na afspraak met de behandelend ambtenaar van de afdeling VROM, de heer H. Runia;
- Op een informatieavond op 24 maart 2009 op het stadhuis.

Op grond van de *Wet bescherming persoonsgegevens* is het niet toegestaan om persoonsgegevens (zogenaamde NAW-gegevens: naam, adres en woonplaats) van natuurlijke personen te verwerken zonder bijvoorbeeld een wettelijke grondslag, dringende noodzaak of toestemming van de betreffende personen. In het voorliggende bestemmingsplan wordt hieraan voldaan door de indieners van de inspraakreacties niet bij name te noemen. Ook worden de inspraakreacties zelf niet aan het bestemmingsplan toegevoegd.

Er is één inspraakreactie ontvangen, die hieronder is samengevat en voorzien van een reactie. De indieners van de inspraakreactie zijn hiervan per brief op de hoogte gesteld.

Ad 1. Inspraakreactie

De inspraakreactie gaat in op artikel 9.2.2. lid e, waarin de afstand van een hoofdgebouw of een blok van aaneengebouwde hoofdgebouwen tot te zijdelingse perceelsgrens ten minste 3,00 meter moet bedragen. De insprekers stellen dat sommige hoofdgebouwen in de huidige situatie met de zijgevel op de erfgrens staan en dat een afstand van 3,00 meter te kort is met het gevaar van een overslaande brand.

Reactie:

Voor situaties waar de bedoelde afstand reeds korter is geldt het overgangsrecht. Dit betekent dat vergunde situaties als zodanig kunnen blijven bestaan.

Juist om een bepaalde openheid tussen de verschillende hoofdgebouwen te garanderen en het gevaar van overslaande gebouwen te verkleinen is de bepaling in het bestemmingsplan opgenomen om hoofdgebouwen (of een blok van aaneengesloten hoofdgebouwen) op minimaal 3,00 meter van de zijdelingse perceelsgrens te bouwen. Volgens de gemeente Harlingen is deze afstand groot genoeg om overslaande branden te voorkomen. Overigens is het door middel van een ontheffingsprocedure mogelijk deze afstand te verkleinen tot 2,00 meter.

Voordat een ontheffing zal worden verleend, zal door de aanvrager moeten worden aangetoond dat de brandveiligheid gegarandeerd wordt.

8. 3. Samenvatting voorstel

Op grond van de ingekomen inspraakreacties en de reacties uit het overleg ex artikel 3.1.1. Bro wordt voorgesteld het voorontwerp bestemmingsplan Koningsbuurt op de volgende punten aan te passen:

- de ontheffingen voor volumineuze detailhandel en een bedrijfswoning worden aangevuld met de bepaling dat aan het BEVI wordt voldaan;
- in de toelichting zal melding worden gemaakt van de aanwezigheid van een beheer- en bebouwingsvrije zone langs vaart langs de Kanaalweg;
- de toetsing van de Gasunie wordt opgenomen in de toelichting;
- de planologisch relevante waterleidingen worden in het plan verwerkt;
- het groepsrisico voor beide LPG-tankstations zal volgens de nieuwste methoden worden berekend en worden verantwoord in het bestemmingsplan.

Tevens zullen de omliggende bestemmingsplannen in verband met het veranderen van de geluidszones partieel worden herzien.

8. 4. Actualisatie

Naast de bovengenoemde aanpassingen zal het bestemmingsplan op de volgende punten worden geactualiseerd:

- het deel ten westen van de Grensweg zal worden verwijderd uit het plangebied in verband met de ontwikkelingen rondom de N31. Hier zal te zijner tijd, net als voor de verdubbeling van de N31, een nieuw bestemmingsplan voor worden opgesteld;
- het bedrijf aan de Koningsweg 1a zal als geluidzoneringsplichtige inrichting worden opgenomen in de bestemmingsplanregeling. Ook zal de als gevolg hiervan gewijzigde geluidzone in het bestemmingsplan worden opgenomen;
- de bouwvergunning voor het bouwen van een bedrijfspand ten behoeve van watergebonden bedrijvigheid aan de Kanaalweg 31 te Harlingen zal in het bestemmingsplan worden verwerkt;
- het bouwvlak in het noordoosten van het plangebied (bij de Ludingaweg 120-124) zal op 3 meter van de oostelijke perceelsgrens worden gebracht;
- de regeling voor volumineuze detailhandel zal worden omgezet / in overeenstemming worden gebracht met het perifere detailhandelsbeleid van Provincie Fryslân;
- de aanduiding voor volumineuze detailhandel zal bij de Roordaweg 1 in overeenstemming worden gebracht met de werkelijke situatie, tevens zal een uitbreiding van het pand op dit perceel hierin worden meegenomen;
- de meubelzaak aan de Grensweg 1 zal als perifere detailhandelsvestiging worden aangeduid;

- ten zuiden van de Oude Trekweg blijft binnen de bestemming “Bedrijventerrein” de mogelijkheid voor een bedrijfswoning bestaan. Daartoe is het oostelijke deel van het bedrijventerrein voor bedrijven tot en met categorie 3.2 bestemd;
- het bestemmingsplan zal worden geactualiseerd met de nieuwste wetgeving, waaronder de *Wet algemene bepalingen omgevingsrecht* (Wabo), en beleidsnotities.

9. RAADSVASTSTELLING

Het ontwerpbestemmingsplan “Koningsbuurt” heeft van 23 december 2010 tot en met 2 februari 2011 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 twee zienswijzen ontvangen. Eén van deze zienswijzen is gegrond verklaard. Dit heeft tot gevolg dat het bestemmingsplan is aangepast, waarbij aan de gronden tussen de Roordaweg en het bedrijfsterrein (waarop onder andere de Gamma is gevestigd) een bestemming “Groen” wordt toegekend in plaats van de bestemming “Bedrijventerrein”. Naast deze aanpassing is het bestemmingsplan ook ambtshalve gewijzigd. Deze wijziging houdt in dat op het perceel Kanaalweg 118d een bedrijfswoning wordt geregeld.

Op 18 mei 2011 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan “Koningsbuurt” vastgesteld met de bovenstaande wijzigingen. Voor de raadsstukken wordt verwezen naar bijlage 4 bij deze toelichting.

Tegen de vaststelling van dit plan is beroep ingesteld bij de Raad van State in verband met het toekennen van de groenbestemming met de mogelijkheid voor buitenopslag bij de Gamma. De Raad van state heeft op 4 juli 2012 in een tussenuitspraak geoordeeld dat het vaststellingsbesluit van 18 mei 2011 op dit punt hersteld dient te worden. Concreet betekent dit voor het bestemmingsplan dat:

- een klein deel van de als groen aangeduide strook op de verbeelding alsnog de bestemming “Bedrijventerrein” krijgt;
- buitenopslag binnen de bestemming “Groen” niet meer mogelijk is en daarom uit artikel 5 wordt geschrapt;

Op 5 september 2012 heeft de gemeenteraad de vaststelling van het bestemmingsplan op deze bovenstaande twee punten hersteld. Ook deze raadsstukken zijn opgenomen in bijlage 4.

===