

## MEMO

Van : Mw. mr. J.A. Ponsen-Haagsma  
Aan : Harlingen, t.a.v. mw. M. Kremer  
Datum : 12 februari 2019  
Betreft : Advies inzake voorontwerp bestemmingsplan Harlingen-Oosterhof  
Referentie : 2018-FUMO-0031055

---

### **Algemeen**

Op 21 januari 2019 hebben wij uw opdracht ontvangen om te adviseren over het voorontwerp bestemmingsplan Harlingen-Oosterhof.

Het gaat om het perceel Groen van Prinstererstraat 2 in Harlingen, waar zich een tuincentrum bevindt. De eigenaar heeft besloten het perceel te verkopen. De nieuwe eigenaar wil ter plaatse een appartementencomplex bouwen. De bedrijfswoning wordt separaat verkocht en krijgt een woonbestemming. Verder komen er een toegangsweg en parkeerplaatsen. Realisatie van twee grondgebonden woningen moet ook mogelijk worden gemaakt.

Het voorontwerp voorziet hier in, nu de ontwikkeling niet past binnen het geldende bestemmingsplan 'Harlingen-Het Oosterpark' en daarin het plangebied is bestemd als 'Bedrijf-Tuincentrum'. U vraagt het voorontwerp te beoordelen op de milieuaspecten Bodem, Externe veiligheid, Geluid en Lucht.

In deze memo reageren wij op uw verzoek.

### **Conclusie**

De aspecten bodem en externe veiligheid zijn geen belemmering voor de vaststelling van het bestemmingsplan. Voor externe veiligheid wijzen wij echter op het advies van Brandweer Fryslân om het water zuidelijk gelegen van het gebouw geschikt te maken als secundaire bluswatervoorziening, een opstelplaats te realiseren bij het water zuidelijk van het gebouw, een opstelplaats te realiseren op maximaal 20 meter voor de ingang van het pand, de wegen in het plangebied geschikt te maken voor een brandweervoertuig en op de wegen naar het plangebied toe aandacht houden voor de bereikbaarheid van het plangebied.

Ook het geluidaspect hoeft de uitvoerbaarheid van het plan niet in de weg te staan. Wel maken wij in dat geval voor geluid de volgende kanttekeningen.

Omdat het plan binnen de wettelijke geluidzone van de N31 én de Kimswerderweg ligt, is vanwege het niet hanteren van de juiste verkeersgegevens van de N31 aanpassing van het huidige akoestisch onderzoek vereist. In bepaalde gevallen zal de westgevel van het appartementencomplex als dove gevel moeten worden uitgevoerd. In het bestemmingsplan moeten de geluiddove gevel en de plaats daarvan worden vastgelegd. Voor de overige gevels, waarvoor sprake is van overschrijding van de maximale ontheffingswaarde, moeten door de gemeente hogere waarden worden vastgesteld, waarvoor het aangepast akoestisch onderzoek nodig is.

Tenslotte moet paragraaf 4.3 worden aangepast en aangevuld.

Voor geur is de voorgenomen nieuwbouw geen probleem. Er zijn geen bedrijven in de omgeving die geurhinder zullen veroorzaken. De gevolgen van de nieuwbouw op de omgeving voor luchtkwaliteit zijn nihil.

Voor luchtkwaliteit maken wij ook een nadrukkelijke kanttekening. Er is in het voorontwerp geen aandacht besteed aan het aspect luchtkwaliteit ter plaatse van de nieuw te bouwen appartementen als gevolg van het omliggend wegverkeer. Geadviseerd wordt om het voorontwerp bestemmingsplan op dit punt aan te passen en te motiveren dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

### **Bodem**

Vanwege de voorgenomen nieuwbouw en wijziging van de bestemming is een verkennend bodemonderzoek conform NEN 5740 uitgevoerd op de locatie Oosterhof (Groen van Prinstererstraat 2, Harlingen). Op de locatie is een tuincentrum gevestigd. De toekomstige bestemming is wonen. Uit het onderzoek blijkt dat plaatselijk de bodem licht verontreinigd is, mogelijk als gevolg van de bedrijvigheid (bestrijdingsmiddelen) of een lichte puinbijmenging.

### **Conclusie bodem**

De lichte verontreinigingen leveren geen belemmering op voor de voorgenomen bestemmingswijziging.

### **Externe veiligheid**

Uit de professionele Risicokaart blijkt dat in en in de directe nabijheid van het plangebied risicobronnen zijn gelegen waarvan de risicocontouren of het invloedsgebied zijn gelegen binnen het plangebied (zie figuur 1).

De relevante risicobron voor het plangebied is:

transport van gevaarlijke stoffen over wegen: de Rijksweg A31, zichtbaar met de groene lijn.

De overige risicobronnen zichtbaar op de professionele Risicokaart liggen op voldoende afstand van het plangebied om geen externe veiligheidsrisico te veroorzaken.



Figuur 1: Plangebied met risicobronnen (Risicokaart)

#### Bronnen en afbakening

Ten westen van het plangebied ligt de Rijksweg A31. Over deze weg vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats.

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

In het Bevt staat dat wanneer een bestemmingsplan binnen een afstand van 200 meter van een transportroute is gelegen, het GR dient te worden verantwoord. Aangezien, in casu, het bestemmingsplan binnen 200 meter vanaf de A31 is gelegen, is deze weg relevant in verband met transport van gevaarlijke stoffen.

#### Beoordeling externe veiligheid

De A31 is een basisnetroute in de zin van het Basisnet. In het Bevt is vastgelegd dat voor het PR een Basisnetafstand geldt. Deze is opgenomen in de bijlagen van het Rbn. Voor het GR is in de Rbn aangegeven dat de berekening uitgevoerd dient te worden overeenkomstig de Handleiding Risicoanalyse Transport (hierna: HART) en gebruikmakend van het risicoberekeningsprogramma RBMII. In de HART staat uitvoerig beschreven op welke wijze de risicoberekening uitgevoerd moet worden. Daarbij wordt ook aangegeven welke gegevens (vervoer en populatie) daarbij ingevoerd moeten worden. De transportaantallen van gevaarlijke stoffen zijn opgenomen in de Rbn.

#### PR

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

Voor de A31 ter hoogte van Harlingen is de basisnetafstand vastgelegd op 0 meter. Wat daarmee inhoudt dat er langs de route geen plaatsgebonden risico-beperkingen gelden.

Geconcludeerd kan worden dat het PR geen knelpunt vormt voor het bestemmingsplan.

#### GR

Het GR wordt bepaald door de combinatie van de wegkenmerken zoals ongeval frequentie, breedte, de transportintensiteit van gevaarlijke stoffen over de weg en het aantal aanwezige personen aan weerszijden van de transportroute. Het GR wordt weergegeven in een grafiek waarin op de verticale as de cumulatieve kans op het aantal doden per jaar en op de horizontale as het aantal doden logaritmisch is weergegeven. Voor de GR berekening is gebruik gemaakt van het rekenprogramma RBM-II1.

#### Trajectkenmerken

---

<sup>1</sup> RBM II, versie 2.3 is een programma dat de risico's van vervoer van gevaarlijke stoffen berekent.

De A31 langs het plangebied is gemodelleerd in RBMII en conform het HART aan beide zijden van het plangebied verlengt met minimaal 1 km. Zodoende kan het kilometertraject met het hoogste groepsrisico correct bepaald worden.

De A31 door Harlingen betreft een snelweg en conform het Basisnet is het relevante traject gecodeerd als traject Fr8. In de navolgende tabel zijn de relevante wegkenmerken opgenomen, zoals deze zijn geïnventariseerd en gemodelleerd in RBMII.

Parameter	Fr4
Traject	A31: Knp. Heerenveen – Afrit 8 Wolvega
Type weg	Autosnelweg
Breedte	20 meter
Ongevalfrequentie	8,3 × 10 <sup>-8</sup> /vtg.km/jaar
Transportintensiteit	1.000 × GF3 per jaar

In figuur 2 is het gemodelleerde traject weergegeven.



Figuur 2: Gemodelleerd traject A31 (zwart) en plangebied (blauw)

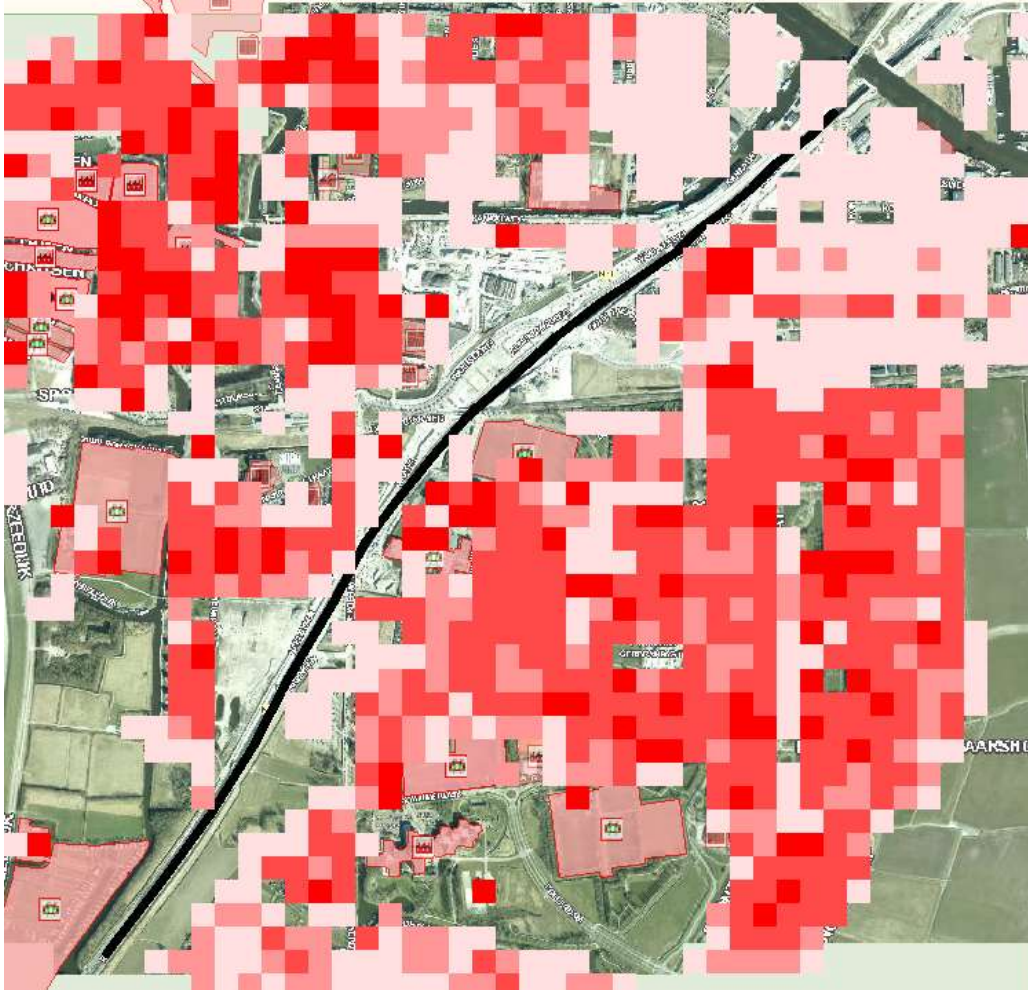
Populatie



De populatie is geïnventariseerd tot minimaal het conform het HART te hanteren invloedsgebied van GF3 transporten. Het invloedsgebied bedraagt 355 meter, aan beide zijden van de weg en voorbij het einde van de gemodelleerde trajecten.

Via de BAG Populatieservice op <http://populatieservice.demis.nl> is de populatie binnen het invloedsgebied geïnventariseerd op 29 januari 2019. Vervolgens is deze geïmporteerd in RBMII.

Figuur 1 geeft een weergave van de gemodelleerde populatie rondom het wegtraject.



Figuur 1: Gemodelleerde populatie (wit en rood de gemodelleerde bouwvlakken)

#### Plangebied populatie

Het plangebied wordt herontwikkeld en de groepsrisico-berekening is hoofdzakelijk bedoeld om de impact van de planontwikkeling op de hoogte van het GR te beoordelen.

De berekening van het GR is dan ook tweemaal uitgevoerd; eenmaal in de huidige bezetting van het plangebied (uitgaande van een in werking zijnde tuincentrum) en eenmaal met de beoogde bezetting van het plangebied na voltooiing van de planontwikkeling.

In de huidige situatie is de bezetting een tuincentrum met bedrijfswoning. Conform de Populatieservice wordt gerekend met een bezetting in het plangebied van 137,1 personen overdag en 's nachts (avondperiode), zowel doordeweeks als in het weekend.

In de voorgenomen situatie is een appartementengebouw met 25 woningen gerealiseerd. Daarnaast blijft de huidige bedrijfswoning in het plangebied gehandhaafd, maar dan als reguliere woning. 25 woningen hebben conform de HART een bezetting van 30 personen in de dag en 60 personen in de nacht.

#### Resultaten Groepsrisicoberekening

In figuur 4 wordt het resultaat van de berekening van het groepsrisico in RBMII weergegeven voor zowel de huidige (rode lijn) als voorgenomen situatie (blauwe lijn).



Figuur 4: Groepsrisico-curve

Uit de berekening blijkt dat het GR van de A31 ter hoogte van het plangebied in beide situaties lager is dan (10% van) de oriëntatiewaarde. De normwaarde van het GR bedraagt in de huidige situatie 0,00039 (de oriëntatiewaarde is 0,01). In de voorgenomen situatie bedraagt de normwaarde 0,00041. De voorgenomen ontwikkeling betekent dus een zeer kleine toename van het GR.

Hoewel de voorgenomen situatie minder personen in het plangebied verblijven, zit de hoge concentratie van personen wel dicht bij de Rijksweg. Dit verklaart de toename van het GR.

#### Verantwoording GR en hulpverlening

Aangezien het GR slechts beperkt toeneemt met 5%, hoeft op grond van artikel 8, lid 2, onderdeel b van het Bevt, niet ingegaan te worden op de in het eerste lid van artikel 8 van het Bevt genoemde punten. Dit betreft onder andere de overwegingen over het wel of niet toepassen van risico reducerende maatregelen en andere ontwikkelingen die kunnen leiden tot een lager GR.

Wel dient conform het Bevt ingegaan te worden op de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp en over de zelfredzaamheid van personen in het invloedsgebied. Hiertoe dient het bestuur van de veiligheidsregio in de gelegenheid te worden gesteld om advies uit te brengen over de genoemde punten.

#### Plasbrandaandachtgebied (PAG)

Routes met veel transport van brandbare vloeistoffen kunnen conform de Rbn en het Bevt een PAG hebben. Een PAG langs de route is een strook van 30 meter breed aan beide zijden van de route, waarin beperkingen gelden en extra maatregelen geëist kunnen worden bij ontwikkelingen.

Conform de Rbn geldt voor de A31 geen PAG. Dit vormt dan ook geen knelpunt voor het bestemmingsplan.

#### Advies Brandweer Fryslân

Op 30 januari 2019 is door Brandweer Fryslân een advies uitgebracht omtrent de externe veiligheid. Voor de aspecten 'bestrijding en beperking van rampen, bereikbaarheid en zelfredzaamheid van personen, volgt hier een korte samenvatting.

#### Repressief advies

De Brandweer Fryslân heeft de mogelijkheid een repressief advies te geven in het kader van bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen. In een dergelijk advies komen aspecten aan bod die van belang zijn voor de basisbrandweezorg.

#### Opkomsttijden

De opkomsttijd voor het plangebied bedraagt circa 11 minuten. Daarmee wordt voldaan aan de normtijd van 12 minuten. Brandweer Fryslân voorziet daarom geen knelpunten op het gebied van opkomsttijden.

#### Bluswatervoorzieningen

Bij een beginnende brand is de brandweer aangewezen op de tankinhoud van het brandweervoertuig. Wanneer de brand van grotere omvang wordt, zal de brandweer gebruik moeten maken van primaire- of secundaire bluswatervoorziening.

Volgens de aanwezige overzichten in het voorontwerp bestemmingsplan, voldoet de afstand tot de brandkranen in de omgeving van het gebied niet als primaire bluswatervoorziening. Het oppervlaktewater ten zuiden van het plangebied zou mogelijk geschikt kunnen zijn als secundaire bluswatervoorziening. Om hier gebruik van te kunnen maken dient er een opstelplaats gerealiseerd te worden voor de brandweer, welke voldoet aan de eisen.

Gezien de grote afstand tot de primaire bluswatervoorziening, adviseert Brandweer Fryslân om een opstelplaats voor de brandweer te realiseren langs het oppervlaktewater om deze als secundaire bluswatervoorziening te kunnen benutten.

#### Bereikbaarheid

Elke willekeurige locatie dient via twee onafhankelijke verkeersroutes bereikbaar te zijn voor de brandweer. De ligging van het plangebied en de omliggende wegen voldoen hier aan.

Gezien de overzichten in het voorontwerp bestemmingsplan, loopt er op het plangebied één doodlopende weg richting de opstelplaats van vóór het bouwwerk, met een keermogelijkheid. Deze weg dient geschikt gemaakt te worden voor de brandweer door te voldoen aan de eisen die de brandweer aan een weg stelt.

### Samenvattend advies

In overeenstemming met bovengenoemde opmerkingen adviseert Brandweer Fryslân om:  
Het water zuidelijk gelegen van het gebouw geschikt te maken als secundaire bluswatervoorziening;  
Een opstelplaats te realiseren bij het water zuidelijk van het gebouw;  
Een opstelplaats te realiseren op maximaal 20 meter voor de ingang van het pand;  
De wegen in het plangebied geschikt te maken voor een brandweervoertuig;  
Op de wegen naar het plangebied toe aandacht houden voor de bereikbaarheid van het plangebied.

### Conclusie externe veiligheid

Geconcludeerd kan worden dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor de vaststelling van het bestemmingsplan.

### Geluid

Voor de toetsing aan de Wet geluidhinder is in bijlage 3 van het voorontwerp een akoestisch onderzoek opgenomen waarmee de gevelbelasting op de gevels van het plan inzichtelijk wordt gemaakt.

Het betreft het akoestisch rapport van bureau Spreen "Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai woningbouw locatie v/d Meer te Harlingen" van 24 september 2018 met kenmerk 20181288. Dit akoestisch onderzoek is door de FUMO beoordeeld. De uitgebreide bevindingen zijn opgenomen in de toegezonden memo van 9 januari 2019. Hieronder is in het kort wat voor dit advies relevant is weergegeven.

### Bevinding akoestisch rapport

In het akoestisch rapport zijn voor de berekening van het verkeer op de N31 (weg met een geluidplafond) niet de gegevens van het landelijk geluidregister weg gehanteerd. Het akoestisch rapport dient op dat punt te worden aangepast.

### Paragraaf 4.3 voorontwerp

Ondanks dat in het akoestisch onderzoek een verplaatsing van het gebouw is doorgerekend, heeft de initiatiefnemer gekozen om het gebouw niet te verplaatsen. In paragraaf 4.3 dient dan ook beargumenteerd te worden aangegeven dat er geen bron-, en afscherpende maatregelen worden getroffen en ook niet wordt gekozen om de afstand ten opzichte van de weg te vergroten.

De tweede alinea van paragraaf 4.3 moet worden aangevuld met de toetsing aan de geluidszone van de Kimswerderweg (eveneens een zoneplichtige weg). Het plan ligt namelijk binnen de wettelijke geluidszones van de N31 én de Kimswerderweg

Verder is het gewenst om de conclusie uit het akoestisch rapport uitgebreider op te nemen in deze paragraaf. De conclusie van het rapport is dat zowel als gevolg van de N31 en de Kimswerderweg de voorkeursgrenswaarde van 48 dB op meerdere gevels wordt overschreden. Als gevolg van het verkeer op de N31 wordt op de westgevel de maximale ontheffingswaarde van 53 dB overschreden. In die gevallen zal de westgevel van het appartementencomplex als dove gevel moeten worden

uitgevoerd. In een figuur moet worden aangegeven voor welke delen van de westgevel deze dove gevel geldt. Hiervoor zouden de tekeningen van Penta architecten voor de uitwerking van maatregelen tegen verkeersgeluid van 12 november 2018 kunnen worden gehanteerd. De delen van de gevels die geluiddoof moeten worden uitgevoerd, zijn op die tekeningen met paars aangegeven (zie onderstaande figuren).







Voor de overige gevels waarvoor sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, maar niet van een overschrijding van de maximale ontheffingswaarde, moeten door middel van een gemeentelijk besluit hogere waarden worden vastgesteld, waarvoor de resultaten uit het akoestisch onderzoek noodzakelijk zijn.

#### Conclusie geluid

Het akoestisch onderzoek moet voor het wegverkeer op de rijksweg N31 worden aangepast op basis van de GPP data vanuit het landelijke geluidregister weg. Verder moet paragraaf 4.3 van het voorontwerp worden aangepast, aangevuld en in overeenstemming gebracht met de resultaten uit het akoestisch onderzoek.

Naast de vaststelling van geluiddove gevels in het bestemmingsplan, dient de gemeente nog een besluit hogere waarde te nemen.

Geconcludeerd kan worden dat het geluidaspect de uitvoerbaarheid van het plan niet in de weg staat.

#### **Geur & lucht**

Luchtkwaliteit

*Effect als gevolg van de nieuwbouw*

Ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit zijn er als gevolg van de geplande nieuwbouw geen effecten in de omgeving te verwachten. Dit is ook in het voorontwerp bestemmingsplan gemotiveerd.

#### *Effect van de omgeving op de nieuwbouw*

Het project Oosterhof bestaat uit de nieuwbouw van een 25 appartementen tellend complex. Het is niet duidelijk of er een specifieke doelgroep wordt beoogd. Onbekend is of de appartementen zijn bedoeld voor alleen ouderen of voor elke leeftijd. Er is geen toetsing uitgevoerd in het kader van een goede ruimtelijke ordening ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit. Vlakbij de beoogde nieuwbouw aan de oostelijke zijde bevindt zich de provinciale weg N31. In het voorontwerp bestemmingsplan ontbreekt de beschouwing van het aspect luchtkwaliteit als gevolg van het wegverkeer van onder andere de N31. Hierdoor is ook niet duidelijk of bijvoorbeeld het Besluit gevoelige bestemmingen van toepassing is op het plangebied.

Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening moet het wenselijk zijn om een project op een bepaalde locatie te realiseren. Het gezondheidsaspect is één van de belangen, die bij de ruimtelijke afweging een rol speelt. Dus ook de mate van blootstelling aan luchtverontreiniging is belangrijk. Ook als aan grenswaarden wordt voldaan, kunnen er gezondheidseffecten zijn. De gevoeligheid van bepaalde groepen mensen voor luchtverontreiniging (bijvoorbeeld kinderen, ouderen en zieken) kan worden meegewogen in het (planologische) besluit. De GGD kan advies geven bij de beoordeling van de gezondheidkundige effecten van een project.

Bestuursorganen zijn ook verantwoordelijk voor een goede ruimtelijke ordening, een beginsel dat in deze context vooral betrekking heeft op het aspect blootstelling. Ook als een project zelf niet of nauwelijks bijdraagt aan de luchtverontreiniging, kan het uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening toch onaanvaardbaar zijn om dat project te realiseren op een bepaalde locatie waar de luchtkwaliteit slecht is, bijvoorbeeld in de nabijheid van een (snel)weg. Of daarvan sprake is, is afhankelijk van de omstandigheden van het geval. Aspecten als de te realiseren functie, maar ook de beschikbaarheid van een alternatieve locatie voor dat project kunnen daarbij een rol spelen. Kortom, in het licht van een goede ruimtelijke ordening is het verstandig dat het bevoegd gezag verder kijkt dan bijvoorbeeld de NIBM (Niet in betekende mate) toets. Een goede (ruimtelijke) onderbouwing van een besluit is evenzeer van belang. De goede ruimtelijke ordening kan aanleiding zijn om een nieuwe bestemming niet toe te staan. Ook als die bestemming op zichzelf NIBM bijdraagt. Of als de grenswaarden (net) gehaald worden. Want ook bij concentraties beneden de grenswaarden kan er gezondheidsschade zijn, zeker bij gevoelige groepen mensen.

Er is geen aandacht besteed aan het aspect luchtkwaliteit ter plaatse van de nieuw te bouwen appartementen als gevolg van het omliggend wegverkeer. Geadviseerd wordt om het voorontwerp bestemmingsplan op dit punt aan te passen en te motiveren dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat.

#### Geur

Het aspect geur is niet behandeld in het voorontwerp bestemmingsplan. Op basis van de ons bekende gegevens zal er ten aanzien van het aspect geur geen belemmering zijn om de nieuwbouw te laten plaatsvinden. Er zijn geen bedrijven in de omgeving die voor geurhinder zullen zorgen.

#### Conclusie geur & lucht

Ten aanzien van het aspect geur is de voorgenomen nieuwbouw geen probleem. Er zijn geen bedrijven in de omgeving die geurhinder zullen veroorzaken. De gevolgen van de nieuwbouw op de omgeving ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit zijn nihil.

Er is in het voorontwerp geen aandacht besteed aan het aspect luchtkwaliteit ter plaatse van de nieuw te bouwen appartementen als gevolg van het omliggend wegverkeer. Geadviseerd wordt om het voorontwerp bestemmingsplan op dit punt aan te passen en te motiveren dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat.