

GEMEENTE HARLINGEN

Bestemmingsplan
Harlingen - Willemshaven



Rho
—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

**BESTEMMINGSPLAN
HARLINGEN - WILLEMSHAVEN**

CODE 131903 / 15-06-2016

TOELICHTING

<u>INHOUDSOPGAVE</u>	<u>blz</u>
1. INLEIDING	1
1. 1. Aanleiding	1
1. 2. Karakter van het bestemmingsplan	1
1. 3. Begrenzing plangebied	1
1. 4. Mer-procedure	2
1. 5. Leeswijzer	2
2. PLANBESCHRIJVING	3
2. 1. Geschiedenis van het plangebied	3
2. 2. Huidige situatie	3
2. 3. Beoogde ontwikkelingen	5
2. 4. Verkeer	13
3. BELEID	16
3. 1. Rijksbeleid	16
3. 2. Provinciaal beleid	21
3. 3. Gemeentelijk beleid	23
4. MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN	27
4. 1. Plan-/projectMER	27
4. 2. Hinder bedrijven en evenementen	30
4. 3. Bodemkwaliteit	31
4. 4. Geluidhinder wegen en scheepvaart	32
4. 5. Luchtkwaliteit	32
4. 6. Externe veiligheid	33
4. 7. Water	39
4. 8. Ecologie	41
4. 9. Archeologie en cultuurhistorie	44
5. JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING	47
5. 1. Algemeen	47
5. 2. Toelichting op bestemmingen en aanduidingen	47
6. UITVOERBAARHEID	50
6. 1. Algemeen	50
6. 2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	50
6. 3. Economische uitvoerbaarheid	50
6. 4. Grondexploitatie	51

7. INSPRAAK EN OVERLEG	52
7. 1. Inspraak en overleg	52
7. 2. Aanpassingen naar aanleiding van reacties	52
7. 3. Ambtshalve aanpassingen in het ontwerpbestemmingsplan	53
8. ZIENSWIJZEN EN VASTSTELLING	54
8. 1. Zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan	54
8. 2. Vaststelling	54

BIJLAGEN

Bijlage 1	Havenplan
Bijlage 2	Advies van Brandweer Fryslân
Bijlage 3	Uitgangspunten Watertoets
Bijlage 4	Reactienota inspraak en overleg
Bijlage 5	Overleg- en inspraakreacties
Bijlage 6	Reactienota zienswijzen
Bijlage 7	Ontheffing Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

SEPERATE BIJLAGEN

Bijlage 1	Plan- en projectMER
Bijlage 2	Aanvulling op het MER

1. INLEIDING

1. 1. Aanleiding

De Willemshaven is vanaf het einde van de negentiende eeuw in gebruik geweest als op- en overslaghaven. De laatste jaren is deze functie steeds meer in verval geraakt. Het gebied heeft vanwege de ligging in de haven van Harlingen veel potentieel om te worden ontwikkeld tot een aantrekkelijk gebied met toeristisch-recreatieve en nautische functies. Een van de belangrijkste speerpunten van de gemeente Harlingen is om het toeristisch-recreatieve aanbod in de gemeente te vergroten en om van de Willemshaven weer een aantrekkelijk gebied te maken.

De Willemshaven maakt samen met de Westerzeedijk en de Waddenpromenade deel uit van het waterfront. Voor de herontwikkeling van de Willemshaven is het *Havenplan Nieuwe Willemshaven* opgesteld. Het Havenplan bevat de belangrijkste stedenbouwkundige uitgangspunten voor het plangebied. Dit plan is op 22 januari 2014 door de gemeenteraad van Harlingen vastgesteld en vormt een belangrijke basis voor de verdere ontwikkeling van het gebied. Het Havenplan is in bijlage 1 opgenomen.

Voor de Willemshaven geldt geen actueel juridisch-planologisch kader. Dit bestemmingsplan voorziet hierin. Met het nieuwe bestemmingsplan wordt tevens voldaan aan de wettelijke verplichting om voor het hele grondgebied een geldend juridisch-planologisch kader te hebben.

1. 2. Karakter van het bestemmingsplan

Het bestemmingsplan voorziet in een flexibel toetsingskader waarmee verschillende ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt. Tevens wordt een aantal bestaande functies in het nieuwe bestemmingsplan planologische geregeld, zoals het KNRM-gebouw en de havenkraan op de Blauwe Kop.

Een aantal van deze ontwikkelingen zijn concreet en kunnen op relatief korte termijn worden uitgevoerd. Voor een deel van het gebied is nog niet precies duidelijk hoe de bebouwing wordt ingevuld. Het bestemmingsplan probeert de nodige flexibiliteit te geven, zodat het gebied in de komende 10 jaar kan worden ingevuld. Dit wordt uitnodigingsplanologie genoemd.

Het bestemmingsplan voorziet onder andere in een jachthaven, een aanleggelegenheid voor cruiseschepen, toeristisch recreatieve voorzieningen, horeca/restaurants met daaraan ondergeschikte kantoorruimte en detailhandel. Verder is het de bedoeling de openbare ruimte te gebruiken voor evenementen.

1. 3. Begrenzing plangebied

Het plangebied betreft het buitendijkse gebied aan de westzijde van. Het wordt begrensd door:

- de vaargeul (Havenmond) aan de noordzijde;

- de kademuur met daarachter het Havenkwartier aan de noordoostzijde;
- de Westerzeedijk aan de oostzijde;
- de Waddenzee (achter de Zuiderpier) aan de zuidwestzijde.

In figuur 1 is de ligging en de begrenzing van het plangebied weergegeven.



Figuur 1. De ligging van het plangebied

1. 4. Mer-procedure

Gekoppeld aan het opstellen van dit bestemmingsplan, is een procedure van milieueffectrapportage (mer) doorlopen. Het doel van milieueffectrapportage is om het milieubelang een volwaardige plek te geven in de besluitvorming over activiteiten die mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. In een milieueffectrapport (MER) worden de milieueffecten van de voorgenomen activiteiten vergeleken met de effecten van alternatieven voor deze inrichting. In hoofdstuk 4 zijn de aanleiding, opzet en resultaten van de mer nader beschreven.

1. 5. Leeswijzer

Na deze inleiding, wordt in het volgende hoofdstuk ingegaan op de voorgenomen plannen. Deze worden in de hoofdstukken 3 en 4 getoetst aan het beleid en de milieu- en omgevingsaspecten. Hoofdstuk 5 geeft een uitleg aan de juridische regeling van het bestemmingsplan. Hoofdstuk 6 gaat in op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Hoofdstuk 7 beschrijft de resultaten van inspraak en overleg. Hoofdstuk 8 tot slot gaat in op de ingediende zienswijzen en de vaststellingsfase van het bestemmingsplan.

2. PLANBESCHRIJVING

2. 1. Geschiedenis van het plangebied

In de negentiende eeuw veranderde Harlingen net als andere vestingsteden ingrijpend van karakter doordat de stadspoorten werden gesloopt en de verdedigingswallen vergraven. Op de vergraven stadswallen kwam ruimte voor woningen, industrie en maatschappelijke functies. De zuidelijke stadsrand veranderde door de aanleg van de Nieuwe Willemshaven. In 1877 wordt de haven geopend door Prins Hendrik (als plaatsvervanger van Koning Willem III).



Figuur 2. De Willemshaven in vroeger tijden

De Willemshaven was lange tijd in gebruik als op- en overslaghaven. De haven werd onder meer ontsloten door de nabijgelegen goederenspoorlijn. Een deel van de Willemshaven werd in de twintigste eeuw ook door het bedrijf Spaansen gebruikt voor de op- en overslag van zand en grind.

2. 2. Huidige situatie

Huidige inrichting

De Willemshaven bevindt zich in de havenkom van Harlingen. In figuur 2 is de huidige situatie aan de hand van een luchtfoto weergegeven. Het gebied grenst direct aan de Waddenzee. Ook de Zuiderpier en de havenmond maken deel uit van het plangebied. Naast een functie voor de waterkering, wordt de pier ook veel gebruikt door wandelaars en toeristen.



Figuur 3. Huidige situatie (bron: Bing Maps)

Als meest vooruitgeschoven haven, heeft de Willemshaven een unieke plek. Alle schepen voor de industriehaven (naar het noorden) en de recreatievaart passeren de Blauwe Kop. Ten oosten van de Willemshaven bevindt zich de primaire waterkering, met daarachter het NS-Station Harlingen - Haven.

Op de Willemshaven zijn verschillende gebouwen aanwezig die passen bij de uitstraling van het gebied. Een groot deel van de gebouwen heeft geen functie meer. Een deel daarvan is dan ook gesloopt. Het entrepotgebouw uit 1903 heeft een monumentale industriële uitstraling.

Aan de Blauwe Kop (in het noorden van de Willemshaven) bevindt zich een opslaggebouw en instructieruimte van de KNRM. In dit gebied is ook een oude kraan aanwezig die wordt gebruikt als hotel. De aangrenzende dokhaven wordt gebruikt door de zeilende beroepsvaart. Ook meren hier regelmatig riviercruiseschepen aan. Langs de Willemshaven ligt een aantal historische schepen als de Holland, de Sittard en het Lichtschip. Aan de andere kop van de Willemshaven - de vluchthaven - liggen dienstvaartuigen. Daarnaast biedt de vluchthaven ruimte aan het Waddentransport en 25 á 30 mosselkotters.

De gemeente heeft recent de openbare ruimte in delen van de Willemshaven een opknappbeurt gegeven. Sommige plekken zijn opnieuw bestraat. Toch vormt de openbare ruimte nog niet overall een samenhangend geheel. Sommige delen zijn onverhard, op andere plekken ligt beton en op weer andere plekken liggen klin-

kers. Parkeren is in het hele gebied toegestaan, terwijl er niet echt parkeervakken zijn aangeduid.

Het plangebied ligt in de directe nabijheid van het centrum van Harlingen en wordt ontsloten via de Westerzeedijk. De Westerzeedijk vormt een belangrijke ontsluitingsweg voor Harlingen en geeft in zuidelijke richting via de aansluiting Kimsward een directe verbinding met de N31 (Afsluitdijk - Leeuwarden). Deze aansluiting wordt vooral gebruikt door het verkeer van en naar het zuiden.

Verkeer en parkeren

Verkeer

De wegenstructuur binnen het plangebied bestaat hoofdzakelijk uit de twee parallel aan elkaar gelegen straten; de Willemskade en de Nieuwe Willemshaven. Op de kop van de Haven bevindt zich de Dokkade die in een V-vorm langs het Dok loopt. De Willemskade vormt over de gehele lengte een kade waar schepen afmeren. De straat is ingericht met verschillende typen bestrating en heeft geen duidelijk wegprofiel. De Nieuwe Willemshaven ligt aan de stadskant en kent een wegprofiel bestaande uit één rijloper en trottoir.

Parkeren

Binnen het plangebied is betaald parkeren in de vakken toegestaan. Op veel plaatsen zijn echter geen duidelijke vakken aangegeven. Zo wordt op de Willemskade langs de weg geparkeerd. Langs de Dokkade wordt gestoken geparkeerd. Verder zijn langs de Nieuwe Willemshaven langspaarkeerhavens aanwezig. Ter hoogte van de aansluiting van de Dokkade op de Nieuwe Willemshaven is een (onverhard) parkeerterrein aanwezig. In de huidige situatie biedt het plangebied plaats aan 150-200 auto's.

2. 3. Beoogde ontwikkelingen

Havenplan

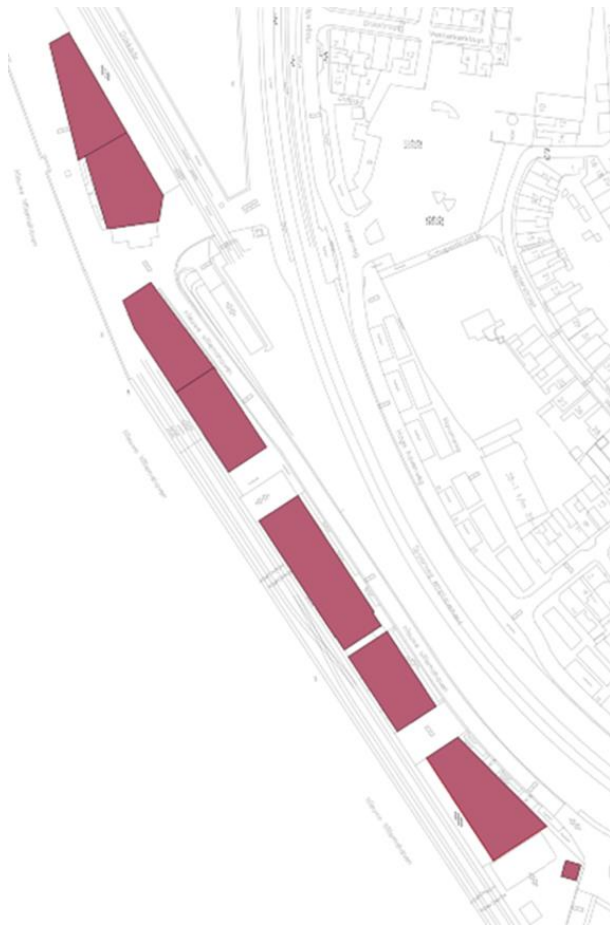
In het kader van het Friese Merenproject hebben Gemeente Harlingen en Provincie Fryslân plannen ontwikkeld om de drie toegangspoorten langs het waterfront van Harlingen te verbeteren. De Willemshaven maakt samen met de Westerzeedijk en de Waddenpromenade deel uit van het waterfront.

De Willemshaven heeft door de ligging bij de Waddenzee en de Zuiderpier en de aanwezige schepen een grote aantrekkingskracht. Na verschillende initiatieven voor de ontwikkeling van het gebied, heeft de gemeente Harlingen de intentie uitgesproken om, samen met de provincie, ontwikkelingen op gang te brengen die leiden tot ruimtelijke kwaliteitsverbetering en een betere benutting van de Willemshaven. Dit heeft uiteindelijk geresulteerd in een *Havenplan Nieuwe Willemshaven*. Het Havenplan bevat de belangrijkste stedenbouwkundige uitgangspunten voor het plangebied. Dit plan is op 22 januari 2014 door de gemeenteraad van Harlingen vastgesteld en vormt een belangrijke basis voor de verdere ontwikkeling van het gebied.

Stedenbouwkundige structuur

Een belangrijk kenmerk voor de situatie is het behoud van de huidige stedenbouwkundige structuur. De bestaande bebouwing kan daarbij worden benut, maar nieuwbouw is ook mogelijk. De footprint van de (voormalige) bebouwing is leidend voor nieuwe bebouwing (zie figuur 4). Mits dit bouwkundig verantwoord is, wordt het entrepôtgebouw uit 1903 behouden. De bebouwing bestaat bij voorkeur uit een of twee bouwlagen met een kap. De gebouwen krijgen een goot- en bouwhoogte van respectievelijk 9 en 11 meter. Hoogteaccenten tot 15 meter zijn toegestaan bij maximaal 25% van de bebouwing.

Op basis van deze 'footprint' kan in het plangebied kan maximaal 14.000 m² aan bebouwing worden gerealiseerd (zie bovenstaande figuur).



Figuur 4. Stedenbouwkundige structuur

Beoogd programma

Naast de bebouwing op de Willemshaven, zijn ook de jachthaven en de cruise-terminal belangrijke elementen in de nieuwe situatie. De nieuwe situatie gaat uit van de volgende ontwikkelingen:

- een jachthaven van 225 ligplaatsen;

- een drijvende steiger voor cruiseschepen van 160 meter (met een steiger van 180 meter);
- 10.000 m² toeristisch-recreatieve voorzieningen;
- 2.000 m² aanloopgerichte horeca/restaurants;
- 1.500 m² kantoor;
- 500 m² aan ondergeschikte detailhandel ¹⁾;
- gebruik van de openbare ruimte voor parkeerplaatsen en voor evenementen.

Deze ontwikkelingen worden in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt en hieronder toegelicht. De afbeelding hieronder toont een mogelijke toekomstige inrichting van het plangebied.



Figuur 5. Illustratie Nieuwe Willemshaven 2025 (bron: Havenplan Nieuwe Willemshaven)

Jachthaven

De recreatievaart op de Waddenzee blijft op de lange termijn toenemen. Harlingen heeft daarbij een strategische ligging als vastelandhaven aan het wad. Het wordt door recreanten graag gebruikt als tussenstop naar de Waddeneilanden. In het kader van de veiligheid is behoefte aan voldoende ligplaatsen en noodopvang. In het kader van het Convenant Vaarrecreatie zijn hier afspraken over gemaakt.

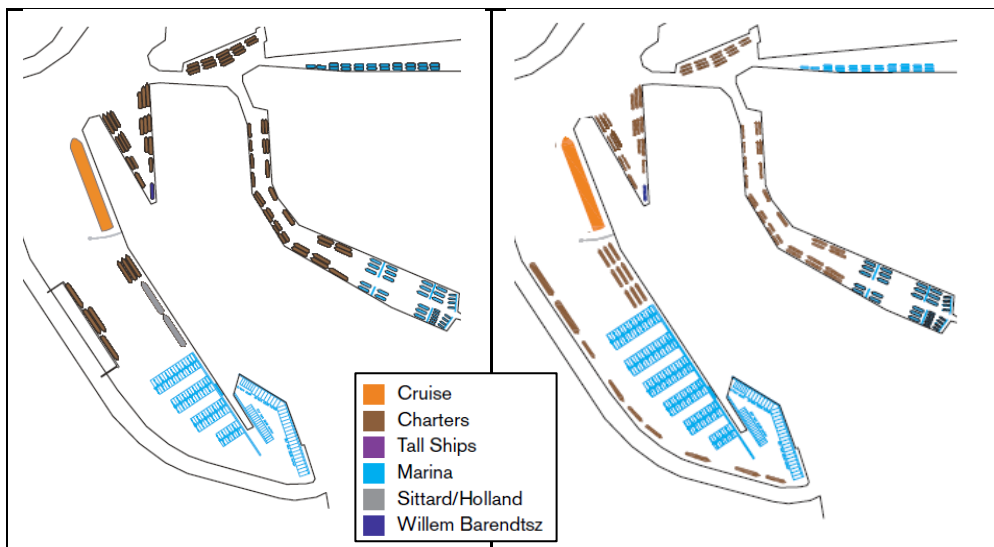
De aanleg van de jachthaven gebeurt in belangrijke mate uit veiligheidsoverwegingen. De havens van Schiermonnikoog, Ameland, Terschelling en Harlingen beschikken niet over voldoende veilige en beschutte ligplaatsen. De havens liggen vol en er blijft onvoldoende manoeuvreerruimte over. Dit leidt in de haven tot een onveilige situatie. Buiten de havens op de eilanden resulteert dit verder in

¹⁾ Hiermee wordt bedoeld detailhandel die ondergeschikt is aan de toeristisch-recreatieve functie. Bijvoorbeeld de verkoop van souvenirs bij het nautisch centrum of nautische artikelen bij het jachthavenkantoor.

droogvallers en/of ankeren omdat in de haven geen plaats meer is. Bij verslechterde weersomstandigheden kan dit ook buiten de haven leiden tot onveilige situaties.

In het kader van het Haveninrichtingsplan voor Harlingen is gebleken dat in de Willems haven ruimte is voor 225 extra lig- en passantenplaatsen waarvan 50 plaatsen voor de noodopvang. Groot voordeel van de Willems haven is dat deze haven rechtstreeks in verbinding staat met de Waddenzee, zodat er geen sluis-passages nodig zijn om een ligplaats te vinden.

Om ruimte te blijven bieden aan de chartervaart en grotere schepen, heeft de gemeente ervoor gekozen om de jachthaven vorm te geven in de Vluchthaven en langs een deel van de Willemskade. Daarbij wordt gestart met een eerste fase van 150 lig- en passantenplaatsen, zodat goed kan worden gemonitord aan welk type ligplaatsen behoefte is. Op termijn bestaat de mogelijkheid de haven uit te breiden naar maximaal 225 ligplaatsen. In de onderstaande figuur zijn beide fasen van de jachthaven weergegeven.



Figuur 6. Inrichtingsschets van de Willems haven, Dokhaven, Zuiderhaven en Noorderhaven bij doorgroei van de jachthaven

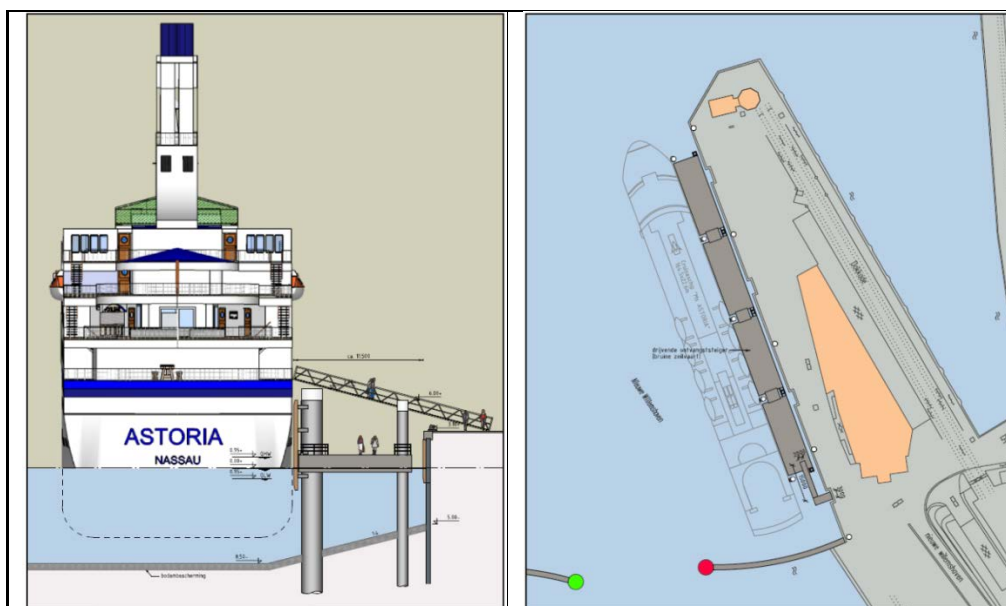
Aanlegsteiger cruiseschepen

De gemeente wil de Willems haven geschikt maken voor het afmeren van cruiseschepen. Dit kunnen zowel zeecruiseschepen als riviercruiseschepen zijn ²⁾. Daarnaast is er behoefte aan een afmeervoorziening voor de charterschepen die de haven regelmatig aandoen. Hiervoor wordt aan de Blauwe kop een drijvende steiger mogelijk gemaakt. Deze steiger kan worden gebruikt voor het afmeren van cruiseschepen, maar is ook geschikt voor de chartervaart. Door een drijvende

²⁾ Het verschil tussen zeecruiseschepen en riviercruiseschepen zit de omvang van de schepen en de aantallen bezoekers. Vooral nog wordt uitgegaan van gemiddeld 205 bezoekers in het geval van zeecruises en 180 in het geval van riviercruises.

steiger op 11,5 meter afstand van de kade te leggen kan de benodigde diepgang voor de cruiseschepen makkelijker worden gehaald en wordt de kade beter beschermd tegen de afmerende schepen. In figuur 4 is dit gevisualiseerd.

In de vaargeul en de havenkom zijn cruiseschepen van maximaal 160 meter lengte toegestaan. De zeecruiseschepen steken 6,5 meter diep. In verband met het getij en een veiligheidsbuffer is ter hoogte van de aanlegsteiger een diepgang van -8,5 NAP wenselijk. Hiervoor is het noodzakelijk om te baggeren. De aanleg van een drijvende steiger voorkomt dat er vlak naast de kade baggerwerkzaamheden moeten plaatsvinden.



Figuur 7. Schematisch ontwerp van de brede drijvende afmeervoorziening in de Nieuwe Willemshaven.

Op de kade wordt een cruiseterminal gerealiseerd binnen bestaande bebouwing (het Entrepotgebouw). De terminal bestaat uit een wacht-/ontvangstruimte voor de passagiers met eventueel ook sanitaire voorzieningen en benodigde ruimtes voor de marchaussee en douane.

Het aantal bezoeken door cruiseschepen wordt in de toekomstige situatie (2020) ingeschat op 35 zeecruises en 70 riviercruises. Het aantal toeristen per bezoek is variabel en hangt af van het type schip dat de stad bezoekt. Er wordt uitgegaan van gemiddeld 205 bezoekers in het geval van zeecruises en 180 in het geval van riviercruises. Dit zou betekenen dat vanaf 2020 sprake is van circa 12.000 extra bezoekers aan Harlingen.

Een gemengd programma

De gemeente koerst naar een divers programma. Om deze reden wordt ten behoeve van bepaalde functies rekening gehouden met een maximale oppervlakte

voor functies die het beeld niet mogen domineren (opslag, kantoren) of die alleen in beperkte mate zijn toegestaan, omdat ze anders de voorzieningenstructuur in Harlingen onder druk zetten (detailhandel). Verschillende functies worden expliciet uitgesloten (bewoning). Omdat voor de Willemshaven nog niet precies duidelijk is welke functies binnen het plangebied worden gerealiseerd, wordt in het bestemmingsplan een grote mate van flexibiliteit ingebouwd. Daarmee wil het bestemmingsplan initiatiefnemers ook uitnodigen, om binnen het plangebied initiatieven te ontplooien (uitnodigingsplanologie).

De footprint van de bestaande en voormalige bebouwing op de Willemshaven vormt het uitgangspunt voor de invulling van het gebied. Hiermee is in totaal 14.000 m² bruto vloeroppervlak (bvo) beschikbaar (de footprint x 2,5 bouwlaag). In de regels van het bestemmingsplan is deze oppervlakte als volgt onderverdeeld:

- 10.000 m² toeristisch-recreatieve voorzieningen;
- 2.000 m² aanloopgerichte horeca/restaurants;
- 1.500 m² kantoor;
- 500 m² aan ondergeschikte detailhandel ³⁾.

Indicatie van het toeristisch-recreatief programma

Bij het opstellen van het Havenplan is een inventarisatie gemaakt van verschillende initiatiefnemers die zich mogelijk in het plangebied willen vestigen. Of al deze initiatieven tot uitvoering (kunnen) komen, is op dit moment niet duidelijk. De initiatieven kunnen worden gezien als een indicatie van de functies die zich uiteindelijk in het gebied vestigen en worden onderstaand kort omschreven.

In de Willemshaven wordt op dit moment gebouwd aan de Willem Barentsz. Dit betreft een reconstructie van het type schip waarmee de zeevaarders naar Nova Zembla zeilden. De reconstructie is een leerproject. Na voltooiing kan het schip worden ingezet voor toeristische-recreatieve doeleinden, historisch onderzoek en voor opleiding. Bij de *Stichting Nova Zembla Experience* bestaat de wens om rondom het schip een toeristisch-recreatieve voorziening vorm te geven. In een historische werf kan het publiek de nautische geschiedenis (her)beleven. Dit initiatief kan wellicht worden ingepast in het voornemen om een *nautisch bezoekerscentrum* te realiseren.

In de Willemshaven liggen verschillende historische schepen. Dit zorgt voor een goede context voor de realisatie van een nautisch bezoekerscentrum. Voor het toeristisch-recreatief aanbod in Harlingen vormt dit een goede aanvulling, omdat het ook met slecht weer kan worden bezocht. Met een café/restaurant-functie en de benodigde kantoorruimte en ontvangstruimtes, heeft deze functie een ruimtebeslag van circa 3000 m² bedrijfsvloeroppervlak.

³⁾ Hiermee wordt bedoeld detailhandel die ondergeschikt is aan de toeristisch-recreatieve functie. Bijvoorbeeld de verkoop van souvenirs bij het nautisch centrum of watersportartikelen bij het jachthavenkantoor.

Tot slot zijn er ook andere (op dit moment minder concrete) functies genoemd die in het plangebied zouden passen, zoals een visrestaurant, een luxe waddenzicht-hotel, leisure activiteiten als waddenmodderbaden, indoorsurfing en sport, fietsverhuur, een (jazz)club, de Frysian Yacht Club, een zeilschool, een boekingskantoor/rederij en/of een flexibel in te vullen waddenloods (voor evenementen). De invulling en bijbehorende oppervlakte van deze functies is niet bekend.

Sanitaire voorzieningen

In het plangebied is op dit moment een tijdelijke sanitaire unit aanwezig nabij de coupure in de zeekering. Het plan bestaat om deze unit te vervangen door een voormalige treinwagon. In deze wagon kunnen 7 douches en 7 toiletten worden gemaakt. Deze openbare voorziening kan worden gebruikt door de watersporters in de nabijgelegen dokhaven en door de bezoekers van het gebied.

In de onderstaande figuren wordt de beoogde locatie en de beoogde indeling van de wagon weergegeven.



Figuur 8. Beoogde locatie voor de treinwagon



Figuur 9. Indeling van de treinwagon

Bijzondere overnachtingsmogelijkheden

Vanwege de ligging nabij havenvoorzieningen wordt het plangebied niet echt geschikt geacht voor grootschalige verblijfsrecreatievoorzieningen. Wel wordt in de bestaande situatie een bijzondere overnachtingsmogelijkheid aangeboden in de vorm van een havenkraam. Het voornemen bestaat om dit aan te vullen met een 1-kamerhotel in een vultrechter. Deze komt langs de Willemskade te staan, op de plek waar jarenlang een vultrechter dienst heeft gedaan (zie onderstaande figuur). De trechter heeft een zodanige doorrijhoogte (4,20 meter) dat deze verkeer niet zal hinderen.



Figuur 10. De voormalige vultrechter op de Willemskade

Evenementen

De openbare ruimte kan ook gebruikt worden voor evenementen. In de huidige situatie is dit al het geval. Daarbij wordt ook gedacht aan bestaande evenementen die nu ook (deels) in de binnenstad plaatsvinden:

- De vloeddag.
- Harlinger straatfestival.
- Harlingen-Terschelling zeilrace.
- Harlingen-Terschelling roeirace.
- Visserijdagen.
- Tall Ship Races (2014 en 2018).

In de regels van het bestemmingsplan wordt onderscheid gemaakt tussen kleine en grote evenementen. Per jaar zijn er maximaal 3 grote evenementen mogelijk. De grens ligt op 50.000 bezoekers per evenement. Voor evenementen met versterkte muziek gelden extra regels die gericht zijn op het voorkomen van onaangename geluidhinder voor de omliggende woningen.

2. 4. Verkeer

Hoofdopzet

De verkeersstructuur blijft grotendeels gelijk aan de bestaande structuur. Het gebied wordt voor het autoverkeer ontsloten vanaf de Westerzeedijk. Langs de entreeweg wordt ruimte gecreëerd voor parkeerplaatsen. Daarnaast kunnen bezoekers parkeren op het nabijgelegen parkeerterrein aan de Westerzeedijk. Nabij het entrepotgebouw wordt opstelruimte voor bussen gereserveerd (ten behoeve van de cruiseterminal). Laden en lossen en het afzetten van groepen op de kade is overal mogelijk. Verkeer langs de Blauwe Kop wordt zoveel mogelijk geweerd.

Autoverkeer

Externe verkeersontsluiting

De ontsluiting van de nieuwe ontwikkeling vindt plaats via de Nieuwe Willemskade. Deze weg sluit aan op de Westerzeedijk en blijft in dezelfde vormgeving gehandhaafd als in de huidige situatie, waarbij opgemerkt wordt dat het kruispunt Nieuwe Willemskade/Westerzeedijk recent is gereconstrueerd. Vanaf het kruispunt met de Westerzeedijk zal circa 70% van het verkeer richting het zuiden rijden en via de aansluiting Kimswerd en de N31 naar het knooppunt Zurich rijden. Geschat wordt dat het verkeer zich hier gelijkmatig verdeelt over de A7 via de Afsluitdijk naar Hoorn en Amsterdam en de A7 via Bolsward en Sneek naar Joure en Heerenveen. Het overige deel van het verkeer (30%) zal vanaf de Westerzeedijk via de Spoorstraat en de Stationsweg naar de N31 richting Leeuwarden en Drachten rijden.

Via de Westerzeedijk wordt de locatie snel ontsloten naar het hoofdwegennet (aansluiting Kimswerd op de N31). De reconstructie van de N31 ter hoogte van Harlingen leidt er voorts toe dat er via de Spoorstraat en de Stationsweg een logische route ontstaat naar de N31 richting Leeuwarden. Daarnaast is de binnenstad via de Havenweg en de Steenhouwersstraat direct bereikbaar. De locatie wordt direct via een netwerk van gebiedsontsluitingswegen ontsloten. Hierdoor is de lo-

catie goed bereikbaar voor het autoverkeer. Ook voor andere vervoersmodaliteiten, zoals busverkeer en vrachtverkeer, is de locatie vanwege de directe ligging aan gebiedsontsluitingswegen goed bereikbaar.

Interne verkeersontsluiting

De interne verkeersstructuur van de Willemshaven blijft grotendeels ongewijzigd. De hoofdontsluiting verloopt via de Nieuwe Willemskade. Parkeren wordt deels in het plangebied en deels op de terreinen direct buiten het plangebied opgevangen.

Verkeersgeneratie

Ten behoeve van de mogelijkheden in het plangebied is de maximale verkeersgeneratie berekend op ongeveer 2.000 motorvoertuigen (mvt) per etmaal. Dit leidt tot een toename van de verkeersintensiteit op de omliggende wegen, maar leidt nergens tot knelpunten. Dit geldt ook voor de verkeersafwikkeling op de maatgevende kruispunten.

Openbaar vervoer

Het plangebied is bereikbaar via het treinstation Harlingen-Haven (treinverbinding met Leeuwarden). De ontsluiting per openbaar vervoer wijzigt niet ten opzichte van de huidige situatie.

Langzaam verkeer

De locatie wordt voor fietsverkeer met name ontsloten via de Nieuwe Willemskade en de Westerzeedijk. De Westerzeedijk beschikt over vrijliggende fietspaden. Binnen het plangebied wordt het fietsverkeer gemengd met het gemotoriseerd verkeer afgewikkeld. Dit is conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig.

Ten behoeve van het langzaam verkeer is een goede hechting aan de binnenstad wenselijk. Met de aanpassing van de primaire waterkering langs de Willemshaven is de looproute naar de binnenstad verbeterd. Door middel van twee loopbruggen kan men vanaf de primaire waterkering de Zuiderhaven en de binnenstad bereiken. Daarnaast ligt er sinds het najaar van 2014 bij het entrepôtplein een trap aan de kant van de Willemshaven, waardoor voetgangers vanuit de Willemshaven via de waterkering naar de binnenstad en de Waddenpromenade/veerterminal kunnen wandelen. De Willemshaven kan daarnaast worden bereikt via een coupure in de dijk. De waterkering vormt ook een looproute. Op lange termijn is ook een dwarsverbinding naar de Zuiderhaven aan de orde, wellicht met de herbouw van een brug over de Zuiderhaven.

Parkeren

De parkeerbehoefte van de nieuwe ontwikkelingen is berekend op circa 700 parkeerplaatsen. Het exacte aantal is afhankelijk van de uiteindelijke invulling van het plangebied. De parkeerbehoefte dient op of rondom het terrein te worden opgevangen. Een deel van de huidige Willemshaven wordt daarbij als parkeerterrein gebruikt voor kort parkeren. Op grotere afstand bevinden zich in Harlingen ook

terreinen die worden gebruikt voor lang parkeren. De parkeercapaciteit van de Willemshaven zal deels vervallen, omdat het gebied helderder ingericht wordt.

Omdat de parkeerbehoefte van de nieuwe functies niet geheel kan worden gefaciliteerd binnen het plangebied, zal de parkeerdruk zich deels verplaatsen naar de (deels nog aan te realiseren) terreinen rondom de locatie.



Figuur 11. Parkeerterreinen in de omgeving van het plangebied

3. BELEID

Dit hoofdstuk behandelt het beleid dat betrekking heeft op dit bestemmingsplan. Er wordt achtereenvolgens ingegaan op het Rijksbeleid, het provinciaal en gemeentelijk beleid dat een relatie heeft met het plangebied.

3. 1. Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte* (SVIR) is op 13 maart 2012 in werking getreden. Met de Structuurvisie zet het kabinet het roer om in het nationale ruimtelijke beleid. De nieuwe Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vervangt verschillende bestaande nota's zoals de Nota Ruimte, de agenda Landschap en de agenda Vitaal Platteland. Het Rijk laat de ruimtelijke ordening meer over aan gemeenten en provincies en kiest voor een selectieve inzet van rijksbeleid op 13 nationale belangen. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk voor de resultaten. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Deze 13 nationale belangen zijn:

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

Ten aanzien van de bovenstaande belangen zijn voor het plangebied de waterkering (met reserveringszone) en de Waddenzee van belang. Voor de waterkering en de reserveringszone biedt het bestemmingsplan een beschermende regeling. De Waddenzee betreft een Natura 2000-gebied en maakt deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Tevens is het natuurgebied onderdeel van het UNESCO-werelderfgoed. De gebieden met deze statussen zijn gelegen buiten het plangebied. De mogelijkheden in het plangebied zijn wat betreft de ecologische waarden onderzocht in de milieueffectrapportage, het volgend hoofdstuk gaat hier specifiek op in. Hieruit blijkt dat de ontwikkelingen geen negatieve effecten hebben op de beschermde gebieden.

Geconcludeerd wordt dat de ontwikkelingen in het plangebied passen in het beleid van de SVIR.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het *Besluit algemene regels ruimtelijke ordening* (Barro) is op 30 december 2011 in werking getreden. Het Barro stelt niet alleen regels omtrent de 13 aangewezen nationale belangen zoals genoemd in de SVIR, maar stelt ook regels die in bestemmingsplannen moeten worden opgenomen. Eind 2012 is het besluit aangevuld met regels voor onder andere veiligheid op rijksvaarwegen, de EHS en de veiligheid van primaire waterkeringen. Ook is het onderwerp duurzame verstedelijking in regelgeving worden opgenomen. Voor de herinrichting van de Willemshaven zijn de volgende bepalingen uit het Barro van belang.

Bescherming van de Waddenzee

Volgens de definitie van het Barro behoort de Willemshaven niet tot de Waddenzee. Het Barro bepaalt dat voor ontwikkelingsgerichte bestemmingsplannen een beoordeling moet worden gemaakt van de gevolgen voor de landschappelijke of cultuurhistorische kwaliteiten van het gebied. De beoordeling kan deel uitmaken van een voor het bestemmingsplan voorgeschreven milieueffectrapportage of van een passende beoordeling als bedoeld in de Natuurbeschermingswet. Deze beoordeling is uitgevoerd in deze stukken. Bij de Willemshaven is de huidige en recente gesloopte bebouwing het uitgangspunt geweest. De maximale bouwhoogten die het bestemmingsplan mogelijk maakt zijn hierop afgestemd. De ontwikkelingen hebben geen negatieve gevolgen voor de landschappelijke of cultuurhistorische kwaliteiten van het gebied.

Jachthavens nabij de Waddenzee

Verder is in het Barro bepaald dat een bestemmingsplan dat betrekking heeft op de Waddenzee of gronden die direct aan de Waddenzee zijn gelegen, geen nieuwe jachthavens worden toestaan. De minister heeft echter besloten om met een ontheffing van het Barro medewerking te verlenen aan het project, omdat het de nieuwe jachthaven bijdraagt aan de beheersing van risico's voor de veiligheid en de natuurbescherming in het waddengebied. De jachthaven zorgt namelijk voor een verminderde druk op de jachthavens van Vlieland en Terschelling en functioneert als noodhaven voor schepen in het waddengebied (zie bijlage 7).

Bescherming primaire waterkering

In het Barro is ook vastgelegd dat de primaire waterkering en de beschermingszones vastgelegd moeten worden. Zoals in de vorige paragraaf is aangegeven, is hiervoor in het bestemmingsplan een regeling opgenomen.

Maximale bouwhoogte Waddengebied

Artikel 2.5.12 bepaalt dat een bestemmingsplan dat de maximale bouwhoogte in het Waddengebied moet aansluiten bij de aard en de omvang van de omliggende bebouwing. Het plan voldoet aan deze bouwhoogtes.

Ladder voor duurzame verstedelijking

In de SVIR en het Barro is de 'ladder voor duurzame verstedelijking' geïntroduceerd. Sinds 2012 is de ladder verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening.

De 'ladder voor duurzame verstedelijking' houdt in dat overheden nieuwe stedelijke ontwikkelingen moeten motiveren met oog voor (trede 1) de onderliggende vraag in de regio, (trede 2) de beschikbare ruimte binnen het bestaande stedelijke gebied en (trede 3) multimodale ontsluiting.

Relevant in dit verband zijn de definities die zijn opgenomen in artikel 1.1.1, eerste lid, onderdelen h en i van het Bro:

- h. bestaand stedelijk gebied: bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur;*
- i. stedelijke ontwikkeling: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.*

Omdat het plangebied voornamelijk voorziet in de realisatie van toeristisch-recreatieve voorzieningen, is niet duidelijk of strikt genomen wel sprake is van een stedelijke ontwikkeling. Bovendien voorziet het plan in de herontwikkeling en revitalisatie van bestaand bebouwd gebied (een verouderd bedrijventerrein). Voor de volledigheid wordt onderstaand de ladder voor duurzame verstedelijking toegepast voor het plangebied.

Trede 1: vraag in de regio

Trede 1 vraagt de regionale ruimtevraag voor stedelijke ontwikkelingen te bepalen. Het gaat om de ruimtevraag waarin elders in de regio nog niet is voorzien. Met de regionale ruimtevraag in beeld, kan worden beoordeeld of een voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte. Zo ja, dan is trede 2 aan de orde.

Vraag naar faciliteiten voor cruiseschepen

De concrete vraag naar voorzieningen voor cruiseschepen is al enige tijd bekend in Harlingen. Er zijn al cruiseschepen die Harlingen bezoeken. Uit gesprekken met rederijen is gebleken dat meer cruiseschepen de stad willen bezoeken, wanneer hiervoor faciliteiten worden geboden.

Behoeft aan ligplaatsen in het Waddengebied

Naar ligplaatsen voor recreatieschepen in de havenkom is concreet vraag, omdat is geconstateerd dat in het Waddengebied te weinig 'noodvoorzieningen' voor de pleziervaart aanwezig (zie hiervoor ook de beschrijving onder het kopje 'Havenvisie Wadden' hierna). De jachthaven vormt tevens een toevoeging aan het bestaande ligplaatsenaanbod omdat het gaat om een buitendijkse jachthaven.

Geen alternatieve locaties

Als enige Friese Waddenhaven op het vasteland heeft Harlingen een unieke uitgangspositie voor de realisatie van nautische voorzieningen. De Willemshaven is de enige logische plek voor de beoogde cruisesteiger en als locatie voor de jacht-

haven. De industriehaven is hiervoor ongeschikt, omdat hier conflicten met de beroepsvaart kunnen ontstaan.

Toeristische recreatieve voorzieningen

De beoogde toeristisch-recreatieve functies op de kade vormen een goede aanvulling op het bestaande aanbod in Harlingen. In de stad zijn al verschillende vormen van verblijfsrecreatie mogelijk. Naast een aantal musea en de winkels in de binnenstad zijn in Harlingen niet echt dagrecreatieve voorzieningen aanwezig. Bij slecht weer zijn er weinig mogelijkheden om overdekt te recreëren. Daarom wordt ook geconstateerd dat Harlingen in belangrijke mate een doorvoerhaven is voor recreanten naar de Waddeneilanden. De hoeveelheid toeristische bestedingen op de wal kan worden verhoogd door in dit aanbod te voorzien.

In hoofdstuk 2 is aangegeven dat er enkele concrete initiatieven zijn voor de invulling van het plangebied. Deze komen mede voort uit een marktconsultatie. Deze initiatieven zullen een katalysatoreffect hebben op de verdere invulling van het gebied. De jachthaven en de aanwezigheid van cruiseschepen en de jachthaven zal ook een aantrekkingskracht hebben op de verdere invulling van het gebied. De functies op de kade kunnen vergroten andersom weer de potentie van de jachthaven en de aantrekkingskracht voor rederijen. Vanwege deze synergie is de Willemshaven daarom ook de juiste plek om een dergelijk programma te realiseren. Er kan dus gesproken worden van een ontwikkeling waarvoor een regionale behoefte bestaat.

Trede 2: de beschikbare ruimte binnen het bestaand stedelijke gebied

Trede 2 motiveert of de beoogde ontwikkeling plaats kan vinden binnen het bestaand stedelijk gebied. Dit kan door op lege plekken de ruimte 'in te vullen', een andere bestemming te geven aan een gebied, door herstructurering van bestaande terreinen of door transformatie van bestaande gebouwen of gebieden.

Het plangebied is een herstructureringslocatie die is gelegen binnen bestaand stedelijk gebied. Hiermee wordt voldaan aan de tweede trede van de ladder.

Trede 3: multimodaal ontsloten

In trede 3 gaat het om stedelijke uitleg en wel op een zodanige locatie dat het uitleggebied (in potentie) multimodaal ontsloten is of kan worden.

Het plangebied is via de Westerzeedijk bereikbaar voor autoverkeer. Tevens biedt het plangebied door de nabije ligging van het treinstation uitstekende openbaar vervoersverbindingen. Het centrum van Harlingen en de veerbootterminal liggen op steenworp afstand van het plangebied, en over de waterkering worden wandelverbindingen naar het Havenkwartier aangelegd. Ook voor langzaam verkeer is het plangebied goed bereikbaar. Dit geldt ook voor vaarverkeer, via de Havenmond is de haven voor de plezier- en de cruisevaart goed bereikbaar. Het plangebied is dus multimodaal ontsloten.

Op basis van het voorgaande wordt geconstateerd dat de ontwikkelingen voldoen aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

Convenant Vaarrecreatie Waddenzee (2007-2012)

Op 3 december 2007 is door 27 partijen het Convenant Vaarrecreatie Waddenzee ondertekend, waarmee wordt ingezet op een economisch en ecologisch verantwoorde ontwikkeling van de vaarrecreatie in het Waddengebied. Daarmee wordt het kwantitatieve ligplaatsenbeleid vervangen door een kwalitatieve benadering. De jachthaven in het plangebied past binnen dit voornemen.

Havenvisie Wadden

In de *Havenvisie Wadden, verantwoordvaren op het wad (2010)* is inzicht gegeven in de huidige situatie en de beoogde ontwikkelingsrichting van de passantenhavens in het Waddengebied. Daarbij is het uitgangspunt dat vaarrecreanten in het waddengebied op ecologisch, sociaal en economisch verantwoorde wijze opgevangen kunnen worden in de havens. Ten aanzien van de uitbreidingswensen op het wad wordt geconcludeerd dat:

- uitbreiding en herinrichting van de opvangcapaciteit in havens op het wad uit het oogpunt van veiligheid noodzakelijk is;
- het effect van de gewenste uitbreiding in passantenplaatsen naar verwachting niet leidt tot extra vaarbewegingen op het Wad;
- de uitbreiding van het aantal ligplaatsen voor de vaste wal havens naar verwachting leidt tot een toename van extra boten en daarmee extra vaarbewegingen op het Wad (circa 65 op een mooie zomerdag). Hiervan zal zich circa 10% begeven buiten de vaargeul waarbij een risico op verstoring ontstaat;
- alleen de toename van vaart buiten de geulen leidt tot een vergroting van het risico op verstoring van natuurwaarden. Door middel van sturing op gedrag kan deze verstoring voorkomen worden.

In de Havenvisie Wadden zijn voor Harlingen de volgende gegevens opgenomen:

Capaciteit Harlingen	Bestaand	Uitbreiding	Totaal
Vaste ligplaatsen	96	+ 200	296
Specifieke passantenplaatsen	125	+ 100	225
Maatgevende capaciteit	150		150
Specifieke passantenplaatsen in boxen conform het convenant	0	+ 150	150
Maximum capaciteit	250		250
Buffercapaciteit	100		100
Noodopvang	50		50
Plaatsen voor de Chartervaart	70	0	70

Figuur 12. Bestaande capaciteit en gewenste uitbreiding in de (zoutwater)havens van Harlingen (Havenvisie Wadden)

Afgesproken is dat de individuele havens deze uitgangspunten verder uitwerken in haveninrichtingsplannen. Dit is voor het plangebied dan ook gedaan. De ontwikkeling van de jachthaven in het plangebied past binnen het beleid van de 'Havenvisie Wadden'.

Actieplan Vaarrecreatie Waddenzee (2014-2018)

Uit evaluatie van het Convenant Vaarrecreatie Waddenzee is gebleken dat de samenhangende ontwikkeling van natuur en vaarrecreatie structurele aandacht vraagt. Door de samenwerkingspartners van het Convenant Vaarrecreatie Waddenzee is daarom een gezamenlijk actieplan gemaakt. De bijbehorende intentie-overeenkomst is namens de Vereniging van Waddenzeegemeenten ondertekend door de betrokken wethouder van Harlingen.

De partijen hebben met elkaar geconstateerd dat de maximering van het aantal ligplaatsen vanuit het PKB daarbij niet (meer) van toepassing is. In plaats daarvan wordt ingezet op een brede samenhangende ketenaanpak van voorlichtings-, educatie-, geleidings-, zonerings-, toezichts- en handhavingsmaatregelen.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de Nationale belangen in en rondom de Waddenzee.

3. 2. Provinciaal 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 Fryslân de toegangspoort naar de provincie. De provincie wil de potentie en kwaliteiten daarvan benutten.

Wat betreft recreatie en toerisme, streeft de provincie naar kwaliteitsverbetering van recreatieve voorzieningen. Bevorderd wordt dat recreatie en toerisme als (nieuwe) sociaal-economische drager en als beheerder van landschap, natuur en erfgoed ten volle wordt benut.

In de Provinciale Verordening zijn regels opgenomen ten aanzien van recreatieve voorzieningen. Grootschalige en intensieve recreatie wordt geconcentreerd in stedelijke-, regionale- en recreatieve kernen (Harlingen is aangewezen als stedelijke kern). In deze typen kernen zijn jachthavens toegestaan met maximaal 250 ligplaatsen. De Provincie kan daarvan ontheffing verlenen, wanneer de jachthaven qua schaal, omvang en ontsluiting past in de omgeving en wordt bijgedragen aan verbreding van het toeristisch-recreatieve aanbod in de regio.

Het bestemmingsplan past binnen de uitgangspunten van het streekplan.

Verordening Romte Fryslân

In de *Verordening Romte Fryslân* (vastgesteld op 25 juni 2014) stelt de provincie regels aan de provinciale belangen. Deze regels moeten in gemeentelijke plannen worden vertaald.

Bestaand bebouwd gebied

In de verordening is de Willemshaven opgenomen onder het 'bestaand bebouwd gebied'. Dit houdt in dat de geregelde functies in het plangebied qua locatie passen binnen de uitgangspunten van de verordening.

Bouw- en gebruiksmogelijkheden Havenkom

Het plangebied maakt volgens de verordening deel uit van de 'Havenkom Harlingen'. Hiervoor is geregeld dat er geen bouw- en gebruiksmogelijkheden worden opgenomen voor nieuwe stedelijke functies of voor nieuwe bedrijven. In afwijking hiervan kunnen in een bestemmingsplan mogelijkheden worden opgenomen voor onder andere een jachthaven en ook overige functie op een te herstructureren en te transformeren terrein. Hier is in het plangebied sprake van. Hiervoor gelden de volgende voorwaarden:

- de mogelijkheden worden afgewogen ten opzichte van het risico op calamiteiten bij overstroming, waarbij de risico's worden beperkt door risicobewust te bouwen en rekening wordt gehouden met toekomstige stijging van het waterpeil;
- versterking van de waterkering niet onomkeerbaar wordt belemmerd;
- er geen beperkingen optreden voor de beroepsscheepvaart;
- de mogelijkheden geen afbreuk doen aan de landschappelijke en cultuurhistorische kernkwaliteiten en de natuurlijke waarden van de omgeving;
- de waterkwaliteit niet nadelig wordt beïnvloed;
- advies is gevraagd aan de waterbeheerder en voor zover van toepassing de vaarwegbeheerder.

Met de waterbeheerder (Wetterskip Fryslân) en de vaarwegbeheerder (Rijkswaterstaat) wordt overleg gepleegd over de bovenstaande randvoorwaarden. Op dit moment worden op deze onderdelen geen knelpunten verwacht. De bebouwing wordt immers niet uitgebreid ten opzichte van de bestaande footprint. Daarnaast wordt bij het bouwpeil rekening gehouden met de toekomstige stijging van de zeespiegel.

Jachthavens

Voor jachthavens is in de provinciale verordening opgenomen dat voor Harlingen een nieuwe jachthaven is toegestaan tot een maximum aantal van 250 ligplaatsen. De mogelijkheden in het bestemmingsplan voldoen hieraan. In een ruimtelijk plan kan een nieuwe jachthaven uitsluitend worden toegestaan in, aansluitend aan of nabij een recreatiekern, tot een maximum aantal van 250 ligplaatsen.

Bescherming primaire waterkering

In de verordening zijn tenslotte ook de reserveringszones voor de versterking van primaire waterkeringen geregeld. Hiervoor is een regeling opgenomen in het bestemmingsplan.

Conclusie

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met het provinciale beleid.

3. 3. Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Harlingen 2025

De gemeente Harlingen heeft de toekomstvisie vastgelegd in de *Structuurvisie Harlingen 2025* (vastgesteld 8 november 2012). De structuurvisie is een verdere uitwerking van de stadsvisie uit 2008. De structuurvisie geeft richting aan het ruimtelijke, economische en sociaal maatschappelijke beleid van de gemeente Harlingen. Met betrekking tot de structuurvisie zijn de volgende aspecten voor het plangebied relevant. De mogelijkheden in het plangebied zijn hiermee in overeenstemming.

Recreatie en toerisme

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

Waterfront

Door het huidige, vaak introverte ruimtelijke karakter om te buigen tot een fysieke gerichtheid op het water en het centrum, wil Harlingen van haar Waterfront een nieuw visitekaartje maken. De Willems haven wordt daarbij geherstructureerd en vormt vanuit de Waddenzee de entree van Harlingen voor de zeepleziervaart. Bij de ontwikkeling van de Willems haven moeten zichtrelaties tussen de Waddenzee en de binnenstad blijven bestaan.

Waddenzee en waterkering

De gemeente Harlingen zet zich in voor een duurzame bescherming van de Waddenzee als natuurgebied. De bereikbaarheid van de havens en eilanden wordt gewaarborgd door de vaargeul en op diepte te houden. Nieuwe bebouwing in de nabijheid van de Waddenzee moet qua hoogte aansluiten bij de bestaande bebouwing. Daarnaast moeten dijkverhogingen en versterkingen van de primaire waterkering mogelijk blijven.



Figuur 13. Structuurvisie Harlingen 2025

Beleidsplan Toerisme en Recreatie 2006-2016

In het Beleidsplan Toerisme en Recreatie worden de kaders voor recreatieve ontwikkelingen beschreven. In het plan wordt de ontwikkeling van de Blauwe Kop van het Willemshavengebied voor de chartervloot en het benutten van de Willemshaven voor het aanleggen van riviercruiseschepen benoemd als kansen. De ontwikkelingen in het plangebied past binnen het beleidsplan.

Detailhandelsstructuurvisie

In het kader van een nieuwe detailhandelsstructuurvisie heeft de gemeente Harlingen recent onderzoek gedaan naar de detailhandelsstructuur binnen de gemeente. In dit kader zijn onder andere een winkelaanbodanalyse en een draagvlakanalyse uitgevoerd. Tevens is gekeken naar de toekomstige distributieve mogelijkheden en naar de ruimtelijke en fysieke structuur van het centrum van Harlingen. Behoudens een aantal specifieke sectoren, is er geen sprake van de uitbreiding van distributieve mogelijkheden. Op basis van deze analyse wordt daarom vooral ingezet op het versterken van het bestaande centrum.

De komst van cruiseschepen naar de Willemshaven wordt in deze visie genoemd als een kans voor de detailhandel. Daarnaast wordt met het oog op de ontwikkeling van de Willemshaven voorgesteld om het Havenplein te betrekken bij het kernwinkelgebied, zodat er een doorlopende route ontstaat richting het winkelhart. Tot slot wordt gedacht aan de realisatie van een 'belevisetalage' in de Willemshaven zelf; een ruimte waarin watergebonden bedrijven in Harlingen zichzelf kunnen presenteren. Voor detailhandel wordt gedacht aan detailhandel die ondergeschikt is aan de toeristisch-recreatieve functie, zoals in hoofdstuk 2 is omschreven. Het bestemmingsplan maakt deze ontwikkelingen mogelijk.

Notitie Bouwhoogte Harlingen

Aangezien in de gemeente Harlingen ontwikkelingen met betrekking tot hogere bebouwing op de agenda staan, is door middel van de "Notitie Bouwhoogte Harlingen" (versie 9 april 2010) beleid geformuleerd met betrekking tot dit thema. Voor

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

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

De bouwmogelijkheden in het bestemmingsplan zijn afgestemd op het bestaande silhouet vanuit de zee in overeenstemming met de 'Notitie Bouwhoogte Harlingen'.

Haveninrichtingsplan

In het Haveninrichtingsplan zijn de mogelijkheden voor kwaliteitsverbetering van de Noorderhaven, Zuiderhaven en de Nieuwe Willems haven uitgewerkt overeenkomstig de uitspraken die hierover gemaakt zijn in het Convenant Vaarrecreatie Waddenzee en de Havenvisie Wadden. Uit berekeningen en inrichtingsschetsen is gebleken dat van circa 225 extra lig- en passantenplaatsen en 50 plaatsen voor de noodopvang (achter in de Willems haven) haalbaar is. De ontwikkelingen in het plangebied zijn hierop afgestemd.

Ruimtelijke Programma van Eisen Toegangspoort Harlingen

In vervolg op het *Masterplan Friese Meren Toegangspoort Harlingen* is voor de drie deelgebieden een *Ruimtelijk Programma van Eisen Toegangspoort Harlingen* opgesteld. Dit programma geeft de randvoorwaarden voor de invulling van de drie deelgebieden weer. Het ruimtelijk programma van eisen is in 2013 door de gemeenteraad vastgesteld.

Havenplan Nieuwe Willems haven

Het *Havenplan* vormt een flexibel en pragmatisch plan voor de herontwikkeling van het gebied. Het bevat een stedenbouwkundige structuur, waarbinnen verschillende ontwikkelingen kunnen plaatsvinden.

Het *Havenplan* is een flexibel en pragmatisch plan dat opgesteld is vanuit het perspectief van de watersporter, de toerist, de ondernemer en de Harlinger. Het plan bestaat uit een robuuste stedenbouwkundige structuur, gebaseerd op bestaande gebouwen en kwaliteiten van openbare ruimte. Omdat de transformatie van het gebied een lang proces inhoudt, zijn er in het *Havenplan* principes geformuleerd die bestaan uit een achttal ruimtelijke, financiële, programmatische en organisatorische punten:

1. Ontwikkelstrategie (In kleine stappen naar een ambitieus, internationaal plan).
2. Structuur (verbinden met de stad).

3. Programma op het water (dynamische getijdenhaven).
4. Uitvoering en prioritering (vliegwieleffect).
5. Programma op de kade (flexibiliteit en regie).
6. Openbare ruimte en architectuur (uitgaan van het bestaande, met een nieuwe eigentijdse laag).
7. Duurzaamheid (toekomstbestendige inrichting).
8. Organisatie (synergie door samenwerken).

Deze punten vormen een belangrijke basis voor het bestemmingsplan en bij de verdere uitwerking van het project.

Ook zijn in het plan de beeldkwaliteitseisen opgenomen waarin nieuwe ontwikkelingen aan moeten voldoen. Op deze manier ontstaat er een weloverwogen en doordachte beeldkwaliteit in het gebied.

Groen Licht voor Cruise Port Harlingen

In een notitie is in kaart gebracht welke aanpassingen en investeringen nodig zijn om Harlingen een 'problem free port' te maken waar cruiseschepen zonder problemen kunnen afmeren. Enerzijds gaat het daarbij om technische aanpassingen, zoals de realisatie van een afmeervoorziening, het op diepte houden van de Willemshaven (baggeren), het aanleggen van voorzieningen op de wal en de realisatie van een ontvangsthal. Deze werkzaamheden/functies zijn in het bestemmingsplan mogelijk.

Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan

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

Volgens het uitgangspunt 'Duurzaam Veilig' moet het verkeer van en naar de veerboot zoveel mogelijk de noordelijke route via de Zuidwalweg en Oude Ringmuur nemen. Deze route is aangemerkt als een ontsluitingsweg. Voor de centrale en zuidelijke ontsluiting van Harlingen zijn respectievelijk de Spoorstraat - Almenumerweg en de Kimswerderweg aangewezen. De Westerzeedijk blijft haar ontsluitende functie behouden.

De route Havenweg - Havenplein en Prinsenstraat moet meer het karakter krijgen van een verblijfsgebied. Recentelijk is deze herinrichting tot een 30 km/uur-regime uitgevoerd.

4. MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN

Voor het plangebied en omgeving kunnen (wettelijke) belemmeringen en/of voorwaarden een rol spelen. Het uitgangspunt voor het bestemmingsplan is dat er een goede omgevingsituatie ontstaat. Om het milieubelang volwaardig te kunnen meewegen bij de planvorming voor de Willemshaven is de procedure voor milieueffectrapportage (mer) gestart. In de volgende paragraaf worden de opzet en de resultaten van het MER besproken. Daarna wordt per milieuaspect ingegaan op de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. Waar mogelijk is gebruik gemaakt van de onderzoeken die in het kader van het MER zijn uitgevoerd.

De uitgevoerde (veld)onderzoeken zijn opgenomen als bijlage bij het MER. Het MER wordt samen met het bestemmingsplan ter inzage gelegd.

4. 1. Plan-/projectMER

Mer-plicht

Het bestemmingsplan voor de Willemshaven is mer-beoordelingsplichtig. De realisatie van een jachthaven met meer dan 100 ligplaatsen wordt namelijk genoemd in kolom 4 van bijlage D bij het *Besluit milieueffectrapportage* (categorie D10). Daarnaast is sprake van een planmer-plicht, omdat in het kader van de *Natuurbeschermingswet* een passende beoordeling moet worden opgesteld in verband met de mogelijke effecten voor het Natura 2000-gebied in de omgeving. Het gaat daarbij in ieder geval om de aangrenzende Waddenzee.

Om deze reden is er een MER opgesteld in de vorm van een gecombineerd plan- en projectMER, zodat gelijktijdig de planmer-plicht en de mer-beoordelingsplicht kan worden ingevuld. Voorafgaand aan het opstellen van dit MER is een notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) opgesteld, die de bandbreedte van het MER aangeeft.

Opzet van het MER

In het MER staan de huidige feitelijke situatie en de maximale invulling van het nieuwe bestemmingsplan (het voornemen) centraal en met elkaar vergeleken. Dit vormt het voorkeursalternatief. Ook zijn de milieueffecten van een beperktere invulling van het bestemmingsplan onderzocht; het zogenaamde inrichtingsalternatief. De drie invullingsvarianten zijn op verschillende aspecten met elkaar vergeleken.

Resultaten en voorkeursalternatief

Onderstaand zijn de resultaten van het MER globaal weergegeven in een tabel. In de tweede en derde kolom is de effectbeschrijving van het voornemen en het inrichtingsalternatief weergegeven. Er is vrijwel geen onderscheid tussen beide alternatieven. Voor de gedetailleerde effectbeschrijving wordt verwezen naar het MER zelf.

Op basis van het MER wordt voorgesteld om een aantal mitigerende maatregelen in het plan op te nemen (voorkeursalternatief). De maatregelen zijn beschreven in

de vierde kolom. De score van het gekozen voorkeursalternatief is weergegeven in de laatste kolom. Op basis van de resultaten van het MER wordt geconstateerd dat het bestemmingsplan met inbegrip van de mitigerende maatregelen uitvoerbaar wordt is.

Toetsingscriteria	Effectbeoordeling		
	Voor- ne- men	Gekozen maatregelen	Voorkeur- salterna- tief
Bodem en water			
Waterafvoer	0	n.v.t.	0
Beïnvloeding waterkering	0	n.v.t.	0
Waterkwaliteit	0	Vuilwatervoorziening jachthaven	0
Waterbodempkwaliteit	-/0	n.v.t.	-/0
Bodempkwaliteit op de wal	-/0	n.v.t.	-/0
Ecologie			
Gevolgen stikstofdepositie	-/0	Programmatische Aanpak Stikstof of externe salde- ring	0
Areaalverlies	0	n.v.t.	0
Verstoring extra vaarbewegingen	0	n.v.t.	0
Verstoring door evenementen	0	n.v.t.	0
Onderwatergeluid	0	Diverse maatregelen bij de aanlegfase	0
Vertroebeling, verontreiniging bagge- ren	0	n.v.t.	0
Aantasting nest- of verblijfplaatsen beschermde soorten	-	In stand houden transfor- matorhuisje	0
Verkeer			
Afwikkeling autoverkeer	0	n.v.t.	0
Langzaam verkeer	0	n.v.t.	0
Parkeren	-	Ontwikkelen van aanvul- lend parkeeraanbod	-/0
Woon- en leefklimaat			
Wegverkeerslawaaï	-/0	n.v.t.	-/0
Luchtkwaliteit	0	n.v.t.	0
Scheepvaartlawaaï	0	n.v.t.	0
Hinder door bedrijvigheid	0	n.v.t.	0
Evenementenlawaaï	-	Opnemen van randvoor- waarden in het bestem- mingsplan	-/0
Plaatsgebonden risico en Groepsrisico	-/0		-/0
Ruimtelijke kwaliteit en cultuurhis- torie			
Cultuurhistorie	-/0	Behouden van de kraan- banen	-/0
Ruimtelijke kwaliteit	+	Toetsen aan het beeld- kwaliteitsplan	+

Tabel 1 Effectbeoordeling alternatieven en voorkeursalternatief

Aanvulling van het MER

Na een locatiebezoek en een bespreking van het conceptadvies heeft de Commissie mer een toetsingsadvies uitgebracht ten aanzien van het MER. Naar aanleiding van het toetsingsadvies (d.d. 2 juli 2015) is besloten het MER op de volgende punten aan te vullen:

- toevoegen van een samenvatting op een zodanige wijze dat het aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieueffect-rapport;
- het aanvullen van de passende beoordeling, waarbij de effecten als gevolg van verstoring en stikstofdepositie worden aangevuld;
- het aanvullen van de effectbeschrijving van de effecten op het gebied van landschap en cultuurhistorie.

Op basis van deze aanvulling kan worden gesteld dat:

- Significant negatieve effecten voor de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebied de Waddenzee als gevolg van verstoring zijn uitgesloten;
- Significant negatieve effecten voor Natura 2000-gebieden als gevolg van stikstofdepositie zijn niet aan de orde, aangezien de maximale depositie in het kader van de Programmatische Aanpak Stikstof zonder meer vergunbaar is;
- Om effecten voor waardevolle zichtlijnen te beperken worden de volgende voorstellen gedaan voor de verbeelding en planregels van het ontwerpbestemmingsplan:
 - o Er wordt geen bouwplan met een gesloten bebouwingswand mogelijk gemaakt. De footprint van de bestaande (en voormalige) loodsen blijft het uitgangspunt.
 - o De bouwhoogte van twee bouwvlakken wordt veranderd naar 10 meter, zodat de gebouwen niet hoger kunnen worden gebouwd dan in de huidige situatie.
 - o In het ontwerpbestemmingsplan zijn ter plaatse van maximaal 10% van de gebouwen hoogteaccenten toegestaan tot 15 meter.
 - o Er kan via een afwijkingsbevoegdheid worden meegewerkt aan een transparante verbinding tussen de gebouwen.

Waar mogelijk worden de genoemde maatregelen gewaarborgd in de planregels en op de verbeelding van het bestemmingsplan.

De aanvulling op het MER is opgenomen als separate bijlage bij dit bestemmingsplan en vormt één van de onderbouwende stukken bij de vaststelling van het bestemmingsplan.

Het belang van monitoring

Uit het MER en deze aanvulling is naar voren gekomen dat de nodige onzekerheden bestaan over de omvang van de effecten. Monitoring blijft van belang om de exacte effecten in beeld te brengen om tijdig mitigerende maatregelen te treffen, indien dat noodzakelijk blijkt.

Conclusie

Op basis van het milieueffectrapport (MER) en de aanvulling daarop kan worden uitgesloten dat het vaststellen van dit bestemmingsplan leidt tot belangrijke negatieve milieugevolgen. Wel is het wenselijk om verschillende mitigerende maatregelen in het bestemmingsplan vast te leggen, zodat (beperkte) negatieve effecten worden voorkomen.

4. 2. Hinder bedrijven en evenementen

Milieuzonering

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

In het plangebied worden (bedrijfs)activiteiten mogelijk gemaakt waar de volgende richtafstanden ten opzichte van een rustige woonwijk voor van toepassing zijn:

- recreatieve functies: 30-50 meter;
- jachthaven: 50 meter;
- Horeca: 10-30 meter;
- Kantoren, dienstverlening of ondergeschikte detailhandel: 10 meter.

Binnen deze afstanden zijn geen woningen aanwezig. Vanuit de milieuzonering zijn er geen belemmeringen voor het bestemmingsplan.

Geluidhinder jachthaven

Aan de richtafstand voor jachthavens ten opzichte van woningen wordt met dit plan voldaan (50 meter). Een specifiek aandachtspunt bij jachthavens vormt de geluidsbelasting van stagen die tegen de mast klapperen.

De geluidsbelasting die ter plaatse van woningen kan optreden wordt bepaald door:

1. Het bronvermogen.
2. De afstand ten opzichte van geluidsgevoelige functies.
3. De afscherpende werking van de tussenliggende bouwwerken.

Ad 1. Voor dit verschijnsel is sprake van een langtijdgemiddelde bronvermogen van 86 dB(A) met pieken van 95-100 dB(A).

Ad 2. De afstand ten opzichte van nabijgelegen woningen bedraagt 70 meter. De geluidsreductie op deze afstand bedraagt circa 29,4 dB(A). Langtijdgemiddeld resulteert het bronvermogen van 86 dB(A) in geluidsniveau van 56,6 dB(A) ter plaatse van de woningen. Voor het piekvermogen resulteert een bronvermogen van 97 dB(A) in een geluidsniveau van 67,6 dB(A) ter plaatse van de woningen.

Ad 3. Tussen de nieuwe jachthaven en de bestaande woningen ligt de zeekering. Deze kering heeft een hoogte van een aantal meter en heeft zodoende een afschermde werking. Wanneer deze afschermende werking in aanmerking wordt genomen, is sprake van een aanvaardbaar geluidsniveau.

Daar moet aan worden toegevoegd dat het klapperen van stagen alleen voorkomt bij hogere windsnelheden. Het komt dus incidenteel voor, waarbij geldt dat ook andere geluiden in de haven meer merkbaar zijn (de wind /de golven). Het is dan ook een geluid dat thuishoort in een havengebied.

Gelet op het geluidsniveau en het gegeven dat er sprake is van 'gebiedseigen geluid', wordt gesteld dat er geen sprake is van onaanvaardbare hinder.

Evenementen

In het MER is onderzoek verricht naar de geluidseffecten van het beoogde evenement in het plangebied. Voor evenementen waarbij sprake is van versterkte muziek zijn maatregelen noodzakelijk om ervoor te zorgen dat aan de normen wordt voldaan. Het gaat hierbij om de volgende maatregelen:

- de geluidsbelasting vanwege de versterkte muziek mag in de dag- en avondperiode (tot 23.00 uur doordeweeks en tot ten hoogste 01.00 uur op een dag voor een vrije dag) op de meest nabijgelegen woning niet meer bedragen dan 70 dB(A);
- in de nachtperiode mag de geluidsbelasting vanwege de versterkte muziek op de meest nabijgelegen woning niet meer dan 45 dB(A) bedragen;
- podia mogen alleen met de achterzijde/zijkant naar woningen zijn gericht.

Deze maatregelen zijn in de bestemmingsplanregels opgenomen. Ook is geregeld dat er per jaar maximaal 3 grote evenementen (met meer dan 50.000 bezoekers) zijn toegestaan. Hiermee is een acceptabel woon- en leefklimaat in de omgeving van het plangebied gewaarborgd.

4. 3. Bodemkwaliteit

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening, moet in geval van ruimtelijke ontwikkelingen worden aangetoond dat de bodem geschikt is voor het beoogde functiegebruik. Ter plaatse van locaties die verdacht worden van bodemverontreiniging, moet ten minste verkennend bodemonderzoek worden uitgevoerd. In geval van verontreinigingen is de *Wet bodembescherming* van toepassing. In de wet is geregeld dat indien ter plaatse van een plangebied ernstige verontreinigingen worden aangetroffen, er sprake is van een saneringsgeval.

Voor het plangebied geldt dat er in het verleden vele bodemonderzoeken zijn uitgevoerd. Het MER gaat hier uitgebreid op in. Bij het aspect bodem zijn de waterbodem en de bodem van de Willemshaven (op de kade) zelf van belang. Voor de bodem op de kade is geconstateerd dat de bodemkwaliteit het toekomstige functiegebruik niet in de weg staat. Wel moet bij graafwerkzaamheden rekening wor-

den gehouden met aanwezige vervuilingen. Graafwerkzaamheden en het afvoeren van grond moet daarom gebeuren door een gecertificeerde aannemer.

Op de waterbodem wordt in paragraaf 4.7 nader ingegaan.

4. 4. Geluidhinder wegen en scheepvaart

Op grond van de *Wet geluidhinder* geldt rond wegen met een maximumsnelheid hoger dan 30 km/uur, spoorwegen en inrichtingen die 'in belangrijke mate geluidhinder veroorzaken', een geluidzone.

Bij de ontwikkeling van nieuwe geluidsgevoelige objecten binnen deze geluidzones moet akoestisch onderzoek worden uitgevoerd om aan te tonen dat de ontwikkeling voldoet aan de voorkeursgrenswaarden die in de wet zijn vastgelegd. Indien niet aan de voorkeursgrenswaarde kan worden voldaan, kan het bevoegd gezag, in de meeste gevallen de gemeente, hogere grenswaarden vaststellen. Hiervoor geldt een bepaald maximum, de uiterste grenswaarde genoemd. Bij de vaststelling van hogere grenswaarden moet worden afgewogen of bronmaatregelen of maatregelen in de overdrachtssfeer kunnen worden getroffen.

Geluidsgevoelige functies

Binnen het plangebied worden geen nieuwe geluidsgevoelige functies mogelijk gemaakt. Tevens blijft de bestaande wegenstructuur behouden en vinden geen fysieke wijzigingen aan wegen plaats. Wel zal de ontwikkeling verkeer genereren. Langs de toegangswegen van en naar het plangebied zijn echter weinig geluidsgevoelige functies op korte afstand van de weg gelegen. Nabij het plangebied zijn woningen gelegen op het deel van de Spoorstraat tussen de Steenhouwersstraat en Nieuweburen.

Wegverkeerslawaai

In het MER is onderzoek gedaan naar de toename van geluid als gevolg van de verkeersaantrekkende werking van het plangebied. Hieruit blijkt dat de geluidsbelasting in alle gevallen met minder dan 1,5 dB toeneemt. Aangezien de geluidstoename kleiner is dan 2 dB is geen sprake van reconstructie volgens de Wgh. De geluidstoename is beperkt, waardoor sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Op dit vlak zijn er geen belemmeringen voor het bestemmingsplan.

Scheepvaartlawaai

Tenslotte is in het MER ook onderzoek gedaan naar scheepvaartlawaai. De ontwikkelingen in het plangebied leiden niet tot een relevante toename van de geluidsbelasting (ten opzichte van de bestaande situatie). Ook vanuit scheepvaartlawaai zijn er geen belemmeringen voor het bestemmingsplan.

4. 5. Luchtkwaliteit

In hoofdstuk 5 van de *Wet milieubeheer* zijn de grenswaarden op het gebied van de luchtkwaliteit vastgelegd. Daarbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk met

name de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀) van belang. In het kader hiervan, dient in een bestemmingsplan beoordeeld te worden of er zich in het plangebied nieuwe ontwikkelingen voordoen die in betekende mate bijdragen aan de verslechtering van luchtkwaliteit. Het betreft dus geen ontwikkelingen buiten het plangebied. Hiervoor zijn de volgende grenswaarden van toepassing:

stof	toetsing van	Grenswaarde	geldig
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	60 µg/m ³	2010 tot en met 2014
	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	vanaf 2015
fijn stof (PM ¹⁰)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	vanaf 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer per jaar meer dan 50 µg / m ³	

Tabel 2 Grenswaarden luchtkwaliteit

Volgens de Grootschalige Concentratie- en Depositiekaarten Nederland voor 2015 en 2025 geldt in Harlingen een gemiddelde PM¹⁰-concentratie van minder dan 18 µg/m³ in zowel 2015 als 2025. De gemiddelde NO₂-concentratie bedraagt tussen de 10-15 µg/m³ in 2015 en minder dan 10 µg/m³ in 2025. De waarden liggen ver onder de grenswaarden. De luchtkwaliteit in Harlingen is (gerelateerd aan de grenswaarden en het Nederlands gemiddelde) dan ook goed te noemen.

De bijdrage van ontwikkelingen aan luchtkwaliteit komt voort uit de verkeersaan-trekkende werking van een functie. In het MER is hier onderzoek naar gedaan. Met behulp van de NSL-rekentool is de luchtkwaliteit inclusief het extra verkeer ten gevolge van de ontwikkeling berekend. Hieruit blijkt dat ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden uit de wet.

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

4. 6. Externe veiligheid

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

Het externe veiligheidsbeleid heeft vorm gekregen in de risicobenadering. Er wordt getoetst aan twee verschillende normen: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het plaatsgebonden risico (PR) is het risico dat op een plaats buiten een inrichting 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, gevaarlijke afvalstof of bestrijdingsmiddel betrokken is. Het PR wordt uitgedrukt als de kans per jaar. Ten aanzien van het plaatsgebonden risico geldt een kans van 10^{-6} als grenswaarde. Dit betekent dat binnen de zogenaamde PR 10^{-6} -contour geen nieuwe kwetsbare objecten mogen worden toegestaan. Voor ontwikkeling van nieuwe beperkt kwetsbare objecten, geldt deze norm als streefwaarde. Het onderscheid tussen kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten is vastgelegd in het *Bevi*.

Onderzoek externe veiligheid

Door de Fryske Utfieringstsjinst Miljeu en Omjouwing (FUMO) is in het kader van het MER onderzoek uitgevoerd naar de externe veiligheidseffecten van risicobronnen in (de omgeving van) het plangebied. Uit de professionele Risicokaart blijkt dat in de directe nabijheid van het plangebied risicobronnen zijn gelegen waarvan de risicocontour of het invloedsgebied zijn gelegen binnen het plangebied. De relevante risicobronnen voor het plangebied zijn:

- inrichting waar risicovolle activiteiten plaatsvinden;
- transport van gevaarlijke stoffen door een buisleiding;
- transport van gevaarlijke stoffen over water.

Op deze risicobronnen wordt onderstaand ingegaan.

Risicovolle inrichtingen

Ten behoeve van de sanitaire unit aan de Nieuwe Willemshaven wordt propaangas opgeslagen in een bovengrondse tank. De inhoud van de propaangastank is 2,5 m³. Vanwege de beperkte omvang van deze tank, valt deze niet onder *het Besluit externe veiligheid inrichtingen*, maar onder de algemene regels uit het *Activiteitenbesluit*. Afhankelijk van het aantal bevoorrading per jaar, geldt een veiligheidsafstand van 10 of 20 meter ten opzichte van (beperkt) kwetsbare ontwikkelingen. In de huidige en de toekomstige situatie bevinden zich geen (beperkt) kwetsbare objecten binnen de genoemde veiligheidsafstand.

Overigens gaat het hier om een tijdelijke functie; sanitaire voorzieningen worden op termijn binnen de aangegeven bouwvlakken gerealiseerd. Indien dit het geval is, hier bij de vergunningverlening rekening gehouden met de omgeving.

Aardgastransportleiding

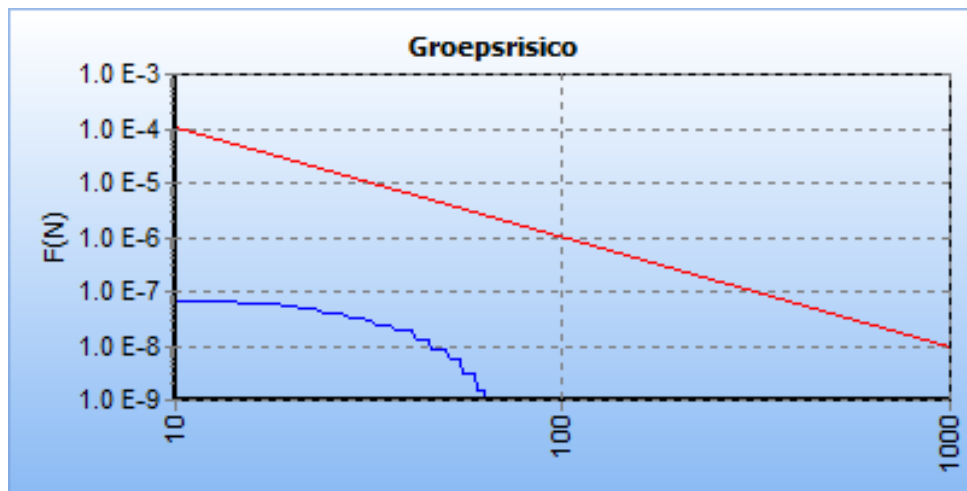
In de nabijheid van het plangebied loopt een hogedruk aardgastransportleiding van N.V. Nederlandse Gasunie (hierna: Gasunie). Omdat er sprake is van een hogedruk aardgastransportleiding is het *Besluit externe veiligheid buisleidingen* van toepassing. De relevante leiding heeft volgens het rekenprogramma CAROLA de volgende kenmerken:

Hogedruk aardgastransportleiding					
Eigenaar	Leiding-Naam	Diameter (mm)	Druk (bar)	1% Letaliteitszone (invloedsgebied) in (m)	100% Letaliteitszone in (m)
Gasunie	N-579-01	219	40	95	50

Tabel 3 Overzicht hogedruk aardgastransportleiding

Uit zowel het rekenprogramma CAROLA als uit de professionele Risicokaart is gebleken dat geen sprake is van een PR 10^{-6} contour. De 1% letaliteitszone (het invloedsgebied) van de transportleiding valt (deels) over het plangebied. Daarom is ook een berekening gemaakt van het groepsrisico.

Ten behoeve van de ontwikkelingen in het plangebied is een groepsrisicoberekening (GR) uitgevoerd met het rekenprogramma CAROLA. Een klein deel van de beoogde jachthaven ligt binnen het invloedsgebied; het aantal personen binnen het invloedsgebied van de aardgastransportleiding neemt met het vaststellen toe met maximaal 100 personen. Uit de FN-curve kan worden opgemaakt dat sprake is van een kleine verhoging van het GR binnen het invloedsgebied van de transportleiding. Het GR is nog steeds (ruimschoots) onder de oriëntatiewaarde gelegen.



Figuur 14. FN-curve aardgastransportleiding toekomstige situatie

Transport gevaarlijke stoffen over het water

Aan de noordkant van het plangebied bevindt zich het Van Harinxmakanaal. Volgens de cRNVGS is het Van Harinxmakanaal aangewezen als een groene vaarweg. Groene vaarwegen zijn voor het transport van gevaarlijke stoffen minder belangrijke vaarwegen. Voor groene vaarwegen geldt dat:

- er geen sprake is van een PR 10^{-6} contour.
- Bij ruimtelijke ontwikkelingen rond groene routes is een verantwoording van het GR niet nodig.
- Er is geen sprake van een plasbrandaandachtsgebied (PAG), waardoor er geen beperkingen voor bebouwing aan de orde zijn.

Advisering door de brandweer

Brandweer Fryslân heeft in het kader van de notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) gereageerd op de plannen. Het advies is als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen. De hoofdlijnen van dit advies zijn als volgt:

- Geadviseerd wordt om nieuwe functies met een hoge personendichtheid buiten het invloedsgebied van de hogedruk gasleiding te houden.
- In het bestemmingsplan moet worden gewaarborgd dat binnen de veiligheidsafstanden van de propaantank geen kwetsbare objecten gevestigd kunnen worden.
- Ten opzichte van het Van Harinxmakanaal zijn geen belemmeringen te verwachten en is geen verantwoording van het groepsrisico aan de orde.

In het bestemmingsplan worden geen functies met een hoge personendichtheid in het invloedsgebied van de gasleiding mogelijk gemaakt. Ook zijn er binnen de veiligheidsafstanden van de propaantank geen kwetsbare objecten mogelijk.

De huidige opkomsttijd van het plangebied ligt onder de 8 minuten. Ter bestrijding van calamiteiten geeft de brandweer de volgende uitgangspunten mee:

- Gebouwen en functies in het plangebied moeten minimaal tweezijdig te benaderen zijn voor een tankautospuut.
- De toegankelijkheid voor hulpdiensten moet gewaarborgd zijn.
- Er moet voldoende (bereikbaar) bluswater in het plangebied aanwezig zijn.

Aanvullend advies in het kader van artikel 3.1.1 Bro

Op 29 mei 2015 heeft Veiligheidsregio Fryslân een aanvullend advies uitgebracht met betrekking tot het aspect externe veiligheid. Uit het advies komen de volgende elementen naar voren:

- De inrichting van het plangebied is nog te weinig gedetailleerd om uitspraken te doen over eventuele knelpunten met betrekking tot bereikbaarheid van het terrein en de bereikbaarheid van bluswater.
- Ten aanzien van de propaantank in het plangebied moet rekening worden gehouden met de veiligheidsafstanden uit het Activiteitenbesluit.
- De jachthaven ligt voor een klein deel binnen het invloedsgebied van de aardgastransportleiding. Hiervoor moet een verantwoording van het groepsrisico worden opgesteld. Een klein deel van de jachthaven ligt daarbij binnen de twee de effectring (waar mensen komen te overlijden als gevolg van een incident). Het grootste deel ligt binnen de derde effectring. Effecten beperken zich hier naar verwachting tot lichte schade.
- Wat betreft de zelfredzaamheid zijn voor zover te beoordelen geen knelpunten te benoemen voor dit plan. Er ligt slechts een klein gedeelte van het plangebied in de 2de ring wat betreft de effecten. Deze mensen moeten (kunnen) vluchten naar in ieder geval de derde ring. Deze afstand is te overbruggen (< 100 meter).
- Het vervoer van gevaarlijke stoffen over het van Harinxmakanaal valt niet onder het zogenaamde. Deze risicobron is verder niet meegenomen in de advisering en er geen verantwoording van het groepsrisico nodig.
- Wat betreft bluswater en bereikbaarheid zijn in de huidige situatie geen knelpunten te benoemen.

Aanvullend advies overstromingsrisico's

Op 16 september 2015 heeft de Veiligheidsregio een aanvullend advies uitgebracht met betrekking tot de overstromingsrisico's in het plangebied. Dit advies is in aanvullende overleggen besproken met Wetterskip Fryslân. In het advies komt het volgende naar voren:

- Het plangebied is gelegen buiten de primaire kering. Gebouwen en bouwvlakken raken deze kering niet en hebben geen gevolgen voor de stabiliteit van de kering.
- het plangebied maakt deel uit van potentieel overstroombaar gebied. Bij een overstromingskans van 1 op de 10 jaar zal een aanzienlijk deel van het plangebied onder water lopen (zie onderstaande figuur). De kans op een overstroming van het plangebied is vrij aannemelijk, waardoor het belangrijk is om hier rekening mee te houden bij de inrichting van het gebied.



Figuur 15. Overstromingsrisico's in de omgeving van de Willems haven

- Gezien de kans op een overstroming, hiermee rekening te houden bij de ontwikkeling van het gebied. Hierbij kan gedacht worden aan het hoger situeren van de gebouwen (entree verhoogd), de gehele kade te verhogen en de belangrijke voorzieningen van de gebouwen hoger te situeren (bijvoorbeeld installaties).
- Toekomstbestendig te bouwen en rekening te houden met hogere waterstanden dan de huidige situatie (waterstanden nemen toe in de toekomst).

- Een overleg in te plannen met Brandweer Fryslân (Veiligheidsregio Fryslân) en Wetterskip Fryslân om de overstroming scenario's verder te bespreken en in gezamenlijkheid te komen tot uitgangspunten voor de inrichting van het plangebied.

Naar aanleiding van dit advies heeft op 10 november 2015 een gesprek plaatsgevonden tussen Brandweer Fryslân (Veiligheidsregio Fryslân) en de gemeente Harlingen. Voor het bestemmingsplan zijn de volgende uitgangspunten gekozen:

- Ophoging van de kade is te kostbaar en geen optie voor de planvorming.
- Wel wordt uitgegaan van een toekomstbestendig bouwpeil, waarbij de gebouwen een verhoogde entree krijgen. Het vloerpeil van de gebouwen ligt straks op een hoogte van 4,00 meter + NAP. Dit wordt gezien als een robuust en toekomstbestendig peil, omdat deze waterstand in het verleden niet is voorgekomen en ook in de toekomstige scenario's niet wordt verwacht (de meest extreme scenario's gaan uit van incidentele overstroming tot 3,90 meter +NAP).
- Het plangebied is te ontvluchten via drie verschillende routes, waardoor de ontvluchtbaarheid in geval van overstromingen goed te noemen is;
- Overigens kent de gemeente Harlingen een protocol voor het ontruimen van buitendijkse gebieden bij verwachte hoge waterstanden, daarmee is zij goed voorbereid op een eventuele overstroming.

Verantwoording van het groepsrisico

Met de adviezen van Veiligheidsregio Fryslân kan de volgende afweging met betrekking tot het groepsrisico worden gemaakt:

- De huidige opkomsttijd van het plangebied ligt onder de 8 minuten, waardoor aan de landelijke norm wordt voldaan.
- Het plangebied is via één route te bereiken voor hulpdiensten. Verder is het plangebied zo opgezet dat hulpdiensten voldoende opstelruimte hebben en ook om de gebouwen heen kunnen rijden.
- Er is in ieder geval voldoende secundair bluswater beschikbaar in de vorm van oppervlaktewater.
- Met betrekking tot de zelfredzaamheid zijn er geen specifieke aandachtspunten voor het plangebied. Er ligt slechts een klein gedeelte van het plangebied in de tweede effect ring wat betreft de effecten. Deze mensen moeten (kunnen) vluchten naar in ieder geval de derde ring. Deze afstand is te overbruggen (< 100 meter).
- De ontvluchtbaarheid van het gebied is goed te noemen (drie verschillende vluchtroutes).

Alles afwegende wordt geconcludeerd dat er sprake is van een aanvaardbaar groepsrisico.

Bij de verdere uitwerking van de plannen wordt de Brandweer Fryslân (Veiligheidsregio Fryslân) betrokken.

Conclusie

Het plaatsgebonden risico van verschillende risicobronnen in het plangebied staat het vaststellen van het bestemmingsplan niet in de weg. Tijdens het wettelijk vooroverleg artikel 3.1.1 Bro is Brandweer Fryslân (Veiligheidsregio Fryslân) gevraagd om nader te adviseren over externe veiligheidsaspecten. Op basis van de adviezen wordt geconcludeerd dat er sprake is van een aanvaardbaar groepsrisico.

4. 7. Water

Watertoets

Van groot belang voor de ruimtelijke ordeningspraktijk is de wettelijk verplichte 'watertoets'. De watertoets wordt gezien als een procesinstrument dat moet waarborgen dat de gevolgen van ruimtelijke ontwikkelingen voor de waterhuishouding meer expliciet worden afgewogen. Belangrijk onderdeel van de watertoets is het vroegtijdig afstemmen van ontwikkelingen met de betrokken waterbeheerder.

Het plangebied 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. In het MER is aangegeven hoe met de waterbelangen in het plangebied wordt omgegaan. De paragrafen hierna gaan hierop in.

Het bestemmingsplan is in het kader van de watertoets voor een wateradvies aangemeld op de website voor de digitale watertoets: www.dewatertoets.nl.

Het bestemmingsplan is daarnaast in het kader van het vooroverleg naar Wetterskip Fryslân gestuurd. Wetterskip Fryslân geeft aan dat bij het doornemen van het voorontwerp bestemmingsplan dat het plan verschillende nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt en dat er in het plangebied sprake is van waterschapsbelangen. De uitgangspunten voor het plan zijn onderstaand beschreven.

Waterafvoer

Het plangebied beslaat de Zuiderpier, de havenkom en de Willemskade. De kade is volledig met bebouwing en bestrating volledig verhard. Het plangebied watert rechtstreeks af op het oppervlaktewater. Eventuele compenserende maatregelen als gevolg van een toename in verharding zijn niet van toepassing.

Waterkering

Het Wetterskip Fryslân is beheerder van de waterkeringen. De primaire waterkering ligt langs de Westerzeedijk en gaat over de Hoge Havenweg naar de sluis. De waterkering is langs de Westerzeedijk een zogenaamde groene waterkering bestaande uit een grondlichaam. In de haven wordt de waterkering gevormd door een damwandconstructie. De pier is ook aangewezen als een waterkering en sinds 3 december 2014 is het Wetterskip ook eigenaar van de pier. De pier is een grond-

lichaam dat volledig verhard is. Voor werkzaamheden aan de waterkeringen moet te allen tijde een watervergunning aangevraagd worden.

Bij de realisatie van de jacht- en cruisehaven moet aandacht worden besteed aan de stabiliteit van de bestaande kade. De exacte invloed is afhankelijk van de uitwerking en de manier waarop het wordt uitgevoerd. Het verdiepen van de havens past binnen het reguliere baggerprogramma. De aanmeervoorziening wordt op enige afstand van de kade geplaatst, waardoor het effect van aanliggende (cruise)schepen minimaal is.

Voor de primaire waterkering en bijbehorende reserveringszones zijn beschermende regeling opgenomen in het bestemmingsplan.

Waterkwaliteit

Voor schoon water geldt dat de baggerwerkzaamheden voor het verdiepen binnen het reguliere baggerprogramma vallen en er geen negatief effect op de waterkwaliteit optreedt. Voor de riolering geldt dat bij toekomstige ontwikkelingen het schoon hemelwater zoveel mogelijk gescheiden wordt van het vuilwaterriool. Bij nieuwbouw of verbouw wordt voldaan aan het *Besluit bodemkwaliteit* door niet met uitlogende materialen te werken.

Waterbodemkwaliteit

In de Willemshaven en de Vluchthaven zijn sinds het eind van de jaren '80 diverse waterbodemonderzoeken uitgevoerd. Deze onderzoeken worden in de huidige situatie vooral uitgevoerd in het kader van het *Besluit bodemkwaliteit* toestemming te krijgen voor het storten van baggerspecie in de daarvoor vergunde gebieden in de Waddenzee. Voor de jachthaven is geen diepgang dieper dan -4,5 m NAP nodig, de bestaande waterbodemvervuiling in de Vluchthaven wordt daarom niet geroerd. Bij het baggeronderhoud dat ontstaat door de uitvoering van de plannen, wordt er daarom vanuit gegaan dat de milieuhygiënische kwaliteit van de baggerspecie in de Willemshaven en de Vluchthaven voldoet aan de criteria voor het verspreiden van baggerspecie in zout oppervlaktewater.

Voor de uitvoering van het plan vindt er eenmalige baggerwerk plaats ter plaatse van de cruiseterminal. Het extra baggerbezwaar dat hieruit voortvloeit bedraagt ca. 15.000 tot 20.000 m³. In de exploitatieperiode van de cruiseterminal zal regelmatig onderhoudsbaggerwerk moeten plaats vinden om de diepte van de trog te kunnen garanderen. Vooralsnog gaat de gemeente Harlingen er vanuit dat het onderhoud van de trog alleen plaatsvindt wanneer daadwerkelijk een cruiseschip arriveert. Dit zal zo'n 10 à 12 maal per jaar zijn. Geschat wordt dat per keer er 3.000 tot 5.000 m³ uit de trog gebaggerd moet worden, dit komt overeen met de maandelijkse aanwas (0,3 meter) en de extra aanwas als gevolg de slibvang.

Voor de aanleg van de jachthaven waarbij de maximale baggerdiepte van N.A.P. - 4,5 m blijft gehandhaafd neemt het baggerbezwaar niet toe.

Op basis van de beschikbare gegevens wordt er vanuit gegaan dat de baggerspecie uit de Willemshaven en de Vluchthaven kan worden afgevoerd naar de daarvoor aangewezen stortlocaties in de Waddenzee (Pollendam en Kimstergat). Er is dus een bestemming voor alle verspreidbare baggerspecie uit de Willemshaven en Vluchthaven. In de *Natuurbeschermingwetvergunning* die daarvoor is verleend, zit daarvoor nog voldoende ruimte.

Vanuit milieuhygiënisch oogpunt bestaan geen bezwaren voor de uitvoering van de beoogde plannen. Door de realisatie van de plannen neemt het baggerbezwaar beperkt toe. Dit baggerbezwaar past echter binnen de bandbreedte van de bestaande (Natuurbeschermingswet)vergunning die daarvoor zijn verleend.

Conclusie

De waterschapsbelangen zijn voldoende gewaarborgd in het bestemmingsplan. Bij de uitvoering van aanlegwerkzaamheden wordt nader afstemming gezocht met het waterschap. Voor verschillende werkzaamheden kan namelijk een watervergunning noodzakelijk zijn.

4. 8. Ecologie

Bij elk ruimtelijk plan moet, met het oog op beschermenswaardige natuurwaarden, rekening worden gehouden met de regelgeving op het gebied van gebiedsbescherming en soortenbescherming.

Gebiedsbescherming

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

Het meest nabij gelegen Natura 2000 is de Waddenzee (dit is tevens een EHS-gebied). Ten behoeve van de planvorming is een passende beoordeling uitgevoerd naar de effecten voor Natura 2000 gebieden in de omgeving.

Geen areaalverlies

Het Natura 2000-gebied Waddenzee ligt net buiten het plangebied. Er vindt dan ook geen areaalverlies plaats. De ontwikkelingen leiden evenmin tot een verandering van de waterhuishouding (vernatting, verdroging, verzoeting, verzilting) van het enorme waterlichaam Waddenzee. Doordat het gaat om een bestaande haven en bestaande vaarroutes waar de vaarintensiteit maar zeer beperkt toeneemt, kan versnippering binnen de Waddenzee ook worden uitgesloten.

Verstoring waterrecreatie

Het bestemmingsplan maakt een jachthaven met 225 plaatsen mogelijk. Het aantal zee- en riviercruises neemt vanaf 2020 toe met 60 cruises. Ecologisch relevant is dat door de nieuwe passantenplaatsen in de Willemshaven het droogvallen en

ankeren buiten de Waddenhavens zal afnemen. Juist dit gedrag buiten de havens op de eilanden leidt tot extra verstoring in ecologisch zeer waardevolle deelgebieden van de Waddenzee, waar sprake is van grote concentraties vogels en zeehonden.

Geconcludeerd wordt derhalve dat de extra jachthavencapaciteit in het plangebied zal leiden tot een verwaarloosbare extra ecologische verstoring en naar verwachting tot een relevante afname van de verstoring in enkele ecologisch zeer waardevolle deelgebieden van de Waddenzee.

Het geringe aantal extra vaarbewegingen door cruiseschepen (gemiddeld circa 1 per week en geheel binnen de reeds intensief bevaren vaargeul) heeft op deze conclusie geen enkel effect.

Verstoring door geluid als gevolg van extra scheepvaartbewegingen

Uit geluidsberekeningen blijkt dat ter plaatse van de hoogwatervluchtplaatsen en rustplaatsen van zeehonden de geluidverstoring boven water niet toeneemt en sowieso zeer laag is. Op basis van deze resultaten kunnen negatieve effecten op kwalificerende soorten door bovenwatergeluid geheel worden uitgesloten. Doordat de extra havencapaciteit in Harlingen zal leiden tot minder droogvallen/ankeren nabij de eilanden is zelfs een afname van de geluidsverstoring in deze waardevolle deelgebieden denkbaar.

Verstoring door gebruik Kimstergat als tijdelijke ligplaats

Deze tijdelijke ligplaats heeft geen bijzondere betekenis voor watervogels of zeehonden. Mede gezien het feit dat een dergelijke situatie zich slechts incidenteel zal voordoen en slechts een zeer klein deel van de Waddenzee tijdelijk beïnvloed zal worden, worden ecologische verstoringseffecten geheel uitgesloten.

Verstoring door bovenwatergeluid als gevolg van aanlegwerkzaamheden

De verstoringcontour bereikt een relatief zeer klein deel van de Waddenzee en tevens het strandje aan de zuidzijde van het plangebied waar jaarlijks enkele paren bontbekplevierer broeden (kwalificerende broedvogel voor het Natura 2000-gebied Waddenzee). Verstoring van deze broedvogels kan eenvoudig worden voorkomen door de werkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren. In dat geval is de verstoring van het Natura 2000-gebied Waddenzee verwaarloosbaar klein.

Verstoring door onderwatergeluid als gevolg van aanlegwerkzaamheden

Voor alle vormen van onderwatergeluid geldt dat deze binnen de havenkom plaatsvinden. Mede door de gebogen vorm van deze havenkom zal dit onderwatergeluid slechts beperkt de Waddenzee bereiken. Dit geluid kan verder worden gereduceerd door technische maatregelen en fasering in de tijd.

Verstoring door evenementen

Recent onderzoek bij evenementen en openluchtconcerten heeft aangetoond dat zelfs meerdaagse evenementen met hoge geluidsniveaus en grote bezoekersaan-

tallen niet leiden tot verstoring van vogels en vleermuizen. De dieren herkennen deze evenementen niet als een bedreiging. Voor vogels en vleermuizen geldt bovendien dat de geproduceerde (harde) geluiden grotendeels of zelfs geheel buiten hun gehoorbereik liggen. Zeehonden kunnen dergelijke geluiden wel horen maar de dichtstbijzijnde ligplaatsen van deze dieren liggen op 10 kilometer van het plangebied en zullen dus zelfs bij hoge bronniveau's niet worden verstoord.

Vertroebeling en verontreiniging door baggerwerkzaamheden

Het baggervolume ten behoeve van de nieuwe Willemshaven zal de reguliere volumes van de Harlingse haven nauwelijks doen toenemen. De extra baggerwerkzaamheden ten behoeve van de toekomstige Willemshaven zullen binnen de reguliere werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd. Omdat de ecologische effecten van dit bestaand gebruik als verwaarloosbaar klein zijn beoordeeld door Rijkswaterstaat en het ministerie van ELI, heeft het baggerwerk ten behoeve van de Willemshaven geen ecologische effecten.

Stikstofdepositie

De extra stikstofdepositie als gevolg van de maximale mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt is voor stikstofgevoelige N2000-gebieden zoals Alde Feanen, de Duinen van Vlieland en de Duinen van Terschelling berekend op maximaal 0,1 mol/ha/jr. Deze beperkte toename van de depositie is vergunbaar onder de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) die per 1 juli 2015 in werking is getreden.

Soortenbescherming

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

Ten behoeve van het MER is een ecologisch onderzoek uitgevoerd. In 2013 is een ecologische quickscan uitgevoerd. Dit onderzoek is aangevuld met een aantal inventarisatiebezoeken, specifiek gericht op de aanwezigheid van vleermuizen en vogelsoorten. Ten aanzien van beschermde soorten in het plangebied is een inventariserend veldonderzoek uitgevoerd. Uit de conclusies van het onderzoek is relevant dat het elektriciteitshuisje wordt gebruikt door een soort waarvan het nest jaarrond beschermd is: de huismus. Het elektriciteitshuisje bevat een groot aantal mussennesten. Het aantal wordt geschat op minstens 10 stuks. Aanvullende maatregelen zijn noodzakelijk als werkzaamheden aan het elektriciteitshuisje plaats vinden. Ten aanzien van broedvogels kunnen negatieve effecten eenvoudig worden voorkomen door werkzaamheden te starten buiten het broedseizoen. De eisen die aan mitigerende maatregelen ten aanzien van de huismussen gelden, worden onderstaand beschreven.

Mitigerende maatregelen huismussen

Indien er werkzaamheden aan het elektriciteitshuisje worden uitgevoerd, kunnen negatieve effecten op de populatie huismussen niet worden uitgesloten. De huismus is een soort waarvan de nesten jaarrond beschermd zijn (categorie 5). Aangetoond is, dat de huismus veel nesten heeft in het elektriciteitshuisje.

Wanneer door veranderende activiteiten de verblijfplaatsen van de huismus niet gegarandeerd kunnen worden zijn vervolgstappen en het aanvragen van een ont-heffing van de *Flora- en faunawet* noodzakelijk. Het betreft namelijk een gebied waar zich een levensvatbare populatie huismussen bevindt. Het effect van een ingreep bij het elektriciteitshuisje kan een zeer groot effect hebben op de lokale populatie, omdat verblijfplaatsen onbereikbaar worden of zelfs worden verwijderd. Omdat bij een ingreep de gunstige staat van instandhouding wordt aangetast, is het nemen van maatregelen noodzakelijk. Door het nemen van geschikte maatregelen kunnen negatieve effecten worden uitgesloten. Deze maatregelen moeten leiden tot behoud van de ecologische functionaliteit van het gebied voor de huismus.

De maatregelen kunnen gericht zijn op het behoud van de kwaliteit van het object of gebied maar ook op de kwantiteit. Het verwachte succes van de maatregel moet zeker of met een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid vooraf vaststaan. Ook moet de maatregel al aanwezig zijn én functioneren voordat de werkzaamheden plaats gaan vinden. De te nemen maatregelen moeten op hun effect worden gecontroleerd (gemonitord). Bij de huismus gaat het dan om bijvoorbeeld een of enkele van de volgende typen maatregelen:

- behoud van nestgelegenheid door het tijdig aanbieden van voldoende nieuwe huisvestingsmogelijkheden in de vorm van nestkasten, neststenen, vogelvides e.d. Voor elke vernietigde verblijfplaats moeten minimaal twee nieuwe verblijfplaatsen worden gerealiseerd;
- behoud van voldoende dekkingsmogelijkheden door aanplant van doornige struiken, groenblijvende heesters e.d. binnen 2,5 meter van plekken waar geoefrageerd wordt;
- behoud van slaapgelegenheden door aanbrengen van bijvoorbeeld groenblijvende gevelbegroeiing of heesters;
- behoud van voldoende drinkwater door bijvoorbeeld aanleg van vijvers;
- behoud van voldoende mogelijkheden voor nemen van stofbaden door zandige plekken te realiseren of te handhaven.

In principe zijn er geen aanpassingen aan het elektriciteitshuisje voorzien. Bij aanpassingen in de toekomst, worden de bovenstaande maatregelen opgevolgd. Vanuit de soortenbescherming zijn daarom geen belemmeringen voor de uitvoering van het bestemmingsplan aan de orde.

4. 9. Archeologie en cultuurhistorie

Voor de bescherming van archeologische en cultuurhistorische waarden is de *Monumentenwet* van toepassing. De kern van *Monumentenwet* is dat, wanneer de

bodem wordt verstoord, archeologische resten intact moeten blijven (in situ). Wanneer dit niet mogelijk is, worden archeologische resten opgegraven en elders bewaard (ex situ). Op welke plaatsen archeologisch onderzoek aan de orde is, wordt op grond van gemeentelijk of provinciaal beleid bepaald.

Archeologie

Voor het plangebied is op basis van de Friese Archeologische MonumentenKaart Extra (FAMKE) van de provincie Fryslân onderzocht welke archeologische waarden aanwezig zijn. 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 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 advieskaart '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.

Volgens de advieskaart 'IJzertijd - Middeleeuwen' geldt het archeologisch advies 'karterend onderzoek 1 (middeleeuwen)'. De provincie beveelt bij ingrepen van meer dan 500 m² een karterend archeologisch onderzoek uit te voeren.

In 2015 wordt door de gemeente Harlingen nieuw archeologiebeleid vastgesteld. Op de concept-beleidskaart heeft het plangebied een lage archeologische verwachtingswaarde gekregen, omdat door invloed van zeewater en het roeren van grond geen waardevolle archeologische resten worden verwacht. Het plan voorziet in de herstructurering van een bestaand terrein. De gronden in het plangebied zijn in het verleden al geroerd geweest. De bouwvlakken volgen de footprint van de bestaande en recent gesloopte gebouwen. Voor het plangebied geldt dat er niet wordt verwacht dat er archeologische waarden aanwezig zijn.

Vanuit het aspect archeologie gelden belemmeringen voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

Cultuurhistorie

De Willemshaven kent een lange gebruikshistorie als industriehaven. Daarvoor grensde het plangebied aan de stadsgracht van Harlingen. De ontwikkelingen vinden plaats buiten de oorspronkelijke omwalling en het beschermde stadsgezicht van Harlingen, maar vormt wel het silhouet van de stad bij binnenkomst vanaf de Waddenzee. Omdat de vormgeving van de bestaande gebouwen het uitgangspunt vormt van de het bestemmingsplan, zijn er ten aanzien van het beschermde stadsgezicht qua zichtlijnen geen belemmeringen.

In het plangebied zijn geen Rijksmonumenten of gemeentelijke monumenten aanwezig. Buiten het entrepotdok zijn er weinig zichtbare cultuurhistorische gebouwen meer in het plangebied aanwezig zijn. Wel zijn de kraanbanen kenmerkende elementen in het plangebied. Dit geldt ook voor de havenkraan die in gebruik is als hotel. Uitgangspunt van de ontwikkeling is het behoud van het entrepotdok en de havenkraan. Wanneer dat om bouwkundige redenen niet mogelijk is, wordt het entrepotdok teruggebouwd met een vergelijkbare maatvoering en materialisering.

In het Havenplan is een beeldkwaliteitshoofdstuk opgenomen waarmee kan worden gestuurd op een samenhangend bebouwingsbeeld en hoogwaardige kwaliteit van de openbare ruimte. De verwachting is dat daarmee de ruimtelijke kwaliteit in het gebied aanzienlijk verbeterd. Per saldo is daardoor sprake van een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit.

5. JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING

5. 1. Algemeen

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

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

5. 2. Toelichting op bestemmingen en aanduidingen

In deze paragraaf wordt een korte toelichting gegeven op de inhoud van de bestemmingen en aanduidingen in dit bestemmingsplan.

Gemengd - Havenfront

De bestemmingsvlakken in de bestemming 'Gemengd - Havenfront' zijn afgestemd op de footprint van de (voormalige) gebouwen in de Willemshaven. In deze bestemming zijn de volgende functies mogelijk:

- Toeristisch-recreatieve voorzieningen;
- nautische dienstverlening;
- aanloopergerichte horecabedrijven en/of restaurants;
- ambachtelijke scheepsbouwbedrijven.

Ondergeschikt aan de toeristisch-recreatieve functie van de haven zijn ook cultuur en ontspanning, educatieve doeleinden, congres- en conferentiedoeleinden en detailhandel mogelijk. De functies zijn in de gebruiksregels qua omvang gelimiteerd zoals in hoofdstuk 2 is aangegeven en in het MER is onderzocht. Tevens is het bestaande gebouw van de reddingsmaatschappij opgenomen in deze bestemming.

De maximale goot- en bouwhoogten (respectievelijk 8 en 10 meter) van de andere gebouwen zijn afgestemd op bestaande gebouwen en worden gerekend ten opzichte van het Normaal Amsterdams Peil + 4,00 m. Dit peil is voldoende om de toekomstbestendige bebouwing in het plangebied te realiseren.

Eventuele hoogteaccenten op de gebouwen zijn toegestaan tot een maximale hoogte van 15 meter tot ten hoogste 10% van de oppervlakte van het gebouw. Hiermee vindt een goede inpassing van het plangebied plaats van en naar de Waddenzee en het beschermde stadsgezicht van Harlingen.

Verkeer - Verblijf

De bestemming 'Verkeer - Verblijf' regelt de openbare ruimte in het plangebied. In de bestemming zijn onder andere wegen en paden en parkeervoorzieningen toegestaan. Tevens zijn de zeewering en werken ten behoeve van de waterkering in deze bestemming geregeld.

In de bestemming zijn in principe geen gebouwen toegestaan. Uitzondering vormt een gebouw ten behoeve van sanitaire voorziening. Daarbij wordt gedacht aan een treinwagon. Het gebouw heeft een maximale oppervlakte van 50 m² en een maximale bouwhoogte van 5,00 meter. Om twee bijzondere hotelkamers toe te staan is in de planregels en op de verbeelding een aanduiding opgenomen. Het betreft de bestaande hotelkamer in de havenkraan en een nieuwe hotelkamer in een (voormalige) vultrechter.

De gronden mogen ook gebruikt worden als evenemententerrein. Hiervoor zijn aanvullende regels opgenomen die ervoor zorgen dat er geen onaanvaardbaar geluidsniveau ontstaat voor de omliggende woningen.

In de bestemming is een afwijkingsmogelijkheid opgenomen om tussen de gebouwen op de eerste verdieping een (transparante) verbinding te realiseren. Dit kan nodig zijn voor een goede exploitatie van de gebouwen. Daarbij geldt als afwijkingscriterium dat zorgvuldig wordt gekeken naar de gevolgen voor zichtlijnen tussen de Waddenzee en de binnenstad van Harlingen;

In de gebruiksregels van de bestemming is een regeling opgenomen om langs de kade van de Willemshaven incidenteel (zee)schepen af te bouwen. Hiermee wordt voorzien in een concrete behoefte. Het draagt ook bij aan de beleving van het plangebied als haventerrein. Om hinder voor de omgeving te beperken en te voorkomen dat er sprake is van een permanente scheepsbouwlocatie is bepaald dat het per activiteit mag gaan om een maximale periode van 3 maanden.

Water

Het water in het plangebied is dienovereenkomstig bestemd. In de bestemming zijn ook de zeewering en werken ten behoeve van de waterkering toegestaan. In zijn algemeenheid zijn ook steigers en aanlegvoorzieningen voor schepen mogelijk in het water. Hiervoor geldt de eis dat schepen groter dan 160 meter niet kunnen aanleggen in het plangebied. Dergelijke schepen zijn namelijk te groot voor de Willemshaven.

De jachthaven is mogelijk in het zuidwestelijke deel van het plangebied, hiervoor is een aanduiding op de verbeelding opgenomen. Er zijn bij recht ten hoogste 150 ligplaatsen toegestaan. Door middel van een wijzigingsbevoegdheid kan het aantal ligplaatsen verhoogd worden tot maximaal 225.

Water - Waterkering

De primaire waterkering langs de randen van het plangebied is geregeld als dubbelbestemming 'Water - Waterkering'. Omdat de zeewering ook als wandelpad

wordt gebruikt, is recreatief medegebruik tevens toegestaan. Het graven en het aanbrengen dan wel verwijderen van verhardingen binnen deze gronden is gebonden aan een omgevingsvergunning voor bepaalde grondwerkzaamheden. Dit geldt ook voor het planten van bomen en struiken. Deze regeling is opgenomen om een optimale veiligheid te garanderen.

Vrijwaringszone - Dijk

De reserveringszones voor de waterkering zijn geregeld door middel van de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone - dijk'. De regeling houdt in dat voor bepaalde grondwerkzaamheden een omgevingsvergunning nodig is.

6. UITVOERBAARHEID

6. 1. Algemeen

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

6. 2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Dit plan is voorgelegd aan de betrokken diensten als bedoeld in het Overleg ex artikel 3.1.1 van het *Besluit ruimtelijke ordening* (Bro). Tevens is over dit plan gelegenheid geboden tot Inspraak. De resultaten van het Overleg en de Inspraak zijn verwerkt in hoofdstuk 7.

Tevens heeft het ontwerpbestemmingsplan vanaf 4 februari 2016 zes weken ter inzage gelegen, waarbij de gelegenheid is geboden om zienswijzen in te dienen. Er zijn een viertal zienswijzen ingediend die geen aanleiding hebben gegeven het juridische deel (regels en verbeelding) van het bestemmingsplan aan te passen (zie ook hoofdstuk 8).

Het bestemmingsplan is op 15 juni 2016 (ongewijzigd) vastgesteld.

6. 3. Economische uitvoerbaarheid

De gebouwen en gronden in het plangebied zijn door de gemeente aangekocht. De gemaakte kosten worden (deels) terugverdiend door het uitgeven van kavels.

Algemeen

De gemeente investeert daarnaast in de openbare ruimte en heeft daar reeds krediet voor verleend. Provincie Fryslân stelt vanuit het programma *Wurkje foar Fryslân* €3,8 miljoen beschikbaar. Hiervoor hebben provincie en gemeente op 15 december 2014 een bestuursovereenkomst getekend.

Aanmeervoorziening

Voor de bouw van de aanlegsteiger is geld gereserveerd op de gemeentelijke begroting. Met een raadsbesluit van 30 september 2015 zijn door de gemeenteraad aanvullende middelen beschikbaar gesteld voor realisatie van de afmeervoorziening. Uit economisch haalbaarheidsonderzoek blijkt dat na 10 jaar in een conservatief scenario bijna €250.000 aan extra bestedingen wordt gedaan aan de wal. Op de lange termijn kan dit uitbreiden naar €1 miljoen (optimistisch scenario) (bron: raadsvoorstel GR15.00099).

Jachthaven

De jachthaven zal voor eigen rekening en risico geëxploiteerd worden door een ondernemer. Hiervoor loopt een aanbestedingsprocedure.

Nova Zembla

Voor de realisatie van de Nova Zembla Experience wordt een bijdrage bij het Waddenfonds aangevraagd. Daarmee is dit particuliere initiatief economisch uitvoerbaar.

6. 4. Grondexploitatie

Door middel van de grondexploitatie-regeling in de Wro en het Bro beschikken gemeenten over mogelijkheden voor het verhalen van kosten. Hierbij valt te denken aan kosten voor het bouwrijp 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.

In de zin van de grondexploitatie-regeling maakt het bestemmingsplan bouwplannen mogelijk waarvoor het opstellen van een grondexploitatieplan noodzakelijk is tenzij het kostenverhaal anderszins verzekerd is. In dit geval zijn de gronden waar dergelijke bouwplannen mogelijk zijn bezit van de gemeente. De gemaakte kosten worden (deels) verhaald door de uitgifte van de gronden. Hiermee is het opstellen van een grondexploitatieplan niet noodzakelijk. De gemeente ziet daarom bij de vaststelling van het bestemmingsplan hiervan af.

7. INSPRAAK EN OVERLEG

7. 1. Inspraak en overleg

Het voorontwerpbestemmingsplan Harlingen-Willemshaven heeft van 15 april t/m 26 mei 2015 ter inzage gelegen. Op 23 april 2015 is er een inloopmiddag en -avond georganiseerd. Tijdens deze gelegenheid zijn diverse bezoekers geweest.

Tijdens de inzageperiode zijn 3 overlegreacties ontvangen en er zijn 5 schriftelijke inspraakreacties ontvangen. De ingediende reacties zijn opgenomen als bijlage 5 bij deze toelichting. De reacties zijn in een reactienota samengevat en voorzien van een antwoord (zie bijlage 4).

7. 2. Aanpassingen naar aanleiding van reacties

Naar aanleiding van de inspraak en –overlegreacties zijn de volgende aanpassingen doorgevoerd op de verbeelding, in de planregels en in de toelichting:

Verbeelding

- In de bestemming ‘Verkeer - Verblijf’ wordt een aanduiding opgenomen waarmee een hotelkamer in een oude vultrechter wordt toegestaan.

Planregels

- Het peil wordt zodanig aangepast, dat de hoogte van de bebouwing beperkt blijft.
- In artikel 3 sub 3.1. bij de bestemmingsomschrijving een micro-brouwerij opnemen.
- In de bouwregels van de bestemming ‘Gemengd - Havenfront’ wordt het hoogte accent teruggebracht naar 10% (artikel 3.2.1. onder b).
- In artikel 3.4 specifieke gebruiksregels een beperking op te nemen voor zelfstandige kantoren.
- In artikel 3.4 specifieke gebruiksregels wordt de kantoorcapaciteit begrensd op 1.500 m².
- In de bestemming ‘Verkeer - Verblijf’ wordt een aanduiding opgenomen waarmee een hotelkamer in een oude vultrechter wordt toegestaan.
- In de bestemming ‘Verkeer - Verblijf’ wordt een afwijkingsmogelijkheid opgenomen om tussen de gebouwen op de eerste verdieping een verbinding te realiseren. Daarbij geldt als afwijkingscriterium dat zorgvuldig wordt gekeken naar de gevolgen voor zichtlijnen tussen de Waddenzee en de binnenstad van Harlingen.

Toelichting

- In de toelichting zal het groepsrisico ten aanzien van nabij gelegen aardgasleidingen verantwoord worden.
- Het waterschapsbelang wordt nader toegelicht in de waterparagraaf.

7. 3. Ambtshalve aanpassingen in het ontwerpbestemmingsplan

Los van de inspraak- en overlegreacties zijn in het ontwerpbestemmingsplan een aantal ambtshalve aanpassingen opgenomen. Het gaat om de volgende aanpassingen:

Verbeelding

- Het plangebied is uitgebreid met de havenmond. Voor dit gebied is namelijk geen actueel bestemmingsplan van toepassing.
- De goot- en bouwhoogte van het transformatiehuisje wordt beperkt tot de bestaande maatvoering.

Planregels

- In de gebruiksregels van de bestemming 'Gemengd – Havenfront' wordt bepaald een beperkte mate van scheepsbouwactiviteiten in de Willemshaven is toegestaan.
- Er wordt een regeling opgenomen om een sanitairgebouw toe te staan in de bestemming 'Verkeer - Verblijf'.

Toelichting

- In de toelichting worden bovenstaande aanpassingen verantwoord.
- Er is een aanvulling op het milieueffectrapport gemaakt, waarvan de resultaten zijn verwerkt in hoofdstuk 4 van de toelichting.
- Er wordt ingegaan op de mate van hinder die kan ontstaan van de jachthaven als gevolg van klapperende stagen tegen de mast.

8. ZIENSWIJZEN EN VASTSTELLING

8. 1. Zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan

Het ontwerpbestemmingsplan “Harlingen - Willems haven” heeft met ingang van 4 februari 2016 zes weken voor een ieder ter inzage gelegen. Binnen deze periode zijn vier zienswijzen ontvangen. Deze zienswijzen zijn samengevat en voorzien van een reactie door de gemeente. De reactienota zienswijzen is opgenomen als bijlage 6 bij deze toelichting.

Naar aanleiding van de zienswijzen wordt voorgesteld om het besluit van de minister inzake het verzoek om ontheffing van het Barro op te nemen in de toelichting. Dit besluit is toegevoegd als bijlage 7 en verwerkt in paragraaf 3.1 van deze toelichting. Er worden in de reactienota geen wijzigingen voorgesteld in de juridische regeling.

8. 2. Vaststelling

Vaststelling bestemmingsplan

Op 15 juni 2016 is het bestemmingsplan door de gemeenteraad ongewijzigd vastgesteld door de gemeenteraad van Harlingen.

Uitspraak Raad van State

De Raad van State heeft bij uitspraak d.d. 9 augustus 2017 de vaststelling van het bestemmingsplan wat betreft de functieaanduiding “specifieke vorm van waterjachthaven” vernietigd. Deze uitspraak is in de juridische regeling van het bestemmingsplan verwerkt.