

Bestemmingsplan
Harlingen - Plan Zuid

Bestemmingsplan Harlingen - Plan Zuid

Code 05-19-03 / 15-09-06

GEMEENTE HARLINGEN 05-19-03 / 15-09-06
BESTEMMINGSPLAN HARLINGEN - PLAN ZUID

TOELICHTING

<u>INHOUDSOPGAVE</u>	blz
1. INLEIDING	1
2. BELEIDSKADER	3
2. 1. Rijk	3
2. 2. Provincie	3
2. 3. Gemeente	4
3. BUURTANALYSE	7
4. HET PROGRAMMA	9
4. 1. Opstap	9
4. 2. Het woonprogramma	9
4. 3. Doelgroepen	9
4. 4. Onderwijsvoorzieningen	10
4. 5. Sportvoorzieningen / wonen	10
4. 6. Verkeersvoorzieningen	10
5. VISIE	12
5. 1. Hoofdopzet	12
5. 2. Uitwerking per deelgebied / herstructurering	15
5. 3. Uitgangspunten ten aanzien van de bestaande buurt	19
5. 4. Stationslocatie	20
5. 5. Beeldkwaliteit	23
6. WATER, MILIEU EN OMGEVINGSTOETSEN	24
6. 1. Inleiding	24
6. 2. Waterparagraaf	24
6. 3. Milieuparagraaf	27
6. 4. Externe veiligheid	35
6. 5. Ecologie	36
6. 6. Archeologie	37
7. PLANBESCHRIJVING	39
7. 1. Algemeen	39
7. 2. Toelichting op de bestemmingen	39
8. UITVOERBAARHEID	45
8. 1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	45
8. 2. Economische uitvoerbaarheid	45
9. INSPRAAK EN OVERLEG	47
9. 1. Inspraak	47
9. 2. Overleg	52

BIJLAGEN

- Bijlage 1** **Resultaten akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï**
(Onderzoek geluidscontouren Rijksweg A31 te Harlingen)
- Bijlage 2** **Resultaten akoestisch onderzoek**
(Onderzoeksresultaten uit bestemmingsplan Oosterpark)
- Bijlage 3** **Ligging contouren LPG-installaties**
- Bijlage 4** **Resultaten ecologisch onderzoek**
- Bijlage 5** **Samenvatting onderzoeksresultaten luchtkwaliteit**
(onderzoeksresultaten Tracébesluit N31)
- Bijlage 6** **Inspraak**
*(Verslag Inspraakavond 17-1-2006 en ingekomen
Inspraakreacties)*
- Bijlage 7** **Overleg**
*(Ingekomen Overlegreacties ex artikel 10 Besluit ruimtelijke
ordening)*

1. INLEIDING

Op 23 februari 2005 stelde de gemeenteraad van Harlingen het *Herontwikkelingsplan Plan Zuid* vast als plan voor een aantal verbeteringen in de wijk gedurende de komende jaren. In diezelfde periode werd het plan ook door het bestuur van de betrokken woningcorporatie *Stichting voorheen De Bouwvereniging* goedgekeurd. Het *Herontwikkelingsplan Harlingen Plan Zuid* is in de afgelopen periode in nauw overleg tussen gemeente Harlingen, de woningcorporatie De Bouwvereniging en de bewonersgroepen tot stand gebracht.

Om de gewenste verbeteringen daadwerkelijk te kunnen realiseren, moet er een nieuw bestemmingsplan komen. Voor het gebied geldt nu nog een verouderd bestemmingsplan uit de jaren zeventig. Het nieuwe bestemmingsplan, zoals dat thans voor u ligt, is gebaseerd op het vastgestelde Herontwikkelingsplan. Het bestemmingsplan wil de planologische basis leggen voor de gefaseerde herstructurering en wijkvernieuwing van de buurt Harlingen Plan Zuid.

De voorgenomen verbeteringen hebben te maken met de veranderende wensen van de woonconsument van nu en morgen en de achterblijvende kwaliteit in de wijk met het oog op een duurzaam toekomstperspectief.

Naast delen van de wijk waarin verbeteringsmaatregelen door herstructurering staan te wachten, wordt voor andere delen van de wijk voorzien in een conserverende planologische regeling. Ook daar zijn trouwens mogelijkheden voor verbeteringen, maar deze zijn gerelateerd aan de aanwezige bebouwing en hun huidige ligging.

In het bestemmingsplan wordt verder een nieuwe invulling gegeven voor de stationslocatie met ruimte voor wonen, dienstverlening en maatschappelijke voorzieningen. Oogmerk is om de ruimtelijke situatie van deze locatie te verbeteren, de potenties ervan te benutten en tevens (vervangende) woongelegenheden te creëren in relatie tot de herstructurering elders in de wijk.

Deze toelichting is, waar het gaat om het woonprogramma en de stedenbouwkundige visie, primair gebaseerd op het genoemde herontwikkelingsplan. Daarnaast bevat de toelichting, overeenkomstig de wettelijke verplichtingen de resultaten van een aantal (deel)onderzoeken, een planologisch-juridische motivering van de bestemmingen en een weergave van de uitvoerbaarheidsaspecten. De volgende hoofdstukken geven van één en ander verslag:

- het relevante beleidskader in hoofdstuk 2 zoals dat gevormd wordt door de visie van de provincie Fryslân (*Streekplan Friesland* en *Nota Wenjen 2000+*) en vervolgens door het gemeentelijk *Woonplan Harlingen, Actualisering 2004*;
- de buurtanalyse met de resultaten in hoofdstuk 3. Deze bestaat uit een ruimtelijk analyse en een weergave van de woningmarktsituatie;
- het woonprogramma en de randvoorwaarden (hoofdstuk 4);
- de toekomstvisie op de wijk Harlingen Plan Zuid (hoofdstuk 5);
- de omgevingstoetsen met een afstemming van het bestemmingsplan op het milieu-, water- en omgevingsbeleid (hoofdstuk 6);
- een toelichting op de bestemmingen (hoofdstuk 7);

- een verantwoording van de uitvoerbaarheid, met daarin aandacht voor de sociale aspecten en de economische consequenties van het plan (hoofdstuk 8);
- een verantwoording van de gehouden Inspraak en het gevoerde Overleg (hoofdstuk 9).



Figuur 1. De ligging van het plangebied Harlingen Plan Zuid

2. BELEIDSKADER

2. 1. Rijk

In april 2004 is de *Nota Ruimte* door de Ministerraad vastgesteld. Het Rijk wil daarin onder andere meer ruimte geven aan ontwikkelingen in het landelijk gebied. Daarnaast blijft er onverminderd aandacht voor de stedelijke vernieuwing. De *Nota Ruimte* is op 17 januari 2005 door de Tweede Kamer behandeld en een aantal wijzigingsvoorstellen op 8 maart daaropvolgend. Daarmee verwoordt de *Nota Ruimte* vanaf voorjaar 2005 het actuele ruimtelijk beleid van de rijksoverheid. Voor dit bestemmingsplan zijn geen zaken direct van belang, maar wel wijst de Minister op het belang van een voortgaande stedelijke vernieuwing. Deze krijgt voor Harlingen onder meer met dit bestemmingsplan vorm.

2. 2. Provincie

- *algemeen*

Het geldende ruimtelijke beleid van de provincie is opgenomen in het op 30 maart 1994 vastgestelde *Streekplan Friesland*. Daarnaast is voor dit bestemmingsplan van belang de *Nota Wenjen 2000+* waarin de provincie haar actuele woonbeleid aangeeft.

Bovendien is inmiddels een voorontwerp voor een nieuw streekplan uitgekomen (april 2005). Dit *Voorontwerp Streekplan Fryslân 2006* is vastgesteld door het college van Gedeputeerde Staten op 19 april 2005. Het voorontwerp is een vervolg op de door de Provinciale Staten vastgestelde *Kadernota Streekplan* en zal de basis vormen voor overleg met betrokkenen, bestuursorganen en maatschappelijke organisaties. Na definitieve vaststelling vormt het de basis voor het ruimtelijk beleid in de provincie.

In het huidige streekplan is voor het stedelijk ontwikkelingsgebied Franeker-Harlingen een aanzienlijk taakstelling aangaande de woningbouw opgenomen. Het merendeel van de woningbouwopgave dient plaats te vinden in de stedelijke centra van Harlingen en Franeker zelf.

- *beleidsnotitie Wenjen 2000+*

Het woonbeleid van de provincie is opgenomen in de provinciale woonvisie *Wenjen 2000+*. Het beleid daaruit geldt tot de vaststelling van het nieuwe streekplan. Dit betekent onder meer dat de afspraken over de woningbouwcontingentering voor de periode tot 2010 blijven staan. Alleen stedelijke centra als Harlingen kunnen een capaciteit in bestemmingsplannen vastleggen die verder gaat dan tot 2010, mits zij hiervoor in Woonplannen een perspectief bieden. De gemeente Harlingen heeft een nieuw woonplan.

De *Nota Wenjen 2000+* beoogt onder meer de herstructureringsopgave beter in beeld te brengen. Voor de locatie Harlingen Plan Zuid wordt daar met dit bestemmingsplan antwoord op gegeven.

- *voorontwerp-streekplan Fryslân 2006* -

Blijkens het voorontwerp voor het nieuwe streekplan blijft de provincie inzetten op een concentratie van woningbouw in de stedelijke centra Leeuwarden, Drachten, Heerenveen, Sneek, Harlingen en Dokkum.

Die stedelijke bundelingsgebieden moeten hun aandeel in de Friese woningtoename vergroten. Zowel kwantitatief als kwalitatief moet de grootste woningbouwinspanning in de stedelijke centra liggen.

De provincie gaat uit van een evenwichtige verdeling over de regio's en hanteert ook woningrichtgetallen per regio (en daarmee afgeleid per gemeente). Vanuit oogpunt van zorgvuldig ruimtegebruik wordt er door de provincie naar gestreefd dat 30% tot 40% van de netto-woningtoename in bestaand bebouwd gebied wordt gerealiseerd, hetgeen 5% boven de toename van de afgelopen jaren ligt.

Wat betreft de herstructurering vraagt de provincie de gemeenten om de opgave hiervoor te relateren aan de totale kwalitatieve en kwantitatieve woningbouwopgave.

Bij herstructurering van de bestaande woningvoorraad van een kern zet de provincie erop in om 100% terug te bouwen binnen het bebouwde gebied. Per saldo vindt er in de betreffende kern geen afname in de woningvoorraad plaats.

In het voorontwerp voor het nieuwe streekplan wordt voor Harlingen inmiddels een woningtoename aangegeven van > 4,8%.

Gedeputeerde Staten hebben naar aanleiding van de ingediende reacties een Reactienota vastgesteld (18 juli 2006). Vaststelling van het nieuwe Streekplan wordt eind 2006 voorzien.

2. 3. Gemeente

- *Woonplan Harlingen, Actualisering 2004*

Nadat het *Woonplan Harlingen* door de gemeenteraad in 2001 was vastgesteld, is eind 2004/begin 2005 een actualisering gemaakt. Dit geactualiseerde beleidsplan is inmiddels eveneens door de raad vastgesteld.

In het nieuwe Woonplan is de situatie op de woningmarkt in de huidige context gezien en zijn doelstellingen voor de toekomst geformuleerd. Tenslotte is een programma voor nieuwbouw en herstructurering opgenomen. Hieronder wordt aangegeven wat er blijkt uit het Woonplan ten opzichte van het richtgetal nog resteert voor de periode tot 2010. Voor de periode 2004-2010 is er een bouwopgave van 884 woningen, waarvan het grootste deel is gereserveerd voor diverse geplande projecten.

Richtgetal Harlingen 1993-2010	1100
Netto toevoeging woningen 1993-2000	252
Netto toevoeging woningen 2000-2004	131
Rest richtgetal 2004-2010	761
Wenjen 2000+ extra contingent	123

In het Woonplan wordt verder onder meer de wijkstrategie van *De Bouwvereniging* aangaande de sociale huursector aangehaald. De intentie van het voorraadbeleid van Woningbouwvereniging Harlingen (WBV) is dat door sloop en/of verkoop de concentratie van huurwoningen afneemt en er meer spreiding over de stad gaat plaatsvinden.

De wijkstrategie betekent onder meer voor de wijk Plan Zuid een aantal sloop- en nieuwbouwactiviteiten. Ook de gemeente zelf hecht blijkens het Woonplan grote waarde aan de voortgang in de transformatie, de omvorming van verouderde delen in de woningvoorraad. In het programma van het Woonplan is ruimte gereserveerd om, daar waar woningen niet volledig 1:1 kunnen worden vervangen, elders compensatie te bieden.

In het Woonplan, dat hierbij aansluit bij de planning van WBH, is ervan uitgegaan, dat vanaf 2007 in het Plan Zuid nieuw kan worden gebouwd en wel volgens de huidige (globale) aantallen:

2007	32 woningen;
2008	28 woningen;
2009	28 woningen;
na 2010	160 woningen.

- *Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan Harlingen*

Het ontwerp voor een *Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan* (GVVP, november 2004) kent als hoofddoelen: bevordering van de verkeersveiligheid, de bereikbaarheid en de leefbaarheid. Het GVVP constateert dat de ombouw van Rijksweg 31 in 2006 in uitvoering zal worden genomen. Gestart wordt met het deel buiten de stad (Zurich-Harlingen), gevolgd door het deel in de stad zelf. Naast de aansluiting bij Midlum, komt er een, tot een ongelijkvloerse kruising, om te bouwen aansluiting bij de Kimswerderhoek. Volgens de besluitvorming in het kader van de *Trajectnota/MER* (Milieu-Effect Rapport) heeft het Ministerie VROM gekozen voor een tracé waarbij de weg vanaf Zurich tot aan de traverse door Harlingen als een dubbelbaans autoweg met twee rijstroken per rijrichting wordt uitgevoerd ¹⁾. De maximumsnelheid zal 100 km per uur bedragen, terwijl de nieuwe rijbaan oostelijk van de bestaande wordt gelegd.

In vervolg op de verdubbeling buiten de stad, zullen ook binnen de bestaande stad (de zogenoemde traverse) maatregelen noodzakelijk zijn.

Er moet nog een definitieve keuze worden gedaan over een tweede lokale aansluiting, waarbij de discussie zich vooral richt op de vraag of deze oostelijk of westelijk van de Koningsbrug moet worden gerealiseerd. Ook is nog in discussie in hoeverre een tunnelbak ten behoeve van delen van de weg een haalbaar en wenselijk alternatief is. Ook de wijze waarop de passage over het Van Harinxmakanaal moet worden uitgevoerd, vormt onderdeel van studie.

Dat betekent voor het voorliggende plangebied dat nog geen definitief uitvoeringsplan bekend is over de wijze waarop de reconstructie aldaar aan de N31 plaatsvindt. Wel wordt ervan uitgegaan, dat de reconstructie binnen de bestemmingsplanperiode zijn beslag krijgt (dus vóór 2015).

Op grond van een *Trajectnota/MER* wordt nagegaan op welke wijze die reconstructie wordt uitgevoerd.

¹⁾ Binnen een gefaseerde uitvoering van de verdubbeling van de N31 richt het hier aan de orde zijnde tracébesluit zich op het gedeelte van de N31 tussen Zurich en de zuidgrens van de stad Harlingen.

Als gezegd zijn verschillende alternatieven denkbaar; vooralsnog lijkt een optie, waarbij er sprake is van een (te verdubbelen) autoweg op het bestaande weglichaam, het meest waarschijnlijk. Dit mede gezien de randvoorwaarden aangaande de uitvoerbaarheid van het plan. In zo'n geval wordt naast de huidige rijbaan een tweede rijbaan aangelegd. Deze wordt ter plaatse van het plangebied aan de oostzijde van de huidige rijbaan voorzien.

Het GVVP behandelt evenzo de verkeersconsequenties voor de omliggende en aansluitende wegenstructuur rond Rijksweg 31.

3. BUURTANALYSE

Ten behoeve van het *Herontwikkelingsplan Harlingen - Plan Zuid* is door de woningcorporatie *De Bouwvereniging* in de periode 2001-2004 een wijkvisie ontwikkeld. Dit gebeurde samen met bewoners en de gemeente Harlingen.

De wijkvisie beoogde algemeen gezegd maatregelen te ontwikkelen om de wijk duurzaam te verbeteren, zowel met betrekking tot de woningvoorraad als de woonomgeving. Het proces tot wijkverbetering werd in vijf fasen vormgegeven:

- voorbereidingsfase;
- vaststellen wijkbeeld;
- ontwikkelen wijkvisie;
- opstellen herontwikkelingsplan;
- besluitvorming.

De resultaten zijn opgenomen in de nota *Herontwikkeling Plan Zuid*²⁾. Hieronder worden de resultaten van de wijkvisie samengevat.

- *Wijkbeeld Plan Zuid*

Allereerst is door een werkgroep van betrokkenen een "Beeld van Plan Zuid" gemaakt (juni 2002). Sterke en zwakke punten zijn geïnventariseerd en er is een beeld geschetst van mogelijke toekomstige ontwikkelingen.

- *Woningmarktonderzoek*

Vanwege de omslag in de woningmarktsituatie rond 2001 (van een redelijk ontspannen woningmarkt naar een situatie met een toenemende vraag naar huurwoningen) is door *De Bouwvereniging* een nieuw woningmarkt-onderzoek uitgevoerd (afgerond: 2003).

Daaruit kwam naar voren, dat er meer kwalitatief goede huurwoningen in Harlingen zouden moeten komen én meer zogenaamde levensloopbestendige woningen. Specifiek voor Harlingen Plan Zuid bleek dat de daar aanwezige duplexwoningen en maisonnettes in de toekomst nauwelijks meer marktpositie hebben. Bovendien bleken de bewoners in Plan Zuid niet tevreden met hun woning en met de woonomgeving.

- *Wijkvisie*

Op grond van inventarisatie en wensen is vanaf 2004 aan een wijkvisie gewerkt. Deze is een aantal keren met betrokken bewoners overlegd.

Op grond daarvan is een conceptplan gemaakt. Ook dat is weer met betrokkenen overlegd. Uiteindelijk heeft dat geleid tot het *Herontwikkelingsplan Harlingen - Plan Zuid*.

- *Herontwikkeling Plan Zuid*

Bij het opstellen van de wijkvisie gold voor de startsituatie:

- de veranderingen op de woningmarkt, zoals hiervoor genoemd;

²⁾ Herontwikkeling Plan Zuid, Woningbeheer Harlingen, Companen, Arnhem, 2005.

- de wens dat er een visie komt waarbij in de uitvoeringsfase kan worden ingespeeld op (nieuwe) veranderingen op de woningmarkt, met andere woorden: de wens voor een flexibel plan;
- een wijk die de concurrentie met andere wijken en deels ook nieuwere wijken aan kan, en aan de nieuwe eisen van de toekomst kan voldoen.

Verbetermaatregelen moeten zich richten op het centrale thema: een wijk met diversiteit. Een verscheidenheid zowel in verschillende woningtypes als een diversiteit in woonmilieus. Tegen deze achtergrond is gestart met de (ruimtelijke) opzet voor de wijkvisie. Daaruit is naar voren gekomen het Herontwikkelingsplan - Plan Zuid, een plan dat de gemeenteraad in februari 2005 vaststelde als uitgangspunt voor de te verbeteren wijkdelen. Deze gezamenlijke visie is nu vertaald in het bestemmingsplan; de toelichting op de visie volgt in hoofdstuk 5.

4. HET PROGRAMMA

4. 1. Opstap

Het woonprogramma voor de wijk Harlingen Plan Zuid is enerzijds afgeleid van de uitgangspunten van het *Actualisering Woonplan Harlingen*, anderzijds van de buurt- en locatietekenen.

Naast deze programmatische aspecten voor het wonen, dient ook rekening te worden gehouden met ontwikkelingen binnen bestaande functies in het plangebied.

4. 2. Het woonprogramma

In kwantitatieve zin is over het woonprogramma het volgende overwogen. In het Woonplan Harlingen wordt erop gewezen, dat het huuraanbod onevenwichtig en te groot is, met in de wijk Harlingen Plan Zuid een tamelijk eenzijdige samenstelling van de woningvoorraad. Gemeente en corporatie geven op gemeenteniveau ramingen over de overtolligheid van huurwoningen.

In kwantitatieve zin bestaat de wens om tot een meer verscheiden woningaanbod te komen, zowel vanwege de veranderingen in de samenstelling van huishoudens, als vanwege de wenselijkheid meer gedifferentieerde woonmilieus te kunnen aanbieden.

4. 3. Doelgroepen

Binnen de herstructurering is aandacht voor doelgroepen noodzakelijk.

Ook al zal er vanwege de stedenbouwkundige structuur een zekere sloopinspanning gewenst zijn, delen van de woningvoorraad worden als 'kernvoorraad' gezien. Dit is de voor de huisvesting van de doelgroepen noodzakelijke voorraad in de goedkope huursector. Bij de doelgroepen gaat het om de huishoudens die wat betreft hun inkomen recht hebben op huursubsidie

In het *Woonplan Harlingen, Actualisering 2004* is gewezen op het belang van voldoende goedkope huurwoningen. In overleg met de corporaties wordt erop ingezet om een zekere kernvoorraad in de sociale huursector te handhaven. Deze is voor de gemeente als geheel op 900 bepaald. Hierbij is rekening gehouden met de komende vergrijzing, de stedelijke positie van Harlingen en de onzekere economie.

Ook in Harlingen is er een aanzienlijke vraag naar seniorenwoningen aanwezig. Blijkens de vraag- en aanbodgegevens van de corporatie richt deze zich in nieuwe situaties vooral op de locaties in/bij het centrum, maar daarnaast ook op de bouw van meer levensloopbestendige woningen in evenzo levensloopbestendige wijken. Ook voor Harlingen Plan Zuid wordt daarin voorzien en wordt op die wijze een bijdrage geleverd aan de toenemende behoefte aan woningen die voor ouderen geschikt zijn.

4. 4. Onderwijsvoorzieningen

Binnen het plangebied komen de gebouwencomplexen van de RSG Simon Vestdijk Harlingen voor.

Aan de noordzijde van de Koningin Julianastraat is het complex onlangs uitgebreid met een VMBO-afdeling. In het bestemmingsplan dient met de nieuwbouw rekening te worden gehouden. Verdere uitbreidingen zijn thans niet aan de orde.

4. 5. Sportvoorzieningen / wonen

Ten noorden van de RSG wordt ruimte gereserveerd voor een combinatie van sportvoorzieningen en bovenwonen (ruimte voor fitness, fysiotherapie, c.a.).

De sportschool is nu aan de Rozengracht gevestigd, in de binnenstad van Harlingen. Aldaar heeft het bedrijf ten ene male onvoldoende ruimte voor een kwalitatief goed doorfunctioneren. Ook het parkeren nabij het huidige binnenstadspand is zeker niet optimaal.

In overleg met *De Bouwvereniging* zijn, gelet op één en ander, de mogelijkheden onderzocht om de vestiging van een sportschool te combineren met de realisering van nieuwe woningen. In dat verband speelt tevens de herstructurering elders in de wijk mee. *De Bouwvereniging* zal per saldo in Harlingen Zuid minder woningen kunnen terugbouwen dan er worden gesloopt. Uitgaande van het óók in het *Woonplan Harlingen* gehanteerde principe dat voor iedere te slopen woning een nieuwe woning moet kunnen worden teruggebouwd, kan de locatie nabij het station daar een aanvullende rol in spelen. Dat is temeer een goede optie, daar er dan ook in ruimtelijke zin een nabije relatie bestaat tussen het te vernieuwen deel van de wijk en een gebied voor aanvullende nieuwbouw.

Boven de sportschool wordt voorzien in de realisering van koopappartementen, op de locatie daar oostelijk van in de realisering van huurappartementen.

Daarnaast ontstaan voor de langere termijn in het gebied ten westen van het politiebureau (na sanering van het LPG-vulpunt) nieuwe mogelijkheden die tot een betere benutting van deze - kansrijke - locatie leiden.

Voor deze laatstgenoemde locatie is thans nog geen uitgewerkt programma bekend. Wel is gekeken naar de ruimtelijke mogelijkheden van het gebied, gelet op de terreinomvang en de -indeling.

Naast mogelijkheden voor uitbreiding van de woonfunctie, wordt op deze locatie ook de ruimte opengehouden voor de realisering van maatschappelijke functies, al dan niet gelieerd aan de reeds aanwezige scholen voor voortgezet onderwijs.

4. 6. Verkeersvoorzieningen

In het programma dient verder rekening te worden gehouden met:

- de ruimtereservering voor de noodzakelijke verkeersmaatregelen verbonden aan de reconstructie van de N31;

- in de verkeersstructuur van het gebied moet voorts rekening worden gehouden met de (inmiddels uitgevoerde) reconstructie van de Kims-werderweg. De essentie hiervan is een verbeterde constructie, de aanwezigheid van een tweezijdig fietspad en verbeteringen in de aansluitpunten met de aansluitende straten.

5. VISIE

In dit hoofdstuk wordt de voorgestelde ruimtelijke opzet toegelicht en worden de consequenties voor de woningvoorraad aangegeven. Het *Herontwikkelingsplan Harlingen Plan Zuid* vormt een onderlegger voor de planologische regeling in dit bestemmingsplan.

Aanvullend daarop bevat dit bestemmingsplan een nieuwe invulling voor de stationslocatie in het noordelijk plandeel.

5. 1. Hoofdopzet

In de ruimtelijke visie voor Harlingen Plan Zuid staat op grond van het Herontwikkelingsplan een aantal uitgangspunten centraal:

- Door een geleidelijke ontwikkeling in de deelgebieden te volgen, is het goed mogelijk een gedifferentieerd bouwprogramma te realiseren dat inspeelt op de actuele behoefte. Bij nieuwbouw streeft *De Bouwvereniging* vooral naar betaalbare huurwoningen. Deze zullen in de huidige tijd duurder zijn dan de aanwezige woningen, maar wel met een goede kwaliteit en eveneens met toekomstwaarde.
- Het plan kent een grote spreiding in de tijd, waarbij de uitvoering wordt voorzien voor de periode 2006-2013. Zo'n lange periode biedt voldoende gelegenheid om de herhuisvesting soepel te laten verlopen en om het verbeteringsproces eveneens soepel te laten plaatsvinden en te begeleiden. De overlast van een acht jaar durende uitvoering wil De Bouwvereniging door passende maatregelen tegengaan.
- Ook al is de opzet flexibel, de inzet is om 2/3 deel aan huurwoningen te bouwen en 1/3 deel koopwoningen. Mensen die willen doorstromen, kunnen vanuit de oudere huurwoningen in het vernieuwde Plan Zuid gaan wonen. Uitgegaan wordt van een passende mix aan eengezinswoningen en appartementen, met daarbij ook levensloopbestendige woningen.
- Het huidige stratenpatroon wordt zoveel mogelijk gehandhaafd, met name waar het gaat om de hoofdstructuur. Alleen voor zover nodig vindt vernieuwing en opwaardering plaats. Zo wordt in het zuidelijk deel een aantal woonstraten aangepast. Uitgangspunt is dat de verbetermaatregelen aan de woningvoorraad (door De Bouwvereniging) worden afgestemd op noodzakelijke of gewenste aanpassingen in de woonomgeving (door de gemeente Harlingen).
- De huidige groenzone in de Prins Bernhardstraat ligt op de goede plek en wordt met een uitbreiding opgewaardeerd tot een centrale oost-westzone door de wijk. Als dat mogelijk is, wordt deze dwarsverbinding zover mogelijk doorgetrokken naar de Bolswardervaart. Ter hoogte van die zone wordt een fiets/-voetgangersbrug over de vaart gemaakt.

- De Bolswardervaart moet meer betekenis krijgen voor de wijk door de gebieden langs de vaart als openbaar gebied te bestempelen. In het bestemmingsplan is daarvoor een groenstructuur opgenomen met de reservering van een voetpad langs de vaart.
- De Wilhelminastraat vormt in noord-zuidrichting de hoofd-as van de wijk. De bebouwing en de straatinrichting - met onder meer laanbeplanting - moeten het gewenste karakter accentueren.

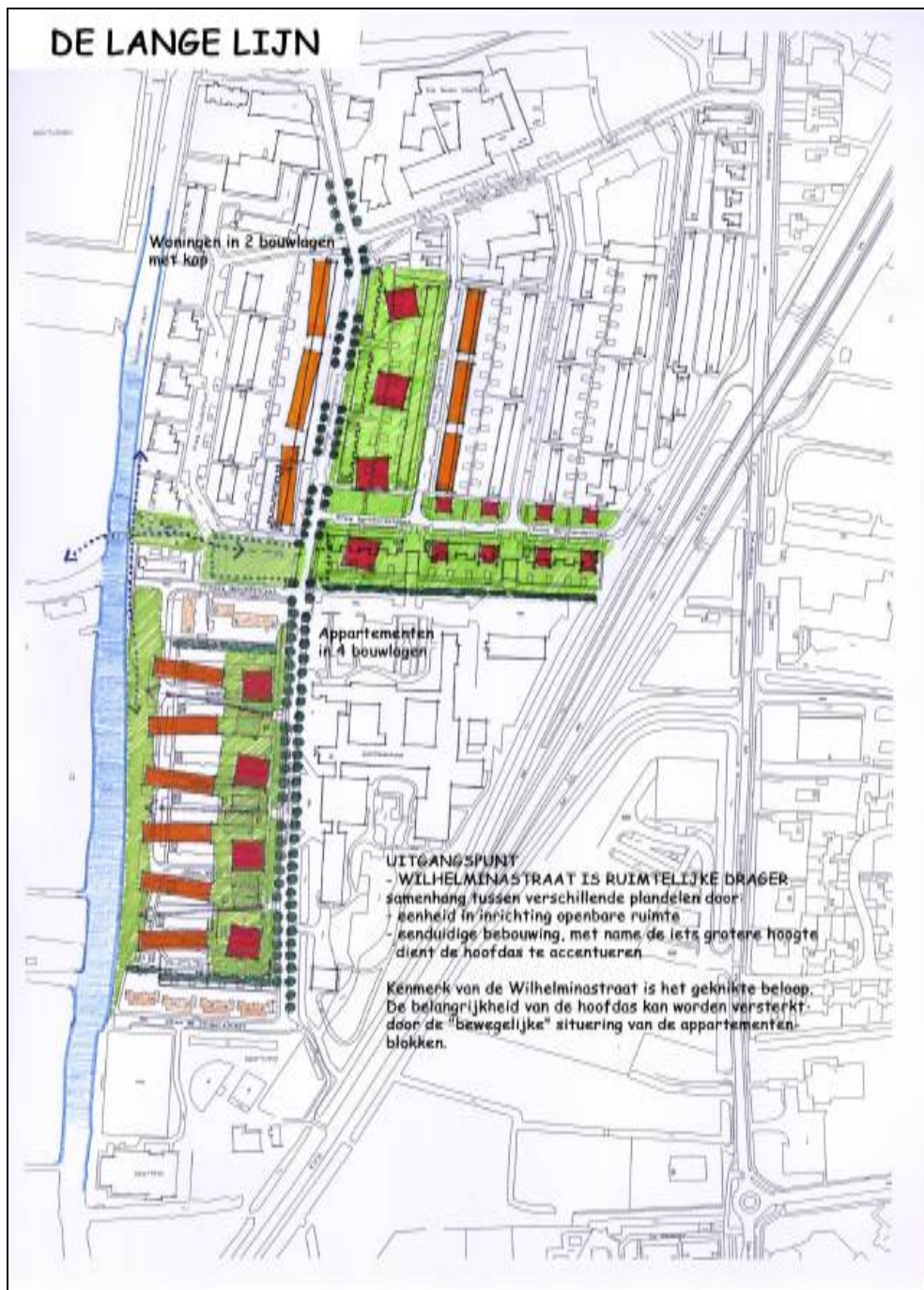
Voor de toekomstige opzet van de wijkvernieuwing Harlingen Zuid geeft het plan *Herontwikkelingsplan Plan Zuid* een tweetal ontwikkelingsvarianten, die mede op verzoek van de bewoners tijdens de bewonersavonden zijn uitgewerkt. Deze twee modellen (model 'de lange lijn' en model 'de aansluiting') zijn in de navolgende figuren 2 en 3 opgenomen.

Bij de op deze figuren weergegeven hoofdopzet worden de volgende kanttekeningen gemaakt.

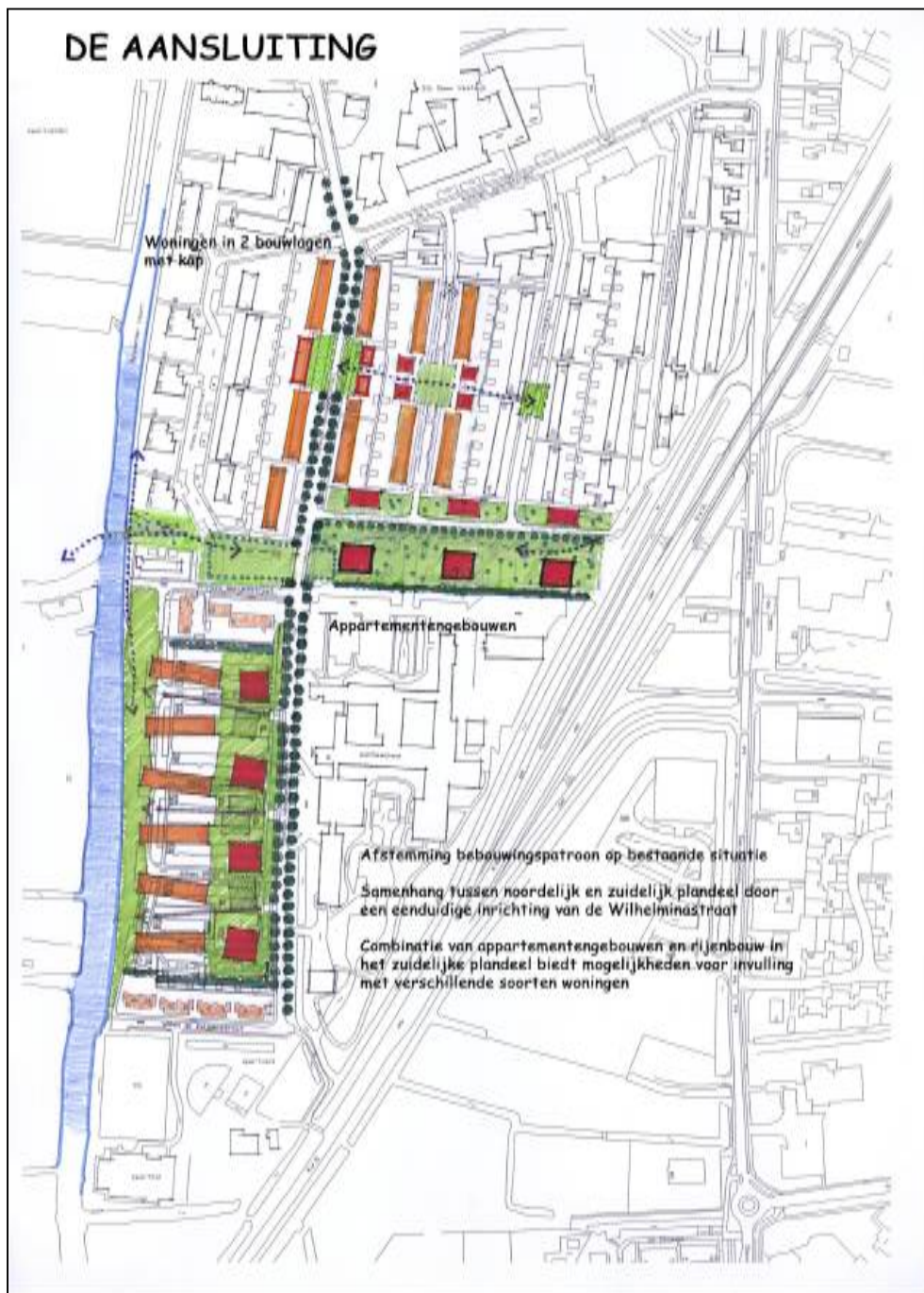
Het gaat om een gefaseerd uit te voeren programma van maatregelen.

In de tijd gezien wordt in het zuidelijke deel begonnen (fase 1) en daarvan ligt de voorziene hoofdstructuur vast. Dit plandeel wordt hieronder specifiek toegelicht.

Voor de meer centraal en noordelijk in de wijk aan te pakken vervolgfases zijn goede mogelijkheden geschetst voor de toekomstige invulling, maar ligt de indeling minder vast. Afhankelijk van de woningbehoefte op het actuele moment, zijn ook andere invullingen mogelijk. Binnen planologische randvoorwaarden biedt het bestemmingsplan daarvoor de ruimte.



Figuur 2. Harlingen Zuid: te vernieuwen wijkdelen, model 'de lange lijn'.



Figuur 3. Harlingen Zuid: te vernieuwen wijkdelen, model 'de aansluiting'

5. 2. Uitwerking per deelgebied / herstructurering

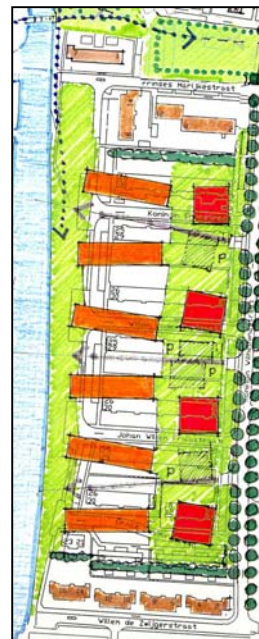
Bij de herontwikkeling wordt uitgegaan van een fasesgewijze ontwikkeling voor de periode tot en met 2013. Hieronder volgt een beschrijving van de verschillende fasen.

Fase 1

In de vernieuwing van de wijk Harlingen Plan Zuid wordt gestart met het zuidelijke deel. De huidige woningen hebben een te lage kwaliteit en renovatie zou niet in verhouding tot de kosten staan. De verbetering wordt voorzien voor de periode 2006-2009. Er wordt begonnen met de werkzaamheden in de Casimirstraat en de Frisostraat.

Blijkens het Herontwikkelingsplan wordt voor de hier aanwezige 105 maisonnettes reeds op korte termijn begonnen met een start van de uitvoering. De woningen kennen een aantal bouwtechnische en woontechnische gebreken die geen lang uitstel dulden. Verbetering van de bestaande woningen blijkt niet echt mogelijk te zijn; op termijn hebben deze woningen geen toekomstwaarde.

Figuur 4. Fase 1 wijkvernieuwing fase 1: stedenbouwkundig principe



Daarom is door *De Bouwvereniging* uitgegaan van sloop en vervangende nieuwbouw. De Bouwvereniging wil in het zuidelijk deel van de wijk in 2006 starten met de verbeteringsmaatregelen.

Vervangende nieuwbouw wordt hier voorzien in zowel grondgebonden woningen (ééngezinswoningen) als appartementen. In de stedenbouwkundige opzet wordt de Bolswardervaart beter bij het woongebied betrokken. Dat betekent dat aan deze zijde openbaar gebied wordt ingericht. Verder wordt gekozen voor een zodanige situering van de woningen richting de Bolswardervaart, dat daarmee ruime zichtmogelijkheden worden geboden. In die gedachtengang speelt tevens het ontwerp voor de appartementengebouwen aan de Wilhelminastraat een rol, daar waar zij een markering van de straat beoogt. Gelet op de voorgestane stedenbouwkundige opzet, worden voor de aanwezige woonschepen in het aangrenzende deel van de Bolswardervaart de mogelijkheden voor een passend alternatief onderzocht.

De opzet voor de eerste fase van de wijkvernieuwing, gelegen ten westen van de Wilhelminastraat, is in figuur 4 als stedenbouwkundig principe weergegeven en uitgewerkt in figuur 5. Het woonprogramma ziet er als volgt uit (van west naar oost):

- 12 woningen als twee-onder-één-kap-woning aan de Bolswardervaart (koop);
- 31 woningen in rijenbouw, in oostwest-richting daarop aansluitend. Van deze woningen zullen er 25 woningen in de huursector worden gebouwd en de overige 6 in de koopsector;
- 4 woongebouwen aan de Koningin Wilhelminastraat met daarin ruimte voor in totaal 48 appartementen, verdeeld over 36 huur en 12 koop. Ieder woongebouw bevat 12 appartementen.

In totaal betreft het derhalve een woonprogramma van 91 woningen. De Bouwvereniging gaat ervan uit dat van deze nieuwbouw circa 2/3-deel in de huursector gebouwd gaat worden (waaronder een substantieel deel in de appartementen) en 1/3-deel in de koopsector.

Deze (globale) verhouding wordt overigens niet met het bestemmingsplan vastgelegd, maar is wel uitgangspunt voor de nieuwbouw.

De uitwerking voor dit deel van de wijkvernieuwing is zover gevorderd, dat deze thans in het bestemmingsplan gedetailleerd kan worden opgenomen; een sterke mate van flexibiliteit is hier niet meer noodzakelijk noch gewenst. De woningen in dit deel van het herstructureringsgebied zullen in twee fasen worden gerealiseerd: de zuidelijke helft als eerste fase en de noordelijke als tweede.

Dit vernieuwingsgebied kent voorts de volgende ontwerp-uitgangspunten.

Algemeen gaat het om nieuwbouw dat als thema het 'dijkwonen' heeft meegekregen. Langs de Koningin Wilhelminastraat wordt voorzien in de aanleg van een dijkje, waarin een aantal bebouwingselementen (appartementengebouwen) wordt geplaatst. In het 'dijkje' worden enkele 'dijkcoupures' voorzien, die de westelijk gelegen woongebieden ontsluiten.

Die woongebieden hebben een gemeenschappelijk terrein. Daar vindt ook de ontsluiting plaats (bestemmingsverkeer) en wordt het parkeren mogelijk gemaakt (langs de straten).

Langs de vaart wordt voorzien in hogere woningen die de beëindiging van de bebouwing langs de vaart markeren. De bebouwing krijgt een flinke hoogte (2,5-3 bouwlagen met kap). Er wordt uitgegaan van zes zelfstandige bebouwingselementen die elk twee woningen bevatten en die op de Bolswardervaart zijn georiënteerd. Het betreft hier grondgebonden woningen.

De aansluitende woningbouw betreft rijtjes in vijf à zes aaneen te bouwen woningen per blok. Door de situering van de woonblokken, met een geleidelijk aan opener zicht richting de Bolswardervaart, wordt een duidelijk visueel-ruimtelijke relatie bereikt tussen nieuwbouw en water. Binnen deze woonblokken wordt voorzien in bebouwing in één bouwlaag met kap, met uitzondering van een incidenteel element per blok dat een hogere, afwijkende vorm krijgt. Daarmee wordt een ruimtelijk accent in de bebouwingsstructuur beoogd.

Aan de Koningin Wilhelminastraat wordt voorzien in een viertal appartementengebouwen. Deze worden geplaatst in het te realiseren 'dijkje', een duidelijke verhoging die de straat begrenst.

Vanwege een goede bezonning en oriëntatie wordt een zekere (interne) schakeling voorgesteld. Deze woongebouwen zullen in drie tot vier bouwlagen worden opgericht, tot een hoogte van respectievelijk 9 à 12 m.

Het gebied zal op drie plaatsen vanaf de Koningin Wilhelminastraat worden ontsloten (door middel van eerdergenoemde coupures). Vervolgens vertakt deze ontsluiting zich in woonstraten die de woningen ontsluiten.

Het parkeren wordt, voor wat betreft de rijenbouw, voorzien langs de woonstraten en waar het betreft de appartementencomplexen in geconcentreerde vorm, bereikbaar vanaf de Koningin Wilhelminastraat. Figuur 5 geeft een beeld van de voorgestane uitwerking.



Appartementen		Tot.: 48	
Huur		Koop	
X 115 m ²	20	X 115 m ²	6
Y 115,5 m ²	5	D 115 m ²	6
Z 115,5 m ²	11		
	36		12

Woningen		Tot.: 43	
Huur		Koop	
A 100 m ²	17	C 100 m ²	6
B 100 m ²	8	D 127 m ²	12
	25		18

Parkeren p.v.e.: 95 x 1,5 + 142,5

Figuur 5. Uitwerking fase 1 (KAW, Groningen, juli 2006)

Vervolgfases

Voor de vervolgfases van de herstructurering gaat het om het centraal in de wijk gelegen gebied rond de Prins Bernhardstraat (2), alsmede een noordelijk daarop aansluitend gebied rond de Koningin Wilhelminastraat en de Prinses Margrietstraat (3).

Het *Herontwikkelingsplan Plan Zuid* geeft daarvoor een tweetal ontwikkelingsvarianten, die mede op verzoek van de bewoners tijdens de bewonersavonden zijn uitgewerkt.

Deze twee modellen (model 'de lange lijn' en model 'de aansluiting') zijn in de eerder weergegeven figuren 2 en 3 opgenomen. Binnen het bestemmingsplan is overigens ruimte voor verschillende invullingen.

Op basis van het Herontwikkelingsplan Plan Zuid zijn derhalve twee vervolgfases te onderscheiden, die hieronder worden beschreven.

Fase 2 heeft betrekking op het gebied aan de Prins Bernhardstraat (realisering vanaf 2009). Daar wordt vanaf 2009 voorzien in afbraak van alle 48 duplexwoningen, zo mogelijk in drie jaar tijd. Voorlopig blijven deze huurwoningen nog beschikbaar voor de verhuur, op de genoemde termijn wordt uitgegaan van de bouw van appartementengebouwen, gesitueerd in het groen. Daar is dan ruimte voor een 40-tal woningen. In de nieuwe situatie wordt uitgegaan van het maken van een centrale groene zone. In die oost-westzone worden enkele 'urban villa's' (wooneenheden op twee lagen, afgedekt met een derde, verbijzonderde laag) voorzien en is er ruimte voor iets forsere appartementengebouwen.

Blijkens het *Herontwikkelingsplan Plan Zuid* zijn voor dit zogenoemde Bernhardpark belangrijke ruimtelijke uitgangspunten:

- groen maximaliseren;
- appartementengebouwen in het groen;
- afvoer hemelwater via natte zone;
- bestaande straten en bomen handhaven;
- groen 'plein' als tegenhanger van de versteende ruimte bij de school;
- passage Wilhelminastraat via versmalde straat.

Fase 3 heeft eveneens op de langere termijn betrekking en wel op de herontwikkeling rond de Margrietstraat (vanaf 2010) en de Wilhelminastraat (vanaf 2011).

Op langere termijn wordt hier voorzien in de vervanging van alle 159 woningen. Over de wijze van invullen van de dan beschikbare ruimte is globaal nagegaan welke woningtypen in het gebied kunnen worden gerealiseerd. Desalniettemin is het onverstandig om voor het gebied nu al de toekomstige situatie vast te leggen. Dat is mede afhankelijk van de woningmarkt dan. Het bestemmingplan geeft echter wel de planologische ruimte voor de toekomstige inrichting van het gebied, waarbij afhankelijk van de actuele woningmarktsituatie, meerdere woningtypen realiseerbaar zijn. De indelingen vanuit het *Herontwikkelingsplan* (figuren 2 en 3) zijn mogelijk, maar ook aanpassingen daarin.

Naar verwachting lopen de werkzaamheden hier door tot in 2013.

Gelet op een bestemmingsplanperiode van 10 jaar dient met alle fasen in het bestemmingsplan rekening te worden gehouden en wel door het opnemen van een regeling die op ruimtelijk afgeronde eenheden betrekking heeft.

5. 3. Uitgangspunten ten aanzien van de bestaande buurt

Hoewel het accent voor veranderingen in het plangebied komt te liggen op de herstructureringsgedeelten van de wijk, is het ook van belang om uitgangspunten voor de overige plandelen op te stellen.

5.3.1. Bestaande woonbuurten

Ten aanzien van de bestaande bebouwing staat behoud van de woonfunctie en van de huidige kwaliteit van het wonen voorop. Het plan biedt daarnaast ruimte voor kwaliteitsverbetering en aanpassing van woningen aan de eisen van de tijd. Corporatie *De Bouwvereniging* zal ook in de te handhaven delen van de buurt, zoals rond de Prinses Irenestraat en de Prinses Beatrixstraat, verbeteringen gaan uitvoeren; daar betreft het dan renovatiewerkzaamheden aan de bestaande woningen. Ook biedt het bestemmingsplan ruimte voor gewenste verbeteringen in de woonomgeving.

Aandachtspunt in relatie tot het plangebied is het sinds 2000 gevestigde AZC in het complex van de voormalige politieschool. Door de uitvoering van het landelijk beleid, is er ook binnen de provincies in het Noorden nagegaan wat de positie van de opvangcentra moet zijn. Voor Harlingen betekent dit, dat het AZC aldaar is komen te vervallen. Gemeente en corporatie *De Bouwvereniging* gaan na welke mogelijkheden het terrein biedt. Daarbij wordt zowel gekeken naar een goede afstemming op de herstructurering in het aangrenzende deel van Plan Zuid, alsook naar de milieuraandvoorwaarden. Omdat planvorming hierover nog moet plaatsvinden, is dit terrein buiten het voorliggende plangebied gehouden.

5. 4. Stationslocatie

In dit hoofdstuk verdient de stationslocatie specifieke aandacht. Met dit bestemmingsplan wordt erop ingezet om deze zone te herontwikkelen.

De aanwezigheid van een LPG-vulpunt in dit deel van de buurt, heeft tot dusver de ontwikkelingsmogelijkheden beperkt, met name wat betreft milieugevoelige functies. Wel zijn er al langer plannen geweest om het gebied beter te benutten, gelet op de ligging nabij centrum en station.

Thans wordt ingezet op het saneren van het LPG-vulpunt. Dit betekent dat de milieuvergunning op grond van de *Wet milieubeheer* is ingetrokken en dat met dit bestemmingsplan het LPG-station wordt wegbestemd. Tegelijk worden daarmee de mogelijkheden geopend voor een nieuwe invulling van het gebied.

Uitgangspunten voor de invulling van dit gebied, kunnen als volgt worden geformuleerd (zie ook bijgevoegde figuur):

ten aanzien van de locatie:

Het gebied ligt nabij (ten zuiden van) het station, op enige afstand van het stadscentrum. Het gebied ligt thans deels braak. Aan de Koningin Julianastraat staan enkele gebouwen met een maatschappelijke functie. Verder loopt er door het gebied een brede watergang. Het gebied heeft thans een onbebouwd karakter (groen).

In ruimer verband maakt de spoorzone deel uit van een groter gebied ten zuiden van de spoorlijn, met een gemengde functie: maatschappelijke voorzieningen en kantoren zijn daarin de belangrijkste.

Samen met de spoorlijn is er feitelijk sprake van een zone met een bijzondere functie, die aan de noordzijde wordt begrensd door park en stadsgracht en vervolgens de oude binnenstad en de oostelijke schil (Zuidoostersingel). Aan de zuidzijde wordt de zone met bijzondere functies begrensd door het woongebied Harlingen Zuid.

Al met al maakt de ligging van het gebied de zone interessant voor (centrumgericht) wonen, alsook voor bovenwijkse voorzieningen c.q. vormen van dienstverlening.

ten aanzien van de functionele mogelijkheden en programmatische wensen:

Corporatie *De Bouwvereniging* zet erop in om op de stationslocatie een mix van koop en huurwoningen mogelijk te maken en wel op zódanige wijze dat het project én een functie krijgt in relatie tot de herstructurering in de wijk Harlingen Zuid, én een bijdrage levert aan de (stedelijke) vernieuwing van dit gebied.

Er wordt uitgegaan van een gefaseerde uitvoering. Eerst wordt het gedeelte aan de noordwestzijde ontwikkeld; als een vervolgonwikkeling zijn er mogelijkheden aan de noordoostzijde.

In de eerste fase wordt voorzien in de bouw van een tweetal complexen (zie figuur 6):

- Een complex aan het noordelijk deel van de Koningin Wilhelminastraat. Daarin wordt voorzien in de realisering van een sport- en fitnessruimte, met tevens een ruimte voor fysiotherapie op de begane grond en daarboven 2x6 appartementen. Gezamenlijk gaat het daarmee om een gebouw in drie bouwlagen.
Op de begane grond wordt tevens voorzien in bergingen ten behoeve van de appartementen. Corporatie *De Bouwvereniging* wil de appartementen in de koopsector bouwen.
- Een complex, parallel aan de Spoorstraat, waar eveneens in een appartementengebouw wordt voorzien en wel in de huursector. Hier is ruimte voor 4 appartementen op de begane grond en 2x5 appartementen daarboven, in totaal dus 14 appartementen.
Per saldo kunnen hiermee in dit deel 26 appartementen worden gebouwd.

Opgemerkt wordt dat deze woonlocatie nog niet in het *Woonplan Harlingen, Actualisering 2004* is opgenomen. Wel staat, als reeds opgemerkt, deze locatie in relatie tot de herstructurering elders in de wijk. Enerzijds waar het gaat om compensatie van het niet volledig terug te bouwen aantal, anderzijds om met de nieuwbouw reeds vervangende woonruimte te bieden, voorafgaand aan de sloop.

Met betrekking tot de tweede fase gaat het voorlopig nog om een reservering voor wonen en maatschappelijke functies. Een exact programma wordt nog bepaald. De reservering richt zich op de volgende functies:

- wonen in gestapelde vorm;
- ruimte voor maatschappelijke voorzieningen, zoals ontwikkelingsruimte voor scholen en/of andere maatschappelijke voorzieningen;
- bijbehorende ruimte voor parkeren, alsmede voor groen en waterberging.

De ontwikkeling van deze woonfunctie, evenmin nog opgenomen in het *Woonplan Harlingen*, zal te zijner tijd in het bouwprogramma worden ingepast.

ten aanzien van de randvoorwaarden:

Bij de gewenste realisering gelden voorwaarden vanuit het omgevingsbeleid. Daarbij wordt ingespeeld op de gefaseerde uitvoering van de complexen.

Het westelijke deel komt als eerste in aanmerking voor realisering, daar dient zoveel mogelijk uitsluitel te worden geboden over de relevante omgevingsaspecten.

Het oostelijke deel betreft een vervolgfase die nog een aparte planologische procedure gaat doorlopen (uitwerkingsprocedure ex artikel 11 WRO), waarbij dit bestemmingsplan alleen de hoofdkeuzes vastlegt.

Ten aanzien van de relevante randvoorwaarden wordt verwezen naar hoofdstuk 6.

ten aanzien van de stedenbouwkundige invulling:

De voorgenomen invulling voor de eerste fase van de stationslocatie gaat uit van een plaatsing in de rooilijnen, zoals die nu ook met de huidige bebouwing in het noordelijk plandeel worden gevormd. Ook langs de Koningin Wilhelminastraat wordt de bebouwing overwegend in de reeds aanwezige rooilijnen voorzien.

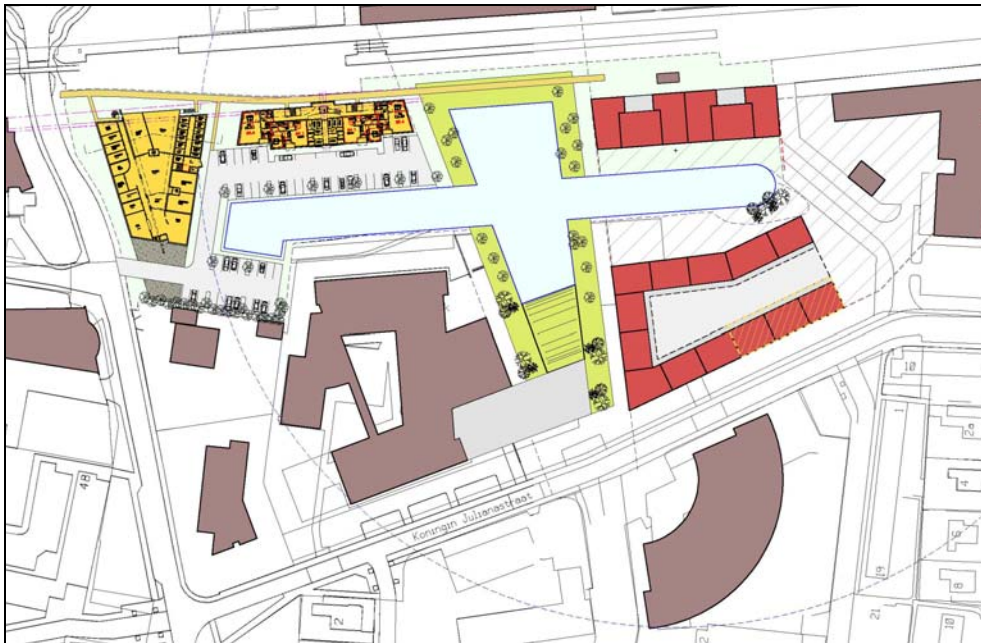
Aldus zal de bebouwing in een ruim profiel georiënteerd zijn op de aanwezige infrastructuur, en -voor zover het het noordelijke appartementengebouw betreft- een zekere centrumgerichtheid vertonen.

Qua hoogte en omvang wordt aangesloten bij de bijzondere gebouwen in de directe omgeving.

De nieuwe bebouwing is voorts georiënteerd op de spoorloot die in deze nieuwe situatie een verruiming kan krijgen. Zowel een waterhuishoudkundig doel is daarmee gediend (vergroting van de bergingsmogelijkheden voor water), als een ruimtelijk doel (benutten en versterken van het aanwezige water).

Wat betreft de stedenbouwkundige invulling voor het oostelijk deel van de stationslocatie, wordt opgemerkt dat deze in het kader van de uitwerkingsbevoegdheid op grond van artikel 11 WRO wordt bepaald.

De gedachten zijn in elk geval om in hoofdlijnen aan te sluiten bij de reeds gedetailleerde eerste fase en de bebouwing in de omgeving; dit waar het betreft het patroon van rooilijnen, bouwmassa en -hoogte, alsmede de groen- en waterstructuur.



Figuur 6. Hoofdopzet invulling stationslocatie Harlingen

5. 5. Beeldkwaliteit

De ruimtelijke uitgangspunten die aan dit bestemmingsplan ten grondslag liggen, zullen worden ondersteund door het gemeentelijk welstandsbeleid, zoals dat op grond van de Woningwet door de gemeente plaatsvindt. Daarvoor wordt parallel aan dit bestemmingsplan een beeldkwaliteitsplan opgesteld. Dat wordt als aanvulling/wijziging op de *Welstandsnota Harlingen (2004)* door de gemeenteraad vastgesteld.

6. WATER, MILIEU EN OMGEVINGSTOETSEN

6. 1. Inleiding

Dit hoofdstuk bevat in het eerste deel een waterparagraaf, daarna worden de relevante milieu-aspecten gezien. Water- en milieubeleid vormen samen met het ruimtelijk beleid het beleid voor de fysieke leefomgeving.

6. 2. Waterparagraaf

6.2.1. Beleid

Uit de *Nota Ruimte (2004)* en de nota *Anders omgaan met water; Waterbeheer in de 21e eeuw* (december 2000) blijkt dat water steeds belangrijker wordt. Ook in het provinciaal beleid wordt water steeds belangrijker. De Wet op de waterhuishouding geeft aan dat de provincie een waterhuishoudingsplan vast dient te stellen, waarin de hoofdlijnen van het waterhuishoudkundig beleid zijn opgenomen.

Op 31 mei 2000 is het tweede waterhuishoudingsplan van de provincie Fryslân, *Dreaun troch it wetter*, vastgesteld. Hierin staat de watersysteembenadering centraal. Dit houdt in dat bij nieuw te ontwikkelen plannen, steeds het watersysteem, waarin het desbetreffende plangebied ligt, als richtinggevend wordt beschouwd.

Daarnaast richt dit waterhuishoudingsplan zich op het realiseren van een basisniveau ten aanzien van veiligheid, waterkwaliteit, grondwater en inrichting van een gebied. Voor het bebouwde gebied is de gewenste situatie voor het jaar 2015 als volgt omschreven: "*De oppervlaktewateren in bebouwd gebied zijn geschikt voor meervoudig gebruik dat recht doet aan de potenties van het watersysteem. Dit zal de ecologische, landschappelijke en recreatieve betekenis en de belevingswaarde van het water vergroten*". Als een uitwerking van het hiervoor beschreven beleid ten aanzien van het water, moeten de waterschappen een waterbeheerplan opstellen. Dit heeft geresulteerd in het *Integraal Waterbeheerplan Friese Waterschappen (2000)*. Met dit plan vindt de vertaling van het beleid op hoofdlijnen naar de verschillende waterschapsgebieden plaats. Dat is gebeurd in gebiedsdeelplannen.

Het waterkwaliteitsbeheer kent als belangrijke zaken:

- de zorg voor de kwaliteit van het oppervlaktewater;
- het beheer van de boezemwateren, zoals deze door de provincie zijn aangewezen, die dienen voor de aan- en afvoer, alsmede de berging van het water;
- de kering van het Waddenzee- en IJsselmeerwater.

Het waterkwantiteitsbeheer heeft als taken:

- het peilbeheer in het gebied van het waterschap;
- het beheer van de watergangen met bijbehorende waterstaatswerken die dienen voor de aan- en afvoer van water;
- het beheer van de boezemwatergangen voor zover deze niet vallen onder het beheer van Wetterskip Fryslân;
- het beheer van de waterkeringen langs de boezemwateren.

6.2.2. Huidige situatie

Het plangebied is, volgens het *Gebiedsdeelplan Integraal Waterbeheerplan Friese Waterschappen 2001-2004* gelegen in de watersysteemcluster "Marnemond". In het deelplan spreekt het waterschap de intentie uit tot aanpak van de plaatselijk aanwezige, te hoge grondwaterstanden. Door middel van een integraal waterplan kunnen in samenhang de knelpunten in beeld worden gebracht en oplossingsrichtingen worden aangegeven.

Binnen het plangebied komen geen hoofdwatgangen voor. Wel grenst het plangebied aan de Bolswardervaart. Het beleid van de waterbeheerders ten aanzien van het water in bebouwd gebied is, naast het realiseren van het basisniveau, gericht op het bereiken van biologisch gezonde watersystemen. Deze watersystemen dienen zodanig te zijn ingericht, dat het water geschikt is voor meerdere doeleinden. Het rioleringsplan en het waterstructuurplan geven hiervoor een richting aan.

6.2.3. Waterhuishoudkundige consequenties

(algemeen, locatie)

Het plangebied heeft betrekking op een bestaande buurt met plaatselijk herstructurering, waaronder vervangende nieuwbouw. Nabij het plangebied ligt de Bolswardervaart.

(kwantiteitsaspecten)

Voor de te handhaven delen van de wijk geldt het volgende. Vanwege de thans aanwezige situatie en de investeringslast bij het omzetten van bestaande in nieuwe rioleringsystemen, wordt hier voorlopig het aanwezige stelsel gehandhaafd. Is er sprake van vervanging van het bestaande rioleringsstelsel, dan wordt een gescheiden stelsel aangelegd.

Voor het overige is het bestaande water in het plangebied vastgelegd door middel van een bestemming "Water".

Voor de nieuw in te richten gebieden geldt het volgende. De herstructureringsmaatregelen richten zich primair op het zuidelijk deel. Op de herstructureringslocaties wordt algemeen voorzien in een opener bebouwingsspatroon dan tot dusver aanwezig. Er wordt ingezet op beperking van de afvoer van hemelwater via het riool (met de realisering van een gescheiden stelsel). Er wordt onderzocht of infiltratie van water in de bodem mogelijk is. Voor de vervolgfases wordt in het kader van de te volgen wijzigingsprocedures nader ingegaan op het aspect van waterberging. Zoals in hoofdstuk 5 is aangegeven, is een van belang zijnd uitgangspunt om de waterafvoer in de nieuwe situatie te optimaliseren in een combinatie van groen en water. Deze wordt centraal in de wijk voorzien.

Meer specifiek geldt dat ook de noordelijke stationslocatie wordt heringericht. Hoofdstuk 5 beschrijft daarvan de achtergronden. In relatie tot de toekomstige bebouwingmogelijkheden en de daarbij noodzakelijke extra mogelijkheden voor waterberging, kan opgemerkt worden dat de bestaande spoorwaaier wordt opgewaardeerd tot een brede waterpartij.

Daarmee zal het beschikbare oppervlaktewater toenemen met naar verwachting circa 1400-1500 m², dit afhankelijk van de precieze detaillering en uitwerking.

Ten opzichte van de extra bebouwings- en verhardingsmogelijkheden in de eindsituatie (circa 9000-10.000 m²), kan in elk geval ruim 10% aan extra water gecreëerd worden. De richtlijn om 9% à 10% voor waterberging te reserveren, wordt aldus gehaald.

Overigens zal bij de uitwerking van de stationslocatie nader overleg met waterschap Fryslân worden gevoerd.

(kwaliteitsaspecten)

Aangaande het waterkwaliteitsaspect wordt bij nieuwe situaties uitgegaan van de aanleg van een verbeterd gescheiden rioleringsstelsel. Afkoppeling vindt plaats tussen de hemelwaterafvoer en het overige afvalwater.

Het regenwater wordt waar mogelijk rechtstreeks naar het oppervlaktewater afgevoerd, waaronder de Bolswardervaart. Uitvoering vindt plaats op basis van het gemeentelijk rioleringsplan.

(ecologie, beleving)

Eén van de uitgangspunten is om de Bolswardervaart sterker bij de buurt te betrekken, met name in visuele zin. De belevingswaarde kan daarmee aanmerkelijk toenemen. Dat geldt voor zowel de direct aanwonenden in het toekomstige herstructureringsgebied, alsook voor de overige buurtbewoners.

Mogelijkheden zijn in onderzoek voor een alternatieve locatie van de thans aanwezige woonschepen, bijvoorbeeld naar een zijtak van de Bolswardervaart in het plangebied Westerzeedijk.

(overleg waterschap)

Om de waterparagraaf te completeren, is er overleg geweest met het waterschap. Aanvullend op het bovenstaande is door Wetterskip Fryslân aanbevolen om extra maatregelen te nemen ten aanzien van de waterhuishouding. Reden hiervoor is dat er in het huidige Harlingen Zuid sprake is van (grond)wateroverlast. In nieuwbouwplannen geldt als randvoorwaarde van het waterschap dat er 9% extra oppervlaktewater wordt gerealiseerd in relatie tot een toename van het verhard oppervlak.

Als hiervoor aangegeven, is er bij de uitgewerkte fase 1 geen sprake van een toename van het verharde oppervlak; er is in de nieuwe situatie zelfs sprake van een afname van de verharding en verder is de bebouwing opener; hierdoor kan het water beter infiltreren in de bodem. Tevens wordt er gestreefd naar afwatering naar het oppervlaktewater, waaronder de Bolswardervaart.

Ook in de vervolgfases worden integrale maatregelen genomen om de waterhuishouding goed te regelen, waardoor wateroverlast in de toekomst kan worden voorkomen. In de uitvoeringsfase wordt over het definitieve riolerings- c.q. waterhuishoudingsplan met het waterschap overlegd.

6. 3. Milieuparagraaf

6.3.1. Wegverkeerslawaai

Op grond van de Wet geluidhinder hebben alle wegen een wettelijk een geluidzone, behalve woonerven en wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/uur geldt. Ook als uit een gemeentelijke geluidsniveaukaart blijkt dat de geluidbelasting op 10 m uit de as van de meest nabij gelegen rijstrook 50 dB(A) of minder bedraagt, heeft de betreffende weg geen zone. Uitgangspunt is de geluidbelasting binnen een zone op een aanvaardbaar niveau te houden. Voor dat aanvaardbare niveau geeft de wet normen.

- *Woonstraten in het plangebied*

Aangaande de nieuw aan te leggen woonstraten in het plangebied, is uitgangspunt dat deze woonstraten worden ingericht als 30-km-gebied. Daarmee zal aldaar geen sprake zijn van geluidzones.

Ook de bestaande woonbuurt is als 30-km-zone ingericht. Er is op dit soort wegen van een geringe verkeersintensiteit sprake, in hoofdzaak van bestemmingsverkeer.

- *Kimswerderweg*

De Kimswerderweg is een hoofdontsluitingsweg en loopt door het plangebied heen. Deze weg heeft in het kader van het GVVP een functie van gebiedsontsluitingsweg gekregen. Ten aanzien van deze weg zullen na reconstructie geen veranderingen optreden. De vervanging van klinkerbestrating door geluidsaarm asfalt heeft een positieve invloed op de geluidseffecten van de Kimswerderweg. De geluidgevoelige bebouwing wordt hier conform de huidige situatie bestemd, zodanig dat er geen uitbreiding richting de Kimswerderweg mogelijk is. Bovendien wordt de inrichting van de weg, zoals daar na de reconstructie sprake van is, door middel van een dwarsprofiel op de plankaart vastgelegd. Op deze wijze wordt voldaan aan de eisen van de Wet geluidhinder.

- *N31*

Het plangebied ligt binnen de invloedssfeer van Rijksweg N31. Gelet hierop is ten aanzien van het geluid het gedeelte van Rijksweg N31 ter hoogte van het plangebied onderzocht.

Berekend is de situatie voor het jaar 2015, met als uitgangspunt dat de weg dan is verdubbeld ten opzichte van de huidige situatie. Uitgangspunt is dat de verdubbeling plaatsvindt binnen de planperiode (na 2008, maar voor 2015). Vooralsnog wordt uitgegaan van een toekomstige verbreding van de N31 van 2 rijstroken naar 4 rijstroken. De bebouwde kom, en ook het plangebied, ligt binnen de invloedssfeer van de autoweg / autosnelweg (snelheid: >70 km/uur). Gelet hierop is er sprake van buitenstedelijk gebied.

Voor de N31 is de akoestisch situatie opgenomen in het *Onderzoek geluidscontouren Rijksweg A31 te Harlingen* (Milieuadviesdienst, Leeuwarden, juni 2005; zie ook bijlage 1 bij deze toelichting).

In het onderzoek is gerekend met drie verschillende situaties, te weten:

1. situatie 2015 met een wettelijk toegestane rijsnelheid van 80 km/uur en fijn asfalt voor zowel de hoofdrijbaan als de toerit van Rijksweg A31;
2. situatie 2015 met een wettelijk toegestane rijsnelheid van 100 km/uur en fijn asfalt voor zowel de hoofdrijbaan als de toerit van Rijksweg A31;
3. situatie 2015 met een wettelijk toegestane rijsnelheid van 100 km/uur en ZOAB op de hoofdrijbaan en fijn asfalt op de toerit van Rijksweg A31.

Voor de toerit is voor alle drie de opties een gemiddelde rijsnelheid van 50 km/uur aangehouden.

Beleidsmatig wordt vooralsnog uitgegaan van situatie 3, dit is in akoestisch opzicht de meest gunstige situatie. Deze situatie is ook in een gehanteerd dwarsprofiel (principeprofiel met aantal rijstroken) op de plankaart aangehouden.

In de huidige situatie (zoals aangegeven in figuur 2 van bijlage 1), ligt de 50 dB(A)-contour over delen van het plangebied. Dit betekent dat er voor die delen sprake is van een te hoge geluidbelasting.

Daar waar sprake is van overschrijding van de normstelling, moet achter-eenvolgens nagegaan worden waar en in hoeverre aan de bron, in het overdrachtsgebied dan wel bij de ontvanger, maatregelen kunnen worden genomen. Daar waar de weg als zodanig een gegeven is en er met name in het aanbrengen van verharding en het beperken van de snelheid, bronmaatregelen mogelijk zijn, zal het accent (aanvullend) liggen op het onderzoeken van mogelijkheden in het overdrachtsgebied. Het betreft dan met name geluidwerende voorzieningen langs de weg. In het GVVP is gemeentelijk als inzet aangegeven, dat bij de ombouw van de N31 de plaatsing van geluidsschermen langs de nieuwe traverse noodzakelijk zal zijn vanwege de verplichte zonerings van de Wet geluidhinder.

Voorts is het zo dat binnen het geluidsbelaste deel van het plangebied de geluidgevoelige (woningen en scholen) voor het grootste deel conform de huidige situatie is bestemd. Dit is in akoestisch opzicht een bestaande situatie, die daarmee akoestisch niet kan verslechteren.

In relatie tot de te herstructureren wijkdelen het volgende:

▪ Fase 1

Het zuidwestelijke deel van het plangebied langs de Koningin Wilhelminastraat, waar herstructurering plaatsvindt, ligt merendeels buiten de 50 dB(A)-contour. Echter, een klein deel hiervan ligt binnen de 50 dB(A)-contour (hoek Willem de Zwijgerstraat en de Koningin Wilhelminastraat). Hetzelfde geldt een zeer beperkte strook (met hogere appartementen) langs de Koningin Wilhelminastraat zelf. Het betreft hier overigens situaties die in een vrije-veldsituatie zijn berekend. Mede in combinatie met geluidwerende maatregelen die in het algemeen langs de weg punt van aandacht zijn - zie eerder - zal de (vervangende) nieuwbouw nader beoordeeld moeten worden.

Voor zover nodig zal parallel aan het bestemmingsplan, een Procedure Hogere Waarde op grond van artikel 103 van de Wet geluidhinder worden gevolgd³⁾.

▪ Fase 2

Voorts komt ook de vervangende nieuwbouw rond de Prins Bernardstraat (deels) binnen de 50 dB(A)-contour te liggen.

Aangaande het vervolg van de herstructurering, fase 2 rond de Prins Bernhardstraat (indicatief weergegeven in de figuren 2 en 3), wordt in het kader van de Wet geluidhinder het volgende opgemerkt. Vooralsnog legt dit bestemmingsplan de bestaande situatie vast en wordt de voorgenomen vervangende nieuwbouw gebonden aan toepassing van een afzonderlijke wijzigingsbevoegdheid. Gelet op de gewijzigde situering ten opzichte van de huidige situatie en het feit dat deze deel uitmaakt van een bestemmingsplanherziening, is er in termen van de Wet geluidhinder sprake van een 'nieuwe situatie'.

Bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheid zal bekeken moeten worden op welke wijze de gewenste woningbouw realiseerbaar is en welke geluidwerende maatregelen noodzakelijk zijn.

Daarbij kan tevens de gewenste invulling meespelen: in de nieuwe situatie wordt bestaande bebouwing vervangen door hogere bebouwing, maar doordat de bebouwing haaks op de weg is gesitueerd en de meest geluidsbelaste gevel aan de oostzijde als 'geluidsarme' gevel kan worden uitgevoerd, wordt er in ruimtelijk opzicht een bijdrage aan een aanvaardbare akoestische situatie geleverd. Eventueel kunnen zo ook gevelmaatregelen onderwerp van onderzoek zijn.

Voor zover de geschetste wijze van bestemmen in combinatie met de geluidswerende maatregelen langs de N31 onvoldoende soelaas biedt, is het aanvragen van een hogere waarde tot 55 dB(A) mogelijk (buitenstedelijk gebied). Of en in welke mate de geluidswerende maatregelen voldoende zijn, zal moeten blijken uit nader akoestisch onderzoek. De geluidssituatie zal te zijner tijd in de planvorming bij de artikel 11-wijziging randvoorwaardenstellend zijn.

▪ Fase 3

In het centrale deel van het plangebied is op langere termijn eveneens voorzien in de mogelijkheid van herstructurering. Net als voor fase 2 is deze gebonden aan een wijzigingsbevoegdheid. Deze fase ligt op grotere afstand van de N31 en zal slechts voor een beperkt deel binnen de 50 dB(A)-contour vallen, althans zoals berekend in een 'vrije-veldsituatie' en mede afhankelijk van het effect van geluidswerende voorzieningen. Bovendien ligt er bestaande bebouwing tussen dit verbetergebied en de weg. Wanneer er sprake is van een hogere geluidsbelasting dan 50 dB(A), zal ook hier zonodig een Procedure Hogere Waarde tot 55 dB(A) moeten worden gevolgd op het moment dat de wijzigingsbevoegdheid wordt toegepast.

³⁾ Een eventuele hogere waarde moet zijn verleend voor de vaststelling van het bestemmingsplan.

Binnen deze 57 dB(A)-contour mogen zonder ontheffing geen geluidgevoelige gebouwen worden gerealiseerd. Dit voorontwerpbestemmingsplan Harlingen - Plan Zuid voorziet daar ook niet in.

Stationslocatie

Op enige afstand van de locatie ligt het station met spoorverbinding Harlingen-Leeuwarden.

Uit akoestische informatie in het recente *bestemmingsplan Harlingen - Het Oosterpark* blijkt het volgende. Bij een waarneemhoogte van 5,00 m bevindt zich de berekende 57 dB(A)-contour, zijnde de voorkeursgrenswaarde, op een afstand van ten minste 26 m uit het hart van de spoorlijn (akoestisch onderzoek Oosterpark). Aangenomen mag worden, dat ter hoogte van het plangebied de afstand niet meer zal zijn dan de 26 m.

Ten aanzien van het spoorweglawaai geldt een voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A). Volgens het Besluit Geluidhinder Spoorwegen kent het traject Leeuwarden-Harlingen een zone van 100 meter gerekend vanaf de buitenste spoorstaaf. Binnen deze zone wordt in dit bestemmingsplan met woningbouw geluidgevoelige bebouwing geprojecteerd. Binnen deze 57 dB(A)-contour mogen zonder ontheffing geen geluidgevoelige gebouwen worden gerealiseerd

Met de voorgenomen invulling in het stationsgebied kan niet volledig worden voldaan worden aan de voorkeursgrenswaarde vanuit de *Wet geluidhinder*. Er zal op dit onderdeel een ontheffingsprocedure moeten worden gevolgd. Overwegingen daarvoor zullen met name liggen in de bijdrage die het project kan leveren aan de stedelijke vernieuwing.

6.3.3. Bodem

Daar waar sprake is nieuwe woningbouw dient op grond van bodemonderzoek komen vast te staan dat er geen sprake is van risico's voor de volksgezondheid.

▪ Herstructurering zuidelijk plandeel

Binnen het plangebied gaat het allereerst om de gebieden waar in het kader van de gewenste herstructurering vervangende nieuwbouw gaat plaatsvinden. Voor de her in te vullen locaties volgt fasesgewijs een bodemonderzoek. In eerste instantie wordt daarbij gekeken naar de aanwezigheid van mogelijk 'verdachte' locaties volgens de gemeentelijke bodemkwaliteitskaart, dan volgt feitelijk onderzoek. Wat de algehele bodemkwaliteit in de gemeente betreft, is de situatie recent in beeld gebracht door middel van het rapport *Bodembeheerplan en Bodemkwaliteitskaart gemeente Harlingen*⁴⁾. Het plan beschrijft de randvoorwaarden voor hergebruik van schone en licht verontreinigde grond in de gemeente Harlingen. Afhankelijk van het type gebied, onderscheidt het rapport bodemkwaliteitszones. Het plangebied valt voor het grootste deel onder de aanduiding "wonen na 1940".

⁴⁾ Bodembeheerplan en Bodemkwaliteitskaart gemeente Harlingen, Haskoning Nederland BV, Groningen, juli 2005.

De aanwezige bodemsituatie vormt bij het huidige gebruik geen probleem; eventueel vrijkomende grond moet eerst onderzocht worden, waarbij voldaan moet worden aan een aantal (milieutechnische) voorwaarden.

- Stationslocatie

Het gaat hier om een locatie, waar vanouds een draaischijf ten behoeve van de trein aanwezig was. De bodem alhier is in 2002 gesaneerd.

De sanering is functiegericht uitgevoerd, toen nog vanwege de oorspronkelijke beoogde invulling met kantoren.

-- eerste fase --

De gebouwen van de eerste fase zijn geprojecteerd op de gesaneerde locaties die voorheen voor kantoren bestemd waren. De bovenste halve meter is op deze locaties schoon. Hieronder kan een lichte verontreiniging verwacht worden. Gezien de lage ligging van het terrein zal grondverzet in de ondergrond waarschijnlijk niet nodig zijn.

Van de eerste fase is de bodemkwaliteit naast de woning Koningin Wilhelminastraat 1 niet bekend. Alleen op dit deelterrein dient een bodemonderzoek uitgevoerd te worden. In het grondwater ter hoogte van de voormalige draaischijven is nog een matige olieverontreiniging aangetroffen. In het evaluatierapport is een grondwatermonitoring voorgesteld.

Dit zal vóór de feitelijke bouw van het gebied nog gebeuren. Van het overige terrein van de eerste fase is de bodemkwaliteit in beeld en kan worden vastgesteld, dat de bodem binnen voornoemde randvoorwaarden geschikt is voor de realisering van de gewenste bestemming.

-- tweede fase --

De bodemkwaliteit voor de tweede fase is niet compleet in beeld. In het kader van de te voeren uitwerkingsprocedure zal bekeken worden in hoeverre de beschikbare bodemonderzoeken aangevuld moeten worden. Van het terrein naast de RSG is geen informatie beschikbaar, maar het betreft een onverdachte locatie.

6.3.4. Bedrijvigheid en maatschappelijke voorzieningen

Vanuit mogelijke beïnvloeding op de woonsituatie is de invloed van bedrijven en publieksaantrekkende voorzieningen op de woonsituatie.

Binnen het plangebied komen met name aan de noordzijde enkele bedrijfsmatige functies voor. Er is een tweetal kantoren aanwezig en een bedrijfsverzamelgebouw. Voorts komen er enkele maatschappelijke functies voor, zoals het complex van de SG Simon Vestdijk, het politiebureau, een kerk en een begrafenisaula.

Deze locaties zijn in de loop der jaren mede ontwikkeld gelet op de goede bereikbaarheid met name van de kant van openbaar vervoer.

In enkele gevallen is de afstand van deze bedrijfsfuncties/kantoren ten opzichte van de meest nabijgelegen woonbestemmingen beperkt en zou in een nieuwe situatie niet volledig aan de richtlijnen van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (Bedrijven en Milieuzonering) kunnen worden voldaan.

Van de richtlijnen kan alleen worden afgeweken, als de concrete situatie een afwijking van de algemene normstelling rechtvaardigt, bijvoorbeeld door de specifieke activiteit en/of door te treffen maatregelen.

In de voorliggende situatie gaat het bij de bedrijfsbestemmingen om relatief lichte bedrijfsmatige activiteiten (dienstverlening), die naar de woonbebouwing toe zijn begrensd.

Ten aanzien van de scholengemeenschap is bij de realisering van de nieuwbouwplannen rekening gehouden met een zonering van de functies, waarbij naar de woonbebouwing toe de parkeerfunctie verdiept is aangelegd en door middel van beplanting is afgeschermd. Voorts is de in-/uitgang van het complex aan de stationszijde.

6.3.5. Leidingen

In het plangebied zijn geen transportleidingen aanwezig die een beperking op de invulling geven.

6.3.6. Luchtkwaliteit

Op grond van het *Besluit Luchtkwaliteit* (2005) en recente jurisprudentie dient in het kader van de ruimtelijke plannen tevens gekeken te worden naar de luchtkwaliteit. In voorliggend geval gaat het met name om de verwachte uitstoot van het wegverkeer. Het Besluit Luchtkwaliteit geeft toetsingscriteria om te kunnen bepalen of aan de maximale waarden kan worden voldaan.

Het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) ontwikkelt momenteel criteria over het toepassingsbereik. Daarbij gaat het vooral om 'drukke wegen', waarbij voorts de ingeslotenheid door middel van bebouwing een rol kan spelen.

In de concrete situatie is van belang de aanwezigheid van de N31, om te bouwen tot autosnelweg. Blijkens onderzoek rond de A7 (2004) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, waarbij gemeten is op 10 m afstand van de weg, wordt in de huidige situatie voldaan aan de relevante grenswaarden. Naar een eerste inschatting van de gemeentelijke milieudienst zullen ook in de nieuwe situatie de grenswaarden niet worden overschreden. Actuele informatie over het rijkswegennet wordt door Rijkswaterstaat bijgehouden, recent in de publicatie *Luchtkwaliteit langs rijkswegen (ten behoeve van de rapportage Besluit Luchtkwaliteit)*, Dienst Weg- en Waterbouwkunde, 's Gravenhage, 2004. Daaruit wordt voor de situatie van de N31 langs Plan Zuid onder meer het volgende geconcludeerd. De jaargemiddelde concentratie van fijn stof (PM10) bedroeg in 2001, gemiddeld over Nederland 31 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. De grenswaarde van 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ voor de jaargemiddelde concentratie van fijn stof, waar in 2005 aan voldaan moet worden, wordt in een beperkt aantal stedelijke gebieden in Nederland overschreden. Aan de norm voor kortdurende blootstelling (50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, daggemiddelde, overschrijding niet meer dan 35 dagen per jaar) moet in 2005 voldaan worden, maar deze wordt bijna in geheel Nederland nog overschreden. Op de N31, op het weggedeelte bij Harlingen Plan Zuid, bedraagt de concentratie fijn stof 23,8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$; dit ligt onder de norm.

Een aantal luchtverontreinigende stoffen voldoet grootschalig gezien aan de gestelde eisen aan de luchtkwaliteit, maar kunnen niettemin in de directe omgeving van emissiebronnen, zoals verkeerswegen of bedrijven, nog wel aanleiding geven tot overschrijdingen van normen.

De afgelopen jaren zijn de normen voor benzeen, benzo[a]pyreen (B[a]P) en koolmonoxide (CO) langs verkeerswegen (bijna) niet meer overschreden. Ten aanzien van de jaargemiddelde concentraties van stikstofdioxide wordt een norm van 40 µg/m³ aangehouden. De gemeten waarden ligt gemiddeld op 13,4 µg/m³, dit is dus ruim onder de norm. De N31 vormt ten aanzien van de luchtkwaliteit geen problemen.

Ook op het gebied van de luchtkwaliteit in de toekomstige situatie zal nader worden gekeken naar de effecten van de verdubbeling van de weggedeelten van de N31. Dit op basis van prognoses van Rijkswaterstaat en de inzet voor een te verdubbelen tracé. Ten aanzien van de luchtkwaliteit zullen de waarden moeten worden berekend voor de jaren 2010 - 2015.

Wat dat betreft wordt aangesloten op het *ontwerp-Tracébesluit N31 Zurich-Harlingen*, zoals door de Minister van Verkeer en Waterstaat in februari 2005 is vastgesteld. Daarin is voor het op de stad aansluitende deel van de N31 onder meer inzicht geboden in het aspect luchtkwaliteit.

Uit de tekst blijkt dat uit een analyse van de luchtkwaliteit langs de N31 tussen Harlingen en Zurich er in de huidige situatie geen overschrijding van de normen plaats te vinden, met uitzondering van de norm voor etmaalgemiddelden PM 10 (zie ook het hiervoor gestelde over het gegeven dat dit een landelijk probleem is).

Aangaande de situatie in 2010 wordt geconcludeerd, dat - zowel in een autonome situatie als na ombouw van de rijksweg - de situatie aangaande de luchtkwaliteit is verbeterd. Er wordt dan geen enkele norm overschreden. Die verbeterde situatie in de toekomst wordt verklaard door het gebruik van schonere motoren en de daarmee samenhangende verwachte lagere achtergrondconcentraties in de toekomst.

Er wordt hier van uitgegaan dat een vergelijkbare situatie voor het plangebied aan de orde is. Ter informatie zijn in bijlage 5 de onderzoeksresultaten uit het ontwerp-Tracébesluit N31 samengevat.

Tenslotte wordt gewezen op het beleid uit het GVVP. Daarin is gemeentelijk als inzet aangegeven, dat bij nieuwe maatregelen rekening moet worden gehouden met beperking van de luchtverontreiniging, onder meer door stimulering van de toepassing van energiebewuste ontwerpmethoden.

Zo is in het kader van de vermindering van de uitstoot van kooldioxide een *Programma Ruimtelijke Ordening en Vervoer* opgesteld.

Ook wordt ter beperking van de uitstoot van luchtverontreiniging in de gemeente het gebruik van openbaar vervoer en het gebruik van de fiets gestimuleerd en maatregelen aangaande de snelheid genoemd.

Deze maatregelen kunnen voor zover nodig ondersteunend werken aan het kunnen voldoen aan de luchtkwaliteitsnormering.

Samenvattend kan worden gesteld dat, gelet op de voorgenomen maatregelen en kijkend naar de aangrenzende situatie, het plan realiseerbaar is.

6. 4. Externe veiligheid

Met ingang van 27 oktober 2004 is het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen in werking getreden.

Het landelijke externe veiligheidsbeleid heeft tot doel het vermijden van individueel risico (IR) en van groepsrisico (GR) bij ongevallen en rampen. Voor nieuwe stationaire installaties geldt een IR-norm van 10^{-6} . Voor bestaande installaties geldt een IR-norm van 10^{-5} .

Gestreefd wordt in 2010 ook in bestaande situaties zoveel mogelijk te voldoen aan de IR-norm van 10^{-6} .

In dit plangebied ligt aan de noordzijde, zuidelijk van het spoor, een LPG-vulpunt en tank. De 10^{-6} -contour ligt op 45 m ten opzichte van het vulpunt bij dit station. Daarnaast is er sprake van een invloedsgebied van 150 m. Zie hiervoor ook bijlage 3. Daarbinnen is geen nieuwe activiteit mogelijk die mensen aantrekt.

De consequenties van de aanwezigheid van het LPG-station zijn nogmaals overwogen. Thans wordt ingezet op het saneren van het betreffende LPG-station en het niet positief inbestemmen in dit bestemmingsplan. Overweging daarbij is, naast het milieubeleid, dat daarmee de mogelijkheden van de stationslocatie beter kunnen worden benut.

Een tweede LPG-vulpunt ligt oostelijk van het plangebied en wel aan de Kimswerderweg 27. De 10^{-6} -contour ligt buiten het voorliggende plangebied. Het invloedsgebied met een straal van 150 m grenst net aan de meest oostelijke terreinen in het plangebied. Nieuwe kwetsbare functies worden in het plan Harlingen Plan Zuid niet voorzien binnen de 150 m-zone.

- Externe Veiligheid N31

Voor wat betreft het transport van gevaarlijke stoffen en de externe veiligheidsrisico's die dit met zich mee brengt, is de circulaire *Risicobenadering vervoer gevaarlijke stoffen*⁵⁾ van belang. Op de risicokaart van de provincie Fryslân is de N31 aangeduid als 'route gevaarlijke stoffen'.

Op het gebied van de externe veiligheid ten aanzien van de N31 is het noodzakelijk om te kijken naar het wegtransport van gevaarlijke stoffen.

De *Risicoatlas wegtransport gevaarlijk stoffen (2003)* geeft onder andere aan waar in Nederland de meeste gevaarlijke stoffen langs gaan.

Op deze manier is ook na te gaan hoeveel transporten over de N31 plaatsvinden. Het aantal transporten van gevaarlijke stoffen op de N31 ligt in de huidige situatie tussen de 2500 en 10.000 per jaar.

Het plaatsgebonden risico heeft hierbij een 10^{-7} -contour. Aangezien de wettelijke grens ligt op de 10^{-6} -contour, leidt de externe veiligheid van de N31 niet tot problemen; ditzelfde geldt voor het groepsrisico.

De mogelijke gevolgen aangaande de externe veiligheid van het wegvoer na de verdubbeling moeten voor die situatie nog nader in beeld worden gebracht.

⁵⁾ Deze circulaire vervangt de 'Nota risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' uit 1996.

6. 5. Ecologie

Dit bestemmingsplan is algemeen een plan voor een bestaande buurt, waar gelet op aard en karakter geen bijzondere natuurwaarden voorkomen. Op enkele plaatsen vindt herstructurering plaats: merendeels gaat het om vervangende woningbouw, alleen aan de noord- en zuidzijde gaat het om enkele gebieden met aanvullende nieuwbouw. Door middel van een ecologische onderzoek zijn de ecologische waarden nader in beeld gebracht ⁶⁾.

Wat betreft het aspect *ecologie* is een onderscheid te maken tussen gebiedsbescherming en soortbescherming. Wat dat eerste aangaat ligt het plangebied niet in of nabij gebieden die behoren tot de Ecologische Hoofdstructuur. Aangaande de ligging van het plangebied ten aanzien van *Vogelrichtlijn- en Habitatrichtlijngebied* kan gewezen worden op de als zodanig beschermde Waddenzee.

Deze "speciale beschermingszone" ligt op circa 500 m van het plangebied. Gelet op deze relatief grote afstand en de tussenliggende functies, zal er geen sprake zijn van negatieve effecten vanuit de Vogel- en Habitatrichtlijn. Dat geldt evenzo met betrekking tot de "externe werking".

Het gaat met de wijk "Zuid" primair om een bestaande stedelijke situatie, waar naar de functie en intensiteit van bebouwing toe wel veranderingen optreden, maar per saldo geen zódanige veranderingen, dat deze op de hoofdfunctie invloed hebben (zie ook hoofdstuk 5). Daarom is er van significante invloed op de Waddenzee naar verwachting geen sprake.

Wat het aspect van de soortbescherming is op grond van de *Flora- en faunawet* inzicht nodig in de mogelijk effecten van een voorgenomen invulling op aanwezige ecologische waarden.

Uit het ecologisch onderzoek is gebleken, dat er geen beschermde plantensoorten binnen het plangebied voorkomen en dat er derhalve geen conflicten op dit punt ontstaan.

Voorts zijn er geen effecten te verwachten op libellen. Bovendien komen in de wateren, die aan het plangebied grenzen, alleen algemene soorten voor.

Wat de vlinderpopulaties betreft, gaat er door het verwijderen van tuinen en groen wel een deel van het leefgebied verloren, maar zijn er in de omgeving voldoende andere leefgebieden aanwezig, zodat geen effecten op de vlinderpopulaties in de omgeving van het plangebied zijn te verwachten.

Op vissen zijn evenmin effecten te verwachten en hetzelfde geldt voor amfibieën. Wel treedt voor de laatste wellicht een beperkt verlies aan foerageergebied voor algemene soorten op, maar in de ruime omgeving zijn voldoende alternatieve leefgebieden aanwezig.

Voor algemene broedvogels treedt er een beperkt habitatverlies op, maar dit is slechts tijdelijk, want na herinrichting is het gebied weer geschikt als broed- en foerageerplaats voor algemene broedvogels.

Voor broed- en watervogels geldt, dat, mits buiten het broedseizoen (15 maart tot 15 juli) met de werkzaamheden in het plangebied wordt gestart, er geen conflicten met de Flora- en faunawet optreden.

⁶⁾ Ecologische beoordeling van 'Plan Zuid' in Harlingen, Altenburg & Wymenga, Ecologisch onderzoek, Veenwouden, mei 2005.

Aangaande vleermuizen kunnen er in de huizen van de woonwijk verblijfplaatsen van vleermuizen voorkomen. Dit kan pas zeker worden gezegd na aanvullend onderzoek.

Ten aanzien van de overige algemene zoogdieren treden er geen conflicten met de Flora- en faunawet op.

Samenvattend kan uit het ecologisch onderzoek worden gesteld, dat er geen bezwaren bestaan tegen uitvoering van het plan, mits buiten het broedseizoen wordt gestart met de werkzaamheden en mits een eventuele ontheffingsprocedure voor vleermuizen is gevolgd, als uit aanvullend onderzoek de aanwezigheid daarvan mocht blijken.

Het aanvullende onderzoek met betrekking tot vleermuizen heeft in augustus/september 2005 plaatsgehad ⁷⁾. Het onderzoek geeft aan dat van mogelijk relevante soorten (gewone dwergvleermuis, laatvlieger, meervleermuis/ruige dwergvleermuis) er geen verblijfplaatsen in het plangebied zijn te verwachten.

Concluderend vermeldt het onderzoek, dat de aanwezige foeragerende vleermuizen niet afhankelijk zijn van het plangebied als jachtgebied; er is voldoende gelijksoortig biotoop in de omgeving. Deze soorten kunnen na realisering van de plannen in het gebied blijven jagen. Voorts wordt het gewenst geacht om de bomen langs de Koningin Wilhelminastraat te handhaven. De nieuwbouw biedt daarnaast nieuwe verblijfplaatsen voor vleermuizen.

Aangaande het ecologieaspect voor de ontwikkeling van de stationslocatie kan voor wat betreft de gebiedsbescherming worden verwezen naar het hiervoor gestelde.

Aangaande de consequenties voor de soortbescherming moet worden vastgesteld, dat de stationslocatie thans een braakliggend gebied is dat na de bodemsanering met gras is ingezaaid en een marginaal gebruik kent.

Het is daarom zeer onwaarschijnlijk, dat er zich beschermde soorten op grond van de *Flora- en faunawet* bevinden. Ook bestaande bronnen geven daartoe geen aanwijzingen. De voorziene werkzaamheden voorzien naar verwachting dan ook niet in een significante aantasting van eventueel beschermde soorten. Uit nader ecologisch onderzoek zal deze verwachting nader moeten worden bevestigd.

6. 6. Archeologie

Een minder of niet-zichtbaar cultuurhistorisch aspect dat als randvoorwaarde geldt, is de mogelijke aanwezigheid van archeologisch waardevolle gebieden. Allereerst geeft de Friese Archeologische Monumentenkaart Extra (FAMKE) informatie. Deze kaart is een belangrijk instrument om ervoor te zorgen, dat archeologie een volwaardige plaats krijgt in ruimtelijke plannen, zoals bestemmingsplannen. Op de advieskaart 'IJzertijd - Middeleeuwen' zijn in het onderhavige plangebied geen locaties aangewezen als *archeologisch waardevol*.

⁷⁾ Aanvullend onderzoek vleermuizen Harlingen-Zuid, BügelHajema adviseurs, Leeuwarden, september 2005.

Op de advieskaart 'Steentijd - Bronstijd' zijn geen gebieden aangegeven waar (archeologisch) onderzoek noodzakelijk is. Vanuit oogpunt van archeologie zijn er dan ook geen bijzondere beperkingen.

Ten aanzien van de stationslocatie kan aanvullend worden opgemerkt, dat uit oogpunt van archeologie er hier geen bijzondere omstandigheden zijn te verwachten. Hiervoor geldt dat door de recente sanering van de draaischijf van de NS en de uitgevoerde bodemwerkzaamheden de (onder)grond reeds zodanig aanzienlijk verstoord is, dat bijzondere archeologische waarden niet verwacht worden.

Ook hiervoor geldt dat uit nader onderzoek deze verwachting nog nader bevestigd zal moeten worden.

7. PLANBESCHRIJVING

7. 1. Algemeen

Het bestemmingsplan regelt de gebruiks- en bebouwingmogelijkheden van de gronden binnen het plangebied. De wijze waarop deze regeling juridisch is vormgegeven, wordt in grote lijnen bepaald door de Wet op de Ruimtelijke Ordening, alsmede door het daarbijbehorende Besluit op de ruimtelijke ordening. Het onderhavige bestemmingsplan bestaat uit een plankaart met daarop aangegeven de bestemmingen en een pakket voorschriften, waarin is aangegeven wat binnen die bestemmingen mag en niet mag. In de juridische systematiek is aangesloten bij het Handboek Digitale bestemmingsplannen in Fryslân.

7. 2. Toelichting op de bestemmingen

In deze paragraaf wordt een korte toelichting gegeven op de gebruiks- en bebouwingmogelijkheden van de bestemmingen die in dit plan voorkomen. Algemeen is een bestemmingsregeling gekozen waarbij:

- de bestaande woonbebouwing en de overige aanwezige functies een overwegend conserverende bestemming hebben gekregen, die is afgestemd op de aanwezige ruimtelijke hoofdvorm en de aanwezige functies;
- de herinrichting van het zuidelijke deel conform de gewenste situering is bestemd;
- de voorgenomen herstructurering in het plangebied, omgeving Prins Bernhardstraat (zie plankaart), is gekoppeld aan de toepassing van twee afzonderlijke wijzigingsbevoegdheden.

- *Bedrijven*

De bestemming “Bedrijven” komt tweemaal in het plangebied voor. In het noordwestelijke plandeel betreft het een regeling voor de gebouwen van corporatie *De Bouwvereniging*, in het noordoostelijke plandeel aan de Kimswerderweg ligt de bestemming op een bedrijfsgebouw waarin enkele bedrijven zijn gevestigd. Binnen de bestemming wordt de aard van de bedrijven vastgelegd; de bedrijven zijn nabij woningen gelegen en een negatieve beïnvloeding van de woonfunctie moet worden voorkomen. Daarom wordt uitgegaan van een basisregeling die bedrijven uit de milieucategorieën 1 en 2 toestaat en voorts dienstverlenende bedrijven (kantoren). Omdat de werkplaats van het woningbouwcorporatie feitelijk een bedrijf uit een hogere categorie is, is voor de locatie specifiek de aanduiding “woonbedrijf” opgenomen. Hoewel de werkplaats op vrij korte afstand van de woningen in de omgeving is gelegen, is deze functie afdoende milieutechnisch geregeld.

Algemeen geldt dat binnen de bedrijfsbestemming geen geluidzoneringsplichtige inrichtingen en risicovolle inrichtingen zijn toegestaan.

- *Bedrijven - Nutsvoorzieningen*

Deze bestemming komt slechts éénmaal voor in het plangebied en wel ter regeling van een transformatorstation aan de westzijde van de Prins Bernhardstraat.

- *Gemengd*

De bestemming *Gemengd* heeft betrekking op een te ontwikkelen locatie in het noordwestelijke plandeel.

In samenwerking met *De Bouwvereniging* en private partijen worden hier plannen ontwikkeld voor de realisering van een sport- en fitnesscentrum met ruimtes voor fysiotherapie, gecombineerd met wonen (appartementen boven de bijzondere functies).

In hoofdstuk 5 is aangegeven op welke wijze hier bebouwing tot stand kan komen. Ter uitwerking hiervan bevat de plankaart een bebouwingsvlak en een bijbehorende maximale hoogte, gebaseerd op drie bouwlagen. Bij het bepalen van het bestemmingsvlak is rekening gehouden met enige erfverruiming ten opzichte van de naastgelegen woning aan de Koningin Wilhelminastraat.

(Opgemerkt wordt nog dat de in het kader van dezelfde gebiedsontwikkeling voorziene appartementengebouw onder de bestemming *Wonen - Woongebouw* is geregeld; zie hierna).

- *Gemengd - Uit te werken*

Eveneens in het stationsgebied, en dan met name in het noordoostelijke plandeel, is een nader uit te werken bestemming *Gemengd - Uit te werken* opgenomen. Een herbenutting van dit gebied wordt actueel als het LPG-vulpunt ter plaatse is komen te vervallen.

Zoals in hoofdstuk 5 van deze toelichting is aangegeven, zijn de mogelijkheden in onderzoek om voor dit gebied een woonfunctie, mogelijk gecombineerd met maatschappelijke voorzieningen, te ontwikkelen.

Het bestemmingsplan biedt binnen randvoorwaarden de mogelijkheden om dit gebied verder in te vullen en wel op grond van een uitwerkingsprocedure volgens artikel 11 WRO.

De uitwerking zal betrekking hebben op:

- de programmatische aspecten: een bepaling van de ruimtebehoefte voor de in aanmerking komende functies;
- de stedenbouwkundige uitwerking: op welke wijze kan een passende invulling worden bereikt, rekening houdend met de kenmerken van locatie en omgeving;
- het nader uitwerken van randvoorwaarden vanuit het omgevingsbeleid, zoals aangaande het milieu- en waterbeleid en overig relevant omgevingsbeleid.

Gelet op het belang van dit project zal een te maken uitwerkingsplan een vaststellingsprocedure bij de gemeenteraad doorlopen.

- *Groen*

De bestemming "Groen" komt zowel in het bestaande, als het te vernieuwen wijkdeel voor.

In het bestaande deel betreft het de zones langs de Bolswardervaart, een zone ten zuiden van het station en gronden rond de Prins Bernhardstraat. In het te vernieuwen wijkdeel betreft het evenzo een zone langs de Bolswardervaart, alsmede de 'groene' locaties waarin de toekomstige woongebouwen aan de Koningin Wilhelminastraat zijn gepland.

- *Maatschappelijk*

Gebouwen met een maatschappelijke functie zijn binnen het plangebied Harlingen Plan Zuid in de noordelijke zone aan te treffen. Het betreft enkele schoolgebouwen, een kerk, een uitvaartcentrum en een politiebureau. De bestemming "Maatschappelijk" is overwegend afgestemd op de aanwezige situatie. Kwalitatieve verbeteringen zijn desgewenst mogelijk, uitbreidingen zijn gebonden aan de bebouwingsvlakken die op kaart staan aangegeven. Meer specifiek wordt gewezen op het vrij recent gerealiseerde schoolgebouw op de hoek van de Prinses Beatrixstraat en de Koningin Julianastraat. Deze schoollocatie is ingepast in de omgeving. De parkeerplaats is verdiept aangelegd met daaromheen een groenstrook, zodat auto's uit het zicht van de buurt worden gehouden; de groenstrook versterkt dit. Deze functies zijn eveneens onder de bestemming "Maatschappelijk" gebracht.

- *Verkeer*

Deze bestemming heeft betrekking op de N31, inclusief op- en afritten bermstroken, taluds, etc.; binnen de bestemming "Verkeer" wordt ook ruimte gereserveerd voor geluidswerende voorzieningen.

Daarnaast gaat het met deze bestemming om de Kimswerderweg met de daarbijbehorende groenvoorzieningen, paden, bermen, e.d. De hoofdfunctie is in beide gevallen "verkeer". Daarbij is de regeling voor de N31 - in de lijn overigens van het vigerende plan - zodanig ruim gehouden, dat hier de gewenste verdubbeling kan plaatsvinden.

Voor beide wegen is door middel van een dwarsprofiel de indeling van de bestemming aangegeven. Voor de Kimswerderweg is daarbij rekening gehouden met de recent gerealiseerde inrichtingswerkzaamheden, voor de N31 is een principeprofiel aangegeven, met ruimte voor de te realiseren plannen.

- *Verkeer en verblijf*

Deze bestemming treft een regeling voor de openbare straten in het plangebied met in hoofdzaak een functie voor bestemmingsverkeer. Ook klein buurtgroen (bermen) en parkeervoorzieningen vallen onder deze bestemming, evenals de bijbehorende bouwwerken. Op één plaats in het plangebied is een complex garageboxen gerealiseerd in de openbare ruimte. Deze bergingen zijn met een aanduiding op de plankaart aangegeven.

Openbare paden die deel uitmaken van de woonomgeving en in feite alleen bedoeld zijn voor het gebruik van direct aanwonenden, zijn binnen de woonbestemming opgenomen. Het spreekt voor zich, dat deze paden niet bebouwd mogen worden en toegankelijk blijven.

- *Water*

De bestemming "Water" ligt op de Bolswardervaart die de westelijke grens van dit bestemmingsplan vormt. Ook een waterloop in het gebied nabij het stationsterrein is op die wijze geregeld.

- *Wonen 1, 2, 3 en 4*

De bestemming *Wonen 1* heeft betrekking op de bestaande en nieuwe woningen, voor zover het gaat om overwegend lagere bebouwing (één bouwlaag met kap).

De bestemming *Wonen 2* regelt woningen in twee bouwlagen met een kap, zowel een aantal bestaande woningen, alsmede onderdelen van de voorgenomen nieuwbouw in het zuidelijke herstructureringsdeel van de wijk. Binnen de bestemming is op een locatie aan de Prinses Beatrixstraat een aanduiding "kantoor toegestaan" opgenomen.

De bestemming *Wonen 3* bestaat uit enkele bestaande complexen woningen, bestaande uit twee bouwlagen met een in hoofdzaak platte afdekking. Deze woningen zijn gelegen langs de Bolswardervaart, in het westelijke deel van het plangebied.

De bestemming *Wonen 4* bestaat uitsluitend uit woonhuizen waarbij de bouwhoogte van een hoofdgebouw ten hoogste 9,00 meter zal bedragen. Het zijn hier de plaatselijk geprojecteerde hogere woningen in het zuidelijke vernieuwingsgebied.

De ligging van de woningen is, afhankelijk van het bebouwingspatroon, door middel van bouwstroken c.q. individuele bouwvlakken aangegeven.

De woonfunctie mag bij recht gecombineerd worden met een vrij beroep dat in of bij een woonhuis met behoud van de woonfunctie kan worden uitgeoefend en dat is gericht op het verlenen van diensten.

Met betrekking tot de bijgebouwen geldt de in Harlingen gebruikelijke regeling, dat wil zeggen:

- dat de bijgebouwen ten minste 2,00 m achter de naar de weg gekeerde gevel(s) van het hoofdgebouw, dan wel het verlengde daarvan zullen worden gebouwd;
- dat de maximale oppervlakte aan bijgebouwen per hoofdgebouw 45 m² bedraagt, maar niet meer dan 80% van de oppervlakte van het hoofdgebouw en ook niet meer dan 40% van de oppervlakte van het bouwperceel, exclusief de oppervlakte van het hoofdgebouw.
Vrijstelling ten behoeve van de woonfunctie is mogelijk tot een oppervlakte van 60 m² en - als het gaat om situaties waarbij vergroting van het bijgebouw noodzakelijk is ten behoeve van de uitoefening van een vrij beroep – tot een oppervlakte van 100 m² . Eén en ander met dien verstande, dat het om een bedrijfstechnische of bedrijfseconomische noodzaak moet gaan;
- er mogen per hoofdgebouw twee bijgebouwen worden gebouwd.

- *Wonen - Woongebouw*

De bestemming "Wonen - Woongebouw" heeft eveneens betrekking op zowel bestaande als nieuwe wooncomplexen.

Bestaande complexen markeren de Bolswardervaart, terwijl in de eerste fase van de herstructurering in het zuidelijke plandeel evenzo wordt voorzien in een viertal woongebouwen; deze laatste begrenzen de openbare ruimte langs de Koningin Wilhelminastraat.

Bij de situering van de bouwvlakken is, overeenkomstig het gestelde in de inspraakbeantwoording, rekening gehouden met enkele aanpassingen.

De bestemming *Wonen - Woongebouw* maakt verder een nieuw appartementengebouw mogelijk in het noordelijk plandeel. Dit ter uitwerking van de uitgangspunten, zoals deze in hoofdstuk 5 van deze toelichting zijn vermeld.

De plankaart vermeldt een aantal essentiële ruimtelijke aspecten: de locatie (gesitueerd in het groen), de maximale bouwhoogte en het aantal wooneenheden per complex.

- *Aandachtszone vaarwegen*

Langs de Bolswardervaart is een strook met een breedte van 10 meter aangegeven met de aanvullende bestemming "Aandachtszone vaarwegen". Binnen deze strook dient, met het oog op het beheer en het goed functioneren van de vaarweg, zo weinig mogelijk en dan ook nog op een zo veilig mogelijke locatie, gebouwd te worden. Binnen de eerste 5 meter van deze strook, gerekend vanuit de vaarweg en voorzien van de aanduiding "bebouwingsvrije zone", mogen dan ook in geen geval gebouwen worden gebouwd.

- *Wijzigingsbevoegdheden*

Zoals uit de voorgaande hoofdstukken duidelijk is geworden, is de voorgestane wijkverbetering gefaseerd in het bestemmingsplan geregeld.

Dat betekent dat de eerste fase (in het zuidelijke deel) direct is bestemd en dat de twee vervolgfases (in het middel deel van het plangebied) zijn gebonden aan een locatiegebonden wijzigingsbevoegdheid.

Om die fasering ook in het plan tot uitdrukking te laten komen, is gewerkt met twee wijzigingsgebieden. Ter wille van een flexibele invulling van het woonprogramma, is in beide gevallen zowel ruimte voor grondgebonden woningen als voor appartementen. Ook de stedenbouwkundige invulling kan nog nader worden bepaald.

De eerste vervolgfase ligt in het gebied rond de Prins Bernhardstraat en maakt de wijkvernieuwing mogelijk zoals eerder in hoofdstuk 5.2. beschreven. Deze wijkvernieuwing start vanaf 2009; het gebied is aangeduid met een aanduiding (wijziging artikel 21, lid a van toepassing).

De modellen in hoofdstuk 5 laten zien dat volgens de huidige plannen hier de nadruk ligt op wooneenheden in een groene setting: overwegend woningen in de vorm van 'urban villa's' (wooneenheden op twee lagen, afgedekt met een derde, verbijzonderde laag) en in de vorm van iets forsere appartementengebouwen.

De wijzigingsbevoegdheid in de voorschriften bevat zowel kwantitatieve bepalingen, alsmede kwalitatieve uitgangspunten (aangaande de gewenste stedenbouwkundige structuur, zoals omschreven in hoofdstuk 5.2. van deze plandoelichting). Voorts zijn de milieuvorwaarden randvoorwaardenstellend.

De tweede vervolgfase, (wijziging artikel 21, lid b van toepassing) ligt op het wijkdeel tussen de Prinses Margrietstraat en de Koningin Wilhelminastraat. Het gaat hier om de geplande wijkvernieuwing, zoals in hoofdstuk 5.2. beschreven. Ook de bestemmingen aangaande de woonomgeving kunnen op die wijze opnieuw worden gelegd.

Met de wijzigingsbevoegdheid wordt zowel ruimte geboden voor een stedenbouwkundige invulling in de geest van zowel figuur 2 dan wel figuur 3. In het model 'de lange lijn' ligt de nadruk op appartementen langs de Koningin Wilhelminastraat, in het model 'de aansluiting' gaat het in dit deel van de wijk vooral om grondgebonden woningen. Overigens zijn ook nog andere invullingen mogelijk.

De wijzigingsbevoegdheid in de voorschriften bevat ook hier zowel kwantitatieve bepalingen als kwalitatieve uitgangspunten.

Voorts zijn de milieuaspecten randvoorwaardenstellend.

Aansluitend op de tweede vervolgfase van de wijkvernieuwing (als hierboven genoemd) bevat het bestemmingsplan ook een locatiegebonden wijzigingsmogelijkheid voor het schoolgebouw op de hoek Koningin Julianastraat / Prinses Irenestraat. Weliswaar geeft het bestemmingsplan een basisregeling die de bestaande situatie voldoende regelt, maar via de wijzigingsbevoegdheid kan ingespeeld worden op eventuele nieuwe ontwikkelingen: zowel een ontwikkeling van een schoolvoorziening als van een woonfunctie zijn dan geschikte opties. Er kan in een toekomstige situatie worden aangesloten op de wijkvernieuwing die in het aansluitende deel van de Prinses Irenestraat wordt voorzien.

In een dergelijk geval vindt uiteraard afstemming op de omliggende functies plaats, terwijl in de ruimtelijke maatvoering de bebouwing in de omgeving richtinggevend zal zijn.

Voor de wijzigingsbevoegdheden gelden voorts algemene criteria: er mag geen onevenredige afbreuk worden gedaan aan het straat- en bebouwingsbeeld, de woonsituatie, de milieusituatie, de verkeersveiligheid en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

8. UITVOERBAARHEID

Wettelijk bestaat de verplichting om inzicht te geven in de uitvoerbaarheidsaspecten van een bestemmingsplan. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen de maatschappelijke en de economische uitvoerbaarheid.

8. 1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Aangaande het aspect van de *maatschappelijke uitvoerbaarheid* kan het volgende worden opgemerkt. Het bestemmingsplan is primair de planologische vertaling van het *Herstructureringsplan Herontwikkeling Plan Zuid*, zoals de gemeenteraad dat in januari 2005 vaststelde. Dat plan heeft een uitgebreide voorbereiding doorlopen met intensief overleg tussen bewoners(groepen), *De Bouwvereniging* en de gemeente. Reeds eerder in deze toelichting is op de resultaten daarvan ingegaan. Het voorliggende bestemmingsplan is nu het resultaat van deze uitgebreide planvorming. Gelet op de voorgestane maatregelen blijft - los van de formele Inspraakmogelijkheden - de sociale kant ook in de verdere planvorming van wezenlijk belang. De volgende punten komen aan de orde:

- de Bouwvereniging overlegt met de huurders van te slopen panden individueel. Woonwensen en herhuisvestingsmogelijkheden, primair binnen bestaande voorraad of juist in de nieuwbouw in Harlingen Plan Zuid, worden daarbij aan de orde gesteld;
- de Bouwvereniging zal met bewoners van de te slopen panden een verhuiskostenregeling treffen;
- daarnaast wordt gekeken naar de persoonlijke situatie en wordt maatwerk geleverd bij het zoeken en het verhuizen naar de andere woning.

Daarnaast kan nog gewezen worden op de huur- en koopsituatie voor de nieuw te bouwen woningen:

- nieuwe huurwoningen in het plangebied zullen bij gebleken belangstelling primair beschikbaar kunnen worden gesteld aan zittende bewoners;
- ook voor nieuwe koopwoningen geldt dit principe.

In het plangebied worden voorts extra herhuisvestingsmogelijkheden geboden op de stationslocatie, alwaar complexen huur- en koopappartementen worden voorzien. Hoofdstuk 5 gaat daar nader op in.

Voorts is over het voorontwerp van dit bestemmingsplan, overeenkomstig de gemeentelijke *Inspraakverordening*, gelegenheid tot Inspraak geboden. Ook is het voorontwerp om reactie voorgelegd aan de diensten van Rijk en Provincie en de overige instanties die zijn betrokken bij het Overleg volgens artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening. De resultaten van zowel de Inspraak als het Overleg zijn in hoofdstuk 9 verantwoord.

8. 2. Economische uitvoerbaarheid

Aangaande de met dit plan verbonden kosten zijn afspraken gemaakt tussen corporatie en gemeente. Globaal gesproken is de corporatie verantwoordelijk voor de sloop en vervangende nieuwbouw van de woningen, alsmede voor de uitvoeringskosten verbonden aan het sociaal plan. De gemeente staat voor de kosten van de infrastructuur en de openbare woonomgeving.

De ontwikkeling van de stationslocatie komt voor rekening van De Bouwvereniging.

9. INSPRAAK EN OVERLEG

9. 1. Inspraak

In het kader van de Inspraak is het voorontwerpbestemmingsplan Harlingen - Plan Zuid gedurende vier weken op de gebruikelijke wijze ter inzage gelegd en tijdens deze periode aan de orde gesteld op een informatieavond op 16 januari 2006.

Het verslag van de avond is in bijlage 6 bijgevoegd.

Op de avond spitste de discussie zich op een aantal punten toe:

- de positie van de woonboten;
- de relatie tussen de geprojecteerde nieuwbouw (appartementen) en de bestaande woningen in het zuidelijk plandeel (Willem de Zwijgerstraat);
- een aantal met de uitvoering van het plan te maken hebbende zaken, zoals de wijze van riolering en de beperking van overlast bij nieuwe bouwactiviteiten.

De eerste twee aspecten zijn door betrokkenen schriftelijk nader gemotiveerd.

Zo hebben de gezamenlijke Woonbootbewoners Bolswardervaart 9 t/m 17 in een brief van 11 januari 2006 (bijlage 6) bezwaar gemaakt tegen de twee-onder-één-kap-woningen die op enkele meters van de Bolswardervaart zijn gesitueerd. De huidige infrastructuur om de woonboten te bereiken, ontbreekt en er is zodoende geen privacy meer aanwezig. Dat klemt temeer, zo schrijven de bewoners, omdat zij hier al 15 tot 20 jaar wonen, waardoor er een hechte emotionele binding met deze plaats is ontstaan.

Reactie:

Het aspect dat de woonbootbewoners inbrengen, vraagt om zowel een reactie vanuit de planologisch-juridische betekenis van het bestemmingsplan, als een commentaar dat te maken heeft met de uitvoerbaarheid.

In het kader van het bestemmingsplan is erop ingezet, om de woonboten niet in te bestemmen; dit onverlet de op zichzelf begrijpelijke emotionele binding die de bewoners aangeven.

Dan blijft in juridisch opzicht het gegeven staan, dat de woonboten geen rechtsgeldige grondslag hebben in het kader van de ruimtelijke ordening c.q. in het kader van een goedgekeurd bestemmingsplan. Dit juridische aspect is overigens niet de doorslaggevende reden dat in het thans gemaakte bestemmingsplan Harlingen - Plan Zuid de woonboten niet zijn inbestemd. Dat heeft veeleer te maken met de omstandigheid dat het nieuwe ontwerp voor het zuidelijk deel van de wijk zich niet verdraagt met het continueren van deze ligplaatsen.

Het nieuwe ontwerp is er, zo geeft de bestemmingsplantoelichting aan, op gericht dat in fase 1 van de herstructurering er nieuwe woningen nabij de Bolswardervaart komen.

Voor de wijk als geheel ontstaat een situatie die de beleving van de vaart bij het wonen verbetert. Het gebied tussen de Koningin Wilhelminastraat en de Bolswardervaart wordt in ruimtelijke zin verbeterd door het 'open te leggen':

woonblokken zijn zó geprojecteerd dat gezien vanaf de Koningin Wilhelminastraat, een ruimer beeld op de vaart ontstaat. Dat moet niet weggenomen worden door aan de Bolswardervaart gelegen woonboten; dit temeer niet omdat deze woonboten meer en meer behoefte blijken te hebben aan erfbebouwing op de wal. Zo'n verdere verspreiding van losse gebouwtjes moet voorkomen worden. Immers, dan ontstaat op voorhand al een ruimtelijke situatie die afbreuk doet aan de gewenste nieuwe situatie na de vervangende nieuwbouw.

Daarnaast zijn de woningen op zodanige wijze geprojecteerd, dat er een erg aantrekkelijke woonsituatie voor de individuele bewoners ontstaat.

Tegelijk bestaat oog voor de situatie van de woonbootbewoners. Zoals ook tijdens de Inspraakavond aangekondigd, onderzoekt de gemeente een alternatieve ligplaats voor de woonbootbewoners en wordt daarover op de geëigende momenten met de betrokkenen overleg gevoerd.

Resumerend kan worden gezegd, dat de inspraakreactie van de woonbootbewoners geen aanleiding geeft het bestemmingsplan Harlingen - Plan Zuid bij te stellen. Het college wil blijven aansturen op het realiseren van de wijkvernieuwing als aangegeven, gecombineerd met overleg zoeken naar een alternatieve ligplaats voor de woonbootbewoners.

De bewoners van de Willem de Zwijgerstraat 2 t/m 8 en de Prinses Marijkestraat 2 en 4 maken in een brief van 24 januari 2006 duidelijk, dat zij bezwaren hebben tegen de geprojecteerde appartementengebouwen achter de woningen Willem de Zwijgerstraat 2 en 4 en ten zuiden van de woningen aan de Prinses Marijkestraat 2 en 4.

De bewoners zijn van mening dat de flats op een zodanig korte afstand van de bestaande woningen zijn gesitueerd, dat het woongenot daarmee ernstig verstoord zal worden (belemmering van uitzicht, minder lichtinval, etc.). Zeker in relatie tot de bestaande situatie, gaat het om een verslechtering van de woonsituatie.

De bewoners hebben vergelijkbare bezwaren bij de directie van de betrokken woningbouwcorporatie De Bouwvereniging kenbaar gemaakt.

Reactie:

De afstand van de bestaande woningen Willem de Zwijgerstraat 2 t/m 8 tot aan het dichtstbijzijnde punt van het bouwblok WGB (de bestemming voor het zuidelijke woongebied) varieert van 15 m tot 20 m. Zoals de ondergrond van de plankaart laat zien, is de afstand van de huidige (te slopen) woningen nagenoeg hetzelfde, maar de bestemming Wonen - Woongebouw laat in het voorontwerp hogere bebouwing toe dan de bestaande laagbouw.

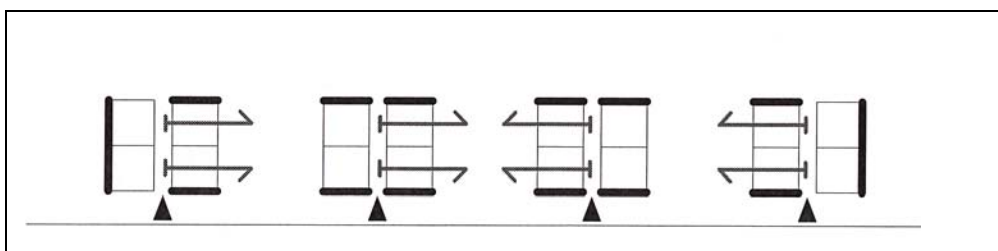
In overleg tussen de gemeente en De Bouwvereniging is dan ook nagegaan of er - met behoud van het gewenste woningbouwprogramma en de planuitgangspunten - het planontwerp valt aan te passen. Dat heeft, na bestudering van verschillende varianten, in een drietal zaken geresulteerd die neerkomen op aanpassingen in de planopzet:

- *Het betreffende bouwblok aan de Koningin Wilhelminastraat kan gedraaid worden, waarmee de afstand tot de woningen aan de Willem de Zwijgerstraat toeneemt tot ruim 22 m. Consequentie daarvan is tevens dat ook de andere drie geprojecteerde woonblokken gedraaid dienen te worden, teneinde een evenwichtig straatbeeld, juist ook vanwege deze markante woongebouwen, te handhaven. Onderstaand de voorgestelde nieuwe situering ten opzichte van de bestaande situering (volgens het voorontwerpplan).*



Figuur 8. *Vergelijk voorontwerp en aangepaste situatie*

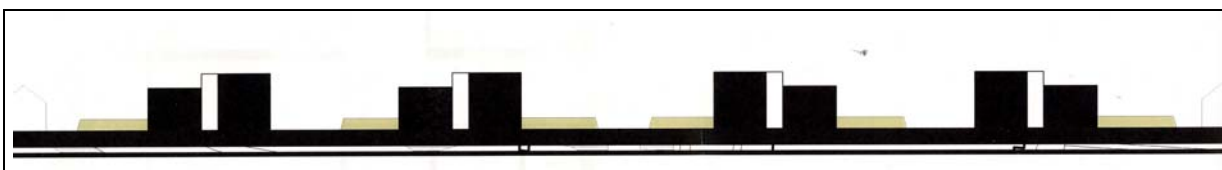
- *Naast een vergroting van de afstand van het bouwblok, is ook gekeken naar de indeling van de appartementengebouwen. Dat heeft geresulteerd in een anders gerichte bewoningskant, afzijdig van de woningen van de Willem de Zwijgerstraat. Het door de bewoners geuite bezwaar van een tekort aan privacy wordt daarmee ondervangen.*



Figuur 9. *Gewijzigde oriëntatie (doorsnede Koningin Wilhelminastraat)*

- *Voorts is in de hoogte van de gebouwen een aanpassing bereikt. Deze is zodanig, dat er een afbouw in de hoogte komt in de richting van de bestaande woningen.*

Nader toegespitst zal het woongebouw aan de zijde van de Willem de Zwijgerstraat een maximale hoogte hebben van drie bouwlagen, die op het meer noordelijk deel van het woongebouw (verder weg gelegen) oploopt tot 4 bouwlagen. De drie lagen die in de nieuwe situatie worden voorgesteld, komen min of meer overeen met de huidige bouwhoogte van de woningen.



Figuur 10. Afbouw in hoogte (doorsnede Koningin Wilhelminastraat)

- *Voor de bewoners van de Willem de Zwijgerstraat kan aanvullend nog worden opgemerkt, dat - los van de al beperktere hoogte - er geen sprake is van schaduwwerking; het gebouw is immers aan de noordzijde van het betreffende woonblok gesitueerd.*

De hiervoor vermelde motieven hebben ook een positieve invloed op de overgang van het meest noordelijk geprojecteerde appartementengebouw naar de bestaande (en te handhaven) woningen aan de zuidzijde van de Prinses Marijkestraat. Dit met deze nuance, dat daar het element van lichttoetreding wel aan de orde is, doordat het appartementengebouw hier ten zuiden van de woningen is ontworpen. Maar ook hier geldt dat door de aangepaste situering en door de afbouw in de hoogte, van een nadelige schaduwwerking geen sprake zal zijn.

Resumerend: met de hiervoor beschreven planaanpassingen kunnen naar de mening van ons college, in overleg met De Bouwvereniging, de bezwaren van aanwonenden worden ondervangen. (Een reactie met soortgelijke strekking van de heer Pollema volgt hieronder).

Verder vragen de bewoners zich af wat de consequenties van het heien zullen zijn. Ook al kan de schade worden vergoed, de situatie blijft nadelig, omdat de bewijslast bij de bewoners ligt. Het is de bewoners verder opgevallen dat de tussenruimte tussen de overige flats groter is, hetgeen te maken kan hebben met de verkoopbaarheid van deze appartementen. Het zou de voorkeur van de bewoners verdienen, als er in de Ernst Casimirstraat laagbouwoningen worden gebouwd, conform het bestemmingsplan dat nu nog van kracht is. Het voormalige terrein van het AZC zou dan eventueel gebruikt kunnen worden voor de plaatsing van de flats.

Reactie:

Wat betreft het heien en de consequenties daarvan wordt opgemerkt, dat het hier geen zaak betreft die met het bestemmingsplan kan worden geregeld. Uiteraard is het wel zo dat het bestemmingsplan de planologisch basis biedt voor de realisatie van bouwactiviteiten.

In het kader van de uitvoering van het plan zal in overleg met De Bouwvereniging worden nagegaan in hoeverre er consequenties aan de bouwactiviteiten zijn verbonden die mogelijk nadelen hebben voor aanwonenden. Gemeenschappelijke inzet van gemeente en woningbouwcorporatie is in elk geval om tot een aanvaardbare oplossing te komen.

Wat betreft het eventueel bouwen op de voormalige AZC-locatie, kan worden opgemerkt dat dit voor de thans opgenomen woonbebouwing geen alternatief vormt.

Ter vergelijking wordt gewezen op de woningen achter de Prinses Marijkestraat 1 t/m 7 waar een flat staat van drie woonlagen op een afstand van circa 30 m, waarbij destijds is besloten van een vierde woonlaag af te zien na protesten van bewoners. Eveneens wordt vergeleken met de afstand van de flats aan de Vierkantsdijk/Grettingalaan die op een afstand van circa 24 m staan ten opzichte van de woningen aan de Vierkantsdijk.

Reactie:

Er wordt vanuitgegaan dat dit bezwaar met de wijzigingen in het planontwerp wordt ondervangen. Dit is hiervoor uiteengezet.

Voorts schrijft de heer Pollema uit Zwolle een inspraakreactie namens zijn moeder, woonachtig in de Prinses Marijkestraat (6). Hij wijst er in zijn reactie op, dat de voorgenomen bouw van de appartementen leidt tot een aantasting van de ruimtelijke kwaliteit van de leefomgeving. Daarbij stelt hij dat soortgelijke plannen in het verleden om die reden zijn afgeblazen. Voorts is de heer Pollema van mening dat het AZC-terrein voldoende mogelijkheden voor compensatie kan bieden. Ook wijst hij op consequenties die samenhangen met de bouwactiviteiten zelf.

Reactie:

Soortgelijke bezwaren als die van de heer Pollema zijn bij de vorige zienswijze aan de orde gekomen. In de gemeentelijke beantwoording is uitvoering ingegaan op een aantal aanpassingen in de planopzet, waarmee aan de bezwaren kan worden tegemoetgekomen.

Verwezen wordt naar de reactie aldaar.

De heer Pollema maakt voorts nog bezwaar tegen de aanduiding "wijziging artikel 21 A van toepassing" zoals deze in het voorontwerp was gelegd op de groenbestemming ten noorden van het huis.

Reactie:

Zoals de plankaart bij het bestemmingsplan laat zien, gaat het hier om een aanduiding die gelegd is op een zone rond de Prins Bernhardstraat. Daarmee kan mettertijd voor dit deel van de wijk een aparte planologische procedure worden gevolgd die de verdere wijkvernieuwing mogelijk maakt. Schetsen in de plantoelichting (figuren 2 en 3) geven een beeld van de mogelijke invulling. Om nog enige speelruimte voor die toekomstige invulling te hebben, is het toekomstige vernieuwingsgebied niet te strak begrensd. Desalniettemin laten de schetsen in figuren 2 en 3 zien, dat in de groenzone direct ten noorden van de Prinses Marijkestraat geen nieuwe bebouwing wordt voorzien. Hoewel nog een wijzigingsplan gemaakt moet worden, is bij de criteria voor de toepassing ervan al wel verwezen naar de stedenbouwkundige hoofdopzet als weergegeven in genoemde figuren. Deze wordt in acht genomen bij de toepassing. Overigens zal er voor belanghebbenden ook bij het wijzigingsplan gelegenheid zijn om in te spreken.

9. 2. Overleg

In het kader van het overleg op grond van artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening is het voorontwerp-bestemmingsplan om reactie toegestuurd aan:

- de Commissie van Overleg in de provincie Fryslân te Leeuwarden;
- het Wetterskip Fryslân te Leeuwarden;
- NS Commercie, Bedrijfs- en Productontwikkeling te Utrecht;
- de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek te Zeist;
- Vitens Fryslân te Leeuwarden;
- De NV Nederlandse Gasunie te Deventer;
- KPN Infrastructuur te Zwolle;
- Essent te Leeuwarden;
- Brandweer Fryslân.

Per reactie (zie bijlage 7 voor de ingekomen reacties) het volgende.

Commissie van Overleg (CvO)

De Commissie geeft haar reactie bij brief van 13 maart 2006.

Algemeen kan de CvO zich vinden in het plan. Daarbij worden de volgende opmerkingen geplaatst. Aangaande het aspect van externe veiligheid wordt ingegaan op het LPG-vulpunt ten zuiden van de spoorlijn. De CvO gaat in op de ligging van de risicocontour die bij een maximale doorzet (in een milieuvergunning vastgelegd) van 1000 m³ op 45 m is gelegen. Ingeval van een grotere omvang, moet een specifieke kwantitatieve analyse worden opgesteld. Binnen het invloedsgebied van 150 m voor het groepsrisico constateert de CvO de aanwezigheid van woningen en maatschappelijke voorzieningen. Gelet op één en ander adviseert de CvO de uitvoering van een groepsrisicoanalyse in overleg met de brandweer.

Reactie:

In het voorontwerp van het bestemmingsplan is het aanwezige LPG-tankstation ten zuiden van de spoorlijn inbestemd. Op de plankaart is een risicocontour aangegeven, gebaseerd op 45 m. Het voorontwerp gaf verder aan dat de in het externe veiligheidsbeleid bepalende 10⁻⁶-contour op 45 m ten opzichte van het vulpunt bij dit station ligt. Daarnaast is sprake van een invloedsgebied van 150 m. Daarbinnen is geen nieuwe activiteit mogelijk die mensen aantrekt. In het besluit wordt hiervoor als grens een 13-tal mensen per hectare genoemd. Dit aantal wordt evenwel door de aanwezige functies (scholen, een aantal woningen) echter al ruimschoots overschreden. Dat betekent dat in de huidige situatie in elk geval geen nieuwe mensentrekkende activiteiten mogelijk zijn. Gelet op het een en ander is overwogen wat met het LPG-station te doen. In afwijking van het voorontwerp van het bestemmingsplan, wordt thans ingezet op het saneren van het betreffende LPG-station. Daarbij is zowel de bestaande situatie overwogen, als het gegeven dat met handhaving van het LPG-station de mogelijkheden van de spoorzone (aanzienlijk) worden beperkt.

Resumerend:

Dit betekent dat de milieuvergunning op grond van de Wet Milieubeheer zal worden ingetrokken en het bestemmingsplan zódanig wordt aangepast, dat de bestemming die het LPG-station regelt komt te vervallen.

Buiten het plangebied is op het perceel Kimswerderweg 27 een LPG-station aanwezig. Teneinde de risicocontour eveneens op een afstand van 45 m van het vulpunt te kunnen leggen, dient ook voor dit station de doorzet op maximaal 1000 m³ te worden vastgelegd.

Reactie: Dit aspect betreft onderwerp van regeling in het kader van de milieuwetgeving.

De CvO gaat verder in op het voornemen de groenzone in de Prins Bernhardstraat met een uitbreiding op te waarderen tot een centrale oost-west-zone door de wijk. Deze dwarsverbinding zou dan mogelijk worden doorgetrokken naar de Bolswardervaart met een brug voor langzaam verkeer over die vaart. Gelet op de te stellen eisen vanwege de functie van die vaart, is in dat geval een doorvaarthoogte van minimaal 2,50 m van belang en een doorvaartbreedte van minimaal 7,00 m.

Reactie:

Het bruggetje is inmiddels gerealiseerd; met de technische eisen die de Commissie aanhaalt is rekening gehouden.

De CvO geeft ten slotte aan dat behalve de eerdergenoemde zone rond het LPG-vulpunt, het plan in aanmerking voor toepassing van artikel 19 lid 2.

Reactie:

De gemeente neemt hiermee met genoeg kennis. Het betekent dat met de verdere voortgang van het plan, vooruitlopend op de definitieve goedkeuring en rekening houdend met eventuele bezwaren, kan worden doorgegaan. Dit bovendien gelet op het eerder gestelde aangaande het LPG-vulpunt.

Wetterskip Fryslân

Wetterskip Fryslân voorziet blijkens een brief van 10 januari 2006 aan de hand van de planopzet dat bij de voorgenomen ontwikkeling van het plan de grondwateroverlast zal blijven bestaan. Het waterschap wijst in dat verband op een tweetal zaken:

- het waterschap wijst op de noodzaak van integrale maatregelen en wil graag bij de ruimtelijke indeling betrokken blijven. Naar inschatting van het waterschap zullen technische maatregelen, zoals drainage, een gescheiden rioolstelsel en voldoende berging in het rioolstelsel, de grondwateroverlast in het gebied niet oplossen. Ook infiltratie in de bodem door middel van open bestrating zal een gering effect hebben, omdat er sprake is van onderliggende kleigrond. Daarom geeft het waterschap de voorkeur aan meer oppervlaktewater in de wijk, hetgeen eerder een ruimtelijke dan een technische inspanning vraagt;

- in de waterparagraaf wordt gesproken over een 9%-compensatie als gevolg van toename van het verhard oppervlak. In het plan is eerder sprake van een afname van het verhard oppervlak. Bovendien handelt het waterschap het percentage als richtlijn, niet als vaststaande regel.

Aanvullend op deze schriftelijke reactie heeft mondeling overleg over de waterhuishouding plaatsgehad (16 februari 2006) tussen Wetterskip Fryslân, De Bouwvereniging en de gemeente Harlingen.

Reactie:

In het mondeling overleg (d.d. 16 februari 2006) zijn de mogelijkheden en onmogelijkheden voor de realisering van (extra) oppervlaktewater in het gebied aan de orde gekomen. Het gaat daarbij met name om het zicht krijgen op de uitwerking van het middengebied (rond de Prins Bernhardstraat), hoewel de feitelijke inrichting daarvan vanaf omstreeks 2009 staat gepland. Bij een (toekomstige) herinrichting alhier speelt tevens mee de positie van de eengezinswoningen in de Wilhelminastraat.

De inzet van de gemeente is om bij de toepassing van de wijziging ex artikel 11 WRO te zijner tijd voldoende rekening te houden met de eisen van het waterschap. Dit zowel waar het betreft de kwantiteitseisen, als waar het gaat om de te stellen voorwaarden aangaande de waterkwaliteit. Eén en ander vindt tevens plaats in nauw overleg met De Bouwvereniging.

In het genoemde overleg van 16 februari 2006 is voorts afgesproken, dat artikel 22 van de planvoorschriften wordt aangevuld met een bepaling dat het waterschap betrokken wordt bij nader te ontwikkelen plannen voor wijziging (artikel 22 voorziet in een wijzigingsbevoegdheid op grond van waarvan de vervolgfasen van de wijkvernieuwing - met name in het centrale deel van de wijk - kunnen worden geregeld. Zo'n wijzigingsbevoegdheid betekent een aparte procedure (volgens artikel 11 WRO) binnen door de gemeenteraad vast te stellen randvoorwaarden).

NS

Geen opmerkingen.

de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB)

De ROB merkt in zijn brief van 6 februari 2006 op, dat het plan vanuit rijksbelang voor de archeologie geen opmerkingen ontmoet. De inhoudelijke beoordeling van de archeologische paragraaf wordt aan de archeologen in de provincie Fryslân overgelaten.

Reactie:

De gemeente heeft hiervan kennis genomen. Uit het overleg met de provincie (CvO) zijn evenmin op dit punt verdere bezwaren naar voren gekomen.

Vitens Fryslân

Binnen het plangebied, zo merkt Vitens op, liggen hoofddistributieleidingen. In de nabijheid van dit soort transportleidingen dient het oprichten van bebouwing, het ontgraven en het aanbrengen van bomen of diepwortelende beplanting te worden vermeden, dan wel dat bebouwing in de nabijheid van dergelijke transportleidingen in goed overleg met Vitens wordt gevoerd.

Reactie:

Waar aan de orde wordt met de ligging van de leidingen rekening gehouden.

Verder vraagt Vitens om bij de definitieve invulling van het terrein rekening te houden met de aanwezigheid van hoofd- en/of distributieleidingen, en indien mogelijk, wijzigingen ervan te voorkomen en voorts voor de aanleg van eventuele nieuwe hoofd-/distributieleidingen een (openbare) nutsstrook te reserveren van minimaal 1,80 m.

Reactie:

Voor zover mogelijk wordt bij het ontwerpen van nieuwe straten rekening gehouden met de aanleg van ten minste enkelzijdige stroken voor nutsleidingen en waar ruimtelijk inpasbaar tweezijdige stroken. Zie daarvoor de verkavelingsopzet voor de eerste fase. Hierbij past de aantekening dat in die eerste fase van het planontwerp sprake is van een specifiek ruimtelijk ontwerp: aan de ene zijde van de geprojecteerde woningen is sprake van een woonpad, aan de andere zijde van openbaar groen. Beide bestemmingen bieden ruimte om tegemoet te komen aan de eisen aangaande de aanleg van nutsleidingen. In de vervolgfases (rond de Prins Bernhardstraat) zal op dezelfde wijze worden gewerkt.

NV Nederlandse Gasunie

Geen opmerkingen.

KPN Infrastructuur te Zwolle

Bij de uitwerking van de plannen verzoekt de KPN met een vijftal zaken rekening te houden:

- aan beide zijden van straten openbare nutsstroken reserveren;
- handhaving van bestaande tracés;
- het vrijhouden van leidingstroken van bomen en beplanting;
- het in overleg beschikbaar stellen van ruimten voor plaatsing van kabelverdeelkasten;
- het rekening houden met straalverbindingspaden.

Reactie:

Wat betreft de reservering van openbare stroken voor nutsleidingen, wordt daarmee zoveel mogelijk rekening gehouden.

Wat betreft de plaatsing van kabelverdeelkasten wordt opgemerkt dat een algemene vrijstellingsbepaling in de voorschriften kan voorzien in de plaatsing van deze, over het algemeen ondergeschikte nutsvoorzieningen.

Essent te Leeuwarden

Geen opmerkingen.

Brandweer Fryslân

Het Hoofd afdeling Risicobeheersing van de Brandweer Fryslân geeft bij brief van 16 januari 2006 een advies met betrekking tot de externe veiligheid in relatie tot het bestemmingsplan Harlingen - Plan Zuid.

Uitvoerig wordt ingegaan op de veiligheidsaspecten die samenhangen met de aanwezigheid van het LPG-tankstation aan de Stationsweg 8, alsmede dat aan de Kimswerderweg 27.

Reactie:

Zoals in de gemeentelijke beantwoording bij de Commissie van Overleg is aangegeven, wordt na afweging van de relevante aspecten er thans voor gekozen om het LPG-tankstation aan de Stationsweg 8 planologisch niet meer in te bestemmen en het proces tot intrekken van de milieuvergunning te volgen. Zie aldaar. Het bestemmingsplan zal op dit punt worden aangepast.

Met betrekking tot het verder van het plangebied af liggende LPG-station aan de Kimswerderweg wordt eveneens verwezen naar de reactie op de brief van de Commissie van Overleg.

===