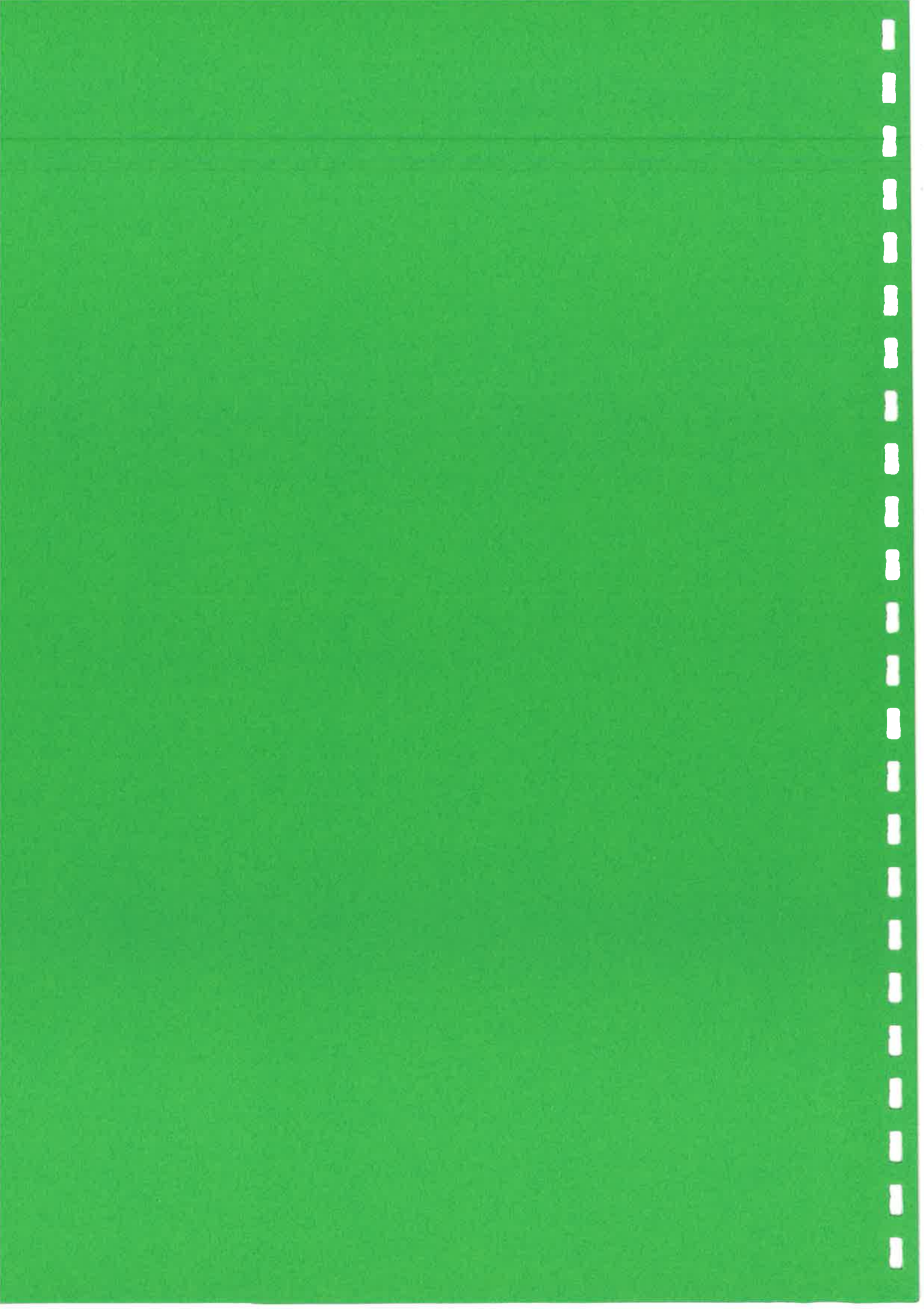


Kopie exemplaar R

Bestemmingsplan Harlingen
Trebol / Kanaalweg c.a.





**Bestemmingsplan Harlingen
Trebol / Kanaalweg c.a.**

Code 95-19-03 / 03-10-97

GEMEENTE HARLINGEN 95-19-03 / 03-10-97
BESTEMMINGSPLAN HARLINGEN TREBOL / KANAALWEG C.A.

TOELICHTING

<u>INHOUDSOPGAVE</u>	<u>blz</u>
1. INLEIDING	1
2. BESTAANDE SITUATIE	3
2. 1. De ruimtelijk-functionele structuur	3
2. 2. Het wonen	3
2. 3. Het werken	5
2. 4. De voorzieningen	6
2. 5. De infrastructuur	7
2. 6. De groen- en waterlopenstructuur	8
3. HET BELEIDSKADER	10
3. 1. Algemeen	10
3. 2. Rijksbeleid	10
3. 3. Provinciaal beleid	10
3. 4. Gemeentelijk beleid	11
4. MILIEU-ASPECTEN	14
4. 1. Aard van de bedrijven	14
4. 2. Industrielawaai	15
4. 3. Wegverkeerslawaai	17
4. 4. Spoorweglawaai	18
4. 5. Bodem en grondwater	18
5. PLANUITGANGSPUNTEN	19
5. 1. Algemeen	19
5. 2. Het wonen	19
5. 3. Het werken	20
5. 4. De voorzieningen	21
5. 5. De ruimtelijke karakteristiek	21
5. 6. De infrastructuur	21
5. 7. De groen- en waterstructuur	22
5. 8. Milieu-aspecten	22

6. PLANBESCHRIJVING	25
6. 1. Toelichting op het juridische systeem	25
6. 2. De Beschrijving in Hoofdlijnen	25
6. 3. Relatie bestemmingsplan – Bouwverordening	25
6. 4. Bebouwing	25
6. 5. Regeling geluidzoneringsplichtige inrichtingen	26
6. 6. Toelichting op de bestemmingen	26
7. UITVOERBAARHEID	33
7. 1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	33
7. 2. Economische uitvoerbaarheid	33
8. OVERLEG EN INSPRAAK	34
8. 1. Overleg ex artikel 10 Bro	34
8. 2. Inspraak	40

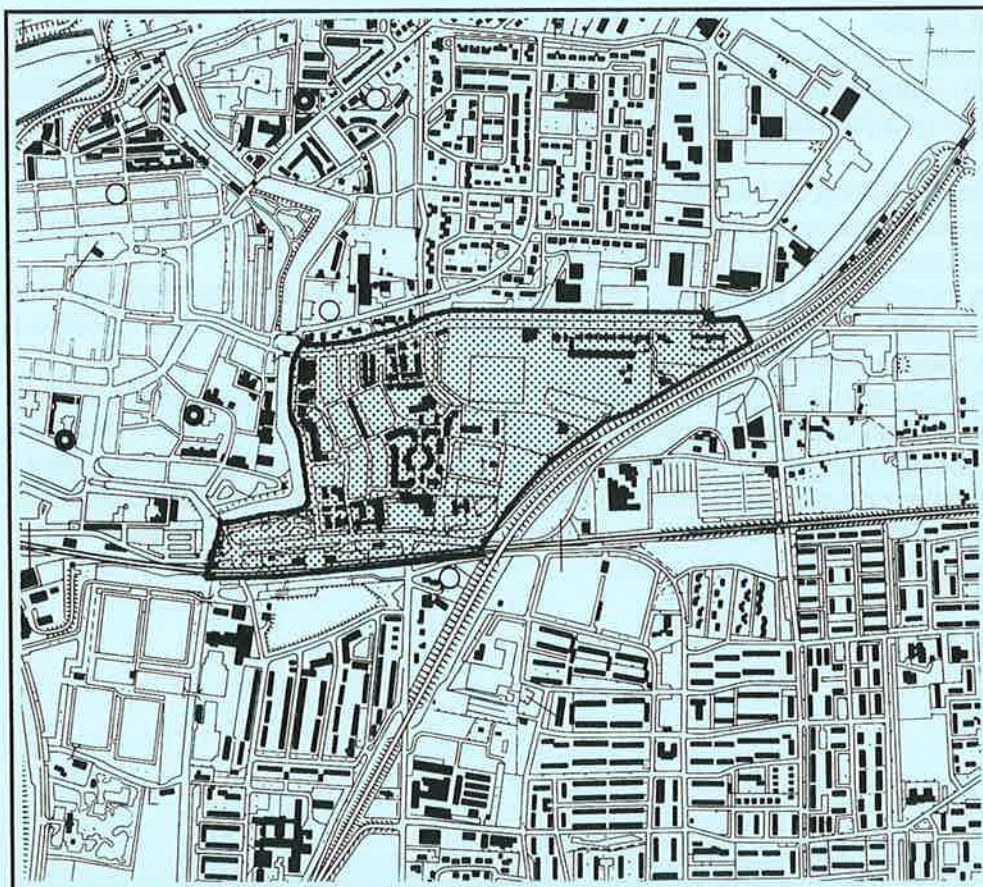
Bijlage 1 **Geluidberekeningen**

Bijlage 2 **Geluidzoneringsplichtige inrichtingen Wet geluidhinder**

Bijlage 3 **Overleg- en Inspraakreacties**

1. INLEIDING

Het voorliggende bestemmingsplan Trebol / Kanaalweg c.a. geeft een planologisch-juridische regeling voor een gebied gelegen aan de oostzijde van Harlingen. Het gebied wordt aan de zuidkant begrensd door de spoorlijn Harlingen-Leeuwarden. De noordzijde van het plangebied grenst aan de Franekertrekvaart, terwijl aan de oost- en westzijde de grens wordt gevormd door respectievelijk de rijksweg N31 en de Stadsgracht. Het plangebied is weergegeven in figuur 1.



Figuur 1: De ligging van het plangebied

Het grootste deel van het plangebied is planologisch geregeld in het bestemmingsplan "Trebol" (1978). Dit plan is door de gemeenteraad op 12 juli 1978 vastgesteld en door Gedeputeerde Staten van Friesland bij besluit van 22 februari 1979 goedgekeurd. Het resterende gedeelte van het plangebied, waaronder het bedrijventerrein en de schoolgebouwen, is geregeld in verschillende oude bestemmingsplannen ¹⁾.

¹⁾ Het bedrijventerrein is geregeld in het "Uitbreidingsplan in onderdelen der Gemeente Harlingen 1956".

Aanleiding tot het opstellen van het voorliggende bestemmingsplan, is de actualisatie van bestaande plannen in combinatie met de legalisering en het vastleggen van enkele nieuwe ontwikkelingen, zoals de vestiging van Spaansen Beton BV, de daaraan gekoppelde wijziging van de geluidzone ex artikel 41 van de Wet geluidhinder en de (mogelijke) verandering van functies in het gebied. In het plan wordt gebruik gemaakt van de mogelijkheden die de Wet op de Ruimtelijke Ordening en het Besluit op de ruimtelijke ordening van 1985 bieden. Hierin wordt namelijk de mogelijkheid geboden om via globalisering en flexibiliteit van bestemmingsplanregelingen gemakkelijker op thans nog niet vaststaande maatschappelijke – en economische ontwikkelingen in te spelen.

Anders dan in de oudere plannen, dienen nu ook milieuhygiënische aspecten als geluidhinder vanwege het wegverkeer, industrielawaai en milieuhinder van bedrijven in het plan meegenomen te worden.

De toelichting bij het plan is als volgt opgebouwd.

Na de algemene inleiding wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de ruimtelijk-functionele structuur van het plangebied.

In hoofdstuk 3 wordt een beschrijving gegeven van de verschillende met betrekking tot het gebied van belang zijnde beleidskaders, terwijl in hoofdstuk 4 diverse relevante milieu-aspecten worden behandeld.

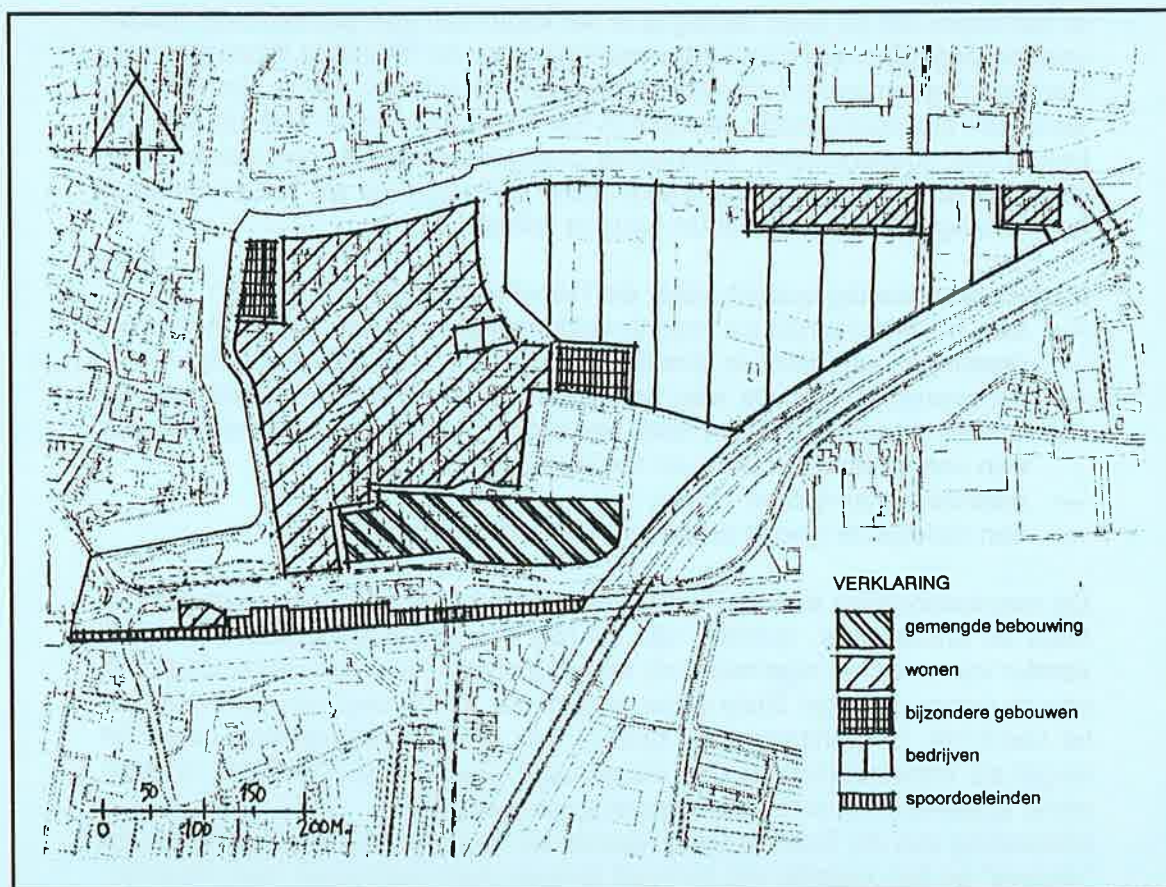
In hoofdstuk 5 wordt een overzicht gegeven van de planuitgangspunten en de daarmee samenhangende, gewenste, functionele en ruimtelijke structuur voor het plangebied. In hoofdstuk 6 worden de bestemmingen, zoals weergegeven op de plankaart en in de bijbehorende planvoorschriften toegelicht, terwijl tot slot in hoofdstuk 7 de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid aan de orde komen.

2. BESTAANDE SITUATIE

2. 1. De ruimtelijk-functionele structuur

Het plangebied ligt aan de oostkant van de stad Harlingen en bestaat in zowel ruimtelijk als functioneel opzicht (globaal) uit vijf gedeelten, namelijk:

- de Trebolbuurt (woongebied);
- een bedrijventerrein;
- een woon-/werk-gebied;
- een aantal aan de Stationsweg gelegen "schoolgebouwen"; en
- een spoorweggebied.



Figuur 2: De globale ruimtelijke en functionele indeling van het plangebied

2. 2. Het wonen

Voor het westelijke en het noordoostelijke gedeelte van het plangebied is de woonfunctie bepalend.

De volgende woongebieden kunnen worden onderscheiden.

De Trebolbuurt

De Trebolbuurt ligt in het westelijk gedeelte van het plangebied, net buiten de stadswallen. Het grootste deel van de bebouwing in de Trebolbuurt heeft een uitgesproken woonfunctie. Het gebied wordt globaal begrensd door de Zuid-oostersingel, de Franekertrekvaart, het Oud Jaagpad en de Paul Krugerstraat. Aan de zuidoostkant van deze woonbuurt bevindt zich een Rooms-Katholieke begraafplaats met daarop een kapel. Ten zuiden van de Trebolbuurt liggen de gebouwencomplexen van enkele scholen.

De oudere woningen in de Trebolbuurt zijn gebouwd aan het begin van de twintigste eeuw en bestaan over het algemeen uit één of twee bouwlagen met een kap.

In het begin van de jaren tachtig is in het kader van een gemeentelijk stadsvernieuwingsplan een aantal huurwoningen van de "Stichting Woningbeheer Harlingen" geamoveerd en vervangen door nieuwbouw. Deze nieuwbouwwoningen zijn voornamelijk gelegen in het "centrum" van de Trebolbuurt. Het betreft hier huurwoningen, waarvan er overigens inmiddels een aantal leegstaan. Door verkoop wordt getracht zowel de leegstand als het percentage huurwoningen in de Trebolbuurt terug te dringen.

In stedenbouwkundig opzicht wordt de Trebolbuurt gekenmerkt door:

- een bouwblokstructuur (noord-zuidrichting) met een aantal hoekverdraaiingen waardoor er sprake is van een zekere ruimtewerking;
- de evenwijdig aan de weg gelegen nokrichting van de daken van de oudere panden, terwijl er voor wat betreft de nieuwbouw sprake is van een nok-oriëntatie haaks op het wegenpatroon;
- meerdere pleintjes en hofjes;
- een redelijk tot goede bouw- en woontechnische staat.

De woonbebouwing aan de Zuidoostersingel onderscheidt zich, qua schaal, maat en architectuur, duidelijk van de rest van het woongebied. Er is hier sprake van over het algemeen vrij forse "grachten"-panden uit de 2de helft van de vorige en begin 20ste eeuw, waarin ook incidenteel een kantoorfunctie voorkomt. In architectonisch opzicht kan de bebouwingwand langs de singel als karakteristiek worden aangemerkt. Recentelijk is een gat in deze wand opgevuld met een nieuw appartementencomplex.

Uitbreiding van de Trebolbuurt is, gezien de "ingeklemde" ligging tussen de "singels" en het oostelijk van de buurt gelegen bedrijventerrein, niet mogelijk.

Binnen de woonbuurt zijn geen mogelijkheden meer voor nieuwbouw.

De Kanaalweg

Aan de Kanaalweg, direct ten noorden van het bedrijventerrein, is een strook woningen gelegen. Er is hier sprake van een vrijwel gesloten bebouwingwand met een enigszins verspringende rooilijn. Dit wordt veroorzaakt door enkele terugliggende bedrijfsgebouwen.

De bebouwing in dit plangedeelte is grotendeels gerealiseerd in de vijftiger jaren en is in bouwtechnisch opzicht relatief goed te noemen.

De woningen bestaan hoofdzakelijk uit één bouwlaag met kap en de nokrichting van de daken vertoont een wisselend patroon. Aangezien er veel doorgaand (vracht)verkeer voor deze woningen langs gaat, is de woonsituatie voor wat betreft het aspect geluidhinder niet ideaal te noemen.

2. 3. Het werken

In het plangebied bevinden zich meerdere bedrijven waaronder:

- een betonelementenfabriek;
- een drukkerij;
- een scheepstimmerbedrijf;
- een bakkerij;
- een ingenieursbureau;
- een beveiligingsbedrijf; en
- twee tankstations.

Industriële en ambachtelijke bedrijvigheid

Aan de buitenkant van Harlingen, aan de Franekertrekvaart, ontwikkelde zich in het verleden de betonelementenfabriek Haitsma.

Dit bedrijf heeft daar tot de jaren negentig gefunctioneerd. Het terrein met bedrijfsgebouwen is toen overgenomen door Spaansen Beton BV. Ook dit bedrijf vervaardigt betonconstructies. Deze overname heeft wel een gewijzigde bedrijfsvoering tot gevolg gehad.

Omdat deze gewijzigde bedrijfsvoering ook van invloed is op de vigerende geluidzone (deze kan in westelijke en noordelijke richting verkleind worden), zal er een nieuwe zone vastgesteld kunnen worden. Een en ander zal in het kader van het onderhavige plan gebeuren. In hoofdstuk 4 wordt daar nader op teruggekomen.

De bebouwing op het bedrijventerrein bestaat overwegend uit grootschalige bedrijfsgebouwen, in combinatie met enkele loodsen en silo's. Op het bedrijventerrein komen drie bedrijfswoningen voor. Twee van deze bedrijfswoningen zijn gelegen aan de Kanaalweg. De derde hoort bij een bedrijfje in het oosten van het plangebied, direct ten noorden van de A31.

Eveneens aan de Kanaalweg bevinden zich de drukkerij, het scheepstimmerbedrijf, een bewakingsbedrijf plus een ingenieurs-/adviesbureau.

Dienstverlenende bedrijvigheid

In het zuidwestelijk gedeelte van de Trebolbuurt bevindt zich een notariskantoor. Een dergelijk bedrijf is op basis van de "Basiszoneringslijst" van de VNG ²⁾, goed toelaatbaar tussen de woonbebouwing.

Ditzelfde geldt voor de ook in dit gebied beoefende vrije beroepen van een fysiotherapeut en een tandarts. Aan het Franekereind bevindt zich, gekoppeld aan een woning, een assurantie kantoor. Ook dit is een activiteit die valt onder de categorie vrije beroepen.

²⁾ Volgens deze "Basiszoneringslijst" vallen dergelijke bedrijven in de milieucategorieën 1 en 2.

Van de hiervoor opgesomde vormen van bedrijvigheid, heeft alleen de betonelementenfabriek, een sterk milieubelastend karakter. De resterende bedrijven behoren tot de lichte en middelzware milieucategorieën. In hoofdstuk 4 wordt nader ingegaan op de relaties tussen de bedrijfsfuncties en het wonen.

2. 4. De voorzieningen

Binnen het plangebied bevinden zich, met uitzondering van een bakkerij, geen winkels. Ook specifieke horecabedrijven komen er niet voor. Wel is er een horeca-activiteit gekoppeld aan het cultureel centrum "Trebol". De als voorziening te karakteriseren elementen hebben veeleer een bovenlokaal, ofte wel gemeentelijk karakter. Het betreft de volgende voorzieningen.

Maatschappelijke voorzieningen:

- een viertal schoolgebouwen, deels niet meer in functie;
- cultureel centrum "Trebol".

Medische voorzieningen:

- een fysiotherapeut;
- een tandarts.

Kerkelijke voorzieningen:

- een Rooms-katholieke begraafplaats met een kapel;
- een kerkgebouwtje aan de Kanaalweg.

Openbare nutsdoeleinden:

- enkele nutsvoorzieningen, waaronder transformatorhuisjes.

Spoorweg-voorziening:

- Aan de zuidkant van het plangebied is een spoorweg en het station van Harlingen gelegen.

Met betrekking tot de maatschappelijke voorzieningen, is er sprake van een aantal recente veranderingen. Het cultureel centrum "Trebol" voldoet niet meer aan de eisen van deze tijd.

Gezocht wordt naar mogelijkheden om via nieuwbouw/verbouw dan wel verplaatsing, weer een aan de huidige en toekomstige wensen beantwoordende culturele voorziening te realiseren.

In de gebouwen waarin voorheen het Simon Vestedijk-College gehuisvest was, heeft zich recentelijk de Kustvaarschool gevestigd. Ten aanzien van de daarmee annex zijnde verbouwplannen is een artikel 19-procedure gevolgd en een verklaring van geen bezwaar verleend.

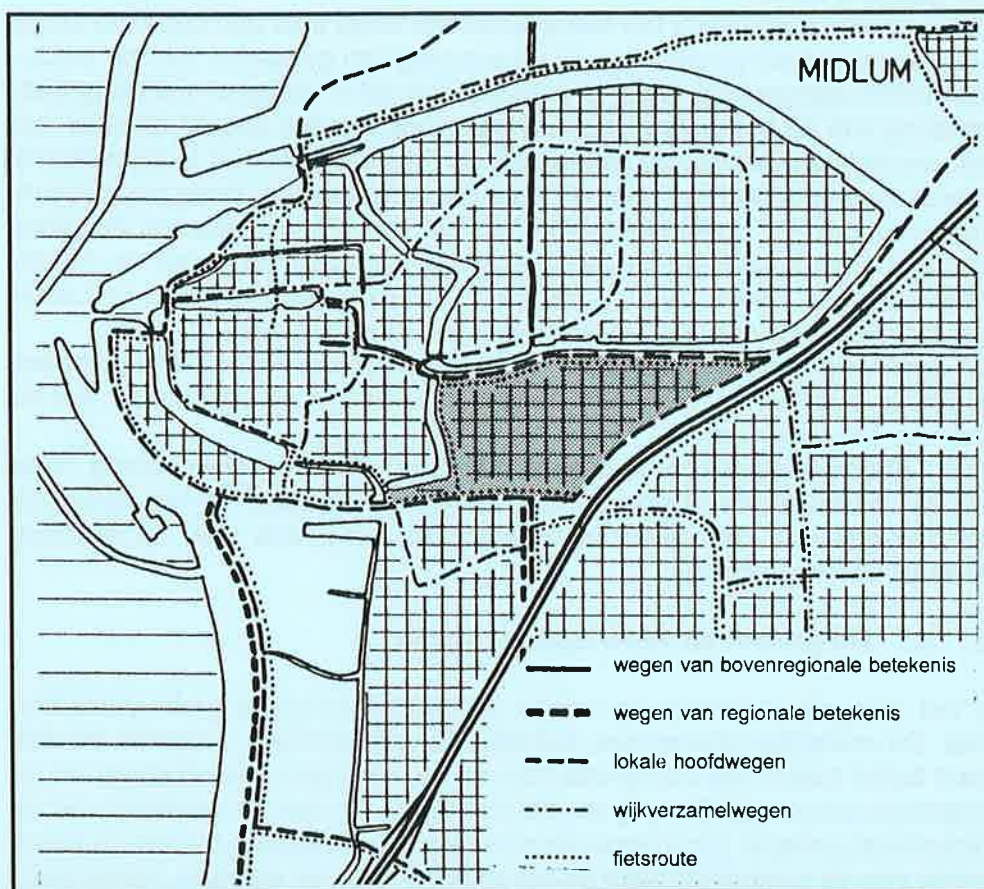
De gebouwen waarin nu de Kustvaarschool is gevestigd, zijn op de "Definitieve Indicatieve Lijst Monumenten Selectie Project" geplaatst en kunnen dus zonder meer als karakteristiek worden aangemerkt. Ook de A.C.W. Schefferschool is nog niet zo lang geleden leeg komen te staan.

De verwachting is dat in deze school een jongerencentrum zal worden gevestigd. De gebouwen aan de Zuidoostersingel waarin tot voor kort de Kustvaarschool gevestigd was, staan op dit moment ook leeg. Bekeken wordt in hoeverre hieraan een kantoorfunctie gegeven kan worden.

Het schoolgebouw ten noorden van de begraafplaats wordt thans aangewend voor sociaal-maatschappelijke doeleinden. Door de relatief korte afstand van dit gebouw tot de betonelementenfabriek, wordt in beperkte mate geluidhinder ondervonden.

2. 5. De infrastructuur

Het wegennet in het plangebied kent een hiërarchische structuur (figuur 3).



Figuur 3: De wegenstructuur

Als hoofdverbinding kunnen worden aangemerkt de Stationsweg, de Kanaalweg/Franekertrekvaart en de Zuidoostersingel, terwijl de resterende wegen en straten de kwalificatie "woonstraat" verdienen. Via de Kanaalweg wordt het verkeer geleid naar zowel het centrum van Harlingen als de (rijksweg) N31. In planologisch opzicht is rekening gehouden met een verdubbeling van deze rijksweg. Dit is geregeld in het aangrenzende bestemmingsplan "Harlingen - Koningsbuurt". De Stationsweg vormt een belangrijke verbindende "schakel" tussen de Oosterparkwijk en het centrum en eveneens tussen de rijksweg en het centrum. Langs alle hoofdroutes liggen één of twee trottoirs. Aan weerszijden van de drukste route, de Stationsweg, zijn aparte rijstroken voor fietsers en bromfietzers aangebracht.

Door het ontbreken van dergelijke rijstroken langs de Kanaalweg, is de situatie voor het fietsverkeer hier niet optimaal te noemen. Om het karakter van de Trebolbuurt voor wonen te benadrukken, is een aanzienlijk deel van het gebied als "woonerf" aangemerkt. Verschillende verkeersdrempels zorgen er voor dat de verkeerssnelheid in dit gebied naar een voor een woonbuurt aanvaardbaar niveau wordt teruggebracht. Middels o.a. het aanbrengen van speciale parkeervakken, is in de vrij smalle straten een zo optimaal mogelijk ruimtegebruik nagestreefd, zodat de "verblijfsfunctie" zo weinig mogelijk in het gedrang komt.

De kade direct tegenover het bedrijventerrein wordt over een beperkte lengte voor zowel parkeervoorziening als de overslag van goederen voor de betonelementen aangewend. Deze overslagfunctie zal in verband met de geluidsanering van de betonelementenfabriek alsook met het oog op de stofoverlast, verdwijnen. Als gevolg hiervan zal de Franekertrekvaart in de toekomst vrijwel alleen nog worden gebruikt door de recreatievaart. Deze pleziervaartuigen kunnen via de Franekertrekvaart het Van Harinxmakanaal bereiken. Het Van Harinxmakanaal is een belangrijke vaarweg en vormt de *hoofdvaarverbinding* tussen de zee- en industriehaven van Harlingen en Leeuwarden. Het is zo een "levensader" voor veel bedrijvigheid.

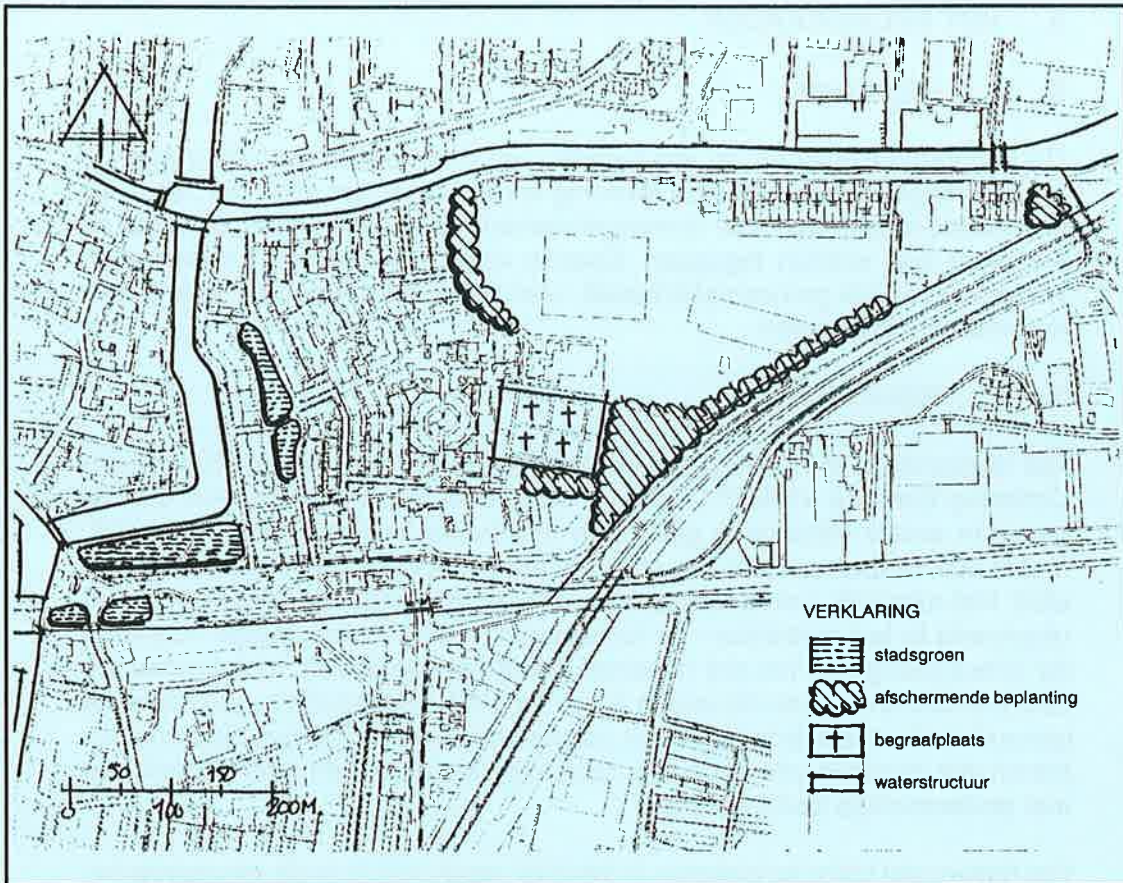
De spoorweg, inclusief het station in het zuidelijk deel van het plangebied, maakt deel uit van de railverbinding met Leeuwarden en vandaar uit met de rest van het spoorwegnet.

Voor het goederenvervoer is deze spoorlijn van ondergeschikt belang. Voor het personenvervoer vormt zij een onmisbare schakel in het openbaar vervoerssysteem; niet alleen voor Harlingen, maar ook voor de eilanden Vlieland en Terschelling.

2. 6. De groen- en waterlopenstructuur

In het plangebied komen op enkele plaatsen belangrijke groenelementen voor. De oostelijke groenzones, inclusief de begraafplaats, fungeren als een soort buffer tussen het bedrijventerrein en de woningen in de Trebolbuurt en anderzijds tussen de rijksweg en die woningen. De aan de westkant van de Trebolbuurt gelegen groenzone vormt een goede overgang tussen de ruime kavels van de grachtenpanden en het oostelijk daarvan gelegen, kleinschalige woongebied.

Ten noorden van het station ligt, aan de Stadsgracht, het Harmenspark met daarin een aantal wandelpaden. Dit park vormt een onderdeel van de zogenaamde "Groene ring" bestaande uit de bolwerken en de singels. Het Harmenspark wordt aan de zuidkant afgeschermd door een sloot. Ook langs de Stationsweg voor het scholencomplex en ten zuidoosten van de begraafplaats bevinden zich sloten. De belangrijkste groenelementen zijn weergegeven in figuur 4.



Figuur 4: De groen- en waterstructuur

3. HET BELEIDSKADER

3. 1. Algemeen

De gemeente Harlingen zal ten aanzien van de gewenste ontwikkelingen in het voorliggende plangebied, rekening moeten houden met het rijks- en provinciale beleid. Op deze "bovengemeentelijke" beleidskaders zal in het nu volgende kort worden ingegaan. Daarna volgt in paragraaf 3.4 een korte weergave van het gemeentelijk beleid, voor zover ten minste van belang voor het onderhavige gebied.

3. 2. Rijksbeleid

Het rijksbeleid is in hoofdlijnen weergegeven in de "Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra/de VINEX" (1990). In deze nota wordt aangegeven dat het beleid in eerste instantie is gericht op het thema "regio's op eigen kracht", met in economisch opzicht een sterk accent op de ontwikkeling van de randstad. Het ruimtelijk beleid ten aanzien van bedrijfsvestigingen is in de VINEX uitgewerkt in het mobiliteits- en locatiebeleid en richt zich daarbij vooral op de ontwikkeling van nieuwe terreinen. Niettemin geldt ook voor bestaande bedrijventerreinen, waarbij sprake is van mogelijke herinrichting, dat rekening gehouden dient te worden met een zekere mate van *profilering*. Kortom, terreinen die geschikt zijn voor een productiefunctie mogen niet dichtslibben met andersoortige bedrijvigheid.

Het "Nationaal Milieubeleidsplan 2 (NMP2)" geeft inzicht in de economische, financiële en de te verwachten ruimtelijke gevolgen van het te voeren milieubeleid. De relatie met de ruimtelijke ordening is verstevigd in dit plan. De bevordering van de samenhang tussen ruimtelijk beleid en milieubeleid, is noodzakelijk om te komen tot een duurzame en kwalitatief aanvaardbare leefomgeving.

3. 3. Provinciaal beleid

Het beleid van de Provincie Friesland vormt eveneens een belangrijk kader voor gemeentelijke bestemmingsplannen. Dit beleid is neergelegd in het "Streekplan Friesland 1994", dat is vastgesteld op 29 maart 1994. Harlingen is volgens het Streekplan gelegen in het *stedelijk ontwikkelingsgebied Harlingen - Franeker*. Dit gebied vervult een belangrijke rol voor de werkgelegenheidsontwikkeling in Friesland, hetgeen ondermeer blijkt uit de werkgelegenheidsgroei van 500 arbeidsplaatsen in Harlingen in de periode 1980-1993. De kansen zijn in dit stedelijk ontwikkelingsgebied volgens de Provincie vooral gelegen in de haven- en vaarweggebonden activiteiten. Het Van Harinxmakanaal vormt daarbij een belangrijke schakel als achterlandverbinding richting Leeuwarden. De Harlinger haven behoort tot één van de drie regionale zeehavens die Nederland rijk is. Hierbij kan worden geprofi-teerd van ruimtegebrek in en rondom de mainport Rotterdam en het Noord-zeekanaalgebied.

Een knelpunt in de ontsluiting van Harlingen vormt de N31. Deze enkelbaansweg loopt dwars door de bebouwde kom van Harlingen, vlak langs het plangebied. Een succesvolle ontwikkeling van het havengebied van Harlingen is volgens de provincie mede afhankelijk van aanpassingen van deze wegverbinding. Ruimtelijk zal de aandacht, voor wat betreft Harlingen, vooral zijn gericht op een verdere ontwikkeling van de Westergozone. Zowel de industriehaven en de uitbreiding daarvan als het bedrijventerrein Oostpoort maken daar deel van uit.

Met betrekking tot de woonfunctie in het stedelijk ontwikkelingsgebied Harlingen-Franeker, geldt dat op basis van de verwachtingen in de periode 1993-2010 in beide gemeenten 1300 woningen benodigd zijn, waarvan minimaal 75% in de centra Harlingen en Franeker.

In recreatief opzicht zal de aandacht met name dienen uit te gaan naar een verdere ontwikkeling en versterking van het op de Waddenzee georiënteerde "Waterfront" van Harlingen.

3. 4. Gemeentelijk beleid

In 1993 is door de gemeenten Harlingen, Franekeradeel, Leeuwarden en Menaldumadeel, een ruimtelijk-economisch ontwikkelingsperspectief opgesteld voor de *Westergo-zone*. Deze zone heeft grofweg betrekking op het gebied ter weerszijden van het Van Harinxmakanaal tussen Harlingen, Franeker en Leeuwarden. Juist dit gebied kwam voor verdere ontwikkeling in aanmerking, gezien de structuurbepalende infrastructurele elementen (weg, water en spoor) en de aanwezige, elkaar versterkende voorzieningen. Een duidelijke illustratie daarvan is de combinatie van een stedelijk knooppunt met een zeehaven in Harlingen, verbonden door diverse vormen van infrastructuur. De *realisatie van een optimaal productie-milieu* vormt derhalve één van de gemeentelijke hoofduitgangspunten.

De gemeente Harlingen heeft, in aansluiting op het rijks-, provinciaal - en intergemeentelijk beleid, in het "Structuurplan Harlingen" haar (ruimtelijk) kader geschetst, waarbinnen de voor de tweede helft van de negentiger jaren en het begin van de 21ste eeuw gewenste en verwachte, ruimtelijk relevante ontwikkelingen dienen plaats te vinden. Ten aanzien van het onderhavige plangebied is de volgende centrale doelstelling van groot belang.

- Harlingen heeft de potentie om zich verder te ontwikkelen als een aantrekkelijk woon-, werk- en recreatiegebied. Wordt dit ruimtelijk "vertaald", dan staat de gemeente Harlingen daarbij de volgende driedeling voor:
 - = het wonen behouden en versterken in en rondom het Havenkwartier en verder ontwikkelen in de uitbreidingsgebieden;
 - = het werken concentreren aan de noordkant van het Van Harinxmakanaal;
 - = het recreëren concentreren rondom het havengebied van Harlingen, ook wel het "Waterfront" genoemd.

Wordt de hiervoor beschreven gemeentelijke hoofddoelstelling voor de afzonderlijke functies (wonen, werken en recreëren) uitgewerkt, dan geeft dit globaal gezien het volgende beeld:

Wonen

- Indien Harlingen haar functie als regionaal verzorgend centrum wil kunnen blijven vervullen, is een voldoende draagvlak voor voorzieningen noodzakelijk. Dit geplaatst in het perspectief van toenemende schaalvergrotingsprocessen, betekent dat de afname van het inwonertal in de voorbije jaren dient te worden omgebogen in een lichte groei. De kwaliteit van het woon- en leefmilieu in de stad kan worden vergroot door het ontwikkelen en stimuleren van woningbouw ter aanvulling van de woningvoorraad, alsmede door een gericht stadsvernieuwingsbeleid. Met deze nieuwbouw en woningverbetering wordt gestreefd naar een grotere diversiteit in woonmilieus in Harlingen.
In het onderhavige plangebied is een open plek aan de Zuidoostersingel recentelijk ingevuld met een appartementencomplex. De voorzijde van dit gebouw is overeenkomstig de aangrenzende bebouwing georiënteerd op de Stadsgracht. Aan de achterkant van de appartementen is een aantal autoboxen gerealiseerd, zodat voorzien kan worden in de eigen parkeerbehoefte.

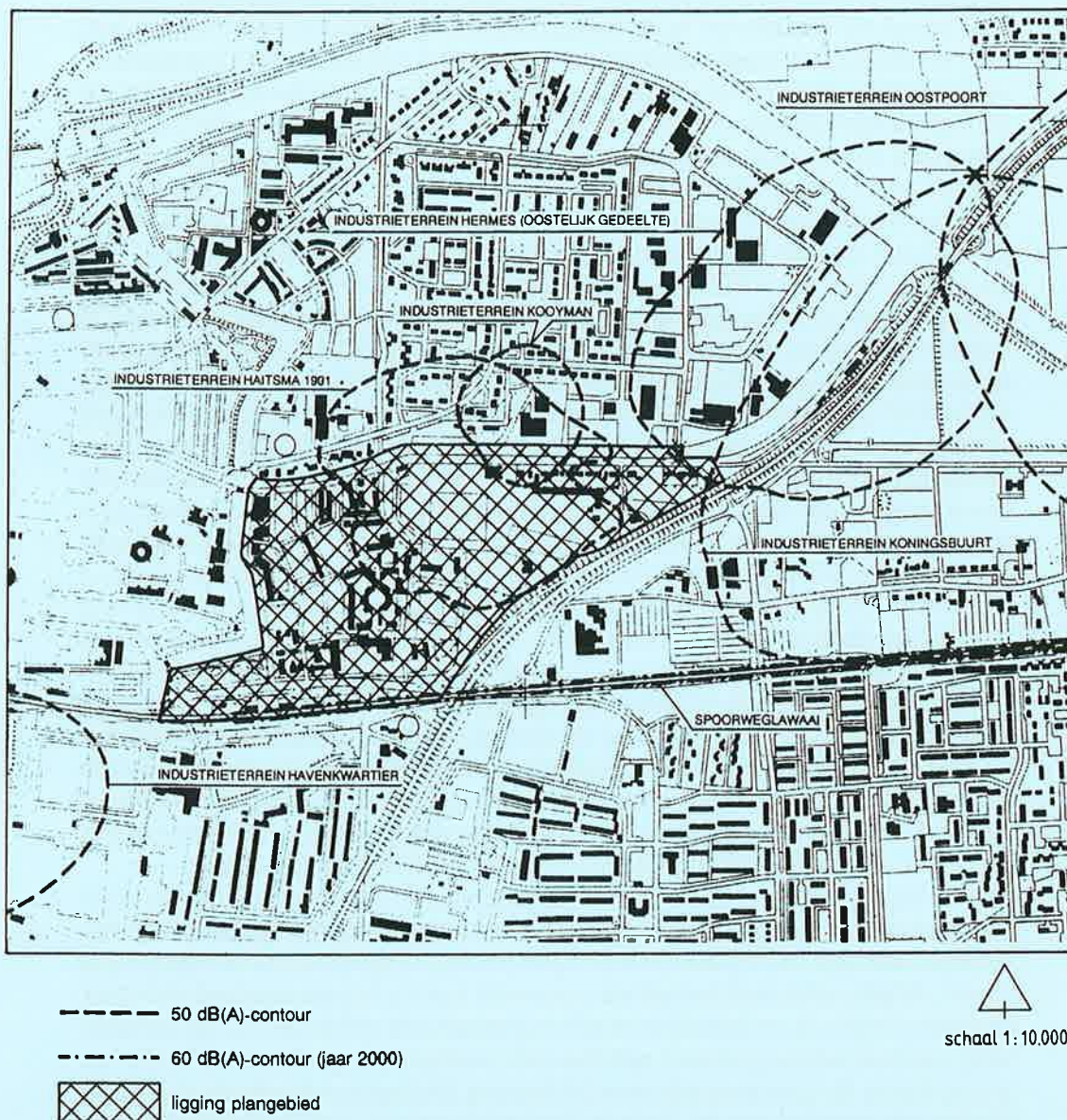
Werken

- Voor de industriële bedrijvigheid ten zuiden van het Van Harinxmakanaal, grenzend aan woongebieden, dient vanuit milieu-oogpunt onderzocht te worden in hoeverre er sprake is van een handhaafbare situatie.
- Voor nieuwvestiging van meer milieubelastende bedrijven geldt dat dit in principe op de grotere bedrijventerreinen in Harlingen moet plaatsvinden.
- Banken en kantoren kunnen buiten het centrum van Harlingen worden gevestigd, mits dat in het centrum niet tot ongewenste leegstand leidt. Met name de locatie ten zuidwesten van het onderhavige plangebied, het zogenaamde "stationsgebied", is een geschikte locatie voor de vestiging van kantoren en andersoortige dienstverlenende en verzorgende bedrijven.

Recreëren

- De verdere ontwikkeling van het toerisme en de recreatie in Harlingen, sluit goed aan bij het strategisch groeibeleid met betrekking tot deze sector van de provincie. De historische binnenstad van Harlingen met haar vele monumenten, de oude havens en grachten is, in combinatie met het haven- en waterfront, een toeristische trekpleister bij uitstek.

Toeristische ontwikkelingen dienen wel in harmonie met de bestaande historisch waardevolle structuur plaats te vinden. Specifiek voor het voorliggende plangebied werd al in de "Notitie Voorzieningen" (1990) gesteld dat het behoud van een sociaal-cultureel centrum (Trebol) een essentiële zaak is voor de verdere ontwikkeling van Harlingen. Tot slot wordt in het "Structuurplan Harlingen" gesteld dat aan de Stadsgracht, ten behoeve van de recreatievaart, de ligplaatsaccommodatie moet worden versterkt. Inmiddels zijn bij de "Engelse Tuin" nieuwe aanlegplaatsen gerealiseerd.



Figuur 5: Geluidzones industrielawaai en contour spoorweglawaai

Ten behoeve van deze geluidsanering en de daarmee samenhangende zoneherziening, is door DGMR in opdracht van Spaansen Beton BV een akoestisch onderzoek ingesteld (rapport C 93.453.A).

In dit onderzoek is aangegeven dat ten aanzien van de geluidzonerings en de nieuwe zonering, de volgende uitgangspunten dienen te worden gehanteerd:

1. voor woningen die in 1986 een gevelbelasting van meer dan 55 dB(A) ondervonden, dient de geluidbelasting in de nieuwe situatie beneden de 55 dB(A) te blijven;

2. voor de woningen aan de Kanaalweg die buiten de zone van 1991 liggen, mag de geluidbelasting vanwege het nieuw te zoneren industrieterrein de 50 dB(A) niet te boven gaan;
3. voor woningen die in 1986 een geluidbelasting tussen de 50 en 55 dB(A) ondervonden, wordt geen geluidtoename toegestaan.

Het akoestisch onderzoek wijst uit dat er, bij de door Spaansen Beton BV aangevraagde bedrijfssituatie, bij de door Flevodruk vergunde situatie en bij de invoering van enkele fictieve geluidbronnen op de nog niet ingevulde bedrijfsperven, met toepassing van enkele geluidsschermen en het toepassen van een aantal voorzieningen binnen het betonelementenbedrijf, aan de hiervoor genoemde uitgangspunten kan worden voldaan. Er ontstaat zo een situatie waarbij er in vergelijking met de situatie in 1986 in westelijke en noordelijke richting sprake is van geluidafname en in oostelijke en zuidelijke richting van enige geluidtoename.

Gezien vanuit de geluidgevoelige gebouwen en woningen die allemaal ten noorden en ten westen van het nieuw te zoneren industrieterrein liggen, ontstaat er dus een gunstiger (geluid)situatie.

4. 3. Wegverkeerslawaai

Rond en deels in het plangebied bevindt zich een aantal wegen waarop de verkeersintensiteit zodanig is, dat er onderzoek dient plaats te vinden naar en aandacht besteed dient te worden aan mogelijke geluidhinderaspecten. Het betreft de N31 (de rijksweg), de Kanaalweg, de Stationsweg en de Zuidoostersingel. De overige straten in het plangebied maken deel uit van een woonerf en zullen op grond daarvan door de gemeenteraad van hun zoneplicht ontheven worden. Voor de N31 is, gezien zijn karakter, voor wat betreft het aspect wegverkeerslawaai, de nachtsituatie bepalend, terwijl voor de drie andere wegen, gezien hun lokale functie, van de dagsituatie uitgegaan mag worden. Zoals uit de in bijlage 1 toegevoegde berekeningen blijkt, ligt, gerekend onder zogenaamde vrije-velde condities, een groot deel van het plangebied binnen respectievelijk de 50 en de 55 dB(A)-contour van de diverse wegen. In het gedeelte van het plangebied met een geluidbelasting vanwege het wegverkeer van meer dan 50 dB(A), zullen op voorhand geen mogelijkheden voor het realiseren van nieuwe geluidgevoelige bebouwing en nieuwe woningen worden opgenomen. Een Procedure Hogere Waarde(n) hoefde dan ook niet gevolgd te worden. Wel is het mogelijk om via vrijstelling dan wel een wijzigingsbevoegdheid, nieuwe geluidgevoelige situaties te realiseren. De vrijstellingsmogelijkheden c.q. wijzigingsbevoegdheden zullen evenwel niet eerder toegepast mogen worden dan wanneer er geen sprake is van overschrijding van de voorkeursgrenswaarden, dan wel er ter zake een hogere waarde is verleend.

Voor wat betreft de bestaande woningen in het plangebied met een geluidbelasting aan de gevel van meer dan 55 dB(A), zal een saneringsonderzoek te zijner tijd moeten uitwijzen in hoeverre maatregelen getroffen kunnen en moeten worden om te voldoen aan de in de Wet geluidhinder gestelde grenswaarden.

4. 4. Spoorweglawaai

Langs het zuidelijke gedeelte van het plangebied ligt een gedeelte van de spoorlijn Harlingen–Leeuwarden. Aan de hand van de meest recente meet- en rekenvoorschriften (zie bijlage 1) is bekeken op welke afstand de voorkeursgrenswaardecontour van 60 dB(A) vanaf de buitenste spoorstaaf ligt. De berekeningen wijzen uit dat deze oostelijk van het station 5 meter is. Ten westen van het station is de geluidemissie zelfs lager dan 60 dB(A). Binnen de 60 dB(A)-contour mogen zonder ontheffing geen geluidgevoelige gebouwen en woningen worden gerealiseerd. De op dit moment al bestaande woning, direct ten westen van het station, ligt buiten de 60 dB(A)-contour en kan dus zonder problemen inbestemd worden.

4. 5. Bodem en grondwater

In het kader van de voorbereiding van het bestemmingsplan heeft *geen* inventarisatie plaatsgevonden van mogelijk vervuilde locaties. Dit is achterwege gelaten aangezien er al op andere wijze inzicht wordt verkregen in mogelijke bodemverontreinigingen, met name doordat:

- de Bouwverordening van Harlingen bepaalt dat bij nieuwbouw en uitbreidingen (van bepaalde omvang) bodemonderzoek noodzakelijk is;
- aangevraagde vergunningen worden getoetst aan de Wet milieubeheer;
- bedrijven via de Stichting Bodemsanering Bestaande Bedrijven (Stichting BSB) worden gestimuleerd op eigen initiatief tot onderzoek en/of sanering over te gaan;
- voorafgaand aan civieltechnische werkzaamheden door de gemeente bodemonderzoek wordt verricht.

5. PLANUITGANGSPUNTEN

5. 1. Algemeen

Het gemeentelijk beleid is gericht op het handhaven van de werkgelegenheid en waar mogelijk het verder versterken van de huidige functionele structuur binnen het plangebied. Kenmerkend daarvoor is de menging van diverse functies (woonfunctie, bedrijfsfunctie, voorzieningen). Uitgangspunt is de kenmerkende ruimtelijke spreiding van functies te handhaven. Voorwaarde hierbij is dat rekening wordt gehouden met de woonsituatie en de ruimtelijke mogelijkheden. Als gevolg van de nabije ligging van het winkelgebied van de binnenstad, is er in het plangebied geen behoefte aan extra winkels c.q. detailhandelsfuncties. Per functie zal hierna de gewenste ontwikkelingsrichting worden aangegeven.

5. 2. Het wonen

Uitgangspunt ten aanzien van de bestaande woongebieden, is het behoud van de woonfunctie en de huidige kwaliteit van het wonen. Het is vanuit deze doelstelling dat kwaliteitsverbetering van woonbuurten, aangepast aan de eisen van de tijd, mogelijk moet zijn. Het oogmerk van het plan is te kunnen reageren op de veranderende behoeft patronen van de bewoners, vanzelfsprekend getoetst aan het algemeen belang. Door de redelijke mate van globaliteit van het plan, wordt hiertoe de mogelijkheid geboden. In het algemeen is een (beperkte) uitbreiding van de woonfunctie binnen het bestaande bebouwingspatroon mogelijk, mits uitgevoerd met inachtneming van:

- de bouwmassa van de aangrenzende woonbebouwing en het instandhouden van het bestaande bebouwingspatroon;
- de geluidcontouren van zowel industrie-, wegverkeers- als spoorweglawaai.

In de *Trebolbuurt* is het beleid specifiek gericht op het behoud en waar mogelijk versterken van de waardevolle gesloten bebouwingswanden. Hierbij wordt rekening gehouden met aanwezige open plekken, zoals paden, stegen, opritten, e.d. Speciale aandacht verdient daarbij de karakteristieke bebouwingswand van de Zuidoostersingel.

Grootschalige nieuwbouwmogelijkheden zijn, gezien de bestaande bebouwingsstructuur in de Trebolbuurt, niet aanwezig.

Planuitbreiding ten behoeve van deze woonbuurt is evenmin aan de orde als gevolg van de ligging tussen de spoorlijn, het kanaal, de stadsgracht en het oostelijk gelegen bedrijventerrein.

Voor de *woningen aan de Kanaalweg* geldt hetzelfde beleid als wordt voorgestaan ten aanzien van de Trebolbuurt. Nieuwe bedrijvigheid is hier, met uitzondering van de reeds aanwezige, niet toegestaan. De bedrijfswoningen, juridisch-planologisch behorend tot het bedrijventerrein, zijn positief bestemd. Nieuwe bedrijfswoningen zijn, gezien de milieusituatie, niet mogelijk.

5. 3. Het werken

Het bedrijventerrein

In vervolg op de geluidsanering van de betonelementenfabriek zal, zoals in het vorige hoofdstuk werd opgemerkt, in combinatie met het voorliggende plan, een nieuwe geluidzone moeten worden vastgesteld.

Een en ander is mogelijk door het realiseren van een aantal geluidwerende maatregelen in de vorm van schermen. Nieuwe ontwikkelingen op het bedrijventerrein dienen binnen de mogelijkheden van de zone gerealiseerd te worden. Het bedrijventerrein is in de eerste plaats bestemd voor de betonelementenfabriek. Andere categorie 5-bedrijven zijn hier, met uitzondering van de bestaande functie, niet mogelijk. Lichtere bedrijfstypen, vallend in de milieucategorieën 1 t/m 3, zullen wel worden toegelaten. Om het hiervoor weergegeven uitgangspunt "hard" te maken, is de betonelementenfabriek specifiek inbestemd.

Bedrijvigheid in de woonomgeving

Om geen onevenredige afbreuk te doen aan de hoofdfunctie van de Trebolbuurt (het wonen) wordt ruimtelijk een scheiding voorgestaan tussen gebieden waar wel en geen kantoorachtige bedrijven mogelijk zijn. Langs de Zuidoostersingel, vanaf de Stationsweg tot aan Trebol, zijn dienstverlenende bedrijven al dan niet in combinatie met wonen, toegelaten. In het resterende gedeelte van de Trebolbuurt zijn dergelijke bedrijven uitgesloten. De ruimtelijke afbakening is gebaseerd op:

- de uitstraling van de grachtenpanden aan de Zuidoostersingel voor kantoorachtige functies; en
- de korte afstand ten opzichte van het station.

Een regeling als hiervoor omschreven, zorgt er voor dat zowel het wonen als het werken in de Trebolbuurt tot de mogelijkheden blijft behoren en er sprake blijft van een zekere balans. De in deze woonbuurt gelegen bakkerij kan, door deze specifiek te bestemmen, op de huidige locatie gehandhaafd blijven, mits de milieubelasting zodanig blijft, dat de woonomgeving hier geen onevenredige hinder van ondervindt.

De bedrijvigheid aan de Kanaalweg kan op de huidige locaties eveneens gehandhaafd blijven, mits de situatie vanuit milieuhygiënisch oogpunt voor de aangrenzende woningen beheersbaar blijft.

De twee tankstations, inclusief een vulpunt voor LPG (aan de Stationsweg en de Rozengracht), liggen op voldoende afstand van "gevoelige bestemmingen" (zoals woningen) en kunnen derhalve positief worden bestemd.

Het aan de zuidkant van de Trebolbuurt gelegen (spoorweg)station betekent een (vestigings)voordeel voor de nabijgelegen "kantoren" en onderwijsinstellingen.

Binnen het onderhavige plan is in relatie tot het station extra ruimte voor eventuele uitbreiding van infrastructurele verbeteringen opgenomen (bijvoorbeeld ten behoeve van extra parkeervoorzieningen en fietsenstalling).

5. 4. De voorzieningen

Wat de maatschappelijke voorzieningen (scholen, sociaal-cultureel centrum, begraafplaats, station, etc.) betreft, is het gemeentelijk beleid voornamelijk gericht op behoud van het voorzieningenniveau zoals dat in het plangebied aanwezig is.

Binnen het bestemmingsplan wordt geen ruimte gereserveerd voor nieuwe voorzieningen. Waar bestaande voorzieningen willen uitbreiden, zal dit bij voorkeur op de bestaande locaties moeten gebeuren.

Met betrekking tot de op dit moment leegstaande schoolgebouwen (Schefferschool en Kustvaartschool) is het uitgangspunt dat eventuele nieuwe functies in het gebied moeten passen en ongewenste situaties voorkomen dienen te worden. Zo ligt het in de bedoeling om in de Schefferschool een jongeren-centrum onder te brengen en in de Kustvaartschool aan de Zuidoostersingel een dienstverlenend bedrijf.

Het voormalige schoolgebouw naast het bedrijventerrein zal, in verband met de vaststelling van een nieuwe zone, worden "afgeschermd" middels een aantal geluidwerende maatregelen. Hiermee wordt de milieukundige situatie verbeterd zodat de sociaal/maatschappelijke activiteiten, waarvoor het schoolgebouw thans wordt gebruikt, hier ook in de toekomst kunnen blijven plaatsvinden.

Met betrekking tot het cultureel centrum Trebol wordt nagegaan of dit op de huidige locatie zodanig aangepast kan worden dat het weer een groot aantal jaren mee kan, of dat naar een andere locatie omgezien moet worden. In het laatste geval zal, binnen de mogelijkheden van de bestemming dan wel binnen de mogelijkheden van de van toepassing zijnde wijzigingsbevoegdheden, naar een herinvulling van het bestaande terrein worden gestreefd die in functioneel opzicht aansluit op de woonbebouwing in de omgeving.

5. 5. De ruimtelijke karakteristiek

In het plangebied komen een karakteristiek gebouwencomplex (gebouwen Kustvaartschool) en een karakteristieke bebouwingwand voor. Het beleid is er op gericht beide zo goed mogelijk in stand te houden.

5. 6. De infrastructuur

De bestaande infrastructuur van het plangebied, met daarin een duidelijk onderscheid tussen hoofdroutes, verbindingswegen en woonstraten, zal ook in relatie tot de toekomstige ontwikkelingen het uitgangspunt moeten blijven.

Een verdere verbetering van de verkeersveiligheid wordt, mede met het oog op de nog steeds voortdurende groei van het wagenpark, door de gemeente Harlingen gezien als een proces dat continu aandacht vraagt. De verkeersveiligheid voor het (brom)fietsverkeer heeft daarbij specifieke aandacht.

5. 7. De groen- en waterstructuur

Ten aanzien van de groen- en waterstructuur is het beleid erop gericht om de aanwezige groenelementen en sloten te handhaven. Met name het groene karakter van het gebiedje tussen de Trebolbuurt en het bedrijventerrein (groenstrook Oud Jaagpad), zal als zodanig in stand worden gehouden en mogelijk verder worden versterkt. Dit om als een visuele buffer te kunnen fungeren tussen het wonen en de bedrijvigheid.

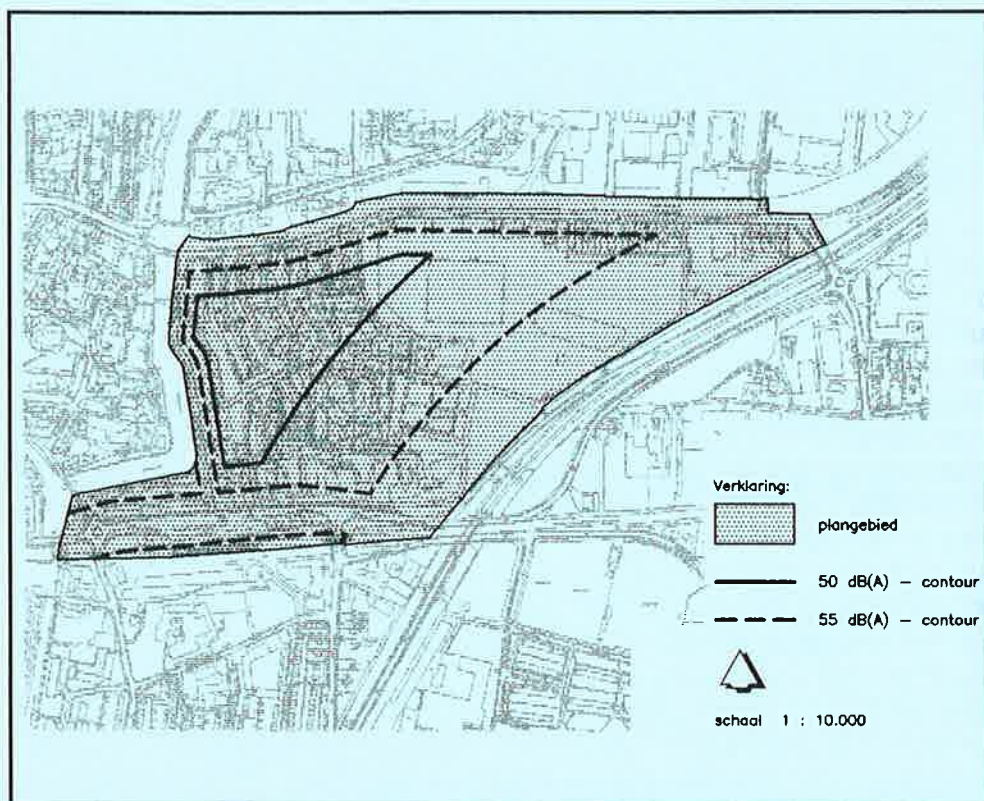
5. 8. Milieu-aspecten

Zoals hiervoor in hoofdstuk 4 is weergegeven, zijn met betrekking tot de toekomstige ontwikkelingen en mogelijkheden in het plangebied, de aspecten industrielawaai, aard van de bedrijven en wegverkeerslawaai van belang. Voor wat betreft het aspect industrielawaai heeft het saneringsonderzoek uitgewezen dat (na het treffen van een aantal maatregelen) de betonelementenfabriek op zijn huidige locatie "vergund" kan worden, dat binnen zijn bestaande vergunning de drukkerij/uitgeverij ongestoord kan blijven functioneren en dat het terrein oostelijk van Spaansen een bedrijfsmatige invulling kan krijgen, zonder dat dit de aanwezige woonfunctie in en rond het plangebied hoeft aan te tasten. Voorwaarde is dan echter wel dat, middels de vaststelling van een nieuwe zone rond het industrieterrein in het kader van het onderhavige bestemmingsplan, ook een juridische waarborg wordt gecreëerd met betrekking tot dit samengaan van wonen en werken. Tegelijk met het vaststellen van dit bestemmingsplan zal dan ook de nieuwe geluidzone worden vastgesteld. Er is daartoe een aanvullende bestemming "Aandachtszone industrielawaai" in het plan opgenomen waarmee de zone, voor zover zij in het plangebied ligt, wordt vastgesteld. Voor zover zij buiten het plangebied ligt wordt zij, voor wat betreft het bestemmingsplan "De Spiker", middels een partiële bestemmingsplanherziening tegelijk vastgesteld met het onderhavige plan. Voor wat betreft het zonegedeelte dat in het bestemmingsplan "Koningsbuurt" ligt, vindt vaststelling plaats in het kader van de binnenkort af te ronden herziening van dat plan.

De nieuwe zone is gebaseerd op het onderzoek van DGMR, dat als losse bijlage aan het onderhavige plan is toegevoegd, en dat voldoet aan de uitgangspunten zoals die door de provincie ten aanzien van de vaststelling van een zone zijn gesteld. De geluidbelasting van woningen die binnen de zone (zoals die in 1991 rond het terrein van de betonelementenfabriek Haitsma is vastgesteld) nog een geluidbelasting hadden van meer dan 55 dB(A), wordt namelijk teruggebracht naar 55 dB(A) of minder. De geluidbelasting van de woningen waarvan de belasting tussen de 55 dB(A) en de 50 dB(A) lag wordt niet hoger en de geluidbelasting van de woningen aan de Kanaalweg blijft beneden de 50 dB(A).

Voor wat betreft de aard van de bedrijven dient voorkomen te worden dat zich in het plangebied bedrijven vestigen waarvan bij voorbaat vaststaat dat ze een bedreiging vormen voor de in het plangebied aanwezige woonfunctie. Met het oog daarop zal in eerste instantie via de voorschriften bij het voorliggende bestemmingsplan van tevoren afgebakend moeten worden welke categorieën en soorten bedrijven kunnen worden toegelaten.

In een groot deel van het plangebied is sprake van geluidhinder vanwege het wegverkeerslawaai (zie figuur 6, alsook bijlage 1).



Figuur 6: Contouren wegverkeerslawaai

Voor een groot aantal woningen en geluidgevoelige gebouwen betekent dit dat hun uitbreidingsmogelijkheden naar de weg toe beperkt zijn en voor bestaande woningen met een geluidbelasting aan de gevel van meer dan 55 dB(A) zal middels een saneringsonderzoek nagegaan worden in hoeverre maatregelen getroffen kunnen worden om tot een aanvaardbare geluidssituatie te komen.

In het bestemmingsplan heeft één en ander gestalte gekregen in het vastleggen van de naar de weg gekeerde gevel van geluidgevoelige gebouwen en het vastleggen van het maximale aantal te realiseren woningen binnen die gebieden waarin er sprake is of zou kunnen zijn van meer dan 50 dB(A). Voorkómen wordt op deze wijze dat er "ongecontroleerde" nieuwe situaties in de zin van de Wet geluidhinder ontstaan.

Realisering van nieuwe geluidgevoelige gebouwen in gebieden met een geluidbelasting van meer dan 50 dB(A), zal alleen mogelijk zijn nadat terzake een hogere waarde is verkregen.

In het onderhavige plangebied zal daarbij, in verband met het feit dat het hier om een stadsvernieuwingsgebied gaat, een maximale hogere waarde van naar verwachting 65 dB(A) verleend kunnen worden.



6. PLANBESCHRIJVING

6. 1. Toelichting op het juridische systeem

Het bestemmingsplan regelt de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden van de gronden binnen het plangebied. De wijze waarop deze regeling juridisch kan worden vormgegeven, wordt in grote lijnen bepaald door de Wet op de Ruimtelijke Ordening, alsmede door het daarbijbehorende Besluit op de ruimtelijke ordening.

Naast de bestemmingen op de plankaart en de daarbijbehorende voorschriften, is in dit plan ook een Beschrijving in Hoofdlijnen opgenomen (artikel 3). Hiermee wordt gebruik gemaakt van de ruimte die artikel 12 van het Besluit op de ruimtelijke ordening biedt en wordt de mogelijkheid benut om een bestemmingsplan uit te bouwen met een kwalitatief (beleidsmatig) deel.

6. 2. De Beschrijving in Hoofdlijnen

In de voorschriften (artikel 3) bij dit plan, is een algemene Beschrijving in Hoofdlijnen opgenomen met de beleidsuitgangspunten ten aanzien van de inrichting van het plangebied. De gewenste ontwikkeling zoals die in hoofdstuk 5 van de plantoelichting is beschreven, krijgt daarmee een juridische basis. Met het opnemen van een Beschrijving in Hoofdlijnen wordt de wens geuit om sturend op te treden ten aanzien van de inrichting van het plangebied. Deze sturing werkt verschillend uit al naar gelang het instructienormen dan wel toetsingscriteria betreft. De instructienormen beogen inzicht te bieden in het beleid van de gemeente ten aanzien van de realisering van het plan en hebben vooral de betekenis van een inspanningsverplichting. Ze kunnen niet rechtstreeks worden afgedwongen. De toetsingscriteria vormen, naast de "traditionele" voorschriften, een toetsingskader voor bouw- en aanlegvergunningen, en werken zo ook door naar de burger.

Om te voorkomen dat door allerlei activiteiten de uitvoering van de instructies onmogelijk wordt gemaakt, is als algemeen toetsingscriterium opgenomen dat geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de instructies.

6. 3. Relatie bestemmingsplan - Bouwverordening

In verband met de nieuwe Woningwet, is in de voorschriften gezorgd voor een andere relatie dan voorheen met de Bouwverordening.

De regeling van een aantal meer specifieke zaken, zoals de regeling voor erfafscheidingen, worden thans aan de stedenbouwkundige bepalingen van de Bouwverordening overgelaten. De voorschriften bij het bestemmingsplan geven in een algemene bepaling aan welke gevallen het betreft.

6. 4. Bebouwing

De bebouwingsbepalingen zijn afgestemd op de bestaande situatie. Met betrekking tot het gehele plangebied is op de plankaart een bouwschema opgenomen.

Via dit schema worden de volgende aspecten geregeld:

- de maximaal toelaatbare goot- en bouwhoogten;
- de minimale en maximale hellingshoeken van de daken.

Karakteristieke bebouwing is in het bestemmingsplan apart aangegeven middels een aanduiding op de plankaart. Hierbij wordt aangesloten bij de "Definitieve Indicatieve Lijst Monumenten Selectie Project".

De ruimtelijke waarden van de betreffende gebouwen dienen als toetsingskader bij verbouwing en uitbreiding. Bovendien is middels een aanlegvergunning in het bestemmingsplan een extra planologische bescherming opgenomen om sloop te voorkomen.

6. 5. Regeling geluidzoneringsplichtige inrichtingen

In voorgaande plannen was het gebruikelijk ten aanzien van het uitsluiten van inrichtingen ex artikel 41 Wgh een bijlage met een lijst van zoneringsplichtige inrichtingen bij de voorschriften op te nemen.

Deze regeling heeft als nadeel dat wanneer er in het *Inrichtingen- en Vergunningenbesluit Milieubeheer (IVB)* zoneringsplichtige inrichtingen worden toegevoegd ³⁾, deze niet in deze uitsluitingsbijlage in het plan zijn opgenomen, waardoor formeel weer een zoneringsplicht ontstaat. Om deze reden is de regeling zodanig aangepast, dat in het algemeen alle geluidzoneringsplichtige inrichtingen als bedoeld in artikel 41 Wgh worden uitgesloten. Hierbij hoeft niet "gedateerd" te worden verwezen ⁴⁾, omdat het de wetgever zelf is die eist dat het bestemmingsplan zich over de toelaatbaarheid van deze inrichtingen uitspreekt. Gelet op het voorgaande wordt ook niet naar artikel 41 Wgh verwezen, omdat artikelnummers in wetten regelmatig veranderen ⁵⁾. Daarom is in de begripsbepalingen een kwalitatieve omschrijving opgenomen van het begrip "geluidzoneringsplichtige inrichting". De bijlage met daarin opgenomen de zoneringsplichtige inrichtingen, is derhalve niet meer in de voorschriften opgenomen. Om een indruk te geven wat op dit moment geluidzoneringsplichtige inrichtingen betreffen, is in bijlage 2 bij deze toelichting de betreffende lijst opgenomen.

6. 6. Toelichting op de bestemmingen

In deze paragraaf wordt een korte toelichting gegeven op de gebruiks- en bebouwingmogelijkheden binnen de verschillende bestemmingen die in dit plan voorkomen.

³⁾ In het IVB worden op dit punt wel eens kleine veranderingen doorgevoerd.

⁴⁾ Dus niet verwijzen naar het IVB zoals dit luidt op het moment van het van kracht worden van het plan.

⁵⁾ Het artikel betreffende geluidzoneringsplichtige inrichtingen, dat thans artikel 41 Wgh is, was in het verleden artikel 16 Wgh (categorie A-inrichtingen).

Woondoeleinden

De woningen in het plangebied zijn bestemd voor "Woondoeleinden". De bestemming is in drie klassen onderverdeeld. De redenen hiervoor zijn:

- het sterk verschillende bebouwingsbeeld van de woningen;
- de vestigingsmogelijkheden voor "dienstverlenende" bedrijvigheid in de woonpanden aan de Zuidoostersingel.

Binnen deze bestemming zijn ook bouwvlakken aangegeven waarbinnen de woningen gebouwd moeten worden.

De grens van deze bouwvlakken is zodanig gelegd, dat bestaande woningen niet uitgebreid kunnen worden in de richting van de (zoneplichtige) wegen. De akoestische situatie kan zo niet ongunstiger worden.

a. Woondoeleinden I

De bestemming "Woondoeleinden I" heeft betrekking op de woningen in de Trebolbuurt en de woningen aan de Kanaalweg.

Naast de woningen worden ook de bijgebouwen onder deze bestemming geregeld. Ook de tuinen, erven, (binnen)terreinen en in beperkte mate paden en parkeer- en groenvoorzieningen, kortom alle gronden die tot de directe woonomgeving behoren, zijn onder deze bestemming gebracht. Het kwalitatieve beleid met betrekking tot deze woningen, is vertaald in een Beschrijving in Hoofdpijnen. Over de kwantitatieve beleidsregels het volgende.

Bebouwingsbepalingen

Binnen de bebouwingsbepalingen wordt onderscheid gemaakt tussen hoofd- en bijgebouwen. De hoofdgebouwen moeten binnen de op de kaart aangegeven bouwvlakken worden gebouwd. In de betreffende gebieden zal bij de situering van hoofdgebouwen het behoud van de bestaande bebouwingsstructuur, het uitgangspunt zijn. Dit wordt o.a. geregeld middels de op de kaart aangegeven bouwklassen.

Voor de bijgebouwen geldt een maximale gezamenlijke oppervlakte van 45 m². Daarbij wordt ook een relatie gelegd met de oppervlakte van het hoofdgebouw. Van de maximale oppervlakte aan bijgebouwen kan vrijstelling worden gegeven tot 60 m² ten behoeve van de woonfunctie, mits dit geen extra hinder veroorzaakt voor de bewoning in de omgeving en past in de ruimtelijke situatie. Niet iedere situatie is echter geschikt voor een grotere oppervlakte aan bijgebouwen. In de Beschrijving in Hoofdpijnen zijn daarom de criteria aangegeven, waaraan verzoeken tot grotere oppervlakte aan bijgebouwen zullen worden getoetst.

Vrijstelling tot 100 m² kan worden gegeven voor een vrij beroep. Tevens kan een dergelijke oppervlakte aan bijgebouwen toegelaten worden ten behoeve van de bij vrijstelling toegestane bijzondere functies, zoals dienstverlenende bedrijven en/of dienstverlenende instellingen.

b. Woondoeleinden II

De bestemming "Woondoeleinden II" heeft betrekking op de grachtenpanden aan de Zuidoostersingel. Gelet op de grootte en de ruimtelijk situatie van de panden, is het mogelijk om naast de woonfunctie bij vrijstelling dienstverlenende bedrijvigheid toe te staan. In de situatie waarin al sprake is van een dienstverlenend bedrijf, is dit via een specifieke aanduiding op de plankaart gelegaliseerd.

De bebouwingsbepalingen zijn, met uitzondering van de mogelijkheid voor de realisering van autoboxen/bergingen, buiten het bouwvlak overeenkomstig die van de bestemming "Woondoeleinden I".

c. Woondoeleinden III

De bestemming "Woondoeleinden III" is opgenomen ten behoeve van de recente invulling van de "open" plek aan de Zuidoostersingel met een appartementencomplex. Het gebouw bestaat uit drie bouwlagen en sluit ruimtelijk-visueel aan op de bebouwing langs de Zuidoostersingel (Stadsgracht).

Aangezien aan de "achterzijde" van het appartementencomplex een aantal autoboxen gebouwd is, is hiervoor een aparte regeling getroffen. De autoboxen zijn gebouwd in het gebied dat is voorzien van de aanduiding "autoboxen toegestaan".

Er dienen in dit gebied minimaal 4 autoboxen te worden gerealiseerd. De maximale oppervlakte bedraagt per autobox 25 m² met een maximale goothoogte van 3,00 meter.

Met betrekking tot het appartementencomplex is middels een aanduiding op de kaart bepaald dat dit ook van een plat dak voorzien zou mogen zijn.

d. Bijzondere doeleinden

Deze bestemming heeft betrekking op diverse maatschappelijke voorzieningen in het plangebied: een aantal scholen, een kerkgebouwtje en een (sociaal-)cultureel centrum. Voor wat betreft de scholen heeft er recentelijk een verhuizing plaatsgevonden van de Kustvaarschool. Deze was gevestigd aan de Zuidoostersingel en is nu neergestreken in de voormalige gebouwen van het Simon Vestdijk-College. Daarnaast ligt het in de verwachting dat de leegstaande Schefferschool binnenkort een functie zal krijgen als jongeren-centrum. De bebouwingsregeling voor deze bestemming is tamelijk ruim. Ten aanzien van de hoogte is volstaan met het opnemen van een maximale bouwhoogte. Deze is op de kaart in het bouwschema aangegeven. De bouwvlakken zijn zodanig opgezet, dat in een aantal situaties enige uitbreiding van de bestaande bebouwing mogelijk is. Ook ten aanzien van het gebruik bieden de van toepassing zijnde voorschriften ruimte voor verandering: een gebruiksintensivering of functionele verbreding is mogelijk. Wel is er, ondanks de ruimte in de gebruiksmogelijkheden binnen de bestemming, in relatie tot het aspect geluidhinder c.q. wegverkeerslawaaï, ook een beperking aangebracht.

Deze heeft te maken met het al dan niet geluidgevoelig zijn van bepaalde functies. Zo zijn bijvoorbeeld een school en woningen geluidgevoelige functies. Een schouwburg en een jongerencentrum zijn dit niet. In geval er op dit moment geen sprake is van geluidgevoelige functies is de realisering daarvan, in situaties waarin de geluidbelasting meer dan 50 dB(A) bedraagt, ook niet toegestaan. Daartoe hebben de betreffende percelen een daartoe strekkende aanduiding gekregen.

Via een vrijstellingsmogelijkheid (het toevoegen van woningen aan een bijzondere functie) dan wel een in artikel 21 opgenomen wijzigingsbevoegdheid (naar de andere klasse of naar woningen) is wel de mogelijkheid opgenomen om de niet gevoelige delen van deze bestemming om te zetten naar en in bestemmingen die de realisering van geluidgevoelige gebouwen wel mogelijk maken.

Met betrekking tot de ruimtelijke aspecten van deze bestemming is voor wat betreft de locatie Trebol middels een aanduiding op de plankaart aangegeven dat hier eventueel ook zonder kap gebouwd mag worden.

e. Bedrijfsdoeleinden

Het merendeel van de ambachtelijke/industriële bedrijvigheid bevindt zich aan de Kanaalweg, waaronder een betonelementenfabriek, een drukkerij en een scheepstimmerbedrijf. De bedrijven, inclusief de bijbehorende bedrijfswoningen, zijn onder de bestemming "Bedrijfsdoeleinden" gebracht.

Er is daarbij onderscheid gemaakt in twee klassen. Per klasse kunnen verschillende soorten bedrijven worden toegelaten.

Een en ander is geregeld door een verwijzing naar de toegelaten categorieën bedrijven uit de Bedrijvenlijst c.q. "Basiszoneringslijst" van de VNG.

In deze lijst zijn, zoals reeds in hoofdstuk 4 is uiteengezet, de bedrijven in categorieën onderverdeeld op basis van de mogelijke milieubelasting van een bedrijfstype of -inrichting. De bedrijven binnen klasse I zijn bestemd voor de lichtere bedrijfstypen in de Trebolbuurt.

In de bestaande situatie komt echter ook een bedrijf voor uit een hogere categorie (bakkerij). Deze is specifiek inbestemd.

In de gegeven situatie is dit bedrijf door zijn relatief kleinschalige aard aanvaardbaar, maar een omzetting naar een andersoortig bedrijf uit een hogere categorie dan 2 moet worden voorkomen.

De bedrijven aan de Kanaalweg die op de kaart zijn voorzien van de aanduiding "II", zijn bestemd voor de bedrijfscategorieën 1 tot en met 3.

Aangezien de betonelementenfabriek zowel qua milieucategorie als qua geluidproductie (geluidzoneringsplichtig, zie bijlage 2) sterk afwijkt van de overige bedrijvigheid langs de Kanaalweg, is het terrein waarop deze gevestigd is voorzien van een specifieke aanduiding. Op dit terrein bevinden zich ook enkele silo's en bedrijfswoningen. De bedrijfswoningen zijn op de plankaart voorzien van een aanduiding "bedrijfswoning toegestaan". Nieuwe bedrijfswoningen kunnen niet worden gebouwd. Middels bebouwingsbepalingen zijn de maximale hoogten voor gebouwen en bouwwerken geregeld.

Gelet op de gewenste planflexibiliteit, is in de voorschriften een vrijstelling opgenomen voor niet in de lijsten genoemde (lichte) bedrijfstvormen, die qua aard en invloed op de omgeving vergelijkbaar zijn met de wel genoemde. Gedurende de looptijd van het bestemmingsplan kunnen zich immers bedrijfsoorten of andere productieprocessen aandienen die niet in de lijsten zijn opgenomen en toch binnen het plan (kunnen) passen.

f. Spoorwegdoeleinden

Het binnen het plangebied liggende gedeelte van de spoorlijn Harlingen-Leeuwarden en het daarbijhorende stationsgebouw, zijn binnen de bestemming "Spoorwegdoeleinden" geregeld. De gebouwen zijn daarbij via een aanduiding op de kaart specifiek aangeduid. Ook de perrons, de parkeervoorzieningen en de fietsenstalling, e.d., vallen onder deze bestemming.

g. Verkooppunt van motorbrandstoffen

In het plangebied zijn de twee tankstations aan de Stationsweg en de Rozengracht onder de bestemming "Verkooppunt van motorbrandstoffen" gebracht. De aan deze tankstations gekoppelde vormen van bedrijvigheid en detailhandel zijn ook binnen deze bestemming geregeld.

h. Openbare nutsdoeleinden

Deze bestemming heeft betrekking op de gebouwen ten behoeve van openbare nutsvoorziening, zoals trafo's en gasdrukregelstations.

i. Begraafplaats

Deze bestemming heeft betrekking op de Rooms-Katholieke begraafplaats in het plangebied, met de daarbijbehorende kapel. De plaats daarvan is via een aanduiding op de plankaart aangegeven. De bestemming geeft ook een regeling voor gebouwtjes ten behoeve van het onderhoud en beheer.

j. Groenvoorzieningen

Enkele grotere groenelementen, zoals plantsoenen en parkachtige gebiedjes, die mede het ruimtelijke beeld van het gebied bepalen, zijn onder een aparte bestemming "Groenvoorzieningen" gebracht. Het betreft hier ondermeer het Harmenspark, de groenstrook aan het Oud Jaagpad en een groenstrook tussen de grachtenpanden en de meer kleinschalige woningen in de Trebolbuurt. Binnen de bestemming is de realisatie van speelgelegenheden met de daarbijbehorende speelwerktuigen mogelijk.

k. Doeleinden van verkeer en verblijf

Onder deze bestemming vallen de woonstraten c.q -erven, paden, pleintjes en parkeerhavens en het kleinschalige openbaar groen.

Het betreft hier openbare ruimte die enerzijds een verkeersfunctie voor de directe (woon)omgeving heeft, anderzijds hebben deze gronden een (verblijfs)functie voor de omliggende (woon)bebouwing.

Voorzover herinrichtingsmaatregelen ter verfraaiing van de woonomgeving en verbetering van de verkeersveiligheid gewenst zijn, biedt deze bestemming hiervoor voldoende ruimte.

l. Verkeersdoeleinden

De wegen met een hoofdzakelijk doorgaande functie zijn in dit bestemmingsplan onder de bestemming "Verkeersdoeleinden" gebracht. Het betreft onder meer de Stationsweg, de Kanaalweg, de Franekertrekvaart en de Zuidoostersingel. Verder is de loswal langs de Franekertrekvaart, gelet op het openbare karakter ervan, binnen deze bestemming geregeld.

m. Water

De Franekertrekvaart is onder de bestemming "Water" gebracht. Deze vaart heeft een belangrijke functie voor de kleine recreatievaart tussen het Van Harinxmakanaal en het historische centrum van Harlingen met de daarbijbehorende havens en singels.

Ook de aanwezige sloten zijn onder deze bestemming gebracht.

n. Aandachtszone industrielawaai

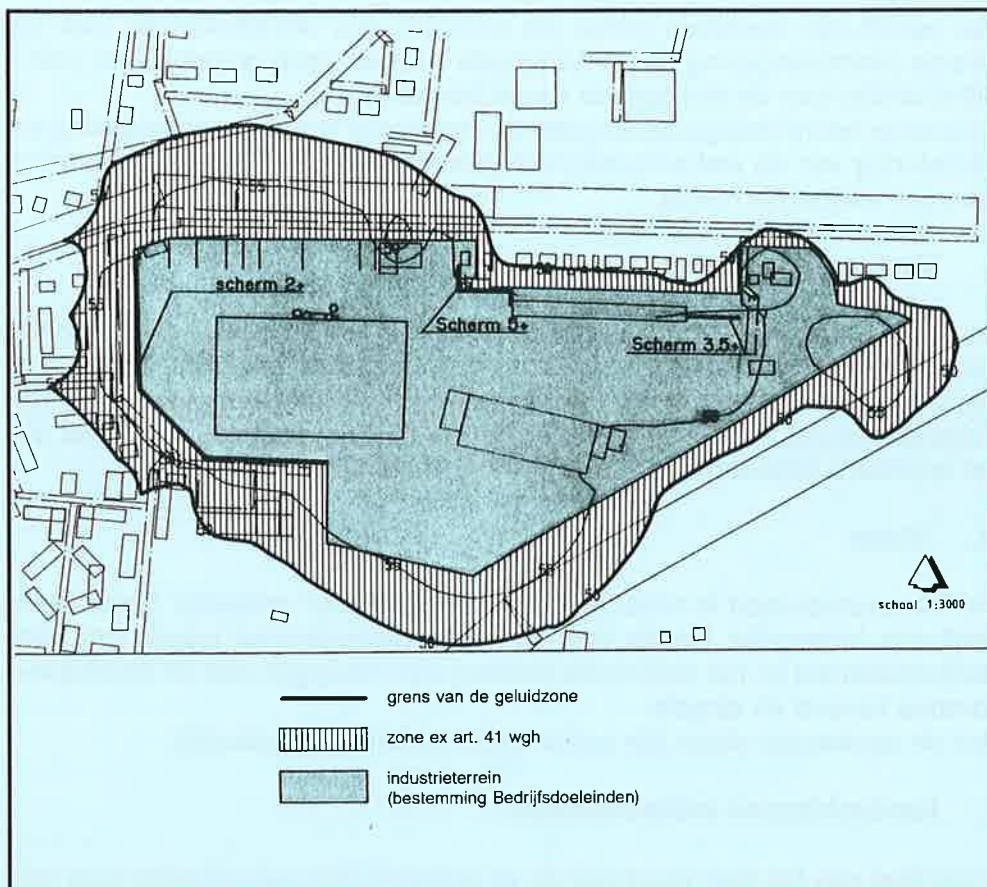
Onderdeel van het plan vormt ook de ex artikel 41 Wet geluidhinder rond het betonelementenbedrijf vast te stellen herziene geluidzone. Deze zone is op figuur 7 en in bijlage 1 weergegeven.

De zone is in vergelijking met de in 1991 vastgestelde zone zowel in het westen en noorden sterk ingekrompen, terwijl in oostelijke richting enige uitbreiding heeft plaatsgevonden. Sanering van het door de betonelementenfabriek geproduceerde lawaai, door o.a. het aanbrengen van geluidsschermen, heeft dit mogelijk gemaakt (zie ook het akoestisch rapport DGMR dat als losse bijlage aan het plan is toegevoegd).

Het resultaat van de ingekrompen zone is dat de maximale geluidbelasting van woningen is teruggebracht tot 55 dB(A), terwijl de geluidbelasting van het merendeel van de woningen zelfs beneden de 50 dB(A) blijft.

Voor zover de nieuwe geluidzone industrielawaai binnen het onderhavige plangebied ligt, heeft deze de aanvullende bestemming "Aandachtszone industrielawaai" gekregen. Gedeeltelijk ligt de zone echter ook buiten het plangebied. Zo ligt zij over een gedeelte van het bestemmingsplan "De Spiker" en van het bestemmingsplan "Koningsbuurt".

Met betrekking tot het gedeelte van het bestemmingsplan "De Spiker" waarover de zone ligt, is aan het onderhavige plan een partiële herziening van dit plan gehecht, waarin het betreffende gedeelte van de zone ook middels de aanvullende bestemming "Aandachtszone industrielawaai" is vastgelegd en vastgesteld.



Figuur 7: De herziene geluidzone

Het binnen het bestemmingsplan "Koningsbuurt" gelegen gedeelte van de nieuwe zone, zal vastgelegd en vastgesteld worden in de binnenkort vast te stellen herziening van het bestemmingsplan "Koningsbuurt".

Ook de gedeelten van de vastgestelde zones rond het bedrijf Kooijman, Scheepswerf Harlingen en het industrieterrein "Koningsbuurt" hebben, voor zover ze over het onderhavige plangebied heen liggen, de aanvullende bestemming "Aandachtszone industrielawaai" gekregen. Deze aanvullende bestemming is derhalve een samenstel van 4 zone fragmenten.

De aanvullende bestemming "Aandachtszone industrielawaai" in het onderhavige plan regelt dat in het gebied waarvoor deze bestemming geldt, geen nieuwe geluidgevoelige situaties kunnen ontstaan.

7. UITVOERBAARHEID

Wettelijk bestaat de verplichting om inzicht te geven in de uitvoerbaarheidsaspecten van een bestemmingsplan ⁶⁾. In dat verband wordt een onderscheid gemaakt tussen de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid.

7. 1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Over dit bestemmingsplan is, overeenkomstig de gemeentelijke Inspraakverordening, gelegenheid tot Inspraak geboden. De resultaten daarvan zijn in de toelichting worden verwerkt (zie hoofdstuk 8).

Voor zover er op dit bestemmingsplan vooruit wordt gelopen, worden de wettelijke procedures gevolgd, waarin ook voorzien is in de mogelijkheid tot het indienen van bedenkingen.

7. 2. Economische uitvoerbaarheid

Waar het hier een al jaren bestaand woon- en bedrijvengebied betreft waarin sprake is van ontwikkelingen die zich in financieel opzicht grotendeels aan de gemeentelijke huishouding onttrekken, is het onmogelijk om met betrekking tot dit gebied een gebruikelijke opzet "economische uitvoerbaarheid" te maken. Hooguit kan gesteld worden dat de gemeente de "spontane" ontwikkeling zal begeleiden middels een soort "revitalisatieplan", waarbij de gemeentelijke inspanningen met name op het terrein van de infrastructurele voorzieningen zullen liggen.

De kosten die hiermee gemoeid zijn zullen vanuit de algemene middelen en mogelijk het grondbedrijf, gedekt moeten worden.

⁶⁾ Artikel 9 lid 2 van het Besluit op de ruimtelijke ordening.

8. OVERLEG EN INSPRAAK

8. 1. Overleg ex artikel 10 Bro

In het kader van het Overleg ex art. 10 Bro zijn reacties binnengekomen van:

1. De Commissie van Overleg ex art. 10 Bro 1985;
2. NS Railinfrabeheer BV;
3. Het Waterschap It Marnelân;
4. NUON Friesland.

Deze reacties zijn onder bijlage 3 aan het plan toegevoegd.

Ad 1. Commissie van Overleg

De Commissie van Overleg geeft in haar reactie van 12 juli 1996 in de eerste plaats aan dat er in verband met de wijziging van de geluidzone rond het industrieterrein Spaansen c.a. zoveel mogelijk, gelijktijdig met de vaststelling van het onderhavige plan, ook partiële herzieningen vastgesteld dienen te worden voor de andere bestemmingsplannen waarin deze zone ligt.

Reactie: De nieuw vast te stellen zone rond het industrieterrein Spaansen c.a. ligt over een klein gedeelte van het bestemmingsplangebied "De Spiker" en van het bestemmingsplangebied "Koningsbuurt" (een gedeelte van Rijksweg 31). Voor het bestemmingsplan "Koningsbuurt" is een planherziening in procedure gebracht waarvan aangenomen wordt dat deze vrij kort na het onderhavige bestemmingsplan vastgesteld gaat worden. Omdat de vaststelling van de nieuwe zone geen materiële consequenties heeft met betrekking tot de bestemming waar zij in dit plan overheen komt te liggen ("Verkeersdoeleinden"), lijkt het ons dan ook verantwoord om de zonevaststelling in het kader van deze herziening mee te nemen en daarvoor niet nog eens een aparte partiële herziening te vervaardigen en in procedure te brengen. Voor het bestemmingsplan "De Spiker" zal de aanpassing van de geluidzone evenmin materiële consequenties hebben. Ook hier komt de geluidzone over bestemmingen of bestemmingsgedeelten te liggen die de realisering van geluidgevoelige bebouwing uitsluiten. Met de herziening van het bestemmingsplan "De Spiker" is in 1997 een start gemaakt. De verwachting is dat deze herziening in 1998 door de gemeenteraad vastgesteld zal kunnen worden. Met het oog daarop stellen wij, in relatie tot de opmerking van de Commissie, dan ook voor om, vooruitlopend op deze integrale planherziening, tegelijk met het onderhavige plan een partiële herziening van het plan "De Spiker" vast te stellen die bestaat uit een kaartfragment met daarop aangegeven, voor het gebied dat tot de zone behoort, een aanvullende bestemming "Aandachtszone industrielawaai", met een daarbijbehorend voorschrift.

In de tweede plaats stelt de Commissie dat zich, door de invloed van geluid-zones van meerdere industrieterreinen en de ligging van de 50 dB(A)- en 55 dB(A)-contouren van diverse wegen, binnen de mogelijkheden van het plan "nieuwe situaties" in de zin van de Wet geluidhinder voor kunnen doen.

Met het oog daarop zou enerzijds een Procedure Hogere Waarde(n) doorlopen moeten worden en anderzijds zogenaamde uitgestelde beslismomenten in het plan opgenomen moeten worden.

Reactie: Deze opmerking van de Commissie is juist. De bestemming "Gemengde doeleinden" biedt bij recht de mogelijkheid om nieuwe woningen te bouwen die vanwege de Stationsweg en Rijksweg 31 een geluidbelasting van meer dan 50 dB(A) op de gevel zouden kunnen ondervinden.

Sinds het in het Overleg en de Inspraak brengen van het onderhavige plan is de situatie evenwel in zoverre veranderd, dat er van het ontstaan van nieuwe situaties in de zin van de Wet geluidhinder geen sprake meer is.

In de vroegere gebouwen van het Simon Vestdijk-College is inmiddels de School voor Kust- en binnenvaart gevestigd, terwijl naar alle waarschijnlijkheid in de voormalige Schefferschool maatschappelijke - en mogelijk sociaal-culturele activiteiten tot ontwikkeling zullen worden gebracht. Met het oog daarop kunnen de voormalige gebouwen van het Simon Vestdijk-College een gelijksoortige bestemming houden als ze hadden. Ditzelfde geldt min of meer voor de gebouwen van de Schefferschool, zij het dat er daarbij een verandering te verwachten is van een geluidgevoelig gebouw in een niet geluidgevoelig gebouw. Wel zijn er nu met betrekking tot de bestemming "Bijzondere doeleinden", met het oog op nu nog niet te voorziene ontwikkelingen, in het plan een vrijstellingsbevoegdheid en een wijzigingsbevoegdheid opgenomen die het mogelijk maken deze bestemming te combineren met of te wijzigen in een geluidgevoelige functie.

De toepassing van deze vrijstellingsbevoegdheid en wijzigingsbevoegdheid is gekoppeld aan het criterium dat er geen overschrijding van de voorkeursgrenswaarden mag optreden. Indien dit wel het geval is, dient er van tevoren een zogenaamde Procedure Hogere Waarde(n) te zijn gevolgd.

Voor het overige biedt het plan geen mogelijkheden voor het realiseren en ontstaan van nieuwe geluidgevoelige gebouwen en situaties. Een Procedure Hogere Waarde(n) is in het kader van het onderhavige plan dan ook niet meer gevoerd.

De bestemming "Woondoeleinden" heeft betrekking op bestaande woningen. De bestemming en de daarin opgenomen bebouwingsvlakken bieden geen mogelijkheden voor het realiseren van nieuwe geluidgevoelige situaties in de zin van de Wet geluidhinder.

Dit is in het plan nu ook nog eens vastgelegd door, voor zover ten minste van toepassing, het per bouwvlak vastleggen van het maximale aantal te realiseren woningen.

In relatie tot deze bestemming is het volgen van een Procedure Hogere Waarde(n) dan ook niet noodzakelijk.

De in artikel 21 van de voorschriften opgenomen wijzigingsbevoegdheden, bieden, zoals hiervoor al werd opgemerkt ten aanzien van de bestemming "Bijzondere doeleinden", de mogelijkheid om de bestemming "Bijzondere doeleinden" en "Bedrijfsdoeleinden" te wijzigen in de bestemming "Woondoel-einden".

Bij het toepassen van deze wijzigingsbevoegdheden kunnen er, zoals opgemerkt, situaties ontstaan waarbij er sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarden uit de Wet geluidhinder. Waar het echter nog de vraag is of er ook daadwerkelijk gebruik gemaakt wordt van deze wijzigingsbevoegdheid, is het min of meer voorbarig om nu al een Procedure Hogere Waarde(n) op te starten. Wellicht is dit helemaal niet nodig.

Wel is, zoals hiervoor ook al is aangegeven, naar aanleiding van de opmerking van de Commissie in artikel 21 met betrekking tot de toepassing van de daarin genoemde wijzigingsbevoegdheden nu de voorwaarde opgenomen dat dit alleen zal gebeuren als voldaan kan worden aan de voorkeursgrenswaarden uit de Wet geluidhinder, dan wel terzake een hogere waarde is verleend.

In de derde plaats merkt de Commissie op dat met betrekking tot het wegverkeerslawaaï ten gevolge van Rijksweg 31 uitgegaan is van de situatie na reconstructie, maar dat dit haar, gezien de hardheid van deze reconstructieplannen en de termijn waarop deze eventueel uitgevoerd worden, enigszins voorbarig voorkomt. De Commissie stelt voor om, evenals dat in het bestemmingsplan "Koningsbuurt" is gebeurd, uit te gaan van de huidige situatie en de daarin te verwachten ontwikkeling.

Reactie: Naar aanleiding van deze opmerking van de Commissie zijn nu voor Rijksweg 31 de op de huidige situatie gebaseerde akoestische berekeningen met betrekking tot het wegverkeerslawaaï in het plan opgenomen.

In de vierde plaats vraagt de Commissie zich af in hoeverre de woningen Kanaalweg 74 tot en met 86, in verband met hun ingeklemd zijn tussen geluidbelastende wegen en bedrijven, te handhaven zijn.

Reactie: Het betreft hier woningen die al dateren uit de periode dat er nog op geen enkele manier sprake was van geluidhinder.

De woonfunctie op deze locatie nu ter discussie stellen gaat ons te ver, omdat er in feite alleen sprake is van een te hoge geluidbelasting vanwege het wegverkeerslawaai, dit nog afgezien van de financiële consequenties die het onder het overgangsrecht brengen van de woningen met zich mee zou brengen. Wel zal in het kader van toekomstige saneringsprogramma's wegverkeerslawaai bekeken worden op welke wijze en in hoeverre de geluidhinder binnen acceptabele grenzen kan blijven. Voorshands is het inbestemmen van deze woningen overeenkomstig de bestaande situatie ons inziens de enige reële en haalbare oplossing.

Met betrekking tot de saneringssituaties wegverkeerslawaai wordt gesteld dat uitgaan dient te worden van de situatie van 1986, waarbij een prognose over 10 jaar acceptabel is.

Reactie: Deze opmerking van de Commissie is juist. De toelichting bij het plan wekte wellicht de indruk dat in saneringssituaties uitgaan wordt van de huidige dan wel toekomstige situaties.

De toelichting bij het plan is op dit punt dan ook enigszins aangescherpt, zodat er van misverstand op dit punt geen sprake meer kan zijn.

De Commissie merkt op dat voor het perceel Stationsweg 4 een categorie- en een klasse-aanduiding ontbreekt.

Reactie: Deze opmerking is juist. De betreffende aanduidingen zijn alsnog aangebracht.

Verder merkt de Commissie op dat met het oog op de inzichtelijkheid van het plan het aanbeveling verdient de geluidzone vanwege industrieterreinen en de 50 dB(A)- en 55 dB(A)-contour van de diverse wegen op de plankaart aan te geven.

Reactie: Naar aanleiding van deze opmerking van de Commissie zijn de betreffende zone-gedeelten nu op de plankaart weergegeven. Deze hebben een aanvullende bestemming "Aandachtszone industrielawaai" gekregen die moet voorkomen dat in het plangebied binnen deze zones nieuwe "saneringssituaties" kunnen ontstaan.

De geluidcontouren (50 dB(A) en 55 dB(A)) zijn niet op de plankaart weergegeven, maar op (een) kaart(jes) in/bij de toelichting. De reden daarvan is dat deze contouren geen juridische betekenis hebben, noch de werkelijke situatie weergegeven. Bij de berekening van de contour wordt namelijk geen rekening gehouden met afschermdende bebouwing.

De Commissie merkt op dat de zin van de scheidingslijn bouwklasse tussen de percelen Kanaalweg 74 en 76 haar ontgaat.

Reactie: Het opnemen van deze scheidingslijn wordt begrijpelijk wanneer de panden Kanaalweg 76 tot en met 86 worden voorzien van de klasse aanduiding "A". In het ontwerp hadden deze panden abusievelijk de klasse-aanduiding "C" gekregen. Het plan is op dit punt dan ook aangepast.

De Commissie plaatst vraagtekens bij de zin van artikel 9 sub B lid 1.b voor wat betreft het daarin noemen van aantal bij een bedrijf te realiseren bedrijfswoningen. Een en ander is namelijk geregeld middels aanduidingen op een kaart.

Reactie: Deze opmerking van de Commissie is juist. Het betreffende artikelgedeelte is aangepast in de zin dat daarin nu alleen nog is aangegeven dat bedrijfswoningen gebouwd dienen te worden binnen de daarvoor binnen het bebouwingsvlak aangegeven gedeelten.

Naar de mening van de Commissie zou op zijn minst in de toelichting bij het plan aangegeven dienen te worden dat middels het Welstandstoezicht zoveel mogelijk de handhaving van de stedenbouwkundige kwaliteit van de bestaande bebouwing langs de Zuidoostersingel zal worden nagestreefd.

Reactie: Hoewel het hier geen bebouwing betreft die in het kader van het MSP is geselecteerd, zijn wij met de Commissie van mening dat via het instrument van de Welstandstoezicht zoveel mogelijk getracht zal moeten worden de ruimtelijke en stedenbouwkundige kenmerken van de bebouwing aan de Zuidoostersingel te handhaven.

Van de opmerking van de Commissie betreffende de mogelijke toepassing van artikel 11, lid 8 van de Wet op de Ruimtelijke ordening, hebben wij kennisgenomen.

Ten slotte acht de Commissie het gewenst dat nader, aanvullend overleg plaatsvindt met de provinciale afdeling Milieuvergunningen, zodat de milieuaspecten van het onderhavige plan in relatie gebracht kunnen worden met die van het plan "Koningsbuurt", dat recentelijk ook in het kader van het Overleg ex artikel 10 Bro is behandeld.

Reactie: Dit nadere, aanvullende overleg heeft inmiddels plaatsgevonden en de resultaten daarvan zijn in het onderhavige plan verwerkt.

Ad 2. NS Railinfrabeheer BV

In de eerste plaats merkt NS Railinfrabeheer op dat er een nieuw, aangepast reken- en meetvoorschrift in voorbereiding is. Mocht de invoering daarvan plaatsvinden voor het officieel in procedure gaan van het plan, dan zou men graag zien dat deze nieuwe rekenmethode werd toegepast.

Reactie: Hoewel wij verwachten dat het plan in procedure gaat voordat de nieuwe rekenmethode is ingevoerd, zullen wij indien dat niet het geval mocht zijn, rekening houden met het nieuwe meet- en rekenvoorschrift.

In de tweede plaats verzoekt NS Railinfrabeheer om de 60 dB(A)-contour en de akoestische berekeningen met betrekking tot het spoorweglawaai in het plan op te nemen.

Reactie: In het plan zijn geen mogelijkheden opgenomen om binnen het gebied van de 60 dB(A)-contour, nieuwe geluidgevoelige bebouwing op te nemen. Het heeft ons inziens dan ook geen zin om de 60 dB(A)-contour op de plankaart op te nemen. De akoestische berekening met betrekking tot het spoorweglawaai is alsnog in het plan opgenomen. Hieruit blijkt dat het spoorweglawaai geen enkel probleem oplevert.

In de derde plaats vraagt NS Railinfrabeheer zich af waarom op blz. 21 van de toelichting van het bestemmingsplan geen aandacht aan het spoorweglawaai is besteed.

Reactie: Zoals op bladzijde 17 van de toelichting is weergegeven, is er met betrekking tot het aspect spoorweglawaai in het plangebied geen sprake van aandachts- en knelpunten. Op bladzijde 21 wordt alleen aandacht besteed aan de aandachtspunten op milieugebied. Vandaar dat hier het aspect spoorweglawaai niet meer aan de orde komt.

Verder zou NS Railinfrabeheer graag zien dat in artikel 10 lid B sub 2 de hoogte van 5 meter werd gewijzigd in 10 meter.

Reactie: De in het genoemde lid genoemde hoogte van 5 meter heeft betrekking op bouwwerken, geen gebouwen zijnde, die niet rechtstreeks ten dienste staan van de geleiding en beveiliging van het spoorwegverkeer. Ten aanzien van de bouwwerken die daaraan wel rechtstreeks ten dienste staan, is geen hoogtebepaling opgenomen. Een hogere maat voor sein- en relaishuisjes lijkt ons dan ook niet nodig. Men kan zo hoog gaan als men wil.

Tenslotte wordt in relatie tot de inrichting van het plan gewezen op artikel 36-38 van de Spoorwegwet en wordt verzocht om bij gebruikmaking van artikel 22 de regio van NS Railinfrabeheer te informeren, wanneer het gronden betreft op of in de nabijheid van het spoor.

Reactie: Van de opmerking met betrekking tot artikel 36-38 van de Spoorwegwet hebben wij kennisgenomen. Waar de toepassing van artikel 22 geen betrekking zal hebben op gronden op of in de nabijheid van het spoor, lijkt ons deze laatste opmerking van NS Railinfrabeheer in de onderhavige situatie weinig relevant.

Ad 3. Het Waterschap It Marnelân

Het Waterschap laat weten ten aanzien van het plan geen essentiële op- of aanmerkingen te hebben.

Ad 4. NUON Friesland

Het NUON Friesland merkt op dat in het plan een tweetal transformatorstations niet als zodanig is inbestemd.

Reactie: Het betreft hier nutsgebouwtjes die op basis van hun inhoud < 50 m³, toegelaten zijn op basis van artikel 20 lid 4. Regeling via een speciale bestemming en aanduiding op de kaart is dan ook overbodig.

8. 2. Inspraak

In het kader van de Inspraak zijn reacties binnengekomen van:

1. NS Vastgoed; en
2. dhr. A.H. Broekhuizen te Harlingen.

Ook deze reacties zijn aan het plan toegevoegd (bijlage 3)

Ad 1. NS Vastgoed

NS Vastgoed merkt in relatie tot het ontwerp-bestemmingsplan op, dat men graag overleg wil over de bestemmingen rond het station en dan met name met betrekking tot de bestemmingen "Spoorwegdoeleinden" en "Verkeersdoeleinden".

Reactie: Het gevraagde overleg heeft inmiddels plaatsgevonden, met als resultaat dat er van de kant van NS Vastgoed geen aanmerkingen meer zijn ten aanzien van het onderhavige plan.

Ad 2. Dhr. A.H. Broekhuizen

Dhr. Broekhuizen merkt op dat in de toelichting van het plan in relatie tot de overslagfunctie niet gesproken wordt over stofoverlast, terwijl dit toch zeker een aspect van belang is.

Reactie: Deze opmerking is juist. In de toelichting is nu ook het aspect "stofoverlast" genoemd.

Dhr. Broekhuizen is verder van mening dat de bakkerij aan het Oud Jaagpad wegbestemd zou moeten worden, omdat omwonenden daarvan overlast ondervinden.

Reactie: Duidelijk is in de toelichting vermeld dat de bakkerij gehandhaafd kan worden zolang de woonomgeving daarvan geen onevenredige hinder ondervindt.
Wij denken dat dit bij de voorwaarden in de milieuvergunning van het betreffende bedrijf niet het geval zal zijn en zijn dan ook van mening dat de bakkerij inbestemd dient te blijven.

In relatie tot hoofdstuk 5.3 van de toelichting bij het plan, merkt dhr. Broekhuizen op dat vestiging van een ander categorie 5-bedrijf op de locatie Spaansen, niet meer mogelijk zou moeten zijn.

Reactie: Het bedrijf Spaansen is specifiek bestemd, andere categorie 5-bedrijven zullen zich hier niet kunnen vestigen. De genoemde alinea uit de toelichting wekt in dat verband een verkeerde indruk. De betreffende alinea is dan ook uit de toelichting verwijderd.

Dhr. Broekhuizen verzoekt om in de toelichting, onder het kopje "Groenvoorzieningen", ook de groenstrook aan het Oud Jaagpad te noemen.

Reactie: Met deze opmerking is nu in de toelichting rekening gehouden.

Ten slotte merkt dhr. Broekhuizen met betrekking tot de tekst over de Geluidzone op dat er in verband met het uitzicht van de bewoners niet een volledig scherm rond het bedrijf Spaansen is aangebracht.

Reactie: Wanneer mocht blijken dat het bedrijf Spaansen zich, als gevolg van het weglaten van een stuk scherm, niet aan de akoestische begrenzingen kan houden, dan zullen er, ook met het oog op de nog te verlenen milieuvergunning, alsnog maatregelen genomen moeten worden om te voorkomen dat de geluidbelasting vanwege het bedrijf op de rand van de zone de 50 dB(A) te boven gaat.

BIJLAGE 1

Geluidberekeningen

Harlingen (Stationsweg-Oost)

951903
50 dB(A)

50 dB(A)-contour

Rijlijnummer : 1
Waarneempunt : 01Maatgevende periode : DAG
Indicatief : Nee

Waarneemhoogte :	4.5 m.				
Wegdek hoogte :	0.0 m.	Emissiegegevens	mvtg/u	km/u	Emiss
Afstand horiz :	59.2 m.	-----	-----	-----	-----
Afstand schuin :	59.3 m.	lichte mvtg	602.0	50	72.5
Afstand kruisp :	0.0 m.	middelzware mvtg	17.0	50	68.2
Type wegdek :	1	zware mvtg	21.0	50	73.9
Bodemfactor :	0.50	motorrijwielen			
Objectfractie :	0.00	-----	-----	-----	-----
Zichthoek :	127	TOTAAL	640.0		76.9

Resultaten in dB(A)

Cwegdek :	0.0	Dafstand :	17.7	LAEq :	55.0
Ckruispunt :	0.0	Dlucht :	0.8	LAEq,etmaal :	55.0
Creflectie :	0.0	Dbodem :	2.2	Art.103 Wgh :	5.0
Czichthoek :	0.0	Dmeteo :	1.3	-----	-----
-----	-----	-----	-----	-----	-----
Ctotaal :	0.0	Dtotaal :	22.0	Etmaalwaarde :	50.0

=====

Harlingen (Stationsweg-Oost)

951903
55 dB(A)**55 dB(A)-contour**Rijlijnummer : 1
Waarneempunt : 01Maatgevende periode : DAG
Indicatief : Nee

Waarneemhoogte :	4.5 m.			
Wegdek hoogte :	0.0 m.			
Afstand horiz :	28.8 m.	Emissiegegevens	mvtg/u	km/u
Afstand schuin :	29.0 m.	-----	-----	-----
Afstand kruisp :	0.0 m.	lichte mvtg	602.0	50
Type wegdek :	1	middelzware mvtg	17.0	50
Bodemfactor :	0.30	zware mvtg	21.0	50
Objectfractie :	0.00	motorrijwielen		
Zichthoek :	127	-----	-----	-----
		TOTAAL	640.0	76.9

Resultaten in dB(A)

Cwegdek :	0.0	Dafstand :	14.6		
Ckruispunt :	0.0	Dlucht :	0.4	LAeq	: 60.0
Creflectie :	0.0	Dbodem :	1.2	LAeq,etmaal	: 60.0
Czichthoek :	0.0	Dmeteo :	0.7	Art.103 Wgh	: 5.0
-----	-----	-----	-----	-----	-----
Ctotaal :	0.0	Dtotaal :	16.9	Etmaalwaarde	: 55.0

=====

Harlingen (Stationsweg-Midden)

951903
50 dB(A)**50 dB(A)-contour**Rijlijnummer : 1
Waarneempunt : 01Maatgevende periode : DAG
Indicatief : Nee

Waarneemhoogte :	4.5 m.				
Wegdek hoogte :	0.0 m.	Emissiegegevens	mvtg/u	km/u	Emiss
Afstand horiz :	65.6 m.	-----	-----	-----	-----
Afstand schuin :	65.7 m.	lichte mvtg	937.0	50	74.4
Afstand kruisp :	0.0 m.	middelzware mvtg	26.0	50	70.1
Type wegdek :	1	zware mvtg	8.0	50	69.7
Bodemfactor :	0.30	motorrijwielen			
Objectfractie :	0.00	-----	-----	-----	-----
Zichthoek :	127	TOTAAL	971.0		76.7

Resultaten in dB(A)

Cwegdek :	0.0	Dafstand :	18.2		
Ckruispunt :	0.0	Dlucht :	0.8	LAeq	: 55.0
Creflectie :	0.0	Dbodem :	1.3	LAeq,etmaal	: 55.0
Czichthoek :	0.0	Dmeteo :	1.4	Art.103 Wgh	: 5.0
-----	-----	-----	-----	-----	-----
Ctotaal :	0.0	Dtotaal :	21.7	Etmaalwaarde	: 50.0

=====

Harlingen (Stationsweg-Midden)

951903
55 dB(A)

55 dB(A)-contour

Rijlijnnummer : 1
Waarneempunt : 01Maatgevende periode : DAG
Indicatief : Nee

Waarneemhoogte :	4.5 m.					
Wegdek hoogte :	0.0 m.	Emissiegegevens	mvtg/u	km/u	Emiss	
Afstand horiz :	32.4 m.	-----				
Afstand schuin :	32.6 m.	lichte	mvtg	937.0	50	74.4
Afstand kruisp :	0.0 m.	middelzware	mvtg	26.0	50	70.1
Type wegdek :	1	zware	mvtg	8.0	50	69.7
Bodemfactor :	0.10	motorrijwielen				
Objectfractie :	0.00	-----				
Zichthoek :	127	TOTAAL		971.0		76.7

Resultaten in dB(A)

Cwegdek :	0.0	Dafstand :	15.1		
Ckruispunt :	0.0	Dlucht :	0.5	LAeq	: 60.0
Creflectie :	0.0	Dbodem :	0.4	LAeq,etmaal	: 60.0
Czichthoek :	0.0	Dmeteo :	0.8	Art.103 Wgh	: 5.0

Ctotaal :	0.0	Dtotaal :	16.8	Etmaalwaarde	: 55.0

Harlingen (Stationsweg-West)

951903
50 dB(A)

50 dB(A)-contour

Rijlijnummer : 1
Waarneempunt : 01Maatgevende periode : DAG
Indicatief : Nee

Waarneemhoogte :	4.5 m.				
Wegdek hoogte :	0.0 m.	Emissiegegevens	mvtg/u	km/u	Emiss
Afstand horiz :	67.2 m.	-----	-----	-----	-----
Afstand schuin :	67.3 m.	lichte mvtg	1177.0	50	75.4
Afstand kruisp :	0.0 m.	middelzware mvtg	33.0	50	71.1
Type wegdek :	1	zware mvtg	10.0	50	70.7
Bodemfactor :	0.50	motorrijwielen			
Objectfractie :	0.00	-----	-----	-----	-----
Zichthoek :	127	TOTAAL	1220.0		77.7

Resultaten in dB(A)

Cwegdek :	0.0	Dafstand :	18.3		
Ckruispunt :	0.0	Dlucht :	0.8	LAeq	: 55.0
Creflectie :	0.0	Dbodem :	2.3	LAeq,etmaal	: 55.0
Czichthoek :	0.0	Dmeteo :	1.4	Art.103 Wgh	: 5.0
-----	-----	-----	-----	-----	-----
Ctotaal :	0.0	Dtotaal :	22.8	Etmaalwaarde	: 50.0

Harlingen (Stationsweg-West)

951903
55 dB(A)**55 dB(A)-contour**Rijlijnnummer : 1
Waarneempunt : 01Maatgevende periode : DAG
Indicatief : Nee

Waarneemhoogte :	4.5 m.				
Wegdek hoogte :	0.0 m.	Emissiegegevens	mvtg/u	km/u	Emiss
Afstand horiz :	33.6 m.	-----			
Afstand schuin :	33.8 m.	lichte mvtg	1177.0	50	75.4
Afstand kruisp :	0.0 m.	middelzware mvtg	33.0	50	71.1
Type wegdek :	1	zware mvtg	10.0	50	70.7
Bodemfactor :	0.30	motorrijwielen			
Objectfractie :	0.00	-----			
Zichthoek :	127	TOTAAL	1220.0		77.7

Resultaten in dB(A)

Cwegdek :	0.0	Dafstand :	15.3		
Ckruispunt :	0.0	Dlucht :	0.5	LAeq :	60.0
Creflectie :	0.0	Dbodem :	1.2	LAeq,etmaal :	60.0
Czichthoek :	0.0	Dmeteo :	0.8	Art.103 Wgh :	5.0
-----		-----		-----	
Ctotaal :	0.0	Dtotaal :	17.8	Etmaalwaarde :	55.0

=====

Harlingen

9700cc
bijlage**Frnekereind / Kanaalweg**Rijlijnnummer : 1
Waarneempunt : 1Maatgevende periode : DAG
Indicatief : Nee

Waarneemhoogte :	4.5 m.					
Wegdek hoogte :	0.0 m.	Emissiegegevens	mvtg/u	km/u	Emiss	
Afstand horiz :	54.4 m.	-----				
Afstand schuin :	54.5 m.	lichte	mvtg	214.0	50	68.0
Afstand kruisp :	0.0 m.	middelzware	mvtg	7.1	50	64.4
Type wegdek :	3	zware	mvtg	1.8	50	63.3
Bodemfactor :	0.10	motorrijwielen				
Objectfractie :	0.00	-----				
Zichthoek :	127	TOTAAL		222.9		70.5

Resultaten in dB(A)

Cwegdek :	4.2	Dafstand :	17.4		
Ckruispunt :	0.0	Dlucht :	0.7	LAeq	: 55.0
Creflectie :	0.0	Dbodem :	0.4	LAeq,etmaal	: 55.0
Czichthoek :	0.0	Dmeteo :	1.2	Art.103 Wgh	: 5.0

Ctotaal :	4.2	Dtotaal :	19.7	Etmaalwaarde	: 50.0

=====

Harlingen

9700c2
bijlage

Frnekereind / Kanaalweg

Rijlijnnummer : 1
Waarneempunt : 1Maatgevende periode : DAG
Indicatief : Nee

Waarneemhoogte :	4.5 m.				
Wegdek hoogte :	0.0 m.	Emissiegegevens	mvtg/u	km/u	Emiss
Afstand horiz :	21.6 m.	-----			
Afstand schuin :	21.9 m.	lichte mvtg	214.0	50	68.0
Afstand kruisp :	0.0 m.	middelzware mvtg	7.2	50	64.5
Type wegdek :	3	zware mvtg	1.8	50	63.3
Bodemfactor :	0.10	motorrijwielen			
Objectfractie :	0.00	-----			
Zichthoek :	127	TOTAAL	223.0		70.5

Resultaten in dB(A)

Cwegdek :	4.1	Dafstand :	13.4		
Ckruispunt :	0.0	Dlucht :	0.4	LAeq :	60.0
Creflectie :	0.0	Dbodem :	0.4	LAeq,etmaal :	60.0
Czichthoek :	0.0	Dmeteo :	0.5	Art.103 Wgh :	5.0

Ctotaal :	4.1	Dtotaal :	14.7	Etmaalwaarde :	55.0

=====

Harlingen

9700EE
bijlage**Zuidoostersingel**Rijlijnummer : 1
Waarneempunt : 1Maatgevende periode : DAG
Indicatief : Nee

Waarneemhoogte :	4.5 m.				
Wegdek hoogte :	0.0 m.	Emissiegegevens	mvtg/u	km/u	Emiss
Afstand horiz :	25.2 m.	-----	-----	-----	-----
Afstand schuin :	25.5 m.	lichte mvtg	109.7	50	65.1
Afstand kruisp :	0.0 m.	middelzware mvtg	2.1	50	59.1
Type wegdek :	3	zware mvtg	1.2	50	61.5
Bodemfactor :	0.40	motorrijwielen			
Objectfractie :	0.00	-----	-----	-----	-----
Zichthoek :	127	TOTAAL	113.0		67.4

Resultaten in dB(A)

Cwegdek :	4.2	Dafstand :	14.1		
Ckruispunt :	0.0	Dlucht :	0.4	LAEq :	55.0
Creflectie :	0.0	Dbodem :	1.5	LAEq,etmaal :	55.0
Czichthoek :	0.0	Dmeteo :	0.6	Art.103 Wgh :	5.0
-----	-----	-----	-----	-----	-----
Ctotaal :	4.2	Dtotaal :	16.6	Etmaalwaarde :	50.0

=====

Harlingen

9700E2
bijlage**Zuidoostersingel**

Rijlijnnummer : 1

Maatgevende periode : DAG

Waarneempunt : 1

Indicatief : Nee

Waarneemhoogte :	4.5 m.				
Wegdek hoogte :	0.0 m.	Emissiegegevens	mvtg/u	km/u	Emiss
Afstand horiz :	11.4 m.	-----	-----	-----	-----
Afstand schuin :	12.0 m.	lichte mvtg	109.7	50	65.1
Afstand kruisp :	0.0 m.	middelzware mvtg	2.1	50	59.1
Type wegdek :	3	zware mvtg	1.2	50	61.5
Bodemfactor :	0.10	motorrijwielen			
Objectfractie :	0.00	-----	-----	-----	-----
Zichthoek :	127	TOTAAL	113.0		67.4

Resultaten in dB(A)

Cwegdek :	4.2	Dafstand :	10.8		
Ckruispunt :	0.0	Dlucht :	0.2	LAeq :	60.0
Creflectie :	0.0	Dbodem :	0.3	LAeq,etmaal :	60.0
Czichthoek :	0.0	Dmeteo :	0.3	Art.103 Wgh :	5.0
-----	-----	-----	-----	-----	-----
Ctotaal :	4.2	Dtotaal :	11.6	Etmaalwaarde :	55.0

=====

WEGVERKEERSLAWAAI

WEGVERKEERSLAWAAI**SRM- 1**

Plan : Koningbuurt
 Berekening : N-31 50 dB(A)
 Referentiepunt : 4
 Maatgevende periode : nacht
 Aftrek artikel 103 Wgh : 3 dB(A)

VERKEERSGEGEVENS :

1995	Q(aant/u)	V(km/u)	2005	Q(aant/u)	V(km/u)
Cat.1 (mr)	0.0	0	Cat.1 (mr)	0.0	0
Cat.2 (lv)	77.0	80	Cat.2 (lv)	93.9	80
Cat.3 (mv)	6.0	80	Cat.3 (mv)	7.3	80
Cat.4 (zv)	16.0	80	Cat.4 (zv)	19.5	80

Groeipercentage per jaar : 2.0 %
 Totaal groeipercentage in 10 jaar : 21.9 %
 Kruispuntcorrectie : Nee

GEOMETRISCHE GEGEVENS :

Hoogte wegdek : 4.0 m
 Hoogte waarnemer : 5.0 m
 Afstand waarnemer-rijlijn : 285.0 m
 Bodemdempingsfactor : .9
 Type wegdek : glad asfalt
 Reflektie : Nee

EMISSIES, CORRECTIE- en DEMPINGSFAKTOREN :

Emissie cat.1 (mr) : 0.0 dB(A)
 Emissie cat.2 (lv) : 68.7 dB(A)
 Emissie cat.3 (mv) : 65.2 dB(A)
 Emissie cat.4 (zv) : 72.5 dB(A)

Totale emissie : 74.5 dB(A)

Correctie wegdek : 0.0 dB(A)
 Correctie kruising : 0.0 dB(A)
 Correctie reflektie : 0.0 dB(A)
 Correctie zichthoek : 0.0 dB(A)
 Damping afstand : 24.5 dB(A)
 Damping lucht : 2.4 dB(A)
 Damping bodem : 2.1 dB(A)
 Damping meteo : 2.4 dB(A)

GELUIDSNIVEAU :

Geluidsniveau (Laeq) : 43.0 dB(A)
 Correctie nachtperiode : + 10.0 dB(A)
 Aftrek artikel 103 Wgh : - 3.0 dB(A)

Etmaalwaarde : 50.0 dB(A)

WEGVERKEERSLAWAAI**SRM- 1**

Plan : Koningsbuurt
 Berekening : N-31 55 dB(A)
 Referentiepunt : 4
 Maatgevende periode : nacht
 Aftrek artikel 103 Wgh : 3 dB(A)

VERKEERSGEGEVENS :

1995	Q(aant/u)	V(km/u)	2005	Q(aant/u)	V(km/u)
Cat.1 (mr)	0.0	0	Cat.1 (mr)	0.0	0
Cat.2 (lv)	77.0	80	Cat.2 (lv)	93.9	80
Cat.3 (mv)	6.0	80	Cat.3 (mv)	7.3	80
Cat.4 (zv)	16.0	80	Cat.4 (zv)	19.5	80

Groeipercentage per jaar : 2.0 %
 Totaal groeipercentage in 10 jaar : 21.9 %
 Kruispuntcorrectie : Nee

GEOMETRISCHE GEGEVENS :

Hoogte wegdek : 4.0 m
 Hoogte waarnemer : 5.0 m
 Afstand waarnemer-rijlijn : 141.0 m
 Bodemdempingsfactor : .9
 Type wegdek : glad asfalt
 Reflektie : Nee

EMISSIES, CORRECTIE- en DEMPINGSFAKTOREN :

Emissie cat.1 (mr) : 0.0 dB(A)
 Emissie cat.2 (lv) : 68.7 dB(A)
 Emissie cat.3 (mv) : 65.2 dB(A)
 Emissie cat.4 (zv) : 72.5 dB(A)

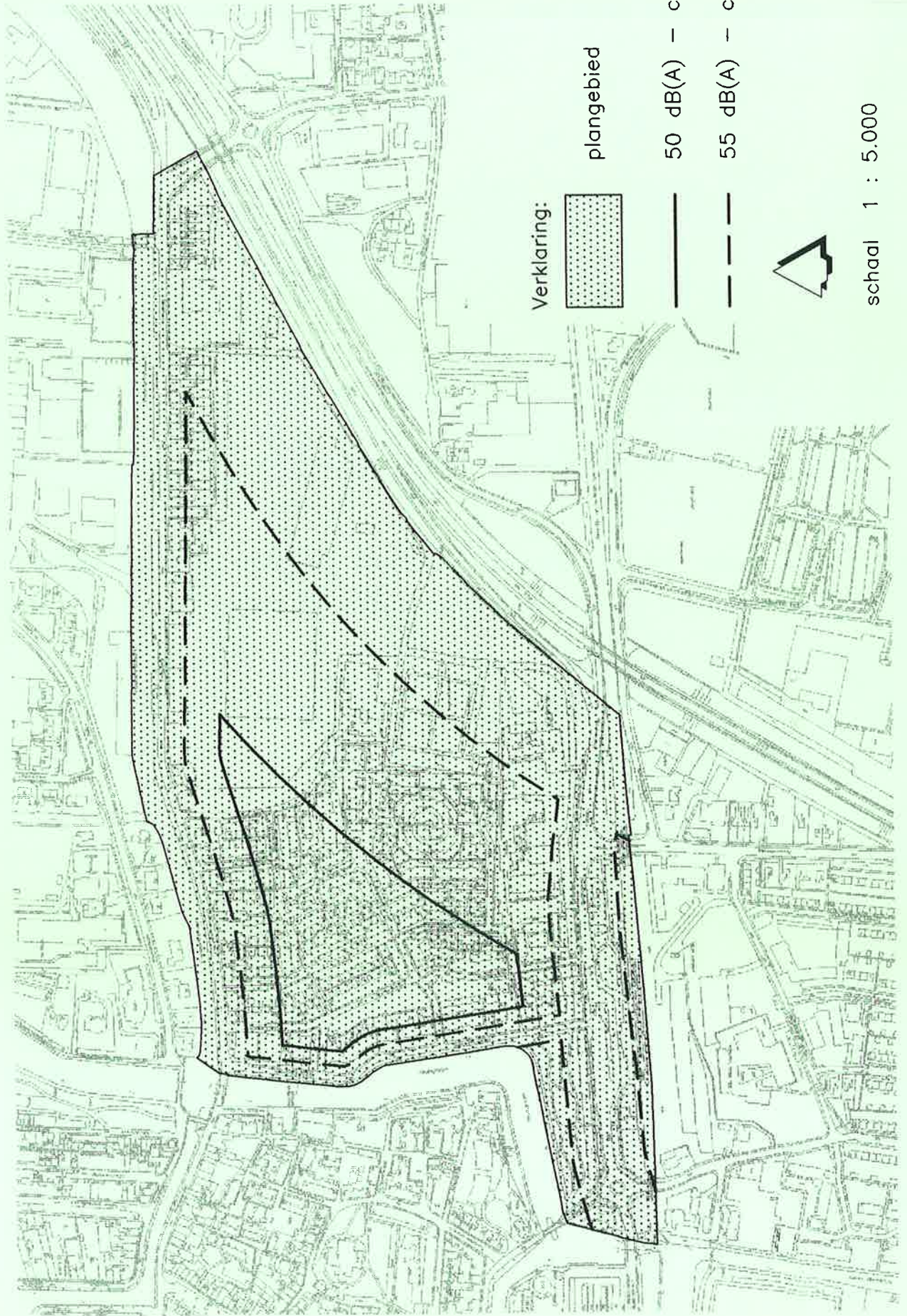
Totale emissie : 74.5 dB(A)

Correctie wegdek : 0.0 dB(A)
 Correctie kruising : 0.0 dB(A)
 Correctie reflectie : 0.0 dB(A)
 Correctie zichthoek : 0.0 dB(A)
 Damping afstand : 21.5 dB(A)
 Damping lucht : 1.4 dB(A)
 Damping bodem : 2.1 dB(A)
 Damping meteo : 1.5 dB(A)

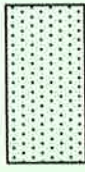
GELUIDSNIVEAU :

Geluidsniveau (Laeq) : 48.0 dB(A)
 Correctie nachtperiode : + 10.0 dB(A)
 Aftrek artikel 103 Wgh : - 3.0 dB(A)

Etmaalwaarde : 55.0 dB(A)



Verklaring:



plangebied

50 dB(A) – contour

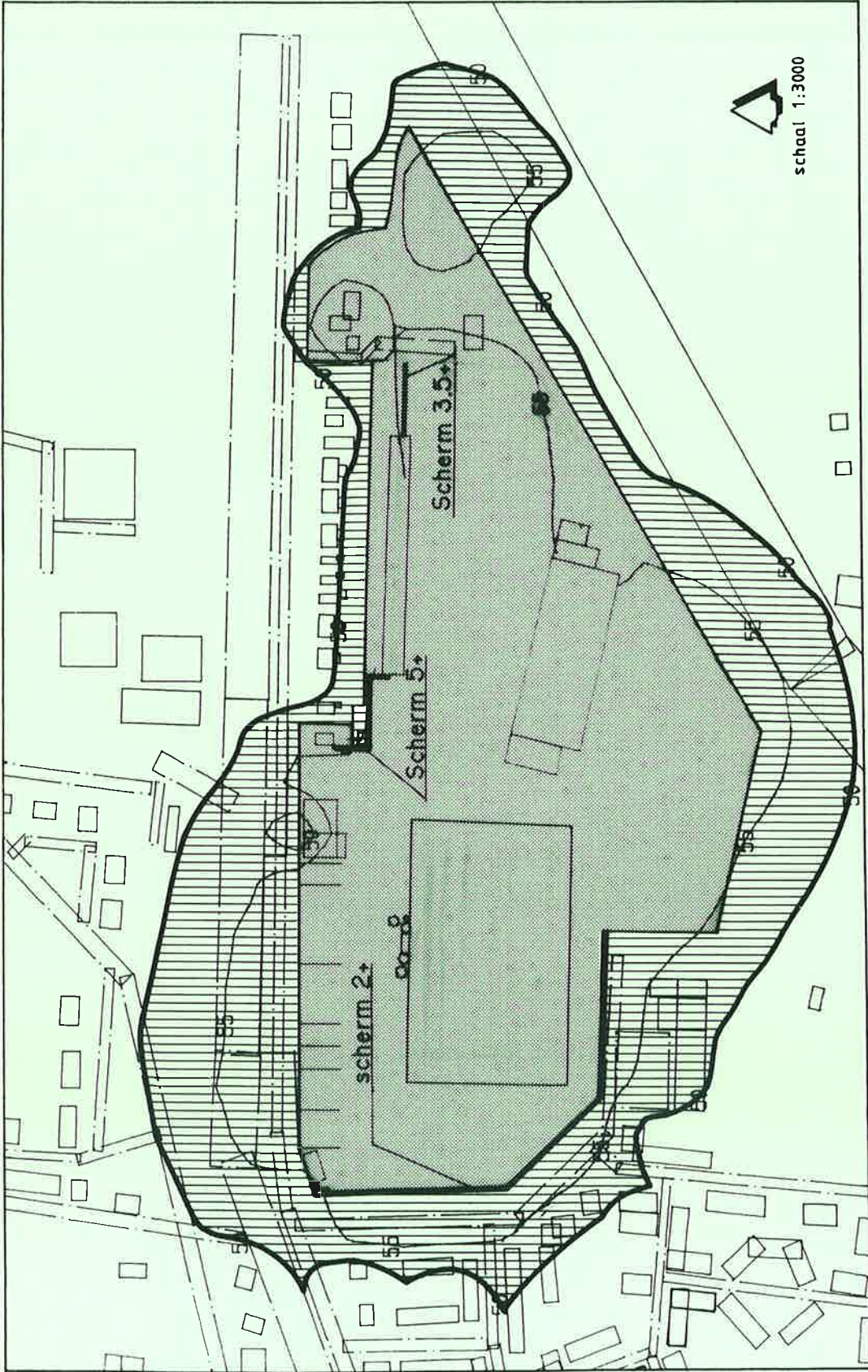


55 dB(A) – contour






schaal 1 : 5.000

INDUSTRIELAWAAI




 schaal 1:3000

- 
 grens van de geluidzone
- 
 zone ex art. 41 wgh
- 
 industrieterrein
 (bestemming Bedrijfsdoeleinden)

SPOORWEGLAWAAI

1. Inleiding

In opdracht van Buro Vijn te Oenkerk is door Stroop raadgevende ingenieurs een akoestisch onderzoek ingesteld ten behoeve van een bouwlocatie nabij het NS station te Harlingen.

De situering van de bouwlocatie is zodanig dat rekening gehouden moet worden met een geluidbelasting als gevolg van railverkeerslawaai in relatie tot de eisen van de Wet geluidhinder.

Bij het opstellen van dit rapport is gebruik gemaakt van de volgende gegevens:

- situatieschetsen zoals deze zijn verstrekt door buro vijn
- het akoestisch spoorboekje AS-WIN 97
- reken en meetvoorschrift railverkeerslawaai 1996.

2. Situering

De bouwlocatie is gelegen in de nabije omgeving van het NS station. Het NS station te Harlingen is gelegen op het traject Leeuwarden-Harlingen Haven. Hierbij is Leeuwarden-Harlingen (NS station) traject 10 en Harlingen-Harlingen Haven traject 9. De splitsing is dus exact gelegen ter plaatse van het station.

Op de bijgaande situatieschets is dit aangegeven.

Get op de ligging van het spoortraject in relatie tot de te beschouwen omgeving kan gebruik gemaakt worden van Standaard rekenmethode I een en ander conform het reken- en meetvoorschrift railverkeerslawaai.

3. Berekeningen geluidcontouren

Het Besluit geluidhinder spoorwegen bepaalt dat voor nieuwbouwlocaties de voorkeursgrenswaarde van 60 dB(A) niet mag worden overschreden.

Voor nieuwbouwlocaties is het derhalve van belang te weten waar zich de 60 dB(A) contour zich bevindt ten opzichte van de spoorlijn.

Door ons zijn berekeningen uitgevoerd naar de ligging van de 60 dB(A) contour.

uitgangspunten berekening:

- | | |
|---------------------------------|-------------|
| - peiljaar | : 2005 |
| - objectfractie overzijde spoor | : 0,5 |
| - percentage zachte bodem | : 0,8 |
| - hoogte spoor | : 2,0 meter |
| - waarneemhoogte | : 5,0 meter |

Het ligging van de 60 dB(A) contour is voor zowel traject 9 als traject 10 berekend. Het resultaat is als volgt:

traject 9

Dit traject is op bijgaande situatie aangegeven. Uit de berekeningen blijkt dat de geluidemissie van het spoor minder bedraagt dan 60 dB(A). Op 10 meter van het spoor bedraagt de geluidbelasting 48 dB(A).

traject 10

Dit traject is tevens weergegeven op bijgaande situatie. Uit de berekeningen blijkt dat de geluidemissie van het spoor 66,8 dB(A) bedraagt. De 60 dB(A) contour bevindt zich op ca. 5 meter van het spoor. Op 15 meter van het spoor bedraagt de geluidbelasting 57 dB(A).

4. Conclusies

De ligging van de 60 dB(A) contour ligt voor traject 10 op ca. 5 meter uit het spoor. Voor traject 9 geldt dat de geluidemissie van het spoor zelf, minder is dan 60 dB(A).

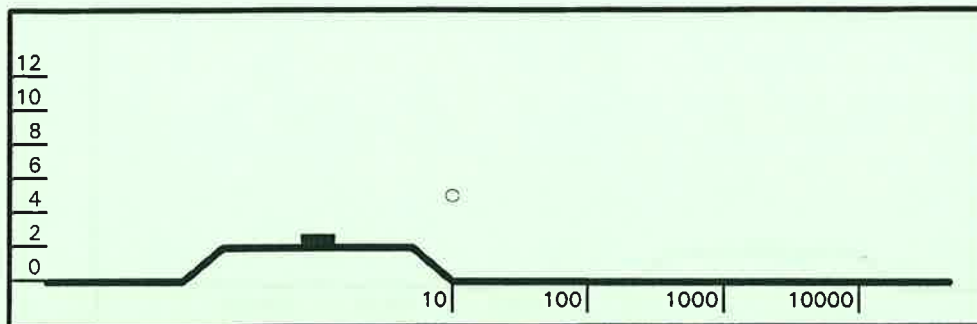
Leek, 26 september 1997
Stroop raadgevende ingenieurs



ing. K.T. Stroop.

AS-WIN97 Immissieberekening

peiljaar kilometer begin 0 versie 1
 traject 9 kilometer eind 1100 zone 100
 kilometerstand 1078 aantal sporen 1



Afstand Waarnemer	<input type="text" value="10"/>	meter	Immissie	Indicatie
Hoogte Waarnemer	<input type="text" value="5.0"/>	meter	zonder	Immissie met
Hoogte Spoor	<input type="text" value="2.0"/>	meter	scherm	scherm
Hoogte Scherm	<input type="text" value="0"/>	meter	dag	<input type="text" value="48,3"/>
Afstand Scherm	<input type="text" value="5"/>	meter	avond	<input type="text" value="-4,3"/>
Overzijde Spoor	<input type="text" value="0,5"/>	fractie bebouwd	nacht	<input type="text" value="0,7"/>
Bodemfactor	<input type="text" value="0,8"/>	fractie zacht	etmaal	<input type="text" value="48,3"/>

peiljaar kilometer begin 0 versie 1
 traject 9 kilometer eind 1100 zone 100
 kilometerstand 1085 aantal sporen 1 spoor S

voertuigen categorie & omschr.	aantallen (bakken/uur)			snelheid door- gaand (km / u)	snelheid stop- pend (km / u)	stopfractie		
	dag	avond	nacht			dag	avond	nacht
1 MAT64	0,00	0,00	0,00	0	0	0,00	0,00	0,00
2 ICR/ICM	0,00	0,00	0,00	0	0	0,00	0,00	0,00
3 SGM	0,00	0,00	0,00	0	0	0,00	0,00	0,00
4 CARGO	0,00	0,00	0,00	0	0	0,00	0,00	0,00
5 DE	0,00	0,00	0,00	0	0	0,00	0,00	0,00
6 DH	2,30	0,00	0,00	40	-40	1,00	0,00	0,00
7 STAD	0,00	0,00	0,00	0	0	0,00	0,00	0,00
8 IRM/DDM	0,00	0,00	0,00	0	0	0,00	0,00	0,00
9 Thalys	0,00	0,00	0,00	0	0	0,00	0,00	0,00
10 ICE 3M	0,00	0,00	0,00	0	0	0,00	0,00	0,00

bovenbouwcode

afstand waarnemer meter
 hoogte waarnemer meter
 hoogte spoor meter
 hoogte scherm meter
 afstand scherm meter
 overzijde spoor fractie bebouwd
 bodemfactor fractie zacht

Rekenresultaten voor alle sporen in dB(A) incl.
 wettelijke toeslagen voor avond en nacht

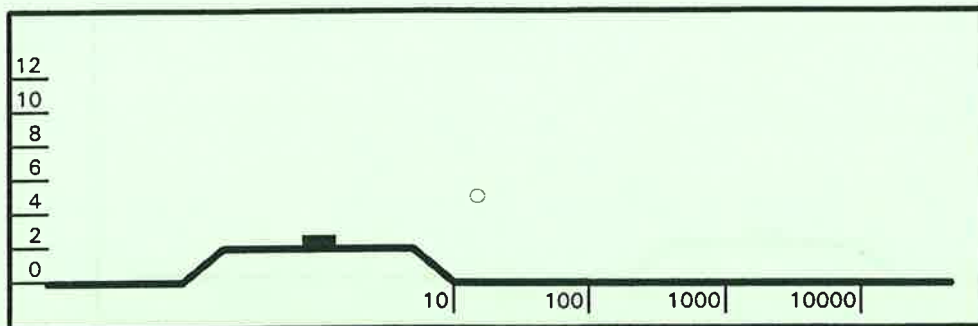
	etmaal	dag	avond	nacht
emissietotaal	<input type="text" value="57,5"/>	<input type="text" value="57,5"/>	<input type="text" value="0,0"/>	<input type="text" value="0,0"/>
immissie scherm	<input type="text" value="48,2"/>	<input type="text" value="48,2"/>	<input type="text" value="0,0"/>	<input type="text" value="0,0"/>
immissie	<input type="text" value="48,2"/>	<input type="text" value="48,2"/>	<input type="text" value="0,0"/>	<input type="text" value="0,0"/>

AS-WIN97 Rekenblad

NS / Technisch Onderzoek

AS-WIN97 Immissieberekening

peiljaar **Peiljaar 1987** kilometer begin **1100** versie **1**
 traject **10** kilometer eind **24000** zone **100**
 kilometerstand **1108** aantal sporen **1**



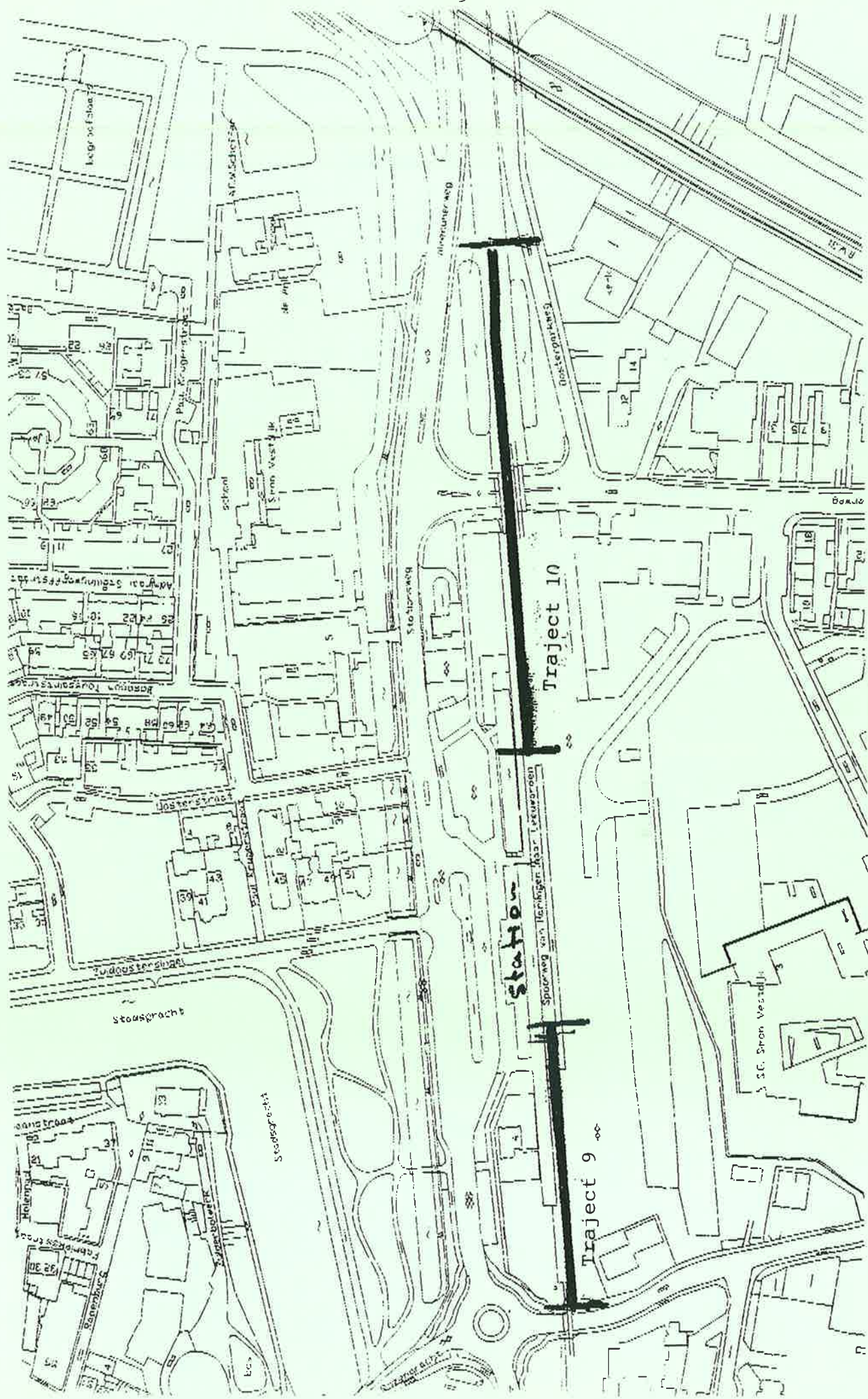
Afstand Waarnemer	15	meter	Immissie zonder schermeffect	Indicatie Immissie met schermeffect
Hoogte Waarnemer	5,0	meter	dag	53,6
Hoogte Spoor	2,0	meter	avond	53,6
Hoogte Scherm	0	meter	nacht	56,9
Afstand Scherm	5	meter	etmaal	56,9
Overzijde Spoor	0,5	fractie bebouwd		
Bodemfactor	0,8	fractie zacht		

peiljaar **Peiljaar 1987** kilometer begin **1100** versie **1**
 traject **10** kilometer eind **24000** zone **100**
 kilometerstand **1108** aantal sporen **1** spoor **S**

voertuigen categorie & omschr.	aantallen (bakken/uur)			snelheid door- gaand (km / u)	snelheid stop- pend (km / u)	stopfractie		
	dag	avond	nacht			dag	avond	nacht
1 MAT64	0,00	0,00	0,00	0	0	0,00	0,00	0,00
2 ICR/ICM	0,00	0,00	0,00	0	0	0,00	0,00	0,00
3 SGM	0,00	0,00	0,00	0	0	0,00	0,00	0,00
4 CARGO	1,00	0,00	0,20	43	0	0,00	0,00	0,00
5 DE	0,00	0,00	0,00	0	0	0,00	0,00	0,00
6 DH	6,60	3,80	1,50	40	-40	1,00	1,00	1,00
7 STAD	0,00	0,00	0,00	0	0	0,00	0,00	0,00
8 IRM/DDM	0,00	0,00	0,00	0	0	0,00	0,00	0,00
9 Thalys	0,00	0,00	0,00	0	0	0,00	0,00	0,00
10 ICE 3M	0,00	0,00	0,00	0	0	0,00	0,00	0,00

bovenbouwcode **3 spoor met voegen**

afstand waarnemer	15	meter	Rekenresultaten voor alle sporen in dB(A) incl. wettelijke toeslagen voor avond en nacht				
hoogte waarnemer	5,0	meter	etmaal dag avond nacht				
hoogte spoor	2,0	meter	emissietotaal	68,3	65,0	64,7	68,3
hoogte scherm	0	meter	immissie scherm	57,1	53,8	53,4	57,1
afstand scherm	4,0	meter	immissie	57,1	53,8	53,4	57,1
overzijde spoor	0,5	fractie bebouwd					
bodemfactor	0,8	fractie zacht					



BIJLAGE 2

**Geluidzoneringsplichtige
inrichtingen Wet geluidhinder**

Categorieën van inrichtingen, als bedoeld in artikel 41 van de Wet geluidhinder, die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken

1. Inrichtingen:
 - a. waar één of meer elektromotoren of verbrandingsmotoren aanwezig zijn met een totaal geïnstalleerd motorisch vermogen van 15 MW of meer;
 - b. voor het verstoken van brandstoffen met een thermisch vermogen van 75 MW of meer;
 - c. voor het beproeven van:
 1. verbrandingsmotoren waarbij voorzieningen of installaties aanwezig zijn voor het afremmen van een gezamenlijk motorisch vermogen van 1 MW of meer;
 2. straalmotoren of -turbines met een stuwkracht van 9 kN of meer;
 - d. voor het vervaardigen van petrochemische producten of chemicaliën met een niet in een gesloten gebouw geïnstalleerd motorisch vermogen van 1 MW of meer;
waarbij veiligheidsfakkels ten behoeve van de opsporing of winning van aardgas buiten beschouwing blijven.
2. Aardgasbehandelingsinstallaties bij aardgaswinputten en gasverzamelinrichtingen, met een capaciteit ten aanzien daarvan van $10 \cdot 10^6$ m³ per dag (bij 1 bar en 273 K) of meer.
3. Luchtscheidingsbedrijven, met een benodigde hoeveelheid lucht ten behoeve van het eindproduct van $10 \cdot 10^3$ kg per uur of meer.
4. Inrichtingen voor het vervaardigen, bewerken of verwerken van methanol met een capaciteit ten aanzien daarvan van $100 \cdot 10^6$ kg per jaar of meer.
5. Inrichtingen voor het raffineren, kraken of vergassen van aardolie of aardoliefracties met een capaciteit ten aanzien daarvan van $1 \cdot 10^9$ kg per jaar of meer.
6. Inrichtingen voor het vervaardigen van:
 - a. oliën en vetten uit dierlijke of plantaardige grondstoffen met een capaciteit ten aanzien daarvan van $250 \cdot 10^6$ kg per jaar of meer;
 - b. vetzuren of alkanolen uit dierlijke of plantaardige oliën en vetten met een capaciteit ten aanzien daarvan van $50 \cdot 10^6$ kg per jaar of meer.
7. Inrichtingen voor:
 - a. het vervaardigen van melkpoeder, weipoeder of andere gedroogde zuivelproducten met een capaciteit ten aanzien daarvan van $1,5 \cdot 10^3$ kg per uur of meer;

- b. het vervaardigen van consumptiemelk, consumptiemelkprodukten of geëvaporiseerde melk- of melkprodukten met een melkverwerkingscapaciteit ten aanzien daarvan van $55 \cdot 10^6$ kg per jaar of meer;
 - c. het concentreren van melk of melkprodukten door middel van indamping met een waterverdampingscapaciteit ten aanzien daarvan van $20 \cdot 10^3$ kg per uur of meer;
 - d. het vervaardigen van veevoeder met een capaciteit ten aanzien daarvan van $100 \cdot 10^3$ kg per uur of meer;
 - e. het drogen van groenvoer met een waterverdampingscapaciteit ten aanzien daarvan van $10 \cdot 10^3$ kg per uur of meer;
 - f. het opslaan of overslaan van veevoeder met een verwerkingscapaciteit ten aanzien daarvan van $0,5 \cdot 10^6$ kg per uur of meer;
 - g. het vervaardigen van suiker uit suikerbieten met een capaciteit ten aanzien daarvan van $2,5 \cdot 10^6$ kg suikerbieten per dag of meer;
 - h. het vervaardigen van gist met een capaciteit ten aanzien daarvan van $5 \cdot 10^6$ kg per jaar of meer;
 - i. het vervaardigen van zetmeel of zetmeelderivaten met een capaciteit ten aanzien daarvan van $10 \cdot 10^3$ kg per uur of meer;
 - j. het opslaan of overslaan van granen, meelsoorten, zaden, gedroogde peulvruchten, maïs, of derivaten daarvan met een verwerkingscapaciteit ten aanzien daarvan van $0,5 \cdot 10^6$ kg per uur of meer.
8. Inrichtingen voor:
- a. het opslaan of overslaan van ertsen, mineralen of derivaten van ertsen of mineralen met een oppervlakte voor de opslag daarvan van 2000 m^2 of meer;
 - b. het malen, roosten, pelletiseren of doen sinteren van ertsen of derivaten daarvan met een capaciteit ten aanzien daarvan van $1 \cdot 10^6$ kg per jaar of meer;
 - c. het vervaardigen van:
 1. cement of cementklinker met een capaciteit ten aanzien daarvan van $100 \cdot 10^6$ kg per jaar of meer;
 2. cement- of betonmortel met een capaciteit ten aanzien daarvan van $100 \cdot 10^3$ kg per uur of meer;
 3. cement- of betonwaren met behulp van persen, triltafels of bekistingstrillers met een capaciteit ten aanzien daarvan van $100 \cdot 10^3$ kg per dag of meer;
 4. glasvezel, glazuren, emailles, glaswol of steenwol met een capaciteit ten aanzien daarvan van $5 \cdot 10^6$ kg per jaar of meer;
 5. asfalt of asfaltprodukten met een capaciteit ten aanzien daarvan van $100 \cdot 10^3$ kg per uur of meer;
 6. cokes uit steenkool met een capaciteit ten aanzien daarvan van $100 \cdot 10^6$ kg per jaar of meer;
 - d. het vergassen van steenkool met een capaciteit ten aanzien daarvan van $100 \cdot 10^6$ kg per jaar of meer;

- e. het vervaardigen, bewerken of verwerken van glas of glazen voorwerpen met een capaciteit ten aanzien daarvan van $10 \cdot 10^3$ kg per uur of meer;
 - f. het winnen van steen, met uitzondering van grind en mergel, met een capaciteit ten aanzien daarvan 100.00^3 kg per uur of meer;
 - g. het breken, malen, zeven of drogen van:
 1. zand, grond, grind of steen, met uitzondering van puin en mergel;
 2. kalkzandsteen, kalk;
 3. steenkolen of andere mineralen of derivaten daarvan, met een capaciteit ten aanzien daarvan van 100.00^6 kg per jaar of meer, indien zodanige inrichting niet een inrichting is voor zand- of grondwinning, waarvoor op grond van artikel 3 van de Ontgrondingenwet een vergunning is vereist.
9. Inrichtingen:
- a. voor het vervaardigen van ruw ijzer, ruw staal of primaire non-ferrometalen met een capaciteit ten aanzien daarvan van $1 \cdot 10^6$ kg per jaar of meer;
 - b. waar een of meer warmband- of koudwalsen aanwezig zijn voor het tot platen omvormen van metalen of hun legeringen, waarvan het smeltpunt hoger is dan 800 K, en waarbij de dikte van het aangevoerde materiaal groter is dan 1 mm en waar het productieoppervlak ten aanzien daarvan 2000 m^2 of meer bedraagt;
 - c. waar een of meer wals- of trekinstallaties aanwezig zijn voor het tot profiel of stafmateriaal omvormen van metalen of hun legeringen, waarvan het smeltpunt hoger is dan 800 K, en waar het productieoppervlak ten aanzien daarvan 2000 m^2 of meer bedraagt;
 - d. waar een of meer wals-, trek- of lasinstallaties aanwezig zijn voor het produceren van metalen buizen en waar het productieoppervlak ten aanzien daarvan 2000 m^2 of meer bedraagt;
 - e. voor het smeden van ankers of kettingen en waar het productieoppervlak ten aanzien daarvan van 2000 m^2 of meer bedraagt;
 - f. voor het produceren, renoveren of schoonmaken van metalen ketels, vaten, tanks of containers en waar het productieoppervlak ten aanzien daarvan 2000 m^2 of meer bedraagt;
 - g. voor het samenvoegen van plaat-, profiel-, staf- of buismaterialen door middel van smeden, klinken, lassen of monteren en waar het niet in een gesloten gebouw ondergebrachte productieoppervlak ten aanzien daarvan 2000 m^2 of meer bedraagt;
 - h. voor het smelten of gieten van metalen of hun legeringen met een capaciteit ten aanzien daarvan van $4 \cdot 10^6$ kg per jaar of meer, voor zover het smeltpunt van de metalen of hun legeringen hoger is dan 800 K.
10. Inrichtingen voor het bouwen, onderhouden, repareren of het behandelen van de oppervlakte van metalen schepen met een langs de waterlijn te meten lengte van 25 m of meer;

11. Spoorwegemplacementen met een capaciteit voor het samenstellen van 20 of meer goederenwagons per dag tot treinen of treinonderdelen met gebruikmaking van een of meer locomotieven of van een rangeerheugel, voor zover een rangeerheugel aanwezig is.
12. Inrichtingen:
 - a. waar 50 of meer mechanisch aangedreven weefgetouwen aanwezig zijn;
 - b. voor het vervaardigen van papier of celstof met een capaciteit ten aanzien daarvan van $3 \cdot 10^3$ kg per uur of meer.
13. Inrichtingen, of terreinen, geen openbare weg zijnde, waar gelegenheid wordt geboden tot het gebruiken van bromfietsen, motorvoertuigen of andere gemotoriseerde voer- of vaartuigen in wedstrijdverband, ter voorbereiding van of voor recreatieve doeleinden, die daartoe acht uren per week of meer opengesteld zijn, met uitzondering van terreinen die langer zijn opengesteld, indien dit het gevolg is van ruimere openingstijden gedurende ten hoogste drie weekenden per kalenderjaar, met het oog op het houden van wedstrijden op die terreinen of het voorbereiden van zodanige wedstrijden. Tot het weekeinde worden gerekend: zaterdag, zondagen en algemeen erkende feestdagen of daarmee gelijkgestelde dagen als bedoeld in artikel 3 van de Algemene termijnenwet, die op vrijdag of op een maandag vallen.
14. Transformatorstations, met niet in een gesloten gebouw ondergebrachte transformatoren, met een maximaal gelijktijdig in te schakelen elektrisch vermogen van 200 MVA of meer.
15. Inrichtingen voor het vervaardigen van koolelektroden met een capaciteit ten aanzien daarvan van $50 \cdot 10^6$ kg per jaar of meer.
16. Inrichtingen voor het reinigen van afvalwater door middel van waterstraal- of oppervlaktebeluchters met een capaciteit van $120 \cdot 10^3$ of meer inwonerequivalenten als bedoeld in artikel 19, derde en vierde lid, van de Wet verontreiniging oppervlaktewateren.

===

BIJLAGE 3

Overleg- en Inspraakreacties

commissie van overleg

ex artikel 10 van het Bro. 1985

Gemeente HARLINGEN

Ingekomen

15 JULI 1996

No.

provinsje fryslân
provincie friesland

Het college van burgemeester en wethouders
van de gemeente Harlingen
Postbus 10000
8860 HA HARLINGEN

ruimte en milieu
postbus 20120
8900 hm leeuwarden
bezoekadres :
tweebaksmarkt 52
leeuwarden
telefoon : 058 - 925925
telefax : 058 - 925123

Leeuwarden, 12 juli 1996

Ons kenmerk : MO/96-45593
Afdeling : Ruimtelijke Plannen
Toestel :238/F.Jongma//M
Uw kenmerk : -
Bijlage(n) : -

Onderwerp:
Ontwerp-bestemmingsplan
"Harlingen-Trebol/Kanaalweg c.a."

Geacht college,

De commissie heeft het ontwerp-bestemmingsplan "Harlingen-Trebol/Kanaalweg c.a." behandeld in de vergadering van 2 juli 1996.

De commissie kan in grote lijnen instemmen met dit ontwerp-bestemmingsplan. Niettemin geeft het bestemmingsplan de commissie aanleiding het volgende op te merken.

Om duidelijk te maken wat het gewicht is van de opmerkingen, wordt bij de opmerkingen de categorie-indeling gehanteerd, zoals die is omschreven in de Handleiding Gemeentelijke Plannen, hoofdstuk 3.2 van het onderdeel Procedures. Voor de verklaring van genoemde indeling wordt daarnaar verwezen.

Categorie I - opmerkingen (harde uitgangspunten)

Als gevolg van de (gedeeltelijke) geluidssanering van het binnen het plangebied gelegen bedrijventerrein zal de zone rond dit terrein aan de noord- en westzijde worden ingekrompen, terwijl naar de zuid- en oostzijde een verruiming van de zone zal plaatsvinden. Deze nieuwe geluidszone rond het bedrijventerrein is weergegeven op de bij dit ontwerp-bestemmingsplan behorende kaart 2. Op grond van de Wet geluidhinder dient de wijziging van een geluidszone deel uit te maken van de vaststelling/herziening van een bestemmingsplan. Daar de onderhavige (gewijzigde) zone in meerdere bestemmingsplannen is gelegen, zal van al de desbetreffende bestemmingsplannen

het provinciehuis bevindt zich op
loopafstand van het centraal
station leeuwarden.

bij correspondentie de datum en
ons kenmerk vermelden.

-zoveel mogelijk gelijktijdig met het onderhavige plan- een partiële herziening moeten worden doorgevoerd, wil er sprake zijn van een wettelijk vastgestelde geluidszone, die voldoet aan het gestelde in de Wet milieubeheer.

Door de invloed van geluidszones van meerdere bedrijventerreinen en de ligging van de 50 en 55 dB(A)-contour van diverse wegen kunnen zich binnen de in het ontwerp-plan begrepen geluidgevoelige bestemmingen bij recht dan wel bij vrijstelling "nieuwe situaties" als bedoeld in de Wet geluidhinder voordoen, zonder dat de consequenties daarvan in bijvoorbeeld de voorschriften zichtbaar zijn gemaakt. In verband hiermee dient u een keuze te maken tussen het volgen van een procedure hogere waarde vóór de vaststelling van het onderhavige bestemmingsplan en het formuleren van een uitgesteld beslismoment binnen de betreffende voorschriften. Voor dit laatste kan worden gekozen indien de nadruk ligt op flexibiliteit (wijzigings- en vrijstellingsbepalingen). In dit kader wijst de commissie tevens op het terzake gestelde in onderdeel "beleid", paragraaf 5.4., blz. 2 van de Handleiding Gemeentelijke Plannen.

Categorie II - opmerkingen (overleg-/discussiepunten)

In het bij het ontwerp-plan gevoegd akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai wordt voor de berekening van het wegverkeerslawaai van rijksweg 31 uitgegaan van de situatie na reconstructie. In bij het eveneens onlangs voor het overleg ex artikel 10 BRO ontvangen ontwerp-bestemmingsplan "Koningsbuurt" gevoegde akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai wordt voor de berekening van het wegverkeerslawaai op de N31 echter uitgegaan van de bestaande situatie. Alhoewel deze weg buiten het plangebied is gelegen, is het naar het oordeel van de commissie juist -nu de plannen inzake reconstructie niet voldoende hard zijn- voor de berekening van het wegverkeerslawaai uit te gaan van de huidige situatie, inclusief de te verwachten situatie binnen een periode van 10 jaar. Tevens dient te worden aangegeven, welke consequenties hier uit voortvloeien.

Zoals hiervoor reeds tot uitdrukking komt, doen binnen het plangebied zones van meerdere bedrijventerreinen (Kanaalweg, Koningsbuurt, Hermes, Kooyman) hun invloed gelden, terwijl tevens een groot deel van het plangebied binnen respectievelijk de 50 en 55 dB(A)-contour van de diverse wegen is gelegen. Juist vanwege de verscheidenheid aan functies binnen het aan de orde zijnde ontwerp-plan, die elkaar overigens ook negatief beïnvloeden, dringt de vraag zich op in hoeverre bepaalde (woon)functies zijn te handhaven. Daarbij gaat het om de woningen Kanaalweg 74 t/m 86. Dit in verband met de cumulatie van geluidsbelasting van verschillende bronnen. Hierin dient u duidelijkheid te verschaffen.

Categorie III - opmerkingen (kwaliteitspunten)

Voor wat betreft de saneringssituatie wegverkeerslawaai baseert u zich op de (toekomstige) situatie, zoals die binnen 10 jaar wordt verwacht. Gelet op het bepaalde in de Wet geluidhinder dient echter te worden uitgegaan van de situatie in 1986, waarbij een prognose over 10 jaar acceptabel is.

Het perceel Stationsweg 4 is belegd met de bestemming "woondoeleinden". Daarbij is echter niet vermeld om welke categorie (I, II, of III) het gaat, terwijl evenmin de bebouwingsklasse is aangegeven.

Teneinde de inzichtelijkheid van het plan te vergroten, verdient het volgens de commissie aanbeveling de geluidszones van de bedrijventerreinen, die hun invloed binnen het plangebied doen gelden op de plankaart aan te geven. Dit geldt eveneens voor respectievelijk de 50 en 55 dB(A)-contour van de diverse wegen, voorzover die binnen het plangebied zijn gelegen.

De zin van de scheidingslijn bouwklasse, die op de plankaart tussen de percelen Kanaalweg 74 en 76 is aangebracht, ontgaat de commissie. Op beide percelen is namelijk de bouwklasse C van toepassing.

In artikel 9, sub B, lid 1.b., is bepaald, dat per bedrijf ten hoogste één bedrijfswoning mag worden gebouwd, tenzij de kaart is voorzien van de aanduiding "betonelementenfabriek toegestaan", in welk geval twee bedrijfswoningen zijn toegestaan. De betekenis van dit artikelgedeelte ontgaat de commissie. In artikel 9, sub A, lid 3, komt namelijk tot uitdrukking dat bedrijfswoningen slechts zijn toegestaan op die gronden, die op de kaart zijn voorzien van de aanduiding "bedrijfswoning toegestaan". In de toelichting (blz. 27) komt bovendien tot uitdrukking, dat de op het bedrijventerrein aanwezige bedrijfswoningen op de plankaart zijn voorzien van vorenvermelde aanduiding en dat er geen nieuwe bedrijfswoningen kunnen worden gebouwd.

Een groot deel van de langs de Zuidoostersingel aanwezige bebouwing, die in het plangebied is begrepen, is van bijzondere kwaliteit. In verband hiermee acht de commissie het van belang, dat -op zijn minst- in de plantoelichting tot uitdrukking wordt gebracht, dat voor het handhaven van de stedenbouwkundige kwaliteit van deze bebouwing een relatie zal worden gelegd met het welstandstoezicht.

Wijzigings- uitwerkingsbepaling:

Nadat bekend is welke procedure u met betrekking tot de ontheffing hogere waarde wil volgen, komen de in artikel 21 opgenomen wijzigingsbevoegdheden (van "bijzondere doeleinden" naar "woondoeleinden") naar het oordeel van de commissie in aanmerking voor de toepassing van artikel 11, lid 8, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Tenslotte

Gelet op de milieuproblematiek -met name de afstemming met de Wet geluidshinder- die in het onderhavige ontwerp-bestemmingsplan aan de orde is, acht de commissie het gewenst, dat door u vervolg- c.q. aanvullend overleg met de afdeling Milieuvergunningen van de provinciale organisatie wordt gevoerd. Gelet op het feit, dat onlangs ook het ontwerp-bestemmingsplan "Koningsbuurt" voor het overleg ex artikel 10 BRO is aangeboden, en dit plan grenst aan het thans aan de orde zijnde plan, verdient het aanbeveling de ter plaatse spelende milieuproblematiek in onderlinge samenhang nader te beschouwen. Aldus kunnen mogelijke problemen in de goedkeuringsfase worden vermeden.


Specifieke algemene verklaring van geen bezwaar

Het bovenstaande geeft de afdeling Ruimtelijke Plannen geen aanleiding bij gedeputeerde staten te bevorderen, dat voor het ontwerp-bestemmingsplan een specifieke algemene verklaring van geen bezwaar wordt afgegeven.

In overleg met de heer H. Woltjer van uw gemeente is besloten tot schriftelijke afdoening van het overleg. Mocht van uw kant behoefte bestaan aan (mondelijke) voortzetting van het overleg met de commissie, dan is zij daartoe te allen tijde bereid.

Hoogachtend,

Namens de Commissie van Overleg,
het hoofd van de afdeling Ruimtelijke Plannen,

P/6 
(ir. G. Kiestra).

Gemeente HARLINGEN
Ingekomen
13 JUNI 1996
No. 96.930

Hoofdgebouw III
Moreelsepark 1
Postbus 2025
3500 HA Utrecht

Aan het College van
Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Harlingen
Postbus 10000
8860 HA Harlingen

Uw kenmerk
Ons kenmerk GJZ/U96.0742
Onderwerp Vooroverleg Bestemmingsplannen "Trebol/Kanaalweg e.o." en "Koningsbuurt"

Telefoon 030 - 235 76 94
Telefax 030 - 231 65 60
Behandeld door B.Paping-Geertman

Utrecht, 12 juni 1996

Geacht College,

De ontwerp bestemmingsplannen "Trebol/Kanaalweg e.o." en "Koningsbuurt", die wij van u ontvingen in het kader van het vooroverleg ex artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening, geven ons aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen: Zoals wellicht bekend is er t.a.v. het spoorweggeluid het e.e.a. in beweging. Zo is er een nieuwe prognose 2005 en is er een concept aangepast reken- en meetvoorschrift waarin o.a. de huidige inzichten in de geluidafstraling van treinen en bovenbouwconstructies is opgenomen. Nog niet duidelijk is wanneer dit reken- en meetvoorschrift, met daaraan gekoppeld de prognose 2005 wordt ingevoerd. Mocht dit voor het officieel in procedure gaan van de bestemmingsplannen zijn, dan verzoeken wij u hiermee rekening te houden. Tevens verzoeken wij u de 60 dB(A) contour, gelijk de contouren voor wegverkeer, op de plankaart aan te geven. Wellicht is het mogelijk de akoestische berekeningen op te nemen in het plan conform het wegverkeer. Overigens is niet duidelijk waarom bij de milieu-aspecten op blz. 21 v.h. plan Trebol/Kanaalweg het spoorweglawaai niet is meegenomen. Voor beide plannen geldt dat wij graag in artikel 10 de mogelijkheid voor het bouwen van sein-/relaishuisjes wordt opgenomen en dat in lid b sub 2 de maximale hoogte in 10 m wordt gewijzigd. Als laatste wijzen wij u t.a.v. de inrichting van het plan nog op de artt 36-38 Spoorwegwet Ook verzoeken wij u bij gebruikmaking van de art 22 (Trebol/Kanaalweg) c.q. 17 (Koningsbuurt) onze regio van NS Railinfrabeheer, postbus 336, 8000 AH te Zwolle te informeren wanneer het gaat om gronden op of in de nabijheid van het spoor.

Wij danken u voor het geboden overleg.

Hoogachtend,
NS Railinfrabeheer B.V.


B.Paping-Geertman



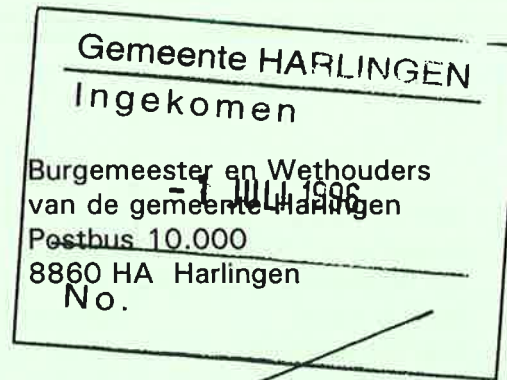
Waterschap It Marnelân

Jongemastraat 30
Postbus 30
8700 AA Bolsward

Telefoon 0515 - 575 155
Telefax 0515 - 574 835

Postrekening 2996660

Bank: Ned. Waterschapsbank N.V.
's-Gravenhage
rek.no. 63.67.54.685



Uw kenmerk

Uw brief van

26.04.96

Ons kenmerk

377/WG/al

Bolsward, 27 juni 1996

Onderwerp: ontwerp-bestemmingsplan
Harlingen - Trebol/Kanaalweg c.a.

Naar aanleiding van het ons, bij vorenaangehaald schrijven, op grond van artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening, ter beoordeling toegezonden ontwerp-bestemmingsplan Harlingen-Trebol/Kanaalweg c.a., delen wij u mede dat dit ontwerp-bestemmingsplan ons geen aanleiding geeft tot het maken van essentiële op- of aanmerkingen.

Wel geven wij u bij deze te kennen er mee ingenomen te zijn dat de bestemming "water" ook in de kleinere details als sloten en watergangen is doorgevoerd en niet, zoals dikwijls het geval is, onder de bestemming "groenvoorzieningen" is ondergebracht. Het moge duidelijk zijn dat de bestemming "water" ook als zodanig onderhouden dient te worden.

Het dagelijks bestuur van het
waterschap It Marnelân,

, voorzitter
J. Speerstra

, secretaris
J. Heeres

Gemeente Harlingen
t.a.v. de heer H. Woltjer
Postbus 10000
8860 HA HARLINGEN

Correspondentie
Postbus 413
8901 BE Leeuwarden

Kantoor
Melkemastate 2
8925 AP Leeuwarden
Telefoon (058) 267 67 67
Telefax (058) 267 65 97

Onderwerp:
ontwerp-bestemmingsplan

Uw kenmerk:

Ons kenmerk:
OGB/HP/TS-8400

Behandeld door:
H.J. Pots

Doorkiesnummer:
267 65 28

Datum:
17 mei 1996

Geachte heer Woltjer,

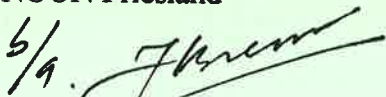
In reactie op uw brief van 26 april 1996 kunnen wij u mededelen dat uw ontwerp-bestemmingsplan Harlingen-Trebol/Kanaalweg c.a. voor ons aanleiding is tot het maken van de volgende opmerking.

In uw plan zijn een tweetal transformatorstations van ons bedrijf niet opgenomen: Harlingen bij Kanaalweg 2 en Harlingen t/o Oosterstraat 29.

Op bijgevoegde tekening nr. A3+-15-575-5-34 staan de stations blauw gemarkeerd. Wij verzoe-ken u dit aan te passen.

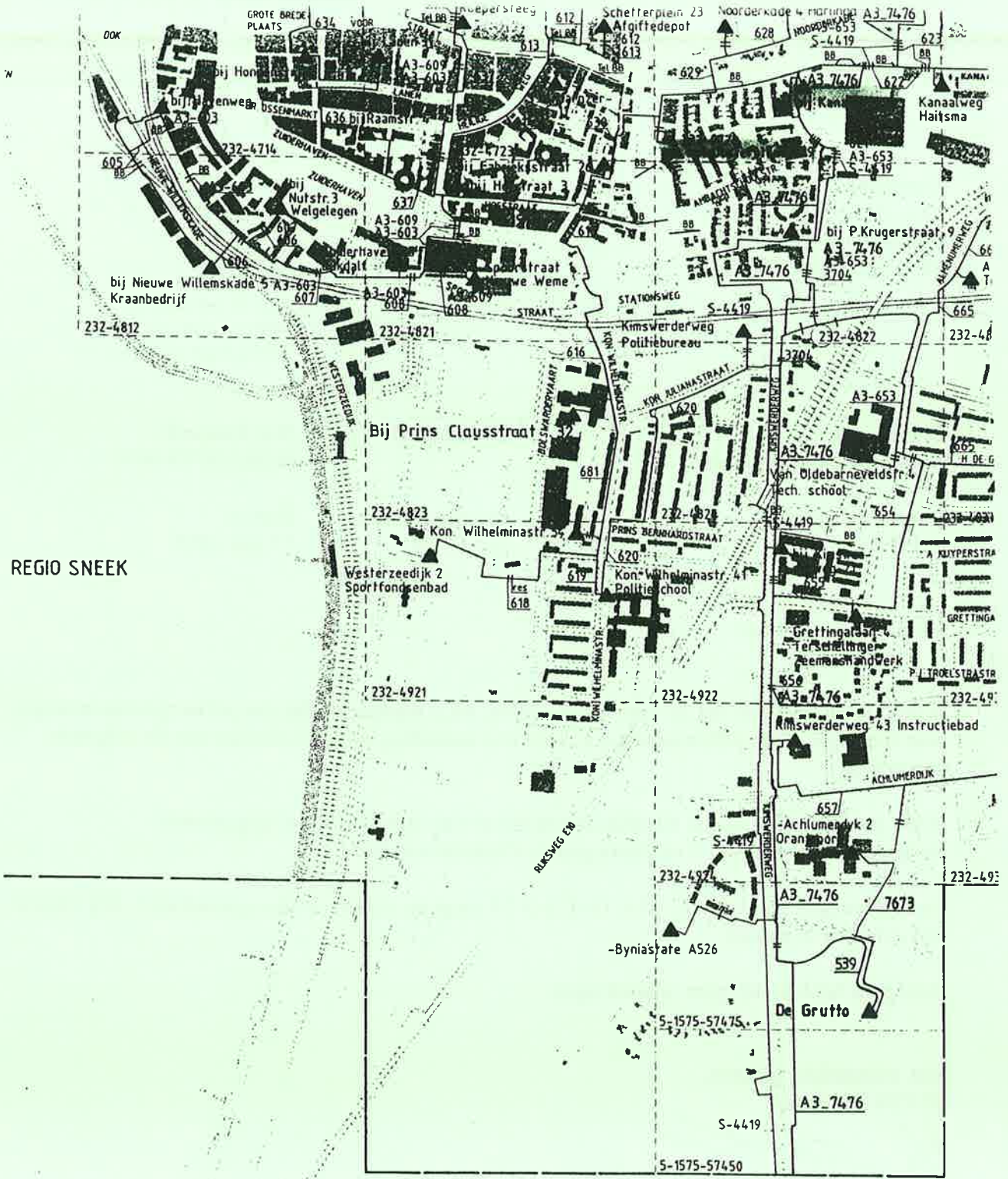
Overigens hebben wij geen opmerkingen.

Met vriendelijke groeten,
NUON Friesland

5/9. 

ing. G.A. Pasma,
manager Technische Ondersteuning en Logistiek

Bijlage:
tekening



REGIO SNEEK

OVER LAY	OMSCHRIJVING	DATUM	PAR	OVER LAY	OMSCHRIJVING	DATUM	PAR	OVER LAY	OMSCHRIJVING	DATUM
1	Topografie	31.10.90	KOOP	7	Overz. Beheerkaarten	1-1-91	Or.	13	Telecom tekst	
2				8	MS Stations	1-1-91	Or.	14	UHS net	
3	Kader	1-1-91	Or.	9	MS net	1-1-91	Or.	15	UHS tekst	
4				10	MS tekst			16	UHS toevoeringen	
5	Grondslagpunten RD			11	Lengteprofielen	1-1-91	Or.	17	LS Sectiekasten	
6	Overz. kaarten			12	Telecom net	1-1-91	Or.	18	LS net	

VERKLARING

- ▲ Transformatorstation
- Sectiekast
- U.H.S. lijn + mast
- Middelspanningskabel
- Lengteprofielnummer
- Telecom kabel
- Laagspanningskabel
- Bovengronds laagspanningsnet
- Warmteleiding
- Gemeente grens
- Regio grens
- Gemeente/Regio grens
- Provincie grens

Gemeente HARLINGEN

Ingekomen

20 MEI 1996

Burgemeester en Wethouders van de gemeente Harlingen
t.a.v. de heer K. Bekius
Postbus 10.000
8860 HA Harlingen

Exploitatie

Regio Noord-Oost

Terborchstraat 15

Postbus 564

8000 AN Zwolle

Uw kenmerk 13-5-1996
Ons kenmerk NSV NO/Hlg/C2487
Onderwerp Harlingen, erfpacht

Telefoon 038 - 426 04 64

Telefax 038 - 426 04 74

Zwolle, 15 mei 1996

Geachte heer Bekius,

Wij kwamen zojuist via via in het bezit van Uw aan dd. 13-5-1996 aan de NS organisatie Infrabeheer gerichte brief waarin u om formele toestemming verzoekt het erfpachtsrecht over te dragen aan de huidige gebruiker van het perceel aan de Kinswerderweg te Harlingen, te weten Regiopolitie Friesland.


Aangezien dit een NS Vastgoedzaak betreft delen wij u mede dat wij hiermede kunnen instemmen.

Daarnaast willen wij van de gelegenheid gebruik maken, zulks mede in vervolg op onze bespreking dd. 21-3-1995 (tevens aanwezig de heren Efdée (NSV) en van Leer (NSR) en burgemeester Jansema) én naar aanleiding van het bestemmingsplan Trebol / Kanaaldijk dat ons recent onder ogen kwam (wederom gezonden aan NS RIB) en waarvoor de gelegenheid bestaat bezwaar te maken voor 20 mei a.s. dat wij gaarne op korte termijn met u in overleg komen over de bestemmingen rond het station. Ons bezwaar geldt de thans voorgestelde bestemmingen spoorwegdoeleinden / verkeers- doeleinden.

Wij verzoeken u de heer Woltjer hiervan in kennis te stellen en wachten uw uitnodiging voor een gesprek met belangstelling af.

NB. Aangezien ondergetekende binnenkort op vakantie gaat kunt u, indien het gewenst is het overleg voor 26 juni te voeren, ook contact opnemen met de heer mr. R.J. Efdée.

Hoogachtend,



J.H. Groeneveld
Plv. Regiomanager Expl.regio N/O

A.H. Broekhuizen
T.H. de Vriesstr. 35
8861 GV Harlingen
tel. 413280

10.

Aan Burgemeester en Wethouders
van Harlingen
Voorstraat 35
Harlingen.

Geacht college,

Harlingen, 15 mei 1996.

Naar aanleiding van het ter inzage leggen van het concept-bestemmingsplan Trebol/Kanaalweg c.a. heb ik de volgende opmerkingen en/of bedenkingen:

Bldz. 7. Er staat dat de overslagfunctie verdwijnt vanwege de geluids-
overlast. M.i. ontbreekt hier ook het argument stofoverlast.
Bij oostelijke winden zijn de auto's bedekt met stof bij de aangrenzen-
de woningen. Er moet meer aandacht besteed worden aan de stofemissie
vanuit de silo's bij het verlenen van de definitieve milieu-vergunning.
In tegenspraak met een verklaring van dhr. Spaansen gedaan in een hoor-
zitting, dat hij zou stoppen met overslag vanuit een binnenschip is hij
toch weer begonnen op deze manier te bevoorraden.

Bldz. 19. De bakkerij kan gehandhaafd worden mits de milieubelasting zo-
danig blijft, dat de woonomgeving hier geen onevenredig hinder
van ondervindt. Uitgangspunt is de woonfunctie van de Trebolbuurt.
De drie woningen achter de bakkerij en de 5 aangrenzende woningen kijken
op een smerige boel. Openstaande containers en zwerfvuil zijn de oorzaak
van een tegenzin om daar te wonen. De uitlaatgassen van de ovens in de
omgeving van de bakkerij veroorzaken een slecht woonklimaat. De uitdruk-
king kleinschalige bakkerij is aanvechtbaar. Zij produceren voor diverse
brood- en banketwinkels. Uitgangspunt moet zijn wegbestemmen.

Bldz. 19. Bij bedrijfssluiting/bedrijfsverplaatsing is op een dergelijke
lokatie een nieuwe bedrijfsvorm mogelijk mits behorende tot
dezelfde of een lagere categorie. Vestiging van een bedrijf behorende
tot de milieucategorie 5 behoort niet meer mogelijk te zijn in een woon-
wijk.

Bldz. 28. Groenvoorzieningen.

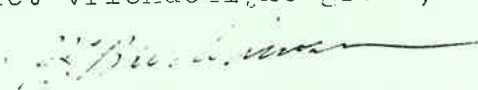
Ik verzoek u naast het vermelden van het Harmenspark en de
groenstrook tussen de grachtenpanden en de meer kleinschalige woningen
in de Trebolbuurt de groenstrook tussen de woningen en het betonelementen-
bedrijf aan het Oud Jaagpad te vermelden.

Bldz. 28. Geluidzône.

Over de zinssnede "Een onderdeel van tot het aanbrengen van een
geluidwerende maatregel waaronder geluidsschermen" de volgende opmerking:
Dhr. Spaansen heeft deze maatregelen genomen. Op verzoek van een bewoner
heeft hij het scherm gehalveerd. De bewoners ter hoogte van de winkel
willen niet tegen een muur aankijken. Dit moet zo blijven!

In afwachting van uw reactie, teken ik,

Met vriendelijke groet,


A.H. Broekhuizen.

Gemeente HARLINGEN

Ingekomen

20 MEI 1996

No.

96769