



RUIMTELIJKE ONDERBOUWING UITBREIDING DE VRIES SCHEEPS- BOUW TE MAKKUM



//////
Rho
—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

 Gemeente
Súdwest-Fryslân
Omgevingsvergunning

Besluit: UV20180444

Datum: 18-9-2018

Het college van burgemeester en wethouders van Súdwest-Fryslân,

Waarnemend burgemeester,

gemeentesecretaris,

M.A. Berndsen-Jansen

P. Zondervan

3 SEPTEMBER 2018

<u>INHOUDSOPGAVE</u>	<u>blz</u>
1. INLEIDING	1
1. 1. Aanleiding	1
1. 2. Ligging projectgebied	1
1. 3. Planologische regeling	2
1. 4. Leeswijzer	3
2. PROJECTBESCHRIJVING	4
2. 1. Ruimtelijk-functionele structuur	4
2. 2. Huidige situatie projectgebied	6
2. 3. De projectdefinitie	7
2. 4. Ruimtelijke inpassing	8
2. 5. Andere vergunningen	12
3. BELEIDSKADER	13
3. 1. Rijksbeleid	13
3. 2. Provinciaal beleid	15
3. 3. Gemeentelijk beleid	16
4. MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN	18
4. 1. Omgevingstoets	18
4. 2. Mer-beoordeling	18
4. 3. Ecologie	19
4. 4. Milieuzonering (hinderaspecten)	21
4. 5. Archeologie	22
4. 6. Cultuurhistorie	23
4. 7. Verkeer	24
4. 8. Bodemkwaliteit	25
4. 9. Waterparagraaf	25
4. 10. Externe veiligheid	27
5. UITVOERBAARHEID	28
5. 1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	28
5. 2. Economische uitvoerbaarheid	29
6. AFWEGING EN CONCLUSIES	30
6. 1. Aanleiding	30
6. 2. Afweging	30
6. 3. Conclusie	30
BIJLAGEN	
Bijlage 1	Natuurtoets
Bijlage 2	Mobiliteitstoets
Bijlage 3	Verslag inloopbijeenkomst

1. INLEIDING

1. 1. Aanleiding

Koninklijke De Vries Scheepsbouw Makkum (hierna: De Vries) is voornemens uit te breiden met een nieuwe dokhal. De voorgestelde locatie van de dokhal is aangepast naar aanleiding van zorgen uit de omgeving, waardoor een eerder vergunde herinrichting van het terrein, waarbij kantoren, werkplaatsen en andere bedrijfsruimten worden vervangen, wordt herzien. Omdat de daarbij behorende bouwaanvraag mogelijk is op basis van het geldende bestemmingsplan, wordt dit aspect niet nader gemotiveerd in deze ruimtelijke onderbouwing.

Momenteel staat op het bedrijfsperceel één grote dokhal, die wordt gebruikt voor de afbouw van grote jachten. Dit past bij de consequente productie van één schip in ongeveer 18 maanden. Vanwege een concrete order en een perspectief voor meer orders, is deze productiecapaciteit voor de toekomst niet langer voldoende. Het scheepsbouwbedrijf wil de bedrijfsactiviteiten in Makkum graag voortzetten en tegemoet komen aan de vraag. Hiervoor is het noodzakelijk om op korte termijn de tweede dokhal te realiseren.

De dokhal wordt ongeveer 28 meter hoog en overschrijdt daarmee de maximale bouwhoogte zoals opgenomen in het geldende bestemmingsplan. Daarom wordt een omgevingsvergunning voor het 'handelen in strijd met de regels ruimte ordening' aangevraagd. Voorwaarde hierbij is dat de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Ter motivering hiervan is een goede ruimtelijke onderbouwing noodzakelijk. Deze notitie voorziet hierin.

1. 2. Ligging projectgebied

De Vries is gevestigd op het bedrijventerrein Zuidwaard aan de westzijde van Makkum. Dit terrein ligt tussen het dorp en het recreatiegebied aan het IJsselmeer. Het betreft een bedrijventerrein met grotendeels watergebonden bedrijvigheid. Het bedrijventerrein bestaat uit drie landtongen, waarvan De Vries Scheepsbouw de gehele oostelijk gelegen landtong in gebruik heeft. De uitbreiding vindt plaats op de westzijde hiervan. De ligging en globale begrenzing van het projectgebied is weergegeven in figuur 1.

De nieuwe dokhal is buiten het bouwvlak en gedeeltelijk buiten de bedrijfsbestemming geprojecteerd. De bouwlocatie is binnen de bedrijfsbestemming aangeduid als 'water' en als 'ligplaats'. Ter plaatse van de aanduiding 'water' moeten de gronden hoofdzakelijk zijn ingericht voor water. De bestemming 'Water' is gericht op water en oevers en niet op bedrijfsactiviteiten. De dokhal kan daarom niet op basis van het geldende bestemmingsplan worden gebouwd.

Het gebouw dat tussen de bestaande en de nieuwe dokhal zal worden gebouwd, wordt volledig binnen het bouwvlak gebouwd en past qua hoogte binnen de kaders die het bestemmingsplan biedt.

1. 4. Leeswijzer

Na deze inleiding wordt in *hoofdstuk 2* een beschrijving gegeven van de huidige situatie, de gewenste ontwikkelingen en ruimtelijke inpassing daarvan. In *hoofdstuk 3* worden de uitgangspunten getoetst aan het, voor het project relevante, beleid op de verschillende niveaus. In *hoofdstuk 4* wordt ingegaan op de omgevingsaspecten. Vervolgens worden in *hoofdstuk 5* de maatschappelijk en economische uitvoerbaarheid van het project besproken. *Hoofdstuk 6* geeft ten slotte een beknopte samenvatting en conclusie van de ruimtelijke onderbouwing.

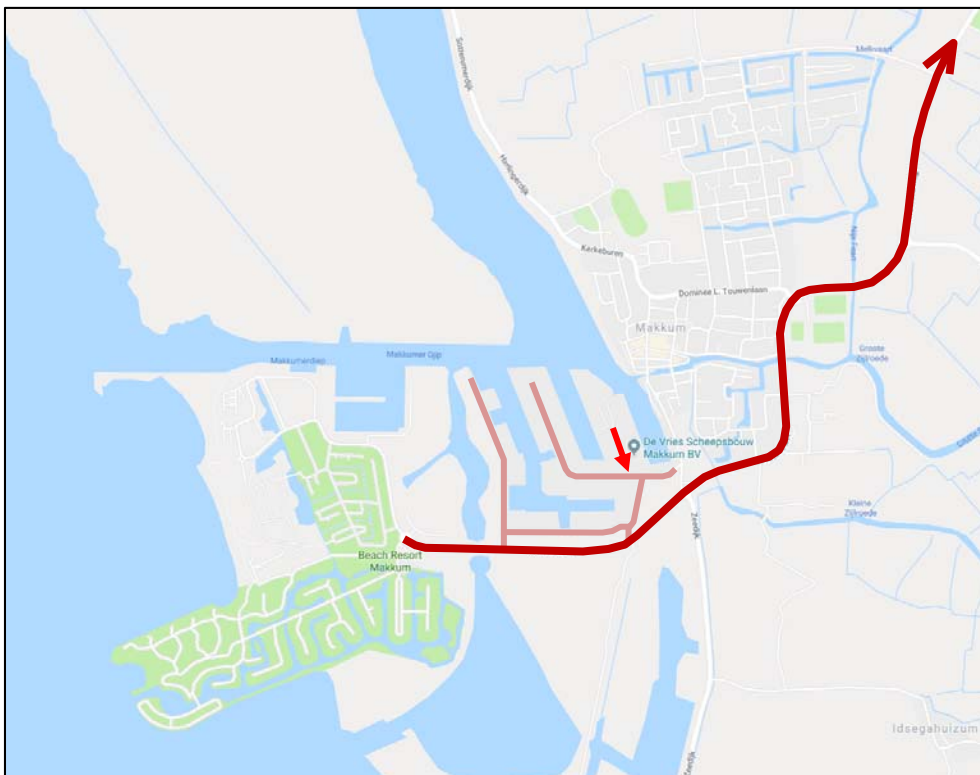
Huidige ruimtelijke structuur

Het bedrijventerrein Zuidwaard is een bedrijventerrein met vrijwel alleen watergebonden bedrijvigheid. Op het terrein is relatief zware bedrijvigheid tot milieucategorie 4.2 toegestaan. Het bedrijventerrein heeft een geluidszone zoals bedoeld in de Wet geluidhinder. Dit betekent dat er zogenaamde grote lawaaimakers mogelijk zijn, maar dat de geluidsruimte van het bedrijventerrein als geheel beperkt is door de geluidszone. Een deel van de historische kern van Makkum ligt binnen de geluidszone. Voor de woningen binnen deze zone geldt een hogere geluidsbelasting.

Rondom het bedrijventerrein is sprake van meervoudig ruimtegebruik. Aan de westzijde ligt een gebied met dag- en verblijfsrecreatie. Aan de noord- en zuidzijde liggen de overgebleven Makkumerwaarden die hoge natuurwaarden hebben en ook zijn beschermd onder de Wet natuurbescherming (Natura 2000) en in de provinciale Verordening Romte (Natuur netwerk Nederland). Aan de oostzijde ligt de dijk, met daarachter het centrum- en woongebied van Makkum.

Verkeersstructuur

Het gebied kent een logische ontsluitingsstructuur. De Suderseewei vormt een directe verbinding naar de rijksweg A7 en ligt om het dorp heen. De belangrijkste ontsluiting van het bedrijventerrein op deze hoofdweg is via de Waardwei. Deze sluit tegenover het projectgebied aan op de Strânwei, waaraan de entree naar De Vries is gelegen. De Strânwei heeft ook een aansluiting op de Workumerdijk, die op de oude zeedijk ligt. Deze aansluiting is minder geschikt voor grote hoeveelheden verkeer en zwaar verkeer.



Figuur 4. Belangrijkste ontsluitingsstructuur van het bedrijventerrein

2. 2. Huidige situatie projectgebied

Op het bedrijfsperceel van De Vries is een duidelijk organisch gegroeide inrichting zichtbaar. Op het oostelijk deel van perceel staat de grote dokhal. In deze hal worden de schepen afgebouwd. De dokhal is met een bouwhoogte van ongeveer 28 meter en een lengte van ruim 180 meter een landmark in Makkum. De hal is onlangs uitgebreid aan de zuidzijde. Ten westen van de hal staan verschillende gebouwen ten behoeve van werkplaatsen, opslag en kantoorruimte. Bij de entree ligt een parkeerterrein.

Aan de westelijke rand van het perceel is een aanleggelegenheid aanwezig. Deze is voornamelijk bedoeld voor goederontvangst via het water en voor onderhoud van bestaande schepen. De noordelijke punt van het bedrijfsperceel is nog grotendeels ongebruikt gebleven. Dit terrein is grotendeels onverhard. Wel ligt hier een helikopterplatform.

Een vogelvluchtopname van het perceel van vóór de uitbreiding van de grote dokhal is weergegeven in figuur 5.



Figuur 5. Aanzicht op het projectgebied vanaf de Frankrijkdreef

Een schematisch overzicht van de bestaande gebouwen en verhardingen is weergegeven in figuur 7.



Figuur 6. Overzicht bestaande gebouwen en verhardingen

In 2018 is een omgevingsvergunning verleend voor het herontwikkelen van het bedrijfsperceel. Dit omvat de gefaseerde sloop en nieuwbouw van werkplaatsen, magazijnen en kantoren. In de aanvraag is ook een tweede ontsluiting op de openbare weg opengenoemen. Deze vormt een directe doorgaande route op de Waardwei. In figuur 7 is de vergunde situatie weergegeven. De nieuwbouw (in oranje en roze weergegeven) wordt 15 meter hoog.



Figuur 7. Overzicht vergunde inrichting gebouwen en verhardingen

2. 3. De projectdefinitie

De aanvraag heeft betrekking op het realiseren van een nieuw dokhal. Deze wordt aan de zuidwestzijde van het bedrijfsperceel gebouwd, gedeeltelijk in de haven. De eerder vergunde nieuwbouw wordt opnieuw aangevraagd in gewijzigde vorm, zodat de beide dokhallen hierop aansluiten. De gewenste situatie is weergegeven in figuur 8.



Figuur 8. Situatietekening

De hal is in omvang vergelijkbaar met de bestaande dokhal. De hal wordt ongeveer 28 meter hoog en krijgt een footprint van ongeveer 160 bij 40 meter. De hal wordt aan de noordzijde in dezelfde rooilijn geplaatst als de bestaande hal. Hiermee wordt de ruimtelijke impact van de hal vanuit het dorp geminimaliseerd. Het lagere tussengebouw wordt 12 meter naar voren geroid. Daarmee worden deze gebouwen ongeveer 18 meter teruggeroid ten opzichte van de reeds vergunde bedrijfsgebouwen.

Een impressie van de situatie met de nieuwe dokhal zijn weergegeven in figuur 9.



Figuur 9. Impressie bebouwing nieuwe situatie

2. 4. Ruimtelijke inpassing

De nieuwe dokhal wordt zo ver mogelijk van het dorp gebouwd. Er is sprake van een intensivering van gebruik en bebouwing binnen bestaand bebouwd gebied en op een locatie die al is aangewezen voor het scheepsbouwbedrijf. De dokhal komt voor ongeveer 20 meter in de haven te staan. Daarmee behoudt de haven voldoende breedte (circa 30 meter) tot de perceelgrenzen van bedrijven aan de overzijde en ruim 40 meter tot de kade aan die zijde. Momenteel zijn er in de haven meerpalen geplaatst, die in de nieuwe situatie komen te vervallen. De effectieve breedte van de haven wordt daarmee zelfs breder dan in de huidige situatie. Dit is gevisualiseerd op een foto van de bouwlocatie in figuur 10.



Figuur 10. Locatie bouwgrens nieuwe dokhal

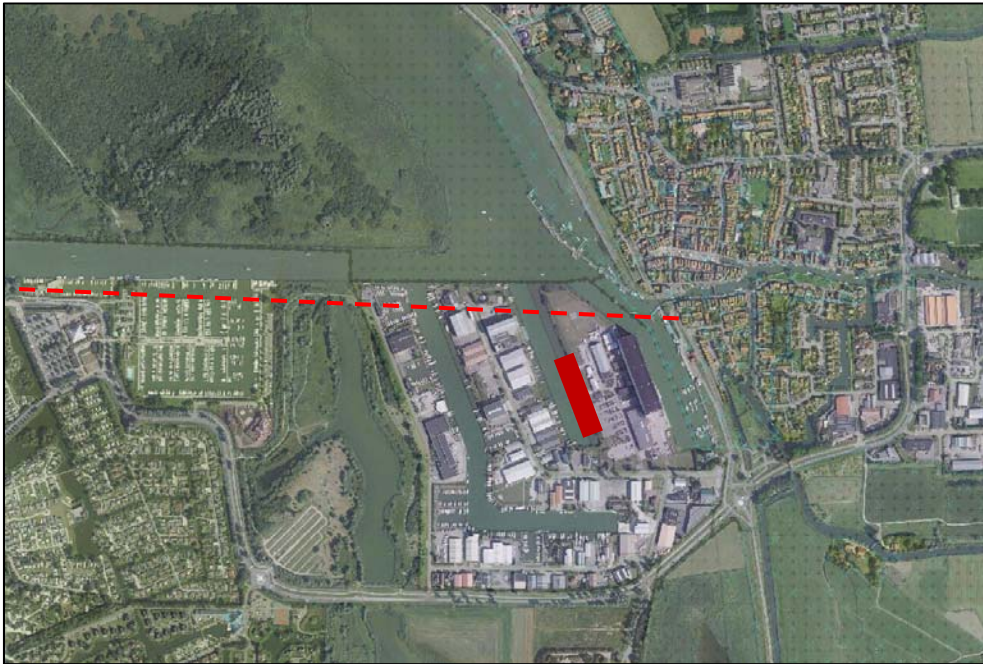
Het bedrijventerrein is bestemd voor bedrijvigheid met een grote milieubelasting. Het bieden van ontwikkelingsmogelijkheden van een bestaand, aan het water gebonden bedrijf is op deze plek zowel vanuit milieutechnisch oogpunt als vanuit het oogpunt van de historie van Makkum een passende ontwikkeling. Wel is er sprake van een relatief forse uitbreiding van de bedrijfsgebouwen. De dokhal is wel van zodanige omvang dat deze een potentiële invloed heeft op het aanzicht van Makkum.

Uitgangspunten

Naast het bedrijventerrein ligt de historische kern van Makkum. Het betreft een beschermd dorpsgezicht. In de aanwijzing tot beschermd dorpsgezicht wordt het belang van onder andere de scheepsbouw voor de ontwikkeling van Makkum onderkent. Deze bedrijvigheid heeft een impuls gevormd voor de economische ontwikkeling van het dorp en doet dit nog steeds.

Een belangrijke waarde is de sluis en het gebied daaromheen en het doorzicht vanuit dit gebied naar de open ruimte buiten de dijk. Dit vormt een belangrijk element voor de visuele binding van binnenuit. De zichtlijn vanuit het dorp over het Makkumer Djip is in het bestemmingsplan voor het bedrijventerrein tot uiting gekomen in een differentiatie in bouwhoogte. Deze lijn loopt vanuit de vaarweg langs een andere hoge dokhal, op de landtong ten westen van het projectgebied.

De zichtlijn van de historische kern is op een luchtfoto weergegeven in figuur 10. Figuur 11 geeft het zicht weer. De pijl duidt de ligging van de zichtlijn aan. De globale contour van de nieuwbouw is hierin weergegeven.



Figuur 11. Zichtlijn vanuit de historische kern



Figuur 12. Het zicht vanuit het de historische kern

Vertaling in het ontwerp

De voorgestelde inrichting van het terrein is het resultaat van een zorgvuldige afweging tussen de waarden en de beleving van de historische kern van Makkum en de landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten aan de ene kant en een optimale bedrijfsvoering en efficiënte ordening van het bedrijfsperceel aan de andere kant. Ook is geluisterd naar omwonenden tijdens een inloopavond die op 14 maart 2018 is georganiseerd.

Door de bedrijfshal zo ver mogelijk naar het zuidoosten van het bedrijfsperceel te situeren wordt de zichtbaarheid ervan zoveel mogelijk beperkt. De nieuwe dokhal komt voor een overgrote deel achter de bestaande loods te staan. Voor zover de hal wel zichtbaar is, staat deze zo ver mogelijk van het dorp af.

Gezien vanuit het omliggende landschap en het recreatiegebied ten westen van Makkum zullen de twee hallen tezamen een eenheid vormen, waardoor het ruimtelijk beeld niet wezenlijk wordt aangetast. Daarbij draagt de voorgestelde architectuur bij aan het creëren van een samenhangend bebouwingsbeeld. Hoe het beeld wijzigt gezien vanaf de afsluitdijk is gevisualiseerd in figuur 13.



Figuur 13. Impressie huidige (links) en nieuwe (rechts) aanzicht vanaf de afsluitdijk

Geconcludeerd wordt dat de nieuwe dokhal zodanig is gepositioneerd en ontworpen dat deze een minimale en zeker niet onaanvaardbare impact op zijn omgeving veroorzaakt. Bovendien is de bouw van de dokhal vanuit historisch oogpunt passend op deze bedrijfslocatie en mag deze in die zin ook gezien worden.

Architectuur

Met het ontwerp van de nieuwe dokhal komt er een groot volume bij, naast hetal als groot ervaren bestaande complex. De bestaande dokhal is een langwerpige en hoog gebouw met een regelmatig patroon van verticale raamopeningen. De kopgevels bevatten brede en hoge deuropeningen. De gevels zijn in de basis licht grijs, met blauwe kleuraccenten die naar de uiteinden toe steeds breder worden.

Het gebouw wordt ontworpen in combinatie met het nieuwe tussengebouw. Het uitgangspunt hiervoor is een donkerblauwe gevelbeplating en een witte accentrand. De nieuwe dokhal kan gezien worden als een vergelijkbaar volume als de bestaande dokhal, waardoor de werkplaats- en kantoorgebouwen als een tussenlid gaan fungeren.

Het streven is om de nieuwe dokhal zowel goed in te passen in het bestaande (en zich vernieuwende) complex als een nieuwe identiteit te geven. De gevels van het volume zijn opgebouwd uit staande stroken van sandwichpanelen welke in lichtgrijs en lichtblauw een willekeurig patroon vormen. De kleuren komen overeen met de bestaande hal voor de samenhang, het patroon is anders voor de eigen, krachtige identiteit. De daglichtvoorzieningen zijn relatief smalle staande stroken welke zich voegen in het patroon van de beplating. De lichte kleuren zorgen ervoor dat het zeer grote volume iets minder dominant wordt, maar een waardige tegenhanger van de bestaande dokhal zonder die te kopiëren.

2. 5. Andere vergunningen

Naast de bouw van de hal, en daaraan gekoppeld het afwijken van het bestemmingsplan, zijn nog andere (mogelijke) vergunningen verbonden aan dit project. Het gaat om een ontgrondingsvergunning voor het uitgraven van de dok en om een revisievergunning milieu.

Revisievergunning milieu

Het bedrijf bouwt metalen pleziervaartuigen af, met een langs de waterlijn te meten lengte van 25 meter en meer en wordt daarom gezien als een inrichting in de zin van de Wet milieubeheer, welke valt onder bedrijfstype C in het kader van het Activiteitenbesluit. Een type C bedrijf is vergunningplichtig voor de omgevingsvergunning milieu. Een omgevingsvergunning milieu dient voor inbedrijfname van de productiefaciliteit te worden afgegeven.

Een omgevingsvergunning milieu kan op verschillende manieren worden aangevraagd (milieu neutrale melding, veranderingsvergunning en revisievergunning). Vanwege de vele wijzigingen in het bedrijf sinds de afgifte van de laatste revisievergunning (2008) wordt voor de nieuwe situatie een volledige revisievergunning aangevraagd. De procedure hiervan loopt parallel aan of wordt gecoördineerd met de ruimtelijke procedure en de bouw-aanvraag.

De revisievergunning milieu moet zijn afgegeven voordat gestart kan worden met de bouw. Omdat de activiteiten onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn, wordt de omgevingsvergunning voor milieu en voor bouwen gezien als één omgevingsvergunning.

Ontgrondingsvergunning

Als onderdeel van de ontwikkeling vindt een ontgroning plaats. Het gaat om het uitgraven van de dok. De omvang van de ontgroning wordt beperkt, omdat deze in de bestaande watergang plaatsvindt, tot een diepte van 8 à 12 meter. Rijkswaterstaat is het bevoegd gezag voor ontgrondingen. Op basis van het Besluit ontgrondingen in rijkswateren is geen ontgrondingsvergunning nodig wanneer de ontgroning samenhangt met het aanleggen, onderhouden of wijzigen van onder andere bouwwerken en installaties. Hier van is sprake. De situatie is met Rijkswaterstaat overlegd. Geconcludeerd is dat er geen ontgrondingsvergunning noodzakelijk is.

Watervergunning

De ontwikkeling vindt gedeeltelijk plaats in een watergang. In beginsel is hiervoor een vergunning in het kader van de Waterwet nodig. Ook hiervoor geldt dat Rijkswaterstaat bevoegd gezag is. Echter, het gebied is aangeduid als droge oever, die is vrijgesteld van watervergunningen. Hierop wordt in paragraaf 4.9 nader ingegaan.

3. BELEIDSKADER

3. 1. Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 in werking getreden. Het Rijk laat de ruimtelijke ordening meer over aan gemeenten en provincies en kiest voor een selectieve inzet van rijksbeleid op 14 nationale belangen. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk voor de resultaten. Buiten deze 14 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening

Eén van de nationale belangen zoals genoemd in de SVIR is ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling.

Het IJsselmeer is een onderdeel van het hoofdwatersysteem van Nederland. Omdat dit watersysteem deel uitmaakt van vier internationale stroomgebieden (Rijn, Maas, Eems, Schelde) wordt op nationale en internationale schaal kaders en normen gesteld en beheer gevoerd, zowel als het gaat om waterkwaliteit als om waterkwantiteit. Het hoofdwatersysteem, afgezien van de zoute en brakke wateren, heeft een belangrijke functie voor de zoetwatervoorziening in Nederland. Het beheer van het watersysteem is gericht op het meebewegen met natuurlijke processen waar het kan en het bieden van weerstand waar het moet. Binnen het hoofdwatersysteem wordt, waar verantwoord, ruimte voor andere functies geboden. Zo is kleinschalige en grootschalige buitendijkse bebouwing in het IJsselmeergebied onder voorwaarden mogelijk.

In het nationale Deltaprogramma werken de gezamenlijke overheden onder regie van de Deltacommissaris aan een totaalpakket van water- en ruimtelijke oplossingen om Nederland vanaf 2015 ook voor de volgende generaties te beschermen tegen hoogwater en te zorgen voor voldoende zoet water. Het IJsselmeergebied is één van de zes gebiedsgerichte deelprogramma's in het Deltaprogramma. In dit deelprogramma staat de toekomstige opgave voor waterveiligheid en zoetwatervoorziening in het IJsselmeergebied centraal. Onderzocht wordt of op termijn het peilbeheer van het IJsselmeer moet worden aangepast, rekening houdend met de andere belangen die spelen in het gebied. Dit laatste is inmiddels gebeurd met het in juni 2018 vastgestelde Peilbesluit IJsselmeergebied, dat een flexibel peil mogelijk maakt.

Het onderhavig project doet geen afbreuk aan de ruimte voor waterveiligheid en de duurzame zoetwatervoorziening. De bouw vindt plaats buiten de beschermingszone van de waterkering. Het wordt op zodanig peil aangelegd dat ook de mogelijkheden van aanpassing peilbeheer niet worden geschaad. Bovendien vindt de ontwikkeling plaats op een plek waar verantwoord ruimte kan worden geboden voor buitendijkse bebouwing. De bebouwing vindt aansluitend op bestaande bebouwing plaats en binnen de ruimtelijke structuur van een bedrijventerrein. Het betreft bovendien een gebied dat door de rijksoverheid is vrijgesteld van vergunningplicht voor gebruik waterstaatwerken.

Duurzame verstedelijking

Een algemeen belang in de SVIR is het proces van duurzame verstedelijking. In het Bro (artikel 3.1.6) is geregeld dat bij ruimtelijke projecten voorzien moet worden in duurzame verstedelijking. In geval van nieuwe stedelijke ontwikkelingen moet een beschrijving worden gegeven van de behoefte aan die ontwikkeling en wanneer deze plaatsvindt buiten het bestaand stedelijk gebied, moet er tevens gemotiveerd worden waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

De hal wordt op een bedrijventerrein, binnen stedelijk gebied. De hal heeft een relatief fors bouwvolume buiten het huidige bouwvlak, waarmee deze als verstedelijk aangemerkt zou kunnen worden. De dokhal wordt gebouwd op een plek die is aangewezen voor de ontwikkeling van (zware) bedrijvigheid. Deze intensivering van een bestaande bedrijfslocatie is een goed voorbeeld van duurzaam ruimtegebruik.

Bovendien is er sprake van concrete behoefte, die blijkt uit de vraag en probleemstelling van het bedrijf. Het bedrijf ontwikkelt zich verder, waardoor een knelpunt ontstaat. Dit wordt opgelost door de realisatie van de nieuwe dokhal.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) stelt niet alleen regels omtrent de 14 aangewezen nationale belangen zoals genoemd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, maar stelt ook regels die in bestemmingsplannen moeten worden opgenomen. Het nationaal belang 'Ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening' is in de regels van het Barro geborgd. Hierin zijn onder andere regels gesteld ten aanzien van landaanwinning in het IJsselmeer. Op basis van artikel 2.12.2 mag in beginsel geen nieuwe bebouwing of landaanwinning mogelijk worden gemaakt in het IJsselmeergebied. De bestaande landtong waarop De Vries Makkum is gevestigd valt hier buiten, maar de haven is wel onderdeel van het IJsselmeergebied. Hier is sprake van een landaanwinning van 4.200 m². In hetzelfde artikel is per gemeente (volgens gemeentelijke indeling in 2009) een vrijstelling opgenomen voor 5 hectare aan landwinning en/of bebouwing voor natuurontwikkeling of andere bestemming aansluitend op de bestaande bebouwing. De 0,4 hectare van dit project ligt aansluitend op bestaande bebouwing en kan daarom op basis van de vrijstelling worden toegestaan.

Binnen de gemeente zijn sinds 2009 geen projecten aan de orde geweest die een beslag hebben gelegd op de 10 hectare vrijstelling. De enige projecten van enige omvang zijn de Vismigratierivier en Bad Hindeloopen. Voor beide project geldt dat de toename aan landareaal niet wordt gezien als landaanwinning, omdat het overstroombare natuur betreft. De 0,4 hectare wordt in mindering gebracht op de 10 hectare die in totaal voor de gemeente (in dit geval de voormalige gemeenten Wûnseradiel en Nijefurd) nog beschikbaar is.

Verder zijn regels gesteld ten aanzien van bebouwing in het waddengebied. In het stedelijk gebied geldt dat de maximale toelaatbare bouwhoogte aansluit bij de bestaande gebouwen. Aangezien de bouwhoogte gelijk is aan de bestaande dokhal, wordt hieraan voldaan. In paragraaf 2.4 is ingegaan op de inpasbaarheid van de ontwikkeling in het omliggende landschap.

3. 2. Provinciaal beleid

Streekplan Fryslân 2007

Het Streekplan Fryslân 2007 is op 13 december 2006 door Provinciale Staten vastgesteld. In het Streekplan wordt het provinciaal omgevingsbeleid verwoord. Met betrekking tot dit bestemmingsplan worden enkele beleidsuitgangspunten genoemd.

Het streekplan biedt ruimte voor het ontwikkelen van bedrijvigheid. Het vestigingsbeleid van de provincie richt zich op het sturen van vestigingsmogelijkheden naar typen kernen. Makkum is als regionaal centrum een belangrijke drager van voorzieningen, bovenlokale bedrijvigheid en werkgelegenheid. De bedrijven moet qua aard en schaal passen bij de kern.

Bij de ruimtelijke inpassing van werkfuncties dient aandacht te worden besteed aan het versterken van de ruimtelijke kwaliteit. Dit kan door efficiënt ruimtegebruik, bijvoorbeeld door de mogelijkheden van herstructurering te onderzoeken. Ook zijn een goede beeldkwaliteit en een zorgvuldige ruimtelijke inpassing van belang.

De inrichting van het terrein is ontworpen met respect voor de landschappelijke, natuurlijke en cultuurhistorische kenmerken van de omgeving. Op deze aspecten is in paragraaf 2.5 ingegaan. In de Verordening Romte Fryslân zijn de beleidsuitgangspunten van de provincie vertaald naar regels voor ruimtelijke projecten.

Verordening Romte Fryslân 2014

Op 18 juni 2014 is de Verordening Romte Fryslân 2014 vastgesteld. In de verordening zijn regels opgenomen die ervoor moeten zorgen dat de provinciale ruimtelijke belangen doorwerken in de gemeentelijke ruimtelijke plannen.

Bundeling

In artikel 1 van de verordening worden regels gegeven gericht op het bundelen van stedelijke functies in stedelijk gebied. Alsdit niet mogelijk is, kan aansluitend op bestaand stedelijk gebied een uitbreidingslocatie worden toegestaan. Het bedrijventerrein waarop de ontwikkeling plaatsvindt is aangewezen als bestaand stedelijk gebied.

Werkfuncties en voorzieningen per type kern

Voor bedrijven in een regionaal centrum geldt dat deze maximaal in milieucategorie 4.2 mogen vallen en kavelomvang van ten hoogste 10.000 m². De Vries is vanuit de historie op de locatie gegroeid en heeft reeds een grote omvang en valt in milieucategorie 5.1. Het ruimtebeslag van het bedrijf wordt overigens niet groter en er worden geen beperkingen aan de bouwhoogte van de bedrijfsgebouwen gesteld. Hierdoor ontstaat er geen strijdigheid met de Verordening.

In het provinciaal beleid wordt ten aanzien van de bedoelde regeling een maatwerkbenadering gehanteerd. Gemeenten kunnen gemotiveerd afwijken van de beperkingen, mits zij aantonen dat de aard en schaal van de functie in het concrete geval aansluiten bij de kern. Dit is, zoals al eerder onderbouwd, het geval.

Natuur buiten de Ecologische Hoofdstructuur

Het bedrijfsperceel is niet aangegeven op de kaarten bij de Verordening die betrekking hebben op natuur. Wel is het water dat aan de noordzijde en oostzijde van het projectgebied ligt, aangewezen als 'Natuur buiten de EHS'. Een ontwikkeling die betrekking heeft op natuurgebieden buiten de EHS mag geen afbreuk doen aan het behoud, herstel of ontwikkeling van de natuurwaarden hier. Met de uitvoering van het project blijft het water onaangetast. Er wordt dus geen afbreuk gedaan aan de natuurwaarden hier.

Conclusie

Dit project is in overeenstemming met de Verordening Romte Fryslân 2014.

3. 3. Gemeentelijk beleid

Ontwikkelvisie gemeente Súdwest-Fryslân

Op 22 maart 2012 heeft de gemeenteraad de Ontwikkelvisie gemeente Súdwest-Fryslân vastgesteld. In de visie staan de ambities van de gemeente op het gebied van sociale, ruimtelijke en economische ontwikkelingen. De visie vormt een belangrijke basis voor nieuw beleid en plannen. In de ontwikkelvisie wordt uitgegaan van zes peilers:

1. Verscheidenheid in kernen
2. Weidsheid van het landschap
3. Economische verscheidenheid
4. Grote sociale verbondenheid
5. Grote rijkdom aan cultuur en erfgoed
6. Sterke aantrekkingskracht voor toeristen

Voor dit plan is de peiler 'economische verscheidenheid' relevant. Op het gebied van de ruimtelijk economische ontwikkeling maakt de gemeente keuzes over waar zij welke ontwikkeling stimuleren en waar niet. Een gebiedsgerichte aanpak via de indeling in clusters vormt de leidraad. Wel stelt de gemeente dat het voor alle kernen in de gemeente van belang is dat de gemeente zich in totaliteit sterk ontwikkelt.

De focus wordt gelegd op de stedelijke centra, Sneek en Bolsward. Voor de grotere kernen in de landelijke clusters, waaronder Makkum, ziet de gemeente kansen voor ontwikkeling op een kleinschaliger niveau, passend bij aard en schaal en het verzorgingsniveau van de kern. De gemeente gaat specifiek in op de scheeps- en jachtbouw als één van de sleutelsectoren. Súdwest-Fryslân heeft vele scheeps- en jachtbouwbedrijven in verschillende delen van de keten, van ontwerp tot bouw. Het is een innovatieve sector met internationale uitstraling die in belangrijke mate bijdraagt aan het profiel van onze gemeente. Er liggen in de jachtbouw veel relaties met het onderwijs. Ook dit is een reden om de ontwikkeling van deze sector en hun toeleveranciers te stimuleren.

De werf van De Vries is een belangrijke werkgever in de regio en één van de bedrijven die de gemeente wil stimuleren. Zoals beschreven in paragraaf 2.5 is er sprake van een bedrijf dat zowel vanuit de historische context als in de huidige ruimtelijke structuur van Makkum past en bij Makkum hoort.

Visie ruimtelijke kwaliteit 'Mei soarch foar ús lânskip' (2013)

De gemeenteraad heeft in juni 2013 de gemeentelijke visie Ruimtelijke kwaliteit 'Mei soarch foar ús lânskip' vastgesteld. De visie gaat vooral over de ruimtelijke kwaliteit van het landschap. Hoofduitgangspunt is dat bij alle ruimtelijke ontwikkelingen de kenmerken en kernkwaliteiten van de verschillende landschapstypen leidend zijn. In de visie ligt het accent sterk op het behouden en versterken van de landschappelijke kwaliteiten in het landelijk gebied. Aan de stedelijke context wordt beperkt aandacht besteed. De passages over de inpassing van stedelijk functies gaan vooral over de toevoeging van nieuwe bedrijventerrein. De volgende uitspraken zijn relevant:

- 'Bedrijven moeten zoveel mogelijk geconcentreerd worden op de daarvoor aangegeven locaties. De Ontwikkelvisie van de gemeente beschrijft een verdeling van het grondgebied van de gemeente in een stedelijke cluster Sneek-Bolsward en daarnaast nog vijf landelijke clusters.'
- 'De stedenbouwkundige kwaliteit en de landschappelijke inpassing verdienen veel aandacht. Bedrijvenlocaties moeten niet langer anonieme, op zichzelf staande gebieden zijn die niets doen met het omliggende landschap c.q. de onderliggende landschappelijke dragers.'

Dit project stelt een intensivering van een bestaande bedrijfslocatie voor. Zoals beschreven in paragraaf 2.5 is hierbij het effect op het omliggende landschap afgewogen. Daarmee voldoet de ontwikkeling aan de visie ruimtelijke kwaliteit.

Welstandsnota gemeente Súdwest-Fryslân

De gemeentelijke welstandsnota is een samenvoeging van de welstandsnota's en reclamenota's van de vijf voormalige fusiegemeenten. Voor het plangebied geldt de Welstandsnota voor de voormalige gemeente Wûnseradiel. Het projectgebied ligt volgens de gebiedsindeling van de welstandsnota op een bedrijventerrein, waar een regulier welstandsbeleid geldt.

Het beleid is gericht op het beheer van de bestaande situatie. Gestreefd wordt naar verbetering van de landschappelijke inpassing. Het gebied toont geen bijzondere waarden. Wel kan gesteld worden dat het dorpsbeeld in veel gevallen negatief beïnvloed wordt door het gebruik van sterk opvallende materialen en kleuren. Het respecteren van de onderlinge samenhang staat centraal.

Het bouwplan voor de nieuwe dokhal is op 17 mei 2018 behandeld door de welstandscommissie en daarbij getoetst aan de welstandscriteria. Geconcludeerd is dat het bouwplan kan uitzien op een positief welstandsadvies.

Duurzaamheidsvisie 'Op-stap nei duorsumens'

De duurzaamheidsvisie geeft richting aan de missie van de gemeente om een duurzame toekomstbestendige gemeente te worden. De gemeente wil duurzaamheid voor iedereen in Súdwest-Fryslân praktisch en toepasbaar maken. De gemeente wil samen met burgers en bedrijven werken aan een duurzame samenleving. Hiertoe gelden een aantal spelregels, namelijk dat ten opzichte van nu meer in de menselijke basisbehoeften moet worden voorzien, de bodem minder moet worden uitgeput, minder schadelijke chemische stoffen worden gebruikt en de natuur minder wordt aantast.

In de visie stelt de gemeente zichzelf een aantal strategische doelen. Uit deze doelen volgen geen concrete uitgangspunten voor de gewenste bedrijfsvoering en terreininrichting van De Vries. In algemene zin kan gesteld worden dat intensivering van een reeds ingericht bedrijfspceel een duurzame ontwikkeling is.

4. MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN

4. 1. Omgevingstoets

Voor het project is het van belang dat er tijdens de uitvoering en in de nieuwe situatie sprake is van een goede omgevingsituatie. Deze omgevingstoets gaat in op milieuaspecten (bodem, water, milieuzonering en externe veiligheid) en om andere sectorale regelgeving (ten aanzien van cultuurhistorie en archeologie, ecologie, verkeer en duurzaamheid).

In dit geval is er sprake van een samenvoeging van verschillende vergunningprocedures, waarbij inzicht in de effecten op het milieu en de omgeving moet worden gegeven. De aspecten worden technisch getoetst in de mer-beoordeling die afzonderlijk voor dit project is uitgevoerd. Hierop wordt in paragraaf 4.2 nader ingegaan. Uit deze beoordeling blijkt dat er vanuit de milieu- en omgevingsaspecten geen belemmeringen zijn voor het project. Er is sprake van een verantwoorde milieusituatie en het project is in overeenstemming met de hiervoor genoemde relevante sectorale regelgeving.

In het kader van de ruimtelijke procedure is het van belang om inzicht te geven in de wijze waarop met de verschillende aspecten is en wordt omgegaan. Daarop gaat dit hoofdstuk in. Voor de technische toetsing wordt verwezen naar de separaat ingediende aanvraagformulier vormvrije mer-beoordeling.

4. 2. Mer-beoordeling

Voor besluiten en plannen die ontwikkelingen bevatten die (mogelijk) belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben geldt de verplichting om de procedure voor de milieueffectrapportage te doorlopen of te beoordelen of het doorlopen van een dergelijke procedure noodzakelijk is. Op die manier krijgt milieu een volwaardige rol in de afweging van belangen. De categorieën van activiteiten waarbij deze verplichting aan de orde is, zijn vastgelegd in het Besluit m.e.r.

In bijlage C en D van het Besluit m.e.r is aangegeven welke activiteiten in het kader van het bestemmingsplan planmer-plichtig (bijlage C en D), projectmer-plichtig (bijlage C) of mer-beoordelingsplichtig (bijlage D) zijn. Voor deze activiteiten zijn in het Besluit m.e.r. drempelwaarden opgenomen.

Dit project raakt de volgende activiteiten uit bijlage D van het Besluit m.e.r.:

Nr.	Activiteit	Drempelwaarde
D 16.1	De winning van oppervlaktedelfstoffen uit de landbodem.	Een terreinoppervlakte van 12,5 hectare of meer.
D 32.6	De oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie bestemd voor het bouwen, onderhouden, repareren of behandelen van de oppervlakte van metalen schepen.	Een productieoppervlak van 50.000 m ² of meer.

De ontgronding die samenhangt met dit project blijft ruim onder de drempelwaarden. Het totale bedrijfsp perceel heeft een oppervlakte van circa 70.000 m², maar de uitbreiding van het productieoppervlak blijft hier met minder dan 10.000 m² ruim onder. Het project is dus niet rechtstreeks planmer-, projectmer of mer-beoordelingsplichtig.

In het Besluit m.e.r. is geregeld dat ook voor projecten die zijn opgenomen in bijlage D, maar beneden de drempelwaarden vallen, een besluit moet worden genomen of een MER nodig is. In dat kader wordt afgewogen of het plan – ondanks dat het ruim onder de drempelwaarde blijft - mogelijk toch belangrijke negatieve milieueffecten heeft. Daarbij moet het bevoegd gezag rekening houden met de omstandigheden zoals aangegeven in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling, te weten:

- de plaats van het project;
- de kenmerken van het project;
- de kenmerken van de potentiële milieueffecten (in samenhang met de eerste twee criteria).

In dit kader is een separate aanmeldnotitie vormvrije mer-beoordeling opgesteld. Deze notitie wordt als los onderdeel bij de aanvraag omgevingsvergunning ingediend. Samenvattend wordt geconcludeerd dat de beoogde ontwikkelingen geen belangrijke nadelige milieueffecten kunnen veroorzaken die een volwaardige mer-procedure noodzakelijk maken.

4. 3. Ecologie

Beoordelingskader

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet rekening gehouden worden met de natuurwaarden van de omgeving en met beschermde plant- en diersoorten. Bij de bescherming van gebieden gaat het om op Europees niveau aangewezen Natura 2000-gebieden. Verder worden in de provinciale verordening gebieden beschermd die van belang zijn voor de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), nu Natuurnetwerk Nederland (NNN). De bescherming van gebieden en de bescherming van soorten en hun verblijfplaatsen is geregeld in de Wet natuurbescherming (Wnb).

Aanpak

Het bedrijventerrein waarop De Vries is gevestigd ligt in een gebied met veel natuurwaarden. Het IJsselmeer, inclusief de Makkumerwaarden, is aangewezen als Natura 2000 gebied. Dit gebied is ook onderdeel van het NNN. Deze beschermde natuurgebieden liggen op korte afstand van het projectgebied. Aansluitend op het projectgebied, aan de noordoostzijde, ligt de Buitenhaven die door de provincie is aangewezen als 'natuur buiten de EHS'.

Het bedrijventerrein zelf is niet beschermd, maar bij ruimtelijke projecten en milieuanvragen moet wel rekening worden gehouden met de aanwezige natuurwaarden. Ook is het op voorhand niet uit te sluiten dat op het bedrijfsp perceel beschermde soorten voorkomen. Daarom is een natuurtoets uitgevoerd. De bijbehorende rapportage is opgenomen in bijlage 1. De natuurtoets is een zogenaamde 'voortoets' in het kader van de Wnb. Deze geeft een beschrijving van de effecten op de verschillende natuurwaarden en beoordeelt of nader onderzoek en/of een vergunning of ontheffing op grond van de Wnb nodig is.

In het onderzoek wordt zowel getoetst aan gebiedsbescherming als aan soortenbescherming. Voor de gebiedsbescherming is onderscheid gemaakt tussen mogelijke significante effecten op de beschermde habitatten, als gevolg van verstoring, versnippering, verontreiniging etc. en de effecten van stikstofdepositie op basis van de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS). Voor het natuurnetwerk is beoordeeld aan de hand van beleidsregels.

Resultaten onderzoek

In het onderzoek is in het bijzonder ingegaan op de toename in verstoring door de toename in productie, op de effecten op de waterhuishouding door ingrepen in de kade en op de toename van stikstofdepositie door de productietoename met bijbehorende verkeersstromen.

Verstoring

Het belangrijkste versturende effect is geluid als gevolg van de aanlegfase (realisatie) van het project en in de gebruiksfase (productie). Vooral vogels zijn hiervoor gevoelig. Tijdens de gebruiksfase is geen sprake van een relevante toename van verstoring door geluid. Dit is wel het geval tijdens de aanlegfase, waarbij de heiwerkzaamheden bepalend zijn.

Ook verstoring door lichthinder is beoordeeld. Geconcludeerd is dat, indien verstrooiing van licht gedurende de aanleg- als gebruiksfase kan worden voorkomen, geen vergunning noodzakelijk is.

Sedimentatie en vertroebeling

Doordat er geen stortmateriaal in het Natura 2000-gebied wordt toegepast, zijn vertroebelende effecten uitgesloten.

Vermesting en verzuring

De toename van verkeer, het aan- en afvaren van schepen en de verwarming van de dokhallen leidt tot een potentiële toename van stikstofdepositie op de daarvoor gevoelige habitatten in het IJsselmeer. Door middel van het rekenprogramma AERIUS is een berekening gemaakt van deze toename. Geconcludeerd is dat op geen enkel stikstofgevoelig Natura 2000-gebied sprake is van enige depositie hoger dan de drempelwaarde van 0,05 mol/ha/jr. Daarom is er geen enkel depositie-effect en is er geen sprake van een vergunning- of meldingsplicht in het kader van het Programma Aanpak Stikstof (PAS).

Soorten

Op basis van een locatiebezoek door een ecoloog is beoordeeld dat het projectgebied geen ruimte biedt voor vaste rust-, verblijfs- of voortplantingsplaatsen dan wel primaire foerageergebieden van Europees beschermde soorten. Voor de mogelijk aanwezige Nationaal beschermde soorten geldt een provinciale vrijstelling voor ruimtelijke inrichting en ontwikkeling.

Conclusie

Aan de hand van de natuurtoets wordt geconcludeerd dat het project uitvoerbaar is binnen de kader van de Wet natuurbescherming. Alleen het heien van betonpalen in de aanlegfase kan leiden tot enige verstoring, waarvoor een vergunningplicht geldt. Om deze verstoring (en daarmee de vergunningplicht) te voorkomen zijn de volgende opties denkbaar:

- Heiwerkzaamheden uitvoeren buiten het broedseizoen, voor foeragerende vogels is voldoende alternatief foerageergebied aanwezig.
- Andere heitechnieken gebruiken (schroeven, gedempt heien) zodat de geluidsproductie veel geringer is. Gezien de korte afstand van Natura 2000 en de aanwezigheid van omwonenden is dit in meerdere opzichten de meest wenselijke optie.

In dit geval wordt uitgegaan van een methode van heien die geen grote geluidsbelasting veroorzaakt. Dit kan worden vastgelegd in de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen. Hiermee is gewaarborgd dat de ontwikkeling geen significant negatieve effecten op de natuurwaarden van de omgeving heeft.

4. 4. Milieuzonering (hinderaspecten)

Beoordelingskader

Tussen bedrijfsactiviteiten en hindergevoelige functies (waaronder wonen) is een goede afstemming nodig. Het doel daarbij is het voorkomen van onacceptabele hinder ter plaatse van woningen, maar ook om te zorgen dat bedrijven niet worden beperkt in de bedrijfsvoering en ontwikkelingsmogelijkheden. Bij de afstemming wordt gebruik gemaakt van de richtafstanden uit de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering'. Een richtafstand wordt beschouwd als de afstand waarbij onaanvaardbare milieuhinder redelijkerwijs is uitgesloten. Deze afstand wordt gemeten tussen de bestemmingen van bedrijven en de gevels van geluidsgevoelige objecten. Bedrijfsactiviteiten zijn daarvoor ingedeeld in een aantal milieucategorieën.

Op het bedrijventerrein Zuidwaard zijn geluidszoneringsplichtige bedrijven toegestaan. Rondom dit bedrijventerrein is een geluidzone voor industrielawaai van kracht (artikel 53 Wet geluidhinder). Dit betekent dat op de vastgestelde zonegrens het totale geluidsniveau, vanwege alle op het industrieterrein gelegen bedrijven tezamen, de grenswaarde van 50 dB(A)-etmaalwaarde niet mag worden overschreden. Daarnaast gelden ook maximale toegestane grenswaarden voor woningen die buiten de grens van het bedrijventerrein, maar binnen de geluidzone daarvan zijn gelegen. Deze maximale waarden bepalen de geluidsruimte voor bedrijven op het bedrijventerrein.

Waardering omgeving

Voor het beoordelen van de mate van hinder die aanvaardbaar is ter plaatse van hindergevoelige functies wordt onderscheid gemaakt tussen een 'rustige woonomgeving' en een 'gemengd gebied'. Voor woningen in een rustige woonomgeving geldt een strengere beoordeling en daarom grotere richtafstanden. Gezien de ligging van de woningen nabij het centrum van Makkum en de korte ligging ten opzichte van het bedrijventerrein kan in dit geval worden gesproken over een gemengd gebied.

Bedrijfswoningen op het bedrijventerrein worden niet getoetst aan de richtafstanden. De woningen die zijn gelegen binnen de geluidzone en/of in het centrumgebied van het dorp Makkum worden aangemerkt als woningen in een gemengd gebied.

Milieubelasting De Vries

De scheepswerf valt onder milieucategorie 5.1 (SBI 301.4). De bepalende hinderfactor is geluid. Hiervoor geldt een richtafstand van 500 meter. De andere relevante aspecten zijn geurhinder en stofhinder. Voor deze aspecten geldt een richtafstand van 100 meter tot woningen in een rustige woonomgeving en 50 meter tot woningen in een gemengde omgeving. De dichtstbijzijnde woningen buiten het gezoneerde terrein liggen op 100 meter vanaf het projectgebied. Op basis hiervan mag geconcludeerd worden dat het bedrijf geen onaanvaardbare overlast ter plaatse van woningen veroorzaakt, anders dan wat betreft het aspect geluidhinder.

Geluidhinder

Om de geluidhinder van het bedrijf inzichtelijk te maken heeft Ingenieursbureau DGMR een onderzoek verricht, waarbij op basis van de representatieve bedrijfssituatie de geluidsuitstraling is bepaald. De berekende geluidsbelasting is door het bevoegd gezag (gemeente Súdwest-Fryslân) getoetst aan de geluidszone van het bedrijventerrein. Uit deze toets is gebleken dat de geluidszone in de nieuwe situatie niet wordt overschreden. De betekenis is dat de geluidsbelasting op de zonegrens als gevolg van alle bedrijven tezamen in

De ingrepen voor het uitgraven van de dok is niet groter dan 5.000 m², namelijk circa 3.000 m². Deze reiken tot een diepte van maximaal 12 meter. Daarnaast wordt ook een verdieping van een deel van de haven gerealiseerd. Het grootste deel van het dok wordt gerealiseerd in het water, wat vooralsnog volgens de FAMKE geen verwachting heeft. Het deel wat wordt gerealiseerd op het land blijft ruim binnen de 5.000 m². Derhalve is geen archeologisch onderzoek benodigd en is het plan voor wat betreft de archeologie uitvoerbaar.

In een eerder stadium echter was er sprake van de aanleg van het dok grotendeels op het vasteland, iets meer naar het noorden toe. Daarom is een archeologisch onderzoek uitgevoerd. Het onderzoeksgebied grenst aan de locatie van de te realiseren dok. Het is aannemelijk dat de onderzoeksresultaten grotendeels representatief zullen zijn voor het huidige plangebied. Uit het onderzoek bleek dat de top van het pleistocene zand is afgedekt met een klei op veenlaag en begint tussen 6,0 en 7,5 m -mv. (4,0 en 5,5 m -NAP). Tussen het veen en het zand is er een scherpe overgang. In enkele boringen bevindt zich een dunne zandige humeuze laag. Het betreft het restant van de bovengrond in een nat gebied waarop zich de veenlaag heeft gevormd. In de top van het zand zijn geen restanten van bodemvorming in de vorm van een podzolering aangetroffen. Het gebied is vrijwel zeker snel vernat waardoor het onaantrekkelijk werd als verblijfplaats voor de mens. Gezien de bodemopbouw, de afwezigheid van bodemvorming (podzol) en het ontbreken van archeologische indicatoren kan worden gesteld dat de kans op de aanwezigheid van een archeologische vindplaats nihil is. Vanuit de archeologische monumentenzorg is er geen verder onderzoek noodzakelijk.

4. 6. Cultuurhistorie

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is bepaald dat in een ruimtelijk plan een beschrijving opgenomen moet worden van de manier waarop met de aanwezige cultuurhistorische waarden rekening is gehouden.

In het projectgebied komen geen cultuurhistorische waarden voor. Het is de ruimtelijke (landschappelijke) structuur van de omgeving die als waardevol wordt aangemerkt. Hierin is het beschermd dorpsgezicht van Makkum een wezenlijke cultuurhistorische waarde. Hierin liggen ook enkele rijksmonumenten, waaronder de sluizen en enkele woningen die hieraan liggen.

De inpassing van het project nabij de waarden van Makkum en het omliggende landschap is in paragraaf 2.5 behandeld. De conclusie is dat de verbinding tussen de oude sluizen en het daaromheen liggende historische centrum met het IJsselmeer niet onevenredig geschaad mag worden. Hiertoe is een zichtlijn bepaald, die in dit project wordt gerespecteerd.

Aanvullend hierop draagt het project bij aan de cultuurhistorische waarde van Makkum, in die zin dat de scheepsbouw een belangrijke historische drager is geweest voor de ontwikkeling van Makkum en dat het behoud en de ontwikkeling van deze sector de binding van het dorp aan de scheepsbouw versterkt.

4. 7. Verkeer

Vanuit het beginsel van goede ruimtelijke ordening moet beoordeeld worden of een project leidt tot een aanvaardbare verkeerssituatie. Onderzocht moet worden of er sprake is van een zodanige toename van de verkeersintensiteit en/of wijziging van de verkeerssamenstelling op bestaande verkeer- en vervoervoorzieningen, dat zonder extra maatregelen of voorzieningen problemen kunnen optreden met betrekking tot de doorstroming, de verkeersveiligheid of de milieusituatie. Hiertoe is een mobiliteitstoets uitgevoerd, die is opgenomen in bijlage 3. Hierin is naast de verkeersafwikkeling ook de parkeersituatie beoordeeld.

Verkeersafwikkeling

Voor de verkeersafwikkeling is de huidige verkeerssituatie in beeld gebracht op basis van door de gemeente geleverde informatie. Op basis van informatie van De Vries is de huidige en nieuwe verkeersgeneratie van het bedrijf bepaald. Vervolgens is beoordeeld of de ontsluitende wegen voldoende capaciteit hebben voor de afwikkeling van het extra verkeer van en naar De Vries.

De verkeerstoename als gevolg van dit project bedraagt in totaal 344 motorvoertuigen per etmaal. Dit is een toename van ruim 60%. Deze toename is op basis van een worst-case benadering ingevoerd in een verkeersmodel, op basis waarvan een prognose is gemaakt. Hieruit blijkt dat de ontsluitende wegen ruim voldoende capaciteit hebben voor de afwikkeling van dit verkeer.

Parkeren

Op basis van het onderzoek wordt geconcludeerd dat er in de nieuwe situatie wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid.

Verkeersveiligheid

Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is de combinatie van langzaam verkeer met gemotoriseerd verkeer van belang. Langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) zijn kwetsbare verkeersdeelnemers. De wegen op het bedrijventerrein zijn formeel gebiedsontsluitingswegen, die bij voorkeur gescheiden voorzieningen voor fietsers en voetgangers hebben. De wegen zijn ingericht als erftoegangswegen, zonder voorzieningen. Doordat de wegen op het bedrijventerrein (route Waardwei, Strânwei) wordt gebruikt als (sluip)route tussen het recreatiegebied en het centrum van Makkum, kunnen onveilige situaties ontstaan. Dit terwijl er voor langzaam verkeer goede infrastructurele voorzieningen zijn middels een van de rijbaan gescheiden fiets- en voetgangers pad parallel aan de Suderseewei en Workumerdijk.

In de mobiliteitstoets wordt de aanbeveling gedaan om ongewenst verkeersgedrag te voorkomen door een 'knip' toe te passen op het oostelijke deel van de Strânwei. Indien de aansluiting Strânwei – Workumerdijk wordt weggenomen is er alleen nog sprake van bestemmingsverkeer op de interne wegen van het bedrijventerrein. Bovendien wordt dan een conflictpunt tussen kruisende fietsers/voetgangers op het kruispunt Strânwei – Workumerdijk weggenomen. Overigens staat de hiervoor benoemde verkeersproblematiek los van dit project. De ontsluitende wegen hebben voldoende capaciteit en ook voor langzaam verkeer zijn adequate voorzieningen beschikbaar.

Conclusie en aanbeveling

Geconcludeerd wordt dat er in de nieuwe situatie sprake is van een adequate verkeersafwikkeling en parkeersituatie. De aanbeveling ten aanzien van de verkeersveiligheid heeft betrekking op een bestaand knelpunt voor alle bedrijven op het bedrijventerrein. Ook op basis van de huidige inrichting worden nergens normen of kentallen overschreden.

Vanuit de verkeersveiligheid bestaan zodoende geen belemmeringen voor het project.

4. 8. Bodemkwaliteit

Bij het aspect 'bodem' staat de vraag centraal of de bodemkwaliteit toereikend is voor het nieuwe gebruik. De bodem kan door eerdere (bedrijfs)activiteiten verontreinigd zijn. Voor de ruimtelijke procedure is het van het belang dat verdachte locaties worden gesignaleerd.

Op de locatie zijn verschillende bodemonderzoeken uitgevoerd. Hieruit zijn diverse verontreinigingen gebleken. Het gaat om oppervlakkige verontreinigingen in bovenste grondlaag tot minder dan één meter diepte. Een kleine oppervlakte (150 m²) reikt tot 1,5 meter diepte. Het gaat met name om zware metalen en andere stoffen die toe te schrijven zijn aan de lange historie van het gebruik van het projectgebied door een scheepswerf. Op basis van de Wet bodembescherming is er sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging waarvoor een saneringsnoodzaak geldt.

In het kader van de eerste fase van het project is een saneringsplan opgesteld en goedgekeurd door het bevoegd gezag (provincie Fryslân). Momenteel wordt voor de nu voorgestane fase van het project een aanvullend bodemonderzoek gedaan, op basis waarvan het saneringsplan wordt aangevuld. Vervuilde grond wordt op een adequate manier afgevoerd. Er wordt gebouwd op grond die toereikend is voor het voorgestane gebruik.

4. 9. Waterparagraaf

Deze 'waterparagraaf' gaat in op de watertoets. Hierin wordt beoordeeld wat de effecten van het bestemmingsplan op de waterhuishouding zijn en of er waterschapsbelangen spelen. De belangrijkste thema's zijn waterveiligheid, de afvoer van schoon hemelwater en afvalwater en de waterkwaliteit. De watertoets is een procesvereiste in het kader van de ruimtelijke procedure.

Het plangebied ligt in het beheersgebied van Rijkswaterstaat. Wetterskip Fryslân is verantwoordelijk voor de waterhuishouding op het land. Voor Wetterskip Fryslân zijn er geen belangen ten aanzien van dit project. Zij zijn via de digitale watertoets op de hoogte gesteld van de ontwikkelingen (kenmerk: 20180416-2-17633) en zijn in het kader van het wettelijk vooroverleg verder betrokken bij de planvorming. Op 8 mei 2018 heeft Wetterskip Fryslân laten weten dat er wat hun betreft geen belemmeringen voor de ontwikkeling zijn.

Ingrepen die met dit project samenhangen en die mogelijke invloed hebben op de waterhuishouding, zijn het aanbrengen van oppervlakteverharding, het graven van nieuwe watergangen en eventueel tijdelijke onttrekking van grondwater tijdens de realisatie. Aangezien het gebied buiten de dijk langs Makkum in direct verbinding staat met het IJsselmeer is er geen invloed op de boezem en op kwetsbare watersystemen in achterliggende polder. Ingrepen in dit gebied hebben geen directe invloed op de waterveiligheid en ook niet op de waterkwantiteit.

Wat betreft de waterkwaliteit geldt dat het bedrijf met inachtneming van de voorwaarden in de omgevingsvergunning milieu hemelwater vrij mag lozen op het oppervlaktewater. Afvalwater wordt gescheiden afgevoerd op het rioleringsstelsel. Dit project stelt geen aanpassingen aan dit stelsel voor.

Het bedrijventerrein waarop het projectgebied ligt is op kaart 241 van de Waterregeling aangemerkt als 'Droge oevergebied'. Hier zijn veel activiteiten vrijgesteld van vergunningplicht. Activiteiten die relevant zijn voor waterkwaliteit en de waterkwantiteit zijn alleen in de insteekhavens van belang. Omdat de uitbreiding hier gedeeltelijk plaatsvindt, worden deze aspecten hierna behandeld.

Waterkwantiteit

Rijkswaterstaat heeft in het IJsselmeergebied, waaronder de insteekhaven waarin de dokhal gedeeltelijk wordt gebouwd, het waterkwantiteitsbeheer. Een onderdeel van het project is de landwinning (grotendeels ten behoeve van de bouw van de nieuwe dokhal) van 4.200 m². Dit heeft een vermindering van het bergend vermogen van het IJsselmeer tot gevolg. Vergaande ruimtelijke ontwikkeling zou in de weg kunnen staan aan (versterking van) toekomstig gebruik van het IJsselmeergebied als zoetwaterbuffer en behoud van de functie voor waterafvoer die het meer nu heeft.

Een ruimtelijk aspect van het beleid uit het Nationaal Waterplan 2009 - 2015 is dat beperkte ontwikkeling wordt toegestaan in het IJsselmeergebied zonder compensatie van het waterbergend vermogen. De relatieve omvang van dit project is op de schaal van het IJsselmeer zeer beperkt te noemen.

Op grond van het Barro (zie paragraaf rijksbeleid) heeft de gemeente Súdwest-Fryslân vrijstelling voor een oppervlakte van in totaal 10 hectare landwinning (sinds 22 december 2009). In deze 10 hectare is nog ruimte voor de nu voorgestelde 0,4 hectare. Geconcludeerd wordt dat het project geen significant effect heeft op het bergend vermogen van het IJsselmeer en daarmee op de doelstellingen voor het IJsselmeer als zoetwaterbuffer.

Waterkwaliteit

Rijkswaterstaat heeft buitendijks het waterkwaliteitsbeheer. De landgebieden, waaronder het huidige perceel van De Vries Makkum, zijn echter aangewezen als zogenaamd drogere oevergebied. Dit betekent dat de gemeente/provincie hier het bevoegd gezag is voor het Besluit bodemkwaliteit en de Wet bodembescherming en dat dit als landbodem te beschouwen is. Voor de insteekhaven waarin de dokhal gedeeltelijk wordt gebouwd is Rijkswaterstaat bevoegd gezag voor het Besluit lozen buiten inrichtingen en Besluit bodemkwaliteit. Dit betreft een waterbodem.

Het ruimtelijke project, dat de bouw van de dokhal omvat, heeft op zichzelf geen effect op de waterkwaliteit. Er vindt een sanering van de waterbodem ter plaatse plaats, hetgeen een potentieel positief effect heeft. Deze sanering volgt een separate procedure, waarin ook afstemming plaatsvindt met de waterbeheerder.

Tijdens het in gebruik zijn van het bedrijf is er wel sprake van potentiële lozingen. De toelichting op de omgevingsvergunning onderdeel milieu gaat hierop in. Het bedrijf produceert geen bijzondere afvalwaterstromen. Er is sprake van huishoudelijk afvalwater dat wordt afgevoerd op het gemeentelijk rioleringsstelsel en waarbij een vetvanger wordt gebruikt voor afvalwater uit de keuken. Schoon hemelwater wordt afgevoerd naar het IJsselmeer.

De bedrijfsactiviteiten veroorzaken geen procesafvalwater. Het water dat vrijkomt tijdens het afsputten van boten in het dok wordt verpompt naar het oppervlaktewater. Hierbij geldt een modelregeling dok/hellingvloerdiscipline, conform module C.6 Scheepsbouw en –reparatie, onderdeel van het Werkboek milieumaatregelen metaal- en elektrotechnische industrie. Hierdoor wordt vervuiling van het water voorkomen. Dit is in overeenstemming met de huidige situatie. Het gaat hiermee niet om de hoeveelheden waarbij een watervergunning nodig is. De dok heeft een inhoud van veel minder dan 100.000 m³ (namelijk circa 26.000 m³).

Geconcludeerd wordt dat de waterkwaliteit als gevolg van de uitvoering van het project en als gevolg van de bedrijfsactiviteiten niet in gevaar komt. Een watervergunning is in dit kader niet noodzakelijk.

4. 10. Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over het beheersen van risico's als gevolg van gevaarlijke inrichtingen en transport van gevaarlijke stoffen. Omdat het projectgebied niet een gevaarlijke inrichting is en ook niet in het invloedgebied van risicobronnen ligt, behoeft dit aspect geen nadere aandacht.

5. UITVOERBAARHEID

Wettelijk bestaat de verplichting om inzicht te geven in de uitvoerbaarheid van een project. Wat dat betreft wordt een onderscheid gemaakt in de maatschappelijke en de economische uitvoerbaarheid.

5. 1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In een ruimtelijk project is er sprake van een belangenafweging. Daarbij is het van belang inzicht te geven in het maatschappelijk draagvlak voor de ontwikkeling. Daarop gaat deze paragraaf in.

Participatie

Dit project maakt het uitbreiden van een bestaand bedrijf op een daarvoor aangewezen locatie mogelijk. De afwijking van het bestemmingsplan heeft betrekking op de bouwhoogte van het bedrijfsgebouw. Hoewel de nieuwbouw met zorg wordt ingepast bij de landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten van het gebied, heeft de ontwikkeling wel een impact op de omgeving.

De Vries vindt het belangrijk om omwonenden en andere belanghebbenden op een zorgvuldige wijze te informeren over de plannen. Daarom is op 14 maart 2018 een inloopavond georganiseerd, waarbij inzicht wordt gegeven in de plannen en aanwezigen worden geïnformeerd. Een verslag van deze avond is opgenomen in bijlage 4. De plannen zoals deze zijn gepresenteerd zijn naar aanleiding van input van omwonenden bijgesteld.

Verder heeft het overleg plaatsgevonden met provincie Fryslân en met Wetterskip Fryslân. Beide partijen hebben laten weten geen bezwaren tegen de plannen te hebben. Wel merkt de provincie op dat de methode van hien, die geen grote geluidsbelasting veroorzaakt, als voorwaarde wordt opgenomen in de omgevingsvergunning. Hier wordt toepassing aan gegeven.

Voorafgaand aan de ter inzage legging is voor omwonenden en andere belanghebbenden een voorlichtingsavond georganiseerd. Op deze avond is het project toegelicht en konden vragen worden gesteld.

Procedure

Voor de omgevingsvergunning wordt de uitgebreide voorbereidingsprocedure gevolgd. Op grond van artikel 6.18 van het *Besluit omgevingsrecht* (Bor) is de ontwikkeling overlegd met de betrokken overlegpartners. Voorafgaand aan het ter inzage leggen van de ontwerpbeslissing wordt de gemeenteraad gevraagd om 'planologische instemming'. Hierover is op 17 mei 2018 positief besloten.

De aanvraag, de ontwerp-omgevingsvergunning en de overige bijbehorende stukken hebben met ingang van 20 juni 2018 tot en met 1 augustus 2018 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode bestond voor een ieder de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen. Er is één zienswijze ingediend. Deze zienswijze is door de gemeente beantwoord in de Reactienota zienswijzen. De indieners worden hierover geïnformeerd.

Ook heeft Rijkswaterstaat een overlegreactie gestuurd over de waterbelangen in het project. Hierover heeft vervolgens afstemming plaatsgebonden en deze ruimtelijke onderbouwing is naar aanleiding daarvan op enkele onderdelen aangepast. Rijkswaterstaat heeft laten weten dat de reactie niet als zienswijze aangemerkt hoeft te worden.

De ingekomen zienswijzen en overlegreacties worden meegewogen in de besluitvorming omtrent het verlenen van de omgevingsvergunning. Tegen dit besluit bestaat de mogelijkheid voor beroep en hoger beroep. De resultaten uit de voorgenoemde procedure geven inzicht in de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het project.

5. 2. Economische uitvoerbaarheid

De gemeente heeft geen directe financiële bemoeienis met dit project. De toevoeging van de dokhal leidt tot een uitbreiding van de bedrijfsvoering. De uitvoering van het project is door De Vries begroot. De financiële middelen hiervoor zijn beschikbaar gesteld.

Volgens de grondexploitatie regeling in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet het bevoegd gezag de gemaakte overheidskosten verhalen op de initiatiefnemers van de ontwikkeling. Hiervoor dient in beginsel een grondexploitatieplan te worden opgesteld. Hiervan kan worden afgeweken als het kostenverhaal anderszins verzekerd is.

In dit geval is er geen sprake van kostenverhaal, anders dan procedurekosten en eventuele planschade. Over deze kosten worden afspraken gemaakt tussen de aanvrager en het bevoegd gezag. Van het vaststellen van een exploitatieplan wordt derhalve afgezien.

6. AFWEGING EN CONCLUSIES

6. 1. Aanleiding

Deze ruimtelijke onderbouwing dient ter afweging voor het verlenen van een omgevingsvergunning met toepassing van artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 van de Wabo, waarmee de realisatie van een tweede dokhal als uitbreiding van het scheepsbouwbedrijf De Vries in afwijking van de geldende bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt.

6. 2. Afweging

Afwijking

De afwijking betreft het bouwen van een bedrijfsgebouw buiten het bouwvlak en gedeeltelijk binnen de aanduiding en bestemming 'Water'. Bovendien zijn de goot- en bouwhoogten groter dan het bestemmingsplan (binnen het bouwvlak) toestaat.

Nut en noodzaak

De uitbreiding is voor het bedrijf nodig om te voldoen aan de toekomstige, maar al concrete vraag naar extra productiecapaciteit. Het met de productie uitwijken naar een andere locatie is vanuit het oogpunt van een efficiënte bedrijfsvoering ongewenst. In de voorgestelde situatie kan centraal gebruik worden gemaakt van de aanwezige voorzieningen en van het personeel.

Ruimtelijke inpasbaarheid

Het ontwerp voor de terreinrichting en de nieuwbouw is met zorg voor de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de omgeving tot stand gekomen. De hal is zo gepositioneerd dat de binding van het historisch centrum van Makkum en het IJsselmeer behouden blijft. Doordat de hal grotendeels naast de bestaande hal wordt gebouwd, is de impact van het project vanuit het omliggende landschap zoveel mogelijk beperkt. Bovendien past de ontwikkeling van een scheepsbouwbedrijf goed bij de historische kenmerken van het dorp Makkum.

Wettelijke en beleidstechnische inpasbaarheid

Uit verschillende onderzoeken is gebleken dat het bedrijf milieutechnisch inpasbaar is op de locatie en geen afbreuk doet aan de natuurwaarden en verkeersveiligheid in de omgeving.

Het bieden van ontwikkelingsmogelijkheden van een bestaand bedrijf binnen de huidige inrichtingsgrenzen van het bedrijf is vanuit het oogpunt van duurzaam ruimtegebruik zeer wenselijk. Er zijn vanuit het beleid op rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau geen belemmeringen voor de uitvoering van het project.

6. 3. Conclusie

Het vergunnen van de tweede dokhal met bijbehorend voorzieningen op de voorgestelde locatie voorziet in een goede ruimtelijke ordening.

BIJLAGE 1



Makkum
Scheepswerf De Vries

Natuurtoets



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Makkum

Scheepswerf De Vries

Natuurtoets

identificatie

projectnummer:

2018.0043

projectleider:

ing. E. Venema

auteur(s):

mw. I. Dekker, MSc.

planstatus

datum:

18-05-2018

opdrachtgever:

Koninklijke De Vries Makkum B.V.

Inhoud

1. Inleiding	3
1.1. Aanleiding	3
1.2. Doel natuurtoets	4
1.3. Leeswijzer	5
2. Toetsingskader	6
2.1. Wet natuurbescherming	6
2.1.1. Gebiedsbescherming	6
2.1.2. Soortenbescherming	8
Provinciale vrijstellingen	9
2.2. Programmatische Aanpak Stikstof	9
2.3. Natuurnetwerk	11
2.3.1. Algemeen	11
3. Uitgangssituatie	12
3.1. Natura 2000	12
3.1.1. IJsselmeer	12
3.2. Natuurnetwerk	15
3.3. Beschermde soorten	15
4. Effecten	16
4.1. Voorgenomen activiteiten	16
4.2. Verstoring	16
4.2.1. Geluid	16
4.2.2. Licht	18
4.3. Sedimentatie en vertroebeling	19
4.4. Vermesting en verzuring	19
4.4.1. Uitgangspunten berekening	19
4.4.2. Resultaten	21
4.5. Cumulatie	21
5. Conclusie	22

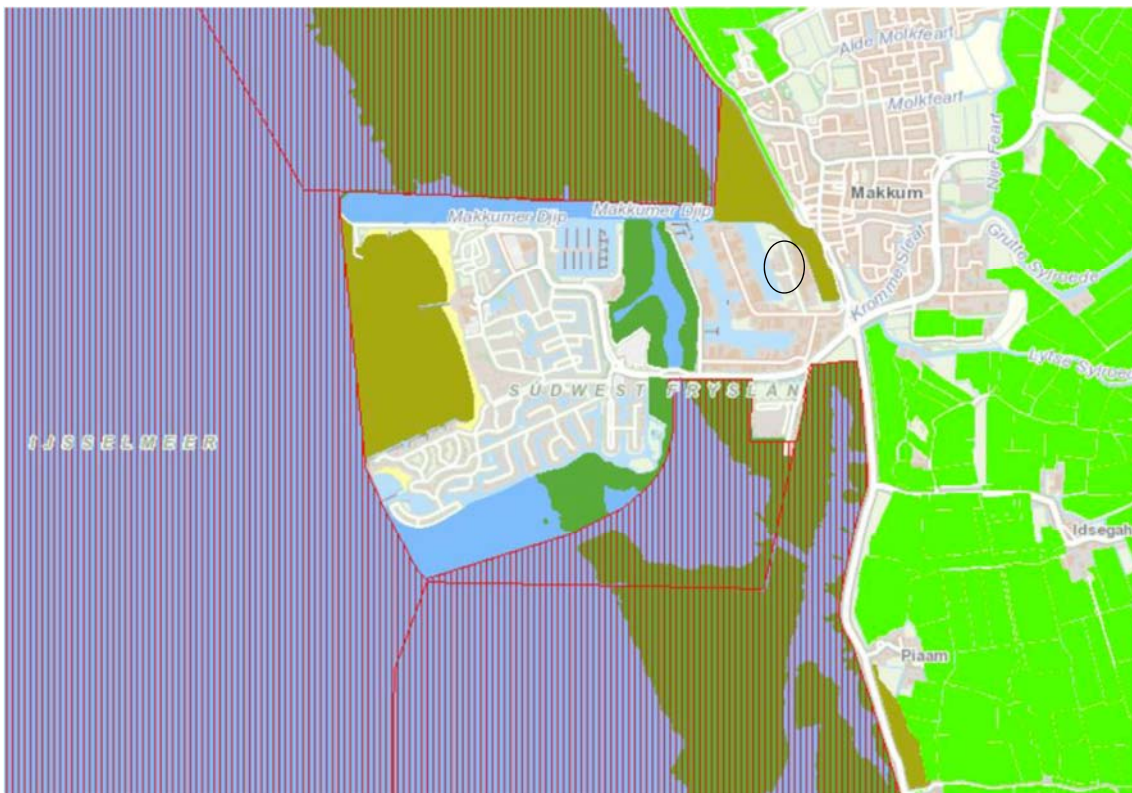
Bijlagen:

1. AERIUS berekening
2. Quicksan ecologie
3. Memo mobiliteitstoets

1.1. Aanleiding

In de gemeente Makkum is scheepswerf De Vries voornemens de productieomvang van de bestaande scheepswerf te vergroten. Hiervoor wordt een nieuwe dokhal in de haven gerealiseerd en in gebruik genomen. De scheepswerf ligt op circa 400 meter van Natura 2000-gebied IJsselmeer. Figuur 1.1 toont de ligging van het projectgebied ten opzichte van Natura 2000.

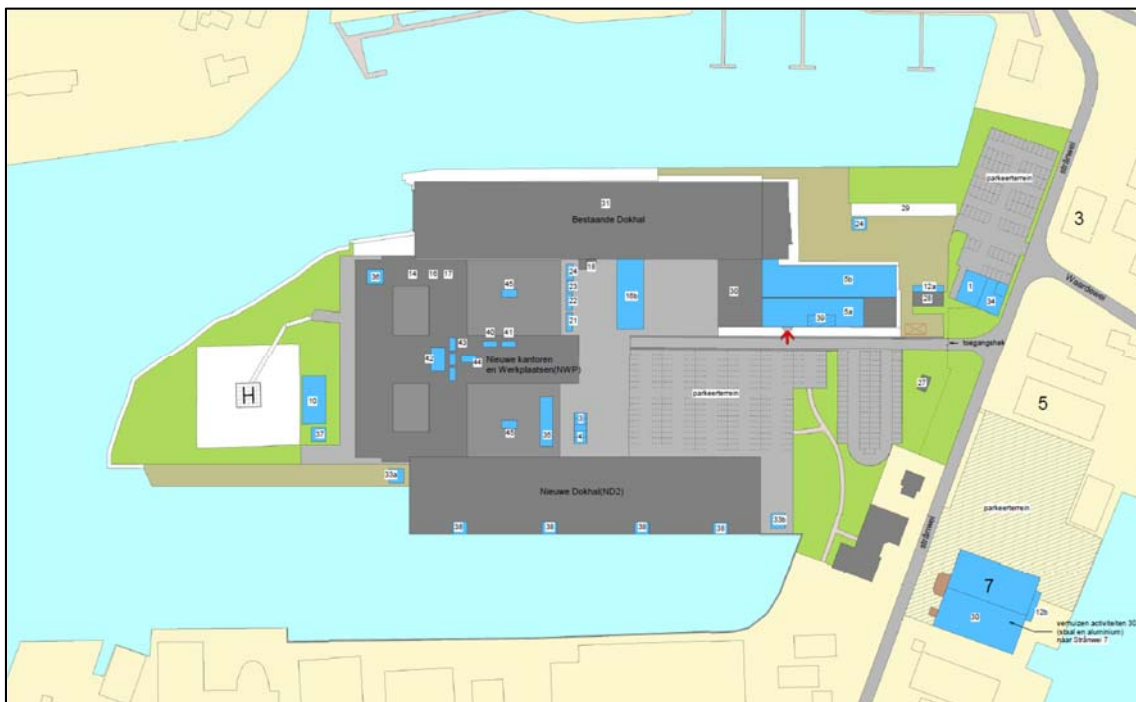
In 2017 is reeds een natuurtoets uitgevoerd om de effecten van de beoogde uitbreiding in beeld te brengen, het uitgangspunt was hier dat de uitbreiding milieuneutraal werd uitgevoerd. Aangezien er nu wel sprake is van een toename van productie dienen de effecten opnieuw in beeld gebracht te worden.



Figuur 1.1 Ligging projectgebied (zwarte cirkel) ten opzichte van NNN-gebied (natuur donkergroen), ganzenfoerageergebied (licht groen= open grasland) en Natura 2000 gebied (gearceerd) nabij het plangebied.



Figuur 1.2 Ligging van het projectgebied (Google Maps)



Figuur 1.3 Situatietekening met daarop de nieuwe bebouwing

1.2. Doel natuurtoets

De voorliggende natuurtoets beschrijft de effecten van de bovenstaande ingrepen op Natura 2000, het provinciale Natuurnetwerk en op beschermde soorten. Ten aanzien van de effecten op Natura 2000 kan deze natuurtoets worden beschouwd als een voortoets in het kader van de Wet natuurbescherming

1.3. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het toetsingskader voor deze natuurtoets beschreven. Hoofdstuk 3 gaat in op uitgangssituatie en de actuele natuurwaarden op de beoogde locaties. In hoofdstuk 4 vindt een inhoudelijke beschrijving van de ecologische effecten plaats en worden deze effecten beoordeeld in het licht van de verschillende toetsingskaders van rijk en provincie. Hoofdstuk 5 beschrijft vervolgens de conclusies van deze natuurtoets.

2. Toetsingskader

6

2.1. Wet natuurbescherming

Met de Wnb zijn alle bepalingen met betrekking tot de bescherming van natuurgebieden en dier- en plantensoorten samengebracht in één wet. De Wnb implementeert diverse Europeesrechtelijke regelgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn in de Nederlandse wetgeving.

2.1.1. Gebiedsbescherming

In Nederland hebben diverse natuurgebieden een beschermde status onder de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb). Daarbij zijn twee soorten beschermingen te onderscheiden:

- Natura 2000-gebieden;
- Bijzondere nationale natuurgebieden.

Natura 2000-gebieden

Natura 2000 is de overkoepelende naam voor gebieden die worden beschermd vanuit de Vogel- en Habitatrichtlijn. Volgens deze Europese richtlijnen moeten lidstaten specifieke diersoorten en hun natuurlijke leefomgeving (habitat) beschermen om de biodiversiteit te behouden. Voor Nederland gaat het om ruim 160 gebieden. Alle Natura 2000-gebieden liggen binnen het Nationaal Natuurnetwerk. In het aanwijzingsbesluit staat welke doelen Nederland nastreeft voor een bepaald gebied, bijvoorbeeld welke planten en dieren bescherming verdienen. Vervolgens komt er in nauw overleg met betrokken partijen een beheerplan, waarin onder andere staat beschreven welke maatregelen nodig zijn om de doelen te behalen.

Bijzondere nationale natuurgebieden

De Minister van Economische Zaken (EZ) kan buiten de gebieden die deel uitmaken van het Europese netwerk van natuurgebieden Natura 2000, ook bijzondere nationale natuurgebieden aanwijzen wanneer deze zijn opgenomen op een lijst als bedoeld in artikel 4, eerste lid, van de Habitatrichtlijn of onderwerp zijn van een procedure als bedoeld in artikel 5 van de Habitatrichtlijn. De beschermende werking die geldt voor gebieden die behoren tot Natura 2000, geldt in dat geval ook voor het bijzondere nationaal natuurgebied.

Wettelijk kader

De Wnb

- verankert de Europese gebiedsbescherming van Natura 2000, bestaande uit Speciale Beschermingszones (SBZ's) op grond van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn, in de Nederlandse wetgeving;
- vormt de wettelijke basis voor de aanwijzingsbesluiten met instandhoudingsdoelstellingen;
- legt de rol van bevoegd gezag voor verlening van vergunningen meestal bij de provincies.

Voor Natura 2000-gebieden gelden onder meer de volgende verplichtingen.

- De overheid dient ervoor te zorgen dat de kwaliteit van de natuurlijke habitats en de habitats van soorten in de speciale beschermingszones niet verslechtert. Tevens mag er geen verstoring optreden voor de soorten waarvoor de zones zijn aangewezen.
- Voor elk plan of project dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van het gebied, maar afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor zo'n gebied, wordt een passende beoordeling gemaakt van de gevolgen voor het gebied. Bevoegde nationale instanties geven slechts toestemming voor het plan of project nadat zij de zekerheid hebben verkregen dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet worden aangetast.
- Als een plan of project om dwingende reden van groot openbaar belang toch moet worden gerealiseerd, terwijl significant negatieve effecten niet kunnen worden uitgesloten, moeten alle nodige compenserende maatregelen worden genomen om te waarborgen dat de algehele samenhang van het Europees ecologisch netwerk (Natura 2000) bewaard blijft.

In artikel 2.,7, eerste lid, van de Wnb is de habitattoets voor het vaststellen van een bestemmingsplan neergelegd. Artikel 2.7, eerste lid, van de Wnb luidt als volgt:

Een bestuursorgaan stelt een plan dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van een Natura 2000-gebied, en dat afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied, uitsluitend vast indien is voldaan aan artikel 2.8, met uitzondering van het negende lid.

Artikel 2.8 van de Wnb luidt als volgt:

1. Voor een plan als bedoeld in artikel 2.7, eerste lid, of een project als bedoeld in artikel 2.7, derde lid, onderdeel a, maakt het bestuursorgaan, onderscheidenlijk de aanvrager van de vergunning, een passende beoordeling van de gevolgen voor het Natura 2000-gebied, rekening houdend met de instandhoudingsdoelstellingen voor dat gebied.
2. In afwijking van het eerste lid hoeft geen passende beoordeling te worden gemaakt, ingeval het plan of het project een herhaling of voortzetting is van een ander plan, onderscheidenlijk project, of deel uitmaakt van een ander plan, voor zover voor dat andere plan of project een passende beoordeling is gemaakt en een nieuwe passende beoordeling redelijkerwijs geen nieuwe gegevens en inzichten kan opleveren over de significante gevolgen van dat plan of project.
3. Het bestuursorgaan stelt het plan uitsluitend vast, en gedeputeerde staten verlenen voor het project, bedoeld in het eerste lid, uitsluitend een vergunning, indien uit de passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan, onderscheidenlijk het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten.
4. In afwijking van het derde lid kan, ondanks het feit dat uit de passende beoordeling de vereiste zekerheid niet is verkregen, het plan worden vastgesteld, onderscheidenlijk de vergunning worden verleend, indien is voldaan aan elk van de volgende voorwaarden:
 - a. er zijn geen alternatieve oplossingen;
 - b. het plan, onderscheidenlijk het project, bedoeld in het eerste lid, is nodig om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, en
 - c. de nodige compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft.
5. Ingeval het plan, onderscheidenlijk het project, bedoeld in het eerste lid, significante gevolgen kan hebben voor een prioritair type natuurlijke habitat of een prioritaire soort in een Natura

2000-gebied, geldt, in afwijking van het vierde lid, onderdeel b, de voorwaarde dat het plan, onderscheidenlijk het project nodig is vanwege:

- a. argumenten die verband houden met de menselijke gezondheid, de openbare veiligheid of met voor het milieu wezenlijk gunstige effecten, of
 - b. andere dwingende redenen van openbaar belang, na advies van de Europese Commissie.
6. Een advies van de Europese Commissie als bedoeld in het vijfde lid, onderdeel b, wordt door de Minister gevraagd. Het bestuursorgaan, onderscheidenlijk gedeputeerde staten doen daartoe een verzoek aan de Minister.
 7. Compenserende maatregelen als bedoeld in het vierde lid, onderdeel c, maken onderdeel uit van het plan, onderscheidenlijk de verplichting om deze maatregelen te treffen maakt onderdeel uit van de vergunning voor het project, bedoeld in het eerste lid. Het bestuursorgaan dat het plan vaststelt meldt, onderscheidenlijk gedeputeerde staten melden de compenserende maatregelen aan Onze Minister, die de Europese Commissie van de maatregelen op de hoogte stelt.
 8. Ingeval een compenserende maatregel voorziet in de ontwikkeling of verbetering van leefgebieden voor vogels, natuurlijke habitats of habitats voor soorten buiten een Natura 2000-gebied, draagt Onze Minister ervoor zorg dat deze leefgebieden of habitats een Natura 2000-gebied, of een onderdeel van een Natura 2000-gebied worden.

Een passende beoordeling is verplicht als een plan, afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten, significante gevolgen kan hebben voor de betrokken Natura 2000-gebieden.¹⁾ Voor de inschatting van de effecten die een plan kan hebben, moet de significantie worden beoordeeld in het licht van de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura 2000-gebied, die voor kwalificerende soorten en habitats zijn geformuleerd. Als niet op grond van objectieve gegevens op voorhand significante gevolgen op een Natura 2000-gebied zijn uitgesloten, moet een passende beoordeling worden gemaakt.²⁾ In de passende beoordeling worden de effecten op Natura 2000-gebieden nader onderzocht. Vervolgens kan een bestemmingsplan slechts worden vastgesteld indien is verzekerd dat ook bij een maximale invulling van het plan de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied niet worden aangetast.

Wat is significant?

Het begrip significant speelt een sleutelrol bij het beoordelen van de vergunbaarheid van een ingreep in het kader van de Wet natuurbescherming. In de factsheet nr. 25: "*Significantie' bij beoordeling van gevolgen voor Natura 2000-gebieden*" geeft de Commissie voor de Milieueffectrapportage aan op welke wijze het begrip significantie moet worden geïnterpreteerd bij een dergelijke toetsing.

De beoordeling of een effect al dan niet significant is, wordt benaderd vanuit de instandhoudingsdoelstellingen. Deze zijn vastgelegd in de aanwijzingsbesluiten voor de Natura 2000-gebieden. Er zijn instandhoudingsdoelstellingen voor habitattypen en voor soorten.

- Voor habitattypen gaat het om behoud of uitbreiding van de oppervlakte en/of behoud of verbetering van de kwaliteit.
- Voor soorten gaat het om behoud of uitbreiding van de oppervlakte van het leefgebied, behoud of verbetering van de kwaliteit van het leefgebied en behoud of uitbreiding van de populatieomvang.

Als uit de Passende beoordeling blijkt dat een instandhoudingsdoel door het project of plan (mogelijk) niet gehaald wordt, wordt het effect als significant beschouwd.

2.1.2. Soortenbescherming

In de Wnb wordt een onderscheid gemaakt tussen:

- a. soorten die worden beschermd in de Vogelrichtlijn;
- b. soorten die worden beschermd in de Habitatrichtlijn; en

1) Art. 2.8, tweede lid, van de Wnb.

2) ABRvS 23 april 2014, ECLI:NL:RVS:2014:1421.

c. de bescherming van overige soorten.

De Wnb bevat onder andere verbodsbepalingen ten aanzien van het opzettelijk vernielen of beschadigen van nesten, eieren en rustplaatsen van vogels als bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn. Gedeputeerde Staten (hierna: GS) kunnen hiervan ontheffing verlenen en bij verordening kunnen Provinciale Staten (hierna: PS) vrijstelling verlenen van dit verbod. De voorwaarden waaraan voldaan moet worden om ontheffing of vrijstelling te kunnen verlenen zijn opgenomen in de Wnb en vloeien direct voort uit de Vogelrichtlijn. Verder is het verboden in het wild levende dieren van soorten, genoemd in bijlage IV, onderdeel a, bij de Habitatrictlijn, bijlage II bij het Verdrag van Bern of bijlage I bij het Verdrag van Bonn, in hun natuurlijk verspreidingsgebied opzettelijk te doden of te vangen of te verstoren. GS kunnen hiervan ontheffing verlenen en bij verordening kunnen PS vrijstelling verlenen van dit verbod. De gronden voor verlening van ontheffing of vrijstelling zijn opgenomen in de Wnb en vloeien direct voort uit de Habitatrictlijn.

Ten slotte is een verbodsbepaling opgenomen voor overige soorten. Deze soorten zijn opgenomen in de bijlage onder de onderdelen A en B bij de Wnb. De provincie kan ontheffing verlenen van deze verboden. Verder kan bij provinciale verordening vrijstelling worden verleend van de verboden. De noodzaak tot ontheffing of vrijstelling kan hierbij ook verband houden met handelingen in het kader van de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden. Voor de Europees beschermde soorten (Vogel- en Habitatrictlijn) is er overigens geen beleidsruimte en blijft de bescherming onveranderd.

Provinciale vrijstellingen

In het kader van ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden, daaronder begrepen het daarop volgende gebruik van het ingericht of ontwikkelde gebied, bestendig beheer of onderhoud aan vaarwegen, watergangen, waterkeringen, waterstaatswerken, oevers, vliegvelden, wegen, spoorwegen of bermen, of natuurbeheer, bestendig beheer of onderhoud in de landbouw of bosbouw, of bestendig beheer en onderhoud van de landschappelijke kwaliteiten van een bepaald gebied worden vrijstellingen verleend ten aanzien van de soorten genoemd in bijlage I bij deze verordening. Per soort worden de handelingen, middelen en methoden genoemd die mogen worden toegepast, slechts voor zover er geen andere bevredigende oplossing bestaat. Het betreft aardmuis, bastaardkikker, bosmuis, bruine kikker, bunzing, dwergmuis, dwergspitsmuis, egel, gewone bosspitsmuis, gewone pad, haas, hermelijn, huisspitsmuis, kleine watersalamander, konijn, meerkikker, ree, rosse woelmuis, steenmarter, tweekleurige bosspitsmuis, veldmuis, vos, wezel en woelrat.

2.2. Programmatische Aanpak Stikstof

Op 1 juli 2015 is de PAS in werking getreden. Door de in het programma opgenomen maatregelen (bron- en beheersmaatregelen) en de verwachte trendmatige daling van stikstofdepositie, zullen de instandhoudingsdoelstellingen voor de voor stikstofgevoelige habitats en soorten in de Natura 2000-gebieden die in het programma zijn opgenomen, op termijn worden gerealiseerd. Daardoor ontstaat ook ruimte voor economische ontwikkelingen die stikstofdepositie veroorzaken op Natura 2000-gebieden. Het programma maakt daartoe zogenoemde depositieruimte beschikbaar voor ontwikkelingen die stikstofdepositie veroorzaken³⁾.

3) Stb. 2015, 227, p3.

Deze gehele depositieruimte is passend beoordeeld in de passende beoordeling van het programma. Naar het oordeel van het ministerie van EZ is daarmee voldoende verzekerd dat bij de gegeven ontwikkeling van stikstofdepositie de natuurlijke kenmerken van de betrokken Natura 2000-gebieden niet worden aangetast.

De depositieruimte kan worden onderverdeeld in 4 segmenten, weergegeven in figuur 2.1.



Figuur 2.1 Verdeling depositieruimte PAS

Voor projecten en andere handelingen die slechts een geringe stikstofdepositie veroorzaken op Natura 2000-gebieden zijn in het *Besluit grenswaarden PAS* grenswaarden vastgesteld. In geval een grenswaarde van toepassing is, is - kort gezegd - geen afzonderlijke toestemming nodig voor de te veroorzaken stikstofdepositie op een Natura 2000-gebied en is geen expliciete toedeling van ontwikkelingsruimte nodig⁴). In sommige gevallen geldt nog wel een meldingsplicht. Er geldt - kort gezegd - een meldingsplicht als:

- a.
 - i. het gaat om de oprichting, wijziging of uitbreiding van een inrichting bestemd voor landbouw, industrie, of gebruik van gemotoriseerde voertuigen voor wedstrijden, of
 - ii. De andere handeling betrekking heeft op het plaatsen van extra landhuisbouwdieren in een inrichting, of
 - iii. Het project betrekking heeft op de aanleg of wijziging van infrastructuur die uitsluitend of in hoofdzaak bestemd is voor gemotoriseerd weg-, spoorweg-, vaarweg- of luchtvaartverkeer, en;
- b. de veroorzaakte stikstofdepositie hoger is dan 0,05 mol per hectare per jaar (niet hoger dan 1,00 mol). Bij een verlaging van de grenswaarde geldt dat de stikstofdepositie niet hoger mag zijn dan 0,05 mol per hectare per jaar⁵ en;
- c. het geen prioritair project betreft⁶

Aan een project of andere handeling wordt bij een toestemmingsbesluit niet meer dan 3 mol stikstof per hectare per jaar aan ontwikkelingsruimte toegedeeld per PAS-programmaperiode.

4) Art. 19kh lid 7 Natuurbeschermingswet.

5) De grenswaarden voor PAS-gebieden Waddenzee en Alde Feanen zijn verlaagd tot 0,05 mol/ha/jr.

6) Art. 8 lid 1 Regeling PAS.

2.3. Natuurnetwerk

2.3.1. Algemeen

Het Nationaal Natuurnetwerk (NNN), de opvolger van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), is een Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden. De provincies zijn verantwoordelijk voor de begrenzing en de ontwikkeling van dit natuurnetwerk. De rechtstreekse werking van de EHS vindt plaats door de toetsing van bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen voor het afwijken van bestemmingsplannen aan het EHS-beleid. Hoewel inmiddels wordt gesproken van NNN luidt titel 2.10 van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) 'Ecologische hoofdstructuur'. Het Rijk heeft het algemene EHS-beleid in het Barro vastgelegd. Op grond van artikel 2.10.2 Barro moeten provincies bij provinciale verordening (in dit geval een Structuurvisie) de EHS-gebieden aanwijzen en nauwkeurig begrenzen. Op grond van artikel 2.10.3 Barro moeten zij ook de wezenlijke kenmerken en waarden van die gebieden vastleggen. Daarnaast wijzen de provincies de natuurdoelen in de EHS aan. Een natuurdoel beschrijft een bepaalde natuurkwaliteit en wordt gebruikt als een toetsbare doelstelling voor een natuurgebied.

Op grond van artikel 2.10.4 Barro geldt er een algemeen beschermingsregime voor EHS-gebieden. Dit algemene regime bestaat eruit dat er geen toestemming mag worden verleend aan activiteiten die per saldo leiden tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden of tot een significante vermindering van de oppervlakte van of samenhang tussen die gebieden. Toestemming voor dergelijke activiteiten kan wel worden gekregen indien (1) er sprake is van een groot openbaar belang, (2) er geen reële alternatieven zijn en (3) de negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden, de oppervlakte en de samenhang worden beperkt en de overblijvende effecten gelijkwaardig worden gecompenseerd. Of en in welke mate een ingreep van invloed is op het functioneren van de EHS wordt bepaald door het effect op de vastgelegde wezenlijke kenmerken en waarden voor het betreffende deel van de EHS. Een definitie voor wezenlijke kenmerken en waarden is te vinden in de Nota Ruimte (2004, p.114): "de wezenlijke kenmerken en waarden zijn de actuele en potentiële waarden, gebaseerd op de natuurdoelen van het gebied. Het gaat daarbij om: de bij het gebied behorende natuurdoelen en – kwaliteit, geomorfologische en aardkundige waarden en processen, de waterhuishouding, de kwaliteit van bodem, water en lucht, rust, stilte, donkerte en openheid, de landschapsstructuur en de belevingswaarde".

3. Uitgangssituatie

3.1. Natura 2000

3.1.1. IJsselmeer

Het IJsselmeer is een groot, tamelijk ondiep zoetwatermeer, dat grotendeels is begrensd door dijken en dammen. Het meer heeft een belangrijke functie voor de recreatie en er vindt intensieve visserij plaats. Wat betreft de ecologische betekenis is de openheid en grootschaligheid van het gebied van groot belang. Zeer grote aantallen watervogels foerageren en ruien hier, in het bijzonder viseters en vogels die hun voedsel op de bodem van het meer zoeken. Ondiepten en buitendijkse droge gronden zijn vooral aanwezig langs de Friese kust, waar velden waterplanten en veenmosrietlanden voorkomen, en soorten van de Habitatrichtlijn als groenknolorchis en noordse woelmuis. De instandhoudingsdoelen voor het nabijgelegen Natura 2000-gebied IJsselmeer zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 3.1 Instandhoudingsdoelstellingen IJsselmeer (bron: synbiosys.alterra.nl)

Doelstelling kwaliteit				
Doelstelling oppervlakte				
Landelijke staat van instandhouding				
Habitattypen				
H3150 - Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden	-	=	=	
H6430A - Ruigten en zomen (moerasspirea)	+	=	=	
H6430B - Ruigten en zomen (harig wilgenroosje)	-	=	=	
H7140A - Overgangs- en trilvenen (trilvenen)	--	=	=	

Doelstelling populatie				
Doelstelling kwaliteit leefgebied				
Doelstelling omvang leefgebied				
Landelijke staat van instandhouding				
Habitatsoorten				
H1163 - Rivierdonderpad	-	=	=	=
H1318 - Meervleermuis	-	=	=	=
H1340 - *Noordse woelmuis	--	>	=	>
H1903 - Groenknolorchis	--	=	=	=

Omvang populatie (indicatief t.b.v. draagkracht leefgebied)				
Doelstelling kwaliteit leefgebied				
Doelstelling omvang leefgebied				
Landelijke staat van instandhouding				
Broedvogelsoorten				
A017 - Aalscholver	+	=	=	8000*
A021 - Roerdomp	--	>	>	7
A034 - Lepelaar	+	=	=	25
A081 - Bruine Kiekendief	+	=	=	25
A119 - Porseleinhoen	--	>	>	18
A137 - Bontbekplevier	--	>	>	13
A151 - Kemphaan	--	>	>	20
A193 - Visdief	-	=	=	3300
A292 - Snor	--	=	=	40
A295 - Rietzanger	-	=	=	990

Omvang populatie (indicatief t.b.v. draagkracht leefgebied)				
Instandhoudingsdoelstelling: Slaap- en rustplaats (s) / foerageergebied (f)				
Doelstelling kwaliteit leefgebied				
Doelstelling omvang leefgebied				
Landelijke staat van instandhouding				
Niet-broedvogelsoorten				
A005 - Fuut	-	>	>	2200
A017 - Aalscholver	+	=	=	8100
A034 - Lepelaar	+	=	=	30
A037 - Kleine Zwaan	-	=	=	20 foer/1600 slaap
A039 - Toendrarietgans	+	=	=	
A040 - Kleine Rietgans	+	=	=	30
A041 - Kolgans	+	=	=	4400 foer/19000 slaap
A043 - Grauwe Gans	+	=	=	580
A045 - Brandgans	+	=	=	1500 foer/26200 max
A048 - Bergeend	+	=	=	210
A050 - Smient	+	=	=	10300
A051 - Krakeend	+	=	=	200
A052 - Wintertaling	-	=	=	280
A053 - Wilde eend	+	=	=	3800
A054 - Pijlstaart	-	=	=	60
A056 - Slobeend	+	=	=	60
A059 - Tafeleend	--	=	=	310
A061 - Kuifeend	-	=	=	11300
A062 - Toppereend	--	=	=	15800
A067 - Brilduiker	+	=	=	310
A068 - Nonnetje	-	>	>	180
A070 - Grote Zaagbek	--	>	>	1850
A125 - Meerkoet	+	=	=	3600
A132 - Kluut	-	=	=	20
A140 - Goudplevier	--	=	=	9700
A151 - Kemphaan	-	=	=	2100 foer/ 17300 slaap
A156 - Grutto	--	=	=	290 foer/ 2200 slaap
A160 - Wulp	+	=	=	310 foer/ 3500 slaap
A177 - Dwergmeeuw	-	>	>	85
A190 - Reuzenstern	+	=	=	40
A197 - Zwarte Stern	--	>	>	73200

Verklaring symbolen

Staat van instandhouding (SVI)	Doelstellingen
+ redelijk	= behoud
- slecht	> Verbetering/uitbreiding
-- zeer slecht	= (<)achteruitgang ten gunste van ander habitatype of soort toegestaan

3.2. Natuurnetwerk

Aan de zuid- en westkant van het projectgebied is Natuurnetwerk aanwezig op een afstand van circa 400 meter. Verder is direct aan de noord- en oostkant van de scheepswerf 'beheergebied en natuur buiten het NNN' aanwezig, dit betreft beheertype gesloten zeearm. Op grotere afstand, rondom de kern Makkum, is gebied aangewezen als ganzenfoerageergebied (open grasland).

3.3. Beschermden soorten

Ter beoordeling van de kans op de aanwezigheid van beschermde soorten in het plangebied is in 2018 een quickscan uitgevoerd door adviesbureau Mertens. Deze quickscan is als bijlage 2 opgenomen bij deze natuurtoets. De conclusie van deze quickscan is dat het plangebied geen ruimte biedt voor vaste rust-, verblijfs- of voortplantingsplaatsen dan wel primaire foerageergebieden van Europees beschermde soorten. Voor de mogelijk aanwezige Nationaal beschermde soorten geldt een provinciale vrijstelling voor ruimtelijke inrichting en ontwikkeling. Er wordt rekening gehouden met de zorgplicht, door het schroeven van palen in plaats van heien worden effecten door geluid en trillingen tot het minimum beperkt. Daarnaast wordt vanuit één kant gewerkt, in noordelijke richting naar het Makkumer Djip zodat soorten voldoende uitwijkmogelijkheden hebben.

Het voornemen levert derhalve geen strijdigheid op met betrekking tot beschermde soorten. Dit thema wordt daarom in de voorliggende natuurtoets niet verder uitgewerkt.

4. Effecten

16

4.1. Voorgenomen activiteiten

De beoogde ontwikkeling vindt buiten Natura 2000 plaats. Op voorhand kan worden geconcludeerd dat het plan niet leidt tot areaalverlies of versnippering binnen beschermde gebieden.

De volgende potentiële effecten worden nader uitgewerkt:

- Door toename van de productie kan sprake zijn van toename in verstoring. Verstoring in zowel de aanleg- als gebruiksfase door geluid of licht is vanwege de korte afstand dan ook niet uitgesloten.
- De uitbreiding vindt plaats in de haven, aan de westzijde van de bestaande werf. Om de dokhal bereikbaar te maken voor schepen dient dit deel van de haven te worden verdiept. Effecten op de waterhuishouding en vertroebeling zijn hierdoor niet uit te sluiten.
- Zowel de productietoename en bijbehorende verkeersstromen kunnen leiden tot toename van stikstofdepositie ter plaatse van de stikstofgevoelige Natura 2000-habitats (op grotere afstand).

4.2. Verstoring

4.2.1. Geluid

Algemeen

Vogels zijn in het algemeen gevoelig voor verstoring door geluid. De mate van gevoeligheid hangt onder andere af van het geluidsniveau, de duur van de verstoring, de periode en het tijdstip waarin verstoring plaatsvindt, de locatie en de gevoeligheid van de soort zelf. De verstoringgevoeligheid van vogels hangt verder af van andere factoren, zoals de voedselbeschikbaarheid, de grootte van de groep en de mate van gewenning aan de verstoring. Verstoring door geluid kan ertoe leiden dat vogels onvoldoende mogelijkheid hebben om te foerageren, onvoldoende op hun broedsel en jongen kunnen passen, stressreacties krijgen zoals een verhoogde hartslag en uiteindelijk dat ze uitwijken naar andere leefgebieden.

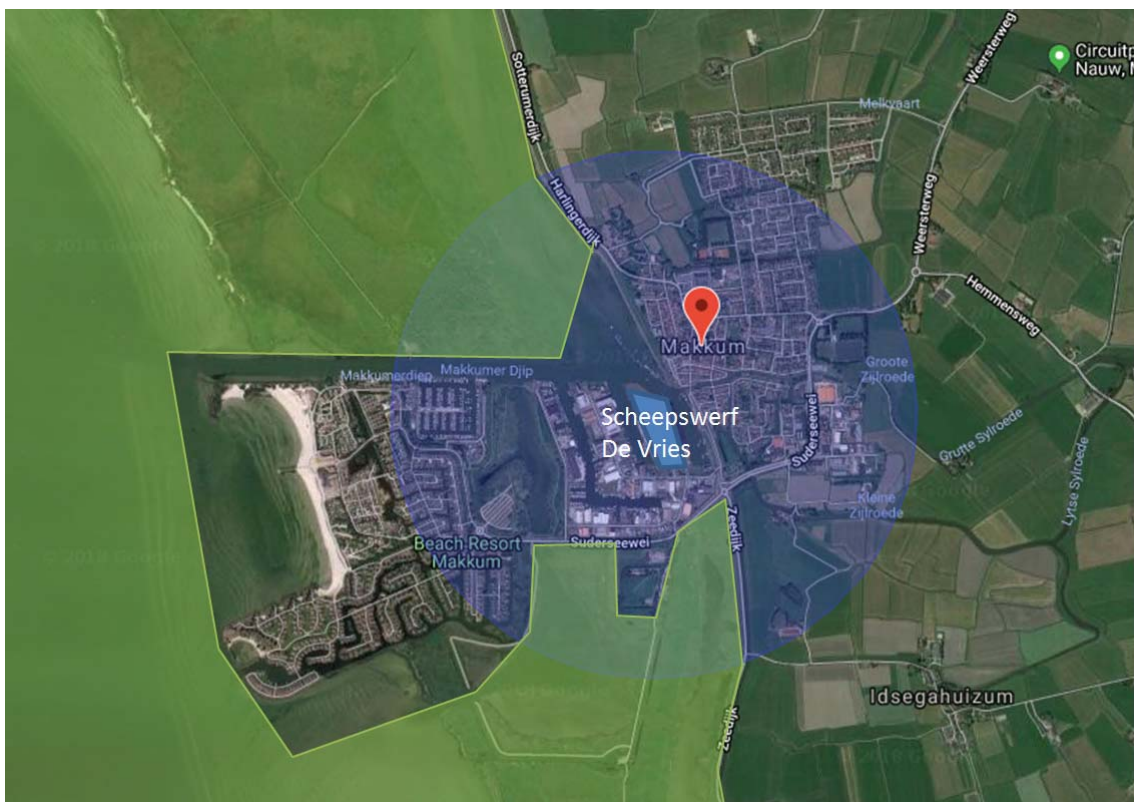
Aanlegfase

Voor vogels van open landschappen geldt een verstoringsdrempel van 47 dB(A) (bron: Reijnen, 1992). In tabel 4.1 is de ligging van deze 47 dB(A)-contour aangegeven voor verschillende bouwwerkzaamheden.

Tabel 4.1 Ligging 47 dB(A)-contour bouwwerkzaamheden
(bron: www.AV-consulting.nl)

Activiteit	Afstand 47 dB(A)-contour (m)
Heien betonpalen	1089
Intrillen buispalen	680
Geluidarm aggregaat	70
Geluidarme pomp (elektrisch)	48
Compressor	128
Pneumatisch beitelen/hameren	577

Maatgevend voor de mate van verstoring is het heien van betonpalen. De maximale 47 dB(A)-contour die hiermee samenhangt, is weergegeven in figuur 4.1.



Figuur 4.1 Verstoringcontour 47 dB(A) (blauwe cirkel) als gevolg van het heien bij de scheepswerf.

Uit bovenstaande figuur blijkt dat de 47 dB(A) contour deels overlapt met het IJsselmeer. In deze zone zijn regelmatig kwalificerende vogelsoorten in lage aantallen aanwezig o.a. lepelaar, aalscholver, rietzanger (bron: www.waarneming.nl). Aangezien het hier gaat om een tijdelijke verstoring (enkele weken) van een relatief klein deel (0,07% van het totale oppervlak van het IJsselmeer) is dit verstoringseffect niet significant. Een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming is dan echter wel vereist. Om deze verstoring (en daarmee de vergunningplicht) te voorkomen zijn de volgende opties denkbaar:

- Heiwerkzaamheden uitvoeren buiten het broedseizoen, voor foeragerende vogels is voldoende alternatief foerageergebied aanwezig.
- Andere heitechnieken gebruiken (schroeven, gedempt heien) zodat de geluidsproductie veel geringer is. Gezien de korte afstand van Natura 2000 en de aanwezigheid van omwonenden is dit in meerdere opzichten de meest wenselijke optie.

Er is gekozen voor een funderingstechniek waarbij palen in de bodem worden geschroefd. Schroeven is een trillingvrije en geluidarme techniek waarbij soorten zowel onder als boven water minimale hinder onder vinden. Het gebruik van deze stille techniek zorgt voor een reductie van 20 dB(A), een reductiefactor 10 in afstand (www.av.consulting.nl), dit betekent dat de 47 dB(A) contour bij het schroeven van palen niet over het Natura 2000-gebied ligt. De werkzaamheden worden in zodanige richting uitgevoerd dat aanwezige mobiele soorten kunnen uitwijken.

Gebruiksfase

Uit ontvangen verkeerstellingen blijkt dat de intensiteit van de Suderseewei 2.417 mvt/etmaal bedraagt (gemeten in 2015).

In de gebruiksfase is er sprake van een toename van de verkeersintensiteit op de Suderseewei van circa 708 mvt/etm op circa 10 meter afstand van het IJsselmeer (Natura 2000). Ten aanzien van het thema verstoring door wegverkeerslawaai geeft een publicatie van de Commissie voor de m.e.r. een goede indicatie inzake de omvang van het te verwachten ecologische effect. In de factsheet Vogels en wegverkeer in m.e.r. (2011) maakt de Commissie op basis van alle relevante onderzoeksliteratuur onderscheid in twee typen wegen: minder drukke wegen (<10.000 verkeersbewegingen per etmaal) en drukke wegen (>10.000 verkeersbewegingen per etmaal). Het betreft hier minder drukke wegen. Minder drukke wegen hebben weinig uitstralingseffecten op vogels. Het effect wordt derhalve verwaarloosbaar geacht.

De scheepswerf genereert eveneens lawaai. Aangezien in de huidige situatie reeds sprake is van deze verstoringe geluidsbron wordt verwacht dat de uitbreiding van de werf geen noemenswaardige extra verstoring veroorzaakt. Ten opzichte van de huidige geluidsbelasting neemt de geluidhinder alleen lokaal in beperkte mate toe.

4.2.2. Licht

Vanuit de scheepswerf kan in het natuurgebied IJsselmeer sprake zijn van enige uitstraling van licht door verkeer, bouwwerkzaamheden en de verlichting van de werf. De kwalificerende soort meervleermuis is gevoelig voor licht. De soort jaagt over groot open water en langs kanalen, door verstrooiing van licht op dit wateroppervlak wordt het gebied minder aantrekkelijk als jachtgebied en/of vliegroute.

De (bouw)werkzaamheden vinden voornamelijk overdag (tijdens lichturen) plaats waardoor geen sprake zal zijn verstrooiing van licht over het Natura 2000-gebied. Gedurende de winterperiode kan een deel van de werktijd plaats vinden in de donkere ochtenduren, door te werken met bouwlampen met aangepaste armaturen of met amberkleurig licht wordt verstrooiing van licht op de omgeving beperkt.

In de beoogde situatie de scheepswerf eveneens zorgen voor verstrooiing van licht over het Natura 2000-gebied. Door verstrooiing van licht op het water te voorkomen kunnen effecten op de kwalificerende soort worden uitgesloten. De verkeerstoename vindt plaats op de bestaande wegen en heeft hierdoor geen toenemend nadelig effect op het natuurgebied.

Indien verstrooiing van licht gedurende de aanleg- als gebruiksfase kan worden voorkomen is geen vergunning noodzakelijk.

4.3. Sedimentatie en vertroebeling

Om het voor schepen mogelijk te maken om de nieuwe dokhal te bereiken wordt een deel van de kade afgegraven en verdiept. Het vrijkomende zand wordt afgevoerd en gebruikt voor dijkversterking. Het stortmateriaal wordt niet toegepast in het Natura 2000-gebied waardoor vertroebelende effecten kunnen worden uitgesloten.

De graafwerkzaamheden vinden plaats vanaf de kant. vertroebelingseffecten reiken maximaal enkele tientallen meters ver en bereiken niet het Natura 2000-gebied op 400 meter afstand. Ten opzichte van de vertroebeling als gevolg van de bestaande vaarbewegingen in de haven is dit effect ook lokaal verwaarloosbaar klein.

4.4. Vermesting en verzuring

De toename van de productie kan leiden tot extra emissies ten gevolge van het stoken van de dokhallen en de verkeersaantrekkende werking. Om het effect in beeld te kunnen brengen is een stikstofberekening uitgevoerd met het programma AERIUS Calculator.

4.4.1. Uitgangspunten berekening

De vergunningplicht in het kader van de Wet natuurbescherming wordt bepaald door de stikstofdepositie van de beoogde situatie. Er is derhalve eerst een berekening uitgevoerd om de effecten van de beoogde situatie in beeld te kunnen brengen.

Verkeer

De toename van de productie leidt tot een verkeersgeneratie van 904 mvt/etmaal. De verkeersafwikkeling is weergegeven in figuur 4.2. De verdeling van het verkeer van en naar de Scheepswerf heb ik in onderstaande figuur aan de wegvakken toegedeeld. Van het totaal (100%) komt en gaat 30% via het oostelijke deel van de Strânwei en 70% komt en gaat via de Waardwei en zo verder.

Dit is het geval op het moment dat het aan- en afrijdende verkeer zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag nog niet, dan wel niet meer onderscheidt van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg bevindt. Op grond van jurisprudentie worden de gevolgen voor het milieu van het af- en aanrijdend verkeer niet meer aan het in werking zijn van de inrichting toegerekend wanneer dit verkeer kan worden geacht te zijn opgenomen in het heersende verkeersbeeld.

Tabel 4.1 Verkeersgeneratie huidig en toekomstig met onderverdeling licht middel en zwaar verkeer

Verkeersgeneratie	Voertuigklasse	Huidig mvt/etmaal	Toekomstig mvt/etmaal
Personenauto's	Licht	520	750
Bestelbussen	Middelzwaar	_*	100
Vrachtverkeer	Zwaar	40	54
<i>Totaal in mvt/etmaal</i>		<i>560</i>	<i>904</i>

*Voor de huidige situatie is geen inschatting gemaakt voor bestelbussen



Figuur 4.2 Toekomstige verkeersafwikkeling

Verwarming van de dokhallen

In de bebouwing zijn geen installaties aanwezig waarin ammoniak (NH₃) als koudemiddel wordt gebruikt. De NO_x uitstoot van de huidige situatie is vastgesteld op grond van de periodieke inspectierapporten van de stookinstallaties en gegevens van het totale gasgebruik. De gemiddelde uitstoot in de huidige situatie bedraagt 33,2 kg NO_x per jaar. De emissie van de nieuw te bouwen dokhal is afhankelijk van de installatiekeuze en het verbruik van gas ten opzichte van een elektrische warmtepomp. Er is voor de berekening uitgegaan van het feit dat de nieuwe dokhal volledig met gasgestookte heaters wordt verwarmd, de emissie van de nieuw te bouwen dokhal bedraagt hierdoor 24,5 kg NO_x per jaar. Uitgangspunt is dat de nieuwe heaters een lagere NO_x uitstoot hebben dan de bestaande heaters.

In de beoogde situatie is sprake van een emissie van 57,7 kg NO_x per jaar (33,2 + 24,5).

Aan- afvaren schepen

De verwachting is dat per jaar circa twee schepen worden afgebouwd. De schepen maken gebruik van de vaargeul in het IJsselmeer. Als worst case scenario is gerekend met 2 vaarbewegingen per etmaal (1 heen en 1 terug). De bron is ingetekend als lijnbron, de standaardwaarden van AERIUS voor een motorschip overig (Mo).

4.4.2. Resultaten

Op geen enkel stikstofgevoelig Natura 2000-gebied blijkt er sprake van enige depositie hoger dan de drempelwaarde (0,05 mol/ha/jr; zie bijlage 1 AERIUS-berekening). Derhalve is er geen enkel depositie-effect en is er geen sprake van een vergunning- of meldingsplicht in het kader van het Programma Aanpak Stikstof (PAS).

4.5. Cumulatie

Indien gekozen wordt voor een heitechniek of –periode die niet leidt tot verstoring van kwalificerende soorten in het IJsselmeer, is er in het geheel geen effect op Natura 2000. In dat geval hoeft dan ook geen cumulatietoets te worden uitgevoerd.

5. Conclusie

De ontwikkeling van de scheepswerf is getoetst aan de Wet natuurbescherming en het beleid van de provincie Fryslân:

- De beoogde ontwikkeling vindt buiten Natura 2000 plaats. Op voorhand kan worden geconcludeerd dat het plan niet leidt tot areaalverlies of versnippering binnen beschermde gebieden.
- Ten aanzien van het aspect verstoring kunnen de volgende conclusies worden getrokken. Indien verstrooiing van licht gedurende de aanleg- als gebruiksfase kan worden voorkomen is geen vergunning noodzakelijk. Door het toepassen van stille technieken (schroeven van palen) tijdens de aanlegfase kan ook verstoring door geluid en trillingen geheel worden uitgesloten. Het gebruik van de scheepswerf genereert eveneens lawaai. Aangezien in de huidige situatie reeds sprake is van deze versturende geluidsbron wordt verwacht dat de uitbreiding van de werf geen noemenswaardige extra verstoring veroorzaakt. Ten opzichte van de huidige geluidsbelasting neemt de geluidhinder alleen lokaal in beperkte mate toe.
- De graafwerkzaamheden vinden plaats vanaf de kant. Vertroebelingseffecten reiken maximaal enkele tientallen meters ver en bereiken niet het Natura 2000-gebied op 400 meter afstand. Ten opzichte van de vertroebeling als gevolg van de bestaande vaarbewegingen in de haven is dit effect ook lokaal verwaarloosbaar klein.
- De ontwikkeling leidt tot toenemende emissies van stikstofoxiden. Uit de berekening blijkt dat op geen enkel stikstofgevoelig Natura 2000-gebied sprake is van enige depositie hoger dan de drempelwaarde (0,05 mol/ha/jr; zie bijlage 1 AERIUS-berekening). Derhalve is er geen enkel depositie-effect en is er geen sprake van een vergunning- of meldingsplicht in het kader van het Programma Aanpak Stikstof (PAS).

Uit een uitgevoerde quickscan is vast komen te staan dat het plangebied geen ruimte biedt voor vaste rust-, verblijfs- of voortplantingsplaatsen dan wel primaire foerageergebieden van Europees beschermde soorten. Voor de mogelijk aanwezige nationaal beschermde soorten geldt een provinciale vrijstelling voor ruimtelijke inrichting en ontwikkeling. Het voornemen levert derhalve geen strijdigheid op met betrekking tot beschermde soorten. Er wordt rekening gehouden met de zorgplicht, door het Schroeven van palen in plaats van heien worden effecten door geluid en trillingen tot het minimum beperkt. Daarnaast wordt van één kant uit gewerkt, in noordelijke richting naar het Makkumer Djip zodat soorten voldoende uitwijkmogelijkheden hebben.

Aangezien gekozen is voor een manier van funderen (schroefpalen) die qua geluiduitstraling geen effect heeft tot aan het Natura 2000-gebied IJsselmeer en lichtuitstraling op het water wordt voorkomen, is geen ontheffing of vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming benodigd.

BIJLAGE 1

AERIUS CALCULATOR

Dit document bevat resultaten van een stikstofdepositieberekening met AERIUS Calculator. U dient dit document te gebruiken ter onderbouwing van een vergunningaanvraag in het kader van de Wet natuurbescherming.

De resultaten geven de stikstofeffecten van deze activiteit weer voor Natura 2000-gebieden. AERIUS Calculator maakt enkel voor de PAS-gebieden inzichtelijk welke stikstofgevoelige habitattypen er voor komen en op welke hiervan een effect is. Op basis hiervan is aangegeven voor hoeveel hectares ontwikkelingsruimte benodigd is.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH_3) en stikstofoxide (NO_x), of één van beide. Hiermee is de depositie van de activiteit berekend en uitgewerkt.

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in de Calculator.

Berekening Situatie 1

- ▶ Kenmerken
- ▶ Samenvatting emissies
- ▶ Depositieresultaten
- ▶ Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via: www.aerius.nl en pas.naturazoo.nl.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
Rho adviseurs voor leefruimte	Strânwei, - Makkum

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk	
Scheepswerf De Vries	RSKBQooEvz8W	
Datum berekening	Rekenjaar	Rekeninstellingen
28 februari 2018, 18:29	2018	Berekend voor Wnb.

Totale emissie

	Situatie 1
NOx	321,42 kg/j
NH ₃	5,06 kg/j

Resultaten

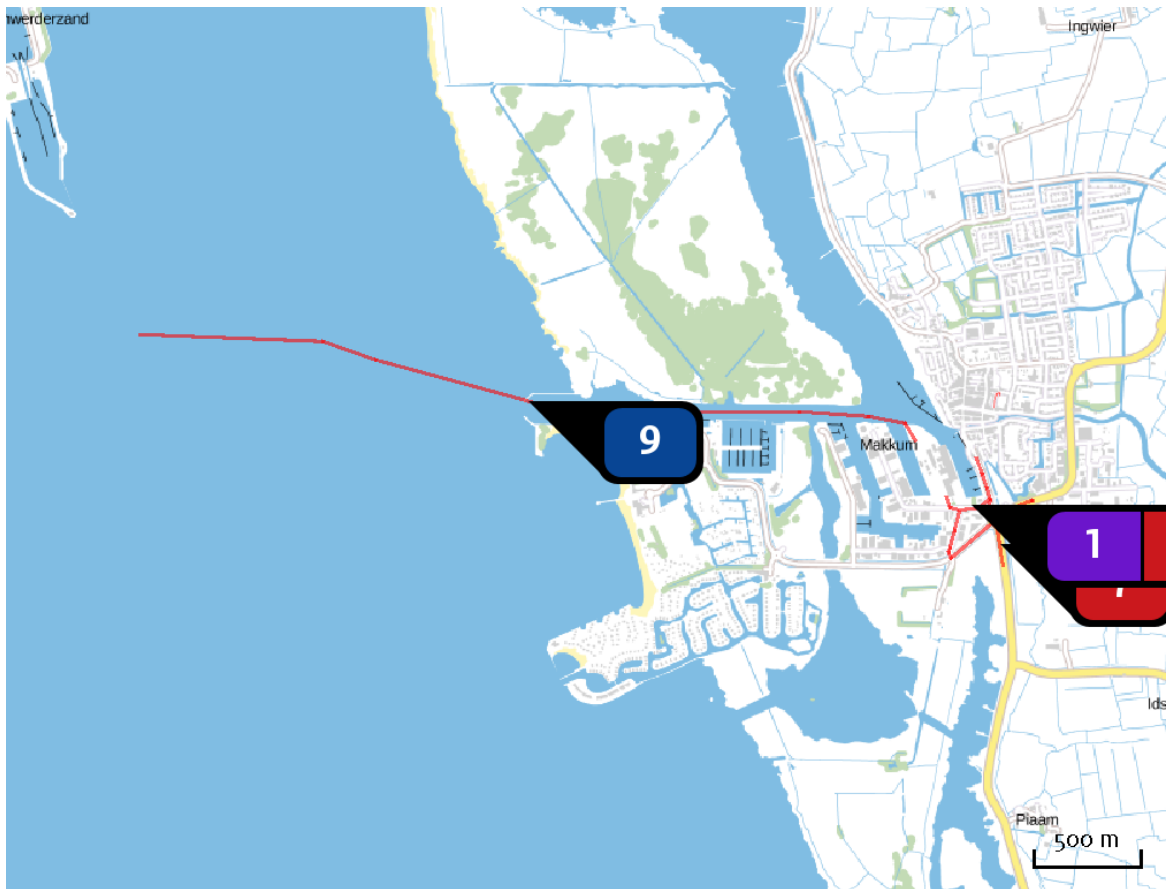
Hectare met
hoogste bijdrage
(mol/ha/j)

Natuurgebied	Bijdrage
-	-

Toelichting

Uitbreiding scheepswerf De Vries - beoogde situatie 2018 met scheepverkeer

Locatie
Situatie 1

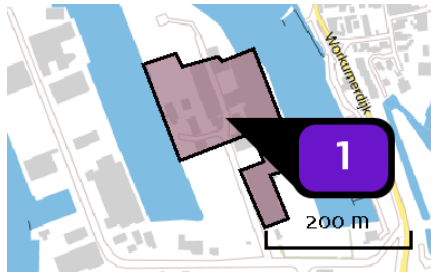


Emissie
Situatie 1

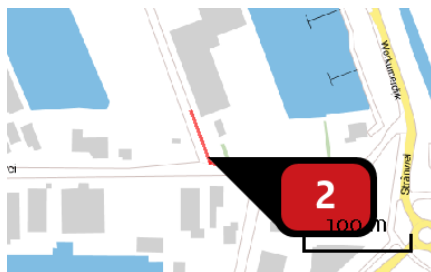
Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	Scheepswerf Industrie Overig	-	57,70 kg/j
2	Bron 2 Wegverkeer Buitenwegen	< 1 kg/j	23,84 kg/j
3	Bron 3 Wegverkeer Buitenwegen	2,45 kg/j	86,13 kg/j
4	Bron 4 Wegverkeer Buitenwegen	< 1 kg/j	11,49 kg/j
5	Bron 5 Wegverkeer Buitenwegen	< 1 kg/j	4,07 kg/j
6	Bron 6 Wegverkeer Buitenwegen	< 1 kg/j	7,87 kg/j

Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
	 Bron 7 Wegverkeer Buitenwegen	< 1 kg/j	15,67 kg/j
	 Bron 8 Wegverkeer Buitenwegen	< 1 kg/j	29,03 kg/j
	 Bron 9 Scheepvaart Binnenvaart: Vaarroute	-	85,63 kg/j

Emissie
(per bron)
Situatie 1

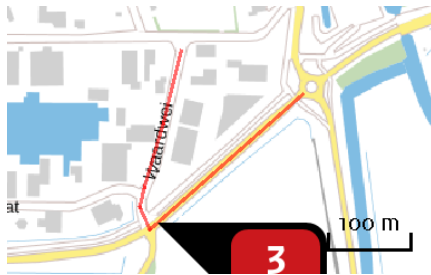


Naam **Scheepswerf**
 Locatie (X,Y) **155902, 562909**
 Uitstoothoogte **22,0 m**
 Oppervlakte **2,4 ha**
 Spreiding **11,0 m**
 Warmteinhoud **0,280 MW**
 Temporele variatie **Standaard profiel industrie**
 NOx **57,70 kg/j**



Naam **Bron 2**
 Locatie (X,Y) **155962, 562720**
 NOx **23,84 kg/j**
 NH3 **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	860,0	NOx NH3	7,98 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	100,0	NOx NH3	10,53 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	52,0	NOx NH3	5,32 kg/j < 1 kg/j



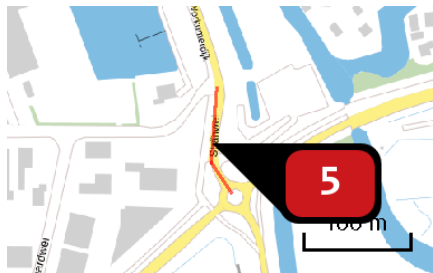
Naam **Bron 3**
 Locatie (X,Y) **155980, 562484**
 NOx **86,13 kg/j**
 NH₃ **2,45 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	602,0	NOx NH ₃	28,92 kg/j 2,30 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	70,0	NOx NH ₃	38,14 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	36,0	NOx NH ₃	19,08 kg/j < 1 kg/j



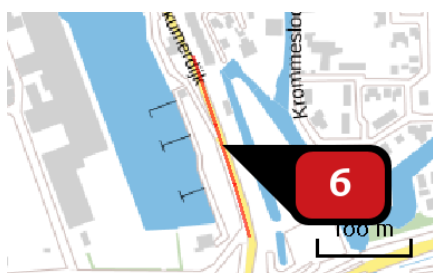
Naam **Bron 4**
 Locatie (X,Y) **156091, 562708**
 NOx **11,49 kg/j**
 NH₃ **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	258,0	NOx NH ₃	3,83 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	30,0	NOx NH ₃	5,04 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	16,0	NOx NH ₃	2,62 kg/j < 1 kg/j



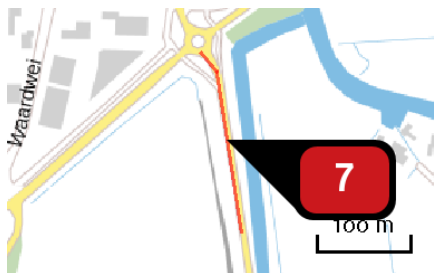
Naam **Bron 5**
 Locatie (X,Y) **156144, 562697**
 NOx **4,07 kg/j**
 NH₃ **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	129,0	NOx NH ₃	1,36 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	15,0	NOx NH ₃	1,79 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	8,0	NOx NH ₃	< 1 kg/j < 1 kg/j



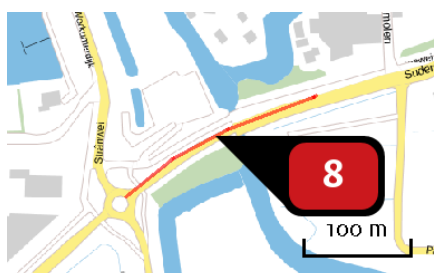
Naam **Bron 6**
 Locatie (X,Y) **156120, 562848**
 NOx **7,87 kg/j**
 NH₃ **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	129,0	NOx NH ₃	2,62 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	15,0	NOx NH ₃	3,46 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	8,0	NOx NH ₃	1,79 kg/j < 1 kg/j



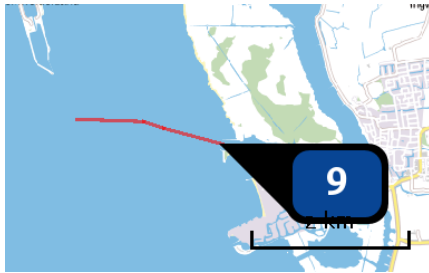
Naam **Bron 7**
 Locatie (X,Y) **156197, 562542**
 NOx **15,67 kg/j**
 NH₃ **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	258,0	NOx NH ₃	5,22 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	30,0	NOx NH ₃	6,88 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	16,0	NOx NH ₃	3,57 kg/j < 1 kg/j



Naam **Bron 8**
 Locatie (X,Y) **156255, 562710**
 NOx **29,03 kg/j**
 NH₃ **< 1 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen (/dag)	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	473,0	NOx NH ₃	9,69 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	55,0	NOx NH ₃	12,78 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	29,0	NOx NH ₃	6,55 kg/j < 1 kg/j



Naam **Bron 9**
 Locatie (X,Y) **153996, 563209**
 Type vaarweg **CEMT_III**
 NOx **85,63 kg/j**

Scheepstype	Omschrijving	Vaarbeweging per etmaal (A -> B)	Percentage geladen	Vaarbeweging per etmaal (B -> A)	Percentage geladen	Stof	Emissie
Mo	Schepen	1	0%	1	0%	NOx	85,63 kg/j

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden verleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS versie 2016L_20171215_64190d2d2b

Database versie 2016L_20170828_c3f058foof

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/uitleg>

BIJLAGE 2

Concept rapport

**QUICK SCAN BESCHERMDE PLANTEN- EN DIERSOORTEN
STRANWEI TE MAKKUM**

Adviesbureau

Mertens

Concept rapport

QUICK SCAN BESCHERMDE PLANTEN- EN DIERSOORTEN STRANWEI TE MAKKUM

rapportnr. 2018.2911

mei 2018

In opdracht van:
Rho adviseurs voor leefruimte
Postbus 150
3000 AD ROTTERDAM

Adviesbureau Mertens B.V.
Bureau voor natuur, ruimtelijke
ordening en ecotoxicologie

Bezoekadres: Dr. Willem Dreeslaan 1 te Bennekom
Postadres: Postbus 367, 6700 AJ te Wageningen

T: 0317-428694
M: 06-29458456

E: info@adviesbureau-mertens.nl
I: www.adviesbureau-mertens.nl

© Adviesbureau Mertens BV, Wageningen, 2018.

Deze rapportage mag zonder schriftelijke toestemming vrij worden vermenigvuldigd. De verzamelde data zijn alleen te gebruiken voor het hier geschetste onderzoek en mogen niet voor andere doeleinden worden gebruikt.

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	2
1.1 INLEIDING.....	2
1.2 HET PLANGEBIED EN DE PLANNEN	2
1.3 DOELSTELLING VAN HET ONDERZOEK.....	3
1.4 OPBOUW RAPPORT.....	4
2. BESCHERMDE PLANTEN- EN DIERSOORTEN	5
2.1 WET NATUURBESCHERMING	5
2.2 RODE LIJST	5
3. METHODE	6
4. RESULTAAT INVENTARISATIE EN BEOORDELING	7
4.1 FLORA	7
4.2 VLEERMUIZEN	7
4.3 OVERIGE ZOOGDIEREN	7
4.4 BROEDVOGELS.....	8
4.5 AMFIBIEËN	8
4.6 VISSSEN	8
4.7 REPTIELEN.....	8
4.8 OVERIGE.....	9
5. SAMENVATTENDE CONCLUSIE	10
GERAADPLEEGDE LITERATUUR	11
BIJLAGEN	12
1. PLANGEBIED	13
2. BEGRIPPEN.....	14

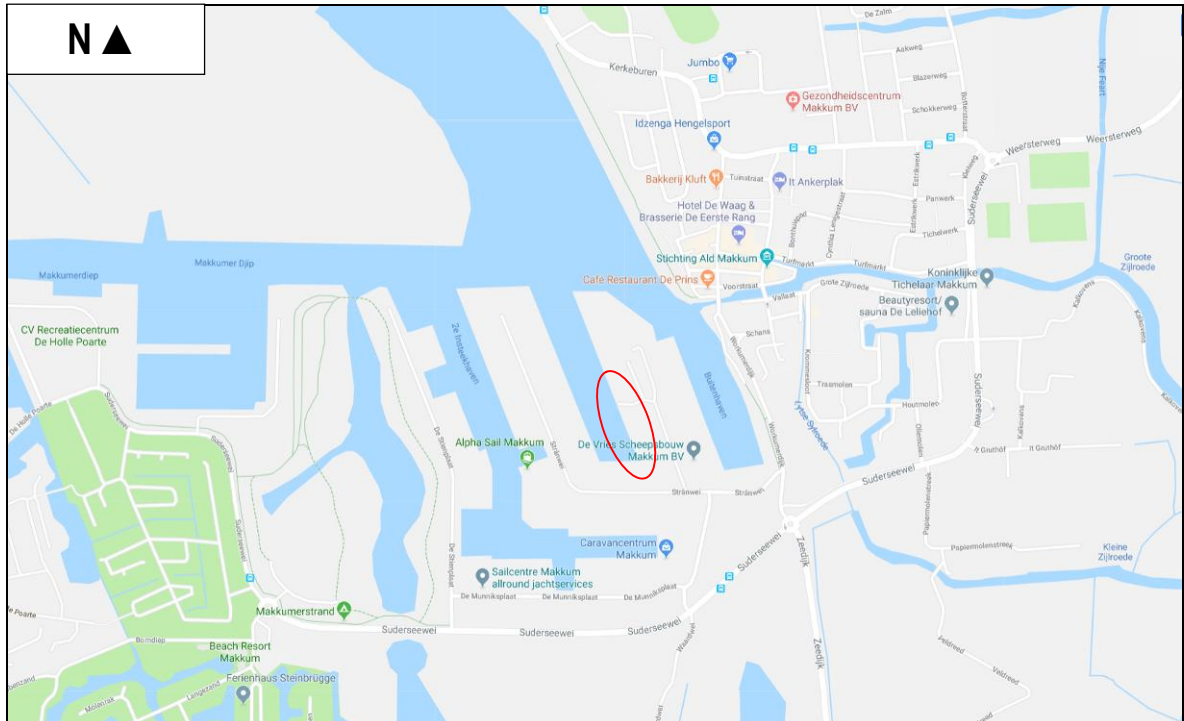
1. INLEIDING

1.1 Inleiding

Er is het voornemen voor de realisatie van een nieuwe dok voor De Vries Scheepsbouw aan de Stranwei te Makkum. De aanwezigheid van beschermde planten- en diersoorten vormt een te onderzoeken aspect omdat met de plannen effecten kunnen ontstaan op soorten die beschermd zijn via de Wet natuurbescherming. Op grond hiervan is aan Adviesbureau Mertens B.V. uit Wageningen gevraagd om een verkennend veldonderzoek uit te voeren naar de aanwezigheid van wettelijk beschermde soorten en indien aanwezig, aan te geven hoe hiermee dient te worden omgegaan. In dit rapport worden de resultaten van deze verkenning gepresenteerd.

1.2 Het plangebied en de plannen

Het plangebied is gelegen aan de Stranwei te Makkum (zie figuur 1 en bijlage 1 voor de exacte ligging en begrenzing). Dit gebied bestaat uit het terrein van De Vries Scheepsbouw. De wens is om een extra dok te realiseren met bijbehorende voorzieningen. In figuur 2 wordt een beeld gegeven van het plangebied en in figuur 3 wordt een beeld gegeven van de plannen.



Figuur 1. Globale ligging van het plangebied aan de Stranwei te Makkum.

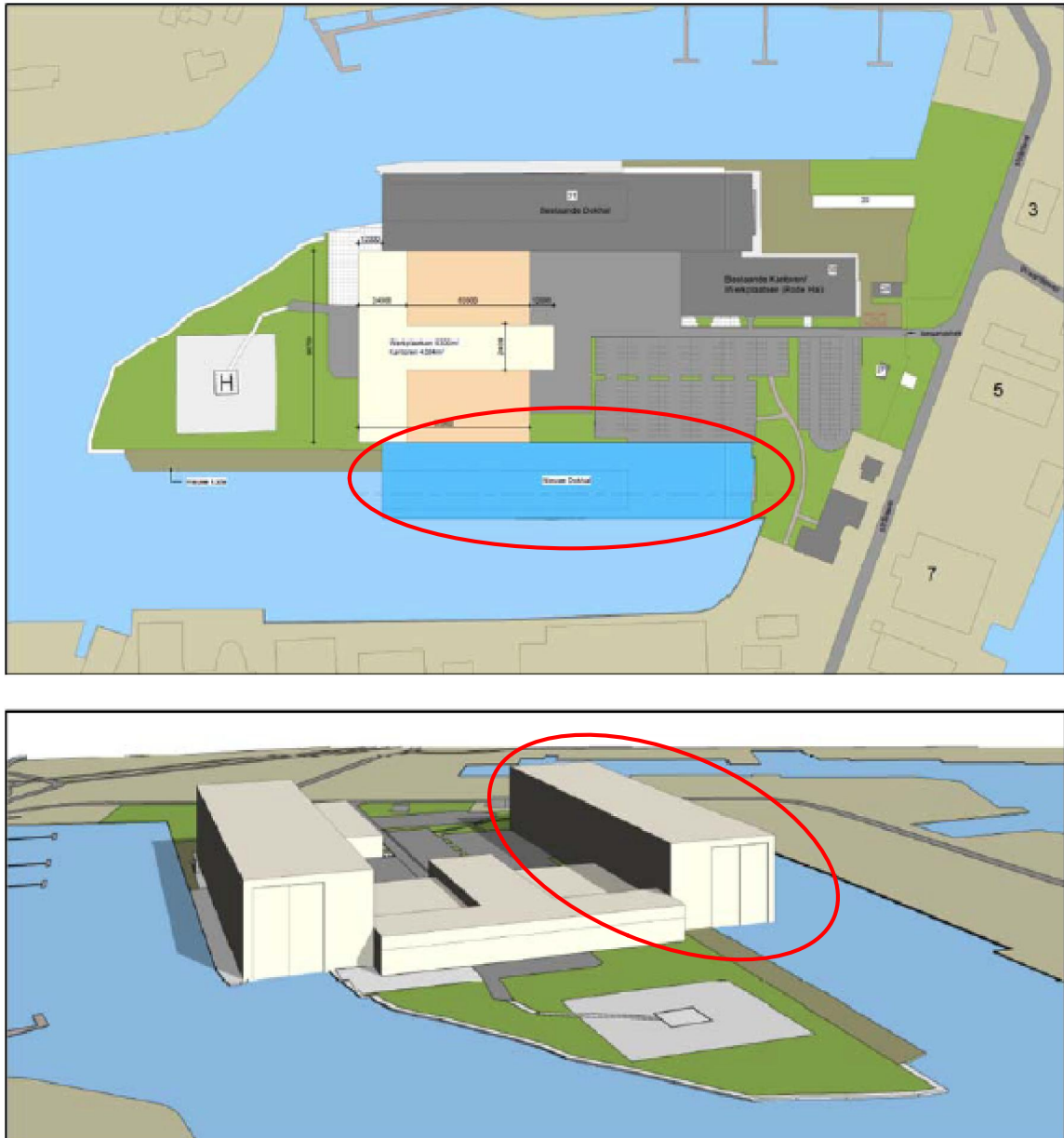


Figuur 2. Foto-impressie van het plangebied van de nieuwe dokhal aan de Stranwei te Makkum.

1.3 Doelstelling van het onderzoek

De doelstelling van het onderzoek is tweeledig. Enerzijds wordt inzichtelijk gemaakt welke wettelijk beschermde natuurwaarden in het kader van de soortbescherming van planten- en diersoorten te verwachten zijn. Anderzijds worden de consequenties van deze aanwezigheid voor de planontwikkeling weergegeven. Gelet op de opdracht genoemd in de inleiding en de doelstelling, is het van belang dat de volgende vragen worden beantwoord:

1. Welke wettelijk beschermde planten- en diersoorten komen mogelijk voor ter plaatse van en in de directe omgeving van het plangebied?
2. Welke verwachte wettelijk beschermde planten- en diersoorten ondervinden nadelen van de plansituatie?
3. Hoe dient te worden omgegaan met eventuele negatieve effecten van de plansituatie op wettelijk beschermde planten- en diersoorten?



Figuur 3. Impressie van de plannen aan de Stranwei te Makkum (rood = nieuwe dokhal).

1.4 Opbouw rapport

Na een korte uitleg over de soortbescherming van de Wet natuurbescherming (hoofdstuk 2) komen achtereenvolgens aan de orde:

- De onderzoeksmethode (hoofdstuk 3).
- Een beschrijving van de aanwezigheid van beschermde soorten (hoofdstuk 4).
- Een beoordeling van de effecten op beschermde soorten (hoofdstuk 5).

In bijlage 2 wordt een overzicht gegeven van de gebruikte definities en afkortingen.

2. BESCHERMDE PLANTEN- EN DIERSOORTEN

2.1 Wet natuurbescherming

Per 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming van kracht geworden. Deze wet integreert de Flora- en faunawet, Boswet en Natuurbeschermingswet 1998 tot één wet. Deze wet implementeert tevens de Vogel- en Habitatrichtlijn en andere verdragen in het nationaal natuurbeschermingsrecht. Het bevoegd gezag is Gedeputeerde Staten van de Provincie(s) waar een project wordt gerealiseerd. Gedeputeerde Staten kunnen deze bevoegdheid ook overdragen conform lid 7 van deze wet. De nieuwe Wet natuurbescherming sluit aan bij de internationale kaders zoals de Vogel- en Habitatrichtlijn. De soortbescherming richt zich dan ook primair op de bescherming van plant- en diersoorten die genoemd zijn in deze richtlijnen.

Daarnaast is een deel van de soorten van de Rode Lijst (zie paragraaf 2.3) beschermd via de Nieuwe Wet natuurbescherming. Tevens geldt voor alle soorten de algemene zorgplicht, zoals deze ook al gold onder de Flora- en faunawet.

Indien een plan resulteert in negatieve beïnvloeding van een soort of soorten kan ontheffing worden verleend conform artikel 3.3 van de Wet natuurbescherming voor soorten van artikel 3.1 en 3.2 (Vogelrichtlijnsoorten). Ontheffing kan worden verleend conform artikel 3.8 van de Wet natuurbescherming voor soorten van artikel 3.4 en 3.6 (Habitatrichtlijnsoorten). De criteria voor ontheffingsverlening voor deze soorten zijn identiek aan die van de Flora- en faunawet omdat de ontheffingsgronden van de Vogel- en Habitatrichtlijn gelijk zijn gebleven. Het nationaal recht staat het niet toe om hiervan af te wijken. Provincies kunnen voor de nationaal beschermde soorten een algemene vrijstelling verlenen. In de Provincie Friesland wordt voor een aantal soorten vrijstelling verleend in het kader van de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden. Het betreft o.a. aardmuis, bastaardkikker, bosmuis, bruine kikker, dwergmuis, dwergspitsmuis, egel, gewone bosspitsmuis, gewone pad, haas, huisspitsmuis, kleine watersalamander, konijn, meerkikker, ree, rosse woelmuis, veldmuis, vos en woelrat.

2.2 Rode lijst

De Rode lijst met bedreigde soorten is eind 2004 gepubliceerd in de Staatscourant en voor een deel in 2009 herzien. Aan de op deze lijst genoemde soorten komt bescherming toe voor zover zij vallen onder het beschermingsregime van de Wet natuurbescherming.

Tussen de Wet natuurbescherming en de Rode lijsten bestaat geen formele relatie. Alleen op basis van "gunstige staat van instandhouding" kunnen bij beschermde Rode lijstsoorten "zwaardere" randvoorwaarden gelden ten aanzien van mitigerende en compenserende maatregelen dan voor algemene soorten. Zo zal het bij zeer algemeen voorkomende soorten die gering afnemen in aantal (Rode lijstsoort met het criterium gevoelig) relatief eenvoudig zijn om aan te tonen dat de "gunstige staat van instandhouding" niet in het geding komt. Voor soorten met een beperkt verspreidingsbeeld en die afnemen in aantal (soorten van de Rode lijst met het criterium bedreigd of ernstig bedreigd) is een uitgebreide effectenstudie wenselijk. Voor deze soorten geldt namelijk de zorgplicht. Deze zorgplicht houdt in dat iedereen voldoende zorg in acht moet nemen voor alle in het wild levende dieren, inclusief hun leefomgeving en voor alle planten en hun groeiplaats. Dit artikel is derhalve ook gericht op het voorkomen van doden en verwonden van algemene soorten. Op deze manier wordt nader invulling gegeven aan de bescherming van soorten die in aantal en/of verspreiding afnemen.

3. METHODE

Op donderdag 1 maart 2018 is een bezoek gebracht aan het plangebied en de directe omgeving. Gedurende dit bezoek is dit gebied en de directe omgeving beoordeeld op het mogelijk voorkomen van beschermde planten- en diersoorten. Dit vond plaats aan de hand van aanwezige ecotopen en sporen. Er is beperkt gebruik gemaakt van bestaande verspreidingsgegevens om het (potentieel) voorkomen van beschermde soorten te bepalen omdat deze via o.a. Waarneming.nl worden beheerd voor een veel groter gebied. Overige waarnemingen worden tevens bewaard voor een groot gebied, namelijk op kilometerniveau zoals weergegeven op www.telmee.nl. en op een nog groter schaalniveau in verspreidingsatlassen.

4. RESULTAAT INVENTARISATIE EN BEOORDELING

4.1 Flora

Het plangebied is voor een groot deel in cultuur gebracht. De oevers zijn voor een groot deel verhard met basaltblokken en plaatselijk begroeid met riet en struweel. De aanwezigheid van beschermde planten zoals de groenknolorchis wordt in dergelijke ecotopen uitgesloten. Gedurende het verkennend veldonderzoek op donderdag 1 maart 2018 zijn geen beschermde plantensoorten of resten van beschermde plantensoorten vastgesteld. Op grond hiervan wordt de aanwezigheid van beschermde plantensoorten uitgesloten.

4.2 Vleermuizen

Getoetst is op de verschillende functies die het plangebied kan hebben voor vleermuizen. Dit betreft plaatsen waar vleermuizen kunnen verblijven (verblijfplaatsen zoals kolonie-, paar- en winterverblijfplaatsen), vaste routen tussen verblijfplaatsen in de zomer en winter; respectievelijk vlieg- en migratierouten en plaatsen en gebieden waar vleermuizen foerageren.

De aanwezigheid van verblijfplaatsen zoals kolonie-, paar- en overwinteringsplaatsen van vleermuizen kan worden uitgesloten. In de vegetatie zijn geheel geen geschikte openingen aangetroffen waarin vleermuizen kunnen verblijven. Het ontbreekt aan bomen met gaten en gebouwen. Verblijfplaatsen van bijvoorbeeld de meervleermuis kan derhalve worden uitgesloten.

De oevers zijn geen onderdeel in een lijnvormig landschapselement waarop vleermuizen zich kunnen oriënteren. Met de realisatie van de plannen worden landschapselementen toegevoegd in de vorm van de nieuwe dokhal. In de omgeving zijn daarnaast voldoende alternatieve landschapselementen. Effecten op vliegroutes van bijvoorbeeld meervleermuis en watervleermuis worden derhalve uitgesloten.

De aanwezigheid van migratieroutes wordt uitgesloten omdat grootschalige landschapselementen zoals dijken en rivieren niet voorkomen in of aansluiten op het plangebied. De oevers worden niet wezenlijk beïnvloedt door de plannen, gelet op de migratiemogelijkheden van vleermuizen.

Met de realisatie van de plannen zal het gebied niet van vorm veranderen, gelet op de foerageermogelijkheden van vleermuizen. Mogelijk foerageert er sporadisch gewone dwergvleermuis als gevolg van de aanwezige ecotopen (openheid). Het plangebied is nu niet van waarde als essentieel foerageergebied en in de toekomst zal deze functie niet negatief verminderen doordat er geen essentiële zaken veranderen. Effecten op de foerageermogelijkheden van vleermuizen worden derhalve uitgesloten.

4.3 Overige zoogdieren

Gelet op de aanwezige ecotopen in het plangebied en de geografische ligging (zie Broekhuizen e.a., 2016) wordt het de aanwezigheid van internationaal beschermde overige zoogdieren uitgesloten. Voor bijvoorbeeld de noordse woelmuis ontbreekt het aan rietvegetaties van voldoende omvang. De oevers zijn ongeschikt voor de waterspitsmuis.

Mogelijk komen in het plangebied, bijvoorbeeld aan de randen, bosmuis, veldmuis en huisspitsmuis voor. Voor deze algemeen voorkomende zoogdieren bestaat een algemene provinciale vrijstelling in de Provincie Friesland.

4.4 Broedvogels

Gedurende het verkennend veldonderzoek op donderdag 1 maart 2018 zijn geen geschikte (potentiële) nestlocaties aangetroffen voor vogels met vaste rust- en verblijfplaatsen. In de vegetatie zijn geen (oude) nesten van roofvogels, zoals de buizerd en sperwer, vastgesteld.

In het plangebied kunnen algemene broedvogels broeden zoals waterhoen, meerkoet, merel en roodborst. Gedurende het veldonderzoek op donderdag 1 maart 2018 is meerkoet en merel vastgesteld. In verband met de aanwezigheid van algemene broedvogels is het noodzakelijk om werkzaamheden aan het water buiten het broedseizoen uit te voeren en/of op een manier te werken dat de vogels niet tot broeden komen (vogelverschrikkers gebruiken). Op deze manier kan worden voorkomen dat verbodsbepalingen van de Wet natuurbescherming worden overtreden.

4.5 Amfibieën

Gelet op de aanwezige ecotopen van het plangebied en de geografische ligging (zie Ravon.nl, Creemers & Delft, 2009) wordt de aanwezigheid van overige internationaal beschermde amfibieën uitgesloten (zie Ravon.nl, Creemers & Delft, 2009). In de omgeving van Makkum komt de rugstreeppad niet voor (zie Ravon.nl, Creemers & Delft, 2009).

Mogelijk komen in het westelijk deel wel gewone pad en bruine kikker voor. Voor de algemene soorten amfibieën bestaat een algemene provinciale vrijstelling in de Provincie Friesland.

4.6 Vissen

Met de realisatie van de plannen wordt de oever vergraven en beïnvloed. Met het van kracht worden van de Wet natuurbescherming zijn bijvoorbeeld kleine modderkruiper en bittervoorn niet meer beschermd. Voor de nog wel beschermde grote modderkruiper zijn de oevers geen leefgebied doordat geschikte ecotopen ontbreken. De grote modderkruiper is een soort die gebonden is aan kleinere wateren met een dikke sliblaag.

De rivierdonderpad werd in Nederland tot de soort *Cottus gobio* gerekend. In 2007 is aangetoond dat *Cotus Gobio* niet in Nederland voorkomt. De in Nederland aanwezige donderpadden bleken *Cottus perifretum* (rivierdonderpad) en *Cotus rhenanus* (beekrivierdonderpad) te zijn (Crombaghs e.a., 2007, Dorenbosch e.a., 2008). In Friesland komen zowel de rivier- als de beekdonderpad voor. De huidige beschermingsstatus van de rivierdonderpad berust op *Cottus gobio* als gevolg van het feit dat de rivierdonderpad in veel beeksystemen in het verleden is verdwenen als gevolg van watervervuiling en normalisatie. De soort is met name gevoelig voor zware metalen en lage zuurstofgehalten. De rivierdonderpad (*Cottus gobio*) kan worden uitgesloten in de oeverzone omdat geschikte ecotopen ontbreken. Met de realisatie van de plannen wordt de nieuwe dokhal gerealiseerd met beperkte trillingen en een beperkte tijdduur. Wezenlijke effecten op vissen worden derhalve uitgesloten.

4.7 Reptielen

Gezien de huidige aanwezige ecotopen van het plangebied ten opzichte van de verspreiding van reptielen (zie Ravon.nl, Creemers & Delft, 2009), kan de aanwezigheid van reptielen worden uitgesloten.

4.8 Overige

Gezien de huidige aanwezige ecotopen kan de aanwezigheid van beschermde ongewervelden (o.a. diverse soorten dagvlinders en libellen) worden uitgesloten. Nationaal beschermde dagvlinders en libellen komen alleen voor in specifieke ecotopen.

5. SAMENVATTENDE CONCLUSIE

Er is het voornemen voor de realisatie van een nieuwe dok op het terrein van De Vries Scheepsbouw aan de Stranwei te Makkum. Deze activiteit zou kunnen samen gaan met effecten op beschermde planten- en diersoorten. Op grond hiervan is een verkennend veldonderzoek uitgevoerd naar het voorkomen van beschermde soorten.

In verband met de aanwezigheid van algemene broedvogels is het van belang om werkzaamheden buiten het broedseizoen te starten en/of te werken op een manier dat vogels niet tot broeden komen (vogelverschrikkers gebruiken). Het voorkomen van en effecten op vleermuizen en vogels met vaste rust- en verblijfplaatsen worden uitgesloten. Mogelijk vliegen en foerageren er vleermuizen. Gedurende en na realisatie van de plannen kunnen deze soorten er blijven vliegen en foerageren. Er zijn daarnaast mogelijk algemene nationaal beschermde zoogdieren en amfibieën aanwezig. Voor deze algemene soorten bestaat een algemene vrijstelling in Provincie Friesland. Het voorkomen van overige beschermde soorten wordt uitgesloten.

Op grond van bovenstaande analyse worden effecten op beschermde planten- en diersoorten uitgesloten; de plannen van de nieuwe dok aan de Stranwei te Makkum zijn niet in strijd met het gestelde binnen de Wet natuurbescherming.

GERAADPLEEGDE LITERATUUR

Literatuur

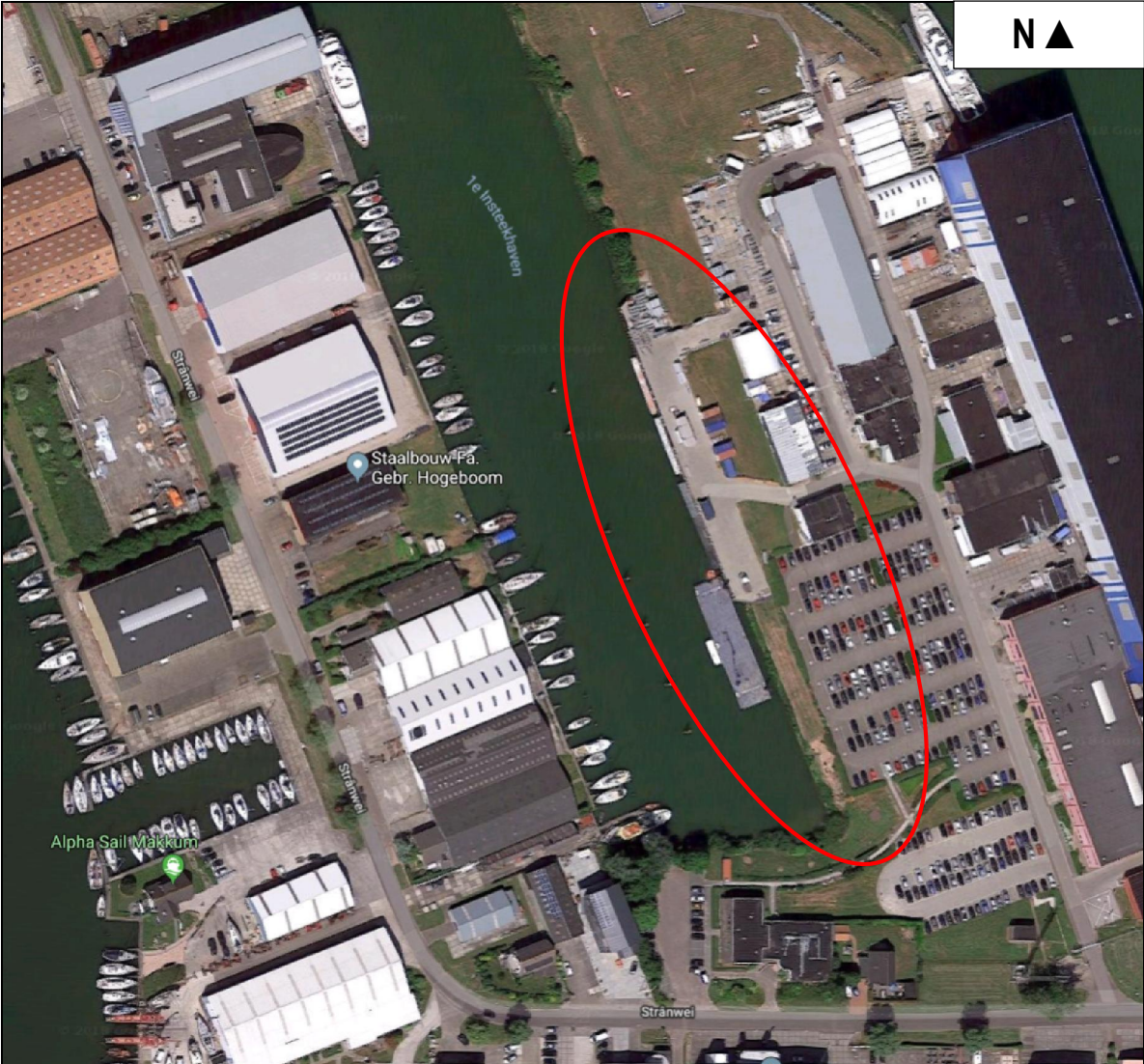
- Creemers, C.M., Delft, J., 2009. De amfibieën en reptielen van Nederland. Nijmegen, 1-476.
- Crombaghs, B.H.J.M., Dorenbosch, M., Gubbels, R.E.M.B., Kranenbarg, J., 2007. Nederlandse rivierdonderpad uit de Habitatrichtlijn bestaat uit twee soorten. De Levende Natuur 1008: 248-251.
- Dorenbosch, M., Kessel, N. Van, Spikmans, F., Kranenbarg, J., Ctombaghs, B., 2008. Voorkomen van rivier- en beekdonderpadden in Nederland. Natuurbalans – Limes Divergens / RAVON, Nijmegen.
- EEG, 1979. Richtlijn 79/43/EEG inzake het behoud van de Vogelstand. Publicatieblad den Europese Gemeenschap, nummer L. 103.
- EEG, 1992. Richtlijn 92/43/EEG inzake de instandhouding van wilde flora en fauna. Publicatieblad van den van de Europese Gemeenschap, nummer L. 206/7.
- Gerstmeier, R., Romig, T., 1997. Zoetwatervissen van Europa, Tirion, Baarn, 1-368.
- Hustings, F., Vergeer, J.W., Eekelder, P., 2002. Atlas van de Nederlandse broedvogels 1998-2000. Nationaal Natuurhistorisch Museum Leiden, SOVON, Beek-Upbergen, 1-584.
- Limpens, H., Mostert, K., Bongers, W., 1997. Atlas van de Nederlandse vleermuizen. KNNV, Utrecht, 1-260.
- Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, Dienst Regelingen, 2009a. Aangepaste lijst jaarrond beschermde vogelnesten ontheffing Flora- en faunawet ruimtelijke ingreep. Ministerie van ELI (Dienst Regelingen), Den Haag.
- Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, Dienst Regelingen, 2009b. Uitleg aangepaste beoordeling ontheffing ruimtelijke ingrepen Flora- en faunawet. Ministerie van ELI (Dienst Regelingen), Den Haag.
- Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, 2004. Rode lijsten diverse soortgroepen.
- Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, 2009. Rode lijsten diverse soortgroepen.
- Ministerie van Economische Zaken, 2016. Wet van 16 december 2015, houdende regels ter bescherming van de natuur (Wet natuurbescherming). Staatsblad van het Koninkrijk der Nederlanden 34 (2016), 1-84.
- SOVON, 1987. Atlas van de Nederlandse broedvogels.
- Nie, H.W. de, 1996. Atlas van de Nederlandse Zoetwatervissen. Media Publishing, Doetinchem, 1-151.
- Spikmans, F, Jong, T. de, 2006. Het waarnemen van zoetwatervissen, Nijmegen, 1-55.

Website

- www.ravon.nl
- www.waarneming.nl
- www.sovon.nl
- www.telmee.nl
- www.zoogdiervereniging.nl

BIJLAGEN

1. PLANGEBIED



2. BEGRIPPEN

Baltsplaats	Plaats waar een vleermuis al roepend rondvliegt in de herfst en die doorgaans wordt verdedigd tegen andere mannetjes.
Foerageergebied	Een gebied waar een vleermuis of een groep van vleermuizen foerageert. Dat gebied wordt regelmatig bezocht door vleermuizen om in te foerageren en dat doorgaans meerdere foerageerplaatsen kent die langere tijd worden gebruikt.
Foerageerplaats	Plek (jachtplek) waar wordt gejaagd door vleermuizen. De plek kan in de directe omgeving van de kolonieplaats liggen maar ook kilometers verderop.
Kolonie	Groep vleermuizen (kleine groep mannetjes of meestal grotere groep vrouwtjes, soms gemengd (soorten, geslacht)) die in het voorjaar tot de herfst bijeen blijven. De groep kan zich vestigen in gebouwen (in spouwmuren of onder daklijsten e.d.) of bomen (spechtengaten, scheuren). Een groep vrouwelijke vleermuizen wordt ook wel aangeduid als een kraamkolonie. In zo'n groep worden jongen geboren en grootgebracht. Een kolonie maakt vaak gebruik van meerdere verblijfplaatsen die soms gelijktijdig worden gebruikt.
Migratieroute	Een vaste route van zomerverblijfplaats naar winterverblijfplaats en visa versa (zie ook vliegroute) of een route in een andere tijd; bijvoorbeeld tussen foerageerplaatsen.
Paarplaats	Territorium van territoriale mannetjes. Voor de ruige dwergvleermuis en de rosse vleermuis is dit doorgaans te vinden in boomholten. Voor de laatvlieger en de dwergvleermuis is dit te vinden in gebouwen. Voor de watervleermuis is dit te vinden in bomen en later, tegen de winter, zijn ze te vinden in overwinteringverblijven. Het mannetje vormt een harem met meerdere vrouwtjes. De paartijd valt in de herfst (uitgezonderd de grootoorvleermuis waarbij het in april valt (vroeg voorjaar). De hier geschetste situatie van de paring wordt in dit rapport omschreven als "herfst situatie".
Verblijfplaats	Een object (huis, boom, bunker, grot, kast en dergelijke) waarin een of meerdere vleermuizen verblijven (overdag of 's winters permanent).
Vliegroute	Route die door vleermuizen elke avond wordt gebruikt om van de kolonieplaats naar foerageergebied te vliegen en visa versa (zie ook migratieroute). Vrouwtjes met jongen keren soms midden in de nacht terug om de jongen te zogen en gebruiken dan de route. Vliegroutes liggen over het algemeen langs lijnvormige (landschaps)elementen als bomenlanen, huizenrijen e.d. De functies zijn beschutting bij winderig en koud weer, oriëntatie in verband met de echolokatie-geluiden en het vinden van voedsel.
Vorbijvliegend	Vleermuizen die voorbijvliegen, niet via een vaste route. Het betreft meestal zwervers of trekkers.
Zwermen	Direct na het uitvliegen, naar vooral voor het invliegen bij een kolonie zwermt een deel van de kolonie rond de kolonieplaats. Zwermgedrag is derhalve een indicatie voor een eventuele kolonieplaats.
Winterverblijfplaats	Een verblijfplaats waar in de winter een of meerdere vleermuizen in winterslaap (hibernation) gaan. Deze ruimte is doorgaans donker, heeft een hoge luchtvochtigheid en

temperatuurwisselingen zijn nihil.

Zomerverblijfplaats Een verblijfplaats die gebruikt wordt door vleermuizen die niet in winterslaap zijn waarvan niet aangetoond is dat het een kraamverblijfplaats dan wel een paarverblijfplaats is. In sommige gevallen vormen bijvoorbeeld mannetjes kleine groepjes.

Postbus 367
6700 AJ Wageningen
Tel: 0317-428694
Fax: 0317-450601

BIJLAGE 3

MEMO

Van ing. R.F. Smit
Project 20180043
Opdrachtgever De Vries Scheepsbouw Makkum B.V.
Datum 06 maart 2018
Betreft Mobiliteitstoets uitbreiding De Vries Scheepsbouw B.V.



Aanleiding

Op het bedrijventerrein in Makkum is aan de Strânwei De Vries Scheepsbouw B.V. gevestigd ter hoogte van de Buitenhaven/1^e insteekhaven. Het bedrijf is voornemens om de bedrijfsactiviteiten uit te breiden. Voor de reeds vergunde 1^e fase worden bestaande kantoren en de bestaande dokhal (deels) vervangen voor nieuwbouw. Voor de 2^e fase van de uitbreiding is een tweede dokhal voorzien.

Als gevolg van de ontwikkelingen nemen de bedrijfsactiviteiten toe. Dit heeft invloed op de aspecten verkeer en parkeren. In voorliggend memo is daarom onderzoek gedaan naar de toekomstige (extra) verkeersbewegingen en de mate waarin dit veilig en vlot kan worden afgewikkeld op de omliggende wegen. Daarnaast wordt getoetst of in de toekomst voorzien kan worden in de parkeerbehoefte van de werknemers en of de verkeersveiligheid is gewaarborgd.

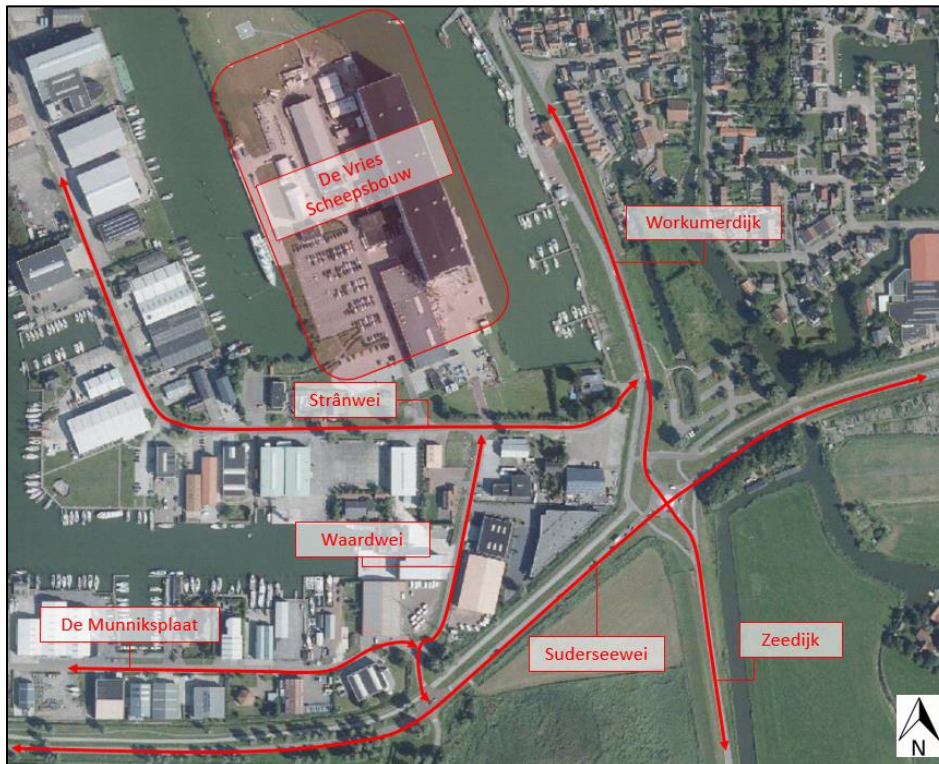
Ontsluiting

De locatie wordt direct ontsloten via de Strânwei. Formeel gezien is dit een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een snelheidsregime van 50 km/u. De weg dient ter ontsluiting van het bedrijventerrein, fietsers delen er de rijbaan. De Strânwei sluit in oostelijke richting aan op de Workumerdijk richting het centrum van Makkum.

De Workumerdijk heeft ter hoogte van de aansluiting met de Strânwei een voor fietsers – van de rijbaan – gescheiden fietspad. De weg is hier gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een 50 km/u snelheidsregime. Het noordelijke deel van de Workumerdijk is gecategoriseerd als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom (30 km/u), fietsers delen op dit deel de rijbaan.

Aan de zuidkant wordt het gebied ontsloten via de Suderseewei. De Strânwei staat in verbinding met de Suderseewei via de Waardwei. Beide wegen zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (50 km/u). Fietsers hebben op de Suderseewei in tegenstelling tot de gebiedsontsluitingswegen binnen het bedrijventerrein (Strânwei, Waardwei en Munniksplaat) een van de rijbaan gescheiden fietspad. De Suderseewei is één van de belangrijkste ontsluitingswegen van Makkum en kent een ander gebruik dan de gebiedsontsluitingswegen binnen het bedrijventerrein. De openbaar vervoer verbinding per bus halteert dan ook langs deze weg, op circa 300 meter van de locatie.

Vanaf de rotonde Suderseewei – Workumerdijk kan in zuidelijke richting worden afgeslagen naar de Zeedijk. De Zeedijk is gecategoriseerd als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (60 km/u) en ontsluit het westelijke deel van Makkum in zuidelijke richting. In figuur 1 zijn de wegen in de omgeving weergegeven.



Figuur 1: Omliggende wegen t.o.v. projectgebied

Verkeersgeneratie

De verkeersgeneratie bestaat uit personenauto's voor werknemers en onderaannemers. Daarnaast is er sprake van bestelbussen en vrachtverkeer voor de aan- en afvoer van materialen en goederen. De toekomstige verkeersgeneratie is afhankelijk van de toekomstige bedrijfsvoering. Omdat er geen landelijk erkende (CROW) kencijfers beschikbaar zijn is voor de te verwachten verkeershoeveelheid uitgegaan van de door De Vries Scheepsbouw Makkum B.V. aangeleverde informatie met betrekking tot de te verwachten verkeershoeveelheid. Uit deze ontvangen informatie blijkt dat:

- In de huidige situatie bedraagt het aantal personenauto's op het terrein 260 en is sprake van maximaal 20 vrachtwagens per etmaal;
- In de toekomstige situatie bedraagt het aantal personenauto's op het terrein 375 en is sprake van 50 bestelbussen en 27 vrachtwagens.

Omdat de bovenstaande aantallen een aankomst en vertrek hebben bedraagt de verkeersgeneratie in motorvoertuigen/etmaal het dubbele van de genoemde hoeveelheden, zie tabel 1.

Tabel 1: Verkeersgeneratie in motorvoertuigen etmaal (aankomst en vertrek), met onderverdeling licht/middelzwaar/zwaar verkeer

Verkeersgeneratie	Voertuigklasse	Huidig mvt/etmaal	Toekomstig mvt/etmaal
Personenauto's	Licht	520	750
Bestelbussen	Middelzwaar	.*	100
Vrachtverkeer	Zwaar	40	54
Totaal in mvt/etmaal		560	904

*Voor de huidige situatie is geen inschatting gemaakt voor bestelbussen

Uit tabel 1 blijkt dat met de uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten er bijna een verdubbeling van de verkeersbewegingen zal plaatsvinden. De verkeersgeneratie bedraagt voor de toekomstige situatie (rekening houdende met een aankomst en een vertrek) 904 mvt/etmaal.

Verkeersafwikkeling

De extra motorvoertuigbewegingen worden afgewikkeld via het omliggende wegennet. De gemeente Sudwest-Fryslan heeft verkeersgegevens verstrekt van de omliggende wegen. Van de Workumerdijk en de Suderseewei zijn telgegevens beschikbaar, van de overige interne wegen op het bedrijventerrein niet. In tabel 2 is een overzicht van deze verkeersintensiteiten opgenomen.

Om een inschatting te maken van de toekomstige verkeersintensiteiten op de wegen en de bijdrage van de ontwikkeling aan het heersende verkeersbeeld meetbaar te maken, is tabel 2 opgesteld. In deze tabel is een figuur te zien met de verdeling van de motorvoertuigbewegingen over het netwerk. Hierbij is gekeken naar de herkomst- en bestemmingen van werknemers en leveranciers. De veronderstelling is dat het merendeel van het verkeer via het oostelijke deel van de Suderseewei komen en gaan. In het westen grenst het bedrijventerrein aan het IJsselmeer, hier komt geen verkeer gerelateerd aan De Vries Scheepsbouw B.V. vandaan. Omdat de Suderseewei een belangrijke ontsluitende weg is voor Makkum is de verwachting dat het merendeel van het verkeer van en naar De Vries Scheepsbouw B.V. gebruik maakt van de aansluiting Suderseewei – Waardwei.

De planhorizon van het ruimtelijk plan dat de uitbreiding planologisch mogelijk zal maken ligt circa 10 jaar na vaststelling van het plan. Om de verkeersstellingen door te rekenen naar het prognosejaar 2030, zijn de ontvangen verkeersintensiteiten opgehoogd op basis van een jaarlijkse autonome verkeersgroei van 1%. De toegedeelde verkeersgeneratie per wegvak is opgeteld bij deze intensiteiten. Voor de wegen waar geen verkeersstellingen beschikbaar van zijn, zijn de gepresenteerde aantallen de minimaal te verwachten verkeershoeveelheid op het wegvak. Omdat De Vries Scheepsbouw B.V. grootgebruiker is van het bedrijventerrein is de verwachting dat deze aantallen op basis van de toegedeelde verkeersgeneratie een goede weergave zijn van de te verwachten verkeershoeveelheid op de interne wegen van het bedrijventerrein.

De in tabel 2 opgenomen capaciteitswaarden zijn gerelateerd aan de grenswaarden behorende bij de functie van de wegen (CROW publicatie 261). Hierbij wordt voor de interne wegen van het bedrijventerrein (Strânwei, Waardwei en Munniksplaat) ondanks de functie als gebiedsontsluitingsweg aangesloten bij de capaciteitswaarden voor een erftoegangsweg. Ondanks het snelheidsregime van 50 km/u past de inrichting van deze wegen bij die van een erftoegangsweg. Zodoende wordt ter beoordeling van de aanvaardbaarheid van de verkeersafwikkeling hierbij aangesloten.

In de laatste kolom van tabel 2 zijn de verkeersprognoses voor de toekomstige situatie (2030) weergegeven. Hieruit blijkt dat voor de hoofdwegen rondom het bedrijventerrein (waar telgegevens van zijn ontvangen) de verkeersintensiteit (ruim) beneden de maximaal wensbare verkeersintensiteit ligt. Het gaat om de Suderseewei en de Workumerdijk. Voor de interne wegen van het bedrijventerrein is de toegedeelde verkeersgeneratie van De Vries Scheepsbouw B.V. zodanig dat er voldoende restcapaciteit over is om ander bestemmingsverkeer van het bedrijventerrein af te wikkelen. De verkeersafwikkeling is in voldoende mate gewaarborgd.

Tabel 2: Verkeersprognoses

Wegvak	Functie weg	Capaciteit	Vmax	Verkeersstelling en (2015) mvt/etmaal weekdag	Percentage % te verwerken verkeer van/naar De Vries Scheepsbouw	Toekomstige verkeersintensiteit wegen	
Naam	Duurzaam & Veilig	Mvt/etmaal	Km/u		Mvt/etmaal	Prognose 2030 autonome groei 1%	((tellingen + autonome groei) + toedeling verkeersgeneratie)
Strânwei	GOW BIBEKO ¹	6.000*	50	-	100%	n.v.t.	904 ≥
Waardwei	GOW BIBEKO	6.000*	50	-	70%	n.v.t.	633 ≥
Workumerdijk	GOW/ETW BIBEKO	6.000	30/50	1.856	15%	2.155	2.291
Munniksplaat	GOW BIBEKO	6.000*	50	-	0%	n.v.t.	-
Suderseewei	GOW BIBEKO	15.000	50	2.417	70%	2.806	3.438
Zeedijk	ETW BUBEKO ²	6.000	60	-	30%	n.v.t.	271 ≥



*Ondanks de functie als gebiedsontsluitingsweg past de weginrichting bij die van erftoegangswegen, de capaciteit voor erftoegangswegen is daarom aangehouden (CROW publicatie 261)

Parkeren

De extra motorvoertuigbewegingen moeten op eigen terrein van De Vries Scheepsbouw B.V. worden opgevangen. De bestaande parkeercapaciteit voorziet in 270 parkeerplaatsen. Dit aantal volstaat niet voor de toekomstige situatie. In de planvorming wordt daarom rekening gehouden met de aanleg van 106 extra parkeerplaatsen direct aan de Strânwei (zie figuur 2).

Het totaal van 376 parkeerplaatsen voorziet in voldoende parkeercapaciteit. De dagelijkse hoeveelheid personenauto's op het terrein bedraagt namelijk 375. Gesteld kan worden dat het toekomstige inrichtingsplan met 376 parkeerplaats voorziet in de parkeerbehoefte.

Voor bestelbussen en vrachtverkeer is ten oosten van de werkplaats ruimte voor laden en lossen. Dit verkeer zal zich indien nodig spreiden over het terrein, net waar de betreffende goederen nodig zijn.

¹ GOW BIBEKO/BUBEKO = Gebiedsontsluitingsweg binnen of buiten de bebouwde kom conform Duurzaam & Veilig

² ETW BIBEKO/BUBEKO = Erftoegangsweg binnen of buiten de bebouwde kom conform Duurzaam & Veilig



Figuur 2: Toekomstige inrichting terrein

Verkeersveiligheid

Voor de duurzaam veilige inrichting van een bedrijventerrein zijn de omgeving, de schaalgrootte en het type bedrijvigheid van belang (CROW, leidraad duurzaam veilige inrichting Bedrijventerreinen). De schaalgrootte van bedrijventerreinen heeft invloed op de functietoekenning van wegen op en rondom het terrein. Kleine terreinen kennen over het algemeen een lage intensiteit op de wegvakken waardoor onderscheid naar wegen met een verblijfsfunctie of verkeersfunctie niet altijd noodzakelijk is. Op grote terreinen is het wellicht noodzakelijk dit onderscheid wel te maken.

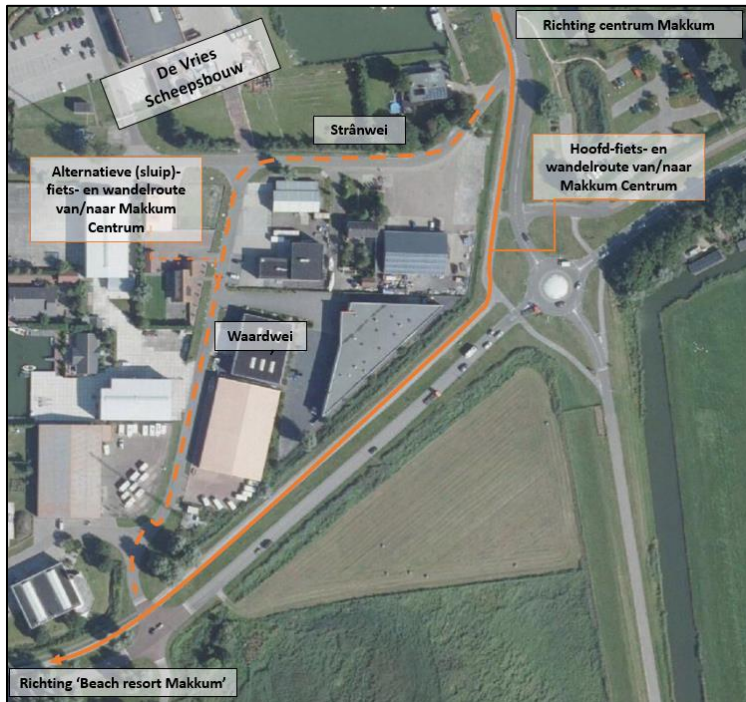
De interne wegen op het bedrijventerrein waar De Vries Scheepsbouw B.V. onderdeel van uitmaakt zijn formeel gezien ingericht als 50 km/u gebiedsontsluitingswegen. Er is geen aangegeven overgang in snelheidsregime vanaf de Suderseewei en Workumerdijk. Gebiedsontsluitingswegen zijn op het gebied van functie en gebruik ingericht voor het afwickelen van grotere hoeveelheden verkeer en zwaar verkeer. Dit past bij het gebruik van een bedrijventerrein.

Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is de combinatie van langzaam verkeer met gemotoriseerd verkeer van belang. Langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) zijn kwetsbare verkeersdeelnemers. Afhankelijk van het karakter van het bedrijventerrein, moeten voor fietsers en voetgangers eventueel voorzieningen worden getroffen. Op de interne gebiedsontsluitingswegen van het bedrijventerrein zijn de Strânwei, Waardwei en Munniksplaat enkel ingericht voor gemotoriseerd verkeer. In figuur 3 is de verkeerssituatie op de Waardwei weergegeven.



Figuur 3: Verkeerssituatie Waardwei

Zoals in figuur 3 is uitgebeeld is er sprake van fietsverkeer en voetgangers op de Waardwei. De route Waardwei, Strânwei maakt onderdeel uit van recreatieverkeer tussen het vakantiepark van 'Beach resort Makkum' en het centrum van Makkum (zie figuur 4). Conform de principes van Duurzaam & Veilig (landelijke richtlijnen weginrichting) hebben fietsers op gebiedsontsluitingswegen bij voorkeur aparte fietsvoorzieningen. Bijvoorbeeld via suggestiestroken of middels van de rijbaan gescheiden fietspaden. Op de genoemde wegen is dit niet het geval.



Figuur 4: Routes langzaam verkeer

Omdat de toegangswegen tot De Vries Scheepsbouw B.V. gebruikt worden door recreatief fietsverkeer en voetgangers – dit zijn de in figuur 4 uitgebeelde route(s) –, kunnen onveilige situaties ontstaan tussen gemotoriseerd- en langzaam verkeer. Dit terwijl er voor langzaam verkeer goede infrastructurele voorzieningen zijn middels een van de rijbaan gescheiden fiets- en voetgangers pad parallel aan de Suderseewei en Workumerdijk.

Om gewenst (verkeers)gedrag af te dwingen kan een 'knip' worden toegepast op het oostelijke deel van de Strânwei. Indien de aansluiting Strânwei – Workumerdijk wordt weggenomen is er alleen nog sprake van bestemmingsverkeer op de interne wegen van het bedrijventerrein. Bovendien wordt dan het conflictpunt tussen kruisende fietsers/voetgangers op het kruispunt Strânwei – Workumerdijk weggenomen. De aansluiting Suderseewei – Waardwei fungeert dan als hoofdontsluiting van het bedrijventerrein en het verkeer van en naar De Vries Scheepsbouw B.V. Omdat dit kruispunt vanwege de geaccentueerde wegmarkering en de aanwezigheid van een verkeersplateau een snelheidsremmende werking heeft, is dit ook de meest verkeersveilige ontsluiting.

Conclusie en aanbevelingen

Gesteld kan worden dat vanwege de uitbreiding van De Vries Scheepsbouw B.V. de hoeveelheid verkeer van en naar het terrein zal verdubbelen. De toekomstige verkeersgeneratie (aankomst en vertrek) bedraagt 904 mvt/etmaal. Het personen- en vrachtverkeer dient te worden afgewikkeld via de omliggende wegen. Ten aanzien van functie en gebruik van deze wegen worden geen problemen verwacht op het gebied van verkeersafwikkeling. De toekomstige verkeersintensiteiten liggen als gevolg van de extra verkeersbewegingen nog beneden de acceptabele capaciteitswaarden.

Voor parkeren wordt naast de bestaande capaciteit van 270 parkeerplaatsen voorzien in de aanleg van een tweede parkeerterrein met 106 parkeerplaatsen. De 376 toekomstige parkeerplaatsen voorzien in voldoende parkeercapaciteit voor de dagelijkse 375 te verwachten personenauto's op het terrein. Voor vrachtverkeer en bestelbussen is op het terrein voldoende ruimte.

Ten aanzien van de verkeersveiligheid is de combinatie tussen langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer van belang. Er is geconstateerd dat de route Waardwei/Strânwei gebruikt wordt door recreatieverkeer tussen het vakantiepark van 'Beach resort Makkum' en het centrum van Makkum. Dergelijk verkeer is niet wenselijk op een bedrijventerrein. Bovendien zijn deze verkeersdeelnemers kwetsbaar vanwege het ontbreken suggestiestroken voor de fiets en een trottoir voor de voetgangers. Dit terwijl er voor langzaam verkeer goede infrastructurale voorzieningen zijn middels een van de rijbaan gescheiden fiets- en voetgangers pad parallel aan de Suderseewei en Workumerdijk.

Om gewenst (verkeers)gedrag af te dwingen kan een 'knip' worden toegepast op het oostelijke deel van de Strânwei. Indien de aansluiting Strânwei – Workumerdijk wordt weggenomen is er alleen nog sprake van bestemmingsverkeer op de interne wegen van het bedrijventerrein. Bovendien wordt dan het conflictpunt tussen kruisende fietsers/voetgangers op het kruispunt Strânwei – Workumerdijk weggenomen. De aansluiting Suderseewei – Waardwei fungeert dan als hoofdonthoofding van het bedrijventerrein en het verkeer van en naar De Vries Scheepsbouw B.V. Omdat dit kruispunt vanwege de geaccentueerde wegmarkering en de aanwezigheid van een verkeersplateau een snelheidsremmende werking heeft, is dit ook de meest verkeersveilige ontsluiting.

Kanttkening

De aanbeveling ter verbetering van de verkeersveiligheid ('knip' oostelijk deel Strânwei) komt niet alleen voort uit het effect van de extra hoeveelheid (vracht)verkeer door de uitbreiding van De Vries Scheepsbouw B.V. Het is ook het gevolg van de bestaande kwaliteit, inrichting en gebruik van de infrastructuur op en rondom het bedrijventerrein waar De Vries Scheepsbouw B.V. is gevestigd. Zodoende gelden de aanbevelingen als eventuele oplossingsrichtingen om toekomstige knelpunten op gezette tijden tegen te gaan.

BIJLAGE 2

MEMO

Van ing. R.F. Smit

Project 20180043

Opdrachtgever De Vries Scheepsbouw Makkum B.V.

Datum 06 maart 2018

Betreft Mobiliteitstoets uitbreiding De Vries Scheepsbouw B.V.



Aanleiding

Op het bedrijventerrein in Makkum is aan de Strânwei De Vries Scheepsbouw B.V. gevestigd ter hoogte van de Buitenhaven/1^e insteekhaven. Het bedrijf is voornemens om de bedrijfsactiviteiten uit te breiden. Voor de reeds vergunde 1^e fase worden bestaande kantoren en de bestaande dokhal (deels) vervangen voor nieuwbouw. Voor de 2^e fase van de uitbreiding is een tweede dokhal voorzien.

Als gevolg van de ontwikkelingen nemen de bedrijfsactiviteiten toe. Dit heeft invloed op de aspecten verkeer en parkeren. In voorliggend memo is daarom onderzoek gedaan naar de toekomstige (extra) verkeersbewegingen en de mate waarin dit veilig en vlot kan worden afgewikkeld op de omliggende wegen. Daarnaast wordt getoetst of in de toekomst voorzien kan worden in de parkeerbehoefte van de werknemers en of de verkeersveiligheid is gewaarborgd.

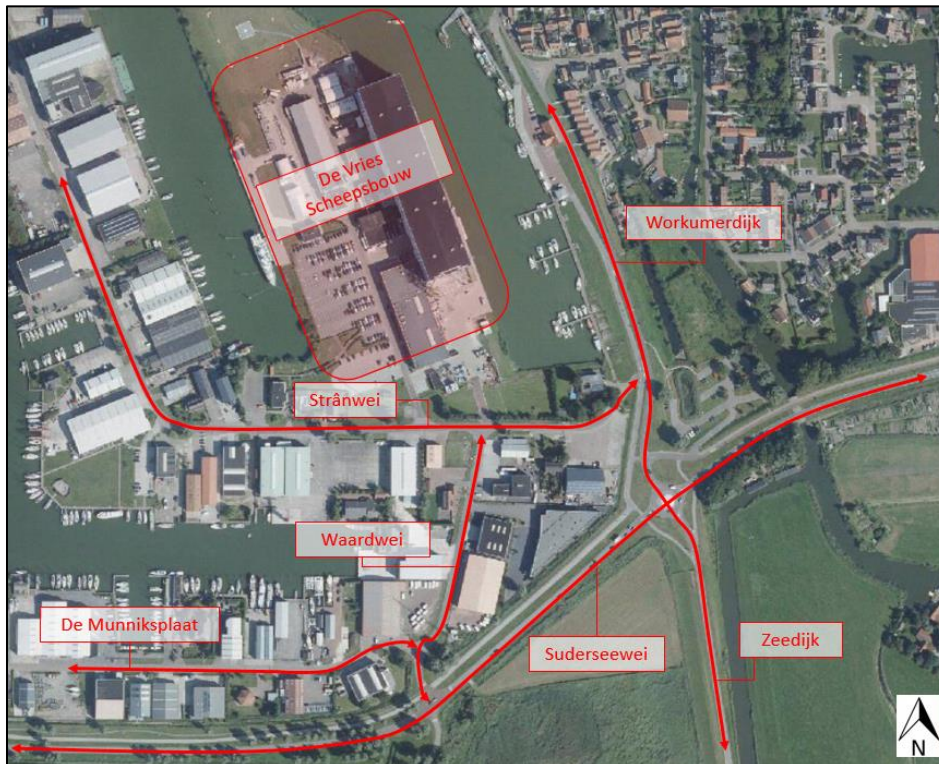
Ontsluiting

De locatie wordt direct ontsloten via de Strânwei. Formeel gezien is dit een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een snelheidsregime van 50 km/u. De weg dient ter ontsluiting van het bedrijventerrein, fietsers delen er de rijbaan. De Strânwei sluit in oostelijke richting aan op de Workumerdijk richting het centrum van Makkum.

De Workumerdijk heeft ter hoogte van de aansluiting met de Strânwei een voor fietsers – van de rijbaan – gescheiden fietspad. De weg is hier gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een 50 km/u snelheidsregime. Het noordelijke deel van de Workumerdijk is gecategoriseerd als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom (30 km/u), fietsers delen op dit deel de rijbaan.

Aan de zuidkant wordt het gebied ontsloten via de Suderseewei. De Strânwei staat in verbinding met de Suderseewei via de Waardwei. Beide wegen zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom (50 km/u). Fietsers hebben op de Suderseewei in tegenstelling tot de gebiedsontsluitingswegen binnen het bedrijventerrein (Strânwei, Waardwei en Munniksplaat) een van de rijbaan gescheiden fietspad. De Suderseewei is één van de belangrijkste ontsluitingswegen van Makkum en kent een ander gebruik dan de gebiedsontsluitingswegen binnen het bedrijventerrein. De openbaar vervoer verbinding per bus halteert dan ook langs deze weg, op circa 300 meter van de locatie.

Vanaf de rotonde Suderseewei – Workumerdijk kan in zuidelijke richting worden afgeslagen naar de Zeedijk. De Zeedijk is gecategoriseerd als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (60 km/u) en ontsluit het westelijke deel van Makkum in zuidelijke richting. In figuur 1 zijn de wegen in de omgeving weergegeven.



Figuur 1: Omliggende wegen t.o.v. projectgebied

Verkeersgeneratie

De verkeersgeneratie bestaat uit personenauto's voor werknemers en onderaannemers. Daarnaast is er sprake van bestelbussen en vrachtverkeer voor de aan- en afvoer van materialen en goederen. De toekomstige verkeersgeneratie is afhankelijk van de toekomstige bedrijfsvoering. Omdat er geen landelijk erkende (CROW) kencijfers beschikbaar zijn is voor de te verwachten verkeershoeveelheid uitgegaan van de door De Vries Scheepsbouw Makkum B.V. aangeleverde informatie met betrekking tot de te verwachten verkeershoeveelheid. Uit deze ontvangen informatie blijkt dat:

- In de huidige situatie bedraagt het aantal personenauto's op het terrein 260 en is sprake van maximaal 20 vrachtwagens per etmaal;
- In de toekomstige situatie bedraagt het aantal personenauto's op het terrein 375 en is sprake van 50 bestelbussen en 27 vrachtwagens.

Omdat de bovenstaande aantallen een aankomst en vertrek hebben bedraagt de verkeersgeneratie in motorvoertuigen/etmaal het dubbele van de genoemde hoeveelheden, zie tabel 1.

Tabel 1: Verkeersgeneratie in motorvoertuigen etmaal (aankomst en vertrek), met onderverdeling licht/middelzwaar/zwaar verkeer

Verkeersgeneratie	Voertuigklasse	Huidig mvt/etmaal	Toekomstig mvt/etmaal
Personenauto's	Licht	520	750
Bestelbussen	Middelzwaar	.*	100
Vrachtverkeer	Zwaar	40	54
Totaal in mvt/etmaal		560	904

*Voor de huidige situatie is geen inschatting gemaakt voor bestelbussen

Uit tabel 1 blijkt dat met de uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten er bijna een verdubbeling van de verkeersbewegingen zal plaatsvinden. De verkeersgeneratie bedraagt voor de toekomstige situatie (rekening houdende met een aankomst en een vertrek) 904 mvt/etmaal.

Verkeersafwikkeling

De extra motorvoertuigbewegingen worden afgewikkeld via het omliggende wegennet. De gemeente Sudwest-Fryslan heeft verkeersgegevens verstrekt van de omliggende wegen. Van de Workumerdijk en de Suderseewei zijn telgegevens beschikbaar, van de overige interne wegen op het bedrijventerrein niet. In tabel 2 is een overzicht van deze verkeersintensiteiten opgenomen.

Om een inschatting te maken van de toekomstige verkeersintensiteiten op de wegen en de bijdrage van de ontwikkeling aan het heersende verkeersbeeld meetbaar te maken, is tabel 2 opgesteld. In deze tabel is een figuur te zien met de verdeling van de motorvoertuigbewegingen over het netwerk. Hierbij is gekeken naar de herkomst- en bestemmingen van werknemers en leveranciers. De veronderstelling is dat het merendeel van het verkeer via het oostelijke deel van de Suderseewei komen en gaan. In het westen grenst het bedrijventerrein aan het IJsselmeer, hier komt geen verkeer gerelateerd aan De Vries Scheepsbouw B.V. vandaan. Omdat de Suderseewei een belangrijke ontsluitende weg is voor Makkum is de verwachting dat het merendeel van het verkeer van en naar De Vries Scheepsbouw B.V. gebruik maakt van de aansluiting Suderseewei – Waardwei.

De planhorizon van het ruimtelijk plan dat de uitbreiding planologisch mogelijk zal maken ligt circa 10 jaar na vaststelling van het plan. Om de verkeersstellingen door te rekenen naar het prognosejaar 2030, zijn de ontvangen verkeersintensiteiten opgehoogd op basis van een jaarlijkse autonome verkeersgroei van 1%. De toegedeelde verkeersgeneratie per wegvak is opgeteld bij deze intensiteiten. Voor de wegen waar geen verkeersstellingen beschikbaar van zijn, zijn de gepresenteerde aantallen de minimaal te verwachten verkeershoeveelheid op het wegvak. Omdat De Vries Scheepsbouw B.V. grootgebruiker is van het bedrijventerrein is de verwachting dat deze aantallen op basis van de toegedeelde verkeersgeneratie een goede weergave zijn van de te verwachten verkeershoeveelheid op de interne wegen van het bedrijventerrein.

De in tabel 2 opgenomen capaciteitswaarden zijn gerelateerd aan de grenswaarden behorende bij de functie van de wegen (CROW publicatie 261). Hierbij wordt voor de interne wegen van het bedrijventerrein (Strânwei, Waardwei en Munniksplaat) ondanks de functie als gebiedsontsluitingsweg aangesloten bij de capaciteitswaarden voor een erftoegangsweg. Ondanks het snelheidsregime van 50 km/u past de inrichting van deze wegen bij die van een erftoegangsweg. Zodoende wordt ter beoordeling van de aanvaardbaarheid van de verkeersafwikkeling hierbij aangesloten.

In de laatste kolom van tabel 2 zijn de verkeersprognoses voor de toekomstige situatie (2030) weergegeven. Hieruit blijkt dat voor de hoofdwegen rondom het bedrijventerrein (waar telgegevens van zijn ontvangen) de verkeersintensiteit (ruim) beneden de maximaal wensbare verkeersintensiteit ligt. Het gaat om de Suderseewei en de Workumerdijk. Voor de interne wegen van het bedrijventerrein is de toegedeelde verkeersgeneratie van De Vries Scheepsbouw B.V. zodanig dat er voldoende restcapaciteit over is om ander bestemmingsverkeer van het bedrijventerrein af te wikkelen. De verkeersafwikkeling is in voldoende mate gewaarborgd.

Tabel 2: Verkeersprognoses

Wegvak	Functie weg	Capaciteit	Vmax	Verkeersstelling en (2015) mvt/etmaal weekdag	Percentage % te verwerken verkeer van/naar De Vries Scheepsbouw	Toekomstige verkeersintensiteit wegen	
Naam	Duurzaam & Veilig	Mvt/etmaal	Km/u		Mvt/etmaal	Prognose 2030 autonome groei 1%	((tellingen + autonome groei) + toedeling verkeersgeneratie)
Strânwei	GOW BIBEKO ¹	6.000*	50	-	100%	n.v.t.	904 ≥
Waardwei	GOW BIBEKO	6.000*	50	-	70%	n.v.t.	633 ≥
Workumerdijk	GOW/ETW BIBEKO	6.000	30/50	1.856	15%	2.155	2.291
Munniksplaat	GOW BIBEKO	6.000*	50	-	0%	n.v.t.	-
Suderseewei	GOW BIBEKO	15.000	50	2.417	70%	2.806	3.438
Zeedijk	ETW BUBEKO ²	6.000	60	-	30%	n.v.t.	271 ≥



*Ondanks de functie als gebiedsontsluitingsweg past de weginrichting bij die van erftoegangswegen, de capaciteit voor erftoegangswegen is daarom aangehouden (CROW publicatie 261)

Parkeren

De extra motorvoertuigbewegingen moeten op eigen terrein van De Vries Scheepsbouw B.V. worden opgevangen. De bestaande parkeercapaciteit voorziet in 270 parkeerplaatsen. Dit aantal volstaat niet voor de toekomstige situatie. In de planvorming wordt daarom rekening gehouden met de aanleg van 106 extra parkeerplaatsen direct aan de Strânwei (zie figuur 2).

Het totaal van 376 parkeerplaatsen voorziet in voldoende parkeercapaciteit. De dagelijkse hoeveelheid personenauto's op het terrein bedraagt namelijk 375. Gesteld kan worden dat het toekomstige inrichtingsplan met 376 parkeerplaats voorziet in de parkeerbehoefte.

Voor bestelbussen en vrachtverkeer is ten oosten van de werkplaats ruimte voor laden en lossen. Dit verkeer zal zich indien nodig spreiden over het terrein, net waar de betreffende goederen nodig zijn.

¹ GOW BIBEKO/BUBEKO = Gebiedsontsluitingsweg binnen of buiten de bebouwde kom conform Duurzaam & Veilig

² ETW BIBEKO/BUBEKO = Erftoegangsweg binnen of buiten de bebouwde kom conform Duurzaam & Veilig



Figuur 2: Toekomstige inrichting terrein

Verkeersveiligheid

Voor de duurzaam veilige inrichting van een bedrijventerrein zijn de omgeving, de schaalgrootte en het type bedrijvigheid van belang (CROW, leidraad duurzaam veilige inrichting Bedrijventerreinen). De schaalgrootte van bedrijventerreinen heeft invloed op de functietoekenning van wegen op en rondom het terrein. Kleine terreinen kennen over het algemeen een lage intensiteit op de wegvakken waardoor onderscheid naar wegen met een verblijfsfunctie of verkeersfunctie niet altijd noodzakelijk is. Op grote terreinen is het wellicht noodzakelijk dit onderscheid wel te maken.

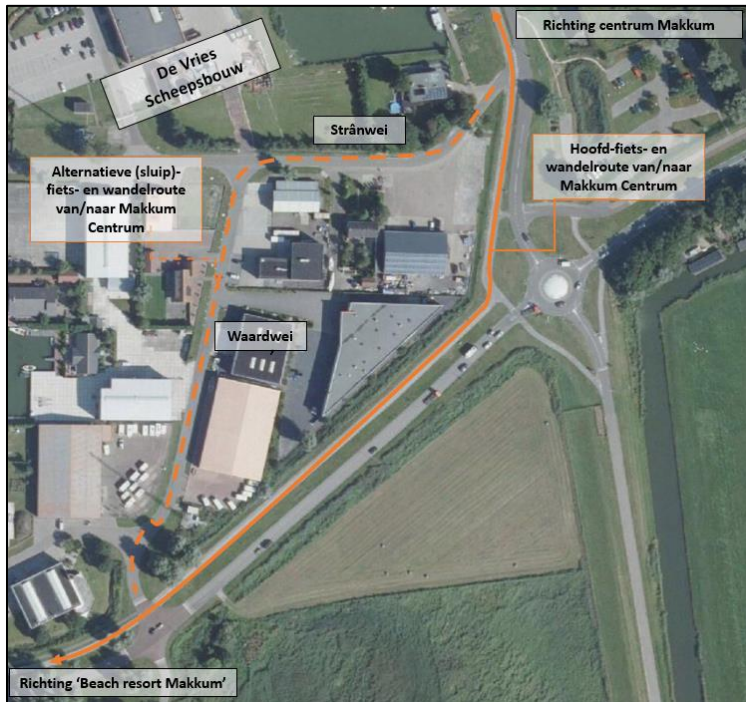
De interne wegen op het bedrijventerrein waar De Vries Scheepsbouw B.V. onderdeel van uitmaakt zijn formeel gezien ingericht als 50 km/u gebiedsontsluitingswegen. Er is geen aangegeven overgang in snelheidsregime vanaf de Suderseewei en Workumerdijk. Gebiedsontsluitingswegen zijn op het gebied van functie en gebruik ingericht voor het afwikkelen van grotere hoeveelheden verkeer en zwaar verkeer. Dit past bij het gebruik van een bedrijventerrein.

Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is de combinatie van langzaam verkeer met gemotoriseerd verkeer van belang. Langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) zijn kwetsbare verkeersdeelnemers. Afhankelijk van het karakter van het bedrijventerrein, moeten voor fietsers en voetgangers eventueel voorzieningen worden getroffen. Op de interne gebiedsontsluitingswegen van het bedrijventerrein zijn de Strânwei, Waardwei en Munniksplaat enkel ingericht voor gemotoriseerd verkeer. In figuur 3 is de verkeerssituatie op de Waardwei weergegeven.



Figuur 3: Verkeerssituatie Waardwei

Zoals in figuur 3 is uitgebeeld is er sprake van fietsverkeer en voetgangers op de Waardwei. De route Waardwei, Strânwei maakt onderdeel uit van recreatieverkeer tussen het vakantiepark van 'Beach resort Makkum' en het centrum van Makkum (zie figuur 4). Conform de principes van Duurzaam & Veilig (landelijke richtlijnen weginrichting) hebben fietsers op gebiedsontsluitingswegen bij voorkeur aparte fietsvoorzieningen. Bijvoorbeeld via suggestiestroken of middels van de rijbaan gescheiden fietspaden. Op de genoemde wegen is dit niet het geval.



Figuur 4: Routes langzaam verkeer

Omdat de toegangswegen tot De Vries Scheepsbouw B.V. gebruikt worden door recreatief fietsverkeer en voetgangers – dit zijn de in figuur 4 uitgebeelde route(s) –, kunnen onveilige situaties ontstaan tussen gemotoriseerd- en langzaam verkeer. Dit terwijl er voor langzaam verkeer goede infrastructurele voorzieningen zijn middels een van de rijbaan gescheiden fiets- en voetgangers pad parallel aan de Suderseewei en Workumerdijk.

Om gewenst (verkeers)gedrag af te dwingen kan een 'knip' worden toegepast op het oostelijke deel van de Strânwei. Indien de aansluiting Strânwei – Workumerdijk wordt weggenomen is er alleen nog sprake van bestemmingsverkeer op de interne wegen van het bedrijventerrein. Bovendien wordt dan het conflictpunt tussen kruisende fietsers/voetgangers op het kruispunt Strânwei – Workumerdijk weggenomen. De aansluiting Suderseewei – Waardwei fungeert dan als hoofdontsluiting van het bedrijventerrein en het verkeer van en naar De Vries Scheepsbouw B.V. Omdat dit kruispunt vanwege de geaccentueerde wegmarkering en de aanwezigheid van een verkeersplateau een snelheidsremmende werking heeft, is dit ook de meest verkeersveilige ontsluiting.

Conclusie en aanbevelingen

Gesteld kan worden dat vanwege de uitbreiding van De Vries Scheepsbouw B.V. de hoeveelheid verkeer van en naar het terrein zal verdubbelen. De toekomstige verkeersgeneratie (aankomst en vertrek) bedraagt 904 mvt/etmaal. Het personen- en vrachtverkeer dient te worden afgewikkeld via de omliggende wegen. Ten aanzien van functie en gebruik van deze wegen worden geen problemen verwacht op het gebied van verkeersafwikkeling. De toekomstige verkeersintensiteiten liggen als gevolg van de extra verkeersbewegingen nog beneden de acceptabele capaciteitswaarden.

Voor parkeren wordt naast de bestaande capaciteit van 270 parkeerplaatsen voorzien in de aanleg van een tweede parkeerterrein met 106 parkeerplaatsen. De 376 toekomstige parkeerplaatsen voorzien in voldoende parkeercapaciteit voor de dagelijkse 375 te verwachten personenauto's op het terrein. Voor vrachtverkeer en bestelbussen is op het terrein voldoende ruimte.

Ten aanzien van de verkeersveiligheid is de combinatie tussen langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer van belang. Er is geconstateerd dat de route Waardwei/Strânwei gebruikt wordt door recreatieverkeer tussen het vakantiepark van 'Beach resort Makkum' en het centrum van Makkum. Dergelijk verkeer is niet wenselijk op een bedrijventerrein. Bovendien zijn deze verkeersdeelnemers kwetsbaar vanwege het ontbreken suggestiestroken voor de fiets en een trottoir voor de voetgangers. Dit terwijl er voor langzaam verkeer goede infrastructurale voorzieningen zijn middels een van de rijbaan gescheiden fiets- en voetgangers pad parallel aan de Suderseewei en Workumerdijk.

Om gewenst (verkeers)gedrag af te dwingen kan een 'knip' worden toegepast op het oostelijke deel van de Strânwei. Indien de aansluiting Strânwei – Workumerdijk wordt weggenomen is er alleen nog sprake van bestemmingsverkeer op de interne wegen van het bedrijventerrein. Bovendien wordt dan het conflictpunt tussen kruisende fietsers/voetgangers op het kruispunt Strânwei – Workumerdijk weggenomen. De aansluiting Suderseewei – Waardwei fungeert dan als hoofdonthoofding van het bedrijventerrein en het verkeer van en naar De Vries Scheepsbouw B.V. Omdat dit kruispunt vanwege de geaccentueerde wegmarkering en de aanwezigheid van een verkeersplateau een snelheidsremmende werking heeft, is dit ook de meest verkeersveilige ontsluiting.

Kanttkening

De aanbeveling ter verbetering van de verkeersveiligheid ('knip' oostelijk deel Strânwei) komt niet alleen voort uit het effect van de extra hoeveelheid (vracht)verkeer door de uitbreiding van De Vries Scheepsbouw B.V. Het is ook het gevolg van de bestaande kwaliteit, inrichting en gebruik van de infrastructuur op en rondom het bedrijventerrein waar De Vries Scheepsbouw B.V. is gevestigd. Zodoende gelden de aanbevelingen als eventuele oplossingsrichtingen om toekomstige knelpunten op gezette tijden tegen te gaan.

BIJLAGE 3

Verslag inloopbijeenkomst De Vries Scheepsbouw Makkum

Datum: 14 maart 2018

Plaats: De Vries Scheepsbouw Makkum

Op 14 maart 2018 is een inloopbijeenkomst georganiseerd voor omwonenden van De Vries Scheepsbouw aan de Strânwei 6 in Makkum. Doel was om de uitbreidingsplannen van het bedrijf met de omwonenden te bespreken. De opkomst bij de inloopbijeenkomst was met ruim 200 bezoekers groot en bestond voornamelijk uit omwonenden, ondernemers uit Makkum en enkele overige belangstellenden. De gemeente was ook vertegenwoordigd, zowel ambtelijk als enkele raadsleden.

Er werd overwegend zeer positief gereageerd op de uitbreidingsplannen van het bedrijf. Vele Makkumers hebben, hetzij zelf of via familie of vrienden, een binding met de werf en zijn vooral heel trots dat er zulke bijzondere jachten in het dorp worden gebouwd.

Veel gehoorde stellingen zijn: het is goed voor de werkgelegenheid in de regio, lokale ondernemers profiteren van de bedrijfsuitbreiding en de positie van de nieuwe droogdok is op een juiste wijze afgestemd op de omgeving. Zo wordt bijvoorbeeld het zicht vanuit het dorp over het kanaal en op het open landschap behouden. Bij veel omwonenden leefde de gedachte dat de nieuwe droogdok meer richting het noorden zou worden geplaatst. Nu blijkt dat deze verder richting het zuiden is geschoven zijn zij positief over de uitbreiding. Ook het ontwerp werd over het algemeen als positief ervaren.

Een aantal direct omwonenden was iets kritischer over de uitbreidingsplannen. De belangrijkste zorg betrof de plaatsing van de nieuwe droogdok. Deze bewoners hebben de wens om de droogdok nog verder richting het zuiden te verplaatsen. Daarnaast werd de kleurstelling van de nieuwe droogdok en van de reeds vergunde werkplaats door enkele direct omwonenden niet altijd als positief ervaren.

Er werden ook enkele aandachtspunten benoemd:

- enkele omwonenden ervaren windwervelingen van de bestaande droogdok. Het is onbekend wat de gevolgen zijn van het nieuwe droogdok;
- de schaduwwerking van de nieuwe droogdok is onbekend;
- de lichtuitstraling vanuit de hal dient zoveel als mogelijk worden beperkt;
- het verkeer van en naar de werf veroorzaakt op sommige momenten verkeersproblemen op het omliggende verkeersnet. De ideeën die hiervoor op tafel liggen, werden heel positief ontvangen.

De Vries heeft aangegeven bovenstaande punten mee te nemen in de verdere uitwerking van de plannen.

De reeds vergunde werkplaats is ook ter sprake geweest. De vergunning hiervoor is inmiddels onherroepelijk. Enkele omwonenden hadden graag gezien eerder te zijn betrokken bij deze plannen en willen nog wel meepraten over de kleurstelling van de werkplaats. Hierover is een brief uitgegaan naar de gemeente. Opgemerkt werd dat het antwoord nog op zich laat wachten.

De eventuele (milieu)hinder die het bedrijf veroorzaakt richting de omgeving is geen onderwerp van discussie geweest. Geconcludeerd kan dan ook worden dat het bedrijf geen noemenswaardige (milieu)hinder richting de omgeving veroorzaakt.