

GEMEENTE HARLINGEN
PLAN- EN PROJECTMER
WILLEMHAVEN
NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

INHOUDSOPGAVE

blz

1. INLEIDING	1
1. 1. Voorgeschiedenis	1
1. 2. Mer-plicht	2
1. 3. Opzet van het MER	2
1. 4. Mer-procedure	3
1. 5. Doel en opzet van deze notitie reikwijdte en detailniveau	4
2. BESCHRIJVING VAN DE REFERENTIESITUATIE	5
2. 1. Ontstaansgeschiedenis	5
2. 2. Context van het plangebied	5
2. 3. Ruimtelijke situatie	6
2. 4. Natuurwaarden	7
2. 5. Scheepvaart en vaarroutes	8
2. 6. Ontsluiting	10
2. 7. Autonome ontwikkeling: onderhoud Willemshaven	13
3. BELEIDSKADER	14
4. BESCHRIJVING VAN HET VOORNEMEN EN ALTERNATIEVEN	16
4. 1. Voornemen	16
4. 2. Reikwijdte en alternatievenontwikkeling	24
4. 3. Samenvattend overzicht alternatieven	27
5. ONDERZOEKSMETHODIEK EN DETAILNIVEAU	29
5. 1. Bodem en water	29
5. 2. Ecologie	29
5. 3. Verkeer	33
5. 4. Woon- en leefklimaat	34
5. 5. Ruimtelijke kwaliteit en cultuurhistorie	35
5. 6. Cumulatietoets	35
5. 7. Effectbeoordeling	36
5. 8. Samenvatting onderzoeksaspecten	36
6. PROCEDURE EN VERVOLG	38
6. 1. Reageren op deze notie	38
6. 2. Vervolgprocedure	38

BIJLAGEN

Bijlage 1 **Beleidskader**

Bijlage 2 **Natuurwaarden Waddenzee**

1. INLEIDING

1. 1. Voorgeschiedenis

De gemeente Harlingen heeft de intentie uitgesproken om, samen met de provincie, ontwikkelingen op gang te brengen die leiden tot ruimtelijke kwaliteitsverbetering en een betere benutting van het waterfront. Binnen de kaders van het *Masterplan Friese Meren Toegangspoort Harlingen* en het gemeentelijk beleid wil de gemeente de komende jaren werken aan de invulling en verbetering van het waterfront.

Het Waterfront bestaat uit drie deelgebieden: de Westerzeedijk, de Willemshaven en de Waddenpromenade. Voor het deelgebied Willemshaven heeft zich een aantal concrete initiatieven aangediend. Om de initiatieven op elkaar af stemmen en een eenduidig ontwikkelkader voor het gebied te creëren is het *Havenplan Nieuwe Willemshaven* opgesteld. Het Havenplan bevat de belangrijkste stedenbouwkundige uitgangspunten voor het plangebied. Dit Havenplan is op 22 januari 2014 door de gemeenteraad van Harlingen vastgesteld.

Om een goede basis te leggen voor de ontwikkeling van het gebied, is het vaststellen van een nieuw juridisch-planologisch kader noodzakelijk. Daarom wordt voor de Willemshaven een bestemmingplan opgesteld. Het plangebied is weergegeven in de onderstaande figuur.



Figuur 1. Globale begrenzing van het plangebied

1. 2. Mer-plicht

Mer-plicht algemeen¹⁾

Voor besluiten en plannen die leiden tot ontwikkelingen met (mogelijk) belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu, geldt de verplichting om een milieueffectrapport op te stellen of om te beoordelen of het doorlopen van een volledige mer-procedure noodzakelijk is. Op die manier krijgt milieu een volwaardige rol in de afweging van belangen. In de wet wordt een onderscheid gemaakt tussen de mer-plicht voor projecten en de mer-plicht voor plannen.

De drempelwaarden voor projecten waarbij deze verplichting aan de orde is, zijn vastgelegd in het *Besluit mer*. Daarbij zijn de volgende gevallen te onderscheiden:

- indien ontwikkelingen rechtstreeks mogelijk worden gemaakt dient een zogenaamde projectMER te worden gemaakt;
- in gevallen waar het bevoegd gezag nader moet afwegen of er sprake is van belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu, is een merbeoordelingsplicht aan de orde.

Sinds de implementatie van de Europese richtlijn voor Strategische Milieubeoordeling (SMB) in Nederlandse wetgeving ontstaat voor verschillende ruimtelijke plannen tevens de verplichting om een planMER op te stellen. Een planMER moet worden opgesteld indien:

- een plan het kader vormt voor een toekomstig besluit over een mer-(beoordelings)plichtige activiteit;
- voor een plan een passende beoordeling op grond van de Habitatrichtlijn/Natuurbeschermingswet gemaakt moet worden.

Twee mer-plichten

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

1. 3. Opzet van het MER

De milieueffectrapportage is bedoeld om milieubelangen een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming rondom plannen en projecten.

Een gecombineerd plan en projectMER

Er wordt uitgegaan van een gecombineerd plan- en projectMER, zodat gelijktijdig de planmer-plicht en de mer-beoordelingsplicht kan worden ingevuld. Het MER moet daarmee voldoende informatie bevatten om de bestemmingsplanprocedure

¹⁾ Waar de afkorting mer wordt gebruikt, wordt verwezen naar de procedure voor milieueffectrapportage. Met de afkorting MER wordt het milieueffectrapport bedoeld

en de daarop volgende vergunningprocedures te doorlopen. Met het combineren van de mer-plichten wordt de situatie vermeden waarbij voor afzonderlijke projecten een mer-beoordelingsnotitie wordt gemaakt, met als mogelijke conclusie dat nog een projectmer-procedure moet worden doorlopen.

Het MER moet voldoende milieuinformatie bevatten om de besluitvorming op een goede manier af te kunnen ronden. In hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer is beschreven aan welke wettelijke vereisten een plan- en een projectMER moet voldoen.

Alternatieven

In het MER staat de vergelijking tussen de huidige situatie, autonome ontwikkeling, het voornemen en eventuele alternatieven centraal (zie H2 en 4).

Een ruime bandbreedte

De invulling van het Havenplan komt gefaseerd tot stand, waarbij er verschillende eindsituaties mogelijk zijn. De invulling is ook afhankelijk van de inbreng van marktpartijen. In het MER wordt rekening gehouden met een ruime bandbreedte voor de invulling van het programma, zodat er voldoende milieu-informatie beschikbaar is om de initiatieven in de komende jaren te vergunnen.

1. 4. Mer-procedure

De procedure voor milieueffectrapportage is wettelijk vastgelegd en bevat een aantal vaste stappen:

1. Kennisgeving van het opstellen van het MER, inclusief het raadplegen van betrokken overleg- en adviesorganen;
2. Opstellen van het MER;
3. Toetsing van het MER door de Commissie voor de milieueffectrapportage en zienswijzen door een ieder;
4. Vaststelling van het plan, waarbij wordt gemotiveerd op welke wijze de resultaten van het MER zijn verankerd;
5. Evaluatie van milieueffecten.

De mer-procedure loopt voor een groot deel gelijk op met de bestemmingsplan-procedure. Het MER wordt gelijktijdig met het voorontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd.

planMER	Bestemmingsplan
Opstellen NRD	
Raadplegen overleg- en adviesorganen	
Opstellen planMER	Opstellen voorontwerpbestemmingsplan
Ter inzage leggen planMER	Ter inzage leggen voorontwerpbestemmingsplan
Toetsingsadvies van de Commissie mer	Inspraak en overleg
	Opstellen ontwerpbestemmingsplan
	Zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan
	Vaststellen van het bestemmingsplan

Tabel 1 Afstemming tussen de verschillende procedures

1. 5. Doel en opzet van deze notitie reikwijdte en detailniveau

Met deze notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) wordt afgebakend welke aspecten in het MER moeten worden meegenomen en op welke manier deze worden onderzocht. Daarnaast heeft de notitie een communicatief doel. Op basis van de notitie worden betrokken overleg- en adviesinstanties geïnformeerd over de reikwijdte en detailniveau van het MER.

De NRD is als volgt opgezet:

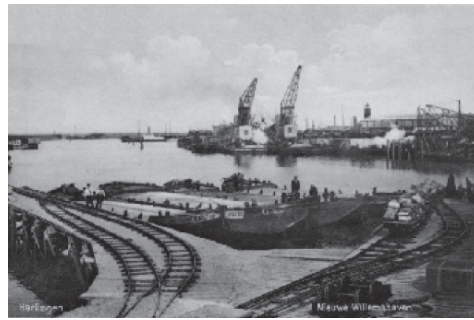
- hoofdstuk 2 geeft een beeld van de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen in de (omgeving) van het plangebied;
- in hoofdstuk 3 wordt de belangrijkste randvoorwaarden vanuit het beleid omschreven;
- hoofdstuk 4 geeft een beschrijving van de beoogde initiatieven in het plangebied (het voornemen). Daarnaast is in dit hoofdstuk een afweging opgenomen van de alternatieven die in het MER worden onderzocht;
- hoofdstuk 5 bevat een verkenning van de milieuaspecten die spelen in het buitengebied. Per milieuaspect is een onderzoeksvoorstel opgenomen;
- in hoofdstuk 6 worden conclusies getrokken ten aanzien van de reikwijdte en het detailniveau van het MER.

2. BESCHRIJVING VAN DE REFERENTIESITUATIE

In dit hoofdstuk wordt een indruk gegeven van de huidige situatie in het plangebied en de ontwikkelingen die in de omgeving van het plangebied zijn te verwachten (autonome ontwikkelingen). De huidige situatie en autonome ontwikkelingen vormen samen de referentiesituatie voor het MER.

2. 1. Ontstaansgeschiedenis

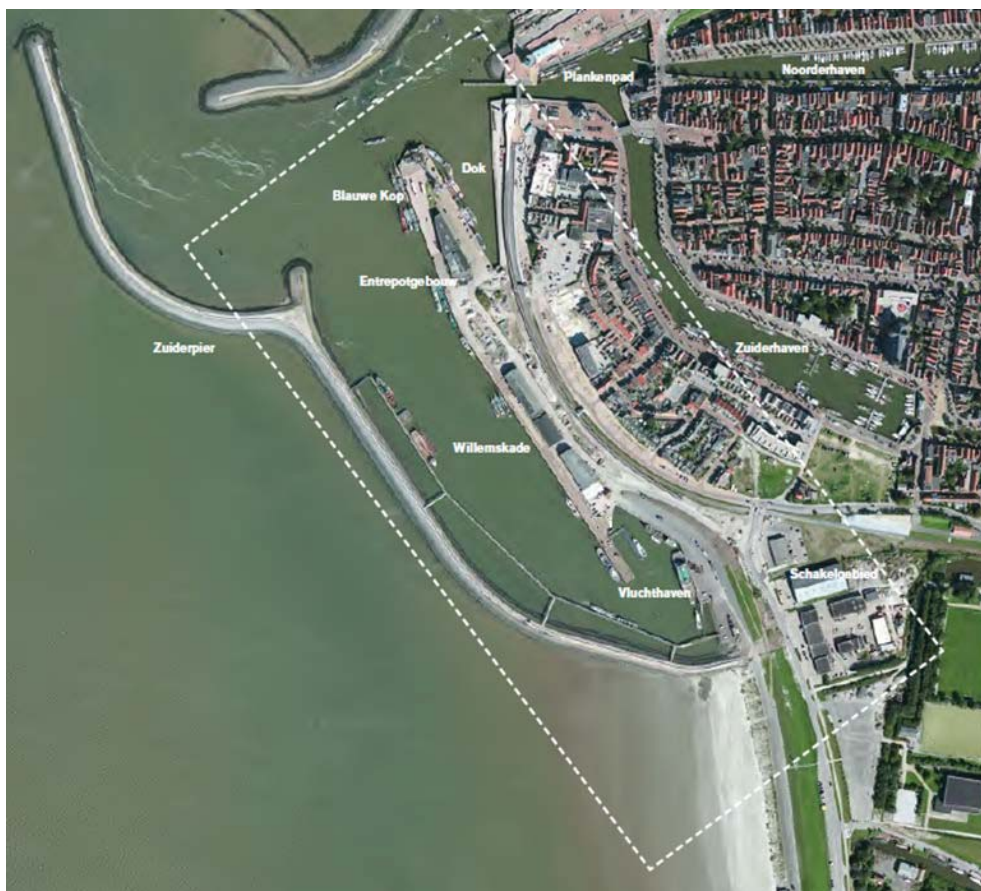
In de negentiende eeuw veranderde de stad Harlingen ingrijpend van karakter doordat de stadspoorten werden gesloopt en de verdedigingswallen vergraven. Op die plek kwam ruimte voor woningen, industrie en andere functies. In 1877 wordt de Nieuwe Willemshaven geopend. De Willemshaven was lange tijd in gebruik als op- en overslaghaven. De haven werd onder meer ontsloten door de nabijgelegen goederenspoorlijn. In de meer recente geschiedenis werd een deel van de Willemshaven door het bedrijf Spaansen gebruikt voor de op- en overslag van zand en grind.



Figuur 2. De Willemshaven omstreeks 1960

2. 2. Context van het plangebied

De Willemshaven bevindt zich in de havenkom van Harlingen. Als meest vooruitgeschoven haven, heeft de Willemshaven een unieke plek. Alle schepen voor de industriehaven (naar het noorden) en de recreatievaart passeren de Blauwe Kop. Het gebied wordt begrensd door de primaire waterkering aan de oostzijde. Daar achter ligt het NS-Station Harlingen - Haven. Het aangrenzende Havenkwartier heeft voornamelijk een woonfunctie. In dit gebied komen echter ook bedrijfsmatige activiteiten en horecafuncties voor. Ook bevindt zich in het Havenkwartier de vuurtoren van Harlingen.



Figuur 3. Overzicht plangebied en omgeving

2. 3. Ruimtelijke situatie

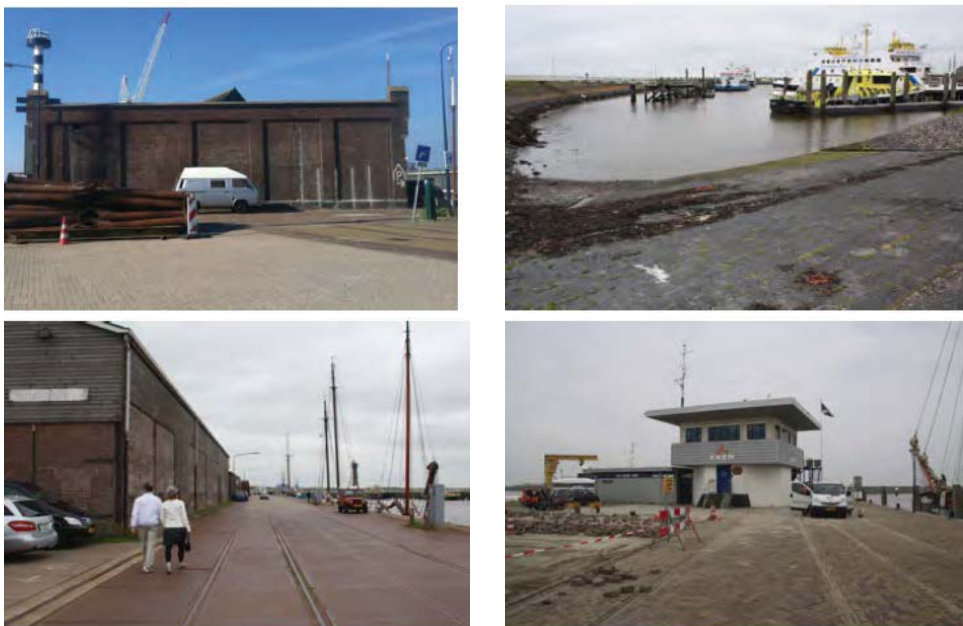
De ruimtelijke situatie in de Willemshaven laat te wensen over. Het gebied kent verschillende gebruikers, maar die bevinden zich vooral in het water. Een groot deel van de gebouwen heeft geen functie meer. Een deel daarvan is dan ook gesloopt.

Toch heeft het gebied een zekere aantrekkingskracht. Vanwege de ligging bij de Waddenzee en de aanwezige schepen zijn de Willemshaven en de Zuiderpier een geliefde plek om een ommetje te maken of in het weekend even uit te waaien. Het entrepotgebouw uit 1903 heeft een monumentale industriële uitstraling.

Aan de Blauwe Kop bevindt zich een opslaggebouw en instructieruimte van de KNRM. De aangrenzende dokhaven wordt gebruikt door de zeilende beroepsvaart. Ook meren hier regelmatig riviercruiseschepen aan. Langs de Willemshaven liggen een aantal historische schepen als de Holland, de Sittard en het Lichtschip. Aan de andere kop van de Willemshaven - de vluchthaven - liggen dienstvaartuigen. Daarnaast biedt de vluchthaven ruimte aan het Waddentransport en 25 á 30 mosselkotters.

De gemeente heeft recent de openbare ruimte in delen van de Willemshaven een opknapbeurt gegeven. Sommige plekken zijn opnieuw bestraat. Toch vormt de openbare ruimte nog niet overal een samenhangend geheel. Sommige delen zijn onverhard, op andere plekken ligt beton en op weer andere plekken liggen klinkers. Parkeren is in het hele gebied toegestaan, terwijl er niet echt parkeervakken zijn aangeduid.

In de onderstaande figuren wordt de huidige situatie in het plangebied geïllustreerd.



Figuur 4. Huidige situatie in de Willemshaven

2. 4. Natuurwaarden

Het plangebied grenst direct aan de Waddenzee. Dit natuurgebied maakt deel uit van het UNESCO-werelderfgoed. Daarnaast wordt het gebied beschermd op basis van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn (Natura 2000) en maakt het deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur.

De Waddenzee vormt een unieke habitat met droogvallende zandplaten. Het gebied is van internationaal belang voor een groot aantal broedvogels en overwinterende soorten (niet-broedvogels). In het plangebied komen in principe geen kwalificerende broedvogels voor. Wel komen in de omgeving van het plangebied broedgevallen van de Bontbekplevier voor. Op grotere afstand broed de Kluut. De Haven van Harlingen wordt door steltlopers gebruikt als hoogwatervluchtplaats. Het gaat daarbij om een zeer klein deel van de populatie. Tijdens tellingen is 10% van de beoogde Waddenzee-populatie van de Steenloper aangetroffen. De aan-

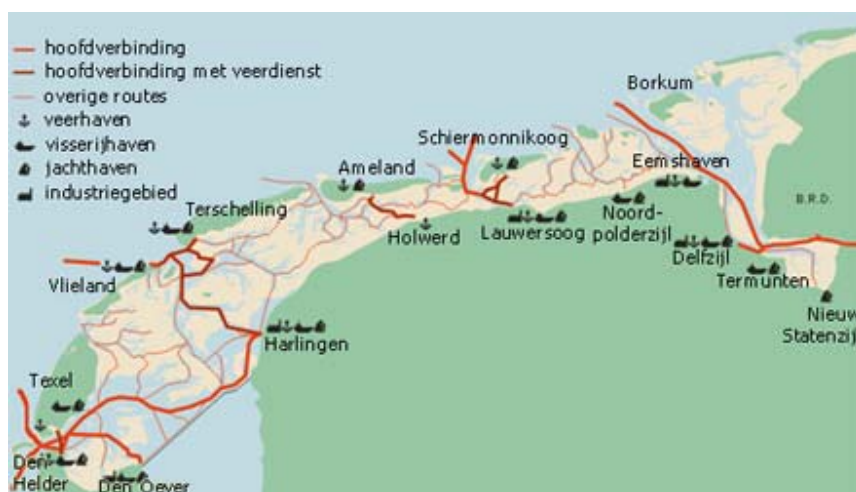
wezigheid van deze soort wordt verklaard door de aanwezigheid van grote lengten harde oevers.²⁾

De Waddenzee is in het kader van de Habitatrichtlijn aangewezen voor verschillende habitattypen die voorkomen in getijdengebieden. Een aantal van deze habitats bevindt zich op de Waddeneilanden en in de kweldergebieden langs de kust van Friesland en Groningen. In de omgeving van Harlingen komen alleen *Permanent overstroomde zandbanken* (H1110A) en *Droogvallende slikwadden en zandplaten* voor (H1140A).

De Waddenzee is tevens aangewezen voor habitatsoorten als vissen en zeehonden. De Waddenzee fungeert als doortrekroute van en opgroeigebied van de zeeprick, de rivierprick en de fint. De verspreiding van deze soorten is niet exact bekend. Ligplaatsen van de gewone zeehond en de grijze zeehond bevinden zich op minimaal 6 kilometer afstand van Harlingen.

2. 5. Scheepvaart en vaarroutes

Harlingen vormt in Friesland de enige rechtstreekse verbinding tussen het binnenwater en het Waddengebied (en daardoor de Noordzee). Voor veel mensen is de stad bekend als vertrekplaats van veerboten naar de Waddeneilanden Vlieland en Terschelling. Harlingen kent een strategische ligging tussen de grotere Nederlandse, Duitse en Scandinavische zeehavens. De industriehaven kan via de vaargeulen in de Waddenzee worden aangelopen door zeeschepen tot 160 meter. De havenmond is daardoor een drukke scheepvaartroute, met zowel vrachtschepen, woon- en werkverkeer (de veerboten) en pleziervaartuigen.

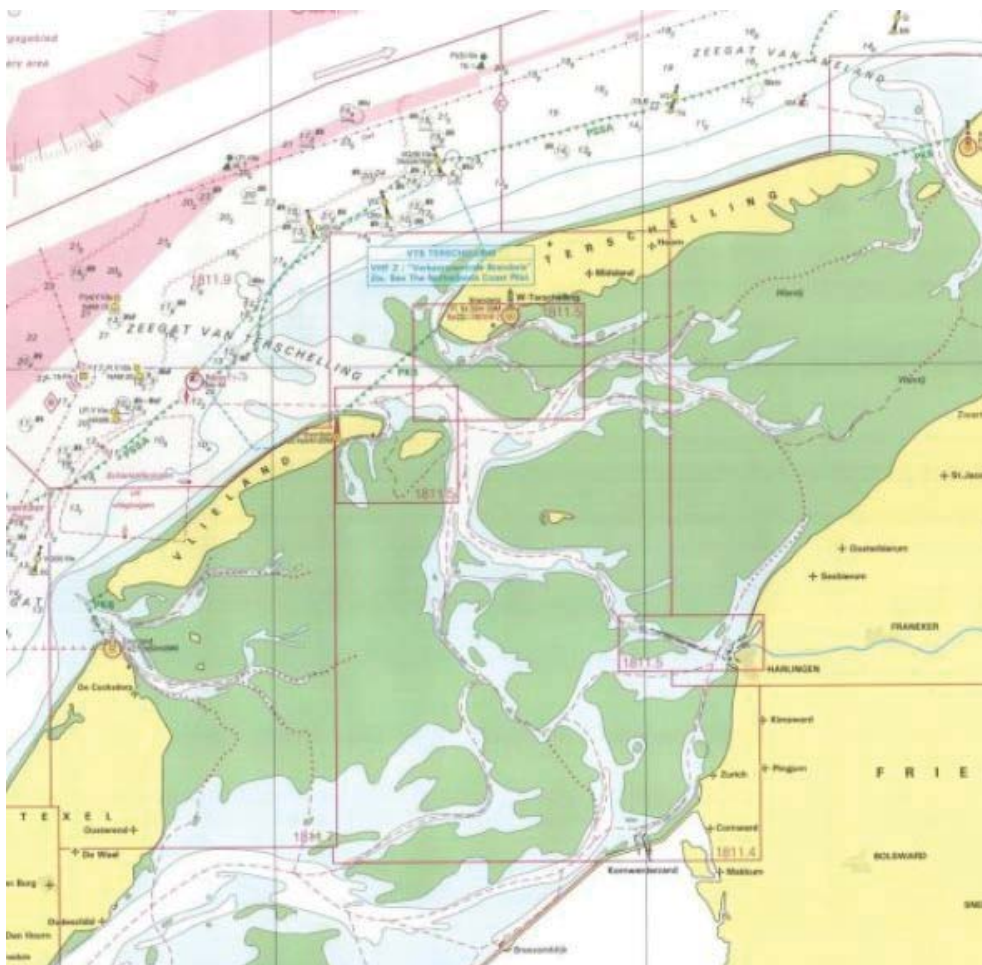


Figuur 5. Scheepvaartroutes op het Wad

²⁾ Deze gegevens zijn afkomstig uit het rapport van Arcadis en IMARES (2010), *Nadere effectenanalyse Waddenzee en Noordzeekustzone*

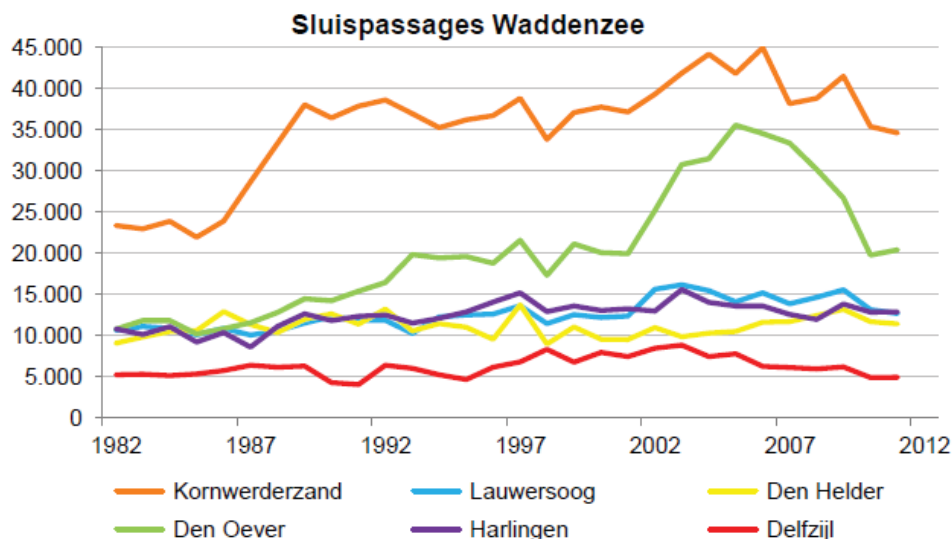
Door de gemeentelijke Havendienst worden de vaarbewegingen naar de havens geregistreerd. Uit tellingen van 2012 blijkt dat het aantal bewegingen in de haven ligt rond de 83.000. Veerboten en grote schepen maken gebruik van de Vliestroom. Kleinere schepen kunnen via het Kimstergat ook een route kiezen richting Ameland.

Omdat de Industriehaven nog niet volledig is ontwikkeld, is in de komende jaren een toename van het aantal vrachtschepen mogelijk. Om knelpuntsituaties te voorkomen tussen de recreatievaart en de beroepsvaart is een intensiever begeleiding van het scheepvaartverkeer noodzakelijk.



Figuur 6. Scheepvaartroute via de Vlietstroom

Op de lange termijn laat de recreatievaart een gemengd beeld zien. Het *aantal sluispassages* naar de Waddenzee is al jaren redelijk stabiel. Het *aantal passanten* (voor de sluis) neemt in Harlingen volgens de cijfers van de gemeente wel toe. Het aantal passanten worden sterk beïnvloed door het weer: wanneer het weer of getij ongunstig is, wordt Harlingen in toenemende mate als tussenstop naar de Waddeneilanden gebruikt. Daarnaast wordt Harlingen steeds vaker als reisdoel gekozen.



Figuur 7. Sluispassages Waddenzee (bron: Haveninrichtingsplan Harlingen)

Autonome ontwikkeling: herinrichting Noorder- en Zuiderhaven

Door de toename van het aantal passanten bestaat er behoefte aan extra lig- en passantenplaatsen in Harlingen. In het *Haveninrichtingsplan Harlingen* is onderzocht welke mogelijkheden er zijn om extra ligplaatsen te realiseren in de Noorderhaven, Zuiderhaven en de Willemshaven. Gekoppeld aan de ontwikkeling van de Willemshaven is het wenselijk om de Noorderhaven en Zuiderhaven opnieuw in te richten. Hiervoor moeten afspraken worden gemaakt met de pachters van de havens. Realisatie van een jachthaven in de Willemshaven maakt deel uit van het voornemen (zie hoofdstuk 3). De mogelijke herinrichting van de Noorder- en Zuiderhaven wordt gezien als een autonome ontwikkeling. In het kader van de cumulatietoets wordt deze ontwikkeling meegenomen.

2. 6. Ontsluiting

Verkeersstructuur (huidige situatie)

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

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



Figuur 8. Wegprofiel Willemskade

Verkeersintensiteiten

In de onderstaande tabel zijn de verkeersintensiteiten voor de huidige situatie weergegeven. Deze gegevens zijn gebaseerd op het verkeersmodel van de gemeente Harlingen (2011) of tellingen van 2012/2013. De wegenstructuur binnen Harlingen wijzigt de komende jaren sterk als gevolg van de reconstructie van de N31. Als gevolg van deze ontwikkeling en andere autonome ontwikkelingen binnen Harlingen wijzigen de verkeersintensiteiten. De verkeersintensiteiten voor de autonome situatie (in 2020) zijn weergegeven in tabel 1 en ontleend aan het verkeersmodel Harlingen.

Straat	wegvak	Huidige intensiteit (2011/2012/ 2013)	Intensiteit 2020
Westerzeedijk	Tussen het parkeerterrein en de Aldi Markt	3.150	5.000
Westerzeedijk	tussen Zeehoeve en parkeerterrein	1.900	3.300
Steenhouwersstraat	ter hoogte van Rozengracht	4.650	6.100
Stationsweg	tussen Zuidoostersingel en Kimswerderweg	8.700	10.700
Spoorstraat	tussen Steenhouwerstraat en Westerzeedijk	4.200	4.200
Havenweg	tussen Di Roblestraat en Nutsstraat	3.600	2.700
Willemskade	tussen Westerzeedijk en Willemshaven	900	1.300

Tabel 2 Verkeersintensiteiten huidige situatie en na aanpassing van de N31 (afgerond op 100-tallen)

Parkeren

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

Er zijn geen kwantitatieve gegevens van het huidige parkeergebruik beschikbaar. Gebruikers van het gebied (KNRM, Havenkraan en de dokhaven) parkeren in het gebied. De terreinen worden echter ook gebruikt voor bezoekers van de Zuiderpier en van de stad. In de nabijheid van het plangebied zijn gratis parkeerterreinen aanwezig langs de Westerzeedijk.



Figuur 9. Parkeren hoek Dokkade / Nieuwe Willemshaven

Openbaar vervoer

Het plangebied is goed bereikbaar per openbaar vervoer. Ter hoogte van de Willemshaven is (binnendijs) het treinstation Harlingen Haven aanwezig. Vanaf dit station rijden twee keer per uur stoptreinen naar Leeuwarden. Daarnaast doen verschillende busdiensten het treinstation en de Havenweg aan. Het betreft busdiensten naar Sexbierum, Franeker en Leeuwarden, de Afsluitdijk en Heerenveen.

Langzaam verkeer

De Willemshaven is al geruime tijd in trek als uitwaaiplaats. Langs de kades liggen verschillende grote en historische schepen en in het gebied bevinden zich andere bezienswaardigheden zoals een tot hotelkamer ingerichte havenkraan. Vanuit het gebied kan gemakkelijk de Zuiderpier worden bereikt, die ook als looproute toegankelijk is en een goed uitzicht geeft over de Waddenzee.

Met de aanpassing van de primaire waterkering langs de Willemshaven is de looproute naar de binnenstad verbeterd. Door middel van twee loopbruggen kan men vanaf de primaire waterkering de Zuiderhaven en de binnenstad bereiken. De waterkering vormt ook een looproute naar de Waddenpromenade/veerterminal. Er bestaat echter nog geen rechtstreekse verbinding tussen de kering en de Willemshaven. De Willemshaven zelf kan worden bereikt via een coupure in de dijk. Tot slot wordt op dit moment gewerkt aan de realisatie van een nieuwe trap tussen de waterkering en de Willemshaven.

In de Willemshaven of de directe omgeving daarvan komen geen gescheiden fietspaden voor. Op erftoegangswegen, zoals de Havenweg, wordt fietsverkeer gemengd met het gemotoriseerd verkeer afgewikkeld.

2. 7. Autonome ontwikkeling: onderhoud Willemshaven

In de Willemshaven en de omgeving daarvan zijn de volgende onderhoudswerkzaamheden gepland:

- Baggerwerkzaamheden om de havenkom en de vaargeul op diepte te houden. De Willemshaven wordt uitgediept (jaarlijks);
- Inspecteren en opknappen van de betonnen bak onder de Willemshaven (gepland voor 2016);
- Aanbrengen van nieuwe damwanden bij de vluchthaven (gepland voor 2017).

Deze werkzaamheden hangen niet samen met de plannen die worden beschreven in hoofdstuk 4. Ze kunnen beter worden gezien als reguliere onderhoudswerkzaamheden voor het gebied. In het MER worden deze werkzaamheden daarom beschouwd als een autonome ontwikkeling.

3. BELEIDSKADER

In bijlage 1 is een uitgebreide beschrijving van het beleidskader opgenomen. Vanuit beleid vloeien de uitgangspunten voort voor de programmatische opgave van de Willemshaven, de maximale ontwikkelruimte van het bestemmingsplan en toetsingscriteria in het MER. Tussen haakjes wordt steeds het bijbehorende beleidsdocument genoemd.

3.1.1. Programmatische opgave

Voor de Willemshaven zijn de volgende beleidsdoelstellingen relevant:

- Er is behoefte aan voldoende veilige en beschutte ligplaatsen rond de Waddenzee. Harlingen voldoet daarbij nog niet aan de gemaakte afspraken (*Convenant Vaarrecreatie Waddenzee, 2007*);
- In het kader van het *Actieplan vaarrecreatie Waddenzee 2014-2018* wordt gewerkt zijn afspraken gemaakt over de evenwichtige ontwikkeling van natuur en vaarrecreatie op de Waddenzee;
- In Harlingen liggen kansen voor de cruisevaart (*Groen licht voor Cruise Port Harlingen, 2014*);
- Het zicht op de stad Harlingen vanaf de Waddenzee is beschermd (*Besluit algemene regels ruimtelijke ordening*);
- de Nieuwe Willemshaven is op de lange termijn een herkenbaar onderdeel van de maritieme historie van Harlingen. De robuustheid van de zeehaven, tot uitdrukking komend in de schaal, de zware constructies, de herkenbare openbare ruimte en de stevige pakhuisachtige bebouwing zijn daarom leidraad voor toekomstige ontwikkeling (*Masterplan Toegangspoort, 2011*).

3.1.2. Maximale ontwikkelruimte

In het plangebied wordt rekening gehouden met de volgende maximale ontwikkelruimte:

- Er mag niet gebouwd worden in de directe zone rond de zeewering (*Wetterskip Fryslân*);
- met behoud van het aantal charterplaatsen (70) is in de Willemshaven, Noorderhaven en Zuiderhaven ruimte voor maximaal 225 extra lig- en passantenplaatsen (*Haveninrichtingsplan Harlingen, 2013*);
- In de vaargeul zijn cruiseschepen tot 160 meter toegestaan. De diepgang is maximaal 6,5 meter. Deze maatvoering wordt aangehouden voor de plannen in de Willemshaven;
- Gebouwen mogen niet hoger zijn dan 15 meter (*Notitie Bouwhoogte, 2010*);
- De bestaande bouwmassa's vormen een goede footprint voor de toekomstige bebouwing (*Masterplan Toegangspoort, 2011 en Havenplan Nieuwe Willems-haven, 2014*).

3.1.3. Toetsingscriteria

Uit het ruimtelijke beleid vloeit een aantal toetsingscriteria voort. Aanvullend op de gebruikelijke milieuaspecten, wordt in het MER getoetst aan de volgende toetsingscriteria:

- De landschappelijke en cultuurhistorische kernkwaliteiten van het Waddengebied, waaronder de stilte en duisternis (*Besluit algemene regels ruimtelijke ordening*);
- De beeldkwaliteitscriteria uit het *Havenplan Nieuwe Willemshaven (2014)*.

4. BESCHRIJVING VAN HET VOORNEMEN EN ALTERNATIEVEN

De reikwijdte van het MER wordt bepaald door de maximale ontwikkelingsmogelijkheden die het plan biedt. Daarbinnen zijn verschillende invullingen mogelijk. In dit hoofdstuk wordt eerst de verschillende initiatieven en wensen voor het plangebied beschreven. Vervolgens wordt ingegaan op alternatieven voor de invulling van het gebied.

4. 1. Voornemen

Bij het opstellen van het Havenplan zijn verschillende initiatieven voor het gebied geïnventariseerd. In deze notitie wordt een onderscheid gemaakt tussen:

- Concrete initiatieven die passen binnen het beleid van de gemeente. Deze initiatieven vormen de ruggengraat voor de ontwikkeling van de Willemshaven;
- Daarnaast is er een groot aantal mogelijke initiatieven. Dit zijn initiatieven waarvan het nog niet zeker is dat deze van de grond komen. Voor deze initiatieven zijn nadere afspraken met initiatiefnemers noodzakelijk of moet nader onderzoek worden gedaan naar de haalbaarheid.

4.1.1. Concrete initiatieven en vaststaande elementen (het basisprogramma)

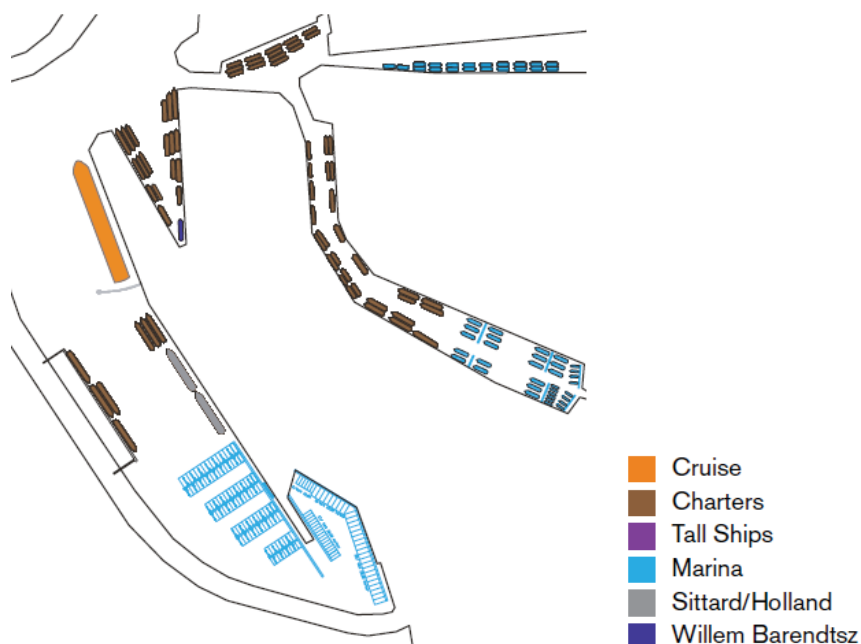
De onderstaande deelprojecten kunnen worden beschouwd als vaststaande elementen van het plan; het zogenaamde basisprogramma. Deze plannen kunnen op middellange termijn tot uitvoering worden gebracht (1-5 jaar).

Jachthaven (1^e fase)

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

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

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



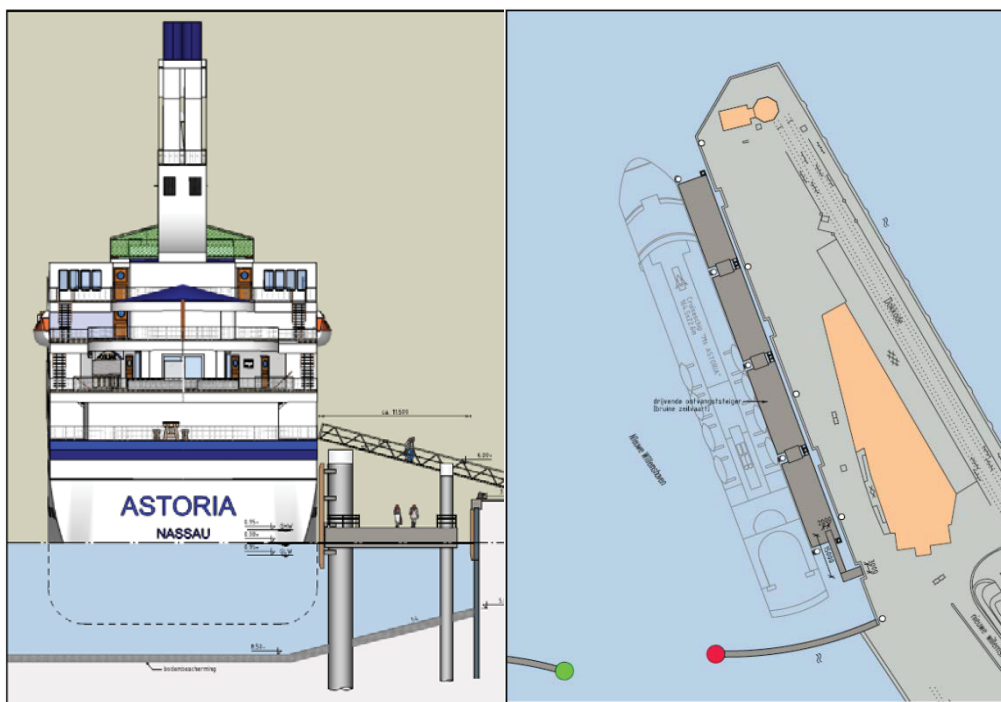
Figuur 10. Inrichtingsschets van de Willemshaven, Dokhaven, Zuiderhaven en Noorderhaven

Cruisehaven

Met verschillende investeringen wil de gemeente de Willemshaven geschikt maken voor het afmeren van cruiseschepen. Daarnaast is er behoefte aan een afmeervoorziening voor de charterschepen die de haven regelmatig aandoen.

Multifunctionele afmeervoorziening

De gemeente heeft het voornemen om aan de Blauwe kop een drijvende steiger te realiseren. Deze steiger kan worden gebruikt voor het afmeren van cruiseschepen, maar is ook geschikt voor de chartervaart. Door een drijvende steiger op 11,5 meter afstand van de kade te leggen kan de benodigde diepgang voor de cruiseschepen makkelijker worden gehaald (zie onderstaand) en wordt de kade beter beschermd tegen de afmerende schepen.



Figuur 11. Schematisch ontwerp van de brede drijvende afmeervoorziening in de Nieuwe Willemshaven.

Diepgang van de haven

In de vaargeul en de havenkom zijn cruiseschepen van maximaal 160 meter lengte toegestaan. De zeecruiseschepen steken 6,5 meter diep. In verband met het getij en een veiligheidsbuffer is een diepgang van -8,5 NAP wenselijk. De eerste verkennende onderzoeken laten zien dat de baggerspecie op deze locatie schoon is, waardoor de baggerwerkzaamheden binnen de bestaande vergunning kunnen plaatsvinden. Aanleg van de drijvende steiger voorkomt dat er vlak naast de kade baggerwerkzaamheden moeten plaatsvinden.

Brandstof en bevoorrading

Vanaf 2015 geldt een nieuwe brandstofregeling (SECA 2015). Ook cruiseschepen moeten daar aan voldoen.

Op de Willemskade staan geen geschikte stroomkasten. Het schip zal daarom op generatoren draaien. Door goede isolatie van deze generatoren, wordt geluids-overlast voorkomen.

Af en toe heeft een schip nieuwe voorraden nodig. Dit kan zorgen voor vrachtverkeer. Naar verwachting komt dit incidenteel voor.

Cruiseterminal

Op de kade wordt een cruiseterminal gerealiseerd binnen bestaande bebouwing (het Entrepotgebouw). De terminal bestaat uit een wacht-/ontvangstruimte voor

de passagiers, sanitaire voorzieningen en benodigde ruimtes voor de marchaussee en douane.

Frequentie en bezoekersaantallen

Het aantal bezoeken door cruiseschepen is niet op voorhand bekend. Dit is afhankelijk van boekingen die door rederijen worden gedaan. Naar verwachting moet het aantal boekingen zich door de tijd ontwikkelen. Ten behoeve van de exploitatieberekening wordt uitgegaan van de volgende ontwikkeling:

a. Zeecruises:

2015: 5
2016: 11
2017: 17
2018: 23
2019: 29
Vanaf 2020: 35

b. Toename Riviercruises (bovenop de 45 die nu de Harlinger haven al aandoen):

2015: 4
2016: 8
2017: 12
2018: 16
2019: 20
Vanaf 2020: 25

Het aantal toeristen per bezoek is variabel en hangt af van het type schip dat de stad bezoekt. Vooralsnog wordt uitgegaan van gemiddeld 205 bezoekers in het geval van zeecruises en 180 in het geval van riviercruises. Dit zou betekenen dat in 2025 sprake is van circa 12.000 extra bezoekers aan Harlingen.

Handhaven van de huidige stedenbouwkundige structuur

Besloten is dat voor de bebouwing de bestaande stedenbouwkundige structuur wordt gehandhaafd. Bestaande bebouwing kan daarbij worden benut, maar nieuwbouw is ook mogelijk. De footprint van de (voormalige) bebouwing is leidend voor nieuwe bebouwing. Mits dit bouwkundig verantwoord is, wordt het entrepôtgebouw uit 1903 behouden.

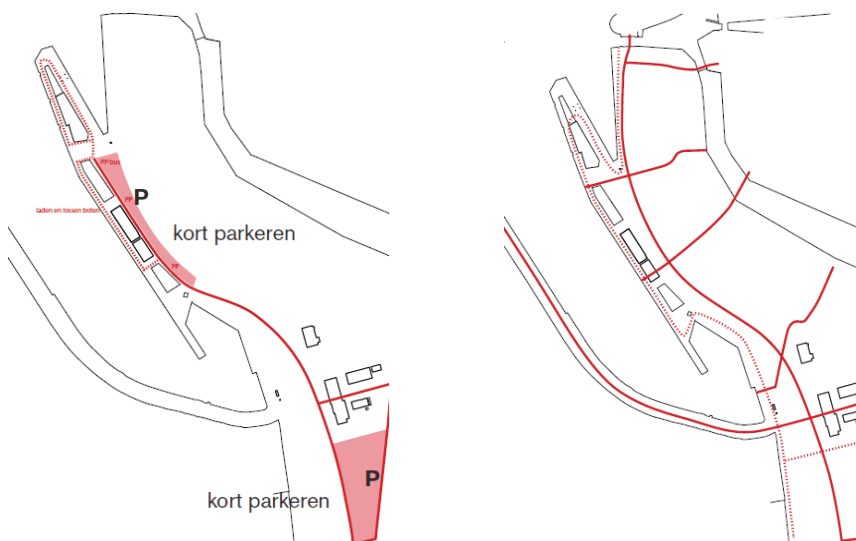
In het *Havenplan Nieuwe Willemshaven* is een beeldkwaliteitshoofdstuk opgenomen, waarin richtlijnen voor de bebouwing worden beschreven. De bebouwing bestaat bij voorkeur uit een of twee bouwlagen met een kap. De gebouwen krijgen een goot- en bouwhoogte van respectievelijk 9 en 11 meter. Hoogteaccenten tot 15 meter zijn toegestaan bij maximaal 25% van de bebouwing.

Verkeer en parkeren

De verkeersstructuur blijft grotendeels gelijk aan de bestaande structuur. Het gebied wordt voor het autoverkeer ontsloten vanaf de Westerzeedijk. Langs de entreeweg wordt ruimte gecreëerd voor parkeerplaatsen. Daarnaast kunnen bezoekers parkeren op het nabijgelegen parkeerterrein aan de Westerzeedijk. Nabij het

entrepotgebouw wordt opstelruimte voor bussen gereserveerd (ten behoeve van de cruiseterminal). Laden en lossen en het afzetten van groepen op de kade is overal mogelijk. Verkeer langs de Blauwe Kop wordt zoveel mogelijk geweerd.

Ten behoeve van het langzaam verkeer is een betere hechting aan de binnenstad wenselijk. Op korte termijn wordt een trap naar de zeewering aangelegd. Op lange termijn is ook dwarsverbinding naar de Zuiderhaven aan de orde, wellicht met de herbouw van een brug over de Zuiderhaven (zie onderstaande figuur).



Figuur 12. Beoogde parkeervoorzieningen en langzaam verkeer

Samenvatting basisprogramma

In de onderstaande tabel is het ruimtebeslag van het basisprogramma samengevat.

Gewenste functies	m ² bvo op de kade	Ruimte op het water
Jachthaven (1 ^e fase)	Havenkantoor 80 m ²	150 ligplaatsen
Cruise-ligplaats (drijvende steiger)	onbekend	160 meter lang x 11,5 meter

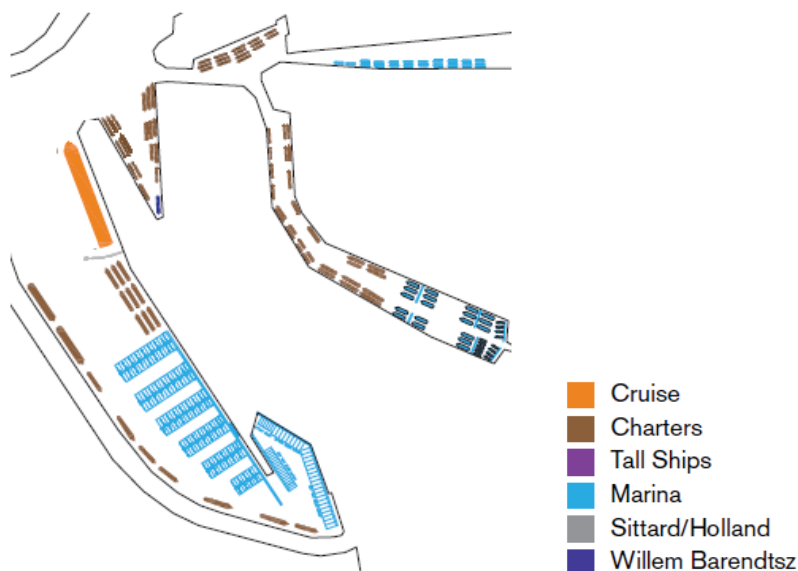
Tabel 3 Indicatie ruimtebeslag van het basisprogramma

4.1.2. Mogelijke invulling van het overige programma

Naast het basisprogramma is er een aantal functies dat mogelijk in het plangebied wordt gehuisvest. Daarbij moet de economische haalbaarheid en wenselijkheid verder worden onderzocht. Deze functies worden gezamenlijk het aanvullend programma genoemd.

Uitbreiding jachthaven (2^e fase)

Wanneer de jachthaven een succes is, kan deze op termijn worden uitgebreid. Daarbij wordt een maximum aangehouden van 225 ligplaatsen, zodat in de Willemshaven ook ruimte blijft voor andere schepen.



Figuur 13. Inrichtingsschets van de Willemshaven, Dokhaven, Zuiderhaven en Noorderhaven bij doorgroei van de jachthaven

Toeristisch-recreatief programma

Doordat de bestaande en voormalige bebouwing de footprint vormt voor de invulling van het gebied, is in totaal 14.000 m² bvo beschikbaar (de footprint x 2,5 bouwlaag). Bij het opstellen van het Havenplan zijn verschillende initiatieven voor het gebied naar voren gebracht. Deze initiatieven worden onderstaand kort omschreven.

Frysian Yacht Club

De Frysian Yacht Club zet in op de ontwikkeling van de zeezeilcultuur in het Waddengebied en wil zich graag vestigen in de Willemshaven. Het door hun gewenste programma bestaat uit:

- Een centrumgebouw (boekingskantoor, informatie, sanitaire voorzieningen);
- Strandshops;
- Een club;
- Visrestaurant;
- Ondersteunende faciliteiten;
- Een bootheling en 30 ligplaatsen.

Stichting Nova Zembla Experience/Nautisch bezoekerscentrum

In de Willemshaven wordt op dit moment gebouwd aan de Willem Barendtsz; een reconstructie van het type schip waarmee de zeevaarders naar Nova Zembla zeilden. De reconstructie is een leerproject. Na voltooiing kan het schip worden inge-

zet voor toeristische-recreatieve doeleinden, historisch onderzoek en voor opleiding.



Figuur 14. Reconstructie van het schip

Bij de *Stichting Nova Zembla Experience* bestaat de wens om rondom het schip een toeristisch-recreatieve voorziening worden vormgegeven. In een historische werf kan het publiek de nautische geschiedenis (her)belevén. Dit initiatief kan wellicht worden ingepast in het voornemen om een nautisch bezoekerscentrum te realiseren. In de Willemshaven liggen verschillende historische schepen. Dit zorgt voor een goede context voor de realisatie van een nautisch bezoekerscentrum.

Voor het toeristisch-recreatief aanbod in Harlingen vormt dit een goede aanvulling, omdat het ook met slecht kan worden bezocht. Met een café/restaurant-functie en de benodigde kantoorruimte en ontvangstruimtes, heeft deze functie een ruimtebeslag van circa 3000 m² bedrijfsvloeroppervlak.

Rederij Vooruit

Harlingen is op dit moment de uitvalsbasis voor circa 70 traditionele zeilschepen (chartervaart). Rederij Vooruit regelt een deel van de boekingen voor deze schepen. De Rederij heeft een plan opgesteld voor het opwaarderen van de faciliteiten aan de vaste wal. Daarbij denkt het aan de restauratie van het Entrepotgebouw met een vestiging van een kantoor, een grote ontvangstruimte/kantine/restaurant en sanitaire voorzieningen.

Daarnaast wordt gedacht aan een nieuw gebouw met een parkeergarage en slecht-weervoorzieningen als een bowlingbaan, partycentrum en een restaurant. Een parkeergarage, een bowlingbaan en een partycentrum worden door de gemeente niet wenselijk geacht in de Willemshaven.

Kwalarium

In het kwalarium kunnen levende zeeobjecten worden getoond. Het kwalarium zou daardoor kunnen functioneren als kenniscentrum en plek ter promotie van de Waddenzee.

Ruimtebeslag mogelijk aanvullend programma

De meeste aanvullende functies zijn toeristisch-recreatief van aard. In de onderstaande tabel is een overzicht gegeven van de gewenste functies in het plangebied, het bijbehorende ruimtebeslag en de bijbehorende parkeerbehoefte.

Gewenste functies	m ² bvo op de kade	Ruimte op het water
Jachthaven 2 ^e fase	-	75 ligplaatsen
Rederij vooruit	1435 m ²	15 schepen
Sanitaire voorziening	95 m ²	x
Kwalarium	800 m ²	x
Frisian Yacht Club	2800 m ²	30 ligplaatsen en een trailerhelling
Nautisch bezoekerscentrum	3000 m ²	Twee schepen (720 m ²)

Tabel 4 Indicatief ruimtebeslag van het aanvullend programma

Overige functies

Tot slot zijn tijdens het open planproces ook andere functies genoemd die wellicht in het plangebied zouden passen:

- Een visrestaurant;
- Een luxe waddenzichthotel;
- Leisure activiteiten als waddenmodderbaden, indoorsurfing en sport;
- Fietsverhuur;
- Een (jazz)club;
- Een flexibel in te vullen waddenloods (voor evenementen).

De invulling en bijbehorende oppervlakte van deze functies is niet bekend.

4.1.3. Bestemmingsplan

Uitnodigingsplanologie

Een bestemmingsplan vormt een planologisch kader voor de komende 10 jaar. Omdat voor de Willemshaven nog niet precies duidelijk is welke onderdelen van het aanvullend programma binnen het plangebied worden gerealiseerd, wordt in het bestemmingsplan een grote mate van flexibiliteit ingebouwd. Daarmee wil het bestemmingsplan initiatiefnemers ook uitnodigen, om binnen het plangebied initiatieven te ontplooien (uitnodigingsplanologie).

Voorkomen van ongewenste ontwikkelingen

Omdat de gemeente wel wil sturen op een divers programma, wordt ten behoeve van bepaalde functies wel rekening gehouden met een maximale oppervlakte voor functies die het beeld niet mogen domineren (opslag, parkeergarages, kantoren) of die alleen in beperkte mate zijn toegestaan, omdat ze anders de voorzieningenstructuur in Harlingen onder druk zetten (detailhandel). Verschillende functies worden expliciet uitgesloten (bewoning).

Diversiteit en zonering

Welke functies uiteindelijk precies in het plangebied worden gerealiseerd is nog niet geheel duidelijk. Bij het indienen van aanvragen voor het gebied zal de gemeente kijken naar een goede zonering van bestaande en nieuwe initiatieven, zodat de juiste initiatieven op de juiste plek komen. Daarbij zijn de volgende criteria onderscheidend:

- Initiatieven moeten aansluiten bij het nautisch-recreatief karakter;
- De initiatieven moeten aanvullend zijn aan elkaar en mogen elkaar niet hinderen;
- Bij de zonering van activiteiten moeten de publiekstrekkingen rond het entrepotplein en de vluchthaven worden gesitueerd.

4.1.4. Uitvoeringswerkzaamheden

Voor de realisatie van het plan zijn de volgende uitvoeringswerkzaamheden aan de orde:

- Sloop van bebouwing die bouwkundig niet meer kan worden gebruikt;
- Het heien van palen ten behoeve van de drijvende steiger en de jachthaven;
- Het realiseren van nieuwe fundering ten behoeve van de bebouwing;
- Bouwen van nieuwe bebouwing;
- Baggeren op de benodigde (extra) diepgang voor cruiseschepen te verkrijgen (past binnen het reguliere baggerprogramma);
- Aanbrengen bodembescherming ter bescherming van de kade.

4. 2. Reikwijdte en alternatievenontwikkeling

De kern van de milieueffectrapportage vormt de vergelijking tussen de referentiesituatie en verschillende (ruimtelijke) alternatieven, zodat een keuze kan worden gemaakt voor een bestemmingsplan dat optimaal rekening houdt met het milieu. Het ligt voor de hand om alternatieven toe te spitsen op ontwikkelingen waarvoor in het plan de meeste ruimte wordt geboden, omdat daarmee een groter verschil in milieueffecten inzichtelijk wordt gemaakt.

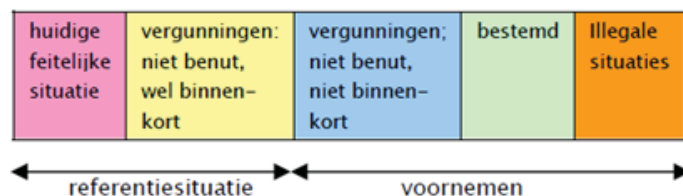
Alternatieven hebben daarbij betrekking op een wezenlijk andere invulling van het gebied. Varianten hebben betrekking op ondergeschikte onderdelen. Een alternatief kan daarom meerdere varianten hebben.

Omdat het MER bedoeld is voor zowel de besluitvorming over een ruimtelijk plan (het bestemmingsplan) als de vergunningverlening is het relevant om te kijken naar:

- Locatiealternatieven;
- Inrichtingsalternatieven en varianten;
- Mitigerende maatregelen bij concrete projecten.

4.2.1. Referentiesituatie

De referentiesituatie is de situatie waarbij er geen nieuw bestemmingsplan wordt vastgesteld. De referentiesituatie bestaat uit de huidige feitelijke situatie (2014) en autonome ontwikkelingen die los van het nieuwe bestemmingsplan worden gerealiseerd. De referentiesituatie fungeert als ijkpunt, waarmee de milieueffecten van het voornemen worden vergeleken. In de onderstaande figuur is het onderscheid tussen referentiesituatie en voornemen schematisch weergegeven.



Figuur 15. Onderscheid tussen referentiesituatie en voornemen

4.2.2. Referentiesituatie Natuurbeschermingswet

Voor de beoordeling van effecten in het kader van de Natuurbeschermingswet is de situatie op het moment van plaatsing op de lijst van communautair belang leidend. Voor de meeste Vogelrichtlijngebieden is de datum van 10 juni 1994 van toepassing. Omdat er sinds die datum in de Willemshaven geen uitbreidingen of grote wijzigingen hebben plaatsgevonden, kan in dit geval de huidige feitelijke situatie worden aangehouden als referentiesituatie voor de Natuurbeschermingswet.

4.2.3. Locatiealternatieven

Afweging locatiealternatieven

Er wordt voor gekozen om geen locatiealternatieven te onderzoeken, omdat:

- Herontwikkeling van de Willemshaven al lange tijd in beeld is als opgave;
- De locatie is gelegen binnen bestaand bebouwd gebied;
- De Willemshaven een zeer logische plek is als cruisterminal en als locatie voor een jachthaven;
- De industriehaven door de cruise-industrie uitgesloten is als mogelijke ligplaats;
- Binnen de Willemshaven is alleen de Blauwe Kop toegankelijk voor cruiseschepen;
- Een aanvulling op het toeristisch-recreatief aanbod in Harlingen wenselijk is.

In het MER wordt de locatiekeuze nader gemotiveerd.

]

Uitzonderingssituatie Kimstergat

Bij slechte (weers)omstandigheden, is het mogelijk dat cruiseschepen niet de haven in kunnen (door wind o.i.d.). Voor deze uitzonderingssituatie - die een enkele keer per jaar kan voorkomen - is het Kimstergat aangewezen als ankerplaats.

Aanleggen in het Kimstergat is om logistieke redenen minder wenselijk, dan afmeren in de Willmshaven. Bezoekers moeten dan met bootjes aan wal worden gebracht. Om deze reden is het aanleggen in het Kimstergat geen volwaardig alternatief. Wel wordt deze uitzonderingssituatie meegenomen als onderdeel van het voornemen.

In het Kimstergat is het realiseren van aanlegvoorzieningen of baggerwerkzaamheden niet aan de orde.

4.2.4. Voornemen (maximale invulling)

Voor het MER vormt benutting van de maximale planologische mogelijkheden het uitgangspunt. Bij de realisatie van het voornemen, wordt in ieder geval het basisprogramma gerealiseerd. De ruimte op het water is daarmee volledig benut. Op de kade wordt de bebouwing verder ingevuld met een aanvullend programma. In het plangebied kan maximaal 14.000 m² aan bebouwing worden gerealiseerd. Ongeveer 100 m² daarvan is nodig voor de realisatie van het basisprogramma.

Op basis van de inventarisatie die heeft plaatsgevonden voor het Havenplan worden in het voorontwerpbestemmingsplan het volgende programma mogelijk gemaakt:

- Een jachthaven van 225 ligplaatsen (150 bij recht en 75 bij wijziging);
- Een drijvende steiger voor cruiseschepen van 160 meter (lengte steiger is 180 meter);
- 9.500 m² toeristisch-recreatieve voorzieningen;
- 2.000 m² aanloopgerichte horeca/restaurants;
- 2.000 m² kantoor;
- 500 m² aan ondergeschikte detailhandel³⁾;
- Gebruik van de openbare ruimte voor parkeerplaatsen en voor evenementen.

4.2.5. Inrichtingsalternatief

Voor het gebied zijn meerdere invullingen mogelijk. Er kan ook worden gekozen voor een minder intensief programma of met een programma dat sterker gezoneerd is. Het is niet nuttig om in het MER onderzoek te doen naar eindeloos veel inrichtingsalternatieven. Om in het MER een bandbreedte in effecten in beeld te brengen, wordt voorgesteld om in het MER onderzoek te doen naar de milieueffecten van een minder ruim programma.

Dit alternatief biedt ook milieu-informatie over een eventuele fasering die kan worden aangehouden voor de realisatie van het basisalternatief. Ook wordt daar-

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

door beter duidelijk wanneer mitigerende maatregelen (in de tijd) moeten worden gerealiseerd. Wanneer het basisalternatief leidt tot onaanvaardbare milieueffecten, kan met elementen van het inrichtingsalternatief worden gekozen voor een andere invulling van het bestemmingsplan. Of er kan worden gekozen een deel van de ontwikkelruimte onder voorwaarden toe te kennen.

Voor het inrichtingsalternatief wordt uitgegaan van het basisprogramma (paragraaf 4.1.1) en een minder zwaar aanvullend programma. Bij het inrichtingsalternatief wordt daarom uitgegaan van een maximaal programma op de kade van 9.000 m² in plaats van 14.000 m². Dit leidt tot het volgende programma:

- Een jachthaven van 150 ligplaatsen;
- Een drijvende steiger voor cruiseschepen van 160 meter;
- 6.250 m² toeristisch-recreatieve functies;
- 2.000 m² aanloopgerichte horeca/restaurants;
- 500 m² kantoor;
- 250 m² aan ondergeschikte detailhandel;
- Gebruik van de openbare ruimte voor parkeerplaatsen.

4.2.6. Mitigerende maatregelen en voorkeursalternatief

In het MER worden bij alle onderzoeksaspecten mitigerende maatregelen aangedragen. Met de verschillende alternatieven en maatregelen kan vervolgens een voorkeursalternatief (VKA) worden vastgesteld. Het VKA vormt de basis voor het voorontwerpbestemmingsplan.

4. 3. Samenvattend overzicht alternatieven

In de onderstaande tabel worden de drie alternatieven uit het MER samenvattend weergegeven.

Naam alternatief	Omschrijving alternatief	Programma
Referentiesituatie	Voortzetting van de bestaande activiteiten in de Wil	Geen nieuw programma
Voornemen (maximale invulling)	Benutting van de maximale planologische mogelijkheden	- Een jachthaven van 225 ligplaatsen; - Een drijvende steiger voor cruiseschepen tot 160 meter; - 9.500 m² toeristisch-recreatieve voorzieningen; - 2.000 m² aanloopgerichte horeca/restaurants; - 2.000 m² kantoor; - 500 m² aan detailhandel; Gebruik van de openbare ruimte voor parkeerplaatsen en evenementen.
Inrichtingsalternatief	Realisatie van een kleiner ruimtelijk programma	- Een jachthaven van 150 ligplaatsen; - Een drijvende steiger voor cruiseschepen tot 160 meter; - 6.250 m² toeristisch-recreatieve functies; - 2.000 m² aanloopgerichte horeca/restaurants; - 500 m² kantoor;

		- 250 m² aan detailhandel; - Gebruik van de openbare ruimte voor parkeerplaatsen.
--	--	--

Tabel 5 Samenvattend overzicht van de alternatieven

5. ONDERZOEKSMETHODIEK EN DETAILNIVEAU

5. 1. Bodem en water

Waterafvoer

Ten aanzien van de afvoer van hemelwater op het oppervlaktewater geldt, dat dit op het buitenwater plaatsvindt en dat geen compenserende maatregelen noodzakelijk worden geacht. Dit aspect wordt kwalitatief beschreven.

Waterbodem: baggerbezwaar

In het kader van de MER wordt inzichtelijk gemaakt in hoeverre de milieuhygiënische kwaliteit van de waterbodem bij de ontvangst van cruiseschepen en de inrichting van de jachthaven een knelpunt vormen. Dit wordt kwalitatief in beeld gebracht op basis van de beoogde diepgang van de jacht- en cruiseterminal en met behulp van bestaande onderzoeksgegevens. Naar verwachting is nader onderzoek niet nodig.

Bodemkwaliteit

De milieuhygiënische kwaliteit van de bodem (grond en grondwater) wordt via een verkennend bodemonderzoek conform de richtlijnen uit de NEN 5740 (NNI, januari 2009) in beeld gebracht.

5. 2. Ecologie

Passende beoordeling

In een passende beoordeling worden de effecten voor de natuurwaarden van Natura 2000-gebieden beschreven. Daarbij zijn primair de natuurwaarden van het gebied de Waddenzee van belang, maar bijvoorbeeld ook de verzurings- en vermetingsgevoelige habitats op de verschillende Waddeneilanden. Ten aanzien van de effecten op Natura 2000 onderscheiden wij de volgende typen:

- areaalverlies;
- vermeting/verzuring als gevolg van extra stikstofemissie door extra gemotoriseerde vaarbewegingen;
- verstoring door waterrecreatie als gevolg van uitbreiding van jachthavencapaciteit;
- verstoring door evenementen;
- verstoring door onderwatergeluid als gevolg van aanlegwerkzaamheden;
- vertroebeling en verontreiniging door baggerwerkzaamheden (zie hiervoor).

De beoogde werkwijze ten aanzien van de effectbepaling lichten wij hieronder nader toe.

Areaalverlies

Gebruik van een tijdelijke ligplaats in het Kimstergat betekent een beperkt areaalverlies binnen het Natura 2000-gebied Waddenzee. Beoordeeld zal worden wat hiervan de gevolgen zijn voor de instandhoudingsdoelen voor de Waddenzee en of deze effecten significant zijn.

Stikstofdepositie

De beoogde ontwikkelingen zullen leiden tot extra verkeersbewegingen op het land en op het water. Deze extra bewegingen kunnen leiden tot extra stikstofdepositie op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden (in casu de duinen van Vlieland, Terschelling en eventueel ook Texel). Aangezien de achtergronddepositie hier reeds hoger is dan de kritische depositie van enkele van de hier te beschermen habitats, kan bij elke extra depositie niet op voorhand worden uitgesloten dat significant negatieve effecten zullen optreden.

Naam gebied	Afstand tot grens plangebied (km)	Meest stikstofgevoelige habitat en kritische depositiewaarde (KDW)	Achtergronddepositie in 2013 (N/ha/jr)	Meenemen in de passende beoordeling
Waddenzee	0 km	grijze duinen, kalkarm (H2130B). KDW: 714 mol N/ha/jr komt in een zeer geringe oppervlakte in het gebied voor ⁴ .	500-600	Meenemen vanwege het aspect lichthinder. Stikstofgevoelige habitats liggen te ver weg
IJsselmeer	9,0 km	overgangs- en trilvenen (trilvenen) (H7140A). KDW 1214 mol N/ha/jr	772	Ja, effecten van stikstof voor de Makkumerwaard in beeld brengen
Oudegaasterbrekken, Fluessen en omgeving	19,5 km	meren met krabbenscheer en fonteinkruiden (H3150). KDW: 2143 Volgens beheerplan Merengebied komt dit habitatype alleen in It Sân voor	1340	Nee, achtergronddepositie aangewezen habitats zit ruim onder de KDW en stikstofdepositie speelt geen relevante rol voor de aangewezen soorten
Witte en Zwarte Brekken	25 km	Niet aanwezig, het is een Vogelrichtlijngebied	1460	Nee, stikstofdepositie speelt geen relevante rol voor de aangewezen soorten
Duinen van Terschelling	24 km	H2130C *Grijze duinen (heischraal). KDW 714 mol N/ha/jr	628 – 1340	Ja, onduidelijk of de achtergronddepositie onder de KDW ligt
Sneekermeergebied	25 km	Niet aanwezig, het is een Vogelrichtlijngebied	1250	Nee, stikstofdepositie speelt geen relevante rol voor de aangewezen soorten (zie ook paragraaf 3.3)
Duinen van Vlieland	25 km	H2130C *Grijze duinen (heischraal). KDW 770 mol N/ha/jr	628 – 1340	Ja. Onduidelijk of de achtergronddepositie onder de KDW ligt
Alde Feanen	32 km	overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden) (H7140B). KDW 714 mol N/ha/jr	1510	Nee. Andere gebieden zijn maatgevend ten opzichte van Alde Feanen

⁴⁾ Het plangebied ligt op korte afstand van het Natura 2000-gebied Waddenzee. De dichtstbijzijnde stikstofgevoelige habitattypen zijn echter op circa 80 km afstand aanwezig op Rottumeroog. Bovendien is de achtergronddepositie hier aanzienlijk lager dan de kritische depositie van het te beschermen habitat H2130A.

Groote Wieden	30 km	Niet aanwezig, het is een Vogel-richtlijngebied	1380	Nee, stikstofdepositie speelt geen relevante rol voor de aangewezen soorten
---------------	-------	---	------	---

Tabel 6 Natura 2000-gebieden binnen 30 km van het plangebied

Met een wettelijk goedgekeurd rekenmodel worden de stikstofdepositie als gevolg van extra vaarbewegingen en verkeersbewegingen in beeld gebracht. De maatgevende toetsingspunten liggen in de gevoelige habitats die het dichtst bij het plangebied liggen (zie onderstaand).

N2000-gebied	Habitat	x-coördinaat	y-coördinaat
IJsselmeer	H7140A	154173	563949
Duinen Terschelling	H2130B	141991	597015
Duinen Vlieland	H2130B	135429	590147

Tabel 7 Te onderzoeken receptorpunten:

In de te onderzoeken Natura 2000-gebieden wordt voor de meest gevoelige en/of meest nabijgelegen stikstofgevoelige habitats beoordeeld of de extra depositie kan leiden tot significant negatieve effecten en of mitigerende maatregelen beschikbaar zijn om dergelijke effecten te voorkomen.

Verstoring door extra vaarbewegingen

Vergroting van de ligplaatscapaciteit en de beoogde cruiseterminal leidt tot extra vaarbewegingen binnen het Natura 2000-gebied Waddenzee. Dit kan leiden tot verstoring van kwalificerende vogelsoorten en zeehonden. Sommige van deze soorten verkeren momenteel in een (zeer) ongunstige staat van instandhouding. Deze situatie is geen gevolg van recreatieve verstoring, echter; bij elke extra recreatieve verstoring (hoe klein ook) van soorten die al in een ongunstige staat van instandhouding verkeren, kunnen significant negatieve effecten niet op voorhand worden uitgesloten.

In het planMER worden de huidige verspreiding en aantallen van de te beschermen vogelsoorten in ruimte en tijd in beeld brengen op basis van bestaande gegevens (zie bijlage 2). Daarbij wordt gekeken naar de verspreiding gedurende een etmaal en de verspreiding gedurende het jaar. Eenzelfde analyse zal worden gedaan voor de verspreiding in ruimte en tijd van de extra vaarbewegingen als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen in de haven.

Door het bestaande vaargedrag te analyseren kunnen onderbouwde aannames gedaan worden omtrent het vaargedrag van toekomstige extra vaartuigen; vooral het verwachte uitvaarpercentage en de te volgen vaarroutes zijn in dat kader van belang. Deze aannames worden vervolgens geprojecteerd op de verspreidingsgegevens van de te beschermen vogelsoorten, waarna vervolgens conclusies worden geformuleerd omtrent het te verwachten effect (mate van significantie). Op basis van deze analyse worden ook mitigerende maatregelen beschreven waarmee zo nodig teveel overlap tussen vogels en vaartuigen in ruimte en/of tijd kunnen worden voorkomen.

Verstoring bij evenementen

Op basis van het akoestisch onderzoek evenementen en literatuuronderzoek zal worden bepaald of evenementen (met onder meer versterkte muziek of vuurwerkshows) relevante ecologische effecten kunnen hebben. Tevens zal worden aangegeven of aan deze evenementen zo nodig voorwaarden moeten worden gesteld om negatieve effecten te verkleinen of geheel te voorkomen.

Onderwatergeluid

Extra vaarbewegingen vanuit de haven zullen zich afwikkelen langs bestaande, reeds druk gebruikte vaarroutes. Extra verstoring door onderwatergeluid wordt hier niet verwacht. De aanleg- en inrichtingswerkzaamheden zullen tijdelijk echter wel leiden tot nieuw onderwatergeluid dat zich deels zal uitstrekken tot ver in het Natura 2000-gebied Waddenzee. Kwalificerende vissoorten en zeehonden zijn hiervoor (zeer) gevoelig. Onderzocht zal daarom moeten worden of en in welke mate verstoring door onderwatergeluid tijdens de aanlegwerkzaamheden zal plaatsvinden en welke mitigerende maatregelen beschikbaar zijn om dit tijdelijke effect te voorkomen of te verzachten. De geluidsniveaus van de verschillende deelwerkzaamheden worden aan de hand van literatuuronderzoek in beeld gebracht.

Cumulatietoets

In aanvulling op alle bovenbeschreven analyses dient in een passende beoordeling ook een zogenaamde cumulatietoets te worden uitgevoerd, waarbij ook de effecten van andere relevante (ruimtelijke) ontwikkelingen in en rondom dit deel van de Waddenzee moeten worden beoordeeld. Er wordt uitgegaan van de plannen die op dit moment concreet zijn en waarvan de realisatie juridisch zeker is.

Ecologische Hoofdstructuur

In het planMER zal kwalitatief worden beoordeeld of het bestemmingsplan effecten heeft op de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) in de vorm van verstoring, areaalverlies, vermesting, vertroebeling of verontreiniging. Aangegeven zal worden of de wezenlijke kenmerken van de afzonderlijke onderdelen van de EHS worden aangetast (het betreft hier dus deels een ander toetsingskader dan voor Natura 2000). Gezien de grote overlap tussen Natura 2000 en de EHS ter plaatse lijkt deze effectbeschrijving sterk op de passende beoordeling met betrekking tot Natura 2000. Om onnodige herhalingen te voorkomen zal waar mogelijk verwezen worden naar deze passende beoordeling.

Beschermde soorten

De verspreiding van zwaarbeschermde soorten binnen het plangebied is op basis van veldonderzoek in beeld gebracht. Op basis van dit onderzoek wordt in het MER hoofdlijnen worden aangegeven welke mitigerende en compenserende maatregelen beschikbaar zijn om strijdigheid met de Flora- en faunawet te voorkomen.

5. 3. Verkeer

Binnen het plangebied worden diverse verkeersaantrekkende functies mogelijk gemaakt. Het betreft met name de realisatie van de jachthaven en het toeristisch-recreatieve programma op de wal. De jachthaven betreft 225 nieuwe ligplaatsen. Daarnaast is een cruiseterminal voorzien, waardoor zeewaardige cruiseschepen Harlingen kunnen aandoen. Deze ontwikkeling zal naar verwachting niet veel gemotoriseerd verkeer genereren. Wel stelt het eisen aan de bereikbaarheid voor touringcars die passagiers oppikken voor een excursie.

In het MER beschrijven wij de bereikbaarheid van het plangebied voor de verschillende vervoersmodaliteiten. Wij gaan daarbij in op de nautische veiligheid bereikbaarheid voor het gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer.

Nautische veiligheid

Op dit moment is de vaart van en naar Harlingen aan beperkingen onderhevig. Voor schepen met een lengte van meer dan 140 meter of met een diepgang van meer dan 6 meter moet Rijkswaterstaat een vergunning verlenen. Rijkswaterstaat heeft in principe ingestemd met de ontvangst van schepen tot 160 meter.

Door de gemeente worden simulaties uitgevoerd voor schepen van 160 meter lengte om in kaart te kunnen brengen:

1. Onder welke weersomstandigheden moet worden uitgeweken naar het Kimstergat;
2. Waar het schip moet draaien.

Op basis van deze simulatie wordt een effectbeschrijving van de nautische veiligheid worden gemaakt.

Autoverkeer

Op basis van het voorziene programma zullen wij de verkeersaantrekkende werking van de diverse functies bepalen op basis van kencijfers van het CROW en ervaringscijfers. Daarbij houden wij ook rekening met eventueel te vervallen functies, die in de huidige situatie verkeer genereren. Op basis van het wegennetwerk van Harlingen zullen wij een logische verdeling van het verkeer op de omliggende wegen maken.

Informatie over de verkeersintensiteiten van deze wegen is noodzakelijk en kan ontleend worden aan het verkeersmodel van de gemeente Harlingen. Wij gaan er vanuit dat de gemeente de gegevens uit het rekenmodel kosteloos ter beschikking kan stellen. Wij zullen de verkeersintensiteiten ophogen met de verkeersgeneratie van de ontwikkeling en toetsen of de relevante wegen voldoende capaciteit hebben om het verkeer af te wikkelen. Wij houden rekening met enkele indicatieve kruispuntberekeningen.

Bij het in beeld brengen van de verkeerseffecten onderscheiden wij de volgende situaties:

- De huidige situatie (2015);

- Autonome ontwikkeling (2025);
- Het basisalternatief (2025);
- Het faseringsalternatief (2025).

De hierbij gegenereerde verkeersgegevens liggen ten grondslag aan het onderzoek ten behoeve van luchtkwaliteit, stikstofdepositie en wegverkeerslawaai.

Langzaam verkeer

Een belangrijk aspect is verder de bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers en de koppeling met het centrum van Harlingen. Voor de hand ligt dat bezoekers aan de jachthaven, het toeristisch maritiem centrum en passagiers van de cruiseschepen ook de historische binnenstad van Harlingen bezoeken, waardoor veilige en directe looproutes noodzakelijk zijn. De beschikbare routes en verkeersveiligheid voor langzaam verkeer worden in het MER getoetst.

Parkeerbehoefte

De ontwikkeling zal ook een parkeerbehoefte met zich meebrengen. Op basis van kencijfers van het CROW zal de parkeerbehoefte van de diverse ontwikkelingen worden bepaald. Bezien wordt of het plangebied (en de directe omgeving) voldoende ruimte biedt om de parkeervraag te kunnen opvangen.

5. 4. Woon- en leefklimaat

Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai

Binnen het plangebied worden geen nieuwe geluidsgevoelige functies mogelijk gemaakt. Wel zal de ontwikkeling verkeer genereren. Om inzichtelijk te maken of er sprake is van een goed woon- en leefklimaat, zal het effect van deze verkeers-toename ten aanzien van geluidhinder inzichtelijk worden gemaakt. Daarom zullen wij enkele geluidsberekeningen maken voor de wegen waar sprake is van een verkeerstoename door de ontwikkeling. Deze berekeningen zullen uitgevoerd worden met de indicatieve SRM I-methodiek. Wij gaan ervan uit dat de bestaande wegenstructuur behouden blijft en dat er geen fysieke wijzigingen aan bestaande wegen plaatsvinden. Daarom houden wij vooralsnog geen rekening met akoestisch onderzoek naar nieuwe of te reconstrueren wegen.

Berekening luchtkwaliteit

Vanwege de lage achtergrondconcentratie speelt het aspect luchtkwaliteit in de omgeving van het plangebied een ondergeschikte rol. Wij stellen voor om de bijdrage van de extra verkeersbewegingen aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen in beeld te brengen door middel van de indicatieve rekenmethode CAR II. De bijdrage van scheepvaartbewegingen zal in beeld worden gebracht met referentiewaarden en kengetallen van bestaande onderzoeken. Specifiek onderzoek achten wij op voorhand niet noodzakelijk.

Evenementenlawaai

In het basisonderzoek zijn verkennende geluidsberekeningen uitgevoerd voor muziek evenementen in de Willemshaven. Daarbij is rekening gehouden met verschil-

lende podiumopstellingen. Deze informatie zal worden gebruikt voor de effectbeschrijving in het MER. In het bestemmingsplan worden de randvoorwaarden opgenomen die voortvloeien uit de indicatieve berekeningen.

Onderzoek naar geluidbeperkende maatregelen wordt op dit moment niet noodzakelijk geacht en maakt geen deel uit van de offerte. Dergelijk onderzoek kan worden uitgevoerd in het kader van een concrete aanvraag van een evenementenvergunning.

Hinder bedrijvigheid

Op basis van de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' wordt de hinderuitstraling van de recreatieve functies in het plangebied in beeld gebracht. Naar verwachting is nader onderzoek niet nodig.

Externe veiligheid

Door de Fryske Utfieringstsjinst Miljeu en Omjouwing (FUMO) is onderzoek uitgevoerd naar de externe veiligheidseffecten van een aardgastransportleiding. De resultaten van het onderzoek worden verwerkt in het MER. Deze leiding ligt op enige afstand ten zuiden van het plangebied, waardoor de effecten naar verwachting beperkt zijn.

5. 5. Ruimtelijke kwaliteit en cultuurhistorie

Ruimtelijke kwaliteit

In het basisonderzoek is vastgesteld dat de ruimtelijke kwaliteit van de Willems-haven wordt gevormd door:

- de beleving van het gebied als zeehaven;
- het historische gebruik van het gebied als overslag- en industriehaven, wat tot uitdrukking komt in de loodsen die nog in het gebied aanwezig zijn;
- de stilte en duisternis in het Waddengebied;
- het ruimtelijk silhouet vanaf de Waddenzee;
- de visueel-ruimtelijke relaties met de Waddenzee en havengebonden elementen als de vuurtoren en de havenkraan.

Op kwalitatieve wijze zal worden beoordeeld in hoeverre deze waarden worden aangetast of versterkt door de beoogde projecten in het plangebied. Daarbij wordt ook ingegaan op de beeldkwaliteitscriteria die zijn opgenomen in het Havenplan.

Archeologie

Uit gegevens van de gemeente blijkt dat in het plangebied geen archeologische waarden aanwezig zijn. Zodoende wordt geen nader onderzoek naar dit aspect uitgevoerd.

5. 6. Cumulatietoets

Ook wanneer de effecten van de ontwikkelingen in de Willems-haven op zichzelf niet heel groot zijn, kan in samenhang met effecten van andere projecten een on-

aanvaardbare stapeling (cumulatie) van milieueffecten aan orde zijn. Waar relevant, moet in het milieueffectrapport daarom rekening worden gehouden met deze cumulatie.

In de Waddenzee zijn verschillende ontwikkelingen aan de orde die het kader van de cumulatietoets moeten worden meegenomen in de passende beoordeling. Het reguliere baggeronderhoud in de vaargeulen en de Haven van Harlingen wordt daarbij gezien als bestaand gebruik. Ontwikkelingen die mogelijk invloed hebben op de Waddenzee zijn gaswinning, zoutwinning, reconstructie van de N31, de toekomstplannen voor de Afsluitdijk.

5. 7. Effectbeoordeling

Voor zover dat mogelijk is worden de effecten kwantitatief beschreven. Een aantal effecten wordt echter kwalitatief beschreven. Om deze effecten met elkaar te kunnen vergelijken, wordt bij de effectbeoordeling gebruik gemaakt de volgende schaal:

- een zeer negatief effect: --
- een negatief effect: -
- een licht negatief effect: -/0
- een neutraal effect: 0
- een licht positief effect: 0/+
- een positief effect: +
- een zeer positief effect: ++

5. 8. Samenvatting onderzoeksaspecten

In het MER worden de volgende onderzoeksaspecten meegenomen:

Thema's	Toetsingscriteria	Onderzoeksmethodiek
Bodem en water	Waterafvoer	- Opstellen waterparagraaf
	Beïnvloeding waterkering	- Overleg Wetterskip Fryslân & inspectie waterkering (optioneel)
	Waterkwaliteit	- Beïnvloed KRW-doelen (kwalitatieve inschatting)
	Waterbodempkwaliteit	- Inschatten baggerbezwaar (bureauonderzoek) - Verwerkingsketens baggerslib (bureauonderzoek, optioneel) - Effectbepaling verspreiding baggerslib (bureauonderzoek, optioneel)
	Bodemkwaliteit op de wal	- Uitvoeren verkennend bodemonderzoek conform NEN 5740
Ecologie	Natura 2000 en EHS	- Gevolgen stikstofdepositie - Verstoring door extra vaarbewegingen - Verstoring door evenementen - Verstoring door onderwatergeluid - Beschrijving van de effecten in relatie tot de instandhoudingsdoelstellingen (passende beoordeling)
	Beschermde soorten	- Effectbeschrijving op basis van het uitgevoerde veldonderzoek
Verkeer	Nautische veiligheid	- Op basis van simulaties en informatie RWS
	Afwikkeling autoverkeer	- Berekening verkeersaantrekkende werking en vergelijken met de bestaande wegcapaciteit
	Langzaam verkeer	- Vergelijken kwaliteit/capaciteit bestaande en toekomstige langzaam verkeersroutes
	Parkeren	- Berekening parkeerbehoefte en vergelijken parkeercapaciteit
Woon- en leefklimaat	Wegverkeerslawaaï	- Berekening op basis van SRM1
	Luchtkwaliteit	- Berekening op basis van CARII
	Scheepvaartlawaaï	- Berekening met Geomilieu
	Hinder door bedrijvigheid	- Onderbouwing op basis van de VNG-zonering
	Evenementenlawaaï	- Onderbouwing op basis van het uitgevoerde onderzoek
	Groepsrisico	- Berekening op basis van Carola en verantwoording van het GR
Ruimtelijke kwaliteit en cultuurhistorie	Ruimtelijke kwaliteit	- Kwalitatieve toetsing aan de landschappelijke en cultuurhistorische kernkwaliteiten van het Waddengebied en de beeldkwaliteitscriteria uit het Havenplan
	Cultuurhistorie	- Beschrijving historische situatie en de mate waarin de kernkwaliteiten van het gebied worden benut in het stedenbouwkundig plan

Tabel 8 Onderzoeksaspecten in het MER

6. PROCEDURE EN VERVOLG

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de planprocedure die wordt gevolgd na het ter inzage leggen van deze notitie reikwijdte en detailniveau.

6. 1. Reageren op deze notie

U kunt uw zienswijze met betrekking tot deze notitie reikwijdte en detailniveau kenbaar maken via het volgende correspondentieadres:

Gemeente Harlingen
College van Burgemeester en Wethouders
Postbus 10000
8860 HA Harlingen

6. 2. Vervolgprocedure

De mer-procedure en de bestemmingsplanprocedure worden gelijktijdig doorlopen. Onderstaand wordt het tijdpad voor deze procedures globaal weergegeven.

Werkstappen MER	Werkstappen bestemmingsplan	Tijdpad
Opstellen NRD	Opstellen praatkaart en concept-regels	Juni - september 2014
Ter inzage leggen NRD		Eind september
Opstellen 1 ^e concept MER	Opstellen conceptbestemmingsplan	Eind september - eind november
Opstellen 2 ^e concept MER		Eind november - eind december
Afronden MER	Afronden VOBP	Begin januari 2015
Toetsing van MER door de Commissie mer	Ter inzage leggen VOBP (inspraak)	februari/maart 2015
Evt. aanvullen van het MER	Verwerken inspraak in een OBP	Eind maart 2015
	Ter inzage leggen OBP	april/mei 2015
	Beantwoorden zienswijzen	Juni 2015
	Vaststelling BP	September 2015

Tabel 9 Beoogd tijdpad (globaal)

BIJLAGE 1 NORMSTELLING EN BELEID

In deze bijlage wordt de relevante beleidskaders en wettelijke toetsingskaders voor het plangebied beschreven. Daarbij wordt eerst ingegaan op het beleid van Europa, het Rijk, de Provincie en de gemeente. Vervolgens wordt per thema de sectorale wetgeving beschreven.

1. ALGEMEEN BELEID

1. 1. Europees beleid

1.1.1. Europese richtlijn voor de milieueffectrapportage

De basis voor de regelgeving met betrekking tot de MER wordt gevormd door de Europese richtlijn voor milieueffectrapportage (85/337/EEG) en de Europese richtlijn betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's (2001/42/EG). Beide richtlijnen zijn in Nederland vertaald in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer.

Bij plannen of projecten die belangrijke nadelige gevolgen kunnen hebben voor het milieu moet een milieueffectrapport (MER) worden gemaakt of moet worden beoordeeld of het opstellen van een MER noodzakelijk is (mer-beoordeling). Bij de richtlijnen zijn categorieën van plannen en projecten aangewezen waarop de mer-richtlijn van toepassing is.

1.1.2. Vogel- en Habitatrichtlijn

Op basis van de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn hebben de lidstaten van de Europese Unie zich verplicht te komen tot een samenhangend Europees ecologisch netwerk van natuurgebieden, genaamd "Natura 2000". De doelstellingen uit de Vogel- en Habitatrichtlijn zijn in Nederland uitgewerkt in de Natuurbeschermingswet 1998. Plannen en projecten mogen niet leiden tot significant negatieve gevolgen voor de instandhouding van natuurgebieden van Europees belang (de zogenaamde Natura 2000-gebieden). Bij plannen en projecten die mogelijk deze gevolgen kunnen hebben, moet een passende beoordeling worden uitgevoerd. De Europese regelgeving uit de Vogel- en habitatrichtlijn is in Nederland vertaald in de Natuurbeschermingswet en de Flora- en faunawet (zie onderstaand).

1.1.3. Verdrag van Valetta

Archeologische waarden moeten zoveel mogelijk worden geconserveerd. Wanneer het bewaren in de bodem niet mogelijk is (*in situ*), moeten archeologische artefacten worden opgegraven. De afspraken van het *Verdrag van Valetta* zijn in Nederland via de *Wet op archeologische monumentenzorg* in de *Monumentenwet* opgenomen.

1.1.4. Kaderrichtlijn Water

De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) heeft als doel de waterkwaliteit in Europese waterlichamen te verhogen. In de KRW zijn doelen opgenomen die in 2015 (in principe) moeten worden bereikt. Naast een goede stoffenbalans (chemische kwaliteit) moet de ecologische toestand van verschillende waterlichamen worden verhoogd. In Stroomgebiedbeheersplannen is in beeld gebracht wat de huidige toestand is van de KRW-waterlichamen en zijn maatregelen uitgewerkt om aan deze doelen kunnen voldoen.

1. 2. Ruimtelijk rijksbeleid

1.2.1. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 in werking getreden. Meer dan bij de voorgaande nota's legt het Rijk het primaat van de ruimtelijke ordening bij Provincies en Gemeenten ('decentraal, tenzij...'). De nieuwe Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vervangt verschillende bestaande nota's zoals de Nota Ruimte, de agenda Landschap en de agenda Vitaal Platteland.

Het Rijk laat de ruimtelijke ordening meer over aan gemeenten en provincies en kiest voor een selectieve inzet van rijksbeleid op 13 nationale belangen. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk voor de resultaten. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Deze 13 nationale belangen zijn:

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

1.2.2. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) is op 30 december 2011 in werking getreden. Het Barro stelt regels aan de inhoud van ruimtelijke plannen om de Nationale Ruimtelijke belangen te kunnen borgen en de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte tot uitvoering te kunnen brengen. Het Barro stelt niet alleen regels omtrent de 13 aangewezen nationale belangen zoals genoemd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, maar stelt ook regels die in bestemmingsplannen moeten worden opgenomen.

Onderwerpen waarvoor het rijk ruimte vraagt, zijn de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van de Waddenzee en werelderfgoed zoals de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam en de uitoefening van defensietaken.

Eind 2012 is het besluit aangevuld met regels voor: veiligheid op rijksvaarwegen, toekomstige uitbreiding van infrastructuur, de elektriciteitsvoorziening, de ecologische hoofdstructuur (EHS), de veiligheid van primaire waterkeringen, reserveringsgebieden voor hoogwater langs de Maas en maximering van de verstedelijkingsruimte in het IJsselmeer. Ook is het onderwerp duurzame verstedelijking in regelgeving worden opgenomen.

Voor de herinrichting van de Willemshaven zijn de volgende bepalingen uit het Barro van belang:

- Volgens de definitie van het Barro behoort de Willemshaven niet tot de Waddenzee. Wel behoort het tot het Waddengebied. In artikel 2.5.5. wordt aangegeven dat voor ontwikkelingsgerichte bestemmingsplannen een beoordeling moet worden gemaakt van de

gevolgen voor de landschappelijke of cultuurhistorische kwaliteiten van het gebied. De beoordeling kan deel uitmaken van een voor het bestemmingsplan voorgeschreven milieueffectrapportage of van een passende beoordeling als bedoeld in de Natuurbeschermingswet;

- Artikel 2.5.12 bepaalt dat een bestemmingsplan dat de maximale bouwhoogte in het Waddengebied moet aansluiten bij de aard en de omvang van de omliggende bebouwing;
- In artikel 2.5.16 is bepaald dat een bestemmingsplan dat betrekking heeft op de Waddenzee of gronden die direct aan de Waddenzee zijn geen gelegen, geen nieuwe jachthaven mogen toestaan;
- De 'ladder voor duurzame verstedelijking' betekent dat overheden nieuwe stedelijke ontwikkelingen moeten motiveren met oog voor de onderliggende vraag in de regio (trede 1), de beschikbare ruimte binnen het bestaande stedelijke gebied (trede 2) en het bouwen buiten bestaand stedelijk gebied (trede 3).

1.2.3. Wet milieubeheer en Besluit milieueffectrapportage

In het Besluit milieueffectrapportage wordt beschreven voor welke plannen en projecten een mer-procedure of een mer-beoordelingplicht van toepassing is. In hoofdstuk 7 van de *Wet milieubeheer* wordt beschreven aan welke inhoudsvereisten een milieueffectrapport moet voldoen en welke procedure van toepassing is. Voor besluiten en plannen die ontwikkelingen bevatten die (mogelijk) belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu kunnen hebben geldt de verplichting tot milieueffectrapportage. Op die manier krijgt milieu een volwaardige rol in de afweging van belangen. De drempelwaarden voor projecten waarbij deze verplichting aan de orde is, zijn vastgelegd in het *Besluit mer*. Daarbij zijn de volgende gevallen te onderscheiden:

- indien ontwikkelingen rechtstreeks mogelijk worden gemaakt dient een zogenaamde besluitMER¹ te worden gemaakt; in gevallen waar het bevoegd gezag nader moet afwegen of er sprake is van belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu, is een merbeoordelingsplicht aan de orde;
- een planMER moet worden opgesteld indien een plan het kader vormt voor een toekomstig besluit over een mer-(beoordelings)plichtige activiteit of op grond van de Habitatrichtlijn/Natuurbeschermingswet een passende beoordeling moet worden gemaakt.

Naar aanleiding van een uitspraak van het Europese Hof wordt het *Besluit mer* op een aantal punten aangepast en in overeenstemming gebracht met het de Europese mer-regelegeving. Ten eerste zijn een aantal projecten van de C naar de D-lijst verschoven, waardoor projecten minder snel mer-plichtig zijn. Daarnaast geldt voor mer-beoordelingsplichtige activiteiten dat niet alleen de drempelwaarde van belang is, maar dat ook moet worden gekeken naar de specifieke kenmerken van het project, de context van het project en de kenmerken van de milieueffecten.

De inhoudsvereisten van een planMER worden beschreven in artikel 7.7 van de *Wet milieubeheer*. In algemene zin zijn in een planMER de volgende zaken vereist:

1. een beschrijving van de doelstelling van het voornemen;
2. beschrijving van het voornemen en reële alternatieven, alsmede een motivering van de gekozen alternatieven;
3. een overzicht van eerder vastgestelde plannen en beleid;
4. voor alle milieuaspecten wordt systematisch ingegaan op de bestaande en autonome milieusituatie;
5. ten aanzien van het voornemen reële alternatieven wordt expliciet nagegaan welke milieueffecten kunnen optreden;
6. een vergelijking tussen de autonome ontwikkeling van de milieusituatie en de milieueffecten van

¹⁾ Waar de afkorting mer wordt gebruikt, wordt verwezen naar de procedure voor milieueffectrapportage. Met de afkorting MER wordt het milieueffectrapport bedoeld.

- de verschillende alternatieven;
7. leemten in kennis worden benoemd;
 8. een publieksvriendelijke samenvatting wordt opgenomen.

Een planmer-procedure omvat de volgende procedurestappen:

1. openbare kennisgeving. Dit onderdeel vormt de formele start van de procedure. In een openbare kennisgeving wordt aangegeven dat een planmer-procedure wordt doorlopen. Daarnaast wordt aangegeven op welke locatie stukken kunnen worden bekeken;
2. raadpleging. Zowel overheids-, adviesorganen en belangengroeperingen worden geraadpleegd over de te onderzoeken alternatieven en milieueffecten. Deze raadpleging gebeurt aan de hand van een notitie reikwijdte en detailniveau. Advisering van de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie mer) in dit stadium is vrijwillig;
3. opstellen planMER. Wanneer de te onderzoeken alternatieven en milieueffecten zijn bepaald, wordt het milieueffectrapport opgesteld;
4. na publicatie van het planMER en het ontwerpbestemmingsplan wordt het MER aangeboden aan de Commissie mer (verplicht) en heeft eenieder de mogelijkheid om zijn of haar zienswijze te geven op het MER. In een toetsingsadvies geeft de Commissie aan of het milieueffectrapport voldoende informatie bevat om het plan te kunnen vaststellen;
5. vaststellen van het plan. Het advies van de Commissie mer en de zienswijzen worden betrokken bij de besluitvorming van het vast te stellen bestemmingsplan. In het bestemmingsplan moet worden gemotiveerd op welke manier er rekening wordt gehouden met de uitkomsten van het MER;
6. na vaststelling van het plan vindt evaluatie van milieueffecten plaats.

1.2.4. Convenant Vaarrecreatie en Actieplan Vaarrecreatie Waddenzee

Convenant Vaarrecreatie Waddenzee (2007-2012)

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

Havenvisie Wadden

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

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

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

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

Figuur 1. Bestaande capaciteit en gewenste uitbreiding in de (zoutwater)havens van Harlingen (Havenvisie Wadden)

Afgesproken is dat de individuele havens deze uitgangspunten verder uitwerken in haveninrichtingsplannen (zie paragraaf 1.4).

Actieplan Vaarrecreatie Waddenzee (2014-2018)

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

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

1. 3. Provinciaal ruimtelijke beleid

1.3.1. Streekplan 2007

Ruimtelijke kwaliteit

Het ruimtelijk beleid van de provincie vormt een belangrijk kader voor het gemeentelijk beleid. Het provinciaal beleid is onder meer neergelegd in het *Streekplan Fryslân 2007 "Om de kwaliteit fan de romte"*, vastgesteld op 13 december 2006. De provincie Fryslân zet meer dan voorheen in op de verhoging van de ruimtelijke kwaliteit bij veranderingen in het gebruik en de inrichting van de ruimte. Met ruimtelijke kwaliteit wordt bedoeld dat in ruimtelijke plannen expliciet de gebruikswaarde, de belevingswaarde en de toekomstwaarde worden toegevoegd aan de omgeving.

Recreatie en toerisme

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

In de Provinciale Verordening zijn regels opgenomen ten aanzien van recreatieve voorzieningen. Grootchalige en intensieve recreatie wordt geconcentreerd in stedelijke-, regionale- en recreatieve kernen (Harlingen is aangewezen als stedelijke kern). In deze typen kernen zijn jachthavens toegestaan met maximaal 250 ligplaatsen. De Provincie kan daarvan ontheffing verlenen, wanneer

de jachthaven qua schaal, omvang en ontsluiting past in de omgeving en wordt bijgedragen aan verbreding van het toeristisch-recreatieve aanbod in de regio.

1.3.2. Verordening Romte: regels ten aanzien van kustverdediging

Op basis van de verordening Romte gelden aanvullende regels ten aanzien van de bouw- en gebruiksmogelijkheden nabij (reserveringszones voor) de primaire waterkering (zie paragraaf 2.1.4).

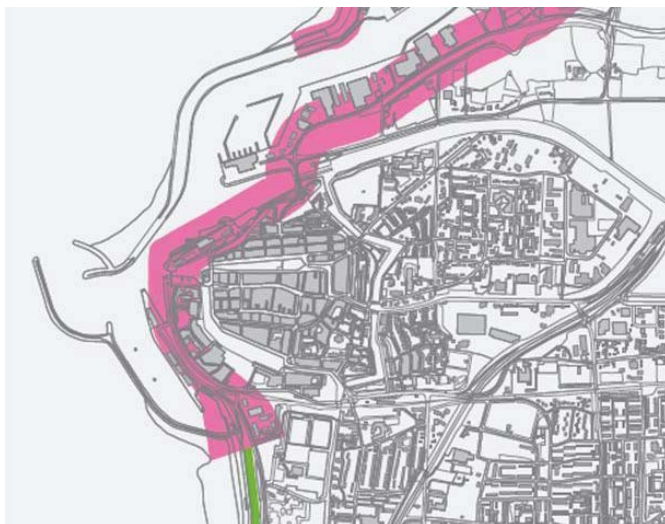
Regels voor de Havenkom

De Willemshaven is in de provinciale Verordening Romte aangeduid als havenkom. Artikel 8.2.1 van de verordening geeft aan dat in een ruimtelijk plan dat betrekking heeft op de havenkom geen bouw- en gebruiksmogelijkheden opgenomen mogen worden voor nieuwe recreatieve voorzieningen, nieuwe stedelijke functies of voor nieuwe bedrijven. Op basis van artikel 8.2.2 kan daar van worden afgeweken, mits wordt voldaan aan een aantal randvoorwaarden. Het gaat daarbij om voorwaarden op het gebied van:

- a. calamiteiten bij overstroming;
- b. de waterkering;
- c. de beroepsscheepvaart;
- d. de waterberingscapaciteit;
- e. de landschappelijke en cultuurhistorische kernkwaliteiten;
- f. de waterkwaliteit.

Primaire waterkering

In Fryslân wordt voldoende ruimte gereserveerd voor de toekomstige versterking van de primaire waterkeringen. In het streekplan zijn hiervoor reserveringszones opgenomen, waarmee langs de Waddenzee de versterking van de primaire keringen voor een periode van 200 jaar mogelijk wordt gemaakt. De Willemshaven ligt gedeeltelijk binnen de reserveringszone primaire waterkeringen. Het bouwen binnen een dergelijke zone binnen stedelijk gebied is mogelijk mits dit geen onomkeerbare belemmering oplevert voor de versterking van de kering en hierover advies is gevraagd aan de waterkeringbeheerder (artikel 8.1.3).



Figuur 1. Reserveringszone ten behoeve van de primaire waterkering

1.3.3. Friese Merenproject

Het Friese Merenproject, gestart in 2000, is een samenhangend programma van projecten met als doel de provincie Fryslân aantrekkelijker te maken als watersportgebied. Onderdeel van het programma is het beter bevaarbaar maken van recreatieve vaarroutes, de aanleg van aquaducten en de verbetering van toeristisch-recreatieve voorzieningen.

Masterplan Toegangspoort Harlingen

Samen met de Provincie heeft Harlingen in 2011 het Masterplan Toegangspoort Harlingen opgesteld. Het doel van dit plan is het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van het Waterfront. In een open planproces heeft de gemeente gesproken over onderwerpen als de inrichting van de havens, de omliggende kades en de openbare ruimten.

De ontwikkeling van de Nieuwe Willemshaven omvat de herinrichting van de bestaande haven tot een veilige haven voor zeegaande jachten, charterschepen ("bruine vloot") en cruisevaart ("witte vloot"). Daarnaast wordt gedacht aan vertrekhaltes voor wadexcursies en ligplaatsen voor bijzondere schepen zoals de Willem Barentsz. Mogelijkheden voor vastgoedontwikkeling, winkels, horeca en bedrijvigheid worden nader worden onderzocht.

1. 4. Gemeentelijk beleid

1.4.1. Structuurvisie Harlingen 2025

De gemeente Harlingen heeft in twee stappen een nieuwe toekomstvisie voor de gemeente opgesteld. Eerst zijn in een houtskoolschets (2008) de ambities en de contouren voor de toekomst verwoord en verbeeld. Daarna zijn de hoofdkeuzes verder uitgewerkt in de vorm van een structuurvisie.

Recreatie en toerisme

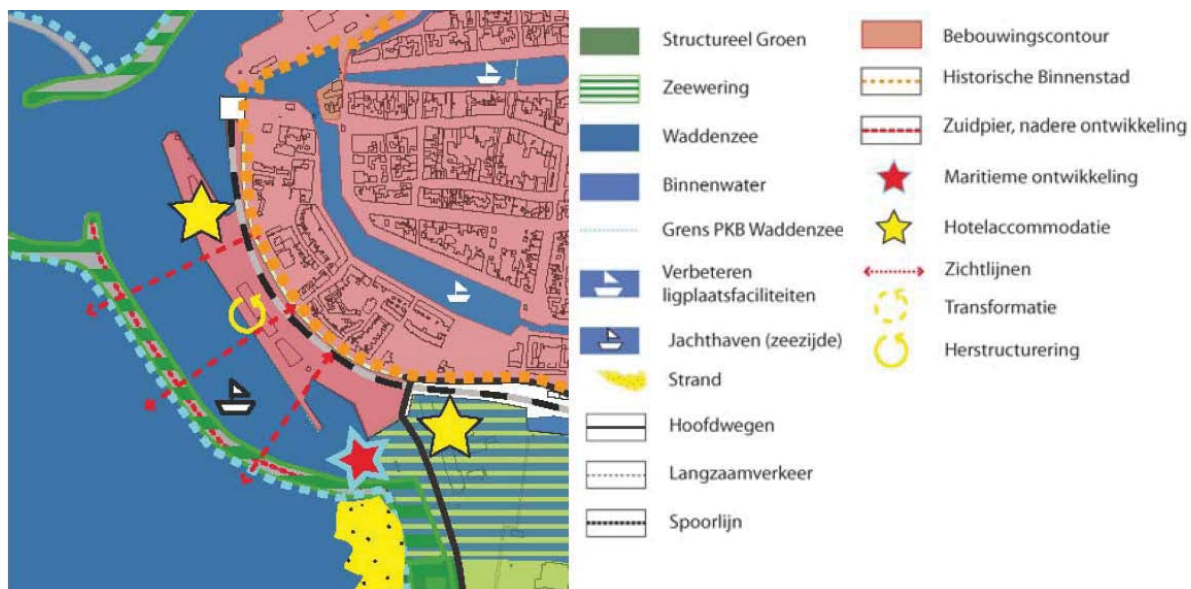
Wat betreft toerisme en recreatie, wil Harlingen haar economische basis verbreden door het stevig uitbouwen van deze twee thema's. Harlingen speelt in op de groeiende belangstelling voor natuur en slow tourism door zich te profileren als dé historische pleisterplaats, waar het Wad in optima forma beleefd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

Waterfront

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

Waddenzee en waterkering

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



Figuur 2. Structuurvisie Harlingen 2025 (uitsnede)

1.4.2. Beleidsplan Toerisme en Recreatie 2006-2016

In het Beleidsplan Toerisme en Recreatie worden de kaders voor recreatieve ontwikkelingen beschreven. In het plan wordt de ontwikkeling van de Blauwe Kop van het Willemshavengebied voor de chartervloot en het benutten van de Willemshaven voor het aanleggen van riviercruiseschepen benoemt als kansen. Aan de kop van de Willemshaven zijn in de afgelopen jaren verschillende ontwikkelingen gerealiseerd.

1.4.3. Detailhandelsstructuurvisie

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

De komst van cruiseschepen naar de Willemshaven wordt in deze visie genoemd als een kans voor de detailhandel. Daarnaast wordt met het oog op de ontwikkeling van de Willemshaven voorgesteld om het Havenplein te betrekken bij het kernwinkelgebied, zodat er een doorlopende route ontstaat richting het winkelhart. Tot slot wordt gedacht aan de realisatie van een 'belevenisetalage' in de Willemshaven zelf; een ruimte waarin watergebonden bedrijven in Harlingen zichzelf kunnen presenteren.

1.4.4. Haveninrichtingsplan

Oplegnotitie Haveninrichtingsplannen Cluster Centrale Wad

Harlingen ligt in hetzelfde Waddencluster als Terschelling en Vlieland. De uitbreidingsplannen van Harlingen moeten daarom worden afgestemd met de plannen van deze eilanden. Ook Terschelling heeft een Haveninrichtingsplan gemaakt. Op Terschelling wordt ingezet op de uitbreiding van de passantenhaven ten behoeve van de veiligheid en kwaliteit. Uitbreiding van het aantal vaste

ligplaatsen is voorlopig niet aan de orde. Vlieland voldoet al aan de normen van het Convenant Vaarrecreatie Wadden en heeft geen uitbreidingsplannen.

Haveninrichtingsplan Harlingen

In het Haveninrichtingsplan zijn de mogelijkheden voor kwaliteitsverbetering van de Noorderhaven, Zuiderhaven en de Nieuwe Willemshaven uitgewerkt overeenkomstig de uitspraken die hierover gemaakt zijn in het Convenant Vaarrecreatie Waddenzee en de Havenvisie Wadden. Uit berekeningen en inrichtingsschetsen is gebleken dat van circa 225 extra lig- en passantenplaatsen en 50 plaatsen voor de noodopvang (achter in de Willemshaven) haalbaar is. De gewenste 300 extra lig- en passantenplaatsen uit de Havenvisie Wadden is niet haalbaar.

1.4.5. Ruimtelijk Programma van Eisen Toegangspoort Harlingen

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

1.4.6. Havenplan Willemshaven

Het Havenplan vormt een flexibel en pragmatisch plan. Het bevat een 'robuuste stedenbouwkundige structuur', waarbinnen verschillende ontwikkelingen kunnen plaatsvinden. Op korte termijn wordt ingezet op de ontwikkeling van twee plekken:

1. Een nieuw entrepotplein met daar omheen een entrepotgebouw, een cruiseterminal en historische schepen;
2. De Blauwe Kop Zuid, met een aanzet van de nieuwe Marina. Deze Marina kan gefaseerd doorgroeien.

Voor de invulling van het toeristisch-recreatieve programma op de wal bestaan meerdere wensen en initiatieven. Als voorbeelden noemt het Havenplan de Nova Zembla Experience, een kwalarium en Rederij Vooruit (chartervaart). Het Havenplan spoort de gemeente aan om actief op zoek te gaan naar een programma, dat aanvullend is op deze initiatieven. In de komende jaren zal dit programma zich nader uitkristalliseren. Stedenbouwkundig gezien geldt de bestaande bebouwing als footprint voor de toekomstige situatie. Waar mogelijk wordt de bestaande bebouwing hergebruikt.

Naast een gevarieerde invulling van het gebied, zijn de verbindingen met de stad belangrijk. In kleine stappen wordt daarmee toegewerkt naar een ambitieus, internationaal plan.

1.4.7. Groen Licht voor Cruise Port Harlingen

In een notitie is in kaart gebracht welke aanpassingen en investeringen nodig zijn om Harlingen een 'problem free port' te maken waar cruiseschepen zonder problemen kunnen afmeren. Enerzijds gaat het daarbij om technische aanpassingen, zoals de realisatie van een afmeervoorziening, het op diepte houden van de Willemshaven (baggeren), het aanleggen van voorzieningen op de wal en de realisatie van een ontvangsthal. Daarnaast wordt er geïnvesteerd in zachte infrastructuur, bijvoorbeeld in de vorm van een website (www.cruiseportharlingen.com) en gastvrijheidscursussen voor ondernemers.

2. SECTORAAL BELEID EN REGELGEVING

2. 1. Beleid en regelgeving bodem en water

2.1.1. KRW-doelstellingen/Stroomgebiedprogramma Rijn-Noord

De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) heeft als doel de waterkwaliteit in Europese waterlichamen te verhogen. In de KRW zijn doelen opgenomen die in 2015 (in principe) moeten worden bereikt. Per stroomgebied wordt gewerkt aan de verwezenlijking van doelstellingen. Het plangebied ligt in het Stroomgebied Rijn-Noord.

Naast een goede stoffenbalans (chemische kwaliteit) moet de ecologische toestand van verschillende waterlichamen worden verhoogd. In Stroomgebiedbeheersplannen is in beeld gebracht wat de huidige toestand is van de KRW-waterlichamen, zijn verbeteringsdoelstellingen benoemd en zijn maatregelen uitgewerkt om aan deze doelen kunnen voldoen. Maatregelen kunnen gefaseerd tot worden uitgevoerd tot 2027.

uit het Stroomgebiedsbeheerplan Rijndelta 2009-2015 blijkt dat de Waddenzee nog niet voldoet aan alle chemische en ecologische parameters.

2.1.2. Nationaal Waterplan (2009)

In het Nationaal Waterplan zijn de rijkskaders voor het waterbeleid vastgelegd. Het Nationaal Waterplan richt zich op bescherming tegen overstromingen, voldoende (drink)water en schoon water. De basisgedachte is dat er een integrale en duurzame benadering van de wateraspecten in ruimtelijke plannen plaats dient te vinden, waarbij de watersysteembenadering wordt gehanteerd. Dit houdt onder andere in dat geen afwenteling van waterhuishoudkundige problemen op de omgeving mag plaatsvinden (waterneutraal ontwikkelen) en er rekening wordt gehouden met klimaatveranderingen.

2.1.3. Provinciaal beleid: reservering ten behoeve van de primaire waterkering

De Willemshaven is in de provinciale verordening Romte aangeduid als havenkom. Artikel 9.2.1 van de verordening geeft aan dat in een ruimtelijk plan dat betrekking heeft op onder andere de havenkom geen bouw- en gebruiksmogelijkheden opgenomen mogen worden voor nieuwe recreatieve voorzieningen, nieuwe stedelijke functies of voor nieuwe bedrijven. Op basis van artikel 8.2.2 kan daar van worden afgeweken, mits wordt voldaan aan een aantal randvoorwaarden ten aanzien van calamiteiten bij overstroming, de waterkering, de beroepsscheepvaart, de waterberingscapaciteit, de landschappelijke openheid en zichtlijnen.

In Fryslân wordt voldoende ruimte gereserveerd voor de toekomstige versterking van de primaire waterkeringen. In het streekplan zijn hiervoor reserveringszones opgenomen, waarmee langs de Waddenzee de versterking van de primaire keringen voor een periode van 200 jaar mogelijk wordt gemaakt. De Willemshaven ligt gedeeltelijk binnen de reserveringszone primaire waterkeringen. Het bouwen binnen een dergelijke zone binnen stedelijk gebied is mogelijk mits dit geen onomkeerbare belemmering oplevert voor de versterking en hierover advies is gevraagd aan de waterkeringbeheerder (artikel 8.1.3).



Figuur 3. Reserveringszone ten behoeve van de primaire waterkering

2.1.4. Waterbeheersplan 2010-2015

Binnen de kader van het Waterbeheerplan 2010-2015 'Wetter jout de romte kwaliteit' werkt Wetterskip Fryslân aan:

- Waterveiligheid (waterkering met voldoende hoogte);
- Voldoende schoon water (waterzuivering en zwemwaterkwaliteit);
- Een waterkwantiteit die is afgestemd op de functie (peilbeheer en afwatering).

2. 2. **Beleid en regelgeving ecologie**

2.2.1. Natuurbeschermingswet 1998

De Natuurbeschermingswet 1998:

1. verankert de Europese gebiedsbescherming van Natura 2000, bestaande uit Speciale Beschermingzones (sbz's) op grond van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn, in de Nederlandse wetgeving. Daarnaast vallen de reeds bestaande (Staats)natuurmonumenten onder deze wet;
2. vormt de wettelijke basis voor de aanwijzingsbesluiten met instandhoudingsdoelstellingen;
3. legt de rol van bevoegd gezag voor verlening van Nb-wetvergunningen meestal bij de provincies (in dit geval Gedeputeerde Staten van Friesland).

Het is verboden zonder vergunning van Gedeputeerde Staten projecten te realiseren of andere handelingen te verrichten, die – gelet op de instandhoudingsdoelstelling – de kwaliteit van het gebied kunnen verslechteren of een significant verstorend effect kunnen hebben²⁾. Voor vergunningverlening is dan een habitattoets nodig.

De eerste stap betreft de oriëntatiefase waarin sprake is van een voortoets. Centraal staat dan de vraag of er een *kans op een significant negatief effect* is. Indien dergelijke effecten niet op voorhand kunnen worden uitgesloten dan dient een Passende beoordeling opgesteld te worden, alsmede een planMER, waarin de effecten op Natura 2000 worden onderzocht. Indien uit deze beoordeling blijkt dat ook na het treffen van mitigerende maatregelen daadwerkelijk sprake is van een significant

²⁾ Volgens de EU-handleiding treedt 'verslechtering' op, wanneer de door de habitat ingenomen oppervlakte afneemt of wanneer er een dalende lijn optreedt met betrekking tot de specifieke betekenis van een gebied voor de instandhouding van de habitat of de daarmee 'geassocieerde typische soorten' op lange termijn. Van 'verstoring' is volgens de EU-handleiding sprake, wanneer uit populatiedynamische gegevens blijkt dat de soort het gevaar loopt niet langer een levensvatbare component van de natuurlijke habitat te blijven.

negatief effect, dan dient om voor vergunningverlening in aanmerking te komen vervolgens voldaan te worden aan de zogenaamde *ADC-criteria*:

- er zijn geen Alternatieven;
- er is sprake van een Dwingende reden van groot openbaar belang;
- vooraf zijn adequate Compenserende maatregelen getroffen.

In het kader van de Nb-wet dienen zowel interne effecten (binnen de beschermde gebieden) als externe effecten (buiten de beschermde gebieden) van het voornemen op de te beschermen soorten en habitattypen te worden onderzocht. Van belang daarbij is dat de instandhoudingsdoelstelling, voor zover het een gebied betreft, aangewezen op grond van artikel 10a, eerste lid (Natura 2000), dan wel de wezenlijke kenmerken van een gebied, aangewezen op grond van artikel 10, eerste lid (Beschermd Natuurmonument), niet in gevaar komen.

2.2.2. Natura 2000-beheerplannen

Met het oog op de instandhoudingsdoelen stellen Gedeputeerde Staten voor Natura 2000-gebieden een beheerplan vast. In dit beheerplan wordt aangegeven welke instandhoudingmaatregelen dienen te worden genomen. Een beheerplan geldt voor een periode van maximaal zes jaren en kan worden verlengd. Enerzijds bevat een beheerplan een uitwerking van de natuurdoelen in omvang, ruimte en tijd en beschrijft het de maatregelen die genomen moeten worden om die doelen daadwerkelijk te bereiken. Anderzijds geeft het beheerplan aan in hoeverre bestaande of nieuwe activiteiten in en om het gebied kunnen (blijven) plaatsvinden, zonder dat de doelen in gevaar komen.

2.2.3. Flora- en faunawet

Voor de soortenbescherming is de Flora- en faunawet (hierna Ffw) van toepassing. Deze wet is gericht op de bescherming van dier- en plantensoorten in hun natuurlijke leefgebied. De Ffw bevat onder meer verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfsplaatsen. De wet maakt hierbij een onderscheid tussen 'licht' en 'zwaar' beschermde soorten. Indien sprake is van bestendig beheer, onderhoud of gebruik, gelden voor sommige, met name genoemde soorten, de verbodsbepalingen van de Ffw niet. Er is dan sprake van vrijstelling op grond van de wet. Voor zover deze vrijstelling niet van toepassing is, bestaat de mogelijkheid om van de verbodsbepalingen ontheffing te verkrijgen van het Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie. Voor de zwaar beschermde soorten wordt deze ontheffing slechts verleend, indien:

- er sprake is van een wettelijk geregeld belang (waaronder het belang van land- en bosbouw, bestendig gebruik en dwingende reden van groot openbaar belang);
- er geen alternatief is;
- geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient in het geval van zwaar beschermde soorten of broedende vogels overtreding van de Ffw voorkomen te worden door het treffen van maatregelen, aangezien voor dergelijke situaties geen ontheffing kan worden verleend.

Met betrekking tot vogels hanteert het Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie de volgende interpretatie van artikel 11:

De verbodsbepalingen van artikel 11 beperken zich bij vogels tot alleen de plaatsen waar gebroed wordt, inclusief de functionele omgeving om het broeden succesvol te doen zijn, én slechts gedurende de periode dat er gebroed wordt. Er zijn hierop echter verschillende uitzonderingen, te weten:

Nesten die het hele jaar door zijn beschermd

Op de volgende categorieën gelden de verbodsbepalingen van artikel 11 van de Ffw het gehele seizoen.

1. Nesten die, behalve gedurende het broedseizoen als nest, buiten het broedseizoen in gebruik zijn als vaste rust- en verblijfplaats (voorbeeld: steenuil).
2. Nesten van koloniebroeders die elk broedseizoen op dezelfde plaats broeden en die daarin zeer honkvast zijn of afhankelijk van bebouwing of biotoop. De (fysieke) voorwaarden voor de nestplaats zijn vaak zeer specifiek en limitatief beschikbaar (voorbeeld: roek, gierwaluw en huismus).
3. Nesten van vogels, zijnde geen koloniebroeders, die elk broedseizoen op dezelfde plaats broeden en die daarin zeer honkvast zijn of afhankelijk van bebouwing. De (fysieke) voorwaarden voor de nestplaats zijn vaak specifiek en limitatief beschikbaar (voorbeeld: ooievaar, kerkuil en slechtvalk).
4. Vogels die jaar in jaar uit gebruikmaken van hetzelfde nest en die zelf niet of nauwelijks in staat zijn een nest te bouwen (voorbeeld: boomvalk, buizerd en ransuil).

Nesten die niet het hele jaar door zijn beschermd

In de 'aangepaste lijst jaarrond beschermde vogelnesten' worden de volgende soorten aangegeven als categorie 5. Deze zijn buiten het broedseizoen niet beschermd.

5. Nesten van vogels die weliswaar vaak terugkeren naar de plaats waar zij het hele jaar daarvoor hebben gebroed of de directe omgeving daarvan, maar die wel over voldoende flexibiliteit beschikken om, als de broedplaats verloren is gegaan, zich elders te vestigen. De soorten uit categorie 5 vragen soms wel om nader onderzoek, ook al zijn hun nesten niet jaarrond beschermd. Categorie 5-soorten zijn namelijk wel jaarrond beschermd als zwaarwegende feiten of ecologische omstandigheden dat rechtvaardigen.

2.2.4. Natuurbeheerplan 2013

Jaarlijks wordt door de Provincie een Natuurbeheerplan vastgesteld. In het plan wordt aangegeven welke gebieden in aanmerking komen voor een beheervergoeding voor verschillende type (agrarisch) natuurbeheer of landschapsbeheer.

2. 3. Verkeer

2.3.1. Verkeershinder

Hoewel het aspect verkeershinder een belangrijk criterium vormt bij het opstellen van ruimtelijke plannen, zijn er geen wettelijke normen voor vastgesteld. Wel van belang zijn de Provinciale en Gemeentelijke verkeers- en vervoerplannen (zie onderstaand).

2.3.2. Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan

Het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 2006 is op 15 maart 2006 door Provinciale Staten van Fryslân vastgesteld. Het hoofddoel van het PVVP 2006 is het realiseren van een duurzaam verkeer- en vervoersysteem in Fryslân.

Voor de Willemshaven is vooral het streefbeeld van het openbaar vervoer van belang. De spoorlijn Leeuwarden - Harlingen (enkelspoor) maakt deel uit van het verbindend net tussen de Friese steden en regionale centra en sluit aan op de havens en de veerdienst naar de eilanden Terschelling en Vlieland. De provincie is van mening dat het verbindende net zodanige kwaliteit moet hebben dat het concurreert met de auto. Dit betekent dat de kwaliteit hoog moet zijn en de reistijd kort. In maart

2005 heeft de provincie Fryslân het openbaar vervoer via spoor voor de jaren tot 2020 vergund aan Arriva. Arriva zal daarbij nieuw materieel inzetten. De lijn Leeuwarden - Harlingen zal tot aan station Harlingen - Haven, de komende jaren als een halfuursdienst worden uitgevoerd.

2.3.3. Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan

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

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

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

2. 4. **Beleid en regelgeving woon- en leefklimaat**

2.4.1. Luchtkwaliteit

In de *Wet milieubeheer* zijn grenswaarden opgenomen ten aanzien van een aantal luchtverontreinigende stoffen. In de ruimtelijke ordening zijn met name de stoffen fijn stof (PM_{10}) en stikstofdioxide (NO_2) van belang. Vanaf 1 januari 2015 moet in ruimtelijke plannen ook getoetst worden aan een norm voor het fijn stof $PM_{2,5}$. De grenswaarden van deze stoffen zijn in de onderstaande tabel weergegeven.

stof	toetsing van	Grenswaarde	geldig
stikstofdioxide (NO_2)	jaargemiddelde concentratie	60 $\mu g/m^3$	2010 tot en met 2014
	jaargemiddelde concentratie	40 $\mu g/m^3$	vanaf 2015
fijn stof (PM_{10})	jaargemiddelde concentratie	40 $\mu g/m^3$	vanaf 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 $\mu g / m^3$	
fijn stof ($PM_{2,5}$)	jaargemiddelde concentratie	25 $\mu g/m^3$	vanaf 1 januari 2015

Tabel 1 Grenswaarden fijn stof (PM_{10}) en stikstofdioxide (NO_2)

In het *Besluit niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)* is bepaald dat ontwikkelingen met een beperkte bijdrage aan de concentraties luchtverontreinigende stoffen, niet hoeven te

worden getoetst aan de grenswaarden. Het gaat om een aantal omschreven categorieën projecten en projecten die niet meer dan 3% van de grenswaarde bijdragen ($1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

2.4.2. VNG-brochure Bedrijven en milieuzonering

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

2.4.3. Activiteitenbesluit

In het Activiteitenbesluit zijn algemene regels opgenomen ten aanzien van een groot aantal bedrijfsmatige activiteiten. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt in type A, B en C inrichtingen. Type A inrichtingen zijn niet vergunningplichtig en meldingsplichtig. Type B inrichtingen zijn meldingsplichtig en type C zijn vergunningsplichtig.

Een aantal van de algemene regels op het gebied van bijvoorbeeld geurhinder, lichthinder en energieverbruik en opslag gelden ook voor vergunningplichtige inrichtingen (type C). Voor andere aspecten moeten specifieke voorschriften in de vergunning worden opgenomen. Overigens geldt dat het bevoegd gezag (meestal de gemeente) in voorkomende gevallen ook maatwerkvoorschriften kan vaststellen.

2.4.4. Geluidhinder (bij vergunningplicht)

Niet-agrarische bedrijfsactiviteiten worden getoetst aan de richtwaarden en normen uit de 'Handreiking industrielawaai en vergunningverlening (1998)'. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt een langtijdgemiddeld beoordelingsniveau ($L_{Ar,Lr}$) en een maximaal geluidsniveau (L_{Amax}). Bij de richtwaarden voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau wordt rekening gehouden met de aard van de woonomgeving (landelijke omgeving, rustige woonwijk of woonwijk in de stad) en de beoordelingsperiode (dag, avond en nacht). De richtwaarden zijn opgenomen in de onderstaande tabel.

Aard van de omgeving	Aanbevolen richtwaarden (dB(A))		
	Dag	Avond	Nacht
Landelijke omgeving	40	35	30
Rustige woonwijk, weinig verkeer	45	40	35
Woonwijk in de stad	50	45	40

Figuur 4. Richtwaarden uit de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening

In sommige gevallen kan een overschrijding van de richtwaarden toelaatbaar worden geacht, op grond van een bestuurlijk afwegingsproces. Daarbij wordt een geluidsniveau van 55 dB(A) gehanteerd als maximum.

Voor een kortstondige verhoging van het geluidsniveau worden de volgende maximale waarden gehanteerd (L_{Amax}):

- 70 dB(A) in de periode tussen 07:00 en 19:00;

- 65 dB(A) in de periode tussen 19:00 en 23:00;
- 60 dB(A) in de periode tussen 23:00 en 07:00;

Ten aanzien van indirecte hinder als gevolg van verkeersbewegingen wordt de zogenaamde *Schrikkelcirculaire* ³⁾ gehanteerd. Op basis van de circulaire geldt een voorkeurgrenswaarde van 50 dB(A) en een maximale grenswaarde van 65 dB(A) op de gevels van woningen.

2.4.5. Evenementenlawaaai

Evenementenbeleid Harlingen 2012-2015

In het Evenementenbeleid Harlingen 2012-2015 zijn kaders opgenomen voor het verlenen van evenementenvergunningen. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen drie typen evenementen:

- Type A: reguliere evenementen waarvoor geen aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn;
- Type B: een grootschalig evenement met een gemiddeld risico. Dit zijn vaak evenementen met een lokale uitstraling, waarbij weinig publiek van buiten de gemeente worden verwacht;
- Type C: grootschalig evenement met een sterk verhoogd risico. Bij dit type evenement moeten met de hulpverleningsdiensten een risicoanalyse worden gemaakt en een veiligheidsplan worden opgesteld.

Om te bepalen of een evenement een A, B of C-evenement is, wordt gebruik gemaakt van scoretabellen. Verschillende factoren bepalen (gezamenlijk) de risicowaardering van een evenement.

2.4.6. Externe veiligheid

Vanuit een goede ruimtelijke ordening is het van belang te kijken naar activiteiten die risico's kunnen opleveren voor de beoogde ontwikkeling. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen:

- inrichtingen waar gevaarlijke stoffen worden opgeslagen of verwerkt;
- het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor of het water;
- het vervoer van gevaarlijke stoffen door leidingen.

Het externe veiligheidsbeleid heeft vorm gekregen in de risicobenadering. Op grond van deze benadering worden grenzen gesteld aan de risico's gelet op de kwetsbaarheid van de omgeving. Daarbij wordt rekening gehouden met twee verschillende normen: het plaatsgebonden risico (PR) ⁴⁾ en het groepsrisico (GR) ⁵⁾. Ten aanzien van het plaatsgebonden risico geldt een kans van 10^{-6} als grenswaarde. Dit betekent dat binnen de zogenaamde PR 10^{-6} -contour geen nieuwe kwetsbare objecten mogen worden toegestaan. Voor ontwikkeling van nieuwe beperkt kwetsbare objecten geldt deze norm als streefwaarde.

Nieuwe ontwikkelingen binnen de groepsrisicocontour, die een wezenlijke toename teweeg brengen van het groepsrisico, zullen moeten worden verantwoord. Door deze verantwoordingsplicht zal een bestuurlijke afweging en keuze worden gemaakt waarin de nieuwe ontwikkeling wordt afgewogen tegen aspecten als externe veiligheid, zelfredzaamheid, bestrijdbaarheid, bereikbaarheid en economische belangen.

³⁾ Circulaire inzake geluidhinder veroorzaakt door het wegverkeer van en naar de inrichting; beoordeling in het kader van de Wet milieubeheer, d.d. 29 februari 1996.

⁴⁾ Plaatsgebonden Risico (PR) is "het risico op een plaats buiten een inrichting uitgedrukt als de kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof, gevaarlijke afvalstof of bestrijdingsmiddel betrokken is".

⁵⁾ De definitie van Groepsrisico (GR) is "de cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof, gevaarlijke afvalstof of bestrijdingsmiddel betrokken is".

2. 5. Beleid en regelgeving landschap, cultuurhistorie en archeologie

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

De landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de Waddenzee worden beschermd op basis van het *Besluit algemene regels ruimtelijke ordening* (Barro). In artikel 2.5.2 zijn de kernkwaliteiten benoemd die van internationaal belang zijn (zie onderstaand kader).

Kernkwaliteiten van de Waddenzee (artikel 2.5.2 Barro)

1. Als landschappelijke kwaliteiten van de Waddenzee worden aangemerkt de rust, weidsheid, open horizon en natuurlijkheid met inbegrip van de duisternis.
2. Als cultuurhistorische kwaliteiten van de Waddenzee worden aangemerkt:
 - a. de in de bodem aanwezige archeologische waarden, en;
 - b. de overige voor het gebied kenmerkende cultuurhistorische structuren en elementen, bestaande uit:
 - o 1°. historische scheepswrakken;
 - o 2°. verdronken en onderslibde nederzettingen en ontginningssporen, waaronder de dam Ameland-Holwerd;
 - o 3°. zeedijken en de daaraan verbonden historische sluizen, waaronder het ensemble Afsluitdijk;
 - o 4°. landaanwinningswerken;
 - o 5°. systeem van stuifdijken;
 - o 6°. systeem van historische vaar- en uitwateringsgeulen, en;
 - o 7°. kapen.

In het plangebied maakt alleen het buitendijkse grondgebied van Ferwerderadiel deel uit van de Waddenzee (zie onderstaande figuur). Voor het Waddengebied zijn geen specifieke kernkwaliteiten benoemd. Wel is bepaald dat in het Waddengebied geen bouwplannen aan de orde mogen zijn, die afbreuk doen aan de landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten van het Waddengebied (externe werking). Daarnaast geldt dat de bouwhoogte van nieuwe bebouwing moet aansluiten bij de bestaande bebouwing (binnen stedelijk gebied) of moet passen bij de aard van het omliggende landschap (buiten stedelijk gebied).



Figuur 5. Begrenzing Waddengebied (groen) en Waddenzee (rood)

Grutsk op 'e romte

In Verordening Romte Fryslân 2014 wordt aangegeven dat bestemmingsplannen voor het landelijk gebied moeten worden getoetst aan Structuurvisie Grutsk op 'e Romte. Deze structuurvisie geeft de landschappelijke en cultuurhistorische kernkwaliteiten weer, die de provincie Fryslân wil behouden

en versterken. In de nota worden per deelgebied samenhangende structuren en waardevolle elementen beschreven. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen structuren die dusdanig uniek en kwetsbaar zijn dat zij gerespecteerd moeten worden in hun context en structuren die kunnen worden versterkt bij de ontwikkeling van nieuwe ruimtelijke functies. Voor het plangebied zijn de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de Waddenzee van belang.

Monumentenwet

Op basis van de *Monumentenwet* worden de volgende objecten beschermd:

- cultuurhistorisch waardevolle gebouwen;
- cultuurhistorisch of architectuurhistorisch waardevolle occupatiepatronen (Beschermd dorpsgezicht of Beschermd Stadsgezicht);
- archeologische vindplaatsen met een hoge waarde.

FAMKE

De provincie Fryslân heeft haar eigen archeologiebeleid uitgewerkt. Op grond van de Friese Archeologische Monumentenkaart Extra (FAMKE) kan worden vastgesteld welke archeologische waarden in het plangebied aanwezig zijn en op welke manier de aanwezige waarden beschermd moeten worden. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt in de perioden Steentijd-Bronstijd en IJzertijd-Middeleeuwen.

Welstandsnota

De gemeente Harlingen heeft haar gemeentelijke welstandsbeleid opgenomen in de “*Welstandsnota*” uit december 2003. Door middel van het welstandsbeleid worden nieuwe bouwplannen afgestemd op bestaande cultuurhistorische, stedenbouwkundige en architectonische waarden die in een bepaald gebied aanwezig zijn. In de welstandsnota zijn (per gebiedstype) de kenmerkende aspecten van de bebouwing uit het gebied, als criteria omschreven. Voor ontwikkelingsgebieden als de Willemshaven moet een beeldkwaliteitsplan worden vastgesteld waarmee sturing kan worden gegeven aan de beeldkwaliteit binnen het plangebied.

Notitie Bouwhoogte Harlingen

Aangezien in de gemeente Harlingen ontwikkelingen met betrekking tot hogere bebouwing op de agenda staan, is door middel van de “Notitie Bouwhoogte Harlingen” (versie 9 april 2010) beleid geformuleerd met betrekking tot dit thema. Voor de ontwikkeling van hoogbouw in Harlingen is een aantal uitgangspunten geformuleerd die bepalend zijn voor de locatiekeuze van hoogbouw:

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

BIJLAGE 2 TOETSINGSKADER EN HUIDIGE SITUATIE NATURA 2000-GEBIED WADDENZEE

1. Toetsingskader Natura 2000

1.1. Natuurbeschermingswet 1998

Aan de westzijde van Harlingen begint het Natura 2000-gebied Waddenzee (figuur 1) dat wordt beschermd in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998. Dit gebied is op 26 februari 2009 door de minister van LNV (nu EZ) definitief aangewezen als Natura 2000-gebied. Daarmee zijn ook de Beschermden Natuurmonumenten Waddenzee I en II komen te vervallen. De instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied Waddenzee zullen mede betrekking hebben op de waarden die beschermd werden door het Natuurmonument.

De Natuurbeschermingswet 1998:

1. verankert de Europese gebiedsbescherming van Natura 2000, bestaande uit Speciale Beschermingzones (sbz's) op grond van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn, in de Nederlandse wetgeving. Daarnaast vallen de reeds bestaande (Staats)natuurmonumenten onder deze wet;
2. vormt de wettelijke basis voor de aanwijzingsbesluiten met instandhoudingsdoelstellingen;
3. legt de rol van bevoegd gezag voor verlening van Nb-wetvergunningen meestal bij de provincies (in dit geval Gedeputeerde Staten van Fryslân).

Het is verboden zonder vergunning van Gedeputeerde Staten projecten te realiseren of andere handelingen te verrichten, die – gelet op de instandhoudingsdoelstelling – de kwaliteit van het gebied kunnen verslechteren of een significant verstorend effect kunnen hebben. Voor vergunningverlening is dan een habitattoets nodig.

De eerste stap betreft de oriëntatiefase waarin sprake is van een voortoets. Centraal staat dan de vraag of er een *kans op een significant negatief effect* is. Indien dergelijke effecten niet op voorhand kunnen worden uitgesloten dan dient een Passende beoordeling opgesteld te worden, alsmede een planMER, waarin de effecten op Natura 2000 worden onderzocht. Indien uit deze beoordeling blijkt dat ook na het treffen van mitigerende maatregelen daadwerkelijk sprake is van een significant negatief effect, dan dient om voor vergunningverlening in aanmerking te komen vervolgens voldaan te worden aan de zogenaamde *ADC-criteria*:

- er zijn geen Alternatieven;
- er is sprake van een Dwingende reden van groot openbaar belang;
- vooraf zijn adequate Compenserende maatregelen getroffen.

In het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 dienen zowel interne effecten (binnen de beschermde gebieden) als externe effecten (buiten de beschermde gebieden) van het voornemen op de te beschermen soorten en habitattypen te worden onderzocht. Van belang daarbij is dat de instandhoudingsdoelstelling, voor zover het een gebied betreft, aangewezen op grond van artikel 10a, eerste lid (Natura 2000), dan wel de wezenlijke kenmerken van een gebied, aangewezen op grond van artikel 10, eerste lid (Beschermd Natuurmonument), niet in gevaar komen.

Verder dienen in een passende beoordeling ook eventuele cumulatieve effecten te worden onderzocht, zoals bijvoorbeeld gecombineerde effecten van nieuwe infrastructuur, woongebieden en recreatieve functies op dezelfde soorten en habitats.

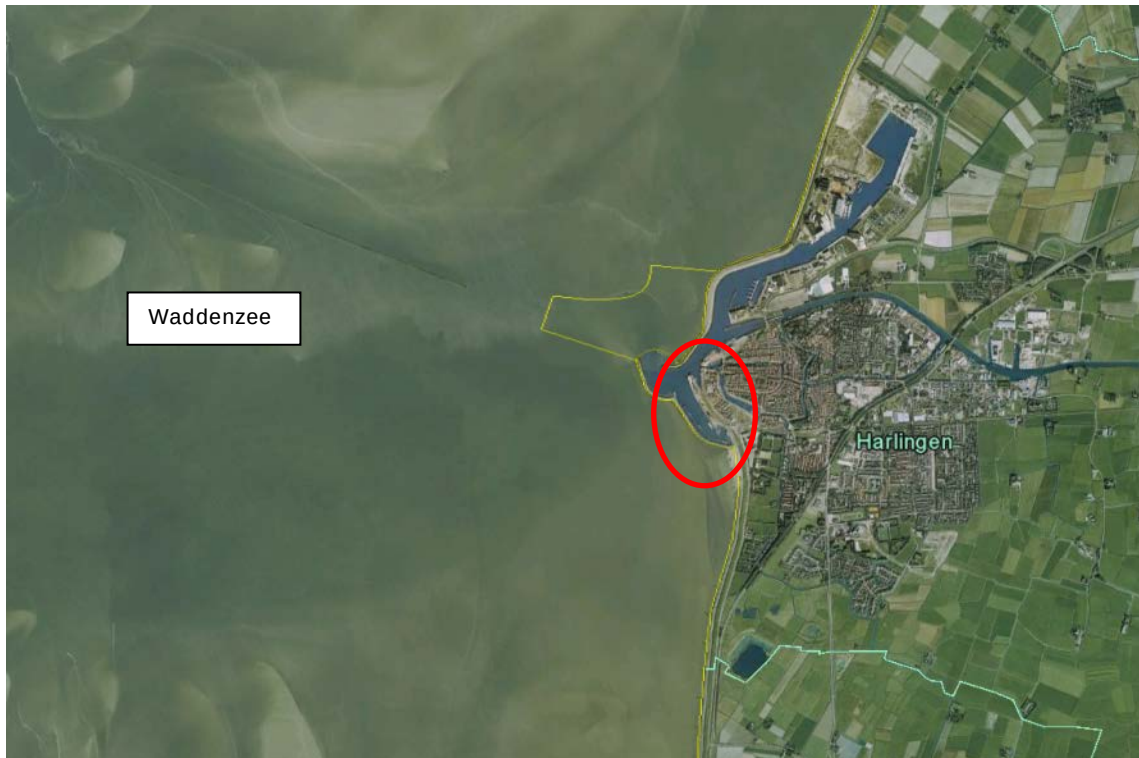
Wat is significant?

Het begrip significant speelt een sleutelrol bij het beoordelen van de vergunbaarheid van een ingreep in het kader van de Natuurbeschermingswet. In de recente 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.



Figuur 1 Ligging Natura 2000 (geel vlak) t.o.v. plangebied (rode ellips)

1.2. Instandhoudingsdoelen Natura 2000

Het Natura 2000-gebied Waddenzee grenst aan de westzijde aan het plangebied. Dit gebied is aangewezen als Natura 2000-gebied op basis van het voorkomen van de volgende habitattypen en –soorten en vogels:

Habitattypen	Landelijke staat van instandhouding	Doelstelling oppervlakte	Doelstelling kwaliteit
H1110A - Permanent overstroomde zandbanken (getijdengebied)	-	=	>
H1140A - Slik- en zandplaten (getijdengebied)	-	=	>
H1310A - Zilte pionierbegroeiingen (zeekraal)	-	=	=
H1310B - Zilte pionierbegroeiingen (zeevetmuur)	+	=	=
H1320 - Slijkgrasvelden	--	=	=
H1330A - Schorren en zilte graslanden (buitendijks)	-	=	>
H1330B - Schorren en zilte graslanden (binnendijks)	-	=	=
H2110 - Embryonale duinen	+	=	=
H2120 - Witte duinen	-	=	=
H2130A - *Grijze duinen (kalkrijk)	--	=	=
H2130B - *Grijze duinen (kalkarm)	--	=	>
H2160 - Duindoornstruwelen	+	=	=
H2190B - Vochtige duinvalleien (kalkrijk)	-	=	=

H1110A - Permanent overstroomde zandbanken (getijdengebied)	-	=	>
---	---	---	---

*Prioritaire habitat

Tabel 1 Kwalificerende habitats

Habitatsoorten	Landelijke staat van instandhouding	Doelstelling omvang leefgebied	Doelstelling kwaliteit leefgebied	Doelstelling populatie
H1014 - Nauwe korfslak	-	=	=	=
H1095 - Zeeprik	-	=	=	>
H1099 - Rivierprik	-	=	=	>
H1103 - Fint	--	=	=	>
H1364 - Grijze zeehond	-	=	=	=
H1365 - Gewone zeehond	+	=	=	>

Tabel 2 Kwalificerende habitatsoorten

Broedvogels	Staat van instandhouding NI	Doelstelling omvang leefgebied	Doelstelling kwaliteit leefgebied	Doelstelling omvang populatie
A034 - Lepelaar	+	=	=	430
A063 - Eider	--	=	>	5000
A081 - Bruine Kiekendief	+	=	=	30
A082 - Blauwe Kiekendief	--	=	=	3
A132 - Kluut	-	=	>	3800
A137 - Bontbekplevier	-	=	=	60
A138 - Strandplevier	--	>	>	50
A183 - Kleine Mantelmeeuw	+	=	=	19000
A191 - Grote stern	--	=	=	16000
A193 - Visdief	-	=	=	5300
A194 - Noordse Stern	+	=	=	1500
A195 - Dwergstern	--	>	>	200
A222 - Velduil	--	=	=	5

Tabel 3 Kwalificerende broedvogels Waddenzee

Niet-broedvogels	Staat van instandhouding NI	Doelstelling omvang leefgebied	Doelstelling kwaliteit leefgebied	Doelstelling omvang populatie
A005 - Fuut	-	=	=	310
A017 - Aalscholver	+	=	=	4200
A034 - Lepelaar	+	=	=	520
A037 - Kleine Zwaan	-	=	=	1600
A039 - Toendrarietgans	+	=	=	geen
A043 - Grauwe Gans	+	=	=	7000
A045 - Brandgans	+	=	=	36800
A046 - Rotgans	-	=	=	26400
A048 - Bergeend	+	=	=	38400
A050 - Smient	+	=	=	33100
A051 - Krakeend	+	=	=	320
A052 - Wintertaling	-	=	=	5000
A053 - Wilde eend	+	=	=	25400
A054 - Pijlstaart	-	=	=	5900
A056 - Slobeend	+	=	=	750
A062 - Toppereend	--	=	>	3100
A063 - Eider	--	=	>	90000-115000
A067 - Brilduiker	+	=	=	100
A069 - Middelste Zaagbek	+	=	=	150
A070 - Grote Zaagbek	--	=	=	70
A103 - Slechtvalk	+	=	=	40
A130 - Scholekster	--	=	>	140000-160000
A132 - Kluut	-	=	=	6700
A137 - Bontbekplevier	+	=	=	1800
A140 - Goudplevier	--	=	=	19200
A141 - Zilverplevier	+	=	=	22300
A142 - Kievit	-	=	=	10800
A143 - Kanoet	-	=	>	44400
A144 - Drieteenstrandloper	-	=	=	3700
A147 - Krombekstrandloper	+	=	=	2000
A149 - Bonte strandloper	+	=	=	206000
A156 - Grutto	--	=	=	1100
A157 - Rosse grutto	+	=	=	54400
A160 - Wulp	+	=	=	96200
A161 - Zwarte ruiter	+	=	=	1200
A162 - Tureluur	-	=	=	16500
A164 - Groenpootruiter	+	=	=	1900
A169 - Steenloper	--	=	>	2300-3000
A197 - Zwarte Stern	--	=	=	23000

Tabel 4 Kwalificerende niet-broedvogels

2. Aanwezigheid habitats en soorten rond het plangebied

2.1. Habitats

De kwalificerende habitats in de aangrenzende Waddenzee zijn weergegeven in onderstaande figuur (bron: Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat Waterdienst, 2010). Voor de directe omgeving van Harlingen zijn slechts twee habitats relevant, te weten:

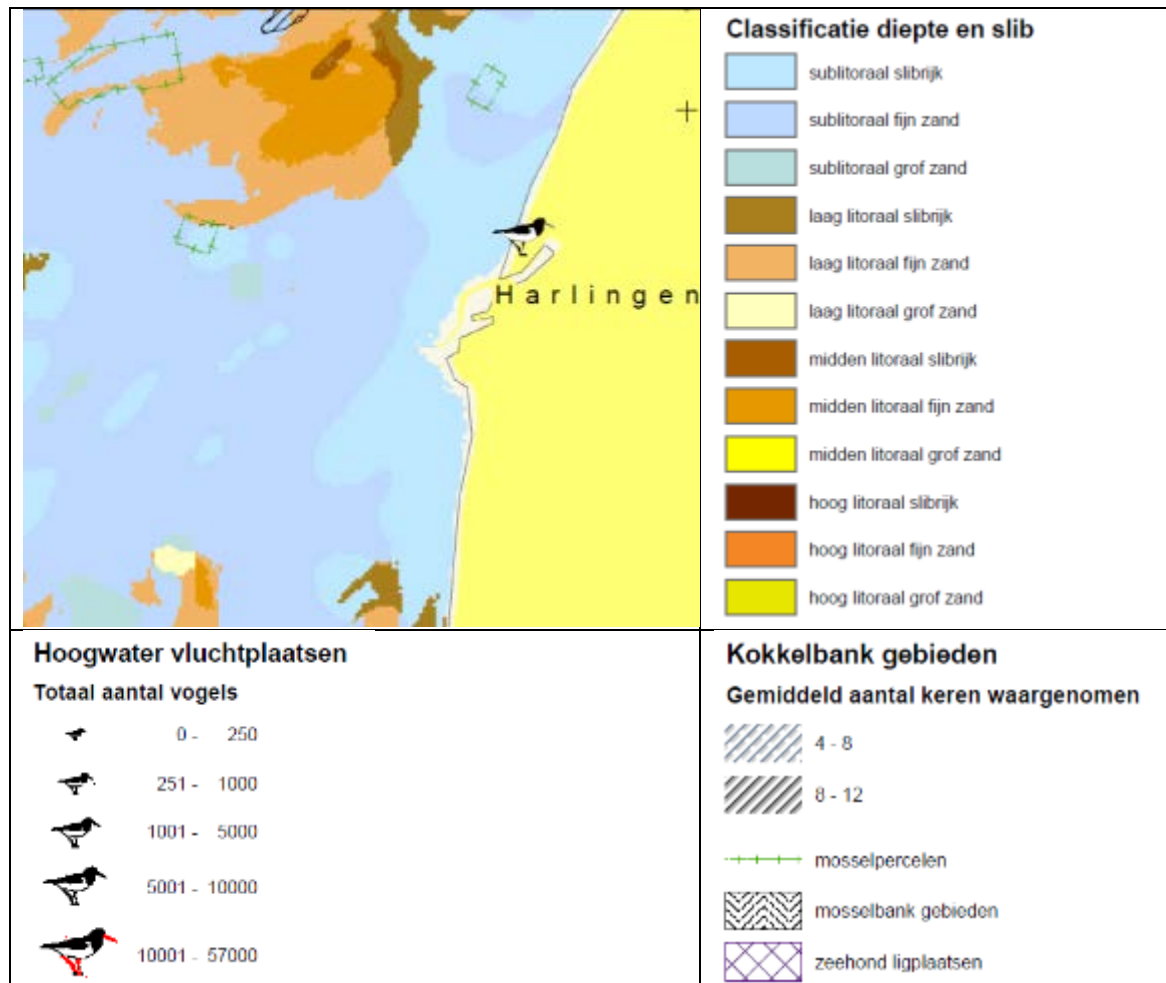
- H1110A - Permanent overstroomde zandbanken (getijdengebied)
- H1140A - Slik- en zandplaten (getijdengebied)

De instandhoudingsdoelen voor beide habitats zijn identiek; behoud van het areaal en verbetering van de kwaliteit.



Figuur 2 Ligging habitats Waddenzee

Figuur 3 geeft meer detailinformatie over de waddenbodem (bron: Ecologische Atlas Waddenzee, 2006):



Figuur 3 Ecologische Atlas Waddenzee

Het aanwijzingsbesluit zegt over de beide habitats het volgende:

H1110 Permanent overstroomde zandbanken

Het habitatype permanent overstroomde zandbanken, getijdengebied (subtype A), dat momenteel landelijk een matig ongunstige staat van instandhouding kent, is nagenoeg beperkt tot de Waddenzee. Het habitatype betreft hier de ondiepe delen tussen platen (waarvan de platen zelf onderdeel uitmaken van habitatype H1140 slik- en zandplaten) en diepe geulen met hoge stroomsnelheden. Kwaliteitsverbetering is vooral mogelijk door een deel van de mosselbanken betere ontwikkelingskansen te bieden (diverse stadia van ontwikkeling aanwezig) en door het herstel van de omvang en samenstelling van de visstand. Kenmerkend voor het systeem is de functionele samenhang van verschillende deelsystemen zoals eb- en vloedgeulen en droogvallende platen (H1140). Herstel van zoet-zout gradiënten is tevens van belang voor verbetering van de kwaliteit van dit habitatype.

H1140 Slik- en zandplaten

De Waddenzee is het belangrijkste gebied voor het habitatype slik- en zandplaten, getijdengebied (subtype A). De oppervlakte van de platen is hier nagenoeg natuurlijk. Wat de kwaliteit betreft is enerzijds behoud van de morfologische variatie van belang: de afwisseling tussen platen met een verschillende hoogteligging, mate van dynamiek en sedimentsamenstelling, anderzijds de overgangen daartussen en de overgangen naar diepere

geulen en naar habitattypen permanent overstroomde zandbanken (H1110) en zilte pionierbegroeiingen (H1310). Kansen voor verbetering van de kwaliteit liggen met name bij herstel van droogvallende mosselbanken (en de daarbij behorende levensgemeenschappen) en bodemfauna en bij uitbreiding van zeegras- en ruppia-velden. Onder meer herstel van geleidelijke zoet-zoutovergangen is hiervoor van belang. Voor de mosselbanken op de droogvallende platen wordt gestreefd naar een toename van de oppervlakte. Het betreft een zeer dynamisch habitatype waarvan de exacte locatie en de oppervlakte jaarlijks sterk kunnen wisselen ten gevolge van erosie- en sedimentatieprocessen.

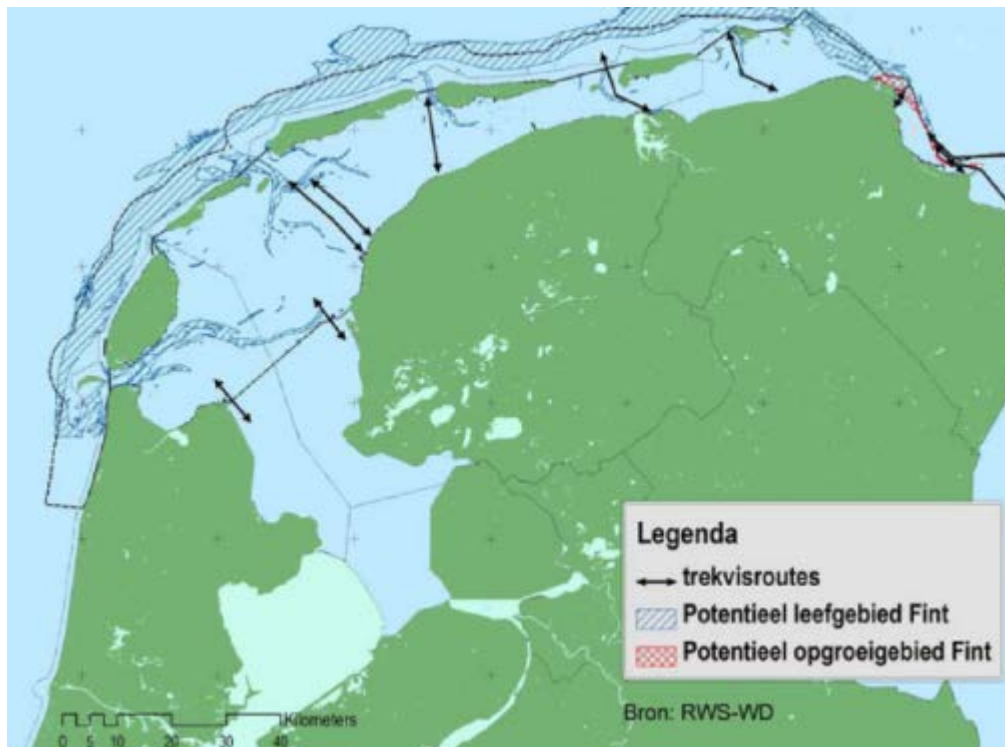
Het concept-ontwerp beheerplan (dec 2012) stelt ten aanzien van knelpunten en oplossingsrichtingen met betrekking tot beide habitattypen het volgende:

Naam habitatype	Behalen met de huidige beheer-praktijk?	Knelpunten	Oplossingsrichtingen
H1110 A Permanent overstroomde zandbanken	Waarschijnlijk niet	Onvoldoende aanwezigheid sublitorale mosselbanken (oudere stadia), bodemberoering, onvoldoende biomassa vis/kraamkamer-functie, onvoldoende zoet-zoutgradiënten	Afname bodemberoering, kennisopbouw en ontwikkeling mosselbanken, verbetering van zoet-zoutgradiënten
H 1140A Slik- en zandplaten	Onduidelijk	Onvoldoende aanwezigheid van litorale mosselbanken a.g.v. ongunstige abiotische factoren, onvoldoende begroeiingen van zeegras, klimaatverandering, onvoldoende zoet-zoutgradiënten	Kennisopbouw en ontwikkeling zeegras en mosselbanken, verbetering van zoet-zoutgradiënten

Figuur 4 Knelpunten voor Habitatype H1110 en H1140

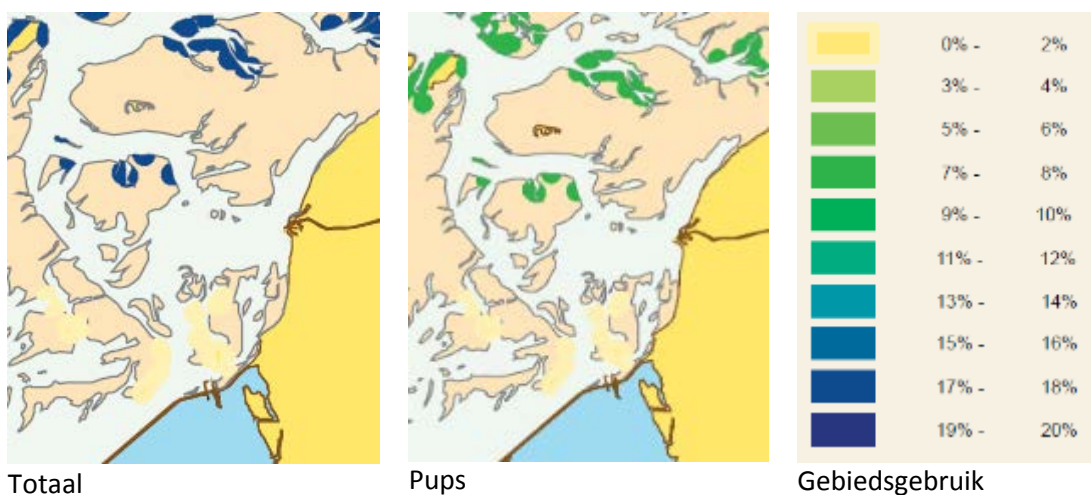
2.2. Habitatsoorten

De nauwe korfslak komt rond Harlingen niet voor. De Waddenzee is verder als doortrek- en opgroeigebied voor de vissoorten zeeprík, rivierprík en fint van groot belang. De exacte verspreiding van deze soorten binnen de Waddenzee is niet bekend. In figuur 5 zijn potentiële trekroutes aangegeven. Het invloedsgebied in de Waddenzee fungeert mogelijk als doortrek- en leefgebied voor de fint, rivierprík en zeeprík.



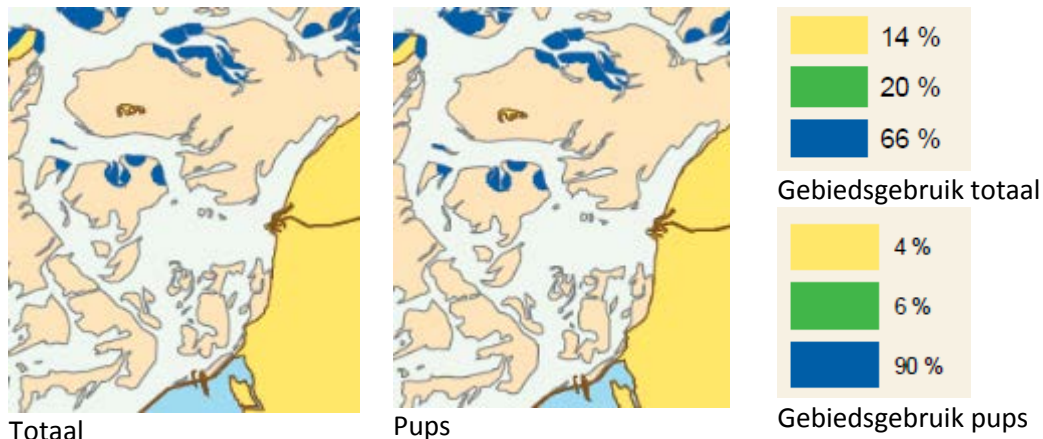
Figuur 5 Trekvisroutes en leefgebieden fint. Bron: RWS WD en Sportvisserij Nederland, in Jongbloed et al. 2010

Ligplaatsen van zeehonden bevinden zich op minimaal 6 kilometer afstand van het plangebied (zie figuur 6 en 7¹⁾)



Figuur 6 Gebiedsgebruik gewone zeehond

¹⁾ Deze kaartbeelden uit 2006 zijn qua inhoud vrijwel identiek aan de meest recente kaartbeelden (juni 2013) behorend bij het ontwerp-beheerplan. Vanwege de betere leesbaarheid is gekozen voor de kaartbeelden uit 2006.



Figuur 7 Gebiedsgebruik grijze zeehond

2.3. Vogels

2.3.1. Broedvogels

De Waddenzee is aangewezen voor 13 soorten broedvogels. Het plangebied zelf heeft geen functie voor kwalificerende broedvogels. In de directe omgeving van het plangebied ontbreekt geschikt biotoop voor kwalificerende broedvogels, waardoor dit niet als broedgebied zal functioneren. De meeste vogels broeden op grote afstand van het plangebied (> 3km). Eén kwalificerende broedvogel broedt wel binnen het invloedsgebied van de haven. Het kunstmatige strandje aan de zuidzijde vormt een geschikte broedlocatie voor bontbekplevieren en herbergt jaarlijks 1 tot 2 broedparen van deze soort (Jongbloed et al. 2010). Op iets groter afstand zijn ook jaarlijkse broedgevallen van de kluut bekend (zie figuur)



Figuur 8 broedlocaties bontbekplevier en kluut

Daarnaast kunnen enkele kwalificerende broedvogels de Waddenzee nabij Harlingen gebruiken als foerageergebied. Het gaat dan om kleine mantelmeeuw, grote stern, visdief, noordse stern en dwergstern. Ook niet-broedvogels kunnen de Waddenzee nabij Harlingen gebruiken als foerageergebied of als rustgebied. Het zal met name om vogels van open water gaan; eider, topper en aalscholver. Binnen het invloedsgebied van het plangebied liggen geen belangrijke hoogwatervluchtplaatsen, rustplaatsen, broedkolonies, foerageergebieden of ruigebieden.

Onderstaande kaartbeelden laten de verspreiding van de kwalificerende broedvogels in de ruime omgeving van Harlingen zien (bron: Jongbloed e.a., 2010).



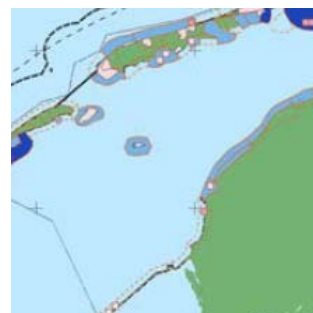
Broedplaatsen noordse stern (gem. aantal broedparen per seizoen)



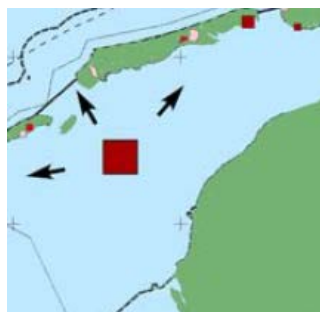
Broedplaatsen kluut (gem. aantal broedparen per seizoen)



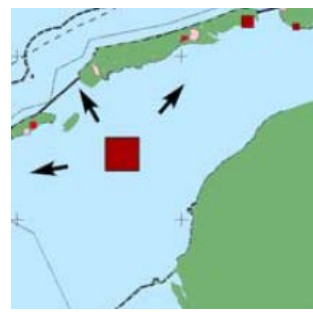
Broedplaatsen bruine kiekendief (gem. aantal broedparen per seizoen)



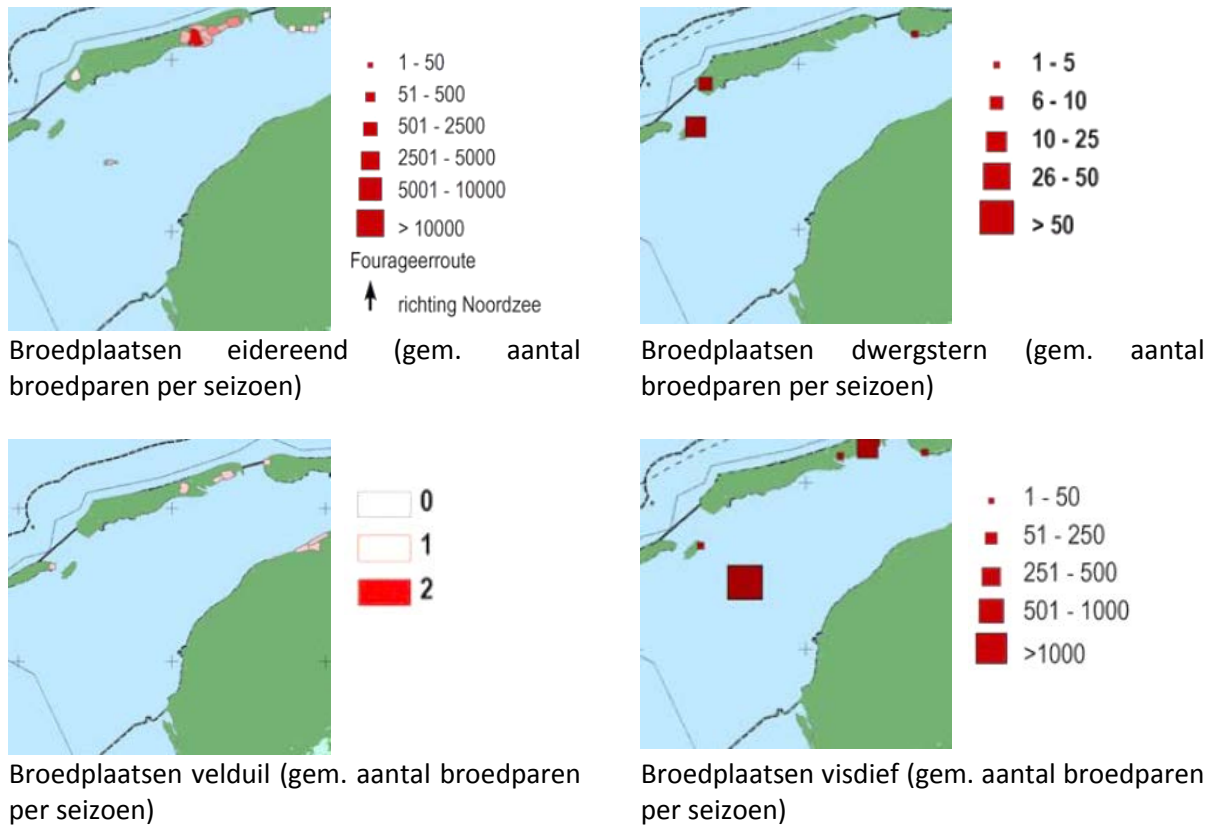
Broedplaatsen bontbekplevier (gem. aantal broedparen per seizoen resp. verspreiding tijdens broedtijd)



Broedplaatsen grote stern (gem. aantal broedparen per seizoen)



Broedplaatsen blauwe kiekendief (gem. aantal broedparen per seizoen)



Figuur 9 Broedplaatsen van kwalificerende broedvogels

2.3.2. Niet-broedvogels

Harlingen-Haven is één van de gebieden die door steltlopers worden gebruikt als hoogwatervluchtplaats (deels op de dijk, aan de zeezijde). Hier zijn soms grote aantallen overtijende vogels aanwezig. In tabel 5 zijn de aantallen vogels in Harlingen Haven in de periode 2003-2007 opgenomen (hoogwatertellingen) (Jager, 2009). Per soort is aangegeven welk aandeel van het instandhoudingsdoelen voor de gehele Waddenzee in deze periode gemiddeld aanwezig was. Voor vrijwel alle soorten niet-broedvogels is dit percentage zeer laag, met uitzondering van de steenloper, waarvan gemiddeld maar liefst 10% van de beoogde Waddenzee-populatie in de haven werd aangetroffen. De aanwezigheid van een grote lengte aan harde oevers in de haven is hiervoor verantwoordelijk. Deze soort is overigens nauwelijks verstoringsgevoelig.

Soort	Seizoensgemiddelde 2003-2007 (hoogwatertellingen)		Soort	Seizoensgemiddelde 2003-2007 (hoogwatertellingen)	
	Aantal	% IHD		Aantal	% IHD
Fuut	2	0,6	Scholekster	1348	1,0
Aalscholver	44	1,0	Bontbekplevier	3	0,2
Rotgans	1	0	Kievit	1	0
Smient	6	0	Kanoet	5	0
Wilde eend	112	0,4	Drieteenstrandloper	1	0
Topper	3	0	Bonte strandloper	1	0
Eider	85	0	Wulp	4	0
Middelste zaagbek	2	0,1	Tureluur	7	0
Grote zaagbek	1	0,1	Steenloper	264	10

Tabel 5 Aantallen vogels in Harlingen Haven (hoogwatertellingen) in de periode 2003-2007 (gebaseerd op tellingen van SOVON). Bron: Jager, 2009 in Cleveringa en Jager, 2010

3. Autonome ontwikkelingen

De Natuurbeschermingswet 1998 vereist dat bij de beoordeling van plannen en projecten in relatie tot Natura 2000-gebieden, ook rekening wordt gehouden met mogelijke cumulatie van effecten van andere plannen en projecten (autonome ontwikkelingen). In dit hoofdstuk worden de plannen en projecten beschreven die relevant zijn voor de uit te voeren cumulatietoets.

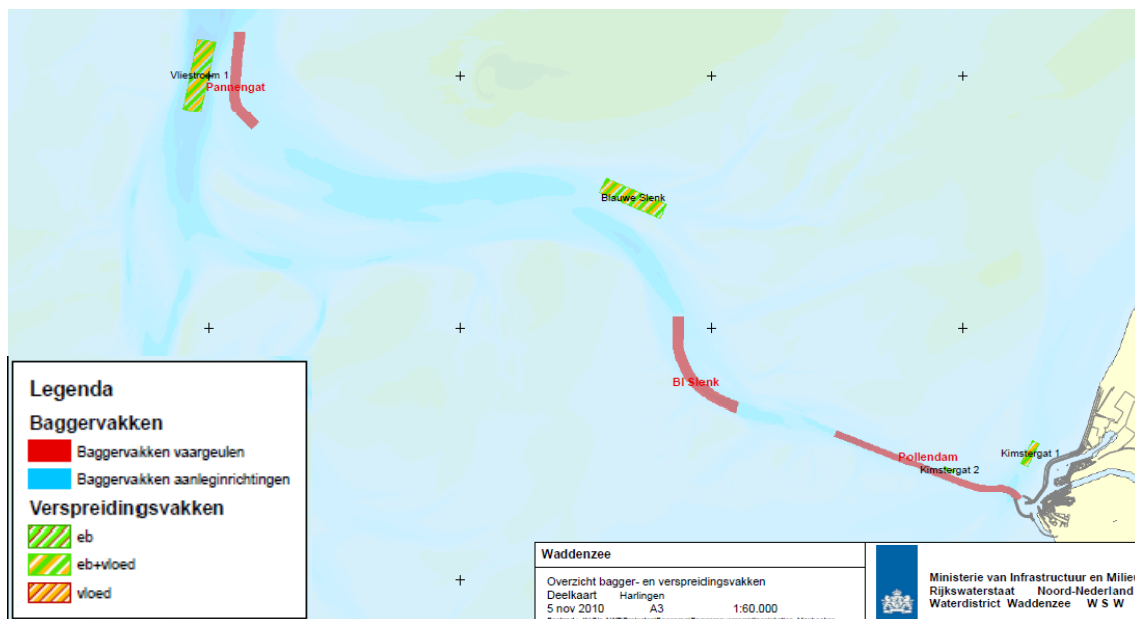
3.1. Baggeren

De haven van Harlingen en de vaargeulen wordt regelmatig gebaggerd. In het concept-ontwerp-beheerplan voor de Waddenzee is deze activiteit aangemerkt als bestaand gebruik met de volgende kenmerken:

Baggerlocatie	Frequentie	Volume in 1000 m3	Soort specie	Baggerdiepte in m tov NAP
Haven van Harlingen	jaarrond	1400		Variabel van -2,80 tot -8,00
Vaargeulen				
Vaargeul langs Pollendam	6 maanden per jaar	35	Zanderig slib	-8,00
Blauwe Slenk	jaarrond	200	zand	-8,00
Blauwe Slenk/Pannengat	jaarrond	20	zand	-8,00

Tabel 6 Reguliere baggerwerkzaamheden

In het rapport *“Nadere effectenanalyse Natura 2000-gebieden Waddenzee en Noordzeekustzone Beheerplankader voor baggeren”* (RWS/Ministerie van ELI, dec 2011) is een Nadere Effectanalyse (NEA) uitgevoerd ten behoeve van het opstellen van de Natura 2000 beheerplannen voor de Noordzeekustzone en de Waddenzee. Daarin zijn de effecten van de reguliere baggerwerkzaamheden op de instandhoudingsdoelen van de betreffende Natura 2000-gebieden geanalyseerd. Geconstateerd is dat de baggerwerkzaamheden in de Waddenzee en Noordzee zeer kleine/verwaarloosbare of in het geheel geen effecten hebben op de te beschermen soorten en habitats binnen beide Natura 2000-gebieden. Zolang de baggerwerkzaamheden binnen deze voorwaarden worden uitgevoerd is deze activiteit daarom niet relevant voor de cumulatietoets in het kader van de Natuurbeschermingswet.



Figuur 10 Ligging baggerlocaties en verspreidingslocaties

3.2. Overige projecten

Ten aanzien van de ontwikkelingen die wel relevant zijn wordt onderscheid gemaakt tussen ontwikkelingen waarvan met enige zekerheid gesteld kan worden dat ze doorgang zullen vinden (bestendige projecten) en projecten waarvan dit niet zeker is (onbestendige projecten). Alleen bestendige projecten zijn relevant voor de uit te voeren cumulatietoets.

Bestendige projecten	Onbestendige projecten
Zoutwinning onder de Waddenzee door Frisia Zout B.V.	
Gaswinning: aardgasboringen Zuidwal door Vermilion Oil & Gas Netherlands BV.	Toekomst Afsluitdijk Rijkswaterstaat
Traverse N31 door Harlingen	Extra spuicapaciteit Afsluitdijk: verdubbeling spuicapaciteit en vispassage.

Tabel 7 Overige projecten

De ligging van deze projecten is weergegeven in de onderstaande figuur. Opgemerkt wordt dat de drempelverwijdering Boontjes en de Reststoffenenergiecentrale (REC) al zijn gerealiseerd. Deze projecten worden daarom gerekend tot de bestaande situatie.

Onbestendige projecten

De drempelverwijdering, de extra spuicapaciteit en de toekomstplannen voor de Afsluitdijk zijn nog niet (volledig) onderzocht op hun effecten voor de omliggende Natura 2000-gebieden. Evenmin is voor deze projecten een *Natuurbeschermingswetvergunning* aangevraagd. Uitvoering van deze projecten staat nog niet vast. Dit betekent dat de projecten slechts indicatief kunnen worden meegenomen bij de cumulatietoets.

Bestendige projecten

De zout- en gaswinning en de traverse N31 zijn projecten waarvan de effecten op Natura 2000 wel in kaart zijn gebracht. Hoewel (met uitzondering van de gaswinning) deze projecten nog niet in uitvoering zijn, zijn de plannen wel zo concreet dat het noodzakelijk is de cumulatieve effecten te bepalen. De Reststoffenenergiecentrale (REC) die wordt vermeld in de bovenstaande figuur is inmiddels operationeel.

Gaswinning

De gaswinning kan tot tijdelijke verstoring tijdens het boren van de winput(ten) leiden. Verder veroorzaakt het winnen van gas een beperkte bodemdaling in de Waddenzee.

Zoutwinning

Het bovenstaande geldt ook voor de zoutwinning. Ook dit kan leiden tot tijdelijke verstoring tijdens het boren van de winput(ten) en lichte bodemdaling in de Waddenzee.

Traverse N31

De aanpassing van de N31 kan leiden tot een toename van stikstofdepositie op de Waddenzee en tot een toename van de geluidsverstoring.



Figuur 11 Ligging overige projecten nabij Natura 2000