

---

# AANMELDNOTITIE VORMVRIJE M.E.R.-BEOORDELING HARLIN- GEN - LANGPARKEERTERRI- NEN

Gemeente Harlingen

24 november 2023

**RHO ADVISEURS**



# RHO ADVISEURS

---

**DATUM** 24 november 2023  
**KENMERK** 20221558/124645/

**PROJECT** Harlingen - Langparkeerterreinen bestemmingsplan  
**PROJECTLEIDER** drs.ing. T. de Jong

**OPDRACHTGEVER** Gemeente Harlingen  
**PROJECTNUMMER** 20221558

**AUTEUR** S. Lie  
**STATUS** Concept





## **DISCLAIMER**

© Rho Adviseurs B.V.

Niets uit dit drukwerk mag door anderen dan de opdrachtgever worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Rho Adviseurs B.V., behoudens voor zover dit drukwerk wettelijk een openbaar karakter heeft gekregen. Dit drukwerk mag zonder genoemde toestemming niet worden gebruikt voor enig ander doel dan waarvoor het is vervaardigd.

### AVG

Onze producten worden vrijgegeven conform het protocol en eisen uit het kwaliteitssysteem van Rho Adviseurs B.V.. Daarbij wordt niet gewerkt met handtekeningen en/of parafen. In het kader van de AVG worden, voorafgaand aan publicatie of bij uitlevering aan derden, persoonsgegevens van derden in onze producten geanonimiseerd. In het belang van de advisering en herkenbaarheid worden bedrijfsgegevens van Rho Adviseurs B.V., namen, e-mailadres(sen) en telefoonnummer(s) van adviseur(s), zijnde auteur(s) van het rapport of de projectleider van het onderhavige project, niet geanonimiseerd.

# INHOUD

|   |           |
|---|-----------|
| <b>1. Inleiding</b>                           | <b>5</b>  |
| 1.1 Aanleiding                                | 5         |
| 1.2 Wat houdt een m.e.r.-beoordeling in?      | 5         |
| 1.3 Leeswijzer                                | 5         |
| <b>2. Plaats en omvang van het project</b>    | <b>6</b>  |
| 2.1 Plaats van het project                    | 6         |
| 2.2 Omvang van het project                    | 9         |
| <b>3. Kenmerken van de milieufactoren</b>     | <b>11</b> |
| 3.1 Mobiliteit                                | 11        |
| 3.2 Geluid                                    | 13        |
| 3.3 Bodem                                     | 14        |
| 3.4 Water                                     | 14        |
| 3.5 Natuur                                    | 15        |
| 3.6 Luchtkwaliteit                            | 18        |
| 3.7 Externe veiligheid                        | 18        |
| 3.8 Landschap, cultuurhistorie en archeologie | 19        |
| 3.9 Sloop- en aanlegwerkzaamheden             | 20        |
| 3.10 Maatregelen                              | 21        |
| <b>4. Conclusie</b>                           | <b>22</b> |

---

# 1. INLEIDING

## 1.1 Aanleiding

De gemeente Harlingen heeft het voornemen om het gehele eilandparkeren in het gebied tussen de Zuidwalweg en de Harlingerstraatweg in Harlingen te concentreren en het parkeerterrein op te waarderen en toekomstbestendig te maken. Een goede inpassing in de omgeving, onder andere richting de omliggende woonpercelen, is hierbij een uitgangspunt. Een belangrijk kenmerk van het project is het verplaatsen van de entree naar het parkeerterrein van de zuidzijde aan de Harlingerstraatweg naar de noordzijde aan de Zuidwalweg. Ook is er de wens om een mogelijkheid te bieden voor een overdekte parkeervoorziening.

De voorgenomen ontwikkeling is niet in overeenstemming met de regeling van het geldende bestemmingsplan. Om de ontwikkeling juridisch-planologisch mogelijk te maken, is een nieuw bestemmingsplan opgesteld.

In het Besluit milieueffectrapportage is opgenomen dat de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen m.e.r.-beoordelingsplichtig is in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op 'een oppervlakte van 100 hectare of meer, een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat of een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m<sup>2</sup> of meer' (Besluit milieueffectrapportage, bijlage onderdeel D11.2). Met de beoogde ontwikkeling wordt een gebied van circa 29,4 hectare ontwikkeld. Hiermee blijft de ontwikkeling ruim onder de drempelwaarde van 100 hectare. Dit betekent dat een zogenaamde 'vormvrije m.e.r.-beoordeling' noodzakelijk is.

## 1.2 Wat houdt een m.e.r.-beoordeling in?

In een m.e.r.-beoordeling wordt getoetst of een m.e.r. procedure doorlopen moet worden. De wettelijke regeling voor de m.e.r.-beoordeling gaat uit van het principe 'nee, tenzij'. Dat wil zeggen, een volwaardige m.e.r.-procedure is alleen noodzakelijk als sprake is van 'belangrijke nadelige gevolgen' die het betreffende project voor het milieu kan hebben. Daarbij moet het bevoegd gezag rekening houden met de omstandigheden zoals aangegeven in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling, te weten:

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

Het bevoegd gezag, in dit geval het college van burgemeester en wethouders, dient een m.e.r.-beoordelingsbeslissing te nemen, waarin wordt aangegeven of wel of geen MER nodig is, gelet op de omvang van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten en mogelijke mitigerende maatregelen. Deze beslissing wordt als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen.

## 1.3 Leeswijzer

Deze m.e.r.-beoordelingsnotitie:

- beschrijft in hoofdstuk 2 de plaats en omvang van het project;
- licht in hoofdstuk 3 de verwachte effecten voor de verschillende milieueffecten toe;
- geeft ten slotte in hoofdstuk 4 de conclusie weer voor de m.e.r.-beoordeling.

Bij de analyse in hoofdstuk 2 en 3 is gebruik gemaakt van informatie uit de onderzoeken toegevoegd aan de bijlagen.

## 2. PLAATS EN OMVANG VAN HET PROJECT

### 2.1 Plaats van het project

Het plangebied ligt aan de noordzijde van Harlingen direct ten noorden van het Van Harinxmakanaal. De begrenzing van het plangebied aan de noord- en de zuidzijde wordt gevormd door de Zuidwalweg (N390) en de Harlingerstraatweg. In de westzijde van het plangebied komen deze wegen samen nabij de Tjerk Hiddesbrug bij de sluisen. De oostzijde van het plangebied wordt gevormd door de Haulewei. De ligging van het plangebied in Harlingen en de directe omgeving is weergegeven in figuur 2.1.

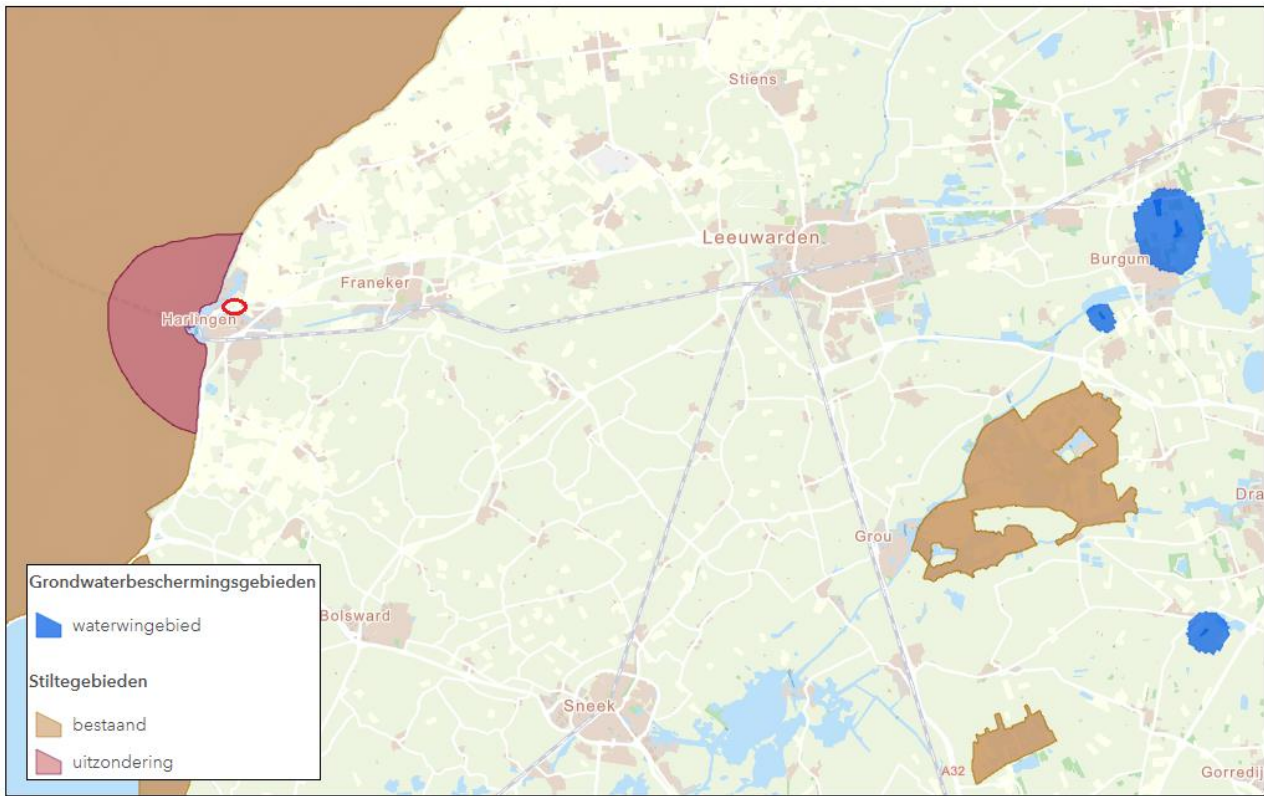
Het plangebied bestaat uit parkeerterreinen, nutsvoorzieningen, water, woningen, groen en agrarische gronden. Ten noorden van het plangebied is industrieterrein de Industriehaven aanwezig, ten zuiden woonwijk De Spiker en industrieterrein Hermes. Beide industrieterreinen betreffen gezoneerde industrieterreinen. Aan de oostzijde grenst het plangebied aan het agrarisch gebied dat zich tussen het plangebied en Midlum bevindt. Ten westen van het plangebied zijn de Tjerk Hiddes sluisen met daarachter het Harlinger centrum en de Waddenpromenade met de veerbootterminal aanwezig.



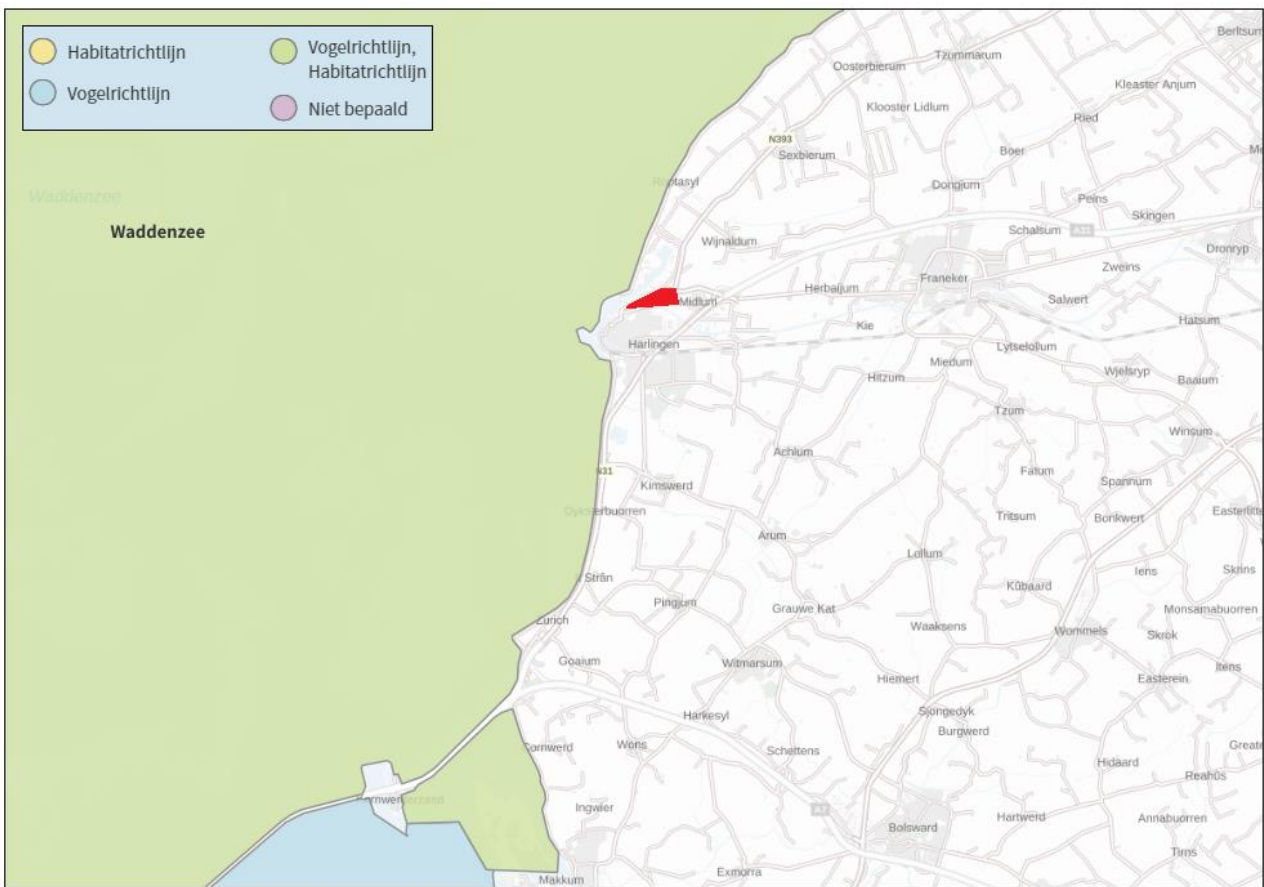
*Figuur 2.1 Ligging van het plangebied*

### BIJZONDERE GEBIEDEN EN HET OPNAMEVERMOGEN VAN HET NATUURLIJK MILIEU

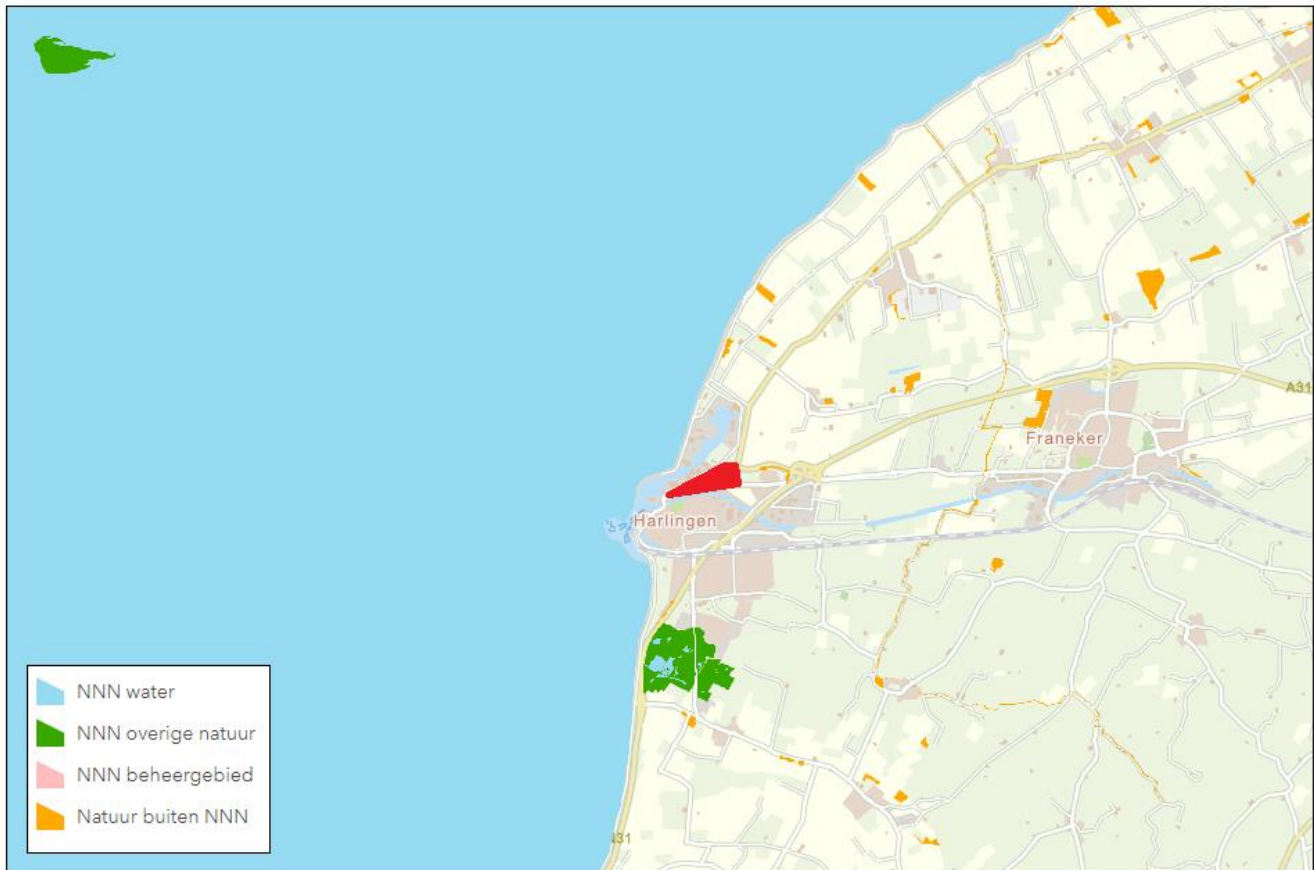
Het plangebied is niet gelegen in een kwetsbaar gebied en/of een gebied met beschermde status zoals waterwin-, grondwaterbeschermings- of stiltegebieden (zie figuur 2.2). Het plangebied vormt geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura 2000 of Natuurnetwerk Nederland. Het plangebied ligt op circa 500 meter van het stikstofgevoelige Natura 2000-gebied 'Waddenzee' (figuur 2.3). Dit is ook het dichtstbijzijnde onderdeel van het Natuurnetwerk (zie figuur 2.4).



Figuur 2.2 Ligging plangebied (rood omcirkeld) ten opzichte van waterwin-, grondwaterbeschermings- en stiltegebieden (bron: Provincie Friesland)



Figuur 2.3 Ligging plangebied (rood gemarkeerd) ten opzichte van Natura 2000-gebieden (bron: AERIUS Calculator)

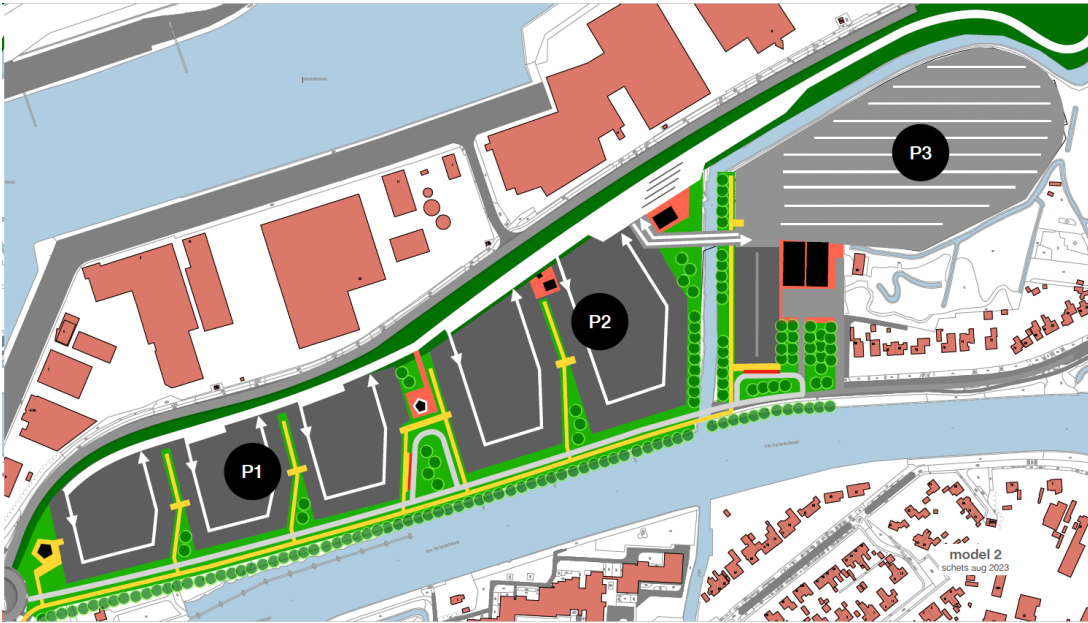


*Figuur 2.4 Ligging plangebied (rood gemarkeerd) ten opzichte van Natuurnetwerk Nederland (bron: Provincie Friesland)*



## 2.2 Omvang van het project

Het voorgenomen initiatief bestaat in hoofdzaak uit het opwaarderen van (de verschillende delen van) het parkeerterrein en het veranderen van aan- en afvoerroutes voor autoverkeer van en naar het terrein. Dit is in figuur 2.5 aangegeven.



Figuur 2.5 Concept ontwerp tekening

Het bestaande aantal parkeerplaatsen van 4.800 blijft hierbij behouden. P1 en P2 worden hierbij in vijf 'losse' delen ingericht met daartussen groene wiggen die via een verbindingsweg aan de noordzijde met elkaar zijn verbonden. Bij P1 wordt in de toekomst ook gedacht aan de gebouwde parkeervoorziening van maximaal 10 meter hoog waarbij twee extra parkeerlagen mogelijk zijn. Voor het (overloopparkerterrein) P3 wordt een nieuwe brug over de Ried gerealiseerd, die dit deel laat aansluiten met de verbindingsweg. De bestaande voormalige bedrijfsgebouwen ten zuiden van P3 worden in de toekomst gebruikt als werkplaats, busremise en/of opslagruimte en mogelijk ook vergelijkbare functies. Verspreid over het parkeerterrein wordt eveneens een mogelijkheid geboden voor gebouwen die ten behoeve van het parkeerterrein benodigd zijn. Ook zonnepanelen (als overkapping boven de parkeerplaatsen) behoren tot de mogelijkheden.

De ontsluiting van en naar het parkeerterrein zal niet meer aan de zuidkant langs de Harlingerstraatweg plaatsvinden, maar aan de noordzijde door middel van een nieuwe aansluiting bij de Zuidwalweg. In figuur 2.6 is dit gevisualiseerd.



Figuur 2.6 Aansluiting Zuidwalweg

---

Om dit mogelijk te maken, wordt de Ried mogelijk in zuidelijke richting verlegd of voorzien van damwanden. Deze nieuwe aansluiting is ten opzichte van de bestaande situatie een sterke verbetering. Verkeer hoeft in de nieuwe situatie niet meer gebruik te maken van het kruispunt bij de Tjerk Hiddessluizen en de afstand van en naar de oprit bij de A31 wordt aanzienlijk korter. De nieuwe aansluiting voorkomt ook sluiptverkeer door Midlum. De Harlingerstraatweg kan daardoor worden afgewaardeerd en zal vriendelijker worden ingericht, waarbij de nadruk meer komt te liggen op de verblijfsfunctie dan op de verkeersfunctie.

Om het beoogde initiatief mogelijk te maken worden de bestaande (bedrijfs)woningen aan de Harlingerstraatweg 90, 92 en 94 gesloopt. Voor de overige woonpercelen aan de Harlingerstraatweg en de Haulewei en het agrarisch bedrijf zijn geen veranderingen beoogd. Voor dit deel van het plangebied heeft het bestemmingsplan een conserverend karakter. Het gebied tussen de bestaande woonpercelen en P3 krijgt een groen karakter.

### **GEBRUIK NATUURLIJKE HULPBRONNEN EN PRODUCTIE VAN AFVALSTOFFEN**

Natuurlijke hulpbronnen worden gebruikt tijdens de bouw en het gebruik van de ontwikkeling. Het betreft hier natuurlijke hulpbronnen als energie, water en grondstoffen. Dit zou echter op elke willekeurige locatie het geval zijn. De gevolgen hiervan zijn van een dusdanig beperkte omvang, dat hierdoor geen beslag wordt gelegd op natuurlijke hulpbronnen.

Het ontstaan van afval tijdens de bouw van de ontwikkeling is vanzelfsprekend. Bouwafval wordt zoveel mogelijk hergebruikt of afgevoerd naar een erkende verwerker. Het afval van de medewerkers zal volgens de geldende regelgeving worden gerecycled/verwerkt. Dit zou op elke locatie het geval zijn. Er is geen aanleiding om dit aspect nader te laten onderzoeken in het kader van het opstellen van een milieueffectrapport.

### **VERONTREINIGING, HINDER, RISICO VAN ZWARE ONGEVALLLEN EN RAMPEN, RISICO'S VOOR DE MENSELIJKE GEZONDHEID**

Deze thema's komen mede aan bod in het volgende hoofdstuk.

### **CUMULATIE MET ANDERE PROJECTEN**

Er zijn geen concrete ruimtelijke ontwikkelingen in de directe omgeving van het plangebied, die samenhangen met de ontwikkelingen in het plangebied. Er is daarom geen sprake van een cumulatie van milieueffecten vanwege omliggende projecten.

### 3. KENMERKEN VAN DE MILIEUFACTOREN

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste milieueffecten van de beoogde ontwikkeling beschreven ten opzichte van de referentiesituatie. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie inclusief autonome ontwikkelingen en trends. De referentiesituatie bestaat uit parkeerterreinen, nutsvoorzieningen, water, woningen, groen en agrarische gronden. De effectbeoordeling in dit hoofdstuk is gebaseerd op de informatie uit het bestemmingsplan dat voor de beoogde ontwikkeling is opgesteld en de in dat kader uitgevoerde onderzoeken.

#### 3.1 Mobiliteit

Wat betreft de verkeersaantrekkende werking, blijft het bestaande aantal parkeerplaatsen behouden en is het project met name gericht op een opwaardering van het totale parkeerterrein en een verbetering van de aan- en afvoerroutes. Het project heeft voor Harlingen geen extra verkeersaantrekkende werking. De parkeervraag is namelijk afhankelijk van de bedencapaciteit op Terschelling en Vlieland en de aan- en afvaarten van de veerboten naar deze eilanden. Hier zijn geen veranderingen in beoogd die resulteren in meer verkeer van en naar de parkeerterreinen in het plangebied. De verwachting is dat het per saldo rustiger zal worden doordat de nieuwe ontsluiting voor minder overlast zorgt in de omgeving en de route naar het hoofdwegennet directer wordt.

Het zal hierbij niet (veel) drukker worden op Harlingerstraatweg, (het westelijke deel van) de Zuidwalweg en Haulewei door de aanleg van de nieuwe noordelijke aansluiting. Het halen en brengen van passagiers zal nog deels bij de veerbootterminal plaatsvinden, dat is echter in de huidige situatie ook het geval. Door de nieuwe ontsluiting wordt de kans groter dat men niet meer eerst naar de veerbootterminal gaat. Ook de realisatie van een nieuwe uitnodigende wandelroute zal hieraan bijdragen.

In planologisch opzicht is echter wel sprake een toename van het aantal parkeerplaatsen en uitbreiding van het parkeerterrein, omdat alleen P1 in het geldende bestemmingsplan is geregeld en P2 en P3 met een tijdelijke omgevingsvergunning zijn vergund.

##### Huidige verkeersstructuur

Het huidige parkeerterrein P1 en P2 wordt momenteel ontsloten op de Harlingerstraatweg via een eigen aansluiting. P3 heeft een eigen aansluiting direct ten oosten van het perceel Harlingerstraatweg 92. De Harlingerstraatweg sluit in westelijke richting aan op de Zuidwalweg. In oostelijke richting leidt deze naar Midlum en is via de Haulewei ook een verbinding met de Zuidwalweg aanwezig.

In figuur 3.1 zijn de relevante intensiteiten in motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal) opgenomen van de ontsluitende wegen.



Figuur 3.1 Verkeersintensiteiten gemiddelde werkdag (eind juni, begin juli 2019)

Deze verkeersintensiteiten zijn van toepassing voordat de Corona-maatregelen van kracht werden en voordat het huidige P2 en P3 in gebruik werden genomen. Ze geven daarom een representatief beeld van de geldende planologische situatie waarin alleen P1 mogelijk is. Overigens was voordat het huidige P2 en P3 in gebruik werden genomen ook al een (overloop)parkeerterrein aanwezig in de buurt van dit gebied ten noorden van het kanaal. Het huidige P3 heette vroeger P2.

### Verkeersgeneratie en afwikkeling

Alhoewel het project (zoals in de inleiding is aangegeven) tot minder drukte en tot een betere ontsluiting zal leiden, dient er voor het planologisch regelen van P2 en P3 met circa 3.100 parkeerplaatsen voor het bestemmingsplan uitgegaan te worden van een verandering in de verkeersstromen. Om te bepalen hoeveel extra verkeer het nieuwe parkeerterrein in planologisch opzicht per dag zal genereren, is een aannames gedaan op basis van het huidige parkeerterrein P1 van circa 1.900 parkeerplaatsen en de huidige intensiteiten van de Harlingerstraatweg. De Harlingerstraatweg verwerkt vooral verkeer van dit huidige parkeerterrein (P1), het voormalige bedrijfsperceel ten oosten hiervan (waar P2 is gerealiseerd), parkeerlocatie P3 verder in oostelijke richting en de aangelegene woningen. Daarbij is de intensiteit van het westelijke wegvak 1.373 mvt/etmaal en ten oosten, ter hoogte van de woningen 749 mvt/etmaal. Op basis van deze gegevens is de inschatting dat circa 50% van de westelijke intensiteit tot stand komt door het huidige parkeerterrein. Dit betekent dat het parkeerterrein P1 van circa 1.900 parkeerplaatsen leidt tot circa 700 mvt/etmaal (verdeeld over de aankomst- en/of vertrekbewegingen).

In verhouding met het P1 zullen P2 en P3 circa 1.150 mvt/etmaal genereren. Daarnaast kan de verkeersgeneratie van het nu nog planologisch geregeld bedrijfsperceel in de huidige situatie in mindering worden gebracht. Omdat de verkeersgeneratie is berekend met aannames wordt de verkeersafwikkeling in deze mobiliteitstoets worst-case beoordeeld. Hierdoor wordt uitgegaan van 1.150 mvt/etmaal voor het nieuwe parkeerterrein, wat als verkeerstoename geldt op de in de figuur 2.4 genoemde verkeersintensiteiten. In de huidige situatie is het parkeerterrein bewegwijzerd via de Zuidwalweg en Oude Ringmuur. Dit betekent dat de intensiteiten uit figuur 1 van 1.373 naar circa 2.500 mvt/etmaal zal toenemen op gemiddelde werkdagen. Vervolgens gaat het verkeer grotendeels naar de Zuidwalweg, die daardoor toeneemt tot circa 6.000 mvt/etmaal. De route in oostelijke richting is niet bewegwijzerd maar geldt wel als (ongewenst) alternatief, bijvoorbeeld vanuit navigatiesystemen. Deze zal naar verwachting toenemen van 749 naar maximaal 1.250 op basis van de huidige bewegwijzering. Dit verkeer gaat vervolgens via de Haulewei naar de Zuidwalweg. De Haulewei neemt hierdoor ook met maximaal enkele honderden mvt/etmaal toe.

De capaciteit van de omliggende wegen is te bepalen per wegvak en op kruispuntniveau. De capaciteit van een wegvak neemt af naar mate veel wegen op aansluiten en de wegbreedte smaller is dan standaard voorgeschreven in het CROW. De Zuidwalweg is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg en voldoet qua wegbreedte, ook zijn er relatief weinig kruispunten kort na elkaar gelegen. De Zuidwalweg zou hierdoor meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal) goed moeten kunnen verwerken, wat volgens figuur 2.4 niet behaald wordt. De Harlingerstraatweg is gecategoriseerd als erftoegangsweg, met een vrijliggend fietspad. Vanaf 3.000 à 4.000 mvt/etmaal zou hier eventueel bermschade kunnen ontstaan (CROW-publicatie 329). Hierbij is rekening gehouden met fietsers op de rijbaan. Doordat een vrijliggend fietspad is gelegen naast de Harlingerstraatweg wordt verondersteld dat het wegvak meer dan 4.000 mvt/etmaal goed kan verwerken. Deze intensiteit wordt ook hier niet behaald. Op de wegvakken zullen in een gemiddeld verkeersbeeld dan ook geen knelpunten ontstaan.

Cruciaal in de capaciteit van wegen zijn echter de kruispuntvormen en de piekmomenten die kunnen optreden. Bij momenten van het aanmeren of het vertrekken van schepen kan het drukker zijn in de haven en vinden wisselingen plaats op de parkeerterreinen. Op deze momenten kan het dan ook drukker zijn op de wegen, wat tot langere wachttijden en wachtrijen leidt bij kruispunten. Uit de verkeerstellingen is gebleken dat met name de vrijdag erg druk is. Daarbij is het vooral druk met aankomend verkeer. Op zondag en in mindere mate ook vrijdag is er meer vertrekkend verkeer. Het voorrangskruispunt van de Harlingerstraatweg met de Zuidwalweg, Oude Ringmuur wikkelt per etmaal circa 10.000 auto's af. Een voorrangskruispunt kan het verkeer tot 15.000 à 18.000 mvt/etmaal doorgaans verwerken (CROW-publicatie 330). Afwikkelingstechnisch zal het dan ook goed gaan. De situatie is echter gevoelig voor piekmomenten.

### Verkeersveiligheid

Naast doorstroming is ook verkeersveiligheid een belangrijk punt. Bij de gekozen nieuwe ontsluitingsvariant met een nieuwe aansluiting op de Zuidwalweg (N390) is sprake van een invloed op de doorstroming van de Zuidwalweg. De intensiteit op de Zuidwalweg laat het toe om hier een nieuwe aansluiting te realiseren. Bijkomend voordeel is dat het kruispunt van de Zuidwalweg met de Oude Ringmuur en Harlingerstraatweg wordt ontlast van verkeer. Dit komt zowel de doorstroming van het gemotoriseerd verkeer als de verkeersveiligheid van het langzame verkeer ten goede.

Daarnaast leidt de gekozen ontsluiting ook tot een verkeerstoename op het kruispunt van de Zuidwalweg met de Haulewei. Het kruispunt is voorzien van een enkelstrooksrotonde. Volgens het CROW (publicatie 330) kan een rotonde de som van de toeleidende stroken goed verwerken tot 20.000 à 25.000 mvt/etmaal. Deze intensiteiten worden ook inclusief de ontwikkeling van het nieuwe parkeerterrein niet gehaald waardoor er sprake is van een verkeersveilige situatie.

### Verbinding voetpad met Waddenpromenade (noord- of zuidzijde)

In de huidige situatie ligt het voetpad op de brug over het Van Harinxmakanaal ten oosten van de rijbaan. Ten zuiden van de brug zal het verkeer oversteken, waarbij het voetpad ten noorden van de Oude Ringmuur naar de Waddenpromenade leidt. De oversteekpunten zijn hierbij niet duidelijk voor het autoverkeer. Vanwege het eventueel open gaan van de brug is het ook niet logisch vlakbij de brug een oversteek te plaatsen. Hierdoor zijn twee alternatieven mogelijk: het voetpad doortrekken ten zuiden van de Oude Ringmuur waarbij een oversteek ter hoogte van de Waddenpromenade wordt voorgesteld. Of de Oude Ringmuur ten noorden van de brug oversteken bij het kruispunt, waarbij de langzaam verkeersverbinding op de brug van oostelijke naar westelijke zijde wordt verplaatst. Dit laatste heeft als voordeel dat het langzaam verkeer ten zuiden van de brug niet meer hoeft over te steken naar de Waddenpromenade. Het nadeel is dat het twee oversteken vergt bij het kruispunt ten noorden van de brug. Door de vele verkeersstromen op dit punt is dit niet de meest veilige oplossing. De langzaam verkeersverbinding ten noorden van de brug en op de brug behouden is het meest overzichtelijk en meest verkeersveilig. Door de verbinding ten zuiden van de Oude Ringmuur (aan de stadszijde) door te trekken kan mogelijk een nieuwe veiligere oversteek ter hoogte van de Waddenpromenade worden gerealiseerd. De uitwerking hiervan wordt nog verder uitgezocht.

### **Conclusie**

Feitelijk gezien is er geen sprake van een verhoging van het aantal parkeerplaatsen. De planologische ontwikkeling van P2 en P3 met circa 3.100 parkeerplaatsen leidt tot verschuivingen in de verkeersstromen. Ondanks dat het op een aantal wegen tot vermindering in zoekverkeer leidt, is worstcase gerekend met een verkeerstoename van 1.150 mvt/etmaal op de ontsluitende wegen van het parkeerterrein. In de huidige situatie is dit via het voorrangskruispunt van de Harlingerstraatweg met de Oude Ringmuur en Zuidwalweg. Volgens de tellingen vanuit het drukste uur ontstaan hier geen problemen in de verkeersafwikkeling. Toch kan het op piekmomenten erg druk zijn (ook wanneer de brug open staat) en oogt de situatie daarnaast niet verkeersveilig. Om deze redenen is gekozen voor een noordelijke ontsluiting op de Zuidwalweg voor een betere toekomstige verkeersontsluiting. Hierbij geldt dat het kruispunt van de Harlingerstraatweg met de Oude Ringmuur en de Zuidwalweg wordt ontlast. Dit is voordelig voor zowel de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer als de verkeersveiligheid voor het oversteken van het langzame verkeer. Vanuit het aspect mobiliteit is er geen sprake van een negatief effect.

## **3.2 Geluid**

De ontwikkeling in het plangebied betreft de opwaardering van het parkeerterrein, er worden geen nieuwe geluidgevoelige functies zoals nieuwe woningen mogelijk gemaakt. Om deze reden hoeft er geen akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd.

### **Uitstralingseffect**

De ontwikkeling heeft een beoogde verkeersgeneratie van worst-case 1.150 mvt/etmaal op een gemiddelde weekdag.

---

Een vuistregel is dat de geluidtoename akoestisch verwaarloosbaar is als de verkeersintensiteit op een weg of wegvak minder dan 40% toeneemt, wanneer andere variabelen (locatie bebouwing, samenstelling van het verkeer, verhardingssoort e.d.) onveranderd blijven. Een toename van 40% komt dan overeen met een toename van 1,5 dB, zijnde het reconstructie-criterium uit de Wet geluidhinder. Voor het menselijk gehoor geldt dat pas bij een toename hoger dan 1,5 dB (afgerond 2 dB) dit als zodanig net waarneembaar is.

Gezien de hoogte van de intensiteiten op de ontsluitingswegen is er geen sprake van een verkeerstoename van meer dan 40%. De nieuwe ontsluiting van en naar het parkeerterreinen op de Zuidwalweg aan de noordzijde van het plangebied heeft voor de woningen aan de Harlingerstraatweg ook positieve gevolgen voor de geluidsbelasting omdat de verkeersintensiteiten zullen afnemen.

### 3.3 Bodem

#### Huidige situatie

In het plangebied zijn in het verleden verschillende bodemonderzoeken uitgevoerd. Hieruit blijken op voorhand geen grote belemmeringen. Met de ontwikkeling die in het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, zijn geen functies beoogd waarvoor op voorhand een nieuw bodemonderzoek gedaan moet worden.

#### Planvoornemen

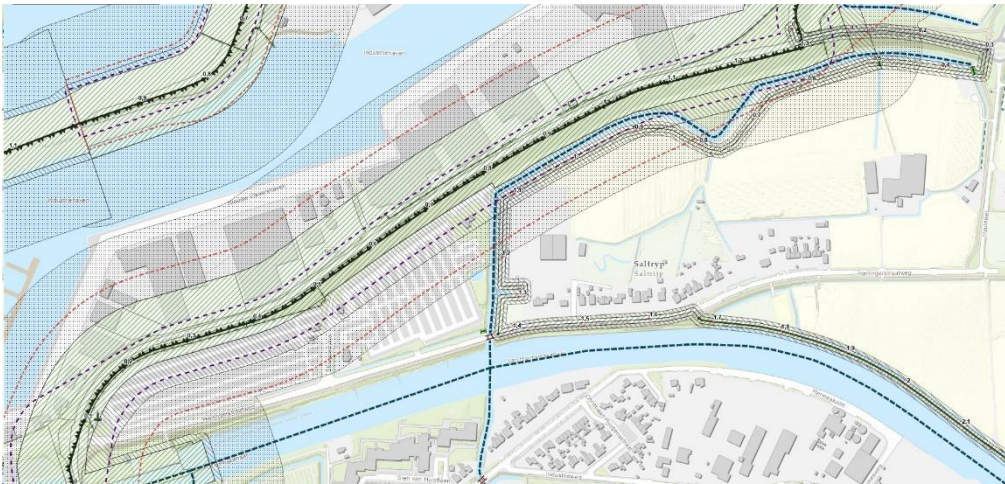
Met de beoogde ontwikkeling worden geen bodemvervuilende activiteiten mogelijk gemaakt.

### 3.4 Water

#### Huidige situatie

Het plangebied ligt binnen het beheergebied van Wetterskip Fryslân. Langs de zuidzijde van het plangebied is boezemwater aanwezig. Langs de Harlingerstraatweg ligt het Van Harinxmakanaal. Het betreft een hoofdwatgang, waarop diverse wateren zijn aangesloten die van belang zijn voor de afvoer van water uit het gebied. Ook de Ried betreft een hoofdwatgang. Op de hoofdwatgangen is een beschermingszone van 5 meter van toepassing. Voor alle ingrepen in en langs deze watgangen moet afstemming worden gezocht met het waterschap. Het Van Harinxmakanaal is ook een vaarweg zoals bedoeld in de Provinciale Vaarwegenverordening. Voor ingrepen binnen een afstand van 15 meter moet afstemming worden gezocht met de provincie.

Direct ten noorden van het plangebied zoals eerder is aangegeven een primaire kering aanwezig. Op deze kering is een beschermingszone van toepassing. De buitenbeschermingszone is gelegen over vrijwel het gehele plangebied. Vanaf de berm langs de Westerzeedijk strekt deze zone 100 meter landinwaarts. Daaroverheen is nog een ruimtelijke reserveringszone gelegen die nog eens circa 10 meter landinwaarts is gelegen. Langs het Van Harinxmakanaal is oostelijk en zuidelijk van de Ried sprake van een regionale waterkering. Deze hebben een kernzone van 10 meter en een beschermingszone van 5 meter vanaf de kernzone. De verschillende zones zijn weergegeven in een uitsnede van de legger van het waterschap in figuur 3.2.



*Figuur 3.2 Legger Wetterskip Fryslân*

## Planvoornemen

### *Waterkwantiteit*

Door de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen neemt de hoeveelheid verhard oppervlak niet relevant toe omdat grotendeels gebruik wordt gemaakt van de bestaande verharding. Het is niet nodig om een eventuele versnelde afvoer van hemelwater te compenseren. De bergende capaciteit van het gebied is niet in het geding. Eventuele dempingen van water dient voor 100% te worden gecompenseerd. Mogelijk wordt de Ried in zuidelijke richting verlegd.

### *Veiligheid en waterkeringen*

Voor het aspect 'veilig' gaat het over overstromingsrisico's. Een onderdeel van het project is het realiseren van bouwwerken en het doen van ingrepen in de bodem binnen de kern- en beschermingszone van een primaire kering. Het is op grond van de keur verboden zonder watervergunning gebruik te maken van een waterstaatswerk of bijbehorende beschermingszones.

Op basis van de Friese klimaatatlas geldt voor het plangebied een buitendijkse overstromingsdiepte van meer dan 50 centimeter. Nieuwe bebouwing dient dusdanig hoog aangelegd te worden zodat de gevolgen van een overstroming worden verkleind en grote schade bij wateroverlast zo veel mogelijk wordt voorkomen. Er dient ook rekening gehouden te worden met voldoende drooglegging. Dit is de afstand tussen het grondwaterpeil en de aanleghoogte van verharding bebouwing.

Met de voorgenomen ontwikkeling is een vergunning noodzakelijk voor het bouwen binnen een beschermingszone van de primaire kering. Hieraan zullen eisen worden gesteld om te waarborgen dat het bouwwerk de functie en onderhoud van de kering nooit zal benadelen. Ook kan het waterschap eisen stellen over de bouwhoogte van de betreffende panden. Deze zullen op een nader bepalende hoogte moeten worden gebouwd om te kunnen voldoen aan de veiligheidsnormen voor de komende 100 jaar. In de vergunningaanvraag zal de hierboven genoemde punten door middel van onderzoek moeten worden aangetoond.

## Conclusie

Vanuit het aspect water is er geen sprake van negatieve effecten op de waterhuishouding.

## 3.5 Natuur

### *Gebiedsbescherming*

Het plangebied ligt in de nabijheid van het Natura 2000-gebied Waddenzee (op circa 500 meter). Ter plaatse is dit niet stikstofgevoelig, de stikstofgevoelige habitats in dit natuurgebieden bevinden zich voornamelijk bij de Waddeneilanden op meer dan 10 kilometer afstand. Andere Natura 2000-gebieden liggen op een grotere afstand van het plangebied. Gezien

---

het relatief kleinschalige karakter van de voorgenomen ontwikkeling zijn er geen negatieve effecten hebben op de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied.

Het plangebied ligt ook buiten overige beschermde natuurgebieden. Directe effecten zoals areaalverlies en versnippering kunnen hierdoor worden uitgesloten. Gezien de afstand tot natuurgebieden en de locatie van het plangebied (stedelijke omgeving) kunnen ook verstoring en verandering van de waterhuishouding worden uitgesloten. Omdat het plan is gericht op de opwaardering van het parkeerterrein en het korter en efficiënter maken van de aanrijroutes, is het aannemelijk dat het project per saldo positieve effecten heeft op de stikstofdepositie. Het feitelijke aantal parkeerplaatsen neemt ook niet toe.

De planologische uitbreiding van het parkeerterrein en de veldwerkzaamheden die hiermee gepaard gaan, zouden echter kunnen leiden tot een toename in stikstofdepositie. Met AERIUS Calculator zijn berekeningen voor de ontwikkeling uitgevoerd. Hieruit blijkt dat significante negatieve effecten op beschermde gebieden uitgesloten kunnen worden.

### Soortenbescherming

In de Wnb wordt onderscheid gemaakt tussen soorten die worden beschermd in de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn en daarnaast de overige soorten. De Wnb bevat onder andere verbodsbepalingen ten aanzien van het opzettelijk vernielen of beschadigen van nesten, als bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn. In het plangebied is een ecologische quickscan uitgevoerd<sup>1</sup>. Hieronder blijkt het volgende:

#### Vogels

De aanwezigheid van jaarrond beschermde boomnesten, nesten van de huismus en/of de torenvalk binnen het plangebied kan niet op voorhand worden uitgesloten. In het plangebied kunnen daarnaast ook andere vogelsoorten tot broeden komen waarvan de nesten geen jaarronde bescherming genieten, maar wel beschermd zijn tijdens het broedproces (grofweg 15 maart - 15 juli).

Het jaarrond beschermd nest en de broedmogelijkheden voor torenvalken bevindt zich in de groenstrook achter de woonpercelen aan de Harlingerstraatweg. Hier zijn geen ingrepen voorzien van waaruit een vervolgonderzoek nodig is. In dit deel van het plangebied zijn ook veel maatregelen genomen die de plaatselijke biodiversiteit verhogen.

De aanwezigheid van de huismus heeft betrekking op de onderzochte woning en de bijgebouwen aan de Harlingerstraatweg 94. Omdat deze gesloopt zal worden, is ten aanzien van de huismus een vervolgonderzoek noodzakelijk. Alhoewel de bestaande en te slopen woningen aan de Harlingerstraatweg 90 en 92 niet zijn meegenomen in het onderzoek, is het aannemelijk dat deze zelfde conclusie ook voor deze woningen getrokken kan worden en hier eveneens voor de huismus een vervolgonderzoek voor nodig is.

#### Vleermuizen

De aanwezigheid van verblijfplaatsen van vleermuizen in bomen en bebouwing in het plangebied kan niet op voorhand worden uitgesloten. De bomenrijen waar dat van toepassing is, zijn in het volgende figuur weergegeven:

---

<sup>1</sup> Bureau FaunaX B.V., Quickscan Wet natuurbescherming Ontwikkelingen langparkeerterrein Harlingen, april 2023.





*Figuur 3.3 Bomenrijen waarin potentiële verblijfplaatsen van vleermuizen*

Naast de hierboven behandelde bomenrijen, staan er ook enkele bomen voor de woning aan de Harlingerstraatweg waarvan zich in één van deze bomen een holte bevindt waarin vleermuizen kunnen verblijven.

Voor de bomen(rijen) aan de Harlingerstraatweg en het groengebied achter de woonpercelen zijn geen ingrepen voorzien die schadelijk kunnen zijn voor vleermuizen. Deze conclusie geldt niet voor de bomenrij langs de Ried. Tevens kunnen negatieve effecten op essentiële vliegroutes en/of essentieel foerageergebied van vleermuizen als gevolg van de voorgenomen werkzaamheden niet op voorhand worden uitgesloten.

Naast de aanwezigheid van verblijfplaatsen in bomen, kan ook de aanwezigheid van verblijfplaatsen in gebouwen niet op voorhand worden uitgesloten. Dit heeft specifiek betrekking op de kantoorruimtes bij de ingang van P1, de woning en de bijgebouwen aan Harlingerstraatweg 94, het bedrijfspand aan Skieppedykje 6 en de bebouwing in de groenstrook achter de woonpercelen aan de Harlingerstraatweg. Het is aannemelijk dat deze conclusie ook geldt voor de niet onderzochte maar wel te slopen woningen aan de Harlingerstraatweg 90 en 92.

Om deze redenen is ten aanzien van vleermuizen vervolgonderzoek nodig.

#### Overige plant- en diersoorten

Voor flora en overige diersoorten (reptielen, amfibieën, vissen, ongewervelden en andere zoogdieren dan vleermuizen) geldt dat negatieve effecten op beschermde soorten kunnen worden uitgesloten dan wel er sprake is van licht beschermde soorten waarvoor een provinciale vrijstelling geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen en waarvoor de zorgplicht geldt.

#### **Conclusie**

Ten aanzien van de huismus en vleermuizen is vervolgonderzoek nodig. Voorafgaand aan de concrete werkzaamheden wordt om deze reden een vervolgonderzoek naar de genoemde diersoorten voorgesteld. Wanneer verblijfplaatsen van beschermde soorten aanwezig zijn, wordt op basis van een activiteitenplan (met mitigerende en compenserende maatregelen) een ontheffing aangevraagd bij het bevoegd gezag. De Wet natuurbescherming waarborgt een adequate omgang met de beschermde soorten in het gebied. Voor het overige worden de aanbevelingen uit het ecologisch onderzoek opgevolgd en wordt binnen de zorgplicht gewerkt. Op basis van de afstand tot beschermde natuur en de berekeningen van

stikstofdepositie worden geen significant negatieve effecten op beschermde natuurgebieden zoals Natura 2000 of NNN verwacht. Negatieve effecten kunnen uitgesloten worden.

### 3.6 Luchtkwaliteit

#### Huidige situatie

Volgens de Grootschalige Concentratie- en Depositiekaarten Nederland voor 2025 en 2030 geldt in Harlingen een gemiddelde PM<sup>10</sup>-concentratie van minder dan 18 µg/m<sup>3</sup>. De gemiddelde NO<sub>2</sub>-concentratie bedraagt minder dan 10 µg/m<sup>3</sup> in 2025 en 2030. De waarden liggen ver onder de grenswaarden. In de huidige situatie is dus sprake van een goede luchtkwaliteit.

#### Planvoornemen

Voor Harlingen als geheel ontstaat geen extra verkeersaantrekkende werking. Omdat de verkeersontsluiting van en naar het parkeerterrein verbetert met een directe aansluiting op het hoofdwegennet (waardoor er minder sluipverkeer zal zijn), zijn ten aanzien van de luchtkwaliteit per saldo geen negatieve effecten te verwachten. In planologische zin is echter sprake van een toename van 3.100 parkeerplaatsen op P2 en P3, die een verkeersaantrekkende werking van 1.150 mvt/etmaal tot gevolg hebben.

#### Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit, GCN2022

|  |      |
|--|------|
| Jaar van planrealisatie  | 2024 |
| Extra verkeer als gevolg van het plan  |      |
| Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)   | 1150 |
| Aandeel vrachtverkeer  | 1,0% |
| Maximale bijdrage extra verkeer  |      |
| NO <sub>2</sub> in µg/m <sup>3</sup>   | 0,69 |
| PM <sub>10</sub> in µg/m <sup>3</sup>  | 0,18 |
| Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m <sup>3</sup>                                       | 1,2  |
| <b>Conclusie</b>   |      |
| <b>De bijdrage van het extra verkeer is niet-in-betekenende-mate; geen nader onderzoek nodig</b> |      |

Figuur 3.4 Resultaten van berekening met NIBM-tool

Uit een berekening (zie bovenstaande Nibm-rekentool) blijkt dat de bijdrage van het extra verkeer lager ligt dan de grens voor 'Niet in betekenende mate bedragen'. Aanvullend onderzoek naar het aspect luchtkwaliteit is om deze reden niet noodzakelijk. Het aspect luchtkwaliteit vormt dan ook geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

### 3.7 Externe veiligheid

#### Huidige situatie

Uit de risicokaart blijkt dat rekening gehouden worden met de aanwezigheid van twee hogedruk aardgasleidingen. In de externe veiligheid wordt onderscheid gemaakt tussen wettelijke vastgelegd beperkingszones (plaatsgebonden risico) en invloedgebieden waarin de gemeente de risico's moet afwegen en verantwoorden (groepsrisico). De beide gasleidingen hebben geen plaatsgebonden risicocontouren die binnen het plangebied liggen. Er geldt alleen een verantwoordingsplicht. Hiervoor worden omgevingsdienst FUMO en Brandweer Fryslân om advies gevraagd die verwerkt zullen worden.

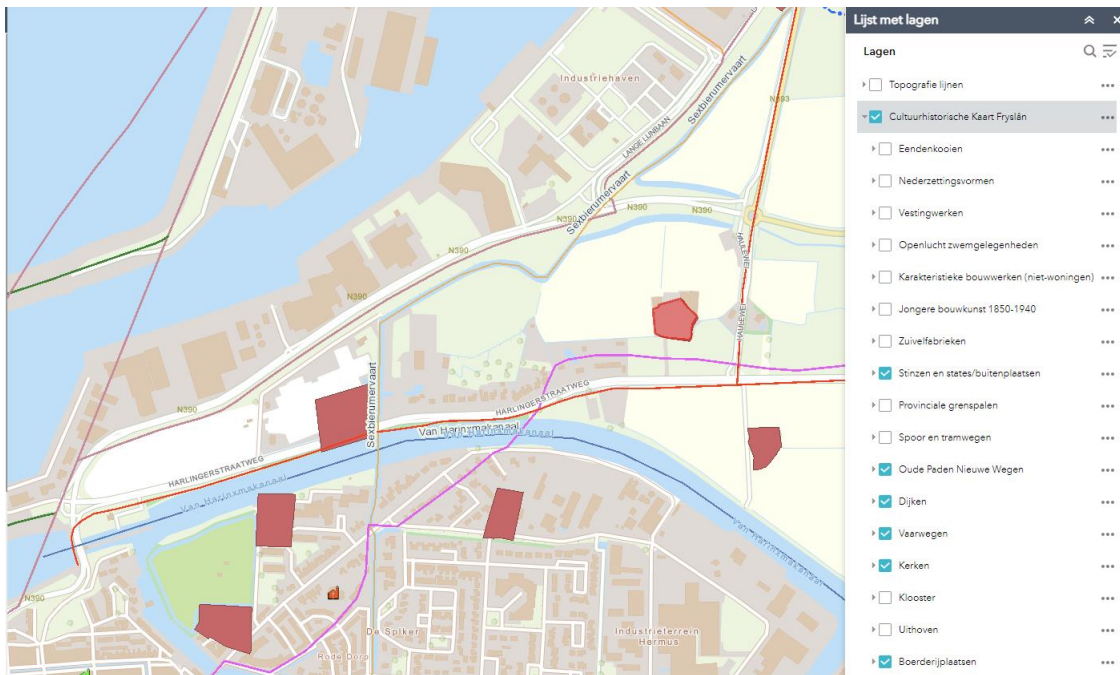
## Planvoornemen

Er worden geen nieuwe risicobronnen gerealiseerd. Er geen negatieve effecten verwacht vanuit het aspect externe veiligheid.

## 3.8 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

### Cultuurhistorie

Voor het aspect cultuurhistorie is de Cultuurhistorische kaart van de provincie Fryslân geraadpleegd. Een uitsnede hiervan is opgenomen in figuur 3.5.



Figuur 3.5 Uitsnede cultuurhistorische kaart

Hieruit dat ter plaatse van het agrarisch perceel aan de oostzijde van het plangebied en ten westen van de Ried sprake is van cultuurhistorisch waardevolle boerderijplaatsen. Dit is met de roodbruine vlakken aangegeven. Ook zijn enkele cultuurhistorisch waardevolle wegen en dijken in het plangebied aanwezig. Met uitzondering van het gebied ten westen van de Ried vinden er geen ontwikkelingen plaats die deze cultuurhistorische waarden kunnen schaden. Het gebied ten westen van de Ried is in het verleden in gebruik geweest als kassencomplex en is thans in gebruik en ingericht als P2. Er is op dit moment geen sprake meer van cultuurhistorische waarden. Door de opwaardering van het parkeerterrein wordt de ruimtelijke kwaliteit verhoogd, dit doet in de toekomstige situatie ook geen afbreuk aan de cultuurhistorische waarden.

Gelet op het vorenstaande is het niet noodzakelijk om nadere eisen ten aanzien van de bescherming van cultuurhistorische waarden te stellen. Negatieve effecten kunnen vanuit het aspect cultuurhistorie uitgesloten worden.

### Archeologie

De Friese Archeologische Monumentenkaart Extra (FAMKE) geeft informatie met betrekking tot het aantreffen van archeologische resten. Het gemeentelijke archeologiebeleid volgt de FAMKE. De FAMKE gaat uit van twee advieskaarten, een voor de steentijd-bronstijd en een voor de ijzertijd-middeleeuwen. Vanuit de FAMKE-advieskaart voor de steentijd-bronstijd wordt er geen onderzoek aanbevolen. Dit geldt ook op basis van de FAMKE-advieskaart voor de ijzertijd-middeleeuwen voor zover het westelijke en noordoostelijke deel van het plangebied betreft.



Figuur 3.6 Uitsnede FAMKE 'ijzertijd - middeleeuwen'

Uit figuur 3.6 blijkt echter dat in het zuidwestelijke deel van het plangebied 'streven naar behoud' van toepassing is en in het centrale deel 'karterend onderzoek 1' wordt aanbevolen. In het deel van het plangebied waar 'streven naar behoud' van toepassing is zijn geen ingrepen voorzien. Hiervoor is een beschermende archeologische dubbelbestemming in het bestemmingplan opgenomen waarmee is geregeld dat vanaf 50 m<sup>2</sup> aan bodemingrepen archeologisch onderzoek gedaan moet worden. Dit geldt ook voor het deel van het plangebied waar 'karterend onderzoek 1' wordt aanbevolen, echter is hier vanaf 500 m<sup>2</sup> aan bodemingrepen archeologisch onderzoek nodig.

Ten aanzien van archeologie gelden geen belemmeringen voor het bestemmingsplan omdat de archeologisch waardevolle gebieden zijn voorzien van een beschermende regeling. Mochten er tijdens de werkzaamheden archeologische grondsporen en/of vondsten worden gedaan, dan dient daarvan direct melding te worden gemaakt bij de gemeente Harlingen conform de Erfgoedwet. Negatieve effecten kunnen vanuit het aspect archeologie hiermee uitgesloten worden.

### 3.9 Sloop- en aanlegwerkzaamheden

Ook tijdens de bouwfase kunnen milieueffecten optreden door het in te zetten materieel en de verkeersgeneratie. De rijroutes zullen zodanig worden gekozen dat het bouwverkeer zo min mogelijk hinder oplevert voor de bestaande woningen in de omgeving. De sloop-, bouw- en aanlegactiviteiten produceren geluid. Op dit moment is er nog geen specifieke informatie beschikbaar over het in te zetten materieel. Van belang is dat zal moeten worden voldaan aan de geldende regelgeving. Waar nodig zullen geluidbeperkende maatregelen moeten worden getroffen om onaangename akoestische situaties te voorkomen. Dit zal bij het bepalen van de concrete uitgangspunten voor de aanlegfase verder worden uitgewerkt. Dat geldt ook voor de mogelijke trillinghinder ter plaatse van bestaande en nieuwe woningen door de werkzaamheden binnen het plangebied. Gelet op de tijdelijkheid van de werkzaamheden kunnen blijvende negatieve milieueffecten uitgesloten worden.



### **3.10 Maatregelen**

Ten aanzien van de huismus en vleermuizen is vervolgonderzoek nodig. Wanneer verblijfplaatsen van beschermde soorten aanwezig zijn, wordt op basis van een activiteitenplan (met mitigerende en compenserende maatregelen) een ontheffing aangevraagd bij het bevoegd gezag.

---

## 4. CONCLUSIE

Uit de informatie in deze notitie blijkt dat de kenmerken en de plaats van het plan geen aanleiding vormen voor het doorlopen van een m.e.r.-procedure. Het stedelijk ontwikkelingsproject leidt niet tot belangrijke nadelige milieugevolgen.