GEMEENTE HARLINGEN

REACTIENOTA VOORONTWERP BESTEMMINGSPLAN

HARLINGEN – VERPLAATSING ALDI

- **Januari 2022** -

INHOUDSOPGAVE

		blz.
1.	Inleiding	3
2.	Inspraakreacties	4
3.	Overlegreacties	15
4.	Conclusie	15

BIJLAGEN 16

- inspraakreactie 1
- inspraakreactie 2
- overlegreactie Provincie
- overlegreactie Brandweer

1. Inleiding

Aan de Westerzeedijk 1 te Harlingen bevindt zich momenteel de Aldi supermarkt. De Aldi heeft het voornemen deze supermarkt te verplaatsen naar het perceel aan de Oude Trekweg 34b te Harlingen nabij de rotonde. Op deze nieuwe locatie staat nu een gebouw, het voormalig tuincentrum Siersema, waarin diverse bedrijven zijn gesitueerd. Dit gebouw wordt gesloopt ten behoeve van de te realiseren Aldi - supermarkt. Op de locatie Westerzeedijk komt de supermarkt bestemming te vervallen en wordt de locatie na de verplaatsing vooreerst bestemd als openbaar parkeerterrein. Dit perceel maakt deel uit van de gebiedsontwikkeling van de Westerzeedijk met het doel om die te ontwikkelen naar een commercieel-maatschappelijke functie. Op grond van de geldende bestemmingen is de verplaatsing niet mogelijk. Het voorliggende ontwerpbestemmingsplan voorziet zowel in de vestiging van een Aldi-supermarkt op het perceel aan de Oude Trekweg 34b als in de herbestemming van het perceel Westerzeedijk 1.

Het voorontwerpbestemmingsplan en bijbehorende stukken hebben vanaf 30 augustus 2021 voor iedereen zes weken ter inzage gelegen. Op 29 september 2021 heeft er een inloopbijeenkomst plaatsgevonden, waarbij een ieder vragen kon stellen aan gemeente en initiatiefnemer. De ter inzage periode heeft geleid tot 2 inspraakreacties. De inspraakreacties worden in hoofdstuk 2 van deze nota van beantwoording voorzien.

De planstukken zijn in het kader van het wettelijk vooroverleg ook toegezonden aan de verschillende overlegpartners. De overlegreacties worden in hoofdstuk 3 van deze nota behandeld. Tot slot is de conclusie vermeld in hoofdstuk 4.

2. Inspraakreacties

2.1 Inspraakreactie 1

Deze reactie is door het De Haan Advocaten en Notarissen ingediend namens de besloten vennootschappen Ontwikkelingsmaatschappij Kimswerda B.V. en FNS Vastgoed II B.V. De indiener is van oordeel dat het college en raad niet vrijstaat thans medewerking te verlenen aan de verplaatsing van de Aldi naar een andere locatie dan het detailhandelscentrum Kimswerda. Onderstaand worden de door indiener ingebrachte opmerkingen en bezwaren van schuingedrukte reactie voorzien. De volledige inspraakreactie (met bijlagen) is opgenomen als bijlage 1 bij deze nota.

Blz. 1 inspraakreactie:

Dit detailhandelscentrum is primair bestemd voor de vestiging van (grote) supermarkten en biedt daartoe op grond van het bestemmingsplan Harlingen-Detailhandelscentrum Kimswerda, onherroepelijk geworden bij uitspraak van de ABRvS d.d. 20 april 2016 nr. 20140381/1/R4, de nodige ruimte.

Reactie

Op grond van het bestemmingsplan 'Harlingen-Detailhandelscentrum Kimswerda' is binnen het detailhandelscentrum perifere detailhandel, groothandel en (reguliere) detailhandel (ter plaatse van de aanduiding 'detailhandel' toegestaan (artikel 3 Detailhandel-Perifeer). Onder perifere detailhandel wordt in dit bestemmingsplan (artikel 1.28) begrepen:

- *detailhandel in brandbare of explosiegevaarlijke stoffen;*
- *detailhandel in auto's, boten, caravans en tenten, keukens, badkamers, meubelen, bouwmaterialen, landbouwwerktuigen, tuincentra, plant- en dierbenodigdheden, fietsen, autoaccessoires en supermarkten.*

Uit deze bestemming kan niet worden afgeleid dat het detailhandelscentrum primair is bestemd voor de vestiging van (grote) supermarkten.

Blz. 1 inspraakreactie:

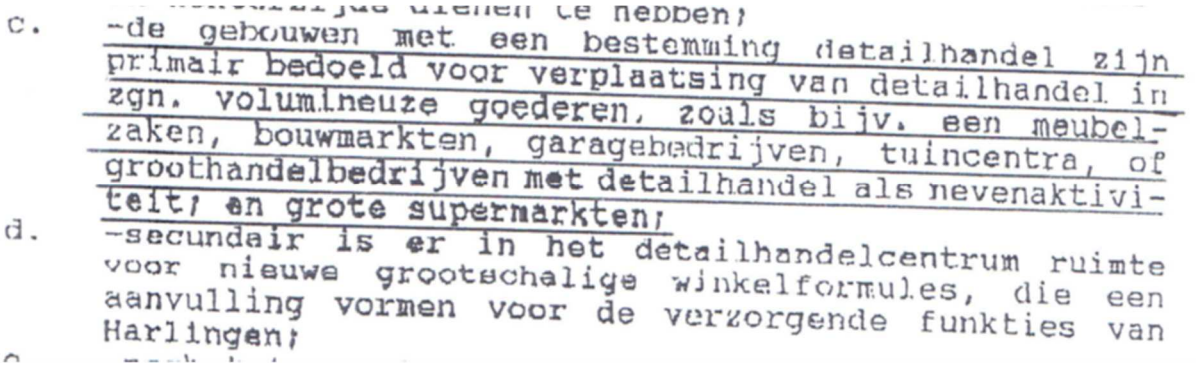
Reeds in dit verband merken cliënten op, dat t.b.v. de ontwikkeling van genoemd detailhandelscentrum Kimswerda tussen uw gemeente en Ontwikkelingsmaatschappij Kimswerda B.V., destijds genaamd Comvast B.V., op 16 juli 1996 een overeenkomst werd gesloten, waarbij de bestemming van genoemd centrum is vastgelegd: voorzover hier relevant "de gebouwen met een bestemming detailhandel zijn primair bedoeld voor verplaatsing van detailhandel in zgn. volumineuze goederen, zoals bijvoorbeeld ..... en grote supermarkten (onderstreping WS)".

Reactie

Op 20 december 2013 zijn met Kimswerda en FNS een tweetal overeenkomsten gesloten. Dit betrof een anterieure overeenkomst in verband met de vaststelling van het bestemmingsplan 'Harlingen-Detailhandelscentrum Kimwerda' als ook een vaststellingsovereenkomst. Met deze laatstgenoemde overeenkomst is de beëindiging van geschilpunten tussen inspreker en gemeente, die destijds voortvloeiden uit de genoemde 'Comvastovereenkomst', vastgelegd. Partijen hebben in deze overeenkomst tevens vastgelegd dat de 'Comvastovereenkomst' is uitgewerkt.

Op 22 juni 2020 hebben Kimswerda en FNS beide de buitengerechtelijke ontbinding van beide overeenkomsten ingeroepen. De gemeente kan zich met deze buitengerechtelijke ontbinding niet verenigen en heeft Kimswerda en FNS dit standpunt medegedeeld. Omdat naar het standpunt van de gemeente de anterieure overeenkomst en vaststellingsovereenkomst nog steeds van

kracht zijn, kunnen Kimswerda en FNS zich om die reden in de door hen ingebrachte zienswijze niet beroepen op de 'Comvastovereenkomst'.
*Onverminderd het voorgaande omtrent het uitgewerkt zijn van de Comvastovereenkomst, kan evenmin uit die betreffende overeenkomst de conclusie worden getrokken dat het detailhandelscentrum **primair** is bedoeld voor de vestiging van (grote) supermarkten. Uit de door inspreker aangehaalde bepaling blijkt, wanneer deze in de bredere context wordt gelezen - dat het centrum primair bedoeld is voor de vestiging van perifere detailhandel. Daaronder worden onder meer supermarkten gerekend. Verwezen wordt naar onderstaande bepalingen uit de Comvastovereenkomst.*



c. -de gebouwen met een bestemming detailhandel zijn primair bedoeld voor verplaatsing van detailhandel in zgn. volumineuze goederen, zoals bijv. een meubelzaken, bouwmarkten, garagebedrijven, tuincentra, of groothandelbedrijven met detailhandel als nevenaktiviteit; en grote supermarkten;

d. -secundair is er in het detailhandelcentrum ruimte voor nieuwe grootschalige winkelformules, die een aanvulling vormen voor de verzorgende funkties van Harlingen;

Blz. 2 inspraakreactie:

Cliënten zijn van oordeel, dat het uw college en de raad van uw gemeente niet vrijstaat thans medewerking te verlenen aan de verplaatsing van Aldi naar een andere locatie dan het detailhandelscentrum Kimswerda. De voltooiing van dit detailhandelscentrum wordt a.g.v. een verplaatsing van Aldi naar elders in hoge mate in de weg gestaan, waardoor de ook door u onderkende, voor Harlingen belangrijke voorziening, wordt aangetast. Zie voorts het hierna gestelde.

Reactie
Op grond van de bestemming (Detailhandel-Perifeer), zoals hiervoor aangehaald, bestaan vestigingsmogelijkheden voor een breed scala aan perifere detailhandel. Het bestemmingsplan 'Harlingen-Detailhandelscentrum Kimswerda' biedt derhalve voldoende ruimte voor voltooiing van het detailhandelscentrum met (perifere) detailhandel anders dan een Aldi-supermarkt.

Blz. 2 inspraakreactie:

2. Huidig planologisch kader Oude Trektweg 34B

Zoals in de concept-toelichting op het nu voorliggende voorontwerp bestemmingsplan is aangegeven, rust op de betreffende locatie ingevolge het bestemmingsplan "Koningsbuurt" de bestemming bedrijventerrein met de functieaanduiding "Bedrijf tot en met categorie 2". Vast staat, dat een supermarkt op grond hiervan niet is toegestaan.
Met een tweetal van rechtswege verleende omgevingsvergunningen is met afwijking van de bestemmingsplanvoorschriften ter plaatse een fietsenhandel en groothandel in fietsen en auto- en motorfietsonderdelen en accessoires gevestigd.
Deze vergunningen werden aan de betreffende aanvrager verleend met toepassing van art. 4, bijlage II bij het Bor (de zogenaamde Kruimelgevallenregeling).
In beide gevallen is op de aanvragen niet tijdig door uw college beslist. Juist (mede) op verzoek van de betreffende portefeuillehouder in uw college, hebben cliënten tegen de eerste van deze van rechtswege verleende vergunningen bezwaar en beroep ingesteld, waarop evenwel niet inhoudelijk is beslist: cliënten werden geacht geen belanghebbenden bij de betreffende besluiten te zijn nu zij niet in hetzelfde marktsegment als de aanvrager (fietsenhandel) werkzaam zijn.

Uit het verzoek van de betreffende portefeuillehouder blijkt wel, dat ook uw college van oordeel was, dat de vestiging van een perifeer detailhandelsbedrijf op de locatie Oude Trekweg 34 B planologisch niet aanvaardbaar moet worden geacht. Uw college sloot daarbij aan bij het standpunt van Gedeputeerde Staten van Fryslân, zoals verwoord in hun brief aan u d.d. 28 januari 2014. Gedeputeerde Staten geven daarin te kennen het uitsluiten van nieuwe perifere winkelvestigingen op de bedrijfsterreinen in Harlingen te onderschrijven en dat de nodige voorbereidingsbesluiten dienen te worden genomen om de vestiging van detailhandel daarop tegen te gaan.

Volstrekt ongemotiveerd wordt op welke gronden thans door uw college anders wordt geoordeeld. Een enkele verwijzing naar de Detailhandelsstructuurvisie van uw gemeente is wat dat betreft niet voldoende, nu aan die structuurvisie geen zorgvuldig planologisch onderzoek ten grondslag ligt.

<u>Reactie</u>
In de door de gemeenteraad vastgestelde Implementatie Dienstenrichtlijn Harlingen d.d. 20-01-2021 is de beoogde locatie in de Koningsbuurt al aangewezen voor mogelijke vestiging van een supermarkt. Het door indiener genoemde tweetal omgevingsvergunningen staat los van deze planontwikkeling van de verplaatsing van de Aldi waarin het voorontwerpbestemmingsplan voorziet. Beide zijn ook geen onderdeel van het plangebied waarop dit bestemmingsplan betrekking heeft. Indiener verwijst naar de brief van de provincie d.d. 28 januari 2014. In deze brief wordt genoemd dat de gemeente de nieuwe perifere winkelvestigingen op bedrijfsterreinen zou uitsluiten. Dit was destijds aangekondigd in de reactienota op de zienswijzen bij het bestemmingsplan detailhandelscentrum Kimswerda. In diverse bestemmingsplannen (bijv. Koningsbuurt) is een regeling opgenomen waarbij binnenplans afgeweken kan worden van de gebruiksregels (bevoegdheid college) om (perifere) detailhandel toe te staan. In 2016 is dan ook sprake geweest van een dergelijke actie om hiervoor bestemmingsplannen aan te passen, maar dit is toen na beraadslagingen in de gemeenteraad niet doorgegaan. Omdat het binnenplanse afwijkingsbevoegdheden betreft, is dit op zich niet erg omdat daardoor altijd een individuele afweging moet plaatsvinden. Naar verwachting zal de komende jaren bij het opstellen van een omgevingsplan nadrukkelijk naar het aspect detailhandel moeten worden gekeken. Daarbij verschillen de ruimtelijke effecten van perifere detailhandel ten opzichte van andere vormen van detailhandel, zoals een supermarkt. Er is voor perifere detailhandel veelal meer ruimte benodigd dan voor deze andere vormen van detailhandel. Verder heeft perifere detailhandel veelal andere gevolgen wat betreft een verkeersaantrekkende werking dan andere vormen van detailhandel. Om die reden oordeelt de Raad van State in een uitspraak op 6 juni 2012 dat perifere detailhandel toch echt een andere bestemming is dan andere vormen van detailhandel, zoals een supermarkt.

Blz. 2 inspraakreactie:

Anders dan in de concept-plantoelichting is vermeld, zijn cliënten van oordeel, dat v.w.b. de beoogde nieuwe locatie voor Aldi sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in art. 3.1.6. lid 2 Bro. Als nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt daarin aangemerkt "de ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen".

In casu dient naar de mening van cliënten een vergelijking te worden gemaakt tussen de huidige bestemming van het betreffende perceel en de beoogde nieuwe bestemming: van bedrijventerrein naar grootschalige detailhandel.
Het is naar de mening van cliënten evident, dat de planologische uitstraling van een grootschalige detailhandel t.o.v. een bedrijventerrein zeer aanzienlijk is, o.m. gelet op de toestroom van winkelend publiek, toename verkeersbewegingen, enz. Dit maakt dat de beoogde functiewijziging als een nieuwe stedelijke ontwikkeling dient te worden aangemerkt.
Terzijde zij in dit verband opgemerkt, dat ook, indien zoals in de concept-plantoelichting ten onrechte wordt gedaan, een vergelijking wordt getroffen tussen de wijziging van de functie "fietsenhandel" naar

"grootschalige detailhandel", eveneens sprake is van een aanzienlijke wijziging in aard en omvang (o.m. ABRvS 20 april 2016, ECLI:NL:RVS:2016:1075 en 10 maart 2021, ECLI:NL:RVS:2021:518). Hieruit volgt tevens, dat anders dan in de concept-toelichting onder 4.10 wordt betoogd, een mer-beoordeling dient plaats te vinden.

<u>Reactie</u>
In paragraaf 3.1.3 in de toelichting van het voorontwerp bestemmingsplan is de Ladder voor duurzame verstedelijking nader toegelicht. Daarin is beschreven dat op de planlocatie aan de Oude Trekweg 4.500 m2 staat aan gebouwen waarin diverse functies zijn gesitueerd. De oppervlakte (bvo) van de te realiseren supermarkt van circa 1.500 m2 is minder dan het geldend bestemmingsplan aan bebouwing (4.500 m2 bvo) toestaat. Derhalve is er geen sprake van nieuw ruimtebeslag. Daarnaast blijkt uit jurisprudentie dat als er enkel sprake is van een planologische functiewijziging er in beginsel geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, tenzij het een functiewijziging van zodanige aard en omvang betreft (ABRvS 20 april 2016; ECLI:NL:RVS:2016:1075). In dit beoogde plan wordt de bestemmingswijziging voorzien van 'bedrijventerrein' (t/m categorie 2) naar 'detailhandel-supermarkt'. De aard en omvang van deze functiewijziging is van zodanige aard, dat de conclusie dan gerechtvaardigd is dat er geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling.
De voorgenomen activiteit is niet opgenomen in onderdeel C van het Besluit mer en is daarom niet aan te merken als een activiteit waarvoor een directe mer-plicht bestaat. Wel is de voorgenomen activiteit opgenomen in onderdeel D (categorie D.11.2) van bijlage II van het Besluit mer. In dat kader zal nog een vormvrije m.e.r.-beoordeling worden opgesteld. Deze notitie wordt toegevoegd aan de stukken van het ontwerpbestemmingsplan.

Blz. 3 inspraakreactie:

Uitgaande van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, dient vervolgens te worden beoordeeld, of de bouw en exploitatie van een nieuwe supermarkt niet binnen het bestaande stedelijke gebied kan worden gerealiseerd. Dit is het geval. Zoals hiervoor reeds vermeld, is het Detailhandelscentrum Kimswerda conform de met uw gemeente gemaakte afspraak terzake, primair bestemd voor te verplaatsen (grote) supermarkten en biedt dit centrum nog voldoende ruimte voor de vestiging van de te verplaatsen supermarkt. Daaruit volgt, dat het vestigen van een Aldi-supermarkt op het Bedrijventerrein Koningsbuurt uit planologisch oogpunt niet aanvaardbaar is en daaraan geen medewerking behoort te worden verleend. Conform de met uw gemeente gesloten overeenkomst over de ontwikkeling van het Detailhandelscentrum Kimswerda, dient vestiging van de te verplaatsen Aldi op dit centrum plaats te vinden.

Eveneens anders dan in de concept-plantoelichting is aangegeven, verzet de Provinciale Verordening Romte zich tegen vestigen van een Aldi-supermarkt op de beoogde locatie aan de Oude Trekweg. Zoals hiervoor aangegeven is het detailhandelscentrum aan de Kimswerderweg primair bestemd voor de vestiging van te verplaatsen supermarkten. Hierop is naar cliënten menen het bepaalde in art. 4.4.1., lid 3 onder c van de Verordering Romte van overeenkomstige toepassing: vestiging op het detailhandelscentrum Kimswerda is planologisch bij recht realiseerbaar.
Verwezen zij nogmaals naar de hiervoor aangehaalde brief van Gedeputeerde Staten van 28 januari 2014. In casu kan in de opinie van cliënten wel medewerking worden verleend aan een solitaire kleinschalige winkelvestiging (art. 4.4.2., lid 2, gemengde buurt).

<u>Reactie</u>
Onderhavig plan voorziet binnen het bestaand stedelijk gebied in het verplaatsen van een bestaande supermarkt en niet in de vestiging van nieuwe detailhandel. De voorgenomen verplaatsing past binnen het gemeentelijk beleid, zoals ook is vastgesteld in de Implementatie Dienstenrichtlijn. De Verordening Romte verzet zich niet tegen deze verplaatsing, want de verplaatsing van de Aldi doet geen afbreuk aan de functionele en ruimtelijke kwaliteit van het bestaande kernwinkelgebied in Harlingen. Dat is in lijn met het gestelde onder artikel 4.4.2. lid 1 van de Verordening Romte waarin deze voorwaarde wordt genoemd om nieuwe detailhandel toe te staan. Tot slot worden hierover in de overlegreactie van Gedeputeerde Staten vanuit de provinciale belangen geen opmerkingen gemaakt.

Blz. 3 inspraakreactie:

Onbegrijpelijk is, dat in de concept-toelichting op het concept-bestemmingsplan wordt aangegeven dat de Structuurvisie Harlingen 2025 niet aan verplaatsing van de Ald-supermarkt i in de weg staat. (Concept-toelichting, par. 3:3.1.). Daarin wordt vermeld, dat perifere detailhandel geconcentreerd wordt op het Detailhandelscentrum Kimswerda, maar dat daarmee geen supermarkten worden bedoeld (!). Dat standpunt is niet in overeenstemming met de definiëring van "perifere detailhandel" in de Verordening Romte, en ook niet met de definitie van "perifere detailhandel" in de meergenoemde overeenkomst over de ontwikkeling van het Detailhandelscentrum Kimswerda en die in het bestemmingsplan Harlingen-Detailhandelscentrum Kimswerda.

Daarbij komt, dat juist uw college zich (terecht) wenste te verzetten tegen vestiging van een perifeer detailhandelsbedrijf aan de Oude Trekweg 34B, zie hiervoor. Uw college was daarbij kennelijk -terecht- de mening toegedaan dat de vestiging van een perifeer detailhandelsbedrijf aldaar planologisch niet aanvaardbaar is. Waarom dat nu anders is, is in nevelen gehuld.

<u>Reactie</u>
Volgens de Structuurvisie worden detailhandel en winkelvoorzieningen geconcentreerd in de binnenstad van Harlingen. Perifere detailhandel daarentegen wordt geconcentreerd op de locatie van het Kimswerdaterrein. Met deze perifere detailhandel wordt geen reguliere en bestaande detailhandel in de vorm van supermarkten bedoeld, aangezien deze reeds op meerdere locaties in de stad gesitueerd zijn buiten de aangegeven zones. De Structuurvisie staat

verplaatsing van een supermarkt dan ook niet in de weg. De definitie van het begrip 'perifere detailhandel' in de Verordening Romte staat niet in de weg dat er supermarkten gelegen zijn c.q. worden gevestigd in bestemmingsgebieden met een andere functieaanduiding van 'detailhandel-perifeer'.

Blz. 3/4 inspraakreactie:

In de concept-toelichting op het voorontwerp wordt tot slot (uitgebreid) stil gestaan bij de Dienstenrichtlijn. Daarbij wordt evenwel nagenoeg volledig uit het oog verloren, dat de vrijheid van vestiging van "dienstverrichters" in de zin van de Dienstenrichtlijn niet onbeperkt is, maar wordt begrensd daar, waar dwingende redenen van algemeen belang zich tegen de vrijheid van vestiging verzetten (art. 4 EU-Dienstenrichtlijn). Daaronder valt o.m. (niet uitputtend) bescherming van het stedelijk milieu.
In het onderhavige geval dient naar het oordeel van cliënten uitgangspunt te zijn dat de vitaliteit van het kernwinkelgebied en van het Detailhandelscentrum Kimswerda (dat als één van de dragers voor wat betreft het detailhandelsbeleid wordt aangemerkt in de Detailhandelsstructuurvisie van uw gemeente) niet op niet-aanvaardbare wijze mag worden aangetast, door solitaire detailhandelsbedrijven buiten dit centrum. Uit een oogpunt van bescherming van het stedelijk milieu, zijn solitaire vestigingen niet aanvaardbaar. Zie o.m. nogmaals het beleid zoals vastgelegd in de reeds eerder aangehaalde overeenkomst over de ontwikkeling van het Detailhandelscentrum Kimswerda en de brief van Gedeputeerde Staten d.d. 28 augustus 2014.

Van een niet toegestane beperking in de vestigingsmogelijkheid voor Aldi is gelet op het vorenstaande geen sprake, zij kan zich vestigen op het Detailhandelscentrum Kimswerda.

<u>Reactie</u>
De beoogde planontwikkeling betreft de verplaatsing van de Aldi-supermarkt van de ene solitaire locatie (Westerzeedijk 1) naar de andere solitaire locatie (Oude Trekweg 34b). Hierdoor wordt er geen nieuwe detailhandelsfunctie toegevoegd binnen Harlingen en de verplaatsing leidt er niet toe dat de vitaliteit van het kernwinkelgebied en van het detailhandelscentrum Kimswerda in enige mate wordt aangetast. Er is in dit kader vrijheid van vestiging en er zijn geen dwingende redenen van algemeen belang aanwezig die zich tegen deze vrijheid verzetten.

Blz. 4 inspraakreactie:

4. Nadere toelichting stedelijke ontwikkeling

Hiervoor is reeds aangegeven dat de wijziging van de bestaande bestemming (i.c. bedrijfsterrein) van de locatie aan de Oude Trekweg zodanig is, dat deze wijziging in planologische zin als een nieuwe stedelijke ontwikkeling dient te worden aangemerkt.
Cliënten vinden hierin steun in (o.m.) het gestelde onder par. 4.9 van de concept-plantoelichting (verkeer- en parkeren). Gememoreerd en bevestigd wordt daarin, dat de vestiging van een supermarkt op de beoogde locatie gevolgen heeft voor de infrastructuur ter plaatse o.m. voor wat betreft de capaciteit van o.m. de rotonde Almenumerweg/Domela Nieuwenhuisstraat/Grensweg. De te verwachten verkeersintensiteiten aldaar zijn relatief hoog, zodat de structuur van de wegen en de inrichting ter plaatse aanpassing behoeft. Hierin volgt naar cliënten menen, dat hiermede wordt onderstreept, dat in dezen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, gelet op de evidente verschillen met de huidige planologische situatie ter plaatse.

<u>Reactie</u>
Er is reeds eerder in de reacties toegelicht dat de planontwikkeling niet als nieuwe stedelijke ontwikkeling kan worden beoordeeld. Paragraaf 3.1.3 van de toelichting van het bestemmingsplan geeft hiervoor een nadere onderbouwing. Het betreft hier een herontwikkelingslocatie, waarbij sprake is van een afnemend ruimtebeslag. Alleen de gebruiksfunctie wordt aangepast. Daarbij wordt er ingespeeld op de verwachte verkeersintensiteit door het aanleggen van gescheiden rijstroken voor in- en uitgaand verkeer vanaf de rotonde naar het nieuwe supermarktterrein.

Blz. 4 inspraakreactie:

5. Parkeren en verkeer

Door Tauw is een notitie opgesteld waarbij de verkeerstechnische uitgangspunten nader zijn bekeken. Op basis van deze notitie die hierbij gaat, stellen cliënten vast, dat de plantoelichting en de verkeersuitgangspunten niet met elkaar overeenstemmen. De kaart, die als bijlage bij het voorontwerp is toegevoegd, wijkt af van de uitgangspunten van de door BugelHajema opgestelde notitie afwikkeling parkeren en ontsluiting Aldi Harlingen, gemeente Harlingen, waarna in de toelichting wordt verwezen. Blijkens het voorontwerp worden personenauto's en bevoorrading aangesloten op de rotonde. Op het terrein van Aldi kan de bevoorrading draaien, zo wordt gesteld.
Bij de genoemde verkeersnotitie is dit gewijzigd in die zin, dat het bevoorradingsverkeer nu vanaf de Oude Trekweg het Aldi terrein achteruit op rijdt. Om dit te kunnen zullen de vrachtwagens de hele Oude Trekweg echter blokkeren. Dat het om kleinere vrachtwagens bij de bevoorrading zou gaan is verder onjuist: o.m. bakkerij- en diepvriesproducten worden juist met grote vrachtwagens aangevoerd. Daarnaast ontstaat een onveilige situatie voor de fietsers/voetgangers die ook van deze bevoorradingsweg gebruik mogen maken.
De capaciteit van de rotonde is berekend op het scheiden van het bevoorradingsverkeer met personen auto's. Omdat er richting het parkeerplaats geen doorstroming is (parkerende auto blokkeren dit) is er een groot risico dat het verkeer op de rotonde komt stil te staan.
Dat de verkeersveiligheid voor langzamer verkeer ernstig in gevaar komt bij zowel rotonde als Oude Trekweg mag duidelijk zijn. De opmerking in de verkeersnotitie dat dit nog aandacht behoeft bevestigt dit.

<u>Reactie:</u>
Indiener stelt terecht dat de plantoelichting en de verkeersnotitie uit de bijlagen van de toelichting niet met elkaar overeenkomen voor wat betreft de ontsluiting op de Oude Trekweg. De plantoelichting op blz. 14 beschrijft hierover: 'Het autoverkeer en het bevoorradingsverkeer ontsluit via de westzijde rechtstreeks op de rotonde op de Oude Trekweg/Domela Nieuwenhuisstraat. Het laden en lossen vindt plaats aan de oostzijde van het gebouw. Aan de noordoostzijde van het plangebied wordt het gebied ontsloten via een fietspad op de Oude Trekweg'. Echter, de verkeersnotitie in de bijlage gaat nog ten onrechte uit van een uitrit op de Oude Trekweg, welke door bevoorradingsverkeer zal worden gebruikt. Daarbij is ook figuur 1 in de verkeersnotitie niet een juiste weergave van de toekomstige situatie. In de volgende fase van het ontwerpbestemmingsplan wordt dit gecorrigeerd.

Blz. 4 inspraakreactie:

6. Stikstofdepositie

Omdat, zoals hiervoor is aangegeven, de uitgangspunten v.w.b. het aantal vereiste parkeerplaatsen en de wijze van bevoorrading, onjuist zijn, is de stikstofdepositie derhalve onjuist berekend.

In de berekening wordt uitgegaan van CROW 2018 gegevens. Daarbij wordt Aldi niet als discounter, maar als full service supermarkt gedefinieerd, met als argument dat het assortiment van Aldi zich heeft verbreed. Dit is onjuist: zoals blijkt uit bijgevoegde notitie van Rho (het buro dat het voorontwerp opstelde) d.d. 22 juni 2017, gaat het bij Aldi om een zogenaamde "harddiscounter" wat ook wordt bevestigd door recente publicaties van Aldi zelf. Verwezen wordt tevens naar het bijgevoegde formuleoverzicht uit Distrifood. Omdat de norm parkeerplekken per m2 voor discounters volgens het CROW hoger ligt, wordt dus ten onrechte met minder parkeerplaatsen gerekend. In de toelichting op het voorontwerp wordt gesproken over 117 plekken, op tekening staan er 109 getekend. Uitgaande van de CROW norm voor discounters dienen er evenwel 1900 m2 keer 6,5 pp/100 m2 is minimaal 124 parkeerplekken te worden gerealiseerd. Daarbij wordt nog een voorzichtig aanname van de parkeerbehoefte gedaan omdat het gemiddelde van 5,5 en 7,5 is genomen. Wordt uitgegaan van het maximaal noodzakelijk dan is de norm 7,5 pp per 100m2 BVO en zijn er 142 parkeerplaatsen nodig.

<u>Reactie:</u>
In paragraaf 4.9 van de toelichting van het bestemmingsplan is de parkeerbehoefte berekend voor de nieuwe Aldi locatie aan de Oude Trekweg. Deze berekening is gebaseerd op de CROW publicatie 381 ((Toekomstbestendig parkeren, december 2018). In deze publicatie is geen onderscheid meer aanwezig tussen de zogenaamde discountsupermarkten en de normale full-service supermarkten. Dit omdat de discounters meer opschuiven richting de full-service supermarkten met bijvoorbeeld de nodige versafdelingen. Dat is aangesloten op de verkeersgeneratie van een full-service supermarkt is dus ook in lijn met de meest recente inzichten van het CROW. Op basis publicatie 381 geldt een parkeernorm van 5,2 per 100 m2 BVO (bruto vloer oppervlak). De toekomstige supermarkt zal een omvang hebben van 1900 m2, hetgeen leidt tot een parkeerbehoefte van 99 plaatsen. In het plan zullen 110 parkeerplaatsen worden gerealiseerd, daarmee wordt ruimschoots aan de behoefte voldaan. Per abuis is in paragraaf 4.9 van de toelichting aangegeven dat er 117 plaatsen worden gerealiseerd. Dit wordt gecorrigeerd naar 110 plaatsen.
Indiener heeft zelf door bureau Tauw een nader verkeerskundig onderzoek laten uitvoeren. Daarin wordt gesteld dat er minimaal 124 parkeerplaatsen dienen te worden gerealiseerd. De aangegeven tabellen (figuur 2) in de notitie van de Tauw zijn echter gebaseerd op publicatie 317 uit 2012 en niet op basis van publicatie 381. Door Tauw is, ten onrechte, wel aangegeven dat deze cijfers uit de CROW publicatie 381 komen. In die publicatie 381 zijn echter geen gegevens meer opgenomen over discountsupermarkten. De benaderingswijze en de verwijzing in het door Tauw uitgevoerde onderzoek is daarmee niet correct. Ook de berekende aantallen zijn daarmee niet correct.

Blz. 5 inspraakreactie:

Citaat uit het voorontwerp m.b.t. de bevoorrading van de beoogde vestiging: "Over het algemeen wordt een dergelijke supermarkt bevoorraad door twee grote vrachtwagencombinaties per dag (inclusief zaterdag) met op werkdagen aangevuld met maximaal tien leveringen met bestelbussen". Dat dit over het algemeen juist is betwijfelen cliënten: de hele logistiek bij alle supermarkten is gebaseerd op bevoorrading met grote vrachtauto's, zie ook hiervoor. Ook de praktijk bij Aldi is dat er uitsluitend met grote vrachtwagens wordt bevoorraad. Bij een dergelijke winkel betreft dit naar cliënten menen 6 tot 18 bevoorradingen per dag. Dat dit van grote invloed is op de verkeersveiligheid bij de Oude Trekweg en op de stikstofberekening (zie hierna) mag duidelijk zijn.
In de praktijk loopt voorzover cliënten bekend, de genoemde rotonde nu al vast/vol, terwijl volgens de berekening het verzadigingspunt nog lang niet bereikt is. Dit doet vermoeden dat uitgangspunten en feiten niet overeenkomen en nader onderzoek nodig is. Zeker nu mag worden aangenomen dat er onvoldoende parkeergelegenheid is, de bevoorrading zich mengt met de parkerende auto's en dus opstoppingen bij de toegang te verwachten zijn.
Tauw komt derhalve in haar notitie tot de volgende conclusies:
-Het ontwerp voorziet niet in117 maar in 110 parkeerplaatsen. De feitelijke behoefte is 124 parkeerplaatsen, waarbij nog geen rekening is gehouden met de behoefte van de nieuwe Profile Fietsen winkel. Er is dus een structureel parkeer tekort van 14 parkeerplaatsen, te vermeerderen met de parkeerbehoefte van de geplande Profile winkel.

-De verwachte verkeersintensiteiten zijn niet op correcte wijze ingevoerd. Of er een capaciteit probleem op de rotonde ontstaat zal opnieuw moeten worden berekend. Waarschijnlijk zal ook bij de correcte uitgangspunten het verzadigingsgraad niet snel worden bereikt. Echter omdat er onvoldoende parkeerruimte is, zullen opstoppingen en verkeersonveilige situaties zich gaan voordoen.

-De hoeveelheid bevoorradingsverkeer zal tot problemen op het gebied van verkeersveiligheid leiden, ongeacht welke toegang wordt gekozen (vanaf Rotonde of vanaf Oude Trekweg). In beide gevallen zullen achteruitrijdende vrachtwagencombinaties dwars door parkeerplaatszoekende personenauto's en fietsers en voetgangers rijden.

-De aanbeveling in het Bugelhajema rapport om de toegang aan de Oude Trekweg voor het bevoorradend verkeer open te stellen voor langzaamverkeer, zal verkeersonveilige situaties met zich mee brengen. Het bevoorradend verkeer zal achteruit rijdend het terrein op gaan.

<u>Reactie:</u>
De Aldi heeft in een reactie op het aantal bevoorradingen laten weten dat er een beperkt aantal van vier vrachten per dag worden voorzien. Daarvan zijn twee van de Aldi zelf en de andere beide voor de bakker en diepvriesaanvoer. Dit geringe aantal dagelijkse vrachten zal niet van grote invloed zijn op de verkeersveiligheid. Indiener stelt verder dat er geen rekening is gehouden met de parkeerbehoefte van de nieuwe Profile fietsenzaak. Dit is echter ook niet nodig, want de Profile fietsenzaak is gelegen aan de Oude Trekweg en heeft aan de wegzijde daarvan parkeergelegenheid met 7 parkeerplaatsen. Dit maakt geen deel uit van het plangebied van de nieuwe Aldi. Op het Aldi-terrein worden 110 parkeerplaatsen gerealiseerd, hetgeen ruim voldoet aan de norm. Ten aanzien van de bevordering van de verkeersveiligheid op de rotonde zullen de volgende aanpassingen worden gedaan ten opzichte van de bestaande situatie:

- *Er komt een gescheiden rijbaan voor het in- en uitgaande verkeer vanaf de rotonde.*
- *Het fiets- en voetpad naast de rotonde wordt over een aantal meters in oostelijke richting verlegd, zodat die verder vanaf de rotonde komt af te liggen. Hierdoor ontstaat er een verbeterd zicht in het kader van de zogenaamde 'dodehoek' situatie.*

Blz. 5 inspraakreactie:

6. Stikstofdepositie

Omdat, zoals hiervoor is aangegeven, de uitgangspunten v.w.b. het aantal vereiste parkeerplaatsen en de wijze van bevoorrading, onjuist zijn, is de stikstofdepositie derhalve onjuist berekend.

<u>Reactie:</u>
In de voorgaande reacties is aangegeven dat er gebruik is gemaakt van juiste uitgangspunten voor de berekening van het aantal parkeerplaatsen. Derhalve is er ook geen sprake van een onjuiste stikstofberekening.

Blz. 5 inspraakreactie:

7. Natuurtoets

Onduidelijk is of een inventarisatie heeft plaatsgevonden overeenkomstig de Wet natuurbescherming. Blijkens de toelichting op het voorontwerp is een beknopte toetsing uitgevoerd, gebaseerd op het raadplegen van in het verleden uitgevoerd onderzoek. Aangegeven wordt in de toelichting dat op 22 april 2020 een veldbezoek heeft plaatsgevonden, maar niet blijkt dat een feitelijke inventarisatie is uitgevoerd. Naar het oordeel van cliënten dient deze inventarisatie alsnog plaats te vinden.

<u>Reactie:</u>
In de beknopte natuurtoets (bijlage 3 van het bestemmingsplan) worden foto's weergegeven die op 22 april 2020 zijn gemaakt, dit wordt ook beschreven in de tekst die onder de afbeeldingen staat. Hieruit blijkt dus dat wel degelijk in de natuurtoets terug te vinden is dat het bezoek op 22 april heeft plaatsgevonden.

Blz. 5 inspraakreactie:

8. Uitvoerbaarheid

In par. 6.1 van de concept-plantoelichting wordt vermeld, dat tussen de initiatiefnemer en de gemeente een zogenaamde anterieure overeenkomst zal worden gesloten. Niet duidelijk is evenwel welke kosten exact aan de initiatiefnemer in rekening zullen worden gebracht. Nadere informatie daarover ontbreekt evenwel. Cliënten voegen hieraan toe, dat indien bij het medewerken aan een zogenaamd aangewezen bouwplan een anterieure overeenkomst niet is gesloten, een exploitatieplan ex art. 6.12, Wro, dient te worden vastgesteld, dat gelijktijdig met het ontwerp-bestemmingsplan in procedure dient te worden gebracht.

Ook dit exploitatieplan ontbreekt (nog), zodat de economische uitvoerbaarheid van de verplaatsing en de daaraan verbonden kosten voor de gemeente, niet is gegeven.

<u>Reactie:</u>
Voorafgaande aan de vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad zal er eer anterieure overeenkomst tussen gemeente en initiatiefnemer Aldi worden gesloten. Derhalve is een exploitaitieplan niet nodig.

Blz. 6 inspraakreactie:

9. Concept-voorschriften

Omdat opsteller van het voorontwerp-bestemmingsplan blijkbaar ook zelf al heeft onderkend dat parkeren en ontsluiting niet passend te maken is binnen de geldende normen, is in de regels op voorhand al vastgelegd dat afwijken van de norm is toegestaan. Dit is opgenomen in Artikel 11 Algemene afwijkingsregels en artikel 12 Overige regels
Afwijken van parkeernorm:
Het volgende wordt in de regels ten aanzien van parkeren vastgelegd.
Artikel 3,4 Specifieke gebruiksregels, punt d) Het gebruik van gronden ne bouwwerken ten behoeve van één supermarkt mag alleen indien voldoend parkeergelegenheid aanwezig is of wordt gerealiseerd,
Dit is in de ogen van client correct. Echter dan volgt:
Artikel 12 Overige Regels 12.1 Voldoende parkeergelegenheid punt c Bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in sub a (red. bij onvoldoende parkeren mag er niet worden gebouwd) en worden toegestaan dat in mindere mate dan voldoende parkeergelegenheid wordt voorzien, mits dit geen onevenredig afbreuk doet aan de parkeer situatie.

Afwijken van ontsluitingswijze en bevoorradingsroute:
Artikel 11 Algemene afwijkingsregels ... kan met de omgevingsvergunning worden afgeweken van: punt b. de bestemmingsregels in die zin dat het beloop of het profiel van de wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate wordt aangepast, indien de verkeersveiligheid en of intensiteit daartoe aanleiding geeft.

<u>Reactie:</u>
In de voorgaande beantwoording is aangegeven dat er ruimschoots voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd op grond van de parkeernorm. Het artikel 12.1 lid c. heeft feitelijk daarom geen toegevoegde waarde. Derhalve zal dit artikel worden geschrapt in de ontwerpversie van het bestemmingsplan.

2.2 Inspraakreactie 2

Deze reactie, zie bijlage 2, is ingediend door bewoners van de Havenweg. Deze indieners maken bezwaar tegen het voornemen om de bestemming supermarkt te bestemmen als parkeerterrein voor lang parkeren. De volgende suggestie wordt gegeven: “Geef met name de bomen hier alvast een kans om zich te ontwikkelen en creëer ruimte voor wateropvang. Het is belangrijk de kans te benutten om het gebied klimaat robuust in te richten en het bebouwd gebied beter bestand te maken tegen hevige regenbuien en periodes van droogte en hitte. Kortom geef het huidig supermarkterrein een tijdelijke bestemming als recreatie of natuur waarbij parkeren juist een ondergeschikte functie krijgt”.

Reactie:
Het Aldi terrein aan de Westerzeedijk maakt deel uit van de gebiedsontwikkeling van het Westerzeedijkgebied. Daarvoor heeft de gemeenteraad een ontwikkelstrategie en schetsplan vastgesteld. Hierin is deze locatie aangewezen als ‘ontwikkelvlek 1’. Het doel is om deze vlek nader te ontwikkelen en uit te werken met een commercieel-maatschappelijke functie. Op dit moment is het echter nog onbekend hoe die ontwikkeling zal worden uitgewerkt. Daarom is ervoor gekozen om het terrein voorlopig onbebouwd te laten en eerst te gaan te gaan bestemmen als parkeerterrein. De suggestie van de indiener wordt hierbij ter harte genomen door aan de zijde van het spoor een stevige groene bufferzone in te richten. In de regels van het bestemmingsplan is hier al rekening mee gehouden, door in de bestemming ‘verkeer-parkeerterrein’ ook groenvoorzieningen op te nemen.

3. Overlegreacties

De Provincie heeft in een schriftelijk advies, zie bijlagen, op 21 september 2021 een tweetal aandachtspunten benoemd:

- Archeologie perceel nieuwe Aldi locatie: de provincie stelt dat er een dubbelbestemming dient te worden toegepast.
  Reactie gemeente:
  Abusievelijk zijn de dubbelbestemmingen niet weergegeven op de verbeelding op ruimtelijke plannen. In de regels is hier namelijk wel op ingegaan. In het ontwerpbestemmingsplan wordt dit hersteld.
- Ecologie: geadviseerd wordt om een quickscan voor de locatie Westerzeedijk uit te voeren en de resultaten toe te voegen aan het ontwerpbestemmingsplan.
  Reactie gemeente: dit wordt dienovereenkomstig uitgevoerd.

Voor het overige geeft het plan geen aanleiding tot provinciale opmerkingen.

De Brandweer Fryslân heeft in een schriftelijk advies, zie bijlagen, op 13 september de volgende aandachtspunten benoemd:

- Het fietspad van het plangebied naar de oude trekweg geschikt te maken als calamiteitenroute voor de brandweer, volgens de voorwaarden genoemd onder bereikbaarheid.
- De Brandweer op de hoogte te houden van de mate waarin het advies is overgenomen.

Aan beide punten kan uitvoering worden gegeven. Dit zal aan de orde zijn in de fase van de aanvraag van de omgevingsvergunning.

Vanuit het waterschapbelang zijn door het Wetterskip geen opmerkingen ingediend.

4. Conclusie

De ingediende inspraakreacties geven aanleiding tot een aantal beperkte wijzigingen, welke worden doorgevoerd in het ontwerpbestemmingsplan:

- In de planregels wordt artikel 12.1 lid c. verwijderd, conform hetgeen op blz. 13 van deze nota is toegelicht; dat artikel maakte mogelijk dat bij een omgevingsvergunning kon worden afgeweken van de regel dat er in voldoende parkeergelegenheid zal worden voorzien.
- De situatietekening zoals weergegeven in de planbeschrijving en in de bijlage verkeersnotitie wordt gecorrigeerd naar het te realiseren aantal parkeerplaatsen van 110 stuks en de juiste weergave van de ontsluiting op de Oude Trekweg.

De ingediende overlegreacties hebben aanleiding gegeven om de gegeven adviezen onder hoofdstuk 3. betreffende archeologie en ecologie over te nemen in de volgende fase van het ontwerpbestemmingsplan. Tot slot zal de aanmeldingsnotitie voor de vormvrije mer-beoordeling worden toegevoegd aan de stukken van het ontwerpbestemmingsplan.

BIJLAGEN

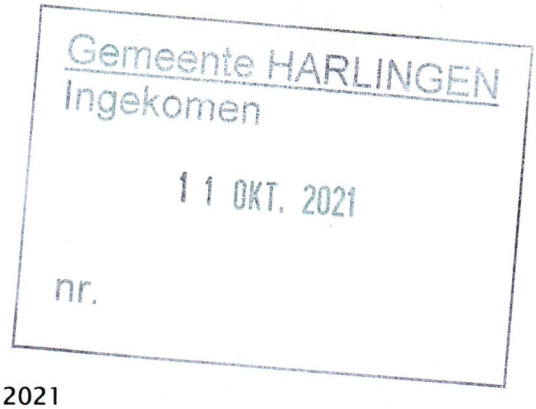
1. Inspraakreactie 1
2. Inspraakreactie 2
3. Overlegreactie Provincie
4. Overlegreactie Brandweer

DEHAAN
ADVOCATEN EN NOTARISSEN

mr. Wim Sleijfer
Advocaat
E w.sleijfer@dehaanlaw.nl

Petra Miedema
Juridisch secretaresse
T 058 294 8500

AANTEKENEN
Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Harlingen
Postbus 10.000
8860 HA HARLINGEN



Datum	8 oktober 2021
Ons kenmerk	WS\pm\21000946
Dossier	Kimswerda / gemeente Harlingen- verplaatsing Aldi

Geacht college,

Cliënten, de besloten vennootschappen Ontwikkelingsmaatschappij Kimswerda B.V. en FNS Vastgoed II B.V. namen kennis van het voorontwerp-bestemmingsplan Harlingen-Verplaatsing Aldi, zoals dat m.i.v. 30 augustus jl. door u voor een ieder ter inzake is gelegd.

Cliënten kunnen zich met de inhoud van dit voorontwerp niet verenigen. Zij wijzen op het volgende.

1. **Belang cliënten**

Ontwikkelingsmaatschappij Kimswerda B.V. is ontwikkelaar van het detailhandelscentrum Kimswerda te Harlingen, FNS Vastgoed II B.V. is daarvan de eigenaar.

Dit detailhandelscentrum is primair bestemd voor de vestiging van (grote) supermarkten en biedt daartoe op grond van het bestemmingsplan Harlingen-Detailhandelscentrum Kimswerda, onherroepelijk geworden bij uitspraak van de ABRvS d.d. 20 april 2016 nr. 20140381/1/R4, de nodige ruimte.

Cliënten zijn, gelet op de omstandigheid, dat zij hun bedrijfsactiviteiten richten op hetzelfde marktsegment als Aldi, binnen hetzelfde verzorgingsgebied, belanghebbende bij de (eventuele) totstandkoming en vaststelling van voormeld bestemmingsplan (o.m. ABRvS 20 mei 2015, ECLI:NL:RVS:2015:1585).

Reeds in dit verband merken cliënten op, dat t.b.v. de ontwikkeling van genoemd detailhandelscentrum Kimswerda tussen uw gemeente en Ontwikkelingsmaatschappij Kimswerda B.V., destijds genaamd Comvast B.V., op 16 juli 1996 een overeenkomst werd gesloten, waarbij de bestemming van genoemd centrum is vastgelegd: voorzover hier relevant "de gebouwen met een bestemming detailhandel zijn primair bedoeld voor verplaatsing van detailhandel in zgn. volumineuze goederen, zoals bijvoorbeeld ..... en grote supermarkten (onderstreping WS)".

Alle diensten en werkzaamheden worden verricht uit hoofde van een overeenkomst van opdracht met DeHaan Advocaten en Notarissen B.V. Op de overeenkomst van opdracht zijn de algemene voorwaarden van toepassingen, die te raadplegen zijn op dehaanlaw.nl. De aansprakelijkheid is beperkt tot het bedrag waartoe onze aansprakelijkheidsverzekering in het desbetreffende geval recht op uitkering geeft, vermeerderd met het bedrag van het eigen risico.

Cliënten zijn van oordeel, dat het uw college en de raad van uw gemeente niet vrijstaat thans medewerking te verlenen aan de verplaatsing van Aldi naar een andere locatie dan het detailhandelscentrum Kimswerda. De voltooiing van dit detailhandelscentrum wordt a.g.v. een verplaatsing van Aldi naar elders in hoge mate in de weg gestaan, waardoor de ook door u onderkende, voor Harlingen belangrijke voorziening, wordt aangetast. Zie voorts het hierna gestelde.

2. Huidig planologisch kader Oude Trektweg 34B

Zoals in de concept-toelichting op het nu voorliggende voorontwerp bestemmingsplan is aangegeven, rust op de betreffende locatie ingevolge het bestemmingsplan "Koningsbuurt" de bestemming bedrijventerrein met de functieaanduiding "Bedrijf tot en met categorie 2". Vast staat, dat een supermarkt op grond hiervan niet is toegestaan.
Met een tweetal van rechtswege verleende omgevingsvergunningen is met afwijking van de bestemmingsplanvoorschriften ter plaatse een fietsenhandel en groothandel in fietsen en auto- en motorfietsonderdelen en accessoires gevestigd.
Deze vergunningen werden aan de betreffende aanvrager verleend met toepassing van art. 4, bijlage II bij het Bor (de zogenaamde Kruimelgevallenregeling).
In beide gevallen is op de aanvragen niet tijdig door uw college beslist. Juist (mede) op verzoek van de betreffende portefeuillehouder in uw college, hebben cliënten tegen de eerste van deze van rechtswege verleende vergunningen bezwaar en beroep ingesteld, waarop evenwel niet inhoudelijk is beslist: cliënten werden geacht geen belanghebbenden bij de betreffende besluiten te zijn nu zij niet in hetzelfde marktsegment als de aanvrager (fietsenhandel) werkzaam zijn.

Uit het verzoek van de betreffende portefeuillehouder blijkt wel, dat ook uw college van oordeel was, dat de vestiging van een perifeer detailhandelsbedrijf op de locatie Oude Trekweg 34 B planologisch niet aanvaardbaar moet worden geacht. Uw college sloot daarbij aan bij het standpunt van Gedeputeerde Staten van Fryslân, zoals verwoord in hun brief aan u d.d. 28 januari 2014. Gedeputeerde Staten geven daarin te kennen het uitsluiten van nieuwe perifere winkelvestigingen op de bedrijfsterreinen in Harlingen te onderschrijven en dat de nodige voorbereidingsbesluiten dienen te worden genomen om de vestiging van detailhandel daarop tegen te gaan.

Volstrekt ongemotiveerd wordt op welke gronden thans door uw college anders wordt geoordeeld. Een enkele verwijzing naar de Detailhandelsstructuurvisie van uw gemeente is wat dat betreft niet voldoende, nu aan die structuurvisie geen zorgvuldig planologisch onderzoek ten grondslag ligt.

3. Rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid.

Anders dan in de concept-plantoelichting is vermeld, zijn cliënten van oordeel, dat v.w.b. de beoogde nieuwe locatie voor Aldi sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in art. 3.1.6. lid 2 Bro. Als nieuwe stedelijke ontwikkeling wordt daarin aangemerkt "de ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen".

In casu dient naar de mening van cliënten een vergelijking te worden gemaakt tussen de huidige bestemming van het betreffende perceel en de beoogde nieuwe bestemming: van bedrijventerrein naar grootschalige detailhandel.
Het is naar de mening van cliënten evident, dat de planologische uitstraling van een grootschalige detailhandel t.o.v. een bedrijventerrein zeer aanzienlijk is, o.m. gelet op de toestroom van winkelend publiek, toename verkeersbewegingen, enz. Dit maakt dat de beoogde functiewijziging als een nieuwe stedelijke ontwikkeling dient te worden aangemerkt.
Terzijde zij in dit verband opgemerkt, dat ook, indien zoals in de concept-plantoelichting ten onrechte wordt gedaan, een vergelijking wordt getroffen tussen de wijziging van de functie "fietsenhandel" naar

"grootschalige detailhandel", eveneens sprake is van een aanzienlijke wijziging in aard en omvang (o.m. ABRvS 20 april 2016, ECLI:NL:RVS:2016:1075 en 10 maart 2021, ECLI:NL:RVS:2021:518). Hieruit volgt tevens, dat anders dan in de concept-toelichting onder 4.10 wordt betoogd, een mer-beoordeling dient plaats te vinden.
Onder de hierna volgende punten wordt op de planologische gevolgen van de wijziging van de functie van de onderhavige locatie nog nader ingegaan.

Uitgaande van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, dient vervolgens te worden beoordeeld, of de bouw en exploitatie van een nieuwe supermarkt niet binnen het bestaande stedelijke gebied kan worden gerealiseerd. Dit is het geval. Zoals hiervoor reeds vermeld, is het Detailhandelscentrum Kimswerda conform de met uw gemeente gemaakte afspraak terzake, primair bestemd voor te verplaatsen (grote) supermarkten en biedt dit centrum nog voldoende ruimte voor de vestiging van de te verplaatsen supermarkt. Daaruit volgt, dat het vestigen van een Aldi-supermarkt op het Bedrijventerrein Koningsbuurt uit planologisch oogpunt niet aanvaardbaar is en daaraan geen medewerking behoort te worden verleend. Conform de met uw gemeente gesloten overeenkomst over de ontwikkeling van het Detailhandelscentrum Kimswerda, dient vestiging van de te verplaatsen Aldi op dit centrum plaats te vinden.

Eveneens anders dan in de concept-plantoelichting is aangegeven, verzet de Provinciale Verordening Romte zich tegen vestigen van een Aldi-supermarkt op de beoogde locatie aan de Oude Trekweg. Zoals hiervoor aangegeven is het detailhandelscentrum aan de Kimswerderweg primair bestemd voor de vestiging van te verplaatsen supermarkten. Hierop is naar cliënten menen het bepaalde in art. 4.4.1., lid 3 onder c van de Verordering Romte van overeenkomstige toepassing: vestiging op het detailhandelscentrum Kimswerda is planologisch bij recht realiseerbaar.
Verwezen zij nogmaals naar de hiervoor aangehaalde brief van Gedeputeerde Staten van 28 januari 2014. In casu kan in de opinie van cliënten wel medewerking worden verleend aan een solitaire kleinschalige winkelvestiging (art. 4.4.2., lid 2, gemengde buurt).

Onbegrijpelijk is, dat in de concept-toelichting op het concept-bestemmingsplan wordt aangegeven dat de Structuurvisie Harlingen 2025 niet aan verplaatsing van de Ald-supermarkt i in de weg staat.
(Concept-toelichting, par. 3:3.1.). Daarin wordt vermeld, dat perifere detailhandel geconcentreerd wordt op het Detailhandelscentrum Kimswerda, maar dat daarmee geen supermarkten worden bedoeld (!). Dat standpunt is niet in overeenstemming met de definiëring van "perifere detailhandel" in de Verordening Romte, en ook niet met de definitie van "perifere detailhandel" in de meergenoemde overeenkomst over de ontwikkeling van het Detailhandelscentrum Kimswerda en die in het bestemmingsplan Harlingen-Detailhandelscentrum Kimswerda.

Daarbij komt, dat juist uw college zich (terecht) wenste te verzetten tegen vestiging van een perifeer detailhandelsbedrijf aan de Oude Trekweg 34B, zie hiervoor. Uw college was daarbij kennelijk -terecht- de mening toegedaan dat de vestiging van een perifeer detailhandelsbedrijf aldaar planologisch niet aanvaardbaar is. Waarom dat nu anders is, is in nevelen gehuld.

In de concept-toelichting op het voorontwerp wordt tot slot (uitgebreid) stil gestaan bij de Dienstenrichtlijn. Daarbij wordt evenwel nagenoeg volledig uit het oog verloren, dat de vrijheid van vestiging van "dienstverrichters" in de zin van de Dienstenrichtlijn niet onbeperkt is, maar wordt begrensd daar, waar dwingende redenen van algemeen belang zich tegen de vrijheid van vestiging verzetten (art. 4 EU-Dienstenrichtlijn). Daaronder valt o.m. (niet uitputtend) bescherming van het stedelijk milieu.
In het onderhavige geval dient naar het oordeel van cliënten uitgangspunt te zijn dat de vitaliteit van het kernwinkelgebied en van het Detailhandelscentrum Kimswerda (dat als één van de dragers voor wat betreft het detailhandelsbeleid wordt aangemerkt in de Detailhandelsstructuurvisie van uw gemeente) niet op niet-aanvaardbare wijze mag worden aangetast, door solitaire detailhandelsbedrijven buiten dit centrum. Uit een oogpunt van bescherming van het stedelijk milieu, zijn solitaire vestigingen niet aanvaardbaar. Zie o.m. nogmaals het beleid zoals vastgelegd in de reeds eerder aangehaalde

overeenkomst over de ontwikkeling van het Detailhandelscentrum Kimswerda en de brief van Gedeputeerde Staten d.d. 28 augustus 2014.

Van een niet toegestane beperking in de vestigingsmogelijkheid voor Aldi is gelet op het vorenstaande geen sprake, zij kan zich vestigen op het Detailhandelscentrum Kimswerda.

4. Nadere toelichting stedelijke ontwikkeling

Hiervoor is reeds aangegeven dat de wijziging van de bestaande bestemming (i.c. bedrijfsterrein) van de locatie aan de Oude Trekweg zodanig is, dat deze wijziging in planologische zin als een nieuwe stedelijke ontwikkeling dient te worden aangemerkt.
Cliënten vinden hierin steun in (o.m.) het gestelde onder par. 4.9 van de concept-plantoelichting (verkeer- en parkeren). Gememoreerd en bevestigd wordt daarin, dat de vestiging van een supermarkt op de beoogde locatie gevolgen heeft voor de infrastructuur ter plaatse o.m. voor wat betreft de capaciteit van o.m. de rotonde Almenumerweg/Domela Nieuwenhuisstraat/Grensweg. De te verwachten verkeersintensiteiten aldaar zijn relatief hoog, zodat de structuur van de wegen en de inrichting ter plaatse aanpassing behoeft. Hierin volgt naar cliënten menen, dat hiermede wordt onderstreept, dat in dezen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, gelet op de evidente verschillen met de huidige planologische situatie ter plaatse.

5. Parkeren en verkeer

Door Tauw is een notitie opgesteld waarbij de verkeerstechnische uitgangspunten nader zijn bekeken. Op basis van deze notitie die hierbij gaat, stellen cliënten vast, dat de plantoelichting en de verkeersuitgangspunten niet met elkaar overeenstemmen. De kaart, die als bijlage bij het voorontwerp is toegevoegd, wijkt af van de uitgangspunten van de door BugelHajema opgestelde notitie afwikkeling parkeren en ontsluiting Aldi Harlingen, gemeente Harlingen, waarna in de toelichting wordt verwezen. Blijkens het voorontwerp worden personenauto's en bevoorrading aangesloten op de rotonde. Op het terrein van Aldi kan de bevoorrading draaien, zo wordt gesteld.
Bij de genoemde verkeersnotitie is dit gewijzigd in die zin, dat het bevoorradingsverkeer nu vanaf de Oude Trekweg het Aldi terrein achteruit op rijdt. Om dit te kunnen zullen de vrachtwagens de hele Oude Trekweg echter blokkeren. Dat het om kleinere vrachtwagens bij de bevoorrading zou gaan is verder onjuist: o.m. bakkerij- en diepvriesproducten worden juist met grote vrachtwagens aangevoerd. Daarnaast ontstaat een onveilige situatie voor de fietsers/voetgangers die ook van deze bevoorradingsweg gebruik mogen maken.
De capaciteit van de rotonde is berekend op het scheiden van het bevoorradingsverkeer met personen auto's. Omdat er richting het parkeerplaats geen doorstroming is (parkerende auto blokkeren dit) is er een groot risico dat het verkeer op de rotonde komt stil te staan.
Dat de verkeersveiligheid voor langzamer verkeer ernstig in gevaar komt bij zowel rotonde als Oude Trekweg mag duidelijk zijn. De opmerking in de verkeersnotitie dat dit nog aandacht behoeft bevestigt dit.

In de berekening wordt uitgegaan van CROW 2018 gegevens. Daarbij wordt Aldi niet als discounter, maar als full service supermarkt gedefinieerd, met als argument dat het assortiment van Aldi zich heeft verbreed. Dit is onjuist: zoals blijkt uit bijgevoegde notitie van Rho (het buro dat het voorontwerp opstelde) d.d. 22 juni 2017, gaat het bij Aldi om een zogenaamde "harddiscounter" wat ook wordt bevestigd door recente publicaties van Aldi zelf. Verwezen wordt tevens naar het bijgevoegde formuleoverzicht uit Distrifood. Omdat de norm parkeerplekken per m2 voor discounters volgens het CROW hoger ligt, wordt dus ten onrechte met minder parkeerplaatsen gerekend. In de toelichting op het voorontwerp wordt gesproken over 117 plekken, op tekening staan er 109 getekend. Uitgaande van de CROW norm voor discounters dienen er evenwel 1900 m2 keer 6,5 pp/100 m2 is minimaal 124 parkeerplekken te worden gerealiseerd. Daarbij wordt nog een voorzichtig aanname van de parkeerbehoefte gedaan omdat het gemiddelde van 5,5 en 7,5 is genomen. Wordt uitgegaan van het maximaal noodzakelijk dan is de norm 7,5 pp per 100m2 BVO en zijn er 142 parkeerplaatsen nodig.

Citaat uit het voorontwerp m.b.t. de bevoorrading van de beoogde vestiging: "Over het algemeen wordt een dergelijke supermarkt bevoorraad door twee grote vrachtwagencombinaties per dag (inclusief zaterdag) met op werkdagen aangevuld met maximaal tien leveringen met bestelbussen". Dat dit over het algemeen juist is betwijfelen cliënten: de hele logistiek bij alle supermarkten is gebaseerd op bevoorrading met grote vrachtauto's, zie ook hiervoor. Ook de praktijk bij Aldi is dat er uitsluitend met grote vrachtwagens wordt bevoorraad. Bij een dergelijke winkel betreft dit naar cliënten menen 6 tot 18 bevoorradingen per dag. Dat dit van grote invloed is op de verkeersveiligheid bij de Oude Trekweg en op de stikstofberekening (zie hierna) mag duidelijk zijn.
In de praktijk loopt voorzover cliënten bekend, de genoemde rotonde nu al vast/vol, terwijl volgens de berekening het verzadigingspunt nog lang niet bereikt is. Dit doet vermoeden dat uitgangspunten en feiten niet overeenkomen en nader onderzoek nodig is. Zeker nu mag worden aangenomen dat er onvoldoende parkeergelegenheid is, de bevoorrading zich mengt met de parkerende auto's en dus opstoppingen bij de toegang te verwachten zijn.
Tauw komt derhalve in haar notitie tot de volgende conclusies:
-Het ontwerp voorziet niet in117 maar in 110 parkeerplaatsen. De feitelijke behoefte is 124 parkeerplaatsen, waarbij nog geen rekening is gehouden met de behoefte van de nieuwe Profile Fietsen winkel. Er is dus een structureel parkeer tekort van 14 parkeerplaatsen, te vermeerderen met de parkeerbehoefte van de geplande Profile winkel.

-De verwachte verkeersintensiteiten zijn niet op correcte wijze ingevoerd. Of er een capaciteit probleem op de rotonde ontstaat zal opnieuw moeten worden berekend. Waarschijnlijk zal ook bij de correcte uitgangspunten het verzadigingsgraad niet snel worden bereikt. Echter omdat er onvoldoende parkeerruimte is, zullen opstoppingen en verkeersonveilige situaties zich gaan voordoen.

-De hoeveelheid bevoorradingsverkeer zal tot problemen op het gebied van verkeersveiligheid leiden, ongeacht welke toegang wordt gekozen (vanaf Rotonde of vanaf Oude Trekweg). In beide gevallen zullen achteruitrijdende vrachtwagencombinaties dwars door parkeerplaatszoekende personenauto's en fietsers en voetgangers rijden.

-De aanbeveling in het Bugelhajema rapport om de toegang aan de Oude Trekweg voor het bevoorradend verkeer open te stellen voor langzaamverkeer, zal verkeersonveilige situaties met zich mee brengen. Het bevoorradend verkeer zal achteruit rijdend het terrein op gaan.

6. Stikstofdepositie

Omdat, zoals hiervoor is aangegeven, de uitgangspunten v.w.b. het aantal vereiste parkeerplaatsen en de wijze van bevoorrading, onjuist zijn, is de stikstofdepositie derhalve onjuist berekend.

7. Natuurtoets

Onduidelijk is of een inventarisatie heeft plaatsgevonden overeenkomstig de Wet natuurbescherming. Blijkens de toelichting op het voorontwerp is een beknopte toetsing uitgevoerd, gebaseerd op het raadplegen van in het verleden uitgevoerd onderzoek. Aangegeven wordt in de toelichting dat op 22 april 2020 een veldbezoek heeft plaatsgevonden, maar niet blijkt dat een feitelijke inventarisatie is uitgevoerd. Naar het oordeel van cliënten dient deze inventarisatie alsnog plaats te vinden.

8. Uitvoerbaarheid

In par. 6.1 van de concept-plantoelichting wordt vermeld, dat tussen de initiatiefnemer en de gemeente een zogenaamde anterieure overeenkomst zal worden gesloten. Niet duidelijk is evenwel welke kosten exact aan de initiatiefnemer in rekening zullen worden gebracht. Nadere informatie daarover ontbreekt evenwel. Cliënten voegen hieraan toe, dat indien bij het medewerken aan een zogenaamd aangewezen bouwplan een anterieure overeenkomst niet is gesloten, een exploitatieplan ex art. 6.12, Wro, dient te worden vastgesteld, dat gelijktijdig met het ontwerp-bestemmingsplan in procedure dient te worden gebracht.

Ook dit exploitatieplan ontbreekt (nog), zodat de economische uitvoerbaarheid van de verplaatsing en de daaraan verbonden kosten voor de gemeente, niet is gegeven.

9. Concept-voorschriften

Omdat opsteller van het voorontwerp-bestemmingsplan blijkbaar ook zelf al heeft onderkend dat parkeren en ontsluiting niet passend te maken is binnen de geldende normen, is in de regels op voorhand al vastgelegd dat afwijken van de norm is toegestaan. Dit is opgenomen in Artikel 11 Algemene afwijkingsregels en artikel 12 Overige regels
Afwijken van parkeernorm:
Het volgende wordt in de regels ten aanzien van parkeren vastgelegd.
Artikel 3,4 Specifieke gebruiksregels, punt d) Het gebruik van gronden ne bouwwerken ten behoeve van één supermarkt mag alleen indien voldoend parkeergelegenheid aanwezig is of wordt gerealiseerd,
Dit is in de ogen van client correct. Echter dan volgt:
Artikel 12 Overige Regels 12.1 Voldoende parkeergelegenheid punt c Bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in sub a (red. bij onvoldoende parkeren mag er niet worden gebouwd) en worden toegestaan dat in mindere mate dan voldoende parkeergelegenheid wordt voorzien, mits dit geen onevenredig afbreuk doet aan de parkeer situatie.

Afwijken van ontsluitingswijze en bevoorradingsroute:
Artikel 11 Algemene afwijkingsregels ... kan met de omgevingsvergunning worden afgeweken van: punt b. de bestemmingsregels in die zin dat het beloop of het profiel van de wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate wordt aangepast, indien de verkeersveiligheid en of intensiteit daartoe aanleiding geeft.

10. Overigens en conclusie

Cliënten menen, dat het voorliggende voorontwerp bestemmingsplan berust op onvolledige en onjuiste gegevens derhalve niet verder in procedure dient te worden gebracht.
Gelet daarop gaan cliënten in het kader van deze zienswijze (voorshands) niet nader in op de concept-voorschriften. Zij behouden zich het recht voor daarop voorzoveel nodig nog nader terug te komen.

Met vriendelijke groet,

W. Sleijfer

Notitie

Contactpersoon	Anton van Essen
Datum	7 oktober 2021
Kenmerk	N002-1283597AVE-V03-kst-NL

Quick-scan bestemmingsplan Aldi Harlingen

1 Inleiding

Aldi is voornemens om op de gronden van de Oude Trekweg 34B in Harlingen een nieuwe supermarkt te vestigen. De locatie is aangegeven in onderstaande figuur middels de rode cirkel.



Figuur 1 Luchtfoto huidige situatie, waar de nieuwe ALDI zich wil vestigen.

Op verzoek van Ontwikkelingsmaatschappij Kimswerda BV is een beoordeling gedaan van het voorontwerp van het bestemmingsplan voor het verplaatsen van de Aldi in Harlingen ('Harlingen - verplaatsing Aldi' (kenmerk NL.IMRO.0072.VerplaatsingAldi-VO01). Daarbij richten wij ons met name op het voorgenomen initiatief (tekening Aldi, d.d. 16 december 2020 en de Notitie van BugelHajema 'Afwikkeling parkeren en ontsluiting Aldi Harlingen', gemeente Harlingen, d.d. 20 mei 2020.

2 Verkeerskundige Analyse

Bij de analyse van het plan en de bijlagen is het volgende geconstateerd:

1. Er is grote discrepantie in weergegeven verkeersafwikkeling (parkeren en bevoorrading). De bevoorrading van de Aldi wordt op de twee manieren weergegeven. Op het planvoornemen is sprake van bevoorrading verkeer vanaf de rotonde, met een keermogelijkheid voor de vrachtwagens op het parkeerterrein. In de BugelHajema notitie wordt het bevoorradingsverkeer voorzien vanaf de Oude Trekweg met een separate toegang.
2. In de Bugelhajema notitie wordt bij 3.2 Uitgangspunten parkeerbehoefte en verkeersgeneratie op correcte wijze aangegeven dat wordt uitgegaan van de CROW- publicatie 381.
3. De op deze CROW uitgangspunten berekende parkeerbehoefte is onzes inziens echter op verkeerde gronden berekend. De Aldi is, conform haar eigen reclame uitingen, een pure discounter. De daarbij behorende parkeerbehoefte is groter dan in de notitie van BugelHajema is berekend.
4. Het gehanteerde aantal bevoorradingsbewegingen (per dag twee vrachtwagencombinaties maximaal 10 bestelbussen) komt onzes inziens niet overeen met de feitelijke situatie waarbij bevoorrading uitsluitend plaatsvindt met vrachtwagencombinaties (circa zes keer per dag).
5. Er is geen rekening gehouden met de verkeersgeneratie van de op het terrein geplande nieuwbouw van Profile Harlingen.

2 .1 Second opinion TAUW

In het onderzoek van BugelHajema zijn een aantal uitgangspunten aangehouden die niet overeenkomen met wat er is vastgesteld in het bestemmingsplan. De uitgangspunten die TAUW heeft gehanteerd voor de berekening zijn als volgt:

- Oppervlakte: 1.900 m^2 bvo
- Verkeersgeneratie: 116,9 per 100 m^2 bvo (gemiddelde van de kentallen op basis van discountsupermarkt, matig stedelijkheid en rest bebouwde kom)
- Voor zwaar verkeer zijn er zes vrachtwagens/etmaal (= 12 bewegingen/etmaal) aangehouden ten behoeve van bevoorrading

Kenmerk N002-1283597AVE-V03-kst-NL

2.2 Verkeersgeneratie conform CROW kentallen

buurtsupermarkt

Parkeerkencijfers (per 100 m² bvo)

	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		aandeel bezoekers
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	0,4	2,4	1,0	3,0	1,6	3,6	n.v.t.	n.v.t.	
sterk stedelijk	0,9	2,9	1,7	3,7	2,4	4,4	n.v.t.	n.v.t.	
matig stedelijk	0,9	2,9	1,7	3,7	2,5	4,5	n.v.t.	n.v.t.	89%
weinig stedelijk	1,3	3,3	2,2	4,2	3,1	5,1	n.v.t.	n.v.t.	
niet stedelijk	1,4	3,4	2,3	4,3	3,3	5,3	n.v.t.	n.v.t.	

Verkeersgeneratie (per 100 m² bvo)

	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		aandeel bezoekers
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	11,5	63,4	26,5	78,4	41,6	93,4	n.v.t.	n.v.t.	
sterk stedelijk	23,5	75,4	43,3	95,2	63,1	115,0	n.v.t.	n.v.t.	
matig stedelijk	23,8	75,6	43,7	95,5	63,6	115,4	n.v.t.	n.v.t.	99%
weinig stedelijk	32,6	84,4	56,0	107,8	79,4	131,2	n.v.t.	n.v.t.	
niet stedelijk	35,6	87,5	60,2	112,1	84,9	136,7	n.v.t.	n.v.t.	

fullservice supermarkt (laag en middellaag prijsniveau)

Parkeerkencijfers (per 100 m² bvo)

	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		aandeel bezoekers
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	1,5	3,5	2,7	4,7	3,4	5,4	n.v.t.	n.v.t.	
sterk stedelijk	2,1	4,1	3,6	5,6	4,4	6,4	n.v.t.	n.v.t.	
matig stedelijk	2,1	4,1	3,7	5,7	4,4	6,4	n.v.t.	n.v.t.	93%
weinig stedelijk	2,6	4,6	4,3	6,3	5,2	7,2	n.v.t.	n.v.t.	
niet stedelijk	2,7	4,7	4,6	6,6	5,5	7,5	n.v.t.	n.v.t.	

Verkeersgeneratie (per 100 m² bvo)

	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		aandeel bezoekers
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	31,1	72,7	57,0	98,6	70,0	111,6	n.v.t.	n.v.t.	
sterk stedelijk	43,6	85,2	75,8	117,4	91,9	133,5	n.v.t.	n.v.t.	
matig stedelijk	43,9	85,4	76,2	117,8	92,3	133,9	n.v.t.	n.v.t.	99%
weinig stedelijk	53,0	94,6	89,9	131,5	108,4	149,9	n.v.t.	n.v.t.	
niet stedelijk	56,2	97,8	94,7	136,3	113,9	155,5	n.v.t.	n.v.t.	

discountsupermarkt

Parkeerkencijfers (per 100 m² bvo)

	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		aandeel bezoekers
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	1,6	3,6	2,9	4,9	4,2	6,2	n.v.t.	n.v.t.	
sterk stedelijk	2,3	4,3	3,9	5,9	5,5	7,5	n.v.t.	n.v.t.	
matig stedelijk	2,3	4,3	3,9	5,9	5,5	7,5	n.v.t.	n.v.t.	96%
weinig stedelijk	2,7	4,7	4,6	6,6	6,5	8,5	n.v.t.	n.v.t.	
niet stedelijk	2,9	4,9	4,8	6,8	6,8	8,8	n.v.t.	n.v.t.	

Verkeersgeneratie (per 100 m² bvo)

	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		aandeel bezoekers
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	29,0	64,8	52,5	88,3	75,9	111,8	n.v.t.	n.v.t.	
sterk stedelijk	40,5	76,3	69,7	105,5	98,9	134,7	n.v.t.	n.v.t.	
matig stedelijk	40,5	76,4	69,8	105,6	99,0	134,9	n.v.t.	n.v.t.	99%
weinig stedelijk	48,8	84,7	82,2	118,0	115,6	151,4	n.v.t.	n.v.t.	
niet stedelijk	51,7	87,5	86,5	122,4	121,4	157,2	n.v.t.	n.v.t.	

fullservice supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau)

Parkeerkencijfers (per 100 m² bvo)

	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		aandeel bezoekers
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	1,8	3,8	2,2	4,2	2,9	4,9	n.v.t.	n.v.t.	
sterk stedelijk	2,5	4,5	3,0	5,0	3,9	5,9	n.v.t.	n.v.t.	
matig stedelijk	2,6	4,6	3,0	5,0	3,9	5,9	n.v.t.	n.v.t.	93%
weinig stedelijk	3,1	5,1	3,6	5,6	4,6	6,6	n.v.t.	n.v.t.	
niet stedelijk	3,2	5,2	3,8	5,8	4,8	6,8	n.v.t.	n.v.t.	

Verkeersgeneratie (per 100 m² bvo)

	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied		aandeel bezoekers
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
zeer sterk stedelijk	38,5	80,0	45,9	87,4	60,7	102,3	n.v.t.	n.v.t.	
sterk stedelijk	52,7	94,3	61,9	103,5	80,3	121,9	n.v.t.	n.v.t.	
matig stedelijk	53,0	94,6	62,3	103,8	80,7	122,3	n.v.t.	n.v.t.	99%
weinig stedelijk	63,5	105,1	74,0	115,6	95,1	136,7	n.v.t.	n.v.t.	
niet stedelijk	67,1	108,7	78,1	119,7	100,1	141,7	n.v.t.	n.v.t.	

Figuur 2 Verkeersgeneratie conform CROW-publicatie 381 ('Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie', 2018)

Parkeervoorzieningen fullservice vs discounter

In figuur 2 is de verkeersgeneratie conform CROW-publicatie 381 voor supermarkten weergegeven. Hieruit is af te leiden dat voor een fullservice supermarkt uitgegaan moet worden van 5,4 parkeerplaatsen per 100 m² bvo (gemiddelde van de kentallen op basis van fullservice supermarkt, matig stedelijkheid en rest bebouwde kom) en voor een discounter uitgegaan moet worden van 6,5 parkeerplaatsen per 100 m² bvo (gemiddelde van de kentallen op basis van discounter supermarkt, matig stedelijkheid en rest bebouwde kom). Bij een bvo van 1.900 m² betekent dit 103 parkeerplaatsen voor een fullservice-supermarkt en 124 parkeerplaatsen voor een discounter.

In het plan is aangegeven dat 117 parkeerplaatsen worden gerealiseerd, op de bijbehorende tekening is voorzien in 110 parkeerplaatsen. Dit is minder dan gemiddeld benodigd voor een discounter. Dit kan leiden tot parkeeroverlast in de omgeving. Dit zal nog worden vergroot als de nieuwbouw van Profile heeft plaatsgevonden. Ook kan dit leiden tot onveilige situaties als gevolg van bezoekers die op zoek zijn naar een parkeerplek en mogelijk op de rotonde stil komen te staan.

2.3 Bevoorradingsverkeer

De kaart die als bijlage als planvoornemen is toegevoegd wijkt af van de uitgangspunten bij de notitie 'Afwikkeling parkeren en ontsluiting Aldi Harlingen', gemeente Harlingen. Bij het planvoornemen worden personenauto's en bevoorrading aangesloten op de rotonde. Op het terrein van de Aldi kan de bevoorrading draaien. In de notitie 'Afwikkeling parkeren en ontsluiting Aldi Harlingen' wordt uitgegaan van bevoorrading (achterwaarts) vanaf de Oude Trekweg. Niet duidelijk is welke variant uiteindelijk is gekozen.

In de notitie wordt uitgegaan van bevoorrading door twee grote vrachtwagencombinaties per dag (inclusief zaterdag) met op werkdagen aangevuld met maximaal tien leveringen met bestelbussen. Dit lijkt niet overeen te komen met de praktijk. Op basis van informatie over bevoorrading van andere Aldi-winkels is eerder te verwachten dat bevoorrading plaatsvindt met zes vrachtwagencombinaties per dag.

Als uitgegaan wordt van de situatie in de notitie 'Afwikkeling parkeren en ontsluiting' is voor de bevoorrading dus zes keer (in plaats van twee keer) per dag sprake van een achteruitrijdende vrachtwagen vanaf de Oude Trekweg. Dit leidt tot meerdere keren per dag blokkeren van de Oude Trekweg. Bovendien leidt dit tot onveilige situaties voor de fietsers en voetgangers die ook van deze bevoorradingsweg gebruik mogen maken.

Als uitgegaan wordt van de situatie volgens de tekening bij het planvoornemen is voor de bevoorrading sprake van zes keer per dag een grote vrachtwagencombinatie op het parkeerterrein van de Aldi. Dit leidt tot onveilige situaties met parkerende auto's en winkelend publiek. Bovendien is in de berekening van de capaciteit van de rotonde geen rekening gehouden met bevoorradingsverkeer van de Aldi.

Voor beide bevoorradingssituaties geldt dat de verkeersveiligheid voor langzaam verkeer ernstig in gevaar komt.

2.4 Conclusie

De conclusies zoals door BugelHajema in punt 6 van haar notitie zijn weergegeven zijn niet correct.

- Het ontwerp voorziet niet in 117 maar in 110 parkeerplaatsen. De feitelijke behoefte is 124 parkeerplaatsen, waarbij nog geen rekening is gehouden met de behoefte van de nieuwe Profile Fietsenwinkel. Er is dus een structureel parkeertekort van 14 parkeerplaatsen, nog te vermeerderen met de parkeerbehoefte van de geplande Profile winkel
- De verwachte verkeersintensiteiten zijn niet op correcte wijze ingevoerd. Of er een capaciteitsprobleem op de rotonde ontstaat zal opnieuw moeten worden berekend. Waarschijnlijk zal ook bij de correcte uitgangspunten de verzadigingsgraad niet snel worden bereikt. Echter omdat er onvoldoende parkeerruimte is, zullen opstoppingen en verkeersonveilige situaties zich gaan voordoen

- De hoeveelheid bevoorradingsverkeer zal tot problemen op het gebied van verkeersveiligheid leiden, ongeacht welke toegang wordt gekozen (vanaf Rotonde of vanaf Oude Trekweg). In beide gevallen zullen achteruitrijdende vrachtwagencombinaties dwars door parkeerplaatszoekende personenauto's en fietsers en voetgangers rijden
- De aanbeveling in het Bugelhajema rapport om de toegang aan de Oude Trekweg voor het bevoorradend verkeer open te stellen voor langzaam verkeer, zal verkeersonveilige situaties met zich meebrengen. Het bevoorradend verkeer zal achteruitrijdend het terrein opgaan

MEMO

Van	:	drs. R.V. Bak
Project	:	Herontwikkeling Aldi Emmer Compascuum B.V.
Opdrachtgever	:	Aldi Ommen B.V.
Datum	:	22 juni 2017
Aan	:	Dhr. V.T.H. Hullegie
CC	:	
Betreft	:	Emmer-Compascuum: ladder voor duurzame verstedelijking

Rho
ADVISEURS VOOR LEEFRUIMTE

Aanleiding

Aldi Ommen B.V. is voornemens om haar vestiging en het omliggende gebied aan het Hoofkanaal WZ 13-15 in Emmer-Compascuum te herontwikkelen. De bestaande bebouwing (naast Aldi een grotendeels leegstaand winkelcentrum) zal worden gesloopt, waarna hier een nieuwe Aldi supermarkt wordt ontwikkeld. Na herontwikkeling van de locatie zal de Aldi vestiging zijn vergroot, van 733 m^2 winkelvloeroppervlak (wvo) in de huidige naar 1.200 m^2 wvo in de toekomstige situatie. Voor zover het gaat om een gedeelte van de uitbreiding, is er sprake van een functiewijziging. Indien en voor het geval dat de functiewijziging zou moeten worden aangemerkt als een nieuwe stedelijke ontwikkeling, is de ontwikkeling getoetst aan de ladder voor duurzame verstedelijking.

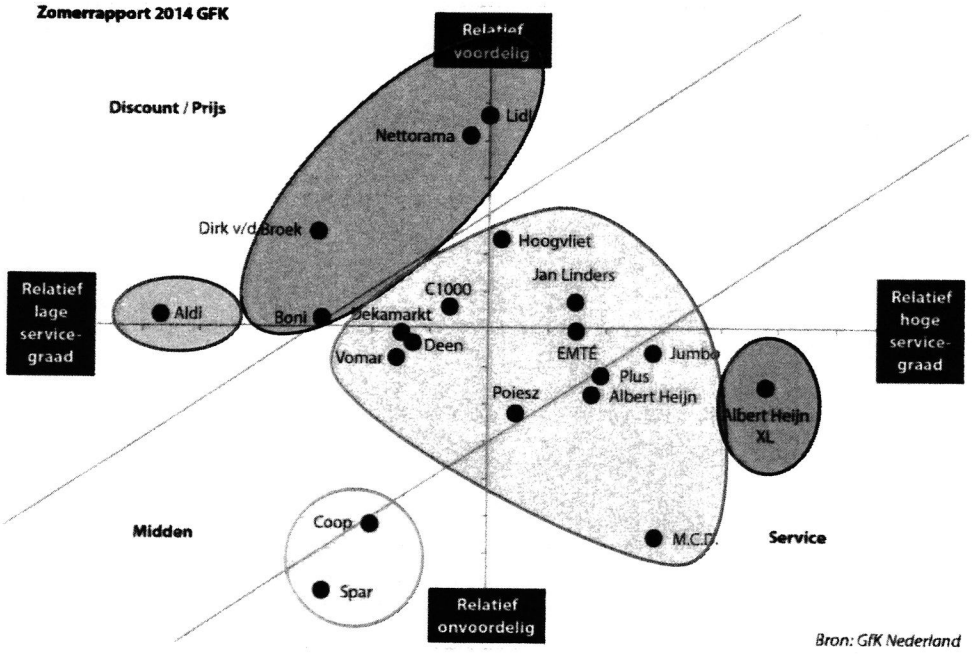
Knelpunten huidige locatie

De huidige winkel voldoet niet aan de voorwaarden voor een duurzame vestiging van Aldi. De winkel is te klein en niet optimaal ingericht. Daarnaast heeft de omgeving (met veel leegstand en verloedering) geen goede uitstraling. Middels herontwikkeling kan Aldi een winkel realiseren die beter kan worden ingericht en die beter zichtbaar kan worden gemaakt voor de consument. Door de voorgenomen sloop en nieuwbouw, waaronder het herinrichten van de openbare ruimte en het toevoegen van groen, zal de omgevingskwaliteit worden verbeterd, wat het functioneren van de winkel zal verbeteren.

Aanwezige supermarktsegmenten Emmer-Compascuum

Voor een sterke detailhandelsstructuur is het van belang dat het supermarktaanbod zo compleet mogelijk is en blijft. In Nederland kennen we diverse supermarkten die op basis van functie en kenmerken kunnen worden ingedeeld in 5 categorieën (figuur 1):

- Mega-supermarkten: grootschalige supermarkten, zeer uitgebreid productaanbod vooral voor de weekendaankopen. Voorbeelden zijn AH XL en Jumbo Foodmarkt.
- Full-service supermarkten: supermarkten met ruim productaanbod, meer versproducten t.o.v. andere supermarkten voor de dagelijkse en weekendaankopen. Voorbeelden zijn AH, Emté, Jan Linders, Jumbo en Plus.
- Goedkope service-supermarkten (ook wel service-discounters): supermarkten voor de dagelijkse en weekendaankopen, met als kenmerk lage prijzen en beperkte service en een kleiner assortiment dan de full-service supermarkten. Voorbeelden zijn Dirk, Boni en Nettorama.
- Harddiscount: supermarkten met een beperkt en incompleet assortiment, een zeer lage prijs, gericht op de aanvullende aankopen (1x per één of twee weken). De enige harddiscounter in Nederland is Aldi.
- Buurtsupermarkten: kleinschalige supermarkten met een beperkt assortiment, gericht op service en nabijheid. Deze hebben vooral een functie als supermarkt voor vergeten boodschappen en versaankopen. Voorbeelden zijn Spar, Attent en CoopCompact.



Figuur 1 Positionering supermarktketens (bron: GfK, zomer 2014, arcering Rho)

Emmer Compascuum beschikt momenteel over 3 supermarkten. Naast Aldi is dat de Boni en een winkel van Attent (402 m2 wvo). Deze laatste kan qua eigenschappen in figuur 1 gelijk worden gesteld aan Spar.

Aldi is een harddiscounter en heeft daarom een aantal unieke kenmerken ten opzichte van de overige supermarktketens:

- Aldi heeft een relatief klein assortiment in vergelijking tot andere supermarkten. Dit assortiment bestaat uit circa 1.200 artikelen, dat in iedere Aldi winkel hetzelfde is (Maatschappelijk jaarverslag 2015, Aldi Nord). Het Aldi assortiment bestaat voor bijna 98% uit eigen merk. Ter vergelijking: full-service supermarkten hebben een assortiment van tussen de 15.000 en 30.000 afzonderlijke producten dat niet per vestiging gelijk hoeft te zijn. Deze supermarkten hebben relatief weinig eigen merken.
- Ook het assortiment van andere goedkope supermarkten is groter. Zo heeft Lidl een basisassortiment van meer dan 1.500 artikelen (dit neemt momenteel snel in omvang toe tot meer dan 3.000 artikelen[1,2,3]), wat in iedere winkel verschillend kan zijn, bijvoorbeeld met of zonder een bakkerij. Lidl betrad de Nederlandse markt als harddiscounter, maar analisten zien Lidl de laatste jaren uitgroeien tot een service-supermarkt (Distrifood, 2016). Nettorama heeft een assortiment van circa 5.000 artikelen, bij Boni ligt dit aantal hoger.
- Verder is de beperkte omvang van het versassortiment van een harddiscounter opvallend. Voor (full)service-supermarkten zijn versartikelen namelijk een belangrijke manier om zich te onderscheiden van de concurrent. Terwijl een harddiscounter slechts een 'basis'-assortiment in vers heeft. De keuze heeft te maken met beheersbaarheid (laag houden) van de kosten. In algemene zin ligt de focus van een harddiscounter meer op de verpakte, langer houdbare producten.
- Om het lage prijsniveau te behalen biedt een harddiscounter een lager serviceniveau dan andere supermarkten. Dit vertaalt zich bijvoorbeeld in verkoop uit displayverpakkingen (soort dozen), waardoor minder vakkenvullers nodig zijn. Waar andere supermarkten ook service-elementen toevoegen

[1] 'Jumbo zoekt vergelijking met Lidl', Distrifood, 26 oktober 2015. Geraadpleegd op: http://www.distrifood.nl/formules/nieuws/2015/10/jumbo-zoekt-vergelijking-met-lidl-10193167
[2] 'Lidl opent testwinkel met meer vers en service', Food, 27 oktober 2015. Geraadpleegd op: http://www.retaildetail.nl/nederland/nl-food/item/18176-lidl-test-pilotstore-met-meer-vers-en-service
[3] Maatschappelijk jaarverslag Lidl, 2013/2014.

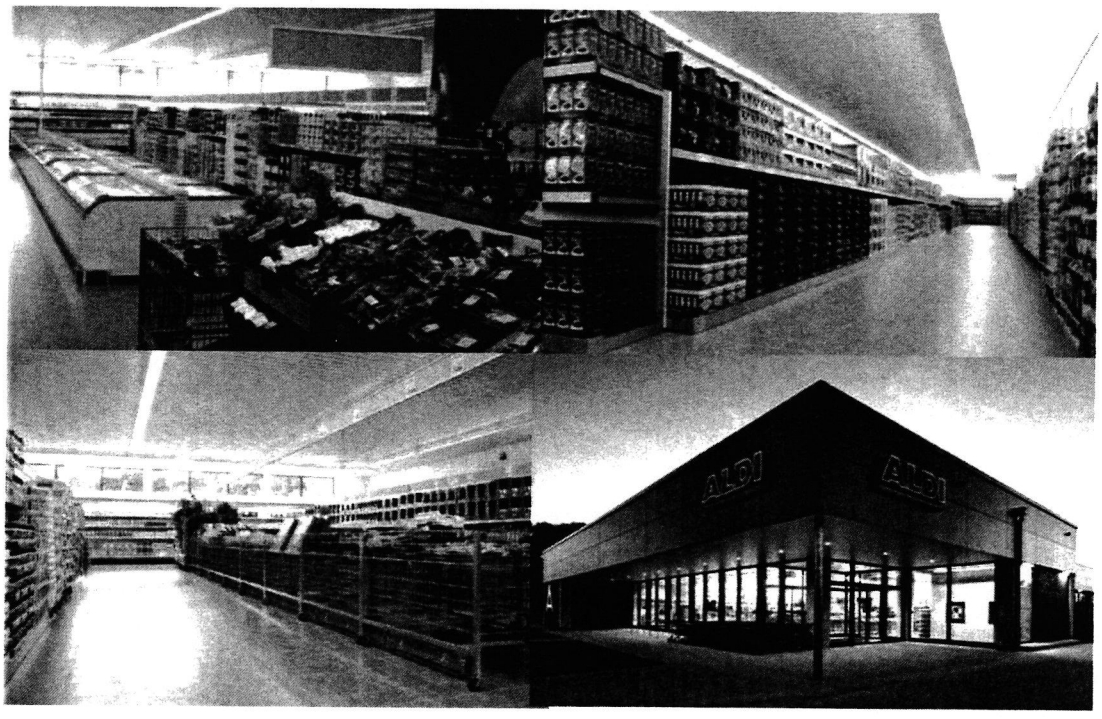
(cadeaubonnen, toegangsbewijzen en bijvoorbeeld stomerijdiensten etc.) blijft dit bij een harddiscounter achterwege.

Op basis van het voorgaande kan worden geconcludeerd dat harddiscounter Aldi een supermarkt is waar de consument 'ook' heen gaat, naast een bezoek aan één of meerdere andere supermarkten. Om voldoende omzet te halen, in combinatie met het laagfrequentere bezoek is het verzorgingsgebied van Aldi relatief groot. Aldi heeft daarmee voor een groot gebied de rol als trekker. Omdat de klant vanwege het beperkte assortiment niet alles kan kopen wat hij nodig heeft is ook altijd een bezoek aan andere winkels noodzakelijk om alle gewenste artikelen aan te kunnen schaffen. De beoogde herontwikkeling van Aldi is er mede op gericht om de harddiscountvoorziening te behouden voor de kern en de regio.

Uitgangspunten moderne harddiscounter
Gelet op de veranderende consumentenwensen, maar ook op basis van de inzichten ten aanzien van de rol die een harddiscounter vervult in de beleving van de consument, is Aldi in de loop van 2012 gekomen tot een geactualiseerd vestigingsbeleid.

Winkelruimte
Aldi vaart een eigen koers, waarbij zij rekening houdt met de veranderingen in consumentengedrag. Net als bij de overige supermarkten, wensen ook de bezoekers van Aldi meer comfort in de winkel. Om aan deze consumentwensen te kunnen voldoen stelt Aldi de volgende eisen aan haar winkels:
- bredere gangpaden;
- verruiming van de schappen;
- beperkt assortiment van circa 1.200 artikelen dat in alle winkels (heel Nederland) hetzelfde is.

In onderstaande figuur is een impressie opgenomen van een moderne Aldi-winkel.



1.1.1.1 Bereikbaarheid en autogebruik
De toename van het ruimtebeslag door bredere gangpaden en een toename van verkoop uit koelmeubels leidt tot een nieuwe standaardmaat voor Aldi-winkels. Deze standaardmaat is 23,7 x 51,5 m. Inclusief de

ondersteunende ruimten (magazijn, kantoor, sociale en technische ruimten) komt de standaardmaat op circa 1.600 m² bruto vloeroppervlak (bvo).

De groei in winkelmeters is niet zozeer gericht op een toename van het aantal bezoekers, maar is vooral gericht op het bieden van extra comfort aan de huidige klanten. Op deze wijze kan de verzorgingsfunctie van de winkels behouden blijven. In de praktijk blijkt ook dat de omzet van vergrootte winkels niet sterk groeit, de winst zit hem voor Aldi zit met name aan het omlaag brengen van de kosten door steeds verdergaande standaardisatie.

Economische analyse
Een beter inzicht in de economische effecten van de uitbreiding van Aldi in Emmer-Compascuum kan worden verkregen met een omzetclaimberekening. Allereerst zal de omzetclaim van Aldi worden berekend.

Specifieke omzet per winkelmeter voor Aldi
Aldi is altijd terughoudend geweest met het publiceren van bedrijfsgegevens. Recent is daar verandering in gekomen met het publiceren van een Maatschappelijk jaarverslag over 2015. Ook heeft Aldi bekend gemaakt dat de omzet excl. BTW in Nederland over 2015 € 2,1 miljard bedroeg. De afgelopen jaren heeft Aldi gewerkt aan het verbeteren van het winkelbestand. Zo is de gemiddelde omvang van een Aldi gegroeid van ruim 450 m² wvo 10 jaar geleden, naar 726 m² wvo in 2016. Toch is de gemiddelde omvang van (nieuwe) Aldi supermarkten relatief klein ten opzichte van nieuwe full-service supermarkten en nieuwe Lidl-supermarkten.

Op basis van de totaalomzet van Aldi Nederland, het aantal winkels en het aantal winkelmeters van Aldi kan berekend worden wat de gemiddelde omzet per winkel van Aldi is en wat de gemiddelde omzet per m² wvo is van Aldi. Dit is weergegeven in tabel 3.5.

Tabel: Berekening gemiddelde omzet per winkel en gemiddelde omzet per m² wvo van Aldi

€ 2.100.000.000	omzet Aldi Nederland totaal excl. BTW (Maatschappelijk jaarverslag Aldi-Nord, 2015)
497	aantal winkels Aldi in Nederland (2015)
€ 4.200.000	gemiddelde jaaromzet per Aldi supermarkt in Nederland
€ 80.000	**gemiddelde weekomzet per Aldi supermarkt in Nederland**
360.946	totaal aantal m² wvo Aldi in Nederland (2015)
€ 5.820	omzet per m² wvo Aldi (2015)
€ 8.112	gemiddelde omzet per m² supermarkten in Nederland (2016; gegevens over 2015)
71,72	**index gemiddelde omzet Aldi per m² t.o.v. Nederlands gemiddelde**

Bron: Rho adviseurs, Locatus, Aldi, augustus 2016

Met een gemiddelde omzet per m² wvo van € 5.820 blijkt Aldi rendabel te zijn met een veel lagere omzet per m² wvo dan de gemiddelde Nederlandse supermarkt (€ 8.112). De omzetclaim per m² wvo van een Aldi supermarkt is in de praktijk ook maar ruim 71% van de gemiddelde omzetclaim van supermarkten in Nederland.

Distributieve situatie huidige en toekomstige situatie

In onderstaande tabel is een berekening opgenomen van de huidige en (na verbouwing en uitbreiding Aldi) toekomstige distributieve ruimte in Emmer-Compascuum.

Distributieplanologische analyse dagelijkse goederen huidige en toekomstige situatie

	2017	na uitbreiding Aldi	bron
inwonertal marktgebied	7.860	7.860	CBS, 2017;
gemiddelde winkelomzet per persoon (excl. Btw)	€ 2.437	€ 2.437	Notitie omzetkengetallen, 2016; gegevens 2015
bestedingspotentieel	**€ 19.150.000**	**€ 19.150.000**	
koopkrachtbinding (%)	85%	85%	
gebonden bestedingen €	€ 16.280.000	€ 16.280.000	
koopkrachttoevloeiing (%)	15%	15%	
koopkrachttoevloeiing €	€ 2.870.000	€ 2.870.000	
totale omzet in marktgebied	**€ 19.150.000**	**€ 19.150.000**	
gemiddelde vloerproductiviteit per m² wvo (excl. btw)	€ 6.734	€ 6.734	Gewogen, op basis omzetkengetallen +Aldi omzet
te verwachten winkelaanbod (m² wvo) op basis omzet	2.840	2.840	
omvang winkelaanbod (m² wvo)	2.304	2.771	Locatus, 2017 en opgave Aldi
berekende vloerproductiviteit (excl. btw)	€ 8.310	€ 6.910	
omzetclaim winkels in Emmer Compascuum	**€ 15.520.000**	**€ 18.660.000**	
huidige omzet ten opzichte van het gemiddelde	**23%**	**3%**	
ruimte voor ontwikkeling in €	**€ 3.630.000**	**€ 490.000**	
ruimte voor ontwikkeling (m² wvo)	**540**	**70**	

Uit de tabel blijkt dat er op dit moment een kwantitatieve behoefte is aan de uitbreiding van Aldi. Ook in de toekomstige situatie, de uitbreiding van Aldi is er sprake van een situatie waar (beperkt) sprake is ruimte voor ontwikkeling. Daar komt bij dat deze berekening moet worden gezien als een worst-case scenario:

- Zoals gezegd blijkt in de praktijk de omzet van een Aldi-vestiging nauwelijks te groeien na uitbreiding, dat is in de berekening niet meegenomen: er is gerekend met de specifieke Aldi-omzet.
- Het blijkt dat de benodigde omzet voor een duurzaam voortbestaan van winkels buiten de stedelijke gebieden van Nederland behoorlijklager kunnen zijn dan gemiddeld: winkels kunnen vaak met lagere omzetten toe omdat met name de kosten van zaken huisvesting en lonen lager zijn dan gemiddeld in Nederland

Geconcludeerd wordt dat er als gevolg van de beoogde uitbreiding van Aldi geen van de winkels in Emmer Compascuum de deuren zal moeten sluiten. In die zin worden ook geen onaanvaardbare effecten verwacht op het ondernemersklimaat. De ontwikkeling betreft een optimalisatie van een al bestaande aanbieder in het verzorgingsgebied, waardoor concurrentieverhouding en daarmee het functioneren van de bestaande winkels niet veel zullen veranderen.

Herontwikkeling goed voor ondernemersklimaat

Om de nieuwbouw van Aldi mogelijk te maken wordt in totaal 1.622m² (bvo) aan bestaand vastgoed gesloopt. De nieuwbouw van Aldi bedraagt in totaal 1.654 m² bruto. Per saldo wordt dus nauwelijks bebouwing toegevoegd.

Tegenover deze zeer beperkte toename van de bebouwing staat een enorme verbetering van de leefbaarheid in de kern: er worden lege meters aan de markt onttrokken en de bijbehorende uitstraling (dichtgespijkerde panden) verdwijnt. Daarvoor in de plaats komt een nieuwe, nette supermarkt met een goed ingerichte buitenruimte, inclusief de toevoeging van groen. Dit komt het woon-, leef- en ondernemersklimaat van Emmer Compascuum ten goede.

Conclusie Ladder voor duurzame verstedelijking

De beoogde herontwikkeling van Aldi is gericht op duurzaam behoud van een de winkel in Emmer-Compascuum. Met de ontwikkeling kan positief worden bijgedragen aan de beleidsmatig gewenste voorzieningenstructuur in de kern. De actuele regionale behoefte is zowel kwantitatief als kwalitatief aanwezig:

- Kwantitatief; de uitbreiding van de Aldi van 467 m2 wvo pats binnen de distributieve ruimte voor ontwikkeling van winkeloppervlak;
- Kwalitatief; de uitbreiding geeft een kwalitatieve impuls aan de supermarkt: de consument heeft behoefte aan een volwaardige, eigentijdse harddiscounter op een goed bereikbare locatie met voldoende parkeerruimte

Hiermee wordt voldaan aan trede 1 van de ladder voor duurzame verstedelijking: er is behoefte aan de ontwikkeling.

Doordat de herontwikkeling plaatsvindt binnen bestaand stedelijk gebied, in dit geval door een herontwikkeling van de locatie wordt ook voldaan aan de tweede trede van de ladder voor duurzame verstedelijking: de herontwikkeling vindt plaats binnen bestaand stedelijk gebied. Daarbovenop wordt ook een kwaliteitsslag gemaakt: Met de ontwikkeling wordt een deels leegstaand en verloederd winkelgebied uit de markt gehaald en getransformeerd naar een moderne supermarkt met een goede uitstraling, waardoor de direct omwonenden profiteren van een kwaliteitsimpuls van het gebied. Geconcludeerd wordt dat met de beoogde ontwikkeling sprake is van zorgvuldig ruimtegebruik en een goede ruimtelijke ordening in het kader van de ladder voor duurzame verstedelijking, waardoor een goed woon-, leef- en ondernemersklimaat behouden blijft in Emmer Compascuum

Formule-overzicht

Albert Heijn

Albert Heijn is marktleider in Nederland en sinds jaar en dag gepositioneerd als fullservicesupermarkt. De keten doet zijn uiterste best zijn prijsimago te verbeteren. In Nederland verder ook actief met de formats AH To Go, AH XL en Albert.nl.

Jumbo

Jumbo is de every-day-low-price-formule (EDLP). In oorsprong is hét kenmerk van de EDLP-formule het ontbreken van promoties/prijsacties. Jumbo heeft de afgelopen jaren wel concessies gedaan aan dat uitgangspunt en doet inmiddels wel aan acties en promoties via onder meer Jumbo-deals. Vanwege de laagste prijsgarantie doet Jumbo continu prijsaanpassingen en werkt de formule met meerdere prijslijnen. Jumbo is eigenaar van de C1000-, Agrimarkt- en een deel van de Emté-supermarkten en bouwt die in vlot tempo om tot Jumbo-zaken.

Aldi

Aldi is de 'langst zittende' harddiscounter van het land. De keten voert een beperkt assortiment. Daarbinnen zoekt het altijd de beste prijs-kwaliteitsgarantie. Sinds een aantal jaren voegt Aldi versgroepen toe, als agf en brood, mede onder druk van opkomend concurrent Lidl. Traditioneel is Aldi een sterke non-foodverkoper.

Lidl

Lidl betrad de Nederlandse markt als harddiscounter. Analisten zien Lidl de laatste jaren uitgroeien tot een no-nonsense-servicesupermarkt. Door het lage prijsniveau in vers vormt de keten een directe bedreiging voor de grote servicesupers. Met het vertrek van Edah en C1000 lijkt er een gat in de markt te ontstaan waar Lidl induikt.

Plus

Plus is een coöperatie van supermarktondernemers. De keten manoeuvreert behoedzaam tussen het grote consolidatiegeweld door. Door de overnames van tientallen Edah- en SdB-supermarkten groeide Plus hard tussen 2000 en 2010. Dat expansiebeleid is inmiddels losgelaten. Nu zoekt Plus min of meer afgesloten marktgebieden waar het lokaal dominant kan zijn. De keten is bezig om de winkels om te bouwen naar Plus Briljant, een formule met een betere margemix vooral door toevoegen van vers. Daarnaast profileert Plus zich graag als duurzame super.

Dirk

Dirk van den Broek is het lefgozertje uit Amsterdam dat uitgroeide tot een behoorlijke keten met meer dan 100 supermarkten. De keten is een sterke verkoper van A-merken en draagt graag uit dat het een goedkope supermarkt is. Van oorsprong is Dirk van den Broek sterk in zuivel. Aan de versgroepen wordt flink gesleuteld. Samen met Dekamarkt is Dirk van den Broek ondergebracht in Detailresult.

Dekamarkt

Dekamarkt is net als Dirk van den Broek onderdeel van Detailresult. Samen met Deen en Vomar vormt Dekamarkt het trio van de drie grote Noord-Hollandse ketens.

Coop

Coop is de coöperatieve vereniging met supermarkten. Er zijn drie formules: buurt- en dorpssupermarkten onder de naam CoopCompact (in handen van zelfstandige ondernemers), supermarkten met de naam Coop en de prijsagressieve formule Supercoop. De keten maakt een groeisprong met de overname van 54 winkels van Jumbo. Voor het merendeel zijn dat C1000-vestigingen.

Spar

Spar is de buurtwinkelformule voor zelfstandig ondernemers. De laatste jaren draait de keten nuchter aan de knoppen en zijn logistiek en assortimenten gestroomlijnd. Spar wil voor klanten in de buurt een complete supermarkt zijn. Plus en Sligro hebben ieder 45 procent van Spar in handen.

Hoogvliet

Hoogvliet is sinds jaar en dag Superunie-lid. De keten profileert zich graag als innovatief en heeft bijvoorbeeld elektronische schaplabels ingevoerd. De keten is ontstaan in 1968 op initiatief van oprichter Leen Hoogvliet. Zijn vader baatte een aantal groentewinkels uit. Brood is één van de speerpunten van de formule die over een eigen bakkerij beschikt.

Deen

Deen is een sterke Noord-Hollandse keten uit Hoorn en omgeving. De keten scoort hoge omzetten per vierkante meter. Ook is Deen bovenmatig sterk in de verkoop van bloemen en planten. De laatste jaren probeert Deen zich een duurzaam imago aan te meten: het is de eerste keten die de plofkip 100 procent in de ban doet.

Vomar

Vomar Voordeelmarkt is ooit begonnen aan de Trompstraat in IJmuiden. Cees Zwanenburg bouwde de keten verder uit. De wortels van de formule liggen in een harddiscountaanpak. Tegenwoordig zijn het fullservicesupermarkten met een stevige prijscommunicatie. Vomar zit in Noord-Holland, Zuid-Holland, Flevoland en Utrecht.

Jan Linders

Jan Linders is sinds jaar en dag de dominante Limburgse supermarktketen. Het bedrijf heeft naast Limburg vestigingspunten in Midden- en Oost-Brabant en in Zuid-Gelderland.

Poiesz

Familiebedrijf Poiesz Supermarkten, met het hoofdkantoor in Sneek, is het enige zelfstandige regionale grootwinkelbedrijf in het noorden van het land.

Boni

Supermarktketen Boni Markten werd in 1972 door Okke van der Wal opgericht en ondergebracht in Prisma Food Retail, waarin ook supermarktketen Golff zat.

Ekoplaza

Ekoplaza begon in 1980 als biologische buurtwinkel in Amsterdam, maar is inmiddels een keten met meer dan 50 winkels. Daarvan zijn er alleen al in Amsterdam meer dan 10 gevestigd. Doel van de formule Ekoplaza, die in handen is van Udea, is dat biologisch eten voor iedereen bereikbaar moet zijn.

Emté

Emté is de supermarktketen in handen van het beursgenoteerde Sligro. Emté staat oorspronkelijk voor Mechie Trommelen; een slager uit Waalwijk.

Landmarkt

Landmarkt is een formule die in 2011 de eeerste vestiging in Amsterdam opende. Het is een combinatie van overdekte versmarkt en supermarkt.

Marqt

Marqt was een formule die sinds 2008 bestond. Oprichter is Quirijn Bolle die als concurrent van de supermarkt een keten van ambachtelijk en 'eerlijke' producten wilde opzetten. In 2019 verkocht de keten winkels aan Albert Heijn, de overgebleven vestigingen worden overgenomen door Udea. Dat is het moederbedrijf van de biologische supermarktketen Ekoplaza.

MCD

MCD is een supermarktketen met 41 winkels in voornamelijk zuidwest-Nederland. Eigenaar van de keten is de familie Boon uit Sliedrecht. De D in de naam MCD stond ooit voor discount, maar het harde prijsvechten heeft MCD in 2010 losgelaten.

Makro

Makro is een zelfbedieningsgroothandel in Nederland met 17 vestigingen. De formule maakt deel uit van de Duitse retailreus Metro.

Natuurwinkel

Nettorama

Nettorama is de A-merkendiscounter van Nederland. Het bedrijf dat in 1968 werd opgericht noemt zich de Compleetste Lageprijzen Supermarkt van Nederland en staat ook bekend om zijn lage kostenstructuur.

Attent

Attent (super in de buurt) is in handen van Spar en de kleinste supermarktformule van Nederland. De formule met 100 vestigingen is actief in veel kleinere plaatsen waar ze als één van de weinige winkels over is; vaak zelfs als enige winkel.

Troefmarkt

Troefmarkt is de formule van levensmiddelengroothandel Van Tol. Volgens de groothandel richt de formule zich op gezinnen, tweeverdieners en ouderen.

Dagwinkel



Dagwinkel is een Nederlandse supermarktketen die zich vooral richt op kleinere locaties en op kleine plaatsen. Dagwinkel is een onderdeel van Van Tol, dat onder andere ook Troefmarkt in zijn bezit heeft. Dagwinkel richt zich op locaties van ongeveer 300 tot 500 m² oppervlakte. De kleinste dagwinkel staat in het Noord-Hollandse Driehuis.

TOPJOBS

Manager Quality Assurance at NutriLeads B.V.

NutriLeads B.V. Wageningen / DUPP – Food Executive Search

(/vacatures?nocache=1&job-offer-slug=manager-quality-assurance-at-nutrileads-b-v&utm_source=distrifood&utm_medium=referral&utm_campaign=sidebar_topjob)

Inkoper Fruit bij Tropical Fruit Company

Tropical Fruit Company / DUPP - Food Recruitment

(/vacatures?nocache=1&job-offer-slug=inkoper-fruit-bij-tropical-fruit-company-1&utm_source=distrifood&utm_medium=referral&utm_campaign=sidebar_topjob)

Quality Officer bij Tropical Fruit Company

Tropical Fruit Company / DUPP - Food Recruitment

(/vacatures?nocache=1&job-offer-slug=quality-officer-bij-tropical-fruit-company&utm_source=distrifood&utm_medium=referral&utm_campaign=sidebar_topjob)

Klik hier voor meer vacatures

categorie

Formules (/formules)

Assortiment (/assortiment)

Fabrikanten (/fabrikanten)

Branche (/branche)

Gemeente Harlingen
College van burgemeester en wethouders
Postbus 10.000
8860 HA HARLINGEN

Datum: 7 oktober 2021

Onderwerp: Bezwaar voorontwerp bestemmingsplan Harlingen – verplaatsing Aldi

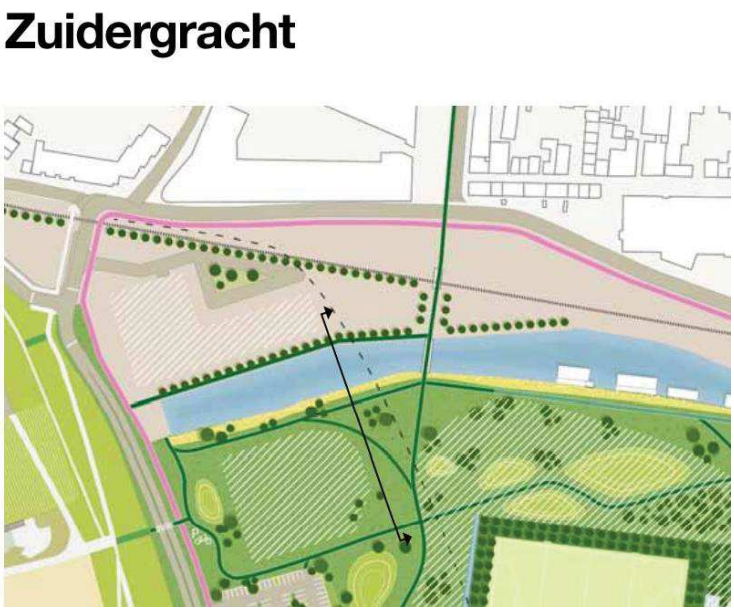
Geacht college,

Wij maken bezwaar tegen uw voornemen om de bestemming supermarkt te bestemmen als parkeerterrein voor lang parkeren. Deze tijdelijke invulling staat haaks op de uitgangspunten van het door u vastgestelde schetsontwerp Westerzeedijkpark op 25 september 2019:

1. de Westerzeedijk wordt aantrekkelijk authentiek recreatief;
2. de Westerzeedijk draagt bij aan Harlingen - een gezonde stad.

Welkom in Harlingen de parkeerstad aan zee en een goede reis naar de eilanden
Harlingen versteent de laatste jaren, mede door de aanleg van parkeervoorzieningen. De nieuwe Willemshaven is een aantal jaren terug ingericht als parkeerterrein en recent is een parkeervoorziening opgewaardeerd langs het spoor. De gemeente heeft onlangs fors geïnvesteerd in een ruime lang parkeren gelegenheid op het voormalig terrein van de witte kassen. Door de tijdelijke inrichting van een parkeerterrein krijgt het recreatiegebied de Westerzeedijk en wij als bewoners van de Havenweg overlast van verkeersbewegingen van langparkeerders. Onze oproep is concentreer en stimuleer het lang parkeren met de daarbij behorende verkeersbewegingen aan en via de rondweg N390. Dit ten behoeve van de verkeersveiligheid van uw inwoners en de recreanten in het Westerzeedijk gebied én in de binnenstad.

Een aantrekkelijk welkom aan zee voor de Harlingers en haar bezoekers
Burgemeester en wethouders, wij nodigen u uit om een stoer begin te maken met de aanleg van het robuuste groene raamwerk in het ontwikkelgebied Zuidergracht (zie figuur 1).



Figuur 1: schetsontwerp Zuidergracht uit schetsonderwerp Westerzeedijkpark (2019)

Investeer in een maatschappelijk en recreatief aantrekkelijk Harlingen. Geef met name de bomen hier alvast een kans om zich te ontwikkelen en creëer ruimte voor wateropvang. Het is belangrijk de kans te benutten om het gebied klimaat robuust in te richten en het bebouwd gebied beter bestand te maken tegen hevige regenbuien en periodes van droogte en hitte.

Kortom geef het huidig supermarkterrein een tijdelijke bestemming als recreatie of natuur waarbij parkeren juist een ondergeschikte functie krijgt. Stimuleer inwoners van Harlingen om te bewegen en bezoekers of eilandgangers om het openbaar vervoer te nemen. Ontwikkel deze zone van Harlingen volgens de inrichtingsprincipes voor een beweegvriendelijk, klimaat adaptief en natuurlijke leefomgeving.

Wij gaan graag met u in gesprek over de kansen voor een andere meer passende invulling.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Havenweg [redacted]
[redacted] Harlingen
[redacted]
[redacted]

Gemeente HARLINGEN
Ingekomen
23 SEP. 2021
nr.

provinsje fryslân
provincie fryslân

postbus 20120
8900 hm leeuwarden
tweebaksmarkt 52
(058) 292 59 25

www.fryslan.frl
provincie@fryslan.frl
www.twitter.com/provfryslan

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

Leeuwarden, 21 september 2021
Verzonden, 22 SEP. 2021

Ons kenmerk : 01916005
Afd./Opgave : Omgevingszaken
Behandeld door : Omgevingszaken / (058) 292 59 25 of romte@fryslan.frl
Uw kenmerk :
Bijlage(n) :

Onderwerp : Advies vooroverlegbestemmingsplan Harlingen - Verplaatsen Aldi

Geacht college,

Op 1 september 2021 is bovengenoemd plan ter advisering ontvangen.

De provinciale belangen in het plan geven aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen.

Archeologie (cat.2, interpretatie verordening/motivering)
In het archeologisch onderzoek wordt geconcludeerd dat na verwijdering van de betonvloer in het westelijk deel van het bouwvlak een aanvullende boring moet worden gezet (karterend), en dat op basis hiervan het plangebied kan worden vrijgegeven of aanvullend archeologisch onderzoek moet worden gedaan. Wij verwachten dat bij de terinzagelegging van het ontwerpplan duidelijk is of het plangebied kan worden vrijgegeven of dat planaanpassing noodzakelijk is. Indien dit niet het geval is, kunt u ervoor kiezen om een dubbelbestemming 'Archeologie' op te nemen waarin de aanbeveling uit het archeologisch onderzoek is verwerkt in de regels van het bestemmingsplan.

Ecologie (cat.3, overige provinciale belangen)
Wij delen de conclusie uit de natuurtoets dat een ontheffing voor de Wnb met betrekking tot beschermde soorten op de Oude Trekweg 34b niet nodig is. Echter, in de natuurtoets lijkt de oude locatie niet te zijn meegenomen. De huidige bedrijfsbebouwing wordt gesloopt om plaats te maken voor een parkeerplaats. Ook voor deze locatie verwachten wij dat een quickscan wordt uitgevoerd.

Voor het overige geeft het plan geen aanleiding tot opmerkingen.

Voor de betekenis van de categorie-aanduiding verwijzen wij naar onze brief van 8 februari 2019, betreffende 'Aanpassing Notitie Inwerkingtreding Verordening Romte Fryslân'.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Fryslân,

drs. A.A.M. Brok, voorzitter

R.E. Bouius - Riemersma, MBA MCM, secretaris

voor deze drs. A.L. Piet, loco-secretaris

Ons kenmerk: 01916005

provinsje fryslân

BRANDWEER
Fryslân

Gemeente Harlingen
De heer H. Feenstra
Postbus 10000
8860 HA HARLINGEN

Postbus 612
8901 BK LEEUWARDEN
T 088 22 99 666
F 088 22 99 661
I www.brandweerfryslan.nl
E info@brandweerfryslan.nl

Datum	13 september 2021	Behandeld door	L.A. van Tongeren
Onze referentie	UIT/21013559/BRW/BR/RB	Doorkiesnummer	088 22 98 971
Uw referentie	21034101	E-mail	l.vantongeren@brandweerfryslan.nl
Uw brief van	1 september 2021	Bijlagen	0

Onderwerp terinzagelegging ontwerpbestemmingsplan verplaatsing Aldi Harlingen - Oude Trekweg 34b

Geacht college,

Op 1 september 2021 heeft u ten behoeve van het overleg ingevolge artikel 3.1.1 van het Besluit op de ruimtelijke ordening aan ons het voorontwerpbestemmingsplan verplaatsing Aldi Harlingen aan de Oude Trekweg 34b te Harlingen toegezonden, met de vraag eventuele opmerkingen aan u te richten.

Advies
In overeenstemming met de hieronder gemaakte uitwerking, adviseert Brandweer Fryslân om:
- het fietspad van het plangebied naar de oude trekweg geschikt te maken als calamiteitenroute voor de brandweer, volgens de voorwaarden genoemd onder bereikbaarheid;
- ons op de hoogte te houden van de mate waarin ons advies is overgenomen.

Omschrijving plan
Het plan betreft het mogelijk maken van het realiseren van een Aldi aan de Oude Trekweg 34b te Harlingen en daarmee tegelijk de oude locatie van de Aldi aan de Westerzeedijk te Harlingen de juiste bestemming te geven voor een openbare parkeerplaats.

Externe veiligheid
In de nabijheid van het plangebied zijn twee LPG-tankstations gelegen en een transportroute voor gevaarlijke stoffen.

De brandweer heeft in haar advies gekeken naar een aantal aspecten voor deze risicobron:
- plaatsgebonden risico
- groepsrisico
- nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen
- bestrijdbaarheid
- zelfredzaamheid

Onderstaand zijn de conclusies opgenomen.

Risicovolle inrichtingen
In de nabijheid van het plangebied voor de nieuwe locatie zijn twee LPG-tankstations gelegen op een afstand van circa 100 meter en 200 meter. Beide invloedsgebieden van de LPG-tankstations zijn niet gelegen over het plangebied en daarom hoeft er geen verantwoording van het groepsrisico plaats te vinden. Ondanks dat het invloedsgebied niet over het plangebied is gelegen, kunnen hierbuiten wel effecten als hittestraling optreden. Aanwezigen buiten kunnen te maken krijgen met deze hittestralingseffecten.

Buisleidingen
In de nabijheid van het plangebied voor de oude locatie is een hogedruk aardgastransportleiding gelegen op een afstand van circa 145 meter. De aardgastransportleiding beschikt over een diameter van 9 inch en een maximale werkdruk van 40 bar. Het invloedsgebied van deze buisleiding is niet gelegen over het plangebied. Ondanks dat het invloedsgebied niet over het plangebied is gelegen, kunnen hierbuiten wel effecten als hittestraling optreden. Aanwezigen buiten kunnen te maken krijgen met deze hittestralingseffecten.

Vervoer van gevaarlijke stoffen
In de nabijheid van het plangebied voor de nieuwe locatie is de N31 als zijnde transportroute voor gevaarlijke stoffen gelegen. Het invloedsgebied van de N31 is niet gelegen over het plangebied. Ondanks dat het invloedsgebied niet over het plangebied is gelegen, kunnen hierbuiten wel effecten als hittestraling optreden. Aanwezigen buiten kunnen te maken krijgen met deze hittestralingseffecten.

Advies risico's en brandweerzorg
Brandweer Fryslân heeft de mogelijkheid een advies risico's en brandweerzorg te geven in het kader van bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen. In een dergelijk advies komen aspecten aan bod die van belang zijn voor de basisbrandweerzorg. Hierbij valt te denken aan onder meer bereikbaarheid, de beschikbaarheid van bluswater en de opkomsttijden.

Opkomsttijd
Voor het plangebied geldt een opkomsttijd van circa 8 minuten. Hiermee wordt voldaan aan de gestelde normtijd van 12 minuten voor een risicogebied 2 op basis van dekkingsplan 2.0 van Brandweer Fryslân. Wij voorzien in het kader van de opkomsttijd geen knelpunten.

Bluswatervoorziening
Voor een brand in een winkelfunctie gaan wij uit van het scenario 'brand in ruimte'. Hiervoor is een bluswatervoorziening benodigd van 1.000 liter per minuut gelegen binnen 100 meter van de opstelplaats van de tankautospuit. Aangezien er brandkranen zijn gelegen aan de oude trekweg, wordt hier aan voldaan.

Bereikbaarheid
Het plangebied is toegankelijk via één toegangsweg, via de rotonde oostelijk gelegen. Daarnaast is er een fietspad ingetekend vanaf de oude trekweg. Zoals eerder aangegeven in het overleg tussen de brandweer en de afdeling RO van de gemeente Harlingen, adviseren wij om dit fietspad geschikt te maken voor de brandweer als calamiteitentoegang. Om deze te kunnen gebruiken als zodanig dient deze te voldoen aan de volgende voorwaarden:

- een breedte van 3,5 meter en een doorgangshoogte van 4,2 meter;
- bestand tegen een aslast van 11,5 ton en een totaalgewicht van 30 ton;
- een minimale bochtstraal van 5,5 meter in de binnenbocht en 10 meter in de buitenbocht.

Afsluiting
Mocht u naar aanleiding van bovenstaande nog vragen hebben, dan kunt u contact opnemen met Lars van Tongeren, specialist risicobeheersing van Brandweer Fryslân, te bereiken via 088 – 229 89 71.

Wij gaan ervan uit hiermee te hebben voldaan aan uw adviesaanvraag.

Hoogachtend,
Namens het dagelijks bestuur van Veiligheidsregio Fryslân,
voor deze

ing. S. Veerbeek
clusterhoofd risicobeheersing afdeling Noordwest