

BESTEMMINGSPLAN FIETSPAD SPANNENBURG - IDSKENHUIZEN

**Bestemmingsplan Fietspad Spannenburg -
Idskenhuizen**

Code 09-60-19 / 28-03-12

GEMEENTE SKARSTERLÂN 09-60-19 / 28-03-12
BESTEMMINGSPLAN FIETSPAD SPANNENBURG - IDSKENHUIZEN

TOELICHTING

<u>INHOUDSOPGAVE</u>	<u>blz</u>
1. INLEIDING	1
1. 1. Leeswijzer	2
2. BESCHRIJVING PLAN	3
2. 1. Het plangebied	3
2. 2. Locatiekeuze	4
2. 3. Uitgangspunt	4
3. BELEID	5
3. 1. Provinciaal beleid	5
3. 2. Gemeentelijk beleid	8
4. MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN	9
4. 1. Ecologie	9
4. 2. Milieu	10
4. 3. Water	11
4. 4. Archeologie	12
4. 5. Bodem	14
4. 6. Kabels en leidingen	14
5. JURIDISCHE PLANOPZET	15
5. 1. Bestemmingen	15
6. UITVOERBAARHEID	16
6. 1. Exploitatieplan	16
6. 2. Economische uitvoerbaarheid	16
6. 3. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	16
7. INSPRAAK EN OVERLEG	17
7. 1. Inspraak	17
7. 2. Overleg	17
7. 3. Ambtshalve aanpassing	18
8. RAADSVASTSTELLING	19

Bijlage 1 Actualisatie Fietspadenplan

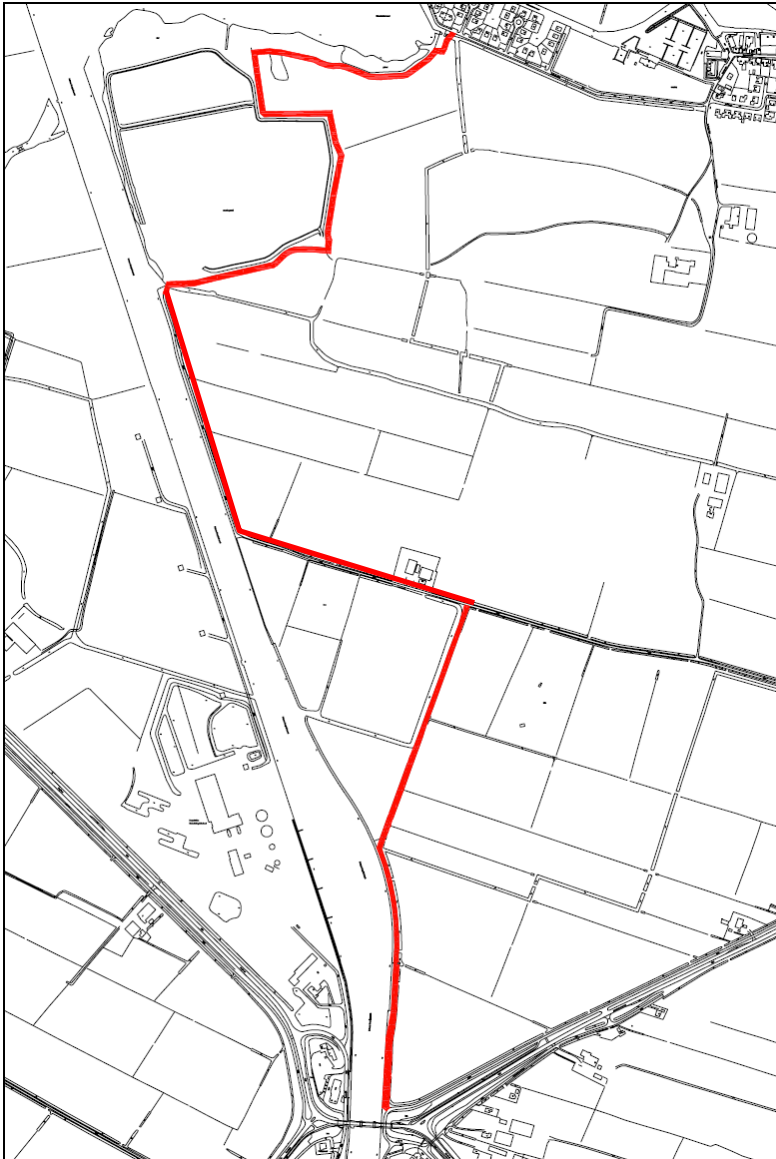
Bijlage 2 Ecologische onderzoeken

Bijlage 3 Overlegreacties

Bijlage 4 Raadstukken vaststelling

1. INLEIDING

Met dit bestemmingsplan wordt een fietspad tussen Spannenburg en Idskenhuizen mogelijk gemaakt. Het landschap tussen de kernen Spannenburg en Idskenhuizen wordt gekenmerkt door een open graslandgebied met enkele sloten. Door dit gebied loopt het Prinses Margrietkanaal, waar het fietspad gedeeltelijk langs zal lopen. Daarnaast volgt het fietspad een deel van de bestaande weg de Noed. De Gemeente Skarsterlân wenst een ruim drie kilometer lang fietstracé te realiseren dat vanaf de brug Spannenburg, noordwaarts de oostkant van het Prinses Margrietkanaal volgt. Het fietspad zal aansluiting vinden op het bovenlokale fietsnetwerk. Het voorliggende bestemmingsplan is opgesteld om de realisatie van het fietspad mogelijk te maken. Figuur 1 geeft de ligging van de ligging van het plangebied weer.



Figuur 1. Ligging fietspad Spannenburg - Idskenhuizen

Zoals te zien is, is het deel van het tracé van het fietspad op de bestaande weg de Noed niet meegenomen in dit plangebied. De aanleg van het fietspad is niet zonder meer toegestaan. Het plan past namelijk niet binnen het bestemmingsplan Buitengebied gemeente Skarsterlân (vastgesteld op 28 februari 2001 en goedgekeurd op 7 maart 2003). Op het plangebied is de bestemming “agrarisch gebied” van toepassing. Binnen deze bestemming kan met een aanlegvergunning een fietspad worden aangelegd, maar dit kan alleen ter plaatse van de aanduiding “fietspad” op de plankaart. Het geplande tracé komt niet overeen met het tracé op de plankaart van het bestemmingsplan Buitengebied gemeente Skarsterlân, waardoor het geplande tracé niet in overeenstemming is met dat bestemmingsplan.

In het kader van de *Wet ruimtelijke ordening* (Wro) wordt een bestemmingsplan opgesteld voor de realisatie van het fietspad. De voorliggende toelichting op het bestemmingsplan voorziet in een omschrijving van het plan en de toetsing op het vigerende beleid en een aantal omgevingsaspecten.

Het bestemmingsplan regelt in de bestemming de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden van het perceel. De bestemming is juridisch vastgelegd in de tekst van de planregels en in beeld op de verbeelding. De verbeelding en de regels vormen één geheel en zijn niet afzonderlijk leesbaar. Het bestemmingsplan is opgezet volgens de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2008) en volgens de digitale vereisten van de Bro. De standaardisering en de digitale uitwisseling van gegevens met zowel de burger als met andere overheidsinstanties is een verplichting.

1. 1. Leeswijzer

De toelichting op het bestemmingsplan is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 geeft een beschrijving van het plan waarin relevante ruimtelijke aspecten naar voren komen. In hoofdstuk 3 wordt het beleidskader uiteengezet, waarin wordt ingegaan op de provinciale en gemeentelijke beleidsuitgangspunten ten aanzien van het plangebied. Hoofdstuk 4 behandelt vervolgens de verantwoording ten aanzien van de omgevingsaspecten die van belang zijn voor het bestemmingsplan. Hoofdstuk 5 gaat kort in op de juridische regeling van het bestemmingsplan, waarna in hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de uitvoerbaarheid van het plan. De laatste twee hoofdstukken gaan in op de (ambtelijke) aanpassingen van het bestemmingsplan als gevolg van de procedure.

2. BESCHRIJVING PLAN

2. 1. Het plangebied

Aan de oostkant van het Prinses Margrietkanaal ligt agrarisch gebied met enkele agrarische bedrijven. Figuur 2 geeft de omgeving van het plangebied en de ligging van het fietspad weer.



Figuur 2. Omgeving fietspad

2. 2. Locatiekeuze

In april 2009 is de Actualisatie Fietspadenplan door de gemeente opgesteld. Het plan is opgenomen in bijlage 1. De Actualisatie Fietspadenplan is een actualisatie van het fietspadenplan van 1996. Het fietspadenplan 1996 is vooral gericht op recreatieve fietspaden. In het plan zijn verschillende fietspaden opgenomen welke aangelegd zouden moeten worden. De fietspaden zijn ingedeeld in urgent(A) en minder urgent(B). Het fietspad Idskenhuizen - Spannenburg is aangeduid als urgent.

Omdat er nog discussie was over het exacte tracé is het fietspad tussen 1996 en 2009 nog niet gerealiseerd. Inmiddels is het exacte tracé gekozen. Het fietspad is geprojecteerd op gronden die in eigendom van de gemeente zijn (gedeeltelijk verkregen via de ruilverkaveling Doniawerstal). Het fietspad zal grotendeels worden aangelegd op paden / wegen welke al aanwezig zijn. Een deel van deze paden is nog onverhard en wordt gebruikt door agrariërs en wandelaars, het andere gedeelte loopt over de Noed (asfaltweg) en de weg naar het zanddepot. Het toekomstige fietspad heeft een lengte van ongeveer 3300 meter.

2. 3. Uitgangspunt

Uitgangspunt is dat de aanleg van het fietspad niet tot gevolg mag hebben dat het extra verstoring oplevert voor ecologie en natuur.

Ten aanzien van ecologische en natuurlijke waarden is een fietspad in het gekozen tracé het meest wenselijk omdat bestaande wegen en paden worden gebruikt. Op deze manier wordt het landschap niet aangetast. Bovendien betekent het fietspad een grote meerwaarde voor de omgeving. Het fietspad draagt in het algemeen bij aan het makkelijk bereiken van Idskenhuizen en heeft daarnaast een belangrijke recreatieve functie. Ook staat het toekomstige fietspad in verbinding met een bovenlokaal fietsnetwerk (zie paragraaf 3.1). Op het fietspad worden geen brommers toegestaan.

Uitgangspunt is dat het plan met het oog op de bovenstaande situatie uitvoerbaar is. In de volgende hoofdstukken zal het plan worden getoetst aan het vigerende beleid en een aantal omgevingsaspecten.

3. BELEID

Gezien de aard en omvang van het onderhavige plan, wordt alleen het provinciale en gemeentelijke beleid van belang geacht. Het project is niet in strijd met het rijksbeleid. Het rijksbeleid is bovendien niet relevant gezien de kleinschaligheid van de beoogde ontwikkeling. Dit is de reden waarom het rijksbeleid niet in dit hoofdstuk is opgenomen.

3. 1. Provinciaal beleid

Streekplan

In het streekplan Streekplan Fryslân 2007 “Om de kwaliteit fan de romte” wordt aandacht besteed aan verschillende ruimtelijke aspecten. Voor het plangebied is het van belang aandacht te besteden aan infrastructuur, landschap en natuur.

Netwerken

De Provincie Fryslân streeft naar optimale interne en externe bereikbaarheid als belangrijke impuls voor de economische ontwikkeling, de ruimtelijke structuur en de leefbaarheid. Bij het verbeteren van de bereikbaarheid staan zorgvuldige ruimtelijke inpassing en veiligheidsaspecten centraal. In het voorliggende plan vormt het aspect veiligheid en bereikbaarheid het hoofdaandachtspunt. Met het fietspad ontstaat een veiligere situatie en wordt het gebruik van de fiets gestimuleerd.

Gestreefd wordt naar het zoveel mogelijk benutten van de bestaande infrastructuur. Bij nieuwe ontwikkelingen moet worden ingespeeld op de huidige infrastructuur. In het kader van dit beleid is het tracé langs de bestaande infrastructuur een goede ruimtelijke oplossing. Dit wordt nog sterker onderbouwd door de aanwezigheid van ecologische en natuurlijke waarden, die in het voorliggende plan niet worden geschaad.

Landschap

Met betrekking tot het Friese landschap, heeft de Provincie Fryslân tot doel het instandhouden en verder ontwikkelen van de belangrijke landschappelijke kwaliteiten en waarden in de provincie. Het plangebied is gelegen in een “Merengebied”. Kenmerkend voor het merengebied is de grootschalige openheid en weidsheid, met een grote afwisseling tussen overwegend grasland, natuur en water van gevarieerde omvang. Ook een onregelmatige, opstreckende strokenverkaveling, het patroon van hemdijken en slaperdijken, de herkenbaarheid van ingepolderde boezemlanden met binnendijken en de aanwezigheid van grasland zijn kenmerkend voor dit landschapstype.

Een dergelijk beeld is van toepassing op het plangebied. Het landschappelijk beeld blijft behouden doordat het fietspad wordt gesitueerd langs bestaande paden en wegen.

Natuur

Gestreefd wordt naar goede ruimtelijke condities voor instandhouding en ontwikkeling van de belangrijke natuurlijke kwaliteiten en waarden.

De provincie heeft Ecologische Verbindingszones (EVZ) en gebieden die deel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), aangewezen. Het Prinses Margrietkanaal is een “natte” EVZ, maar de loop blijft in standgehouden.

Hierdoor heeft de aanleg van het fietspad dan ook geen gevolgen voor de EHS en de EVZ. De EVZ heeft een belangrijke functie omdat ze de samenhang van de EHS versterken.

Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan

Op 15 maart 2006 hebben Provinciale Staten het nieuwe PVVP 2006 vastgesteld. Onder het motto ‘Fryslân Feilich Foarút’ werkt de provincie aan de bereikbaarheid, mobiliteit en veiligheid van Friesland. ‘Duurzaam veilig’ en het terugdringen van de mobiliteit staan in het plan voorop. Uiteindelijk zal er een duurzaam verkeer- en vervoerssysteem gerealiseerd moeten worden dat voldoet aan de verplaatsingsbehoefte van inwoners en bezoekers van Friesland, voldoet aan de behoefte om goederen te transporteren, en dat bijdraagt aan de versterking van de Friese economie. In het nieuwe PVVP wordt getracht om, tegen de groei van de mobiliteit in, de negatieve gevolgen voor natuur, landschap, mens en milieu verder terug te dringen.

Ten aanzien van fietsverkeer is het doel om het aandeel van de fiets in het aantal verplaatsingen op afstanden tot 7,5 kilometer te behouden en tot 15 kilometer te laten groeien. De fiets moet in 2015 geaccepteerd zijn als volwaardig alternatief voor de auto op afstanden tot 15 kilometer. Ook recreatief wil de provincie de huidige waarderingscijfer van recreanten behouden en waar mogelijk verhogen. Bovendien wordt gestreefd naar een grotere bekendheid van fietsmogelijkheden en voorzieningen.

Naast maatregelen om het fietsgebruik te stimuleren worden ook maatregelen genomen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid van fietsers, zodat voor deze doelgroep evenredig wordt voldaan aan de actie “-25% Verkeersslachtoffers” ten opzicht van 2002.

Het fietsnetwerk van de provincie Fryslân vormt een bijna aaneengesloten geheel, voor zowel utilitair (woon-werkverkeer) en recreatief verkeer. Het *Hoofd fietsroutenetwerk* bestaat uit fietssnelwegen (paars) en hoofd fietsroutes (bruin). Figuur 3 geeft de situatie van het fietsnetwerk in 2020 weer. Fietssnelwegen zijn wegen met een hoge intensiteit, die tevens ruimte bieden voor voetgangers, skeelers en mindervaliden.

Het tracé van het onderhavige plan is een fietsroute gelegen tussen het dorp Idskenhuizen en de brug Spannenburg, langs het Prinses Margrietkanaal. Het fietspad heeft hoofdzakelijk een toeristische functie en is daarnaast bedoeld voor de ontsluiting van Idskenhuizen. Met de aanleg van het fietspad wordt daarnaast aansluiting gezocht op het bovenlokale netwerk richting Tjerkgaast, Woudsend en Lemmer. Het fietspad past binnen de doelstellingen van de provincie op gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en het stimuleren van het fietsgebruik. Zowel op provinciaal als gemeentelijk niveau betekent het fietspad een verbetering ten opzichte van de oude situatie.



Figuur 3. Situatie 2020 van bovenlokaal fietsnetwerk

Provinciaal Milieubeleidsplan

Het provinciale Frysk Miljeuplan 2006 - 2009, is in oktober 2005 vastgesteld door het College van Gedeputeerde Staten. In dit milieuplan kiest de provincie de komende jaren voor duurzame ontwikkeling. Dat betekent dat het milieubeleid is gebaseerd op sociale, economische en milieuaspecten. Het is belangrijk te werken aan het onderhouden en verbeteren van de milieukwaliteit, maar daarbij zal het economische belang niet uit het oog verloren moeten worden. Een bedrijvige en welvarende provincie is immers geëind met een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving.

Het hiervoor genoemde provinciale fietsbeleid vindt aansluiting bij het *Provinciaal Milieubeleidsplan*. De voltooiing van het onderhavige tracé betekent aansluiting op een bovenlokaal fietsnetwerk. Het dient indirect het belang van een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving, aangezien het fietsgebruik wordt gestimuleerd. Het plan betekent een toegevoegde sociale en bovendien economische waarde (recreatie en toerisme) voor de regio.

3. 2. Gemeentelijk beleid

Actualisatie Fietspadenplan

De gemeente Skarsterlân in april 2009 het Fietspadenplan 1996 geactualiseerd. In de Actualisatie wordt de stand van zaken van de geplande fietspaden weergegeven en geprioriteerd. Het fietspadenplan sluit aan bij de wens van de gemeente om de werkgelegenheid in de toeristische sector te laten groeien. Indirect wordt deze groei gestimuleerd door de fietspaden. Een fietspad dat langs kernen met voorzieningen loopt kan wel enige werkgelegenheid opleveren. In het plan wordt onderscheid gemaakt tussen fietsroutes langs het water en fietsroutes door natuur en landschap. Fietspaden langs het water verhogen de beleving van het water voor de toerist en recreant. De fietspaden moe bij voorkeur langs de bijzondere verblijfsplekken worden geleid en de mogelijkheid bieden voor het maken van een rondje.

Het fietspad Idskenhuzen - Spannenburg is samen met het fietspad langs het Tjeukemeer van Rohel naar Vierhuis op de tweede plek van de prioritering gekomen.

Waterplan Skarsterlân

De gemeente Skarsterlân en Wetterskip Fryslân hebben gezamenlijk het Waterplan Skarsterlân opgesteld ¹⁾. In het deel 'Visie' zijn de belangrijkste bevindingen en voorgestane ontwikkelingen op integraal en duurzaam waterbeheer in de gemeente weergegeven. Per deelgebied worden streefbeelden omschreven. Het onderhavige plangebied maakt deel uit van het deelgebied 'Veenpoldergebied'. Het gebied wordt gekenmerkt door groot-schalige weidegronden. Vanuit de bestaande kwaliteiten en potenties van het gebied, ligt het accent hier op waterkwaliteit, ecologie en ecologische verbindingzones.

Ten aanzien van het plangebied is in relatie tot het waterbeleid met name van belang dat het Prinses Margrietkanaal, die een ecologische verbinding vormt, gehandhaafd blijft.

Milieuprogramma 2007 - 2011

Het milieubeleid van de gemeente is vastgelegd in het Milieuprogramma 2007 - 2011. Dit programma is afgestemd op de programmabegroting van de gemeenteraad. Het doel van het programma is inwoners, bedrijven en recreanten nu en in de toekomst een schone, gezonde en duurzame leefomgeving te bieden.

De aanleg van het fietspad draagt indirect bij aan het behalen van deze doelstelling. Met de aansluiting van het tracé op het bovenlokale netwerk, wordt een (indirecte) bijdrage geleverd aan een schone, gezonde en duurzame leefomgeving. Het stimuleren van fietsgebruik draagt bij aan een afname van het autoverkeer.

¹⁾ Gemeente Skarsterlân en Wetterskip Fryslân: Waterplan Skarsterlân. Visie, 20 juli 2005.

4. MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN

In het plangebied zijn diverse milieu- en omgevingsaspecten in het geding, die invloed op functies in de nabije omgeving kunnen uitoefenen. Deze aspecten komen in dit hoofdstuk aan de orde.

4. 1. Ecologie

Bij elk ruimtelijk plan dient, met het oog op de natuurbescherming, rekening te worden gehouden met de *Natuurbeschermingswet* en de *Flora- en faunawet*. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in gebiedsbescherming en soortenbescherming. Voor de beoogde plannen zijn ecologische onderzoeken uitgevoerd, die zijn opgenomen in bijlage 2.

Gebiedsbescherming

Ten aanzien van gebiedsbescherming zijn in het kader van de Europese richtlijnen in Nederland speciale beschermingszones aangewezen die een hoge wettelijke bescherming kennen. Hiervoor zijn Natura 2000 en gebieden onderdeel uitmakend van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) aangewezen.

Met betrekking tot de gebiedsbescherming concludeert het ecologisch onderzoek het volgende. De ontwikkelingen in het plangebied veroorzaken geen conflicten met de *Natuurbeschermingswet* en de provinciale regelgeving ten aanzien van Ganzenfoerageergebied.

Dit geldt ook voor de regelgeving ten aanzien van provinciale EHS (natte) natuur, mits extra maatregelen worden uitgevoerd die een verstoring van de oeverzone van het Jiskenhúster Mar minimaliseren. Belangrijke maatregelen daarvoor zijn het versterken van de afscherming langs het betreffende deel van het beoogde fietspad en het uitsluiten van gemotoriseerd verkeer. Hier zal rekening mee worden gehouden bij de uitwerking van het project, wat betreft gemotoriseerd verkeer wordt alleen bestemmingsverkeer toegestaan en kan dit deel van het fietspad niet gebruikt worden door doorgaand gemotoriseerd verkeer.

Verder wordt geadviseerd om te overleggen in hoeverre de beoogde aanleg en het gebruik van het fietspad een conflict oplevert ten aanzien van het zoekgebied Robuuste Natte As (RNA). Belangrijke maatregelen voor de aanleg van de RNA zijn het realiseren van natuurvriendelijke oevers en het uitsluiten van gemotoriseerd verkeer op het beoogde fietspad.

Ook wordt geadviseerd om in overleg te treden met de Provincie Fryslân om te kunnen bepalen of de beoogde aanleg en het gebruik van het fietspad een conflict veroorzaakt met de regelgeving ten aanzien van de EVZ langs de oostelijke oever van het Prinses Margrietkanaal. Bovendien biedt een dergelijk overleg mogelijkheden voor een gecombineerde aanpak voor zowel de inrichting van de EVZ, als de aanleg van het beoogde fietspad. Een belangrijke maatregel voor de aanleg van de EVZ (met als doelsoort otter) is het uitsluiten van gemotoriseerd verkeer op het beoogde fietspad.

Tenslotte wordt als gevolg van de herinrichting een oppervlakte van "gebieden van openheid en rust" (Streekplan Fryslân 2007) verstoord.

Bij een verstoring van een oppervlakte van tenminste 0,5 hectare is sprake van een compensatieplicht. Geadviseerd wordt om in contact te treden met de provincie Fryslân om te bepalen of en voor welke oppervlakte eventueel compensatie noodzakelijk is.

Met betrekking tot de bovenstaande punten heeft er op 4 oktober 2011 een overleg plaatsgevonden met de provincie Fryslân. De conclusie van het overleg was dat er geen financiële middelen zijn om de RNA en de EVZ aan te leggen en compensatie te verrichten en dat er geen weidevogelcompensatie hoeft plaats te vinden. Er treft dan ook geen conflicten en belemmeringen voor het bestemmingsplan op.

Soortenbescherming

Op grond van de *Flora- en faunawet* gelden algemene verboden tot het verwijderen van beschermde plantensoorten van hun groeiplaats, het beschadigen, vernielen, wegnemen of verstoren van voortplantings- of vaste rustplaatsen of verblijfplaatsen van beschermde diersoorten of het opzettelijk verontrusten van een beschermde diersoort.

In algemene zin geldt dat voor activiteiten die in bestemmingsplannen mogelijk worden gemaakt en die een bedreiging kunnen vormen voor deze beschermde soorten, ontheffing moet worden gevraagd. Voorwaarde hierbij is dat de werkzaamheden voor de (voorbereiding voor de) aanleg van het fietspad buiten het broedseizoen plaatsvinden. Het broedseizoen loopt van 15 maart tot 15 juli.

In de ecologische onderzoeken wordt geconcludeerd dat de aanleg van het beoogde fietspad mogelijk een conflict veroorzaakt met de *Flora- en faunawet* ten aanzien van rugstreeppad. Dit kan worden voorkomen door de volgende extra maatregelen: een zodanige planning van de uitvoering, dat de aanlegwerkzaamheden aan het noordelijke deel van het tracé niet plaatsvinden tijdens het voorjaar en de zomer. Hier zal aan worden voldaan. Ten aanzien van andere diersoorten treden er geen conflicten op met de *Flora- en faunawet*. Op dit punt zijn er geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

4. 2. Milieu

Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de *Wet luchtkwaliteit* in werking getreden als onderdeel van een wijziging in de *Wet milieubeheer*.

De wet is enerzijds bedoeld om de negatieve effecten op de volksgezondheid aan te pakken, als gevolg van te hoge niveaus van luchtverontreiniging. Anderzijds heeft de wet tot doel mogelijkheden te creëren voor ruimtelijke ontwikkeling, ondanks overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit.

Luchtvervuiling komt in de gemeente Skarsterlân niet noemenswaardig voor ²⁾. Voor het voorliggende plan heeft dit geen consequenties.

In het plangebied worden geen grenswaarden overschreden. Het beleid is er op gericht de bestaande situatie te continueren. Waar nodig en afhankelijk van de situatie wordt op passende wijze opgetreden. Bij geconstateerde overschrijding van de landelijke normen al in samenwerking met het provinciale bestuur naar een oplossing worden gezocht.

Het fietspad draagt bij aan het doel van het continueren van de bestaande situatie ten aanzien van luchtkwaliteit. Omdat fietsgebruik wordt gestimuleerd betekent het plan een verbetering ten opzichte van de oude situatie. Ten aanzien van luchtkwaliteit doen zich geen problemen voor.

Geluid

Ten aanzien van geluidhinder is de *Wet geluidhinder* van kracht. Doel van deze wet is het terugdringen van hinder als gevolg van geluid en het voorkomen van een toename van geluidhinder in de toekomst. In de wet is bepaald dat elke weg in principe een zone heeft, waar aandacht aan geluidhinder moet worden besteed. De *Wet geluidhinder* onderscheidt geluidsgevoelige objecten enerzijds en niet-geluidsgevoelige objecten anderzijds.

Voor een fietspad is geen geluidszonering van toepassing. Ook is er bij de aanleg van het fietspad geen sprake van verplaatsing van de naastliggende weg. Er zijn daarom geen belemmeringen te verwachten op grond van de *Wet geluidhinder*. De aanleg van het fietspad leidt eerder tot een verbetering van de akoestische situatie, aangezien fietsgebruik wordt gestimuleerd (in overeenstemming met het *Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan*, paragraaf 3.1), met relatief minder autoverkeer als gevolg.

Externe veiligheid

Volgens het *Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen* (BEVI) dient bij het plannen van risicogevoelige objecten in de omgeving van een risicovolle inrichting en/of transportroute op bindende wijze rekening gehouden worden met de mogelijke invloed van die inrichting en/of transportroute.

Een fietspad is echter geen “beperkt kwetsbaar”, “kwetsbaar”, of risicovolle inrichting. Bovendien zijn er op basis van de Risicokaart van de provincie Fryslân, in en rond het plangebied geen inrichtingen of transportroutes van gevaarlijke stoffen aanwezig die op grond van het BEVI gevaar kunnen opleveren voor het plangebied.

4. 3. Water

Bij de totstandkoming van ruimtelijke plannen moet de watertoets worden toegepast. Dit houdt in dat alle ruimtelijke plannen een waterparagraaf moeten bevatten.

²⁾ Milieuprogramma 2008-2011, Gemeente Skarsterlân (2007).

De watertoets is het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het kader van de watertoets is vanaf 1 november 2003 wettelijk verankerd in het *Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro)*.

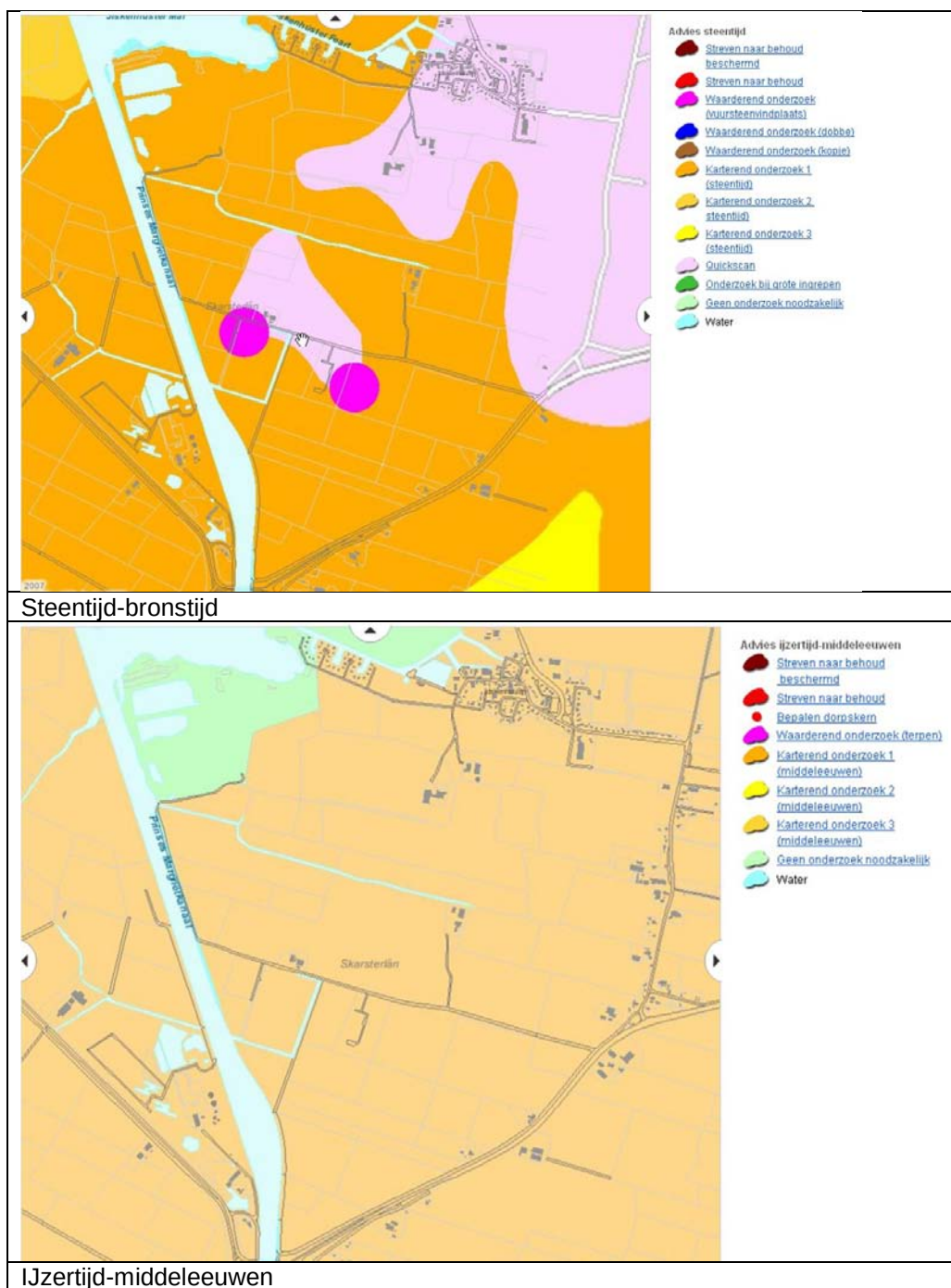
Als uitgangspunt geldt dat bij elk ruimtelijk plan rekening wordt gehouden met het waterhuishoudingsysteem in het gebied. Hierbij staan de thema's "schoon water", "voldoende water" en "veilig water" centraal. Het plan is door middel van het eFormulier voor de "versnelde watertoets" van het Wetterskip Fryslân, voorgelegd.

De hoeveelheid verhard oppervlak is van belang voor de waterhuishouding. In het voorliggende plan is er sprake van een toename van het verharde oppervlak. Dit zal worden meegenomen in het wateradvies, dat wordt opgenomen in dit bestemmingsplan. Aangezien dit bestemmingsplan betrekking heeft op de aanleg van een fietspad, is er geen sprake van afvalwater. Hemelwater wordt langzaam afgevoerd via de naastliggende waterloop. In een vooroverlegreactie heeft Wetterskip Fryslân haar wateradvies gegeven. Ten aanzien van de te kiezen verharding en de hiermee verband houdende mogelijke noodzaak tot compensatie zal nader overleg plaatsvinden.

4. 4. Archeologie

In het Europese Verdrag van Malta, ondertekend door een groot aantal EU-landen, waaronder ook Nederland is de veiligstelling van het (Europese) archeologische erfgoed als doelstelling opgenomen. Dit moet met name gestalte krijgen in het ruimtelijke ordeningsbeleid. Ter implementatie van het Verdrag van Malta in de Nederlandse wetgeving is in 2007 de *Wet op de archeologische monumentenzorg* in werking treden. De kern van deze wet is dat wanneer de bodem wordt verstoord, de archeologische resten intact moeten blijven. De wet verplicht gemeenten bij het opstellen van bestemmingsplannen rekening te houden met de in hun bodem aanwezige waarden. Op tot een advies te komen voor de vervolgstappen die noodzakelijk zijn met betrekking tot archeologische waarden, zijn twee provinciedekkende advieskaarten van de Friese Archeologische Monumentenkaart Extra (FAMKE) geraadpleegd. Dit betreft een kaart voor de periode steentijd - vroege bronstijd, en één voor de periode midden bronstijd - middeleeuwen. Door middel van de twee advieskaarten kan worden nagegaan welke onderzoeksinspanning gevraagd wordt op een bepaalde plaats. Figuur vier geeft twee fragmenten weer van de twee genoemde kaarten ter plaatse van het plangebied.

Uit de advieskaart steentijd - bronstijd blijkt dat voor het plangebied een "waarderend onderzoek" (roze) en "karterend onderzoek 1" (oranje) van toepassing is. De gronden met de aanduiding "waarderend onderzoek" betreffen reeds bekende vuursteenvindplaatsen. Een gedeelte hiervan is mogelijk al verstoord. De provincie beveelt aan om bij ingrepen van meer dan 50 m² deze vindplaatsen middels een waarderend archeologisch onderzoek te onderzoeken.



Figuur 4. Fragmenten advieskaarten FAMKE

De resultaten van dit onderzoek, dat zich vooral moet richten op de waarde en de begrenzing van de vindplaats, kunnen inzicht geven in de behoudenswaardigheid van de vindplaats.

Omdat de totale oppervlakte van het plangebied groter is dan 50 m² zou een waarderend onderzoek noodzakelijk zijn, maar omdat er in dit geval ter plaatse van de aanduiding “waarderend onderzoek” gebruik wordt gemaakt van de bestaande weg Noed is het in dit geval niet noodzakelijk om een onderzoek te verrichten.

Daarnaast zijn op basis van de categorie “karterend onderzoek 1” bij ontwikkelingen van meer dan 500 m² minimaal 12 boringen per hectare noodzakelijk, om inzicht te geven in de aanwezigheid van dekzandkopjes of -ruggen, waarop zich archeologische resten kunnen bevinden. Dit karterend onderzoek is niet noodzakelijk omdat de ontwikkeling kleiner is dan 500 m².

Ten aanzien van de periode ijzertijd -middeleeuwen geldt dat het plangebied valt onder “karterend onderzoek 3” en “geen onderzoek noodzakelijk”. Carterend archeologische onderzoek is echter niet noodzakelijk gelet op de grootte van het plan; de oppervlakte van het plangebied is kleiner dan 5000 m².

4. 5. Bodem

Bij nieuwe ontwikkelingen dienen mogelijk verontreinigde plekken in het plangebied te worden gesignaleerd vanuit een goede ruimtelijke ordening. Waar nodig moeten de saneringsmaatregelen worden aangegeven. Bij nieuwbouw waarborgt de *Wet bodembescherming* dat er geen risico's voor de volksgezondheid aanwezig zijn.

In het plangebied wordt een fietspad aangelegd en worden geen bouwwerken geplaatst. Gelet op de aard van het bestemmingsplan is geen bodemonderzoek noodzakelijk. Bovendien is er in het plangebied in het verleden geen sprake geweest van activiteiten die mogelijk de bodem hebben verontreinigd. Daarnaast blijkt uit de kaart op bodemloket.nl dat het plangebied geen verdachte locatie is. Er kan daarom vanuit worden gegaan dat wordt voldaan aan de eisen die vanuit de *Wet bodembescherming* voortvloeien en bodemonderzoek niet noodzakelijk is.

4. 6. Kabels en leidingen

In en rondom het plangebied zijn geen kabels en leidingen (zoals gasleidingen en hoogspanningsmasten) aanwezig. Derhalve zullen bij eventuele nieuwe ontwikkelingen geen belemmeringen ontstaan met betrekking tot kabels en leidingen.

5. JURIDISCHE PLANOPZET

Bij de juridische planopzet wordt een toelichting gegeven op de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden van de bestemming zoals die in het voorliggende bestemmingsplan zijn opgenomen. De bestemming is juridisch vastgelegd in de tekst van de planregels en op de verbeelding. Bovendien wordt het plan als een digitaal raadpleegbare versie uitgevoerd en voldoet het aan de eisen van DURP (digitale uitwisseling in ruimtelijke processen). Het plan kan in het informatiesysteem van de gemeente en diverse andere overheden worden ingevoerd en worden ontsloten via internet. De digitale versie is bedoeld om de burger "online" informatie te verschaffen omtrent het bestemmingsplan. Bovendien is de digitale versie bedoeld voor uitwisseling van gegevens binnen de gemeente en met andere overheidsinstanties.

Het bestemmingsplan is opgezet volgens verplichte landelijke Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP 2008). Deze standaard - welke slechts een systematische standaardisering betreft en geen inhoudelijke standaard is - is verplicht in het nieuwe *Besluit ruimtelijke ordening* (Bro). Het bestemmingsplan is aangepast aan de *Wet algemene bepalingen omgevingsrecht* (Wabo) die per 1 oktober 2010 in werking is getreden.

5. 1. Bestemmingen

De regels bevatten allereerst een bestemmingsomschrijving. Hierin is uitgewerkt voor welk doel of doeleinden de gronden mogen worden benut. Naast de bestemmingsomschrijving zijn de bouwregels, aanlegvergunningen en gebruiksregels opgenomen. In de bouwregels zijn - gerelateerd aan de toegelaten gebruiksfuncties - eisen gesteld aan onder andere de hoogte, aard, nadere situering en diepte van bouwwerken en gebouwen, geen gebouwen zijnde. De gebruiksregels verbieden bepaalde vormen van gebruik binnen een bestemming (specifieke gebruiksregels) dan wel alle gebruik in strijd met de gegeven bestemming (algemene gebruiksregels). In het voorliggende bestemmingplan is twee bestemmingen opgenomen: "Verkeer" en "Verkeer - Fietspad".

Het tracédeel van het fietspad dan zijn beloopt vindt over de bestaande weg de Noed is geregeld door middel van de bestemming "Verkeer". Het overige deel van het fietspad wordt bestemd als "Verkeer - Fietspad". Binnen deze bestemmingen is tevens de naastliggende berm geregeld. Ook een voetpad is toegestaan binnen de bestemmingen. De gronden kunnen ook worden gebruikt als toegangsweg voor (gemotoriseerd) bestemmingsverkeer.

Op de gronden bestemd als mogen geen gebouwen worden gebouwd. Wel zijn hier bouwwerken toegestaan ten behoeve van geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer.

6. UITVOERBAARHEID

Bij de uitvoering van een plan kan in zijn algemeenheid onderscheid worden gemaakt tussen de maatschappelijk uitvoerbaarheid en de economische uitvoerbaarheid. Bij het eerste gaat het er om hoe de verwezenlijking door de maatschappij (overheid en burgers samen) wordt gedragen. Bij het tweede gaat het om de kosten en andere economische aspecten die met de verwezenlijking van het plan samenhangen. Tevens is in de *Wet ruimtelijke ordening* (Wro) geregeld dat in het kader van een bestemmingsplan de grondexploitatie-regeling van toepassing is.

6. 1. Exploitatieplan

Doel van de grondexploitatie-regeling is het inzichtelijk maken van de financiële haalbaarheid en het bieden van meerdere mogelijkheden voor het kostenverhaal waardoor er meer sturingsmogelijkheden zijn. In het geval van een exploitatieplan kan de gemeente eisen en regels stellen voor de desbetreffende gronden.

In het voorliggende plan is er op basis van het Bro echter *geen* sprake van een bouwplan. In dergelijke gevallen is de grondexploitatie-regeling niet van toepassing. Voor het bestemmingsplan is een grondexploitatieplan niet noodzakelijk.

6. 2. Economische uitvoerbaarheid

Het plan voor het fietspad is initiatief van de Gemeente Skarsterlân. De gemeente is verantwoordelijk voor het kostenverhaal. De economische uitvoerbaarheid komt niet in het geding.

6. 3. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het bestemmingsplan is in de voorbereidingsfase in het kader van Inspraak en Overleg overlegd met belanghebbende instanties. Het volgende hoofdstuk gaat hier op in. Het ontwerp van het bestemmingsplan is vervolgens overeenkomstig de Algemene wet bestuursrecht (afdeling 3.4) gedurende zes weken ter inzage gelegd. Tijdens deze periode werd de mogelijkheid geboden voor het indienen van zienswijzen.

Wat betreft de overige omgevingsaspecten is het onwaarschijnlijk dat de uitvoerbaarheid van het plan in het geding komt.

7. INSPRAAK EN OVERLEG

7. 1. Inspraak

In het kader van de inspraak heeft het voorontwerpbestemmingsplan met ingang van 25 juni 2010 gedurende 4 weken voor iedereen ter inzage gelegen waarbij de mogelijkheid bestond om op het plan schriftelijk en/of mondeling te reageren.

Op grond van de *Wet bescherming persoonsgegevens* is het niet toegestaan om persoonsgegevens (zogenaamde NAW-gegevens: naam, adres en woonplaats) van natuurlijke personen te verwerken zonder bijvoorbeeld een wettelijke grondslag, dringende noodzaak of toestemming van de betreffende personen. In het voorliggende bestemmingsplan wordt hieraan voldaan door de indieners van de inspraakreacties niet bij name te noemen. Ook worden de inspraakreacties zelf niet aan het bestemmingsplan toegevoegd.

De inspraakbrieven zijn door burgemeester en wethouders afzonderlijk schriftelijk beantwoord. De inspraakreacties geven geen aanleiding om het plan fundamenteel aan te passen. Het is uiteindelijk aan de gemeenteraad om bij de vaststelling van het bestemmingsplan een definitieve beslissing te nemen omtrent de inhoud van het bestemmingsplan en de daarmee verband houdende aspecten.

7. 2. Overleg

In het kader van het vooroverleg is het voorontwerpbestemmingsplan voorgelegd aan:

- VROM Inspectie Regio Noord, Groningen;
- Provinsje Fryslân, Leeuwarden;
- Wetterskip Fryslân, Leeuwarden;
- Hulpverleningsdienst Fryslân / Brandweer Fryslân, Leeuwarden;
- NV Nederlandse Gasunie, Leeuwarden;
- Ministerie van Defensie, Dienst Vastgoed Defensie, Zwolle.

De ingekomen reacties zijn als bijlage 3 aan het plan toegevoegd. Van de zijde van de VROM-Inspectie is te kennen gegeven dat het plan hen geen aanleiding geeft tot het maken van op - en aanmerkingen. Met het Wetterskip Fryslân zal ten aanzien van de te kiezen verharding en de hiermee verband houdende mogelijke noodzaak tot compensatie nader overleg plaatsvinden.

Naar aanleiding van het ecologisch onderzoek en de brief van de provinsje Fryslân is opdracht gegeven tot nader onderzoek naar de aanwezigheid van jaarrond beschermde vogelsoorten waarin aandacht zal worden gegeven aan de opmerkingen betreffende de mogelijke effecten bij eventuele aanleg van een verbindingzone aan deze kant van het kanaal met de otter als doelsoort. De resultaten worden alsnog aan het plan toegevoegd.

Van de kant van de Brandweer Fryslân is opgemerkt dat het plan geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen.

7. 3. Ambtshalve aanpassing

Op een enkel onderdeel dient het bestemmingsplan te worden aangepast. Op de verbeelding behorende bij het voorontwerpbestemmingsplan is aangegeven dat het gehele fietspad de bestemming "Verkeer - Fietspad" toegerekend krijgt, terwijl dat alleen voor het zuidelijke deel en het gedeelte naar het zanddepot van toepassing moet zijn (en niet voor de bestaande weg). In het definitieve ontwerpbestemmingsplan wordt deze aanpassing meegenomen.

8. RAADSVASTSTELLING

Op grond van artikel 3.8 van de *Wet ruimtelijke ordening* heeft met ingang van 25 november 2011 gedurende zes weken het ontwerpbestemmingsplan “fietspad Spannenburg - Idskenhuizen” met bijlagen voor iedereen ter inzage gelegen. Een ieder kon gedurende deze termijn van terinzagelegging zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan indienen.

Naar aanleiding van de terinzageligging van het ontwerpbestemmingsplan zijn mondelinge zienswijzen ontvangen. Deze zienswijzen zijn ongegrond verklaard

Op 28 maart 2012 heeft de gemeenteraad van Skarsterlân het bestemmingsplan ongewijzigd vastgesteld. Voor de raadsstukken wordt verwezen naar de bijlage bij deze toelichting.

===