

**BESTEMMINGSPLAN  
ABE LENSTRASTADION**

**Bestemmingsplan Abe Lenstrastadion**

**Code 092214 / 28-03-11**

**GEMEENTE HEERENVEEN 092214 / 28-03-11  
BESTEMMINGSPLAN ABE LENSTRASTADION**

---

**TOELICHTING**

<b><u>INHOUDSOPGAVE</u></b>	<b><u>blz</u></b>
<b>1. INLEIDING</b>	<b>1</b>
1. 1. Aanleiding	1
1. 2. Abe Lenstrastadion	1
1. 3. Relatie met de omgeving	2
1. 4. Huidige juridische regeling	2
1. 5. Milieu Effect Rapport Sportstad Heerenveen	3
<b>2. BELEIDSKADER</b>	<b>6</b>
2. 1. Nationaal beleid	6
2. 2. Provinciaal beleid	7
2. 3. Gemeentelijk beleid	8
<b>3. PLANUITGANGSPUNTEN</b>	<b>14</b>
3. 1. Sportstad Heerenveen	14
3. 2. Abe Lenstrastadion	14
3. 3. Stedenbouwkundige aspecten	16
3. 4. Verkeer en parkeren	22
<b>4. OMGEVINGSASPECTEN</b>	<b>30</b>
4. 1. Bedrijven en milieuzonering	30
4. 2. Geluidhinder wegverkeer	32
4. 3. Luchtkwaliteit	32
4. 4. Bodem	32
4. 5. Externe veiligheid	33
4. 6. Watertoets	40
4. 7. Ecologie	40
4. 8. Archeologie	41
<b>5. PLANBESCHRIJVING</b>	<b>42</b>
5. 1. Algemeen	42
5. 2. Toelichting op de bestemmingen	42
<b>6. UITVOERBAARHEID</b>	<b>47</b>
6. 1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	47
6. 2. Economische uitvoerbaarheid	47
<b>7. INSPRAAK EN OVERLEG</b>	<b>51</b>
7. 1. Inleiding	51
7. 2. Overleg voorontwerpbestemmingsplan Abe Lenstrastadion	51
7. 3. Inspraak voorontwerpbestemmingsplan Abe Lenstrastadion	54
7. 4. Voorontwerpbestemmingsplan Sportstad Heerenveen	62

## **BIJLAGEN**

- |                          |   |
|--------------------------|---|
| <b><u>Bijlage 1</u></b>  | <b>Verkeer en parkeren</b>  |
| <b><u>Bijlage 2</u></b>  | <b>Akoestisch onderzoek</b>                                       |
| <b><u>Bijlage 3</u></b>  | <b>Onderzoek luchtkwaliteit</b>                                   |
| <b><u>Bijlage 4</u></b>  | <b>Onderzoek externe veiligheid Sportstad Heerenveen</b>          |
| <b><u>Bijlage 5</u></b>  | <b>Aanvullend onderzoek externe veiligheid Abe Lenstrastadion</b> |
| <b><u>Bijlage 6</u></b>  | <b>Risicoberekening Gasunie Sportstad Heerenveen</b>              |
| <b><u>Bijlage 7</u></b>  | <b>Risicoberekening Gasunie Abe Lenstrastadion</b>                |
| <b><u>Bijlage 8</u></b>  | <b>Advies van de brandweer Sportstad Heerenveen</b>               |
| <b><u>Bijlage 9</u></b>  | <b>Adviezen van de brandweer Abe Lenstrastadion</b>               |
| <b><u>Bijlage 10</u></b> | <b>Ecologisch onderzoek</b>                                       |
| <b><u>Bijlage 11</u></b> | <b>Archeologisch onderzoek</b>                                    |
| <b><u>Bijlage 12</u></b> | <b>Antwoordnota Sportstad Heerenveen</b>                          |

## **1. INLEIDING**

### **1. 1. Aanleiding**

In 1995 werd het nieuwe Abe Lenstrastadion, gelegen aan de A32, in gebruik genomen. Het stadion had een capaciteit van 13.000 zitplaatsen, en verving het oude voetbalstadion, dat was gesitueerd in Heerenveen Noord.

Sinds 1995 is voortdurend doorgebouwd aan het Abe Lenstrastadion. Meestal waren dit kleine uitbreidingen, waarmee extra ruimte werd geschapen voor toeschouwers en sponsors. De uitbreiding uit 2006 vormt hierop een uitzondering. In dat jaar werd een grootschalige uitbreiding van het stadion afgerond. Tegelijkertijd met deze uitbreiding, werd het Abe Lenstrastadion omgevormd tot een multifunctionele accommodatie. Na nog enkele ondergeschikte verbouwingen bedraagt het aantal zitplaatsen thans (in 2011) circa 26.800 zitplaatsen.

Sportstad Heerenveen houdt rekening met een toekomstige uitbreiding van het Abe Lenstrastadion met circa 6.000 zitplaatsen. Onderdeel van de uitbreiding vormt een toename van de oppervlakte aan sponsoruimtes.

Tot op heden is voor het Abe Lenstrastadion nog geen bestemmingsplan vastgesteld. De voortdurende discussie over de ontwikkeling van het stadion, en de invloed hiervan op de inrichting van de omgeving, waren hieraan debet. De Wet ruimtelijke ordening verplicht de gemeente echter om bestemmingsplannen die ouder zijn dan 10 jaar te herzien. Voor de gronden waarop het Abe Lenstrastadion is gesitueerd, gelden bestemmingsplannen die al veel ouder zijn. Dit is een eerste reden om een bestemmingsplan voor het Abe Lenstrastadion vast te stellen. Een tweede reden is dat het nieuwe bestemmingsplan de uitbreidingswens kan onderbouwen, en een toetsingskader biedt voor de in te dienen bouwaanvraag.

### **1. 2. Abe Lenstrastadion**

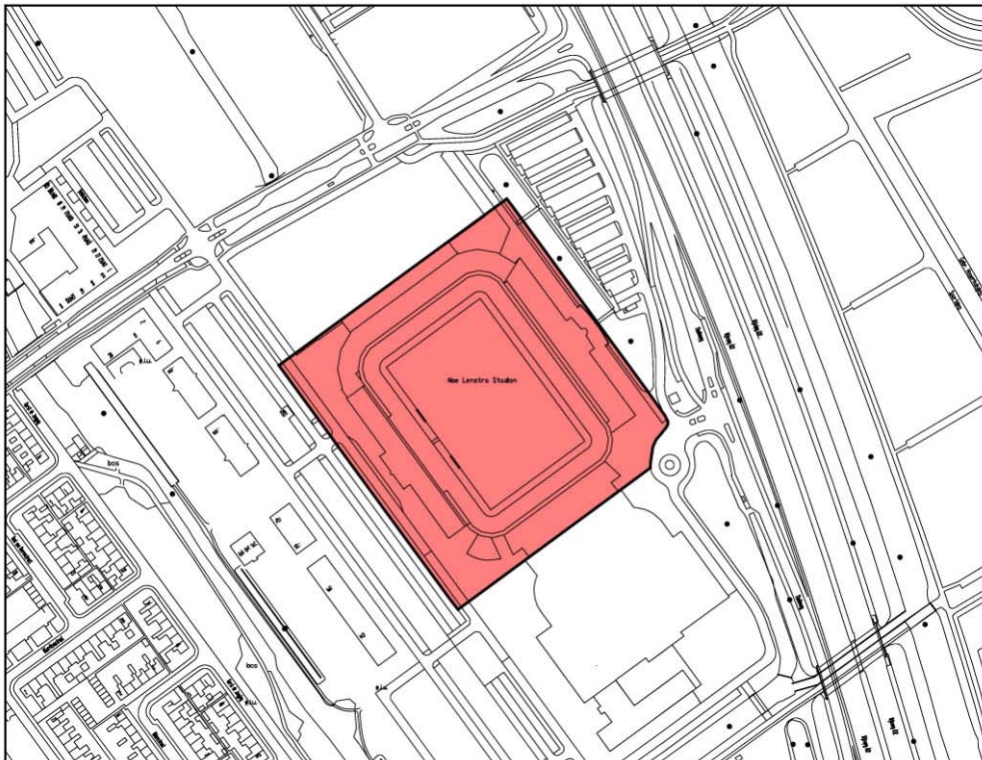
Sinds de uitbreiding in 2006 heeft het Abe Lenstrastadion het karakter van een multifunctionele accommodatie. Hoewel qua ruimtebeslag het accent ligt op de voorzieningen voor topvoetbal, is daarnaast een scala aan voorzieningen op het gebied van sport, gezondheid, arbeid en lifestyle in het stadion gevestigd. Aan deze functies wordt inhoud gegeven door een groot aantal zelfstandig en in onderlinge samenhang opererende bedrijven en instellingen. Genoemd kunnen worden kantoren van de zorgverzekeraar De Friesland, een sportmedisch adviescentrum, de ARBO Unie, en praktijken voor psychologie en fysiotherapie. Verder zijn bedrijven op het gebied van lifestyle en fitness en meerdere particuliere medische praktijken en behandelcentra in het stadion gevestigd. In het stadion is een ruime omvang aan horecaoppervlaktes aanwezig, die faciliteiten bieden rondom wedstrijden en evenementen in het stadion.

Buiten wedstrijden en evenementen fungeren deze ruimten als congres- en vergaderruimten en als zelfstandig restaurant. Tenslotte worden sponsoruimten buiten wedstrijden gebruikt voor vergaderingen en bijeenkomsten.

### 1. 3. Relatie met de omgeving

Het Abe Lenstrastadion maakt onderdeel uit van het complex Sportstad Heerenveen, waarin ook het Friesland College en een sportaccommodatie voor zaalsporten en zwembaden zijn opgenomen. Aan de noordzijde van het complex zijn kantoren (3 tenoren) en een woongebouw (La Ronduite) gebouwd. Aan de westzijde is een kantorenzone in ontwikkeling. Aan de zuidzijde is tijdelijk een supermarkt (Aldi) gevestigd. Op termijn kunnen hier appartementen en kantoren worden gerealiseerd.

De stadionomgeving heeft een strategische ligging, met een goede ontsluiting op het hoofdwegennet en op overbrugbare afstand tot het NS-station. Dit maakt de locatie geschikt voor een invulling met stedelijke functies, die het lokale niveau overstijgen.



Figuur 1. De ligging van het plangebied

### 1. 4. Huidige juridische regeling

De geldende bestemmingsplannen voor het plangebied zijn het bestemmingsplan Heerenveen Buitengebied (1987), het bestemmingsplan "Het Meer" (1979), en het bestemmingsplan "A32" (1985).

Het bestemmingsplan Buitengebied geeft een deel van de gronden een agrarische bestemming, het bestemmingsplan "Het Meer" geeft een regeling voor het bedrijventerrein Het Meer en de destijds beoogde uitbreiding daarvan.

Het bestemmingsplan "A32" geeft een regeling voor de A32 en de Stadionweg. Dit laatste bestemmingsplan kent een ruime begrenzing, waardoor ook een klein deel van de gronden waarop het stadion is gebouwd daarin zijn meegenomen.

## **1. 5. Milieu Effect Rapport Sportstad Heerenveen**

Voor het project Sportstad Heerenveen, bestaande uit: het uitgebreide stadion (uitbreiding in 2006), de school, het overdekte sportcomplex, leisure, supermarkten, grootschalige detailhandel, kantoren en appartementen, is in 2003 een Milieu Effect Rapport (MER) opgesteld. Het project was MER-plichtig, omdat het zag op de aanleg van nieuwe toeristische of recreatieve voorzieningen, die jaarlijks meer dan 500.000 bezoekers trekken. De MER-plicht is gekoppeld aan het eerste ruimtelijke plan dat werd vastgesteld voor de beoogde ruimtelijke ontwikkeling. Dit eerste ruimtelijke plan was de vrijstelling ex artikel 19 lid 1 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening voor het ROC Friesland college en het sportcomplex. De juridische verwerking van de mer-plicht vond plaats bij de verlening van de vrijstelling in april 2004.

Hoewel de formele verwerking van de mer-plicht reeds plaatsvond, zijn de uitkomsten van het MER Sportstad Heerenveen toch telkens betrokken bij vervolgbesluiten, zoals de vrijstellingen voor de kantoren in de omgeving van het stadion. Op deze wijze werd meerwaarde gecreëerd voor de onderbouwing van die besluiten. Bij het opstellen van het voorliggende bestemmingsplan heeft daarom ook als uitgangspunt gegolden dat dit aansluit op het voorkeursalternatief, dat burgemeester en wethouders samenstelden op basis van het MER Sportstad Heerenveen.

In het MER zijn de (op dat moment voorgenomen) activiteiten in Sportstad Heerenveen beoordeeld op de milieueffecten en vergeleken met de toen geldende bestaande situatie en met de autonome ontwikkeling daarvan, indien het sportstadproject niet zou worden uitgevoerd. Naar aanleiding van de te verwachten milieueffecten van het project is vervolgens het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) beschreven.

Burgemeester en wethouders hebben in 2004 op basis van het milieueffectenonderzoek en het MMA een voorkeursalternatief geconstrueerd, dat bij de feitelijke invulling van het sportstadgebied steeds als toetsingskader heeft gefungeerd. Dit voorkeursalternatief is als volgt samengesteld:

- samen met andere partijen die zich vestigen in Sportstad Heerenveen een parkmanagement-organisatie opzetten, die zich onder meer richt op vervoersmanagement:
  - Stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets;
  - stimuleren van carpools;
  - in overleg met openbaar vervoersondernemingen het verbeteren van het openbaar vervoer (pendeldienst of uitgebreid lokaal openbaar vervoer);
  - (bij gronduitgifte voorwaarden stellen omtrent) het realiseren van voldoende en veilige fietsenstallingen;
  - afvalmanagement;

- het appartementengebouw dat ter hoogte van de Jan Mankeslaan is geprojecteerd in de parkeerboulevard in het bestemmingsplan Sportstad Heerenveen bestemmen voor kantoren;
- in het kader van de toetsing van de omgevingsvergunning voor milieu-activiteiten (voorheen de milieuvergunning) voor de uitbreiding van het stadion, de SC Heerenveen verplichten tot onderzoek naar een aangepast lichtontwerp, overeenkomstig het MMA;
- het beoogde appartementengebouw in de parkeerboulevard, ter hoogte van de Atalantastraat, laten vervallen;
- het ontwerp van de parkeerboulevard aanpassen in die zin dat sprake is van een centrale dubbele bomenrij met ter weerszijden parkeerplaatsen, waarbij het centrale deel 50 meter breed is en wordt uitgevoerd in halfverharding;
- de kanoroute in Skoatterwâld laten doorlopen in Sportstad Heerenveen;
- alleen ontgraven ten behoeve van de parkeergarage onder het appartementencomplex La Ronduite en het geprojecteerde zwembad;
- de grondwaterstand niet verlagen;
- als mede-initiator van het project Sportstad Heerenveen bewerkstelligen dat hemelwater vanaf dakoppervlakken van het stadion, de school en het sportcomplex zoveel mogelijk direct op het oppervlaktewater wordt geloosd en niet op de riolering;
- bij de verlening van een omgevingsvergunning voor bouwactiviteiten instructies geven ten aanzien van het omgaan met bouwafval. Dit tevens een rol laten spelen bij de bouwplaatsinrichting;
- de bouwplannen voor het stadion, de school en het sportcomplex toetsen aan de notitie Duurzaam bouwen Sportstad Heerenveen;
- het aspect energieverbruik zwaar laten wegen bij de toepassing van de Wet milieubeheer;
- inzetten op het gebruik van hemelwater binnen het project, bijvoorbeeld ten behoeve van irrigatie.

Op 23 juni 2009 hebben burgemeester en wethouders het voorkeursalternatief op het punt van ontgravingen als volgt aangepast:

- ontgravingen vinden alleen plaats, nadat is onderzocht wat de gevolgen daarvan zijn voor de bodem- en watersituatie in het plangebied. Op basis van de uitkomsten van dit onderzoek wegen burgemeester en wethouders het belang dat is gediend met de ontgraving af, tegen het belang van de bodem- en watersituatie in het plangebied.

Reden van deze aanpassing is dat in het Stadiongebied activiteiten in voorbereiding zijn, waarbij het wenselijk is, mede om redenen van milieubelang, gronden te ontgraven. Voorbeeld hiervan is de beoogde bouw van een wooncomplex in het sportstadgebied, aan de zuidzijde van de Nieuwburen, waarbij om redenen van ruimtelijke kwaliteit en efficiënt (meervoudig) grondgebruik een ondergrondse parkeervoorziening wenselijk wordt geacht.

Het voorkeursalternatief heeft op de volgende wijze invloed gehad op de ontwikkeling van het Abe Lenstrastadion:



- binnen het sportstadgebied wordt door partijen samengewerkt op het punt van afvalmanagement;
- bij de uitbreiding van stadion in 2006 is een aangepast lichtontwerp toegepast;
- het hemelwater vanaf het sportstadcomplex wordt zoveel mogelijk direct op het oppervlaktewater geloosd;
- bij de verlening van een omgevingsvergunning voor het bouwen worden instructies gegeven ten aanzien van het omgaan met bouwafval, en in verband hiermee worden instructies gegeven omtrent de bouwplaatsinrichting;
- het bouwplan is/wordt getoetst aan de Notitie Duurzaam bouwen Sportstad Heerenveen;
- beheersing van het energiegebruik speelt een centrale rol bij de ontwikkelingen binnen het sportstadcomplex.

## 2. BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van geldende of in voorbereiding zijnde beleidsstukken, zowel van Rijk, provincie als gemeente, die het kader vormen waarbinnen de ontwikkeling van Abe Lenstrastadion plaats kan vinden.

### 2. 1. Nationaal beleid

#### ***Nota Ruimte***

De *Nota Ruimte* (januari 2006) bevat de visie van het Rijk op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2020, met een doorkijk naar 2030. "Ruimte voor ontwikkeling" staat centraal, waarbij uitgegaan wordt van het motto: "decentraal wat kan, centraal wat moet". De nota ondersteunt gebiedsgerichte integrale ontwikkeling waarin alle betrokkenen participeren. Het accent verschuift van "toelatingsplanologie" naar "ontwikkelingsplanologie". Een belangrijk element in de ruimtelijke visie van het Rijk vormt de nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur (RHS). In de RHS zijn die gebieden (onder andere stedelijke netwerken, EHS-gebieden en nationale landschappen) en netwerken (onder andere de A7 als hoofdverbindingssas) opgenomen, die in belangrijke mate ruimtelijk structurerend zijn voor Nederland. Het Rijk heeft voor de RHS dan ook in het algemeen een grotere verantwoordelijkheid dan daarbuiten. Buiten de RHS stelt het Rijk zich terughoudend en selectief op. Voor deze gebieden wordt een basiskwaliteit nagestreefd. De Nota Ruimte bevat een aantal regels die zorgen voor waarborging van deze basiskwaliteit als ondergrens voor ruimtelijke plannen.

Het locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen (ABC-locatiebeleid) en het locatiebeleid voor Perifere en Grootschalige Detailhandelsvestigingen (PDV / GDV-beleid) is vervangen door een integraal locatiebeleid. Het Rijk stelt de provincies en gemeenten verantwoordelijk voor een voldoende en gevarieerd op de vraag afgestemd aanbod van locaties voor bedrijven en voorzieningen.

#### ***AMvB Ruimte***

De *AMvB Ruimte* (2010) omvat alle ruimtelijke rijksbelangen uit eerder uitgebrachte PKB's (planologische kernbeslissingen) die juridisch doorwerken op het niveau van bestemmingsplannen. Het gaat om kaders voor onder meer het bundelen van verstedelijking, de bufferzones, nationale landschappen, de ecologische hoofdstructuur, de kust, grote rivieren, militaire terreinen, mainportontwikkeling van Rotterdam en de Waddenzee. Met de AMvB Ruimte maakt het rijk pro-actief duidelijk waar provinciale verordeningen en gemeentelijke bestemmingsplannen aan moeten voldoen. Voor het overige hebben provincies en gemeenten de vrijheid om hun eigen belangen te bepalen en daar uitvoering aan te geven.

Het Abe Lenstrastadion, inclusief de beoogde uitbreiding daarvan, past binnen de kaders van de AMvB Ruimte, met name op het punt van de gebundelde verstedelijking.

## 2. 2. Provinciaal beleid

### ***Streekplan***

Met het *Streekplan Fryslân 2007* zet de provincie onder meer in op de concentratie van verstedelijking in de stedelijke centra, waartoe Heerenveen behoort, en de daarbij behorende stedelijke bundelingsgebieden. Hiermee wordt blijkens het Streekplan de benodigde massa, schaal en draagvlak verkregen voor het goed benutten van stedelijke potenties, hetgeen voor de leefbaarheid en vitaliteit van heel Fryslân van grote betekenis is. Met dit concentratiebeleid handhaaft de provincie tevens de inzet op de economische kernzones (A7-zone en Westergozone), zoals dat ook was opgenomen in het Streekplan Friesland 1994. Wel wordt met het nieuwe Streekplan meer accent gelegd op concentratie in de grotere kernen binnen de economische kernzones dan op concentratie van verstedelijking in de zones als geheel. Hiermee wordt corridorvorming binnen de zones voorkomen, zodat het landelijk gebied tussen de kernen in de zones bijdraagt aan de landschappelijke geleding van de verstedelijking.

De stedelijke centra hebben door hun ligging aan (toekomstige) belangrijke verbindingen (weg, water en spoor) een functie voor de vestiging en ontwikkeling van (inter)nationaal georiënteerde bedrijvigheid en zakelijke dienstverlening die voor heel Fryslân van betekenis zijn. De provincie zal daarbij vooral sturen op bundeling en concentratie van wonen en werken in de stedelijke bundelingsgebieden, het verantwoord planologische ruimte bieden voor een vitaal platteland en op een verhoging van de ruimtelijke kwaliteit.

### Grootschalige voorzieningen

Grootschalige voorzieningen met grote bezoekersstromen en bovenregionale oriëntatie horen thuis in de stedelijke centra, primair in Leeuwarden. Aansluitend zijn bij een specifiek thema, zoals (water)sport, cultuurhistorie en/of (zee)haven (boven)provinciale voorzieningen bij de andere stedelijke centra mogelijk.

Bij een themagerichte benadering is maatwerk per kern nodig. De provincie stelt daarbij als randvoorwaarde een goede afstemming tussen en profilering van de stedelijke centra onderling. Wanneer de grootschalige voorziening niet in het centrum ligt kan in voorkomende gevallen, naast perifere detailhandel, ook andere detailhandel een ondergeschikt deel uitmaken van deze voorzieningen, mits er sprake is van een meerwaarde en een directe relatie met de desbetreffende voorziening. Het gaat hierbij om detailhandel die direct verband houdt met de voorziening, met een omvang van maximaal 1.000 m<sup>2</sup>.

### Gebiedsgericht

Rondom het stadion vindt een gefaseerde ontwikkeling plaats van aan sport gerelateerd(e) onderwijs en recreatieve voorzieningen, gezondheidszorg, kantoren en woningen.

### **Structuurschets A7**

Met de *Structuurschets A7* (2002) is uitwerking gegeven aan de samenwerking tussen de gemeenten in de A7-zone (Heerenveen, Opsterland, Skarsterlân, Smallingerland en Sneek) en de provincie Fryslân. De Structuurschets geeft de richting aan van de ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de A7-zone in de periode 2000 - 2010 en een doorkijk voor de periode 2010 - 2030. Het ambitieniveau van de Structuurschets sluit aan op het Kompas voor het Noorden.

De A7-zone is de snelst groeiende economische kernzone van Friesland. Vanaf medio jaren negentig heeft in de uitgifte van bedrijventerreinen en kantooroppervlakte hier een versnelling plaats gehad. Heerenveen neemt een centrale en optimaal bereikbare positie in de A7-zone in. Er is een duidelijke relatie gebleken tussen de versterkte economische ontwikkeling in de A7-zone van de afgelopen jaren, de uitgifte van bedrijventerreinen en de investeringen in de zakelijke dienstverlening.

## **2. 3. Gemeentelijk beleid**

### **Structuurplan Heerenveen 1993**

In 1993 voorzag het *Structuurplan Heerenveen* reeds een hoogwaardige stedelijke invulling van de oostrand van Heerenveen. Het structuurplan vormde de basis voor de ruimtelijke inrichting van Heerenveen in de jaren negentig. Aangegeven wordt dat de stedelijke zone, die door het omleggen van de A32 ontstaat, kan worden benut met hoogwaardige stedelijke functies zoals woningbouw, een stadion en dienstverlening. Er liggen kansen in ruimtelijke zin, in de vorm van het versterken van de centrumfuncties op de stedelijke assen. Het gaat om de as station - K.R. Poststraat en om de as stadion - centrum (Atalantastraat - Koornbeursweg).

Door de optimale bereikbaarheid per spoor en vanaf de A32 en door de ligging bij het centrum, zijn deze assen optimale locaties voor de vestiging van zakelijke en persoonlijke dienstverlening. Deze zones voor een intensivering van de dienstverlening betroffen:

- Stationsgebied e.o.;
- centrumlocatie noordzijde (K.R. Poststraat);
- centrumlocatie zuidzijde (Atalantastraat e.o.);
- zone A32 - omgeving Abe Lenstrastadion stadion;
- Bedrijvenpark Nijehaske.

### **Ontwerp-Ontwikkelingsvisie Stadion e.o. (2000)**

In 2000 stelden burgemeester en wethouders de *Ontwikkelingsvisie Heerenveen Stadion e.o.* op.

Deze ontwikkelingsvisie had als doel: "de voorbereidingen van de invulling van het stadiongebied een stadium verder te brengen, met als doel het entameren van politieke en publieke discussie en het voorbereiden van planologisch-juridische besluitvorming (bestemmingsplan) door de gemeenteraad."

De Ontwikkelingsvisie Stadion e.o. schetst de beleidsmatige kaders voor de invulling van de stadionomgeving, zoals neergelegd in rijksbeleid, provinciaal beleid en gemeentelijk beleid. Verder geeft de visie aan dat nadere besluitvorming plaats dient te vinden omtrent de vraag of er sprake is van een MER-plicht, of niet. De visie gaat ook in op de milieu-aspecten in het plangebied (milieucirkels, geluidhinder, waterhuishouding, bodem en dergelijke) en de beperkingen die deze stellen voor de invulling van het gebied.

Ten aanzien van het sportstadproject, zoals dat op dat moment was neergelegd in het bedrijfsplan Stadionlocatie Heerenveen, wordt geconstateerd dat dit binnen de gestelde kaders gerealiseerd kan worden. Verder kunnen in het gebied vormen van detailhandel, (overige) sportvoorzieningen en woningen worden gerealiseerd.

Een belangrijk aspect in de visie vormt het parkeren. De ontwikkelingsvisie gaat uit van een capaciteit die voldoende is om de dagelijkse behoefte vanuit het stadiongebied op te vangen. Deze parkeerplaatsen kunnen tijdens voetbalwedstrijden worden benut door supporters. Het aantal geplande parkeerplaatsen in het stadiongebied bedraagt ruim 2.900, deels te realiseren in een parkeergarage. De piekdrukke tijdens voetbalwedstrijden dient voor het overige te worden opgevangen buiten het stadiongebied. In ruimtelijke zin wordt geopteerd voor een noordzuid lopende parkeerboulevard, ten westen van het Abe Lenstrastadion. Het stadioncomplex (stadion, school, sportcomplex met bijbehoren) zal als grootschalig object dominant zijn binnen het gebied.

In 2000 werd inspraak gehouden over de ontwerp-Ontwikkelingsvisie Stadion en omgeving. Tevens werd de provinciale Commissie voor het Overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 gevraagd om een reactie. Naar aanleiding van de ingekomen reacties werd een reactienota opgesteld, die op enkele punten een wijziging ten opzichte van ontwerpvisie inhield. De reactienota behelsde geen aanpassing van uitgangspunten voor het Abe Lenstrastadion.

De ontwerp-Ontwikkelingsvisie Heerenveen Stadion e.o. en de reactienota hebben samen gediend als onderbouwing van de invulling van de stadionomgeving, zoals deze tot nu toe is gerealiseerd met toepassing van planologische vrijstellingen.

### ***Integrale Visie Heerenveen / Skarsterlân***

Heerenveen en Skarsterlân hebben besloten samen te werken om de groei in beide gemeente in goede banen te leiden, zodat de kernkwaliteiten van het gebied behouden blijven.

Bovendien hebben de ruimtelijke ontwikkelingen binnen beide gemeenten veel onderlinge raakvlakken, waardoor de gemeenten elkaar goed kunnen ondersteunen en aanvullen.

Die samenwerking heeft geleid tot de *Integrale Visie Heerenveen / Skarsterlân* (december 2005). Dit plan is het toekomstkader voor wonen, werken, infrastructuur, recreatie en natuur in het gebied van Joure-West tot en met Heerenveen-Oost. Het bestaat uit een intergemeentelijk structuurplan voor de periode tot 2015 en een intergemeentelijke visie voor de periode tot 2030.

In de Integrale Visie wordt de ontwikkeling van Sportstad Heerenveen nadrukkelijk genoemd. Sportstad wordt grotendeels gerealiseerd in de periode tot 2015. Er ontstaat een voorzieningenas tussen Sportstad, het centrum en wijkwinkelcentrum De Greiden. Kantoorontwikkeling in Heerenveen wordt geconcentreerd in de driehoek Sportstad - stationsgebied - KR Poststraat / centrum.

In de periode tot 2015 gaat het vooral om de ontwikkeling van Sportstad Heerenveen en het stationsgebied.

#### ***Structuurvisie Heerenveen Centrum-Breed (VO)***

In het Voorlopig Ontwerp van de *Structuurvisie Heerenveen Centrum-Breed* legt de gemeente de basis voor het sterker maken van het centrum van Heerenveen en het op een goede wijze verbinden van het centrum met de stadionomgeving.

Centraal in de structuurvisie staat een met groen en bebouwing ingerichte zone, die een verbinding vormt tussen het centrum en de stadionomgeving. Deze zone sluit aan op bestaande groenstructuren, zoals de noordzuid lopende Le Roy tuinen. De zone centrum - stadionomgeving wordt ingericht als een reeks van pleinen, omgeven door gebouwen. De pleinen kunnen worden gebruikt voor rust, sport, recreatie en evenementen.

#### ***Waterplan Heerenveen***

De gemeente Heerenveen en Wetterskip Fryslân hebben gezamenlijk het *Waterplan Heerenveen (Visie)* opgesteld, een visie met het perspectief op 2030. Deze visie is in april 2003 door burgemeester en wethouders als lijn voor het gemeentelijk waterbeleid onderschreven en aan de raadscommissie voorgelegd. Op basis van de visie is een uitvoeringsplan opgesteld. Het gemeentelijk vertrekpunt omtrent het water, is in het Waterplan Heerenveen vertaald in de missie:

“Door een duurzame en integrale benadering van het water een optimale situatie scheppen voor een hoogwaardige, leefbare en gezonde gemeente. De missie wordt vertaald in een drietal koersen, te weten integraal en duurzaam water, functioneel en belevingswater en proces en organisatie en in een vijftal streefbeelden voor deelgebieden.”

Het stadiongebied behoort tot deelgebied Compacte Stad van het Waterplan, het stedelijk gebied tussen de A32, het spoor en de A7. Het waterbeheersingssysteem is een polderwatersysteem, dat bemalen wordt en uitslaat via gemalen op de Friese Boezem.

De Schoterlandse Compagnonsvaart en aansluitend deel behoren tot de boezemwateren (boezempeil 0,52 meter beneden NAP). In het noordelijk deel van het deelgebied Compacte Stad wordt het accent gelegd op de waterbeleving en het streven naar de basiskwaliteit, onder andere door sanering van overstorten en verontreinigde waterbodems in het centrum. Het water wordt daardoor geschikt voor de water- en oeverrecreatie. In het zuidelijk deel (Akkers / Oudeschoot) is iets meer ruimte voor het zoeken naar oplossingen die ook in het gebied zelf gerealiseerd kunnen worden. Meer nog dan in het noordelijk deel wordt gestreefd naar afkoppeling en indien mogelijk infiltratie van het regenwater. De bereikbaarheid en de toevoer van water in de Akkers moet verbeterd worden. Het zuidelijk deel van de Compacte Stad heeft onvoldoende berging voor oppervlaktewater.

Het streven is om grote verharde oppervlakten als parkeerterreinen van de riolering af te koppelen, dat wil zeggen het regenwater niet afvoeren naar het riool maar zoveel mogelijk naar oppervlaktewater. Het Gemeentelijk Watertakenplan 2009 - 2012 voor dit gebied voorziet in deze afkoppeling. Wat betreft de riolering wordt voldaan aan de basisinspanning van het Waterskip Fryslân.

#### Watersysteem plangebied

Het Stadiongebied valt in het watersysteemcluster De Prinsenvijk, dat een groot deel van de bebouwde kom van Heerenveen en de bossen van Oranjewoud omvat. In het plangebied slaat het Oranje Nassaugemaal het water van het watersysteem uit op de boezem, de Schoterlandse Compagnonsvaart; het water van het gehele watersysteemcluster passeert dus het stadiongebied. De grondwaterstanden in het plangebied worden bepaald door kunstmatig gehandhaafde polder- en boezempeilen. De grondwaterstand bevindt zich dikwijls ongeveer 1,5 meter beneden maaiveld. Het hoger gelegen Oranjewoud in het zuidoosten is met haar zandgronden een infiltratiegebied. Het grondwater daar stroomt globaal gezien af naar het noordwesten, naar het Stadiongebied. Het Stadiongebied zelf is een kwelgebied. De kwel zal vooral de weg van de minste weerstand volgen (diepe sloten en doorsnijdingen).

#### **Verkeersstructuurplan**

In 1991 is het Verkeersstructuurplan (VSP) voor Heerenveen vastgesteld. De belangrijkste reden voor de opstelling van dit plan was de aanleg van de A32, alsmede de gevolgen daarvan voor de wegenstructuur in de plaats zelf. In het VSP zijn de hoofddoelstellingen ten aanzien van het verkeer tot uitdrukking gebracht, betreffende de verbetering van de verkeersveiligheid en de bescherming van het milieu door het terugdringen van de groei van de automobiliteit en de bevordering van het langzaam verkeer. Inmiddels is de uitwerking op een aantal punten, met name wat betreft de aansluitingen op de A32, gewijzigd.

#### Verkeer

De vernieuwde verkeersstructuur van het hoofdwegennet vormt de drager van de ruimtelijk-functionele planning in de oostelijke stadsrand en van de wijk Skoatterwâld.

### Autoverkeer

Voor een snelle en veilige afwikkeling van het verkeer van en naar het hoofdwegennet is in het Verkeersstructuurplan gekozen voor een stelsel van ontsluitingswegen en een structuurweg langs de A7 en A32. Deze ontsluitingswegen vormen tegelijk een goede verbinding met het centrum en tussen de wijken onderling.

Het plangebied is een optimaal ontsloten locatie, gelegen aan de Stadionweg tussen twee aansluitingen op het hoofdwegennet, een bij de verlengde K.R. Poststraat, en een bij de Oranje Nassaulaan. Sportstad Heerenveen kent via de stedelijke ontsluitingsweg Atalantstraat, een directe verbinding met het centrum.

### Parkeren

In en rond het centrum van Heerenveen wordt een mobiliteitsbeperkend parkeerbeleid gevoerd. Bij vestiging van kantoren wordt in overleg een parkeernorm gehanteerd passend bij een regionaal mobiliteitsbeperkend beleid. Uitgangspunt is dat als gevolg van het realiseren van de nieuwe commerciële functies in een gebied, er in de woonbuurten geen parkeeroverlast dient te ontstaan.

### Fietsverkeer

Op basis van het Verkeersstructuurplan heeft inmiddels een fijnmazige en samenhangende fietsroutestructuur gestalte gekregen, zowel binnen de stad als voor de externe routes naar de dorpen. Belangrijk zijn de externe aansluitingen op dit net, onder de rijksweg door. Het belang van een goede en vooral veilige inbedding van deze routes is bijzonder groot.

### Openbaar vervoer

Wat betreft openbaar vervoer heeft Heerenveen via spoor een belangrijke verbinding met Leeuwarden / Zwolle / Utrecht / Amsterdam. Alle overige regionale verbindingen, aan de ene kant naar Joure / Lemmer / Lelystad, aan de andere kant naar Drachten / Groningen, worden volledig door interliner-bussen en door regionale streekbussen verzorgd.

### ***Parkeervisie Heerenveen***

De *Parkeervisie Heerenveen* (2007) vormt de basis van het Heerenveense parkeerbeleid. Op basis van de visie wordt een aantal uitwerkingsplannen gemaakt. Uiterwerkingsplannen en visie vormen gezamenlijk het Parkeerbeleidsplan. Met betrekking tot Sportstad wordt gesteld dat de grote hoeveelheid parkeerplaatsen vooral bedoeld zijn ten behoeve van gebruik 's avonds (educatie, sport en dergelijke). Dit betekent dat overdag, op relatief korte afstand van het centrum, parkeerruimte aanwezig is.

Tijdens voetbalwedstrijden is de parkeerruimte niet toereikend en wordt gebruik gemaakt van aanvullende parkeervoorzieningen buiten het stadiongebied, waaronder een terrein van 1.000 parkeerplaatsen in Skoatterwâld, aan de overzijde van de rijksweg A32.



De ontwikkeling van Sportstad Heerenveen heeft tot gevolg dat de parkeervraag in het gebied gaat toenemen. Voorts stelt de visie dat de parkeerplaatsen in de toekomst niet meer beschikbaar zijn als (gratis) parkeerterrein voor centrumfuncties, zoals werknemers in het centrum. Er zal dus een samenhangend pakket van maatregelen moeten worden getroffen om extra parkeerdruk in de woonbuurten te voorkomen. Zo wil men langparkeerders meer richting het Skoatterwâldterrein verleiden.

### 3. PLANUITGANGSPUNTEN

Dit hoofdstuk geeft de uitgangspunten voor het bestemmingsplan Abe Lenstrastadion.

#### 3. 1. Sportstad Heerenveen

Het Abe Lenstrastadion vormt onderdeel van Sportstad Heerenveen. Dit project bestaat uit sport-, onderwijs- en gezondheidsvoorzieningen in en rond het Abe Lenstrastadion, en een schil van commerciële functies en centrum-stedelijk wonen eromheen. Sportstad Heerenveen is in ontwikkeling genomen op gezamenlijk initiatief van Sportclub Heerenveen (SC Heerenveen), de gemeente Heerenveen, het Regionaal Opleidingencentrum (ROC) Friesland College en De Friesland Zorgverzekeraar.

Sportstad Heerenveen is door de initiatiefnemers opgezet met als doel de voorzieningen voor sport, onderwijs en gezondheid in Noord-Nederland kwalitatief te versterken.

Hoofddoelstelling is Sportstad Heerenveen, met het Abe Lenstrastadion als onderdeel daarvan, te laten voortbestaan en verder door te ontwikkelen.

#### 3. 2. Abe Lenstrastadion

##### ***Het stadion als topsportvoorziening***

Het topsportprofiel van Heerenveen wordt bepaald door het Abe Lenstrastadion en Thialf. Hier worden faciliteiten geboden voor topsport. Deze voorzieningen en de topsportbeoefening bepalen in sterke mate het imago van Heerenveen. Afgeleide effecten hiervan zijn dat ook de breedtesport op een hoger plan is gekomen en dat het (top)sportimago economische activiteit bevordert. Dit laatste uit zich in de ontwikkeling van het Abe Lenstrastadion als multifunctionele accommodatie, de kantorenontwikkeling rondom het stadion, de verbondenheid van bedrijvigheid aan beide stadions en regelmatige toeloop van grote bezoekersstromen naar Heerenveen.

Uitgangspunt is de topsportvoorzieningen, die het karakter en de ontwikkeling van Heerenveen in sterke mate meebepalen, op het juiste niveau te laten functioneren, zowel wat betreft kwaliteit als capaciteit.

##### ***Karakter stadion en capaciteitsontwikkeling***

In 2006 is het Abe Lenstrastadion, als onderdeel van het project Sportstad Heerenveen, omgevormd van voetbalstadion naar een multifunctionele accommodatie. Het stadion biedt een ruim scala aan voorzieningen en trekt dagelijks veel bezoekers. Deze ontwikkeling heeft tot gevolg gehad dat het aantal arbeidsplaatsen binnen het stadioncomplex aanmerkelijk is toegenomen. Het bestemmingsplan moet een gebruiksregeling geven waarbinnen het stadioncomplex kan functioneren en zich verder kan ontwikkelen.

***Het stadion als multifunctionele voorziening***

De functies van het stadion kunnen globaal worden samengevat onder de noemers: (top)sport, recreatie, verzorging, (sport)-medische voorzieningen, onderwijs, cultuur, horeca en detailhandel.

Om een indruk te geven van de gebruikers van het stadion, volgt hierna een momentopname per januari 2010 (globaal overzicht):

- SC Heerenveen;
- Hanzevision (oogbehandeling);
- Bo & Cho kapsalon;
- Arbo Unie;
- Friesland Zorgverzekeraar;
- GGZ Friesland Arbeidshulpverlening;
- AS&E Psychologen;
- Zorggroep Friesland (medische hulpmiddelen);
- Sportmedisch adviescentrum;
- Tigra Heerenveen (fysiotherapie);
- Kliniek Sportstad Heerenveen (chirurgie);
- Aveda Lifestylesalon;
- Gymnasion (fitnesscentrum);
- Mountain Network Heerenveen (klim- en bergsportpromotie);
- Implantologiepraktijk Van Asperen;
- Bizzy Fitclub (verzorging mentale en lichamelijke conditie);
- Restaurant De Ambiance;
- Vergader- en congrescentrum;
- Fryslân Fun Plaza (supportershome);
- De Feansjop;
- Friesland College.

Het stadion wordt buiten voetbalwedstrijden tevens gebruikt voor culturele activiteiten, waaronder incidenteel grootschalige publieksevenementen. Voorbeelden hiervan uit het verleden zijn: het Abe-spektakel en het concert van De Kast. Uitgangspunt is het stadion te laten voorbestaan en uit te bouwen als multifunctionele voorziening.

***Het stadion in relatie met de omgeving***

Het stadion veroorzaakt veel economische activiteit en is daarom belangrijk voor Heerenveen. Het stadion is medebepalend voor het imago van Heerenveen en is een belangrijke bron van werkgelegenheid.

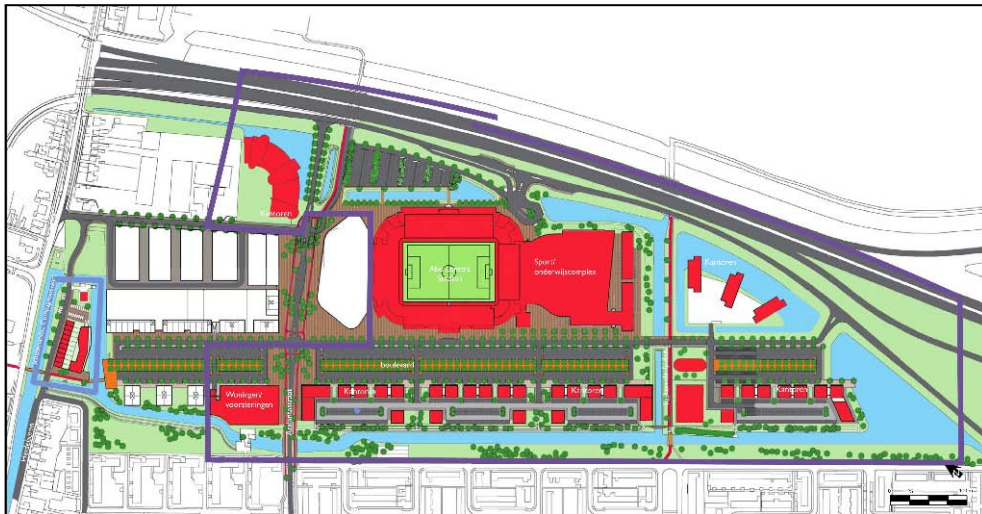
Het stadion trekt op gezette tijden grote bezoekersstromen aan. Het hiermee gepaard gaande verkeer moet op aanvaardbare wijze worden afgewikkeld op het lokale en hoofdwegennet. Er moeten voldoende, toegankelijke parkeervoorzieningen beschikbaar zijn, zowel qua spreiding als capaciteit. Onevenredige belasting van de woongebieden rondom het stadion moet worden voorkomen.

De functies detailhandel en horeca moeten zodanig worden afgebakend, dat geen onevenredige nadelen ontstaan voor het functioneren van het centrum van Heerenveen.

### 3. 3. Stedenbouwkundige aspecten

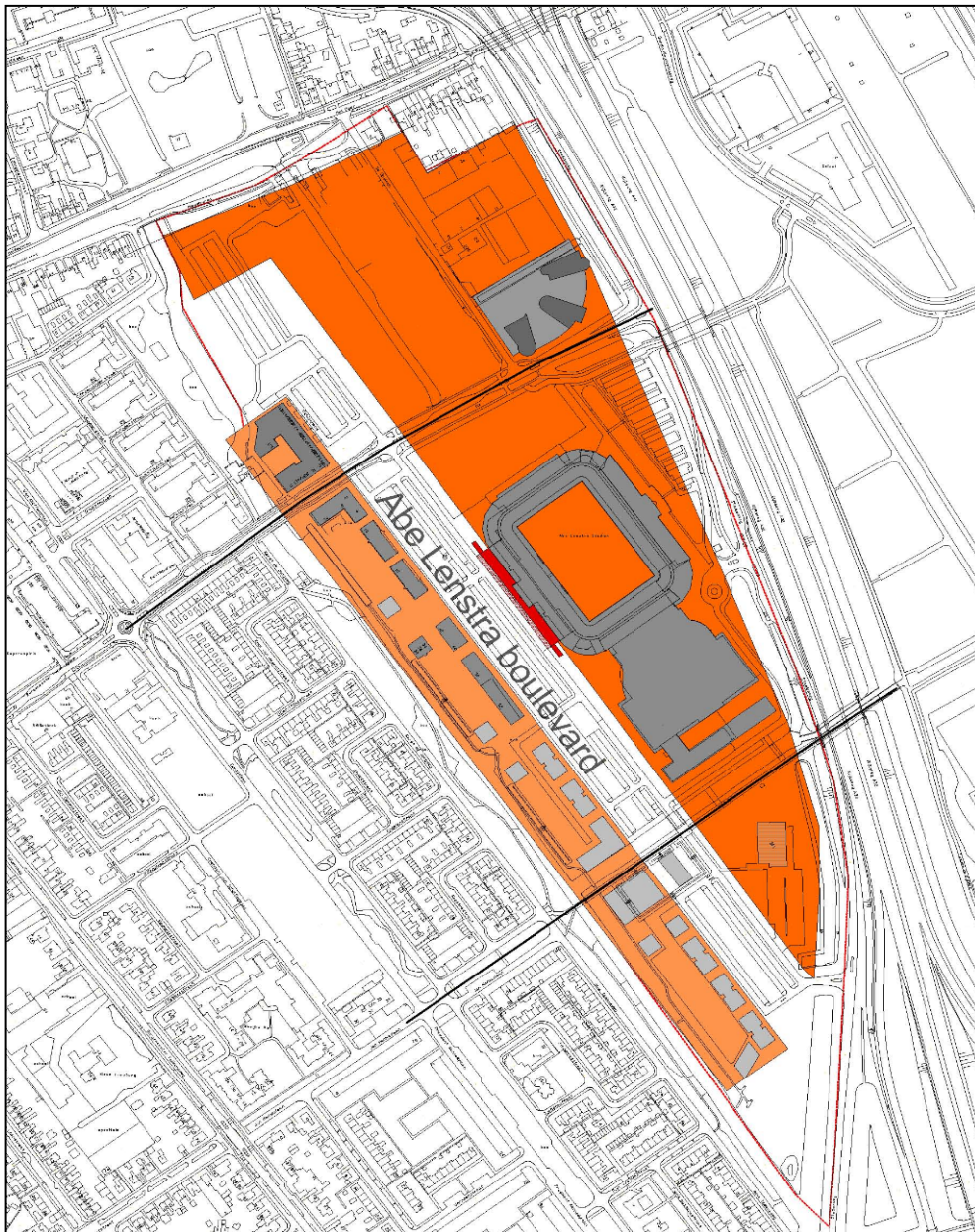
#### **Ruimtelijke opbouw**

Het gebied van Sportstad Heerenveen wordt begrensd door de A-32 aan de oostzijde, een singelstructuur aan de westzijde (ostrand Heerenveen Midden) en de Schoterlandse Compagnonsvaart met Het Meer aan de noordzijde. Het gebied beslaat een min of meer driehoekig gebied met een zeer heldere structuur en duidelijke eigen identiteit. Basis voor de ontwikkeling van dit gebied is onder meer gelegen in het Beeldkwaliteitsplan Sportstad Heerenveen, dat in 2007 door de Raad is vastgesteld (figuur 2).



Figuur 2. Kaart beeldkwaliteitsplan Sportstad Heerenveen 2007

Centraal in Sportstad ligt de Abe Lenstraboulevard. Deze vormt de ruimtelijke drager van de stedenbouwkundige structuur van Sportstad. De boulevard ligt in noordzuid richting en sluit daarmee aan op de lineaire noordzuid structuur van Heerenveen. Het stedelijk weefsel van Heerenveen is in grote lijnen opgebouwd uit een aantal noord-zuid gelegen bebouwingsbanden en verbindinglijnen, met elk een eigen identiteit. Sportstad vormt een recente toevoeging aan deze reeks van lineaire bebouwingsbanden. De verbinding tussen Sportstad en de rest van Heerenveen, en met name het centrum, komt tot stand via enkele lijnen in oost-west richting. Van noord naar zuid zijn dit de Nieuwburen, de Atalantastraat / Koornbeursweg (koppeling centrum) en de Jan Mankeslaan / Het Palet (koppeling Midden). Deze verbindingen geven het gebied van Sportstad Heerenveen een driedeling. Met name het middendeel is de afgelopen jaren sterk tot ontwikkeling gekomen. In de zogenaamde Noordplot, het deel ten noorden van het stadion, en de zuidelijke driehoek, ten zuiden van de Het Palet / Jan Mankeslaan bestaan nog volop ontwikkelingsmogelijkheden. De ruimtelijke hoofdstructuur van Sportstad is weergegeven in figuur 3.



Figuur 3. Ruimtelijke hoofdstructuur Sportstad Heerenveen

### **Bebouwingsstructuur**

In de bebouwingsstructuur van Sportstad zijn grofweg twee gebieden te onderscheiden. Het deel ten westen en het deel ten oosten van de Abe Lenstraboulevard. De westzijde van de boulevard bestaat uit een stedelijke wand met voornamelijk kantoren met een hoogte tot circa 20 meter. De krachtige lijn van de boulevard wordt versterkt door deze wand, die inmiddels voor een redelijk deel is gerealiseerd. De bebouwing aan de oostzijde van de boulevard is grootschaliger in de vorm van het Abe Lenstrastadion en het daarmee verweven Sportstadcomplex (met onder meer de lifestyle passage, sporthal en ROC Friesland College).



Daarnaast zijn recent drie kantoortorens in Noordplot gerealiseerd (3 tenoren). Het stadioncomplex heeft een hoogte van rond de 20 meter, exclusief de dakconstructie boven de tribunes. De kantoortorens hebben een hoogte van rond de 40 meter.

Het Abe Lenstrastadion neemt binnen Sportstad Heerenveen een centrale positie in. Het vormt letterlijk en figuurlijk het hart van Sportstad, gelegen tussen Abe Lenstraboulevard en Rijksweg A32 en tussen de Atalantastraat en Het Palet. Kenmerkend voor het stadion is de opbouw uit vier delen die in schaal min of meer gelijkwaardig zijn. Kenmerkend zijn daarbij de schaaldaken op de noord- en zuidtribune, waarmee een duidelijke samenhang binnen het sportstadcomplex aanwezig is. In betekenis zijn de oostzijde en de westzijde (zijde van de uitbreiding) het belangrijkste. De oostzijde is beeldbepalend gezien vanaf de A32. De combinatie van grootschalige bebouwing met het gebogen tracé van de rijksweg en de ligging van het stadion op relatief korte afstand van de weg, geeft een bijzondere ruimtelijke beleving. De westzijde van het stadion is van groot belang vanwege de ligging van de hoofdentree aan de zijde van de boulevard. De ruimtelijke impact is in de huidige situatie duidelijk minder spectaculair dan de oostzijde, onder meer door de schaal van de bebouwing die vergelijkbaar is met die van de kantorenwand.



Afbeelding 1. Sportstad in vogelvlucht

### ***Toekomstige ontwikkelingen***

In de toekomst zullen de nog onbebouwde delen van het sportstadgebied ingevuld kunnen worden met eveneens grootschalige gebouwen. Dit betreft in de directe nabijheid aan de noordzijde de ruimte tussen het stadion en de Atalantastraat.

Aan de zuidzijde van het sportstadcomplex betreft het de tijdelijke locatie van de Aldi, waar ruimte is voor verdere kantorenontwikkeling.

Aan de westzijde van de boulevard zal de kantorenwand in een zelfde schaal als de reeds gerealiseerde kantoren worden voltooid. De grote lengte van de wand, de strakke rooilijn en het samenhangende karakter van de bebouwing, geven een zeer sterk samenhangend geheel. De westzijde van de boulevard kan worden ontwikkeld tot een reeks gebouwen met onderling redelijk grote verschillen, maar met als gemeenschappelijk kenmerk de forse schaal, en het benutten van de ligging aan zowel de rijksweg als de boulevard.

Tot slot is de ontwikkeling van de Noordplot te noemen, ten noorden van het stadion. Hier wordt gedacht aan mogelijk een publiekstrekkende functie, die de koppeling naar het centrum zal kunnen versterken. Plannen hiervoor zijn momenteel nog niet concreet. In ieder geval wordt hier gestreefd naar een duidelijke ruimtelijke beëindiging van de Abe Lenstraboulevard met een hoogteaccent.

#### ***Uitbreiding stadion: schaalsprong***

De uitbreiding van de westtribune met globaal 6.000 zitplaatsen past bij het dynamische en ontwikkelingsgerichte karakter van Sportstad Heerenveen. Juist één van de dragers van het gebied wordt hiermee versterkt. De beoogde uitbreiding heeft een forse impact op het ruimtelijk beeld van het stadion en de directe omgeving. De ruimte voor uitbreiding van de tribune wordt gezocht in een toevoeging boven en ten westen van de huidige tribune. Dit resulteert in de uitbreiding van het hoofdgebouw in westelijke richting en in de hoogte: een nieuw front voor het stadion. Figuur 3 geeft een beeld van het beoogde volume in plattegrond (aangegeven met rode kleur). Figuur 4 laat een dwarsprofiel zien van de parkeerboulevard en de ter weerszijden daarvan gelegen bebouwing in de huidige situatie (januari 2010) en de situatie na uitbreiding van het stadion.

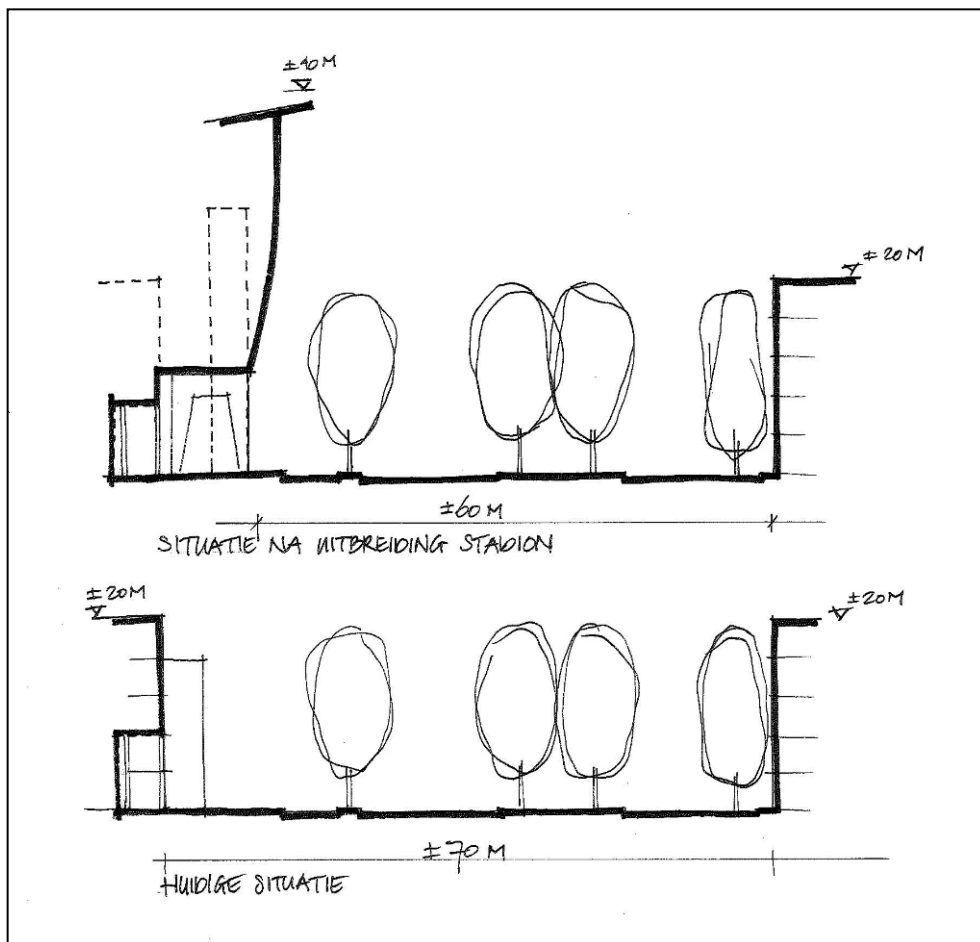
Uitgangspunt is dat het huidige gebouw deels intact blijft. De nieuwbouw wordt als het ware voor het bestaande gebouw gezet. Daarbij zal het grootste deel van het volume op kolommen worden geplaatst, waardoor een overdekte ruimte ontstaat als deel van de openbare ruimte en als voorterrein rondom de hoofdentree. Een deel van het gebouw neemt op het maai-veld ruimte in: de hoofdentree (glazen volume midden in het gebouw) en twee stijgpunten op de hoeken van het bouwvolume. Deze drie elementen komen op relatief korte afstand van de weg, circa 4 meter. Om een goede doorgang in het openbaar gebied te garanderen zijn de twee stijgpunten op de hoeken zodanig vormgegeven, dat ook aan de achterzijde hiervan een doorgang ligt (met een breedte van circa 7 meter). Hiermee wordt voorkomen dat de uitbreiding van het stadion als een blokkade werkt in het openbaar gebied.

Uitgangspunt voor het openbaar gebied is in ieder geval het handhaven van de huidige verbinding voor autoverkeer (direct aan de westzijde van het stadion).

Daarnaast het zoveel mogelijk intact laten van de voetgangersruimte in de vorm van het verblijfsgebied tussen rijbaan en stadion / Sportstadcomplex.

De hoogte van het bouwvolume betekent grofweg een verdubbeling ten opzichte van de huidige situatie. De nieuwe hoogte bedraagt een kleine 40 meter, ten opzichte van een kleine 20 meter in de huidige situatie. Doordat het nieuwe front voor een belangrijk deel opgetild is, en de aanwezigheid van de "entreevolumes", bevat het bouwplan elementen die een overgang in schaal vormen naar de rest van het stadion en de directe omgeving. Er is geen sprake van een doorgaande gevel over de volle lengte en de volle hoogte, maar een opbouw in onderdelen die een interessante ruimtelijke werking geven.

Boven het dak bevindt zich nog de dragende constructie, met een hoogte tot een kleine 50 meter. Gezien het transparante uiterlijk van deze constructie, is deze wel duidelijk zichtbaar, maar minder beeldbepalend dan het eigenlijke gebouw daaronder.



Figuur 4. Principeprofiel van de boulevard (huidig en toekomstig).

De ruimtelijke impact van het bouwplan is van invloed op 3 verschillende niveaus, die hieronder worden behandeld:

1. het beeld vanaf de boulevard en vanuit de directe omgeving;
2. het beeld vanaf de rijksweg A32;



3. het beeld op grotere afstand, onder meer vanaf invalswegen zoals vanuit Tjalleberd of Skoatterwâld (“skyline”).

#### 1. Het beeld vanaf de boulevard en vanuit de directe omgeving

De invloed op het beeld vanaf de boulevard is het meest ingrijpend. Waar in de huidige situatie het stadion en de gebouwen met onder meer de sporthal en ROC Friesland college, min of meer in 1 lijn staan, krijgt het stadion met de uitbreiding een naar voren geschoven positie. In combinatie met de verdubbeling in hoogte ontstaat een bouwvolume dat het beeld van de Abe Lenstraboulevard nadrukkelijk gaat bepalen. Het dwarsprofiel van de boulevard ter hoogte van het stadion (de ruimte tussen de gevels) wordt smaller, van circa 70 meter naar circa 60 meter. De overblijvende maat is daardoor nog dusdanig, dat de uitbreiding van het stadion goed is in te passen. Er ontstaat als het ware een wat meer besloten situatie in het gebied voor het stadion, zonder dat de maat in het dwarsprofiel te klein wordt.

#### 2. Het beeld vanaf de rijksweg A32

Het beeld vanaf de rijksweg zal met name gezien vanaf grotere afstand (dus vanuit het noorden of zuiden) gewijzigd worden met het bouwplan. Met name vanuit het zuiden, rijdend ter hoogte van het dorp Oranjewoud, is de zichtlijn evenwijdig aan de weg precies gericht op het stadion. De vergroting van de hoogte zal hier zeker zichtbaar zijn en daarbij vooral de herkenbaarheid van het stadion sterk vergroten. Er ontstaat een duidelijk focuspunt langs de boulevard, waar in de huidige situatie vooral de ervaring van de ruimte en gedeeltelijk van de kantorenwand bepalend is. Doordat de hoogte van het plan vergelijkbaar is met de hoogte van de 3 kantoorgebouwen ten noorden van het stadion, ontstaat een samenhangend hoogtebeeld in deze bebouwing. Dit geldt ook voor het zicht vanuit de noordzijde, alhoewel het stadion hier sowieso meer schuilgaat achter andere bebouwing.

#### 3. Het beeld op grotere afstand, onder meer vanaf invalswegen zoals vanuit Tjalleberd of Skoatterwâld (“skyline”)

De “skyline” van Heerenveen wordt grotendeels bepaald door relatief lage bebouwing (4 à 5 bouwlagen of minder). Daarnaast is sprake van een aantal bebouwingsaccenten zoals de Muntflats, de stationstoren en de 3 kantoorstorens nabij het stadion. De uitbreiding van het stadion heeft een hiermee vergelijkbare hoogte en wordt daarmee mede bepalend voor het stadsbeeld.

Samenvattend kan worden gesteld dat de schaalsprong die met het bouwplan wordt gemaakt, goed is in te passen vanwege de volgende overwegingen:

- de robuuste stedenbouwkundige structuur van de boulevard met een royaal ruimtelijk profiel en heldere wand aan de westzijde; deze structuur is dusdanig sterk, dat vergroting van het stadion geen aantasting van deze structuur vormt;
- in algemene zin: het grootschalig karakter van Sportstad Heerenveen, gecombineerd met de markante ligging aan de A32, de uitbreiding is hierbinnen op zijn plaats;

- toekomstige verdere ontwikkeling met juist tussen boulevard en rijksweg de mogelijkheid tot het realiseren van een reeks grootschalige gebouwen, naast het bestaand sportstadcomplex;
- het feit dat het stadion het hart van Sportstad Heerenveen vormt, de prominente verschijningsvorm / uitbreiding sluit aan op de betekenis en functie;
- opbouw van het ontwerp: gelede opbouw met trappenhuisen en centrale hoofdentree in volumes die qua schaal op de omgeving aansluiten; hoofdvolume opgetild waardoor het maaiveld grotendeels doorloopt.

### ***Beeldkwaliteit***

Voor de welstandstoetsing van het bouwplan is een beeldkwaliteitplan opgesteld. Hierin is aandacht besteed aan de architectonische vormgeving, gericht op het bereiken van een balans tussen de grotere schaal van de uitbreiding en schaal en de inpassing in de omgeving met architectonische middelen.

## **3. 4. Verkeer en parkeren**

### ***Algemeen***

Sportstad Heerenveen is een in ontwikkeling zijnd stedelijk gebied, waarvan het sportstadcomplex, met daarin opgenomen het Abe Lenstrastadion, de kern vormt. Het sportstadgebied geldt als een goed ontsloten locatie voor alle verkeerssoorten.

Er zijn wel knelpunten in de bereikbaarheid van Heerenveen vanaf het hoofdwegennet. In het kader van het zogenaamd RSP-project <sup>1)</sup> worden hiervoor oplossingen voorbereid. Verkeer en parkeren vragen specifieke aandacht in relatie met de beoogde uitbreiding van het Abe Lenstrastadion.

### ***Langzaam verkeer***

Het voetgangers- en fietsersverkeer is gebaat bij rechtstreekse, duidelijke en veilige routes naar de belangrijkste bestemmingen binnen het plangebied. Wat betreft de veiligheid dient bij de routes niet alleen aan verkeersveiligheid gedacht te worden, maar ook aan sociale veiligheid; een goede verlichting en zichtbaarheid is een vereiste.

Het netwerk van belangrijke langzaamverkeersroutes verzekert een goede en veilige verbinding van de woon- en werkgebieden met vitale functies als centrum, station, ziekenhuis, scholen, werkgebieden en recreatieve en sportvoorzieningen. Deze primaire routes hebben een bovenwijkse functie. De verbindingen zijn grotendeels uitgevoerd als vrijliggende routes. Hierop sluit een netwerk van secundaire fietsroutes aan, bij voorkeur vrijliggend, van waaruit de woonstraten ontsloten worden.

---

<sup>1)</sup> RSP project: Regio Specifiek Pakket "Bereikbaarheid Gebiedsontwikkeling Heerenveen".

Ten noorden en ten zuiden van het Abe Lenstrastadion liggen doorgaande langzaamverkeerroutes (fiets- en voetpaden) die de woonwijk Skoatterwâld verbinden met overig Heerenveen. Deze verbindingen lopen onder de rijksweg A32 door en steken rechtstreeks door naar Heerenveen langs de Atalantastraat en de Jan Mankeslaan. De routes hebben tevens een functie voor de gebruikers en bewoners van het sportstadgebied.

Buiten de hoofdroutes voor het langzaamverkeer, is binnen het sportstadgebied sprake van menging van gemotoriseerd en fietsverkeer. Dit betreft vooral verkeer dat het sportstadgebied als bestemming heeft. Er geldt een snelheidslimiet van 30 km/uur. Het Abe Lenstrastadion is van alle zijden bereikbaar langs vrijliggende voetgangersroutes. De voetgangersroutes zijn erop gedimensioneerd om tijdens (sport)evenementen in korte tijd grote aantallen voetgangers te verwerken.

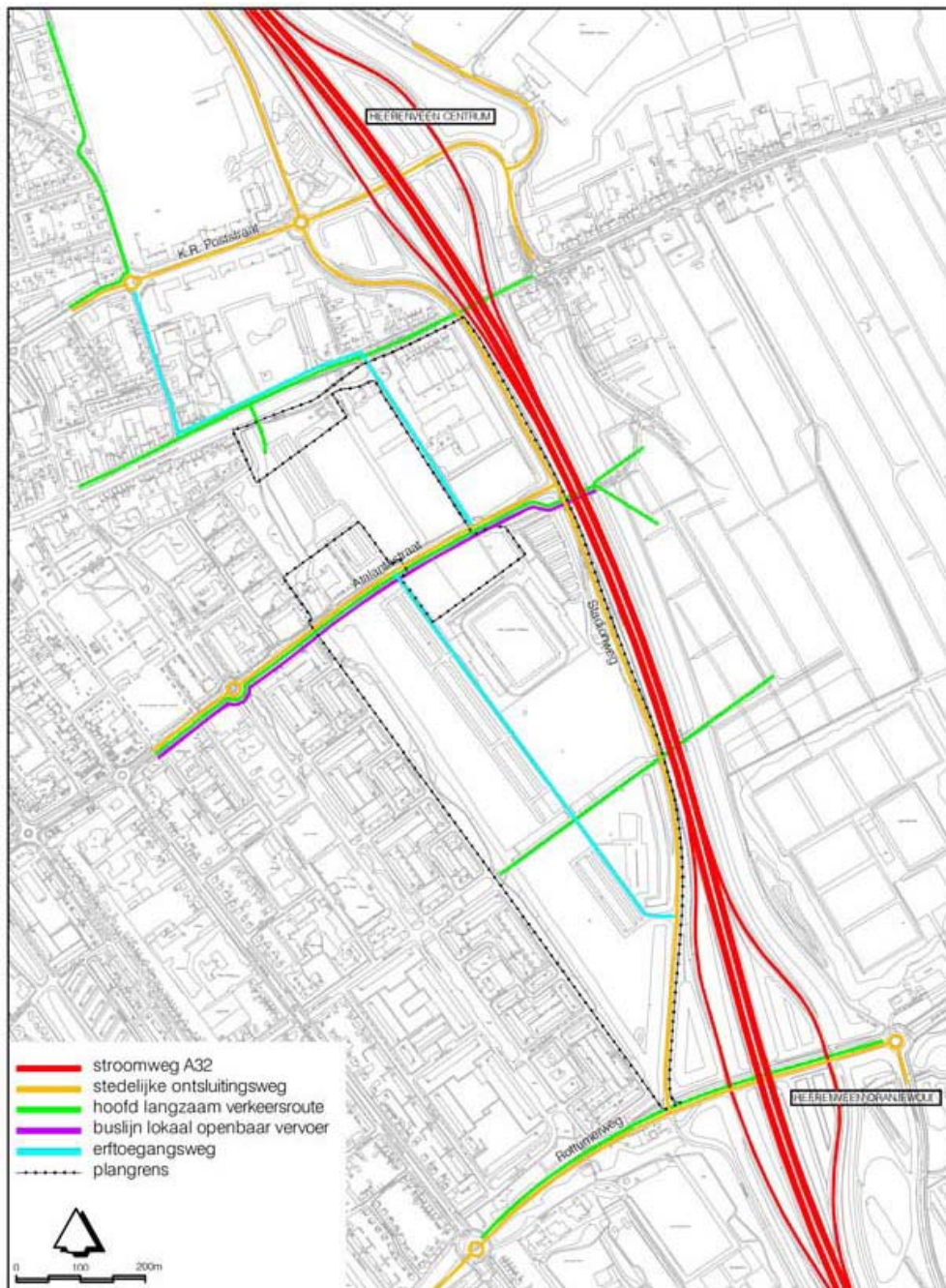
### ***Gemotoriseerd verkeer***

Het stadiongebied heeft een directe ontsluiting naar het hoofdwegennet en naar het centrum van Heerenveen. De Atalantastraat en de Abe Lenstraboulevard sluiten aan op de Stadionweg, die - via de aansluitingen K.R. Poststraat en Oranje Nassaulaan - toegang geeft tot de rijksweg A32. Via het klaverblad A7/A32 kan het hoofdwegennet in alle richtingen worden benut. De Atalantastraat vormt tevens de verbindende schakel met het centrum van Heerenveen.

Bij het beschouwen van de verkeersaspecten kan het sportstadgebied niet worden losgezien van de verkeersproblematiek in ruimere zin. De ontwikkeling van de verkeersdrukke wordt enerzijds veroorzaakt door de autonome ontwikkeling van de verkeersintensiteit. Anderzijds neemt de verkeersdrukke in en om Heerenveen toe door de stedelijke groei. Naast Sportstad Heerenveen, betreft dit ondermeer het bedrijventerrein IBF en de woonwijk Skoatterwâld, waar de groei de komende 10 tot 15 jaren voortduurt. In de dagelijkse situatie ontwikkelen zich knelpunten in de spitsuren bij de op- en afritten van de A32.

### ***Openbaar vervoer***

Het sportstadgebied heeft zal een goede ontsluiting voor ontsluitend en verbindend openbaar vervoer. Voor ontsluitende en verbindende (bus)lijnen is de K.R. Poststraat (richting NS-station) de belangrijkste openbaar vervoersas van Heerenveen. Een aantal externe lijnen vanuit het zuiden loopt via de Stadionweg naar de K.R. Poststraat. Er loopt eveneens een aantal buslijnen via het centrum en de Atalantastraat / Koornbeursweg naar de Stadionweg.



Figuur 5. Verkeersstructuur

### AVB traject

In 2003 / 2004 is in samenwerking tussen Rijk, provincie en gemeente een analyse gemaakt van de verkeerssituatie rondom Heerenveen, in het kader van het zogenaamde AVB-traject (Architectuur voor Verkeersbeheersing). Op basis van deze analyse werd een aanpak van een aantal knelpunten overeengekomen.

Kernpunten hieruit zijn:

- in een evenementensituatie:
  - ontvlechten verkeersstromen;
  - evenementenverkeer deels afleiden van A7, A32 en aansluiting K.R. Poststraat;
  - verkeersdynamische maatregelen (sturing parkeerlocaties, harmoniseren snelheden, doorgaand verkeer assenkruis A7 / A32 naar linker baan en bijbehoren);
  - doorstromingsmaatregelen K.R. Poststraat.
  
- in de reguliere situatie
  - oplossen capaciteitsproblemen Klaverblad en K.R. Poststraat / A32;
  - doorstroming A32 / K.R. Poststraat verhogen;
  - versterkte inzet dynamische maatregelen;
  - langere termijn (na 2010/2015):
    - ✓ aanpak klaverblad (weefvakken etc.);
    - ✓ aanpak wegvak A32 (idem);
    - ✓ afleiden richting gebied Heerenveen / Skarsterlân.

Op basis hiervan is in de afgelopen jaren een aantal ingrepen gepleegd op het hoofdwegennet en op het aansluitende wegennet van Heerenveen. Daarbij is rekening gehouden met zowel de dagelijkse verkeerssituatie als met de piekbelasting tijdens (sport)evenementen. Voor de dagelijkse spitsuurproblemen is een verruiming gerealiseerd van de capaciteit op en rond de aansluiting K.R. Poststraat / A32. Hierdoor is ook de doorstroming en veiligheid op het wegvak tussen het klaverblad en de aansluiting K. R. Poststraat verbeterd. Voor piekdruktes bij evenementen en voetbalwedstrijden zijn verkeermanagementmaatregelen getroffen om de verkeersproblematiek te beheersen en een voldoende veiligheidsniveau te garanderen. Dit betreft ondermeer extra bebording en signalering rond (sport)evenementen.

### ***RSP project***

Het Rijk, de provincie Fryslân en de gemeente Heerenveen werken samen aan een pakket maatregelen in het kader van het Regionaal Specifiek Pakket (RSP) " Bereikbaarheid Gebiedsontwikkeling Heerenveen", waarbij de bereikbaarheid centraal staat. Het totale RSP budget wordt gevuld door provinciale, rijks- en gemeentelijke financiële middelen. Hieraan wordt bijgedragen uit de zogenaamde Zuiderzeelijn-compensatie middelen.

De afspraken die hierover tussen de gemeente Heerenveen en de provincie Fryslân zijn gemaakt, zijn vastgelegd in het "Convenant Bereikbaarheid Heerenveen". Vastgesteld is dat het noodzakelijk is de bereikbaarheid van Heerenveen tijdig en adequaat te verbeteren om de gewenste ruimtelijke en economische ontwikkelingen te kunnen faciliteren en de autonome verkeersgroei op te vangen. Een eerste quickscan geeft aan dat hiervoor forse investeringen nodig zijn om de verkeersproblematiek in de reguliere situatie te faciliteren. Een verkeersstudie moet leiden tot een integraal en robuust maatregelenpakket zowel voor de reguliere spitsperioden als evenementensituaties.

De beoogde ontwikkelingen in het sportstadgebied hebben input gevormd voor uitgangspunten van het RSP project.

### **Parkeren**

Het sportstadgebied trekt grote aantallen bezoekers. Hiervoor dient voldoende parkeer capaciteit aanwezig te zijn, zowel in de dagelijkse situatie als tijdens (sport)evenementen.

#### Dagelijkse situatie

In het sportstadgebied hebben voor de dagelijkse situatie de volgende uitgangspunten gegolden voor het parkeren:

- in het sportstadgebied moeten voldoende openbare parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor de dagelijkse behoefte;
- de in het gebied te bouwen kantoorgebouwen dienen voldoen aan de norm dat 1 parkeerplaats per 65 m<sup>2</sup> bvo op eigen terrein wordt gerealiseerd;
- voor woningen is de norm 1,3 parkeerplaats per woning.

Op basis van deze uitgangspunten zijn in het sportstadgebied aanvankelijk 1.800 parkeerplaatsen gerealiseerd. Later is deze capaciteit uitgebreid met een parkeervoorziening aan de oostzijde van de A32 (1.000 parkeerplaatsen, tegenover het Abe Lenstrastadion).

De in het sportstadgebied gelegen openbare parkeerplaatsen worden mede benut door de gebruikers en bezoekers van het stadion. De gemeenteraad heeft in de Parkeervisie besloten betaald parkeren in te voeren in het sportstadgebied. Dit heeft een verbeterde parkeerregulering tot gevolg, waarbij kortparkeerders de directe omgeving van het stadion benutten (betaald parkeren) en lang parkeerders gebruik maken van de voorziening in Skoatterwâld (vrij parkeren)

#### Evenementen (huidige situatie)

Tijdens (sport)evenementen in het Abe Lenstrastadion worden in de huidige situatie zowel in de directe omgeving van het stadion, als in een ruimere schil daaromheen parkeermogelijkheden geboden. De omvang van deze voorzieningen is afgestemd op een gemiddelde bezetting van 21.000 bezoekers. Bij deze bezetting is een aantal van 7.500 parkeerplaatsen noodzakelijk. Deze liggen verspreid zoals in tabel 1 is weergegeven.

Dit betreft de structurele capaciteit. Daarnaast zijn in het stadionegebied nog braakliggende terreinen ingericht als tijdelijke parkeerlocaties.

<b>Locatie</b>	<b>Deelgebied</b>	<b>Parkeerplaatsen</b>
Stadiongebied	-	1.800
Skoatterwâld	Dubbelgebruik woongebied	0
	v.v. Heerenveen	150
	Parkeerdek tuincentrum	250
	Parkeerterrein A32	1.000
Centrum	Diverse parkeerlocaties	950
Stationsgebied	-	100
Kavels	Dubbelgebruik	600
Carpoolterrein McDonald's	-	10
K.R. Poststraat	Dubbelgebruik	300
Woonwijken	Dubbelgebruik	1.000
IBF bufferzone	-	1.000
<b>Totaal</b>		<b>7.500</b>

Tabel 1. Verdeling parkeerplaatsen

#### Evenementen (situatie na uitbreiding stadion)

Als de uitbreiding van het Abe Lenstrastadion in gebruik wordt genomen, dient voldoende parkeercapaciteit beschikbaar te zijn voor de hogere aantallen bezoekers.

#### **Overgangperiode**

Indien de uitbreiding van het stadion in gebruik wordt genomen, voordat de infrastructurele maatregelen uit de verkeersstudie van het RSP project zijn geëffectueerd, worden de bezoekers van een (sport)evenement via de bestaande verkeersstructuur van en naar het stadion geleid. Om inzicht te krijgen in de gevolgen die dit heeft voor verkeer en parkeren, is onderzoek gepleegd (bijlage 1). Er zijn tijdens deze periode nog steeds bereikbaarheidsknelpunten op met name de aansluitingen van de A32 op de K.R. Poststraat, Oranje Nassaulaan en op de toeleidende wegen naar de parkeerterreinen P1 t/m P6 rond het stadion. Dit betekent dat tijdens deze overgangperiode meer gebruik moet worden gemaakt van verkeersmanagementmaatregelen om de verkeersafwikkeling voor en na afloop van een wedstrijd te optimaliseren.

### **Parkeercapaciteit**

Adviesbureau Ecorys heeft in opdracht van SC Heerenveen berekend hoeveel extra parkeerplaatsen nodig zijn voor het toenemende aantal zakelijk bezoekers door de stadionuitbreiding. De wens van SC Heerenveen is dat ook deze extra parkeerkaarthouders binnen het stadionegebied een parkeerplaats wordt aangeboden "op een korte loopafstand van het stadion". Op basis van de door het parkeeronderzoek vastgestelde norm voor zakelijke bezoekers zal het aantal zakelijke bezoekers toenemen met 1.068 met een extra parkeervraag van 459 parkeerplaatsen. Ecorys heeft het aantal extra parkeerplaatsen voor de overige supporters in de parkeerbalans buiten beschouwing gelaten, terwijl deze groep een extra parkeervraag oproept van 1.135 parkeerplaatsen (zie tabel 2).

Capaciteit Abe Lenstrastadion	Verdeling bezoekers	Aantal pp	Locatie
Extra 6000 zitplaatsen			
Zakelijk bezoekers	1.068	459	Stadionegebied P-kaarten
Seizoenkaart / vrije kaarten	4.932	1.135	Buiten stadionegebied
Totaal	6.000	1.594	

Tabel 2. Benodigd aantal parkeerplaatsen als gevolg van extra capaciteit.

Capaciteit Abe Lenstrastadion	26.000	32.000	Extra
Zakelijk bezoekers	1.986	2.445	459
Seizoenkaart / vrije kaarten	4.987	6.122	1.135
Totaal benodigde extra parkeerplaatsen	6.973	8.567	1.594

Tabel 3. Overzicht aantal parkeerplaatsen.

Op basis van bovenstaande onderbouwing is de parkeeropgave voor de stadionuitbreiding (zie tabel 3):

- 459 extra parkeerplaatsen in stadionegebied voor parkeerkaarthouders;
- 1135 extra parkeerplaatsen buiten het stadionegebied voor de overige supporters.

Uit observatie van het parkeergedrag voor / tijdens een voetbalwedstrijd blijkt dat niet alle daarvoor aangeboden parkeerlocaties volledig worden gebruikt. Op de grote parkeerterreinen zijn nog ruim circa 1.400 parkeerplaatsen beschikbaar. Vooral het parkeerterrein P8 (bufferzone bedrijventerrein IBF) met een uitstekende ontsluiting op de A7 heeft nog een restcapaciteit van ruim 1.000 parkeerplaatsen.

Op basis van de vorenstaande analyse wordt verkeersgeleiding en de extra parkeervraag na ingebruikneming van het uitgebreide stadion als volgt aangepakt:

### **Zakelijke bezoekers**

Uitgangspunt voor de sportclub is, dat de zakelijk bezoekers binnen het Stadionegebied kunnen parkeren. De extra parkeervraag kan binnen dit gebied worden gefaciliteerd.



Op basis van het parkeeronderzoek en het gebruik van de huidige en het te verwachten gebruik van de nieuwe parkeerkaarten is de parkeervraag in totaal 2.445 parkeerplaatsen. Er is nog voldoende parkeerruimte, omdat het Sportstadgebied een capaciteit van 3.010 (inclusief het parkeerterrein in Skoatterwâld) heeft. Een deel van P6 (Skoatterwâld) kan beschikbaar worden gesteld aan de overige bezoekers.

### **Overige bezoekers**

Voor de gemeente is het uitgangspunt, dat de toenemende parkeervraag van de 1.135 parkeerplaatsen geen extra parkeeroverlast veroorzaakt in de woonwijken rondom het stadion. Op basis van de huidige klachten vanuit de woonwijken door parkerende supporters wordt er voortdurend door gemeente en politie geïnvesteerd in aanvullende maatregelen (parkeerverboden) en strikte handhaving. Om de extra parkeervraag fase 1 op te vangen zijn de volgende maatregelen noodzakelijk:

- realisatie extra parkeercapaciteit zuidelijk deel Sportstadgebied. De beoogde locatie is het terrein van de voormalige scholen Oranje Nassaulaan ter hoogte van VV Heerenveen. Dit parkeerterrein is ten behoeve van de opvang van de extra parkeervraag van bezoekers met de herkomst zuiden en het verminderen van de overlast in de woonwijken. De capaciteit van dit terrein bedraagt 400 parkeerplaatsen;
- beter benutten parkeerterrein P8 (parkeerterrein bufferzone IBF). Dit heeft een restcapaciteit van 1.000 parkeerplaatsen;
- beter benutten P10 (Heerenveen Noord). Dit heeft een restcapaciteit van 110 parkeerplaatsen;
- deel P6 (Skoatterwâld) beschikbaar stellen ten behoeve van niet parkeerkaarthouders. Dit heeft een restcapaciteit van 500 parkeerplaatsen;
- optimaliseren parkeerverwijzing vanaf invalswegen A7 en A32 naar grote parkeerterreinen.

Op de langere termijn zullen de ingrepen in het verkeerssysteem, die voortvloeien uit het RSP-project, leiden tot een structureel verbeterde verkeersafwikkeling.

## **4. OMGEVINGSASPECTEN**

In dit hoofdstuk volgt een beschrijving van de omgevingsaspecten die mogelijk van invloed zijn op de ontwikkelingen in en rondom het Abe Lenstrastadion. Voor meerdere aspecten zijn wettelijke regels van toepassing, die grensstellend zijn voor de gebruiks- en ontwikkelingsruimte voor het stadion.

### **4. 1. Bedrijven en milieuzonering**

De VNG-handreiking “Bedrijven en Milieuzonering” (2009) geeft op systematische wijze informatie over het betrekken van ruimtelijk relevante milieuaspecten bij de ontwikkeling van hinderveroorzakende (bedrijfs)activiteiten. Daarbij wordt ingegaan op de verantwoorde inpassing van bedrijvigheid in de fysieke omgeving en van gevoelige functies nabij bedrijven. Een stadion wordt in de handreiking beschouwd als een functie met milieueffecten voor de omgeving.

In de handreiking worden twee gebiedstypen onderscheiden: het omgevingstype rustige woonwijk / rustig buitengebied en het gebiedstype gemengd gebied. Bij het eerste gebiedstype wordt uitgegaan van een eenduidig gebied met weinig milieuverstoring. Een gemengd gebied kent een menging van hindergevoelige functies en andere functies, zoals woningen in de omgeving van bedrijven, instellingen, infrastructuur en dergelijke. De omgeving van Abe Lenstrastadion kan, gezien de feitelijke en geplande inrichting van het gebied, worden beschouwd als een gemengd gebied.

De handreiking geeft per bedrijfstype richtafstanden voor hinderveroorzakende milieuaspecten. Daarbij is telkens de grootste afstand van een milieuaspect, de afstand die wordt meegenomen in de afweging van de inpasbaarheid van de activiteit. Voor stadions (en open-lucht-ijsbanen) wordt een normafstand van 300 meter aangegeven voor het aspect geluid en van 50 meter voor het aspect gevaar. Verder speelt ten aanzien van het aspect verkeer met name het personenvervoer een rol. Het aspect gevaar kan bij voetbalstadions overigens buiten beschouwing blijven. Dit speelt met name bij stadions waar gevaarlijke stoffen worden toegepast en opgeslagen, zoals ammoniak bij ijsstadions.

De aangegeven afstanden zijn bepaald in relatie tot een rustige woonwijk of een rustig buitengebied. Als sprake is van een gemengd gebied mag één afstandstap worden opgeschoven. Voor stadions betekent dat een normafstand van 200 meter. Reden van het opschuiven is het feit dat in een gemengd gebied reeds sprake is van een zekere milieuverstoring, waardoor de toevoeging of uitbreiding van een milieuverstorende activiteit minder sterk wordt ervaren. De omgeving van het Abe Lenstrastadion kan worden beschouwd als een gemengd gebied, in de zin van de brochure. Het stadion wordt omgeven door detailhandel (tijdelijke Aldi), onderwijs (Friesland College), kantoren (noordzijde en westzijde), infrastructuur (A32 / Stadionweg), parkeerterreinen (noord, oost, zuid, west) en wonen (Heerenveen Midden, centrum plus uitlopers, Skoatterwâld).

Voor het Abe Lenstrastadion kan daarom een richtafstand van 200 meter worden gehanteerd (zie afbeelding 2).



Afbeelding 2. Hinderzone van het stadion

Uit afbeelding 2 blijkt dat binnen de 200-meter-zone geluidgevoelige functies voorkomen. Dit betreft woningbouw aan de noordoost- en oostzijde in Heerenveen Midden en het appartementengebouw La Ronduite aan de Atalantstraat (deels). Ook valt de school van het Friesland College die ten zuiden van het stadion is gesitueerd binnen de zone. Het Friesland college gebruikt tevens ruimtes in het Abe Lenstrastadion. Volgens de handreiking Bedrijven en milieuzonering mogen kleinere afstanden worden aangehouden van de richtafstanden, mits dit goed wordt gemotiveerd.

In het kader van de verandering van de omgevingsvergunning voor milieu-activiteiten voor het Abe Lenstrastadion is onderzoek ingesteld naar de geluidseffecten van het (uitgebreide) stadion. Daarbij wordt duidelijk dat de geluidniveaus vanwege het stadion op de gevels van de woningen binnen de richtafstand van het stadion, zullen afnemen. Dit houdt verband met de beoogde bouwwijze van de uitbreiding. Deze behelst een verhoging van de westtribune. Hierdoor wordt het gebied ten oosten van het stadion afgeschermd, waardoor de geluidsuitstraling in die richting afneemt. Voor het Friesland College geldt dat dit weinig tot geen gevolgen ondervindt van het geluid vanwege het stadion, omdat (sport)evenementen hoofdzakelijk in het weekeinde plaatsvinden. Voor zover er sprake is van (sport)evenementen op weekdays is nagenoeg altijd in de avonduren. Het Friesland College is een MBO opleidingsinstituut, dat primair is gericht op het verzorgen van dagonderwijs.

Dat de genoemde gevoelige functies op kleinere afstand van het stadion liggen dan de richtafstand, is daarom aanvaardbaar.

**Wet milieubeheer**

Het stadion wordt aangemerkt als een bedrijfsmatige inrichting. Bijgevolg heeft het stadion een omgevingsvergunning voor milieuactiviteiten en zal bij uitbreiding van het stadion en bijbehorende activiteiten een veranderde omgevingsvergunning voor milieuactiviteiten voor de inrichting moeten worden verleend.

**4. 2. Geluidhinder wegverkeer**

Het bestemmingsplan Abe Lenstrastadion heeft geen betrekking op geluidsgevoelige gebouwen. Er wordt slechts één wegstrook meegenomen van de Abe Lenstraboulevard. Dit is een 30 km/uur weg. Het bestemmingsplan ziet niet op wegreconstructie. Dit alles betekent dat de Wet geluidhinder niet van toepassing is.

Wel is het wenselijk na te gaan of aanleiding bestaat om in het kader van een goede ruimtelijke onderbouwing aandacht te besteden aan het aspect wegverkeerslawaai.

Ter voorbereiding van de verandering van de omgevingsvergunning voor milieuactiviteiten voor het Abe Lenstrastadion is onderzoek uitgevoerd naar de gevelbelasting van geluidsgevoelige gebouwen ten gevolge van de wegverkeer, samenhangend met de uitbreiding van het stadion (bijlage 2).

Het onderzoek wijst uit dat de effecten verwaarloosbaar zijn. De toename van de gevelbelasting op de op de onderzochte punten ligt globaal tussen 0,2 en 0,5 dB(A). In de praktijk is bij mensen een verhoging / verlaging van 3 dB(A) pas daadwerkelijk merkbaar. De gevolgen van de uitbreiding van het stadion zullen dan ook niet waarneembaar zijn.

**4. 3. Luchtkwaliteit**

Op basis van de regels bij en krachtens de Wet luchtkwaliteit is onderzoek ingesteld naar de gevolgen die de uitbreiding van het stadion heeft voor de luchtkwaliteit (bijlage 3).

Het onderzoek wijst uit dat:

- in de voor het plan meest ongunstige toetsingspunt bij de toetsing op basis van de intensiteit in het jaar 2020 aan de jaren 2011 / 2015, inclusief de zeezoutaf trek en dubbeltelling, geen consequentie ontstaan met betrekking tot de Wet Luchtkwaliteit;
- er geen overschrijdingen plaats van de grenswaarden NO<sub>2</sub> en PM10;
- het onderzoek maakt aannemelijk dat geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van grenswaarden.

**4. 4. Bodem**

De milieuwetgeving eiste de waarborg (de "schone-grondverklaring") dat in geval van nieuwbouw geen sprake is van risico's voor de volksgezondheid.

De Wet ruimtelijke ordening en het bestemmingsplan zijn slechts zijdelings bij de bodemsituatie betrokken en dan met name waar het gaat om het "historisch onderzoek" wat betreft het bodemgebruik.

Het Abe Lenstrastadion is een bestaand gebouw. Het bestemmingsplan ziet op een uitbreiding van het stadion, waarbij footprint van stadion slechts in geringe mate wordt vergroot. Er is geen aanleiding om ten behoeve van het bestemmingsplan onderzoek uit te voeren naar de bodemsituatie. Bij de verlening van de omgevingsvergunning voor bouwactiviteiten voor de uitbreiding zal voldaan moeten worden aan de gestelde eisen ten aanzien van de bodemkwaliteit.

#### **4. 5. Externe veiligheid**

##### ***Inleiding***

Om het risiconiveau voor activiteiten met gevaarlijke stoffen in relatie tot de omgeving aan te geven, worden het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR) gehanteerd. Met het PR wordt de aan te houden afstand geëvalueerd tussen de activiteit en kwetsbare functies (bijvoorbeeld woningen). Met het GR wordt geëvalueerd of vanwege deze afstand tussen de activiteit en kwetsbare functies er als gevolg van een ongeval een groot aantal slachtoffers kan vallen, doordat grote groepen personen blootgesteld wordt.

In of nabij het plangebied zijn geen inrichtingen aanwezig die worden genoemd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Wel vindt over de rijksweg A32 transport plaats van gevaarlijke stoffen. Voor dit vervoer is een risiconormering opgesteld. Daarnaast is langs de A32 (oostzijde) een ondergrondse hoofdgasttransportleiding gesitueerd.

##### ***Externe veiligheid in het bestemmingsplangebied***

Voor het Sportstadgebied en specifiek het Abe Lenstrastadion is op verzoek van de gemeente een aantal onderzoeken uitgevoerd en adviezen geformuleerd met betrekking tot externe veiligheid:

- Externe veiligheid bestemmingsplan Sportstad gemeente Heerenveen, AVIV, 6 december 2007 (bijlage 4);
- Aanvulling externe veiligheid A32 Sportstad uitbreiding Abe Lenstrastadion, AVIV, 1 december 2009 (bijlage 5);
- Risicoberekeningen Sportstad Heerenveen N500-08 / N500-20, Gasunie, 27 februari 2008 (bijlage 6);
- Risicoberekeningen Abe Lenstra Stadion Heerenveen, Gasunie, (bijlage 7);
- Externe veiligheid in relatie tot bestemmingsplan Sportstad Heerenveen, advies Brandweer Fryslân, 12 december 2007 (bijlage 8);
- Advies Brandweer Fryslân met betrekking tot de externe veiligheid in relatie tot de uitbreiding van het Abe Lenstrastadion, 5 januari 2010 (bijlage 9);
- Aanvullend advies regionale Brandweer Fryslân met betrekking tot de externe veiligheid in relatie tot de uitbreiding van het Abe Lenstrastadion te Heerenveen, 20 april 2010 (bijlage 9).

### **Transport over de weg**

Ten aanzien van de vervoersstromen geldt dat transport van brandbaar gas maatgevend is. Over de rijksweg A32 vinden gemiddeld 2 vervoersbewegingen per dag plaats met brandbaar gas (gegevens 2007). Voor de toekomstige situatie in 2020 wordt uitgegaan van de jaarlijkse groeipercentages van het Global Economy scenario vastgesteld door Rijkswaterstaat. Voor de A32 is een plafond voor het transport van brandbaar gas gedefinieerd van 1.500, wat neerkomt op gemiddeld 4 vervoersbewegingen per dag.

In december 2007 is de externe veiligheid voor het plangebied Sportstad Heerenveen onderzocht. In het onderzoek (bijlage 4) werd uitgegaan van een stadion met een capaciteit van 27.000 personen. Het onderzoek werd bij de onderbouwing van een aantal ontwikkelingen in het sportstadgebied betrokken, ondermeer de uitbreiding van het Friesland College ten zuiden van het Abe Lenstrastadion. In december 2009 heeft de adviesgroep AVIV een aanvullend onderzoek (bijlage 5) uitgevoerd, waarin de beoogde uitbreiding van het stadion is meegenomen.

Uit de beide onderzoeken blijkt dat wordt voldaan aan de normen van het plaatsgebonden risico uit de circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (C-RNVGS). Het plaatsgebonden risico vormt daarmee geen belemmering voor de uitbreiding van het stadion.

Uit het onderzoek van 2007 blijkt dat ten gevolge van de ontwikkelingen op korte afstand van de snelweg een toename van het groepsrisico optreedt van 0,031 maal de oriëntatiewaarde tot 0,13 maal de oriëntatiewaarde. De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico wordt niet overschreden. Alleen gebouwen die vallen binnen een straal van 85 meter (het invloedsgebied bij een BLEVE <sup>2)</sup> van een tankwagen) van de snelweg zijn van invloed op het groepsrisico. Het aanvullende AVIV onderzoek (december 2009) wijst uit dat de uitbreiding van het en de gemodelleerde (voetbal)evenementen leiden tot een toename van het groepsrisico tot 0,37 maal de oriëntatiewaarde. Deze toename blijft ver onder de oriëntatiewaarde

---

<sup>2)</sup> BLEVE: Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion. Een explosie die kan voorkomen als een tank(wagen) met een vloeistof onder druk openscheurt (deze vloeistof is onder atmosferische omstandigheden een gas, bijv. LPG).

**Hoofdgastransportleiding**

Langs de oostzijde van de rijksweg A32 ligt een hoofdgastransportleiding. Volgens het onderzoek van de Gasunie (bijlage 6) moet ten opzichte van de transportleiding (N-500-20) een minimale bebouwingsafstand van 14 meter te worden aangehouden. De transportleiding N 500-08 (nabij Het Meer, ten noorden van het plangebied) ligt buiten het beïnvloedingsgebied van het Abe Lenstrastadion.

Voor aardgastransportleidingen geldt het Besluit externe veiligheid buisleidingen.

De risicoanalyses van de Gasunie laten zien dat de plaatsgebonden risicocontour  $10^{-6}$  per jaar van de leiding niet over het Abe Lenstrastadion is geprojecteerd. Door de Gasunie is een aanvulling op het onderzoek opgesteld, in verband met de capaciteitsverhoging van het Abe Lenstrastadion (bijlage 7).

**Adviezen brandweer**

Brandweer Fryslân (regionale brandweer) heeft naar aanleiding van de onderzoeken adviezen uitgebracht in december 2007, 5 januari 2010 en 19 april 2010 (bijlagen 8 en 9). De brandweer geeft aan dat de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet wordt overschreden.

In 2007 adviseerde Brandweer Fryslân in relatie tot het bestemmingsplan het volgende:

- een toename van de personendichtheid in het invloedsgebied beperken;
- bij toekomstige ontwikkelingen rekening houden met het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A32;
- functies voor verminderd zelfredzame personen uitsluiten binnen het invloedsgebieden, bijvoorbeeld kinderdagverblijven, basisscholen of zorgcentra;
- aan te geven wat de druk, diameter en diepteligging van de aardgastransportleiding is;
- zonering (in meters) van de hoofdgastransportleidingen op de verbeelding en in de regels aangeven;
- de groepsrisicoberekeningen van de hoofdgastransportleidingen mee te nemen in de ontwikkelingen van Sportstad Heerenveen (Stadiongebied);
- alle in dit document beschreven risicobronnen in de externe veiligheidsparagraaf te beschrijven.

Het aanvullende advies van januari 2010 luidt als volgt:

- een verantwoording op te stellen van het groepsrisico;
- de aspecten ten aanzien van de bestrijdbaarheid en de zelfredzaamheid, zoals in dit advies genoemd, op te nemen in het bestemmingsplan en te betrekken bij de verantwoording;
- in het op te stellen rampenbestrijdingsplan een scenario uit te werken voor een incident met gevaarlijke stoffen en de dreiging hiervan;
- in het ruimtelijk plan de maximale uitbreiding van het aantal bezoekers te borgen. Dit kan indirect door beperkingen aan de hoogte en het oppervlakte van de bouwwerken op te leggen.

Het advies van april 2010 heeft met name betrekking op de externe veiligheidsaspecten van de hogedruk aardgasleiding aan de oostzijde van de A32. De Brandweer Fryslân concludeert dat de bijdrage van de hogedruk aardgasleiding aan de rekenkundige hoogte van het groepsrisico beperkt is, mede gezien de ruime afstand tot het stadion (meer dan 140 meter). De brandweer signaleert geen extra ruimtelijke knelpunten ten aanzien van het externe veiligheidsrisico.

### ***Verantwoording groepsrisico***

#### Algemeen

Bij een overschrijding van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico of een toename van het groepsrisico, moet de gemeente het groepsrisico betrekken bij de vaststelling van het bestemmingsplan. Dit is aangegeven in de circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (cRNVGS) en het Besluit externe veiligheid buisleidingen. Dit is in het bijzonder van belang in verband met aspecten van zelfredzaamheid en hulpverlening. De circulaire en het besluit vermelden dat het raadzaam is het bestuur van de regionale brandweer hierbij te consulteren.

In algemene zin geldt dat de gemeente Heerenveen in het Milieubeleidsplan heeft aangegeven dat zij voor hoogstedelijke gebieden een beperkte toename van het groepsrisico aanvaardbaar acht, echter geen overschrijding van de oriëntatiewaarde.

In artikel 12 en 13 van het Bevi staan verschillende aspecten genoemd die in de verantwoording van het groepsrisico dienen te worden besproken. Daarnaast is er ook een gelijksoortige lijst opgenomen in de cRNVGS en het Besluit externe veiligheid buisleidingen. Onderstaand komen alle aspecten aan de orde.

#### Personendichtheid

Het voetbalstadion huisvest naast een voetbalveld met bijbehorende faciliteiten een aantal reguliere bedrijven. De personendichtheid in het plangebied neemt toe als gevolg van de voornemens. Deze toename heeft uitsluitend betrekking op het aantal bezoekers van voetbalwedstrijden; het stadion gaat van ruim 26.000 zitplaatsen naar 32.000 zitplaatsen. De wedstrijden vinden gemiddeld 1 keer per 2 weken plaats. In de reguliere situatie is het aantal aanwezigen beperkt tot de dagelijkse medewerkers van de bedrijven in het pand. Uit het onderzoek van AVIV blijkt dat de invloed van het stadion op het groepsrisico beperkt is als gevolg van het beperkte gebruik dat hiervan wordt gemaakt.

#### Omvang groepsrisico

De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico wordt niet overschreden. Voorafgaand aan alle ontwikkelingen (inclusief de volledige realisatie van het Abe Lenstrastadion) was het groepsrisico 0,031 maal de oriëntatiewaarde (OW).



De invloed van het stadion an sich, de uitbreiding van het stadion en de gemodelleerde (voetbal)evenementen leiden tot een toename van het groepsrisico tot 0,37 maal de oriëntatiewaarde. Deze toename blijft ver onder de oriëntatiewaarde

#### Beperking groepsrisico in relatie tot ruimtelijke aspecten en het ruimtelijke besluit

Het is de wens van de gemeente Heerenveen om het Sportstadgebied tot ontwikkeling te brengen. Een combinatie van sport en bedrijvigheid ligt hierbij voor de hand. Aangezien het een binnenstedelijke locatie is, past de ontwikkeling bij het landelijke beleid dat voorkeur heeft voor binnenstedelijke ontwikkeling boven uitbreiding buiten het stedelijk gebied. De locaties langs de snelweg, zogenaamde zichtlocaties, zijn daarbij extra aantrekkelijk. Daarnaast is de locatie van het Abe Lenstrastadion in het verleden reeds bepaald en niet wijzigbaar. Het beperken van de toename van de personendichtheid is in dit kader niet wenselijk.

Door de ruimtelijke ontwikkelingen is juist sprake van een acceptabele toename van het groepsrisico. Het plan past daarmee binnen het gemeentelijk externe veiligheidsbeleid. Wel kunnen in het kader van de uitbreiding van het Abe Lenstrastadion in het bestemmingsplan eisen gesteld aan de maximale oppervlakte en bebouwingshoogte, waardoor indirect ook de toename van de personendichtheid wordt gemaximaliseerd.

#### Bestrijdbaarheid en beperking omvang ramp of zwaar ongeval

De bestrijdbaarheid van een incident heeft een relatie met bijvoorbeeld het beschikbare materiaal van de hulpdiensten en de bereikbaarheid van de locatie voor de hulpdiensten. De regionale brandweer heeft een aantal verbeterpunten benoemd zoals het aanwijzen van opstelpunten en de waterwinning. Bij de inrichting van het terrein dient rekening gehouden te worden met de noodzakelijke opstelplaatsen.

Voor wat betreft de waterwinning geeft de regionale brandweer aan dat de aanwezigheid van de geluidsschermen het moeilijk maakt om vanaf een locatie buiten de snelweg een incident te bestrijden. Navraag bij de lokale brandweer wijst uit dat incidenten op de snelweg eigenlijk altijd problematisch zijn in verband met de afwezigheid van specifieke bluswatervoorzieningen. Om die reden is in Friesland een zogenaamde SB107 aangeschaft die beschikt over 25.000 m<sup>3</sup> schuim speciaal voor brand op de snelweg. De omstandigheid dat deze wagen in Heerenveen is gestationeerd maakt dat zeer snel kan worden opgetreden bij een incident. De gemeente heeft reeds veel water in het Sportstadgebied aangebracht. De brandweer kan hier gebruik van maken als secundaire bluswatervoorziening. De aanwezigheid van de SB107, de aanwezigheid van open water aan de westzijde en de creatie van de noodzakelijke opstelplaatsen verbetert de bestrijdbaarheid.

#### Zelfredzaamheid van personen

Zelfredzaamheid heeft betrekking op de mogelijkheden voor personen in het invloedsgebied om zichzelf in veiligheid te brengen (of in veiligheid gebracht te worden).

Er is sprake van hoogbouw, waarbij tijdens evenementen een klein deel van de aanwezigen minder zelfredzaam is, beide aspecten hebben een negatieve invloed op de zelfredzaamheid. Het gebouw voldoet echter wel aan de geldende regelgeving. Daarnaast zijn brandweerliften aanwezig die de brandweer in staat stellen mensen te redden die zichzelf niet in veiligheid kunnen brengen.

Het groepsrisico kan worden verkleind door ervoor te zorgen dat aanwezige personen sneller in veiligheid worden gebracht. Een aspect dat de zelfredzaamheid bevordert is de aanwezigheid van een ontruimingsalarminstallatie. Tevens zijn ontruimings- en noodplannen en een naar behoren functionerende BHV-organisatie aanwezig.

Het is niet duidelijk welke bescherming het stadion kan bieden tijdens een incident met gevaarlijke stoffen over de A32.

Aangezien er tijdens een evenement maximaal 32.000 personen aanwezig kunnen zijn, zal ontruiming geen eerste optie zijn vanwege de capaciteit van de vluchtwegen in het gebied die tevens gebruikt dienen te worden als aanvoerroute voor hulpdiensten. Tevens zijn er veel personen in het gebied aanwezig bij evenementen, waardoor vluchten moeilijk wordt. De vluchtwegen aan de oostzijde van het stadion en aan de korte zijden mogen in principe bij een dreigende BLEVE niet gebruikt worden. Op die manier zouden mensen dichtbij de bron komen.

De gemeente zal de gebouweigenaar, -gebruikers en specifiek de BHV-organisaties informeren over de aanwezige risico's. Deze zijn daarmee bewust van de risico's en kunnen hiermee rekening houden bij het opstellen van een noodplan en het vormgeven van procedures, specifiek gericht op externe calamiteiten door transport van gevaarlijke stoffen op de A32. Vluchtroutes bij een dreigende BLEVE zijn hierbij van belang.

#### Vervoersstromen

Volgens de laatste cijfers (2007) vinden gemiddeld 2 vervoersbewegingen per dag plaats met brandbaar gas. Voor de toekomstige situatie in 2020 is voor de A32 een plafondwaarde gesteld van gemiddeld 4 vervoersbewegingen per dag.

Aan de kant van de risicobron is ook het LPG-convenant relevant. Het maatgevende scenario is, zoals de regionale brandweer ook aangeeft, een BLEVE bij een incident met LPG. De drukgolf en de vuurbol die hierbij ontstaan kunnen veel slachtoffers veroorzaken. Landelijk zijn maatregelen afgesproken met de LPG-branche om ervoor te zorgen dat bij een incident met een tankwagen de brandweer meer tijd krijgt om een BLEVE te voorkomen. De nieuwe maatregel om een hittewerende coating aan te brengen brengt het kritische moment (de wandtemperatuur waarbij de tank bezwijkt) van circa 20 minuten naar 75 minuten. Niet alleen heeft de brandweer meer tijd om de tank te koelen, ook is er meer tijd voor ontruiming.

Het groepsrisico kan worden verkleind door extra beschermende maatregelen te nemen. Deze extra beschermende maatregelen, zoals explosiewerende beglazing, zijn mogelijk maar zeer kostbaar. Gezien de geringe frequentie van vervoer van gevaarlijke stoffen en de al getroffen maatregelen die ervoor zorgen dat de evacuatie tijd is opgelopen tot 75 minuten lijkt dit niet noodzakelijk.

#### Algemeen oordeel

Het groepsrisico binnen het Abe Lenstrastadion neemt toe als gevolg van de toename van de personendichtheid. Het transport van gevaarlijke stoffen over de A32 en de hogedruk aardgasleiding zijn de relevante bronnen van het groepsrisico. De uitbreiding leidt tot een toename van het groepsrisico maar blijft ver onder de oriëntatiewaarde.

De toename wordt aanvaardbaar geacht op basis van een aantal gronden. De belangrijkste zijn:

- de uitbreiding van het Abe Lenstrastadion levert geen ruimtelijke knelpunten op ten aanzien van de externe veiligheid in relatie tot de hogedruk aardgasleiding;
- de beperkte huidige frequentie en het vastgestelde toekomstige lage maximum van het vervoer van gevaarlijke stoffen (huidig gemiddeld minder dan 2 transporten per dag en toekomstig maximaal 4 per dag);
- de landelijke maatregelen die ertoe leiden dat de tijd voor de brandweer om op een incident te reageren is toegenomen tot 75 minuten en de omstandigheid dat er een speciale voorziening voor branden op de snelweg, de SB107, in Heerenveen is gestationeerd;
- de standaardmaatregelen om de zelfredzaamheid te vergroten zoals de inrichting van de gebouwen via de omgevingsvergunning voor bouwactiviteiten, waarmee de ontruimingstijd op 15 minuten ligt, en de aanwezigheid van een ontruimingsalarminstallatie.

Het is wenselijk om een aantal hiervoor beschreven maatregelen te treffen om de bestrijdbaarheid verder te vergroten, het bewustzijn met betrekking tot de risico's te vergroten en om te trachten een verdere toename van het groepsrisico te voorkomen. Deze maatregelen zijn samengevat:

- de toename van de personendichtheid in het invloedsgebied beperken door in het bestemmingsplan de maximale uitbreidingsmogelijkheden qua hoogte en oppervlakte van het bouwwerk vast te leggen;
- de aspecten ten aanzien van de bestrijdbaarheid en de zelfredzaamheid, zoals in het advies genoemd, op te nemen in het bestemmingsplan;
- in het rampenbestrijdingsplan een scenario uit te werken voor een incident met gevaarlijke stoffen op de A32 en een dreiging hiervan;
- bij de inrichting van het terrein rekening te houden met voldoende ruimte en een geschikte locatie voor de noodzakelijke opstelplaatsen van hulpdiensten;
- de gebouweigenaar, -gebruikers en specifiek de BHV-organisaties te informeren over de aanwezige risico's.

De algemene conclusie luidt dat de toename van het groepsrisico aanvaardbaar wordt geacht.

#### **4. 6. Watertoets**

Er is een integraal waterplan opgesteld voor Skoatterwâld en het Abe Lenstrastadion en omgeving, waarin de kwantitatieve wateraspecten van beide plangebieden zijn opgenomen. Daarnaast is de stadionomgeving opgenomen in het Gemeentelijk Watertakenplan 2009 - 2012 van de gemeente Heerenveen. Hierin wordt geconstateerd dat het Stadiongebied op het punt van waterkwaliteit boven het gemiddelde niveau van Heerenveen kan worden gebracht omdat alles nieuw moet worden aangelegd en daarbij met de moderne techniek gewerkt kan worden. Over beide plannen is overleg gevoerd met het Wetterskip Fryslân.

Voor het waterbeheer gelden verder volgende uitgangspunten:

- voor het gebied sportstad wordt een toekomstig waterpeil gevoerd van NAP - 1,30 meter. Het oude waterpeil ligt op NAP - 1,50 meter. De drooglegging is berekend met een oppervlaktewaterpeil van NAP - 1,30 meter. Daarmee worden geen problemen met de drooglegging in het gebied verwacht;
- hemelwater vanaf dakoppervlakken van het stadion en omliggende parkeerterreinen wordt zoveel mogelijk direct op het oppervlaktewater geloosd en niet op de riolering.

Ten aanzien van de duurzame waterkwaliteit en zo groot mogelijke benutting van het hemelwater volgens de strategie van "vasthouden, bergen en afvoeren", is een hierop toegesneden gescheiden rioleringsstelsel aangelegd. Vanwege de grootschalige verhardingen (bebouwing, wegen parkeervoorzieningen) en vanwege het watersysteem zelf (o.a. kwel) is het van belang dat het normoppervlak aan waterberging (10%) wordt aangehouden overeenkomstig het gemeentelijke waterplan. Hiertoe worden voldoende waterpartijen en sloten in de omgeving van het plangebied volgens deze norm bestemd.

#### **4. 7. Ecologie**

Er is in 2003 een ecologisch onderzoek (bijlage 10) ingesteld naar het stadiongebied, waaronder de locatie Abe Lenstrastadion. Daarbij is beoordeeld of het gebied waarden heeft die worden beschermd door de toepasselijke regelgeving (Natuurbeschermingswet en Flora- en faunawet) en of het beoogde gebruik van het plangebied strijdigheid oplevert met de regelgeving. De uitkomst van het onderzoek was dat in het plangebied geen ecologische waarden voorkomen die een wettelijke belemmering oproepen voor de verwezenlijking van het bestemmingsplan.

Er is geen aanleiding te veronderstellen dat sinds 2003 zich ecologische waarden hebben ontwikkeld binnen het plangebied. Het gebied is sinds 1996 in gebruik als voetbalstadion. De gronden zijn nagenoeg geheel bebouwd of verhard.

#### **4. 8. Archeologie**

Er is een archeologisch onderzoek (bijlage 11) ingesteld naar het stadiongebied, waaronder de locatie Abe Lenstrastadion. Daarbij is beoordeeld of het gebied waarden heeft die beschermd worden door de toepasselijke regelgeving (Verdrag van Malta en de Wet op de archeologische monumentenzorg) en of het beoogde gebruik van het plangebied strijdigheid oplevert met de regelgeving. De uitkomst van het onderzoek was dat in het plangebied geen archeologische waarden kent die een wettelijke belemmering oproepen voor de verwezenlijking van het bestemmingsplan.

Het bestemmingsplan is grotendeels conserverend. Bij de beoogde uitbreiding is in beperkte mate sprake van grondwerk.

## 5. PLANBESCHRIJVING

### 5. 1. Algemeen

In de voorgaande hoofdstukken zijn het beleidskader en de uitgangspunten voor de gebruiks- en ontwikkelingsmogelijkheden van het plangebied aangegeven. De uitgangspunten zijn getoetst aan de relevante milieu- en omgevingsaspecten.

In dit hoofdstuk worden de bestemmingen en de bijbehorende regels beschreven. Het bestemmingsplan voldoet aan alle vereisten die zijn opgenomen in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Inherent hieraan is de toepassing van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op eenzelfde manier worden verbeeld. De SVBP 2008 is toegespitst op de regels die voorschrijven hoe bestemmingsplannen conform de Wro en het Bro moeten worden gemaakt. De SVBP geeft bindende standaarden voor de opbouw en de verbeelding van het bestemmingsplan, zowel digitaal als analoog. De regels van dit bestemmingsplan zijn opgesteld conform deze standaarden.

Het bestemmingsplan regelt de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden van de gronden in het plangebied. De juridische regeling is vervat in een verbeelding (kaart) en bijbehorende regels. Op de verbeelding zijn de verschillende bestemmingen vastgelegd, in de regels (per bestemming) de bouw- en gebruiksmogelijkheden. Het Bro bepaalt dat een bestemmingsplan vergezeld gaat van een toelichting. Deze toelichting heeft echter geen juridische status, maar is wel belangrijk als het gaat om de onderbouwing van hetgeen in het bestemmingsplan is geregeld en om de uitleg daarvan.

### 5. 2. Toelichting op de bestemmingen

In deze paragraaf wordt een korte toelichting gegeven op de inhoud van de bestemmingen in dit bestemmingsplan.

#### **Gemengd**

##### Bestemming

Het Abe Lenstrastadion heeft de bestemming "Gemengd". Deze bestemming geeft aan dat het stadion een multifunctionele voorziening is. In hoofdstuk 3 (Planuitgangspunten) is een actueel overzicht gegeven van de bedrijven en instellingen die het Abe Lenstrastadion gebruiken. De functies van het stadion kunnen globaal worden onderscheiden in de volgende hoofdfuncties:

- sport en recreatie;
- sociaal-medisch;
- onderwijs;
- persoonlijke dienstverlening;
- cultuur.

Daarnaast zijn de gronden bestemd voor:

- kantoorruimtes;
- ruimtes voor congressen, beurzen, besloten feesten, en vergelijkbare bijeenkomsten;
- horecaruimtes;
- detailhandel;
- zelfstandige restaurants;
- geautomatiseerde gegevensverwerking.

#### Afbakening van het gebruik

De algemene lijn van de regeling is dat de vijf hoofdfuncties, die het karakter van de multifunctionele accommodatie Abe Lenstrastadion bepalen, zijn toegestaan zonder nadere afbakening. Dit betekent dat het plan ten aanzien van deze functies flexibiliteit kent in de groei, krimp en situering. De verschillende vormen waarin de functies worden uitgeoefend kennen veel overlappingsen. Zo worden sportieve en recreatieve voorzieningen (mede) gebruikt voor onderwijsdoeleinden, doordat studenten van de CIOS-opleiding, van het nabij gesitueerde Friesland College, in het stadion sportfaciliteiten gebruiken, praktijkervaring opdoen of op stage zijn. Binnen de (sport)medische sector zijn overlappen naar sportieve en recreatieve voorzieningen, zoals artsen of fysiotherapeuten die een fitnesscenter of een andere sportieve of recreatieve voorziening inschakelen bij revalidatieprogramma's. Tenslotte kan het complex op verschillende manieren worden gebruikt voor culturele doeleinden, variërend van concerten of exposities in het zalencomplex tot grootschalige publieksevenementen in het stadione gedeelte. De bestemmingsregeling is erop gericht de symbiotische relaties tussen de gebruikers van het stadion ruimte te geven.

Voor kantoren is een nadere functionele en kwantitatieve afbakening opgenomen. Het Abe Lenstrastadion is als multifunctionele voorziening opgenomen in een ruimer gebied, waarin een fors kantorenprogramma in ontwikkeling is. Enerzijds zullen binnen het stadion die functies kantoorruimtes moeten krijgen, die daar - gezien het multifunctionele karakter van het stadion - thuishoren. Anderzijds moet worden voorkomen dat in het stadion in zo ruime mate kantoren worden toegelaten, dat het stadion hetzelfde karakter krijgt als de nabijgelegen kantorenlocaties. Dit laatste zou onevenredige concurrentie opleveren voor die kantorenlocaties. Ook zou er conflict ontstaan met de kantorencontingent voor Heerenveen, dat is overeengekomen met de provincie Fryslân. Tenslotte zou het opnamevermogen van de markt in potentie ruim worden overschreden, gezien het grote aantal vierkante meters vloeroppervlak in het stadion. Door alleen kantoren toe te staan voor de functies sport en recreatie, cultuur, onderwijs, sociaal-medische doeleinden en persoonlijke dienstverlening wordt een dergelijke ontwikkeling voorkomen. Daarnaast is de omvang van de kantoorruimte binnen het stadion kwantitatief afgebakend op 7.500 m<sup>2</sup> bvo. Deze maat is afgestemd op bestaande omvang van de aanwezige kantoren, plus de ruimte die erbij komt ten gevolge van de uitbreiding van het stadion. De kantoren zijn verdeeld over de oost- en de westzijde van het stadion.

Aan de oostzijde zijn de bedrijven en instellingen in de gezondheidsboulevard de hoofdgebruikers van de kantoren, aan de westzijde is de hoofdgebruiker de SC Heerenveen.

Het stadion kent een ruime omvang aan horeca-oppervlaktes. Deze capaciteit is gedimensioneerd op de behoefte tijdens maximaal gebruik van het stadion, dat wil zeggen bij een gevuld stadion tijdens (sport)evenementen. De horeca zit verspreid door het stadion en heeft uiteenlopende verschijningsvormen. Door het gehele stadion zitten zaalruimtes, deels met buffetten, die in gebruik zijn bij businessunits. Verspreid zijn kiosken aanwezig. Deze voorzieningen worden tijdens wedstrijden gebruikt om publiek te ontvangen en buiten wedstrijden voor (incidenteel) zakelijk gebruik. Daarnaast kent het stadion caféruimtes die worden gebruikt rondom (sport)evenementen. Een grootschalige voorziening vormt het funplaza. Dit is een grote publieksruimte, waarin rondom (sport)evenementen bezoekers van die evenementen worden ontvangen. Buiten evenementen wordt het funplaza gebruikt voor grootschalige georganiseerde publieksevenementen als congressen, beurzen, (bedrijfs)feesten en dergelijke.

Tenslotte is er het restaurant D'Ambiance. Dit richt zich rondom (sport)evenementen op bezoekend publiek, maar functioneert daarnaast als restaurant los van de functies van het stadion. De bestemmingsregeling laat horeca ten behoeve van de functies van het stadion toe, zonder nadere afbakening in omvang. Daarnaast zijn zelfstandige restaurants toegestaan, tot een gezamenlijke omvang van ten hoogste 750 m<sup>2</sup>, die zich tevens richten op de bezoekers, die buiten voetbalwedstrijden en evenementen voor deze restaurants komen. In het stadion zijn grote en kleine georganiseerde publieksevenementen toegestaan als feesten, beurzen, congressen en vergaderingen. Feesten zijn in dit verband in het bestemmingsplan gedefinieerd als besloten feesten, waar men verschijnt op uitnodiging, te denken valt aan recepties, bedrijfsfeesten en vergelijkbare bijeenkomsten. Autonome nachthoreca, dat wil zeggen bar/dancings, discotheken en vergelijkbare functies, die zich primair of uitsluitend richten op het avond- en nachtpubliek, niet zijnde stadionpubliek, zijn niet toegestaan. Tenslotte zijn ook zich niet op stadionpubliek richtende cafés niet toegestaan.

Detailhandel is in beginsel alleen toegestaan in de Feansjop en in de gezondheidsboulevard. Dit gebeurt door de detailhandel in omvang en vorm af te bakenen (sport- en recreatie en sociaal-medisch gerelateerde detailhandel, met maximale oppervlakte). Detailhandel vormt verder in bepaalde gevallen onderdeel van andere functies, maar is daaraan ondergeschikt zonder uitdrukkelijk benoemd te zijn. Dit betreft ondermeer de verkoop van schoonheidsproducten in schoonheidssalon of de verkoop van haarverzorgingsproducten in een kapsalon. Als de detailhandel hier qua assortiment of omvang groeit naar een situatie waarbij geen sprake meer is van de primaire functie persoonlijke verzorging, bestaat er strijd met het bestemmingsplan.

Het huidige stadion is gerealiseerd met een vrijstelling ex artikel 19 lid 1 WRO. Deze vrijstelling laat ondermeer commerciële ruimtes toe in het stadion.



Binnen het kader van deze vrijstelling heeft Sportstad Heerenveen BV het initiatief genomen om in het stadion een datacenter in te richten. Een datacenter is een geconditioneerde ruimte (extra geïsoleerd en geventileerd), waarin computers draaien die gegevens verwerken. Het datacenter is toegestaan tot een maximale oppervlakte van 1.500 m<sup>2</sup>.

### Bouwregeling

De bouwregeling is afgestemd op het bestaande stadion en de beoogde uitbreiding daarvan. Aan de westzijde is een hoogte van ten hoogste 50 meter toegestaan. Aan de oostzijde een maximale hoogte van 27 meter. De bouwhoogtes zijn afgestemd op het hoogste punt van de draagconstructies van de daken van de oost- en westtribune.

Het bouwvlak is tamelijk strak om de bebouwing heen gelegd. Aan de oost- en westzijde mogen uitstekende bouwdelen, op 8 meter en hoger, buiten het bouwvlak worden gebouwd. Deze regeling houdt impliciet een afbakening in van de capaciteit van het stadion. Een toevoeging van bezoekerscapaciteit is vrijwel niet mogelijk, omdat dit, om een aanvaardbare tribuneindeling te krijgen, zou betekenen dat het stadion ter plaatse van de uitbreiding verder zou moeten uitkragen. De bouwregeling staat dit niet toe. De belangrijkste reden om de bezoekerscapaciteit op deze wijze te fixeren, is het feit dat elke substantiële uitbreiding van het stadion gepaard dient te gaan met een analyse van de daarmee samenhangende verkeer-, parkeer- en externe veiligheidsproblematiek. Een substantiële uitbreiding is daarom alleen mogelijk nadat de gemeenteraad een nieuw bestemmingsplan heeft vastgesteld.

De uitkraging van de uitbreiding van het stadion op een bouwhoogte van 8 meter en hoger boven de begane grond is binnen deze bestemming aangeduid.

### ***Verkeer en Verkeer - Verblijfsgebied***

De openbare ruimte is opgenomen in de bestemmingen "Verkeer" en "Verkeer - Verblijfsgebied". De bestemming "Verkeer" heeft betrekking op een deel van de rijbaan van de Abe Lenstraboulevard. De bestemming "Verkeers - Verblijfsgebied" heeft betrekking op het voetgangersgebied voor de hoofdtoegang van het stadion, aan de westzijde.

Beide verkeersbestemmingen hebben een aanduiding. Naast verkeer en verblijf is ook bebouwing toegestaan ten behoeve van het stadion. Dit betreft de uitkraging van de uitbreiding van het stadion op een bouwhoogte van 8 meter en hoger boven de begane grond. Tevens zijn binnen de bestemming "Verkeer - Verblijfsgebied" twee liftschachten en trappenhuizen middels een aanduiding toegestaan. Voor de kolommen waarop de uitkraging rust is ook een aanduiding opgenomen.

De bebouwing ten behoeve van het stadion die wordt toegestaan binnen de verkeer- en verblijfsbestemmingen, wordt zodanig uitgevoerd dat het openbare karakter van de gronden intact blijft. De kolommen worden zo vormgegeven dat er onderdoor gelopen kan worden. De lift- en trappenhuizen staan in de ruimte en kunnen langs alle zijden gepasseerd worden.

Dit is enerzijds noodzakelijk in verband met een effectieve benutting van de relatief beperkt beschikbare openbare ruimte. Anderzijds vraagt ook de nieuwe - te realiseren - entree van het stadion om een toegankelijke openbare ruimte, omdat de entreepartij alleen vanaf de zijkanten toegankelijk is.

De waarborgen voor het instandhouden van deze situatie worden publiek-rechtelijke bepaald door de bestemming. Ook in het beeldkwaliteitsplan is hierover in globale zin iets opgenomen. Tenslotte zullen de toegankelijkheid en de ontruimingsmogelijkheden van het stadion een rol spelen bij de gebruiksvergunning.

#### Omgevingsvergunning voor werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden

Voor het verlagen van de bodem, ontgraven van gronden en het uitvoeren van graafwerkzaamheden dieper dan 2,00 meter is in het bestemmingsplan een stelsel van omgevingsvergunningen opgenomen. Een vergunning wordt alleen verleend nadat is onderzocht wat de gevolgen daarvan zijn voor de bodem en watersituatie in het plangebied. Op basis van de resultaten van het onderzoek wegen Burgemeester en Wethouders het belang dat is gediend met de ontgraving af tegen het belang van de bodem- en watersituatie in het plangebied.

## 6. UITVOERBAARHEID

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

### 6. 1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In 2000 startte het college van burgemeester en wethouders de discussie over de Ontwikkelingsvisie Stadiongebied e.o., die mede de opmaat is gaan vormen voor het bestemmingsplan Abe Lenstrastadion. Over de (voorontwerp)Ontwikkelingsvisie werd Inspraak en Overleg gevoerd. Dit leidde tot vaststelling van Reactienota Inspraak en Overleg door burgemeester en wethouders op 5 maart 2002. De Reactienota werd bediscussieerd in de raadscommissie ROM van 13 mei 2002.

Begin 2004 is gestart met het overleg ex artikel 10 Bro 1985 voor het voorontwerpbestemmingsplan Sportstad Heerenveen. Van verschillende zijden werden reacties op het bestemmingsplan ontvangen. De voorbereiding van het bestemmingsplan werd echter afgebroken vanwege de discussie met GS van Fryslân over grootschalige detailhandel en vanwege de discussie binnen de gemeente over de relatie tussen het centrum van Heerenveen en het Sportstadgebied.

Omdat voortdurend discussie werd gevoerd over delen van het sportstadgebied, waaronder over de verdere ontwikkeling van het Abe Lenstrastadion, werd in 2009 besloten het plangebied Sportstad Heerenveen op te knippen in gedeelten, waarvoor afzonderlijke bestemmingsplannen in procedure worden gebracht. In 2009 is een eerste plan in procedure gebracht, namelijk het bestemmingsplan Sportstad Heerenveen (zuidelijk deel).

In de loop van 2009 gaf Sportstad Heerenveen BV uitsluitsel over de gewenste verdere ontwikkeling van het Abe Lenstrastadion. Burgemeester en wethouders hebben na een aantal deelonderzoeken besloten hiervoor een voorontwerpbestemmingsplan op te stellen en hierover inspraak en overleg te voeren.

De uitkomsten van Inspraak en Overleg worden weergegeven in hoofdstuk 7.

### 6. 2. Economische uitvoerbaarheid

#### ***Sportstad Heerenveen***

Het voorliggende bestemmingsplan ligt binnen het exploitatiegebied Sportstad Heerenveen. Dit gebied ligt ingeklemd tussen rijksweg A32 en de wegen Alma Tademaweg en de Karst de Jongweg. De grootte van het plangebied bedraagt 32 hectare, hiervan is circa 10,5 hectare uitgeefbare grond voor stedelijke functies. Het Sportstadgebied wordt ontwikkeld ten behoeve van kantoren, wonen en leisure. In het gebied is ruim 60.000 m<sup>2</sup> kantoorvloeroppervlak gepland en circa 370 appartementen.

Momenteel vindt nog discussie plaats over de invulling van de zogenaamde Noordplot. Dit zijn de gronden ten noorden van het Abe Lenstrastadion.

Binnen het plangebied zijn reeds een aantal zogenaamde Sportstadfuncties gerealiseerd. Dit betreft het voetbalstadion met circa 26.000 zitplaatsen, een gezondheidsboulevard, een sportcentrum en een onderwijscampus.

Om inzicht te geven in de uitvoerbaarheid van het voorliggende bestemmingsplan wordt hierna een kort overzicht gegeven van de lopende exploitatie van Sportstad Heerenveen. Bij het kostenoverzicht zijn gegevens uit het peiljaar 2007 gebruikt. De verwachting bestaat dat de grondexploitatie tussen de jaren 2015 - 2020 kan worden beëindigd. De uitvoering van de infrastructuur bij kantoren is bijna geheel gerealiseerd en de geplande Sportstadfuncties zijn reeds opgeleverd en in gebruik. In 2007 is de kantorenontwikkeling in het Sportstadgebied gestart. Met SNN (samenwerkingsverband Noord-Nederland) en de provincie Fryslân is overeengekomen dat voor de te plegen investeringen tot maximaal 9,5 miljoen subsidie wordt ontvangen. Met de ingestelde subsidievoorwaarden zijn de subsidiabele kosten tot 2007 verrekend. Voor realisering van de functies is een BV/CV opgericht, waarin de gemeente en OPP (ontwikkelingsdochter van de Bank Nederlandse Gemeenten) gezamenlijk participeren in de grondexploitatie. In verband met subsidievoorwaarden zullen de gronden tot 2012 naar behoefte door de BV/CV worden afgenomen. Het restant wordt in 2012 overgenomen.

### ***Kosten / opbrengsten***

Het plangebied is beschikbaar gekomen door verplaatsing van de rijksweg A32. De kosten hiervan zijn evenredig toegewezen aan de verschillende deelexploitaties van het beschikbaar gekomen gebied. In de post gerealiseerde kosten / opbrengsten (boekwaarde) zijn de toegewezen kosten voor verplaatsing van rijksweg reeds verwerkt. Voor het beschikbaar krijgen van het gehele plangebied zijn enkele bedrijfsobjecten van de gemeente verplaatst naar een locatie elders.

Onder bouw- en woonrijpmaken zijn de kosten geraamd voor inrichting van het openbaar gebied, zoals de aanleg van wegen, riolering, bruggen, groen en waterpartijen. Ook de saneringskosten van de voormalige rioolwaterzuiveringsinstallatie maken hier deel van uit. Het plan levert een bijdrage aan de gemaakte kosten voor de verbetering van de ontsluitingsinfrastructuur op de A32. Eveneens is een bijdrage verstrekt voor realisatie van parkeerplaatsen buiten het exploitatiegebied. Door afstemming van de werkgrootte en hantering van een strakke planning is het beschikbare subsidievolume nagenoeg geheel benut. In de exploitatie is voorzichtig gerekend met mogelijk te ontvangen subsidie. De kosten zijn globaal als volgt weer te geven (peiljaar 2007), waarbij een onderscheid is gemaakt tussen gerealiseerde en nog te realiseren kosten.

*Omschrijving kosten Investering in euro's*

Gerealiseerde kosten / opbrengsten:	11.400.000
Nog realiseren:	
Verwerving / verplaatsing functies:	1.630.000
Bouw- en woonrijpmaken:	10.000.000
Plan- / voorbereidingskosten:	2.900.000
Bijdrage aan infrastructurele werken:	1.630.000
Diverse kosten en fondsen:	620.000
Renteverlies:	5.000.000
Af: subsidie provincie / SNN	-9.100.000
<b>Saldo kosten te financieren door functies:</b>	<b>24.080.000</b>

**Conclusie**

De gerealiseerde kosten / opbrengsten en het restant van de kosten voor aanleg openbare ruimte van totaal 24 miljoen euro worden geheel gefinancierd door (verwachte) grondopbrengsten van de gerealiseerde en te realiseren functies.

De exploitatie gaat uit van een gemiddelde kantorenproductie van 3.500 m<sup>2</sup> vloeroppervlak per jaar. De afgelopen periode overtrof de vraag ruim de geplande uitgifte van de exploitatie. Naar verwachting kan het kantorenprogramma binnen de exploitatieperiode worden gerealiseerd. De gewenste Sportstadfuncties zijn reeds gerealiseerd. Het noordelijke deel van het exploitatiegebied, waar aanvankelijk wonen, leisure en commerciële functies waren gepland, is nog onderwerp van discussie. Dit gebied valt buiten de plangrens van het voorliggende bestemmingsplan. Uitgangspunt is dat de invulling van het totale gebied binnen de financiële kader van de grondexploitatie blijft. Gelet op grondeigendom, optimale benutting van het subsidievolumen, de gerealiseerde uitgifte en de vraag naar bouwgrond is het risicoprofiel van de exploitatie beheersbaar.

De eerder genoemde uitbreiding van het voetbalstadion naar circa 32.000 zitplaatsen levert in het exploitatiegebied een extra grondopbrengst op. De uitbreiding is geheel gepland in het al gerealiseerde openbaar gebied, waardoor hier aanpassingen moeten plaats vinden. De extra kosten van bouwrijp maken en inrichten van het terrein kunnen gefinancierd worden uit de ontvangen grondopbrengst.

Op basis van behaalde resultaten en marktkennis kan worden geconcludeerd dat de uitwerking van de bestemmingen economisch uitvoerbaar zijn.

**Grondexploitatie**

Volgens artikel 6.12 lid 1 Wro stelt de gemeenteraad een exploitatieplan vast voor gronden waarop een in artikel 6.2.1 Bro bedoeld bouwplan is voorgenomen. Artikel 6.2.1 Bro wijst een uitbreiding van een gebouw met 1.000 m<sup>2</sup> of meer aan als bouwplan waarvoor een exploitatieplan moet worden vastgesteld.

De mogelijke uitbreiding van het Abe Lenstrastadion behelst minder dan 1.000 m<sup>2</sup> op de begane grond. De uitbreiding gaat echter op van een uitkraging op meerdere verdiepingen, waardoor een groter oppervlak ontstaat. In de Memorie van Toelichting op het Bro is ten aanzien van de oppervlaktebepaling sprake van de afkorting bvo. Deze afkorting staat gebruikelijk voor brutovloeroppervlakte, dat wil zeggen de gecumuleerde vloeroppervlaktes binnen de uitbreiding. Uitgaande van de brutovloeroppervlakte kan worden vastgesteld dat de uitbreiding groter is dan 1.000 m<sup>2</sup>.

De omvang van de uitbreiding verplicht daarom tot vaststelling van een exploitatieplan. Volgens artikel 6.12 lid 2 Wro kan de gemeenteraad besluiten geen exploitatieplan vast te stellen als het verhaal van de grondexploitatiekosten anderszins is verzekerd.

Het exploitatieplan is met name noodzakelijk in situaties waar de gemeente geen grondpositie heeft, waardoor de gemeentelijke kosten niet op de ontwikkelaar kunnen worden verhaald.

De gronden die benodigd zijn om de uitbreiding van het stadion te realiseren zijn eigendom van de gemeente. Als tot uitbreiding wordt besloten, verkoopt de gemeente deze gronden aan Sportstad Heerenveen BV. Door de opbrengst van de grondverkoop is het verhaal van de gemeentelijke exploitatiekosten derhalve anderszins verzekerd.

De gemeenteraad hoeft daarom geen exploitatieplan vast te stellen.

## **7. INSPRAAK EN OVERLEG**

### **7. 1. Inleiding**

Volgens artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening pleegt het bestuursorgaan dat een bestemmingsplan voorbereidt, daarbij Overleg met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met de diensten van provincie en Rijk die belast zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

Ten aanzien van het bestemmingsplan is Overleg gevoerd met:

- de afdelingen Ruimte en Verkeer van de provincie Fryslân;
- de inspecteur van het Ministerie van VROM;
- het Ministerie van V&W;
- Wetterskip Fryslân.

Er is geen Overleg gevoerd met gemeenten, omdat geen belangen van gemeenten, anders dan Heerenveen, in het geding zijn. Het gevoerde Overleg is in paragraaf 7.2 weergegeven.

De Inspraakverordening verplicht tot Inspraak over (nieuw) beleid. De gemeenteraad heeft op 1 februari 2010 besloten inspraak te houden over het bestemmingsplan Abe Lenstrastadion (voorontwerp). Reacties die in het kader van de Inspraak zijn ingediend zijn weergegeven in paragraaf 7.3.

De Overleg- en Inspraakreacties zelf zijn bij dit bestemmingsplan niet als bijlage opgenomen. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de Wet bescherming persoonsgegevens.

Het onderhavige plangebied maakte in 2004 deel uit van het plangebied van het bestemmingsplan voor het gehele sportstadgebied. In dat kader heeft er ook Overleg plaatsgevonden. Hierop wordt in paragraaf 7.4 ingegaan.

### **7. 2. Overleg voorontwerpbestemmingsplan Abe Lenstrastadion**

Het voorontwerpbestemmingsplan werd in het kader van het Overleg ex artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening voorgelegd aan:

- de afdelingen Ruimte en Verkeer van de provincie Fryslân;
- de inspecteur van het Ministerie van VROM;
- het Ministerie van V&W;
- Wetterskip Fryslân.

Er kwamen overlegreacties binnen van:

1. Gedeputeerde Staten van Fryslân;
2. de inspecteur van het Ministerie van VROM, mede namens het Ministerie van V&W;
3. het Wetterskip Fryslân.

## **1. Gedeputeerde Staten van Fryslân**

### *Samenvatting*

GS van Fryslân attenderen op diverse adviesnota's over de bereikbaarheid van Heerenveen c.q. het stadiongebied. GS gaan er vanuit dat provincie en gemeente gezamenlijk in goed overleg tot een goede verkeersafwikkeling komen.

Verder delen GS mee dat, indien het plan in de ontwerpfase niet wezenlijk wordt gewijzigd, het niet toegezonden behoeft te worden aan GS.

### *Gemeentelijke reactie*

Bij de ontwikkeling van het complex Sportstad Heerenveen in de periode 2003 - 2006 is het zogenaamde AVB-traject doorlopen met Rijk en provincie. Dit heeft geleid tot een aantal fysieke en beheersmatige verbeteringen in de verkeerssituatie, zowel in relatie tot de reguliere als de evenementensituatie.

Voor de langere termijn worden infrastructurele maatregelen uitgevoerd, die resulteren uit de verkeersonderzoeken van het project "Bereikbaarheid Gebiedsontwikkeling Heerenveen". Deze maatregelen zullen zowel in de reguliere als de evenementensituatie leiden tot een verbeterde verkeersafwikkeling. Tot dat moment wordt de verkeersafwikkeling voor en na afloop van een wedstrijd geoptimaliseerd door verkeersmanagementmaatregelen.

## **2. De inspectie van het Ministerie van VROM**

### *Samenvatting*

Al in de huidige situatie is bij wedstrijden en evenementen sprake van een situatie die leidt tot verkeersonveilige situaties op de A32 en de A7. Bij capaciteitsuitbreiding zal deze afwikkelingsproblematiek verergeren. Voorkomen moet worden dat er overlast in de vorm van meer terugslag op het hoofdwegennet gaat ontstaan.

De stelling dat het optimaliseren van de parkeerverwijzing vanaf de invalswegen A7 en A32 naar de grote parkeerterreinen nader ingevuld zal worden, is te vrijblijvend. Ook is niet duidelijk hoe de gemeente het verkeersmanagement wil professionaliseren. De inspecteur wenst op korte termijn, in ieder geval voordat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage komt te liggen, concreet inzicht te hebben in de te nemen maatregelen. Dit wordt gewenst omdat Rijkswaterstaat als wegbeheerder van de A32 en de A7 verantwoordelijk is voor een goede doorstroming en veilige verkeersafwikkeling op deze wegen en omdat de huidige verkeersmanagementmaatregelen onvoldoende blijken te functioneren.

Aandacht moet worden gegeven aan de vraag of bepaalde parkeerterreinen die nu onvoldoende worden benut, waaronder P10, voldoende bereikbaar zijn.

Er moet inzicht worden gegeven in de vraag of de parkeercapaciteit die is benodigd bij voetbalwedstrijden, voldoende is voor overige evenementen.



Tenslotte worden enkele opmerkingen gemaakt over de bijlage Verkeer en Parkeren:

- op blz. 2 worden gesteld dat de verwachting is "... dat de genoemde noodzakelijke infrastructuur waarmee de ontwikkeling van het gehele sportstadgebied en de autonome verkeersgroei kunnen worden gefaciliteerd, in de reguliere situatie voldoende capaciteit bieden voor de afwikkeling van het (toekomstig) evenementenverkeer...". Dit moet nog worden uitgezocht;
- er worden verschillende parkeernormen gehanteerd bij "overige" bezoekers. Hierin moet duidelijkheid worden verschaft;
- bij "verkeersplein" Heerenveen, wordt waarschijnlijk het knooppunt of klaverblad Heerenveen bedoeld.

#### *Gemeentelijke reactie*

De gemeente Heerenveen participeert, met de provincie Fryslân en Rijkswaterstaat, in het project "Bereikbaarheid Gebiedsontwikkeling Heerenveen". In dat kader wordt een verkeersstudie uitgevoerd. Deze studie richt zich op de toekomstige, reguliere, dagelijkse situatie. Daarbij wordt rekening gehouden met de groei van Heerenveen en de autonome groei van het autoverkeer. Op basis van de uitkomsten van de studie, worden ingrepen uitgevoerd gericht op de vergroting van de capaciteit van het wegennet.

Als onderdeel van de studie wordt ook gekeken naar de evenementensituatie. Daarbij wordt gerekend met de maximale toekomstige situatie, uitgaande van een volledige realisering van de initiatieven in het kader van Stad van Sport: een nieuw Thialf in de Noordplot en uitbreiding van het Abe Lenstrastadion naar 44.000 zitplaatsen. Het accent in de evenementensituatie ligt bij het management: het bieden van voldoende parkeergelegenheid, het zorgen van een goede spreiding van het verkeer, het zorgen van een goede benutting van de parkeervoorzieningen en het voorkomen van onveiligheid en overlast.

De uitbreiding van het Abe Lenstrastadion die nu aan de orde is, bedraagt 6.000 extra zitplaatsen. Ten opzichte van de maximale toekomstige situatie die in studie is, is dit een incidentele ontwikkeling. De ingrepen die samenhangend hiermee worden uitgevoerd zijn:

- de toevoeging van extra parkeercapaciteit aan de zuidzijde van Heerenveen (Oranje Nassaulaan);
- een betere parkeerverdeling;
- een verbeterde informatieverstrekking aan:
  - regulier verkeer;
  - parkeerkaarthouders;
- een betere benutting van bestaande parkeervoorzieningen;
- een betere spreiding van het evenementenverkeer;
- het terugdringen van overlast voor bewoners.

Het effect van de toevoeging van de 6.000 zitplaatsen op de A7 en de A32 is hierdoor verwaarloosbaar.

Rijkswaterstaat is één van de deelnemende partijen aan de verbetering van het evenementenmanagement. De gemeente gaat ervan uit dat betrokken partijen gezamenlijk komen tot de juiste set afspraken en maatregelen om het evenementenverkeer in goede banen te leiden.

### **3. Het Wetterskip Fryslân**

#### *Samenvatting*

Wetterskip Fryslân deelt mee dat bij de aanpassingen in het gebied zal worden uitgegaan van het huidige waterpeil van NAP - 1,50 meter. De wijzigingen van het peil worden doorgevoerd met de peilwijziging van Oudeschoot, waarbij het peil op NAP - 1,30 meter komt te liggen.

#### *Gemeentelijke reactie*

De opmerkingen van het Wetterskip Fryslân sluiten aan bij de gemeentelijke visie. De opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

## **7. 3. Inspraak voorontwerpbestemmingsplan Abe Lenstrastadion**

Het voorontwerpbestemmingsplan en het voorontwerpbeeldkwaliteitsplan werden gepubliceerd in de Heerenveense Courant (rubriek Crackstate Nijs) van 4 februari 2010. Hierbij werd kenbaar gemaakt dat gedurende een termijn van 4 weken kon worden ingesproken op de plannen. De plannen lagen ter inzage in het gemeentehuis en in de openbare bibliotheek. Daarnaast konden de plannen worden ingezien op de gemeentelijke website. Op 18 februari 2010 werd een informatie- en inspraakbijeenkomst gehouden in het Abe Lenstrastadion.

Binnen de termijn kwamen inspraakreacties binnen van:

1. inspreker 1 (email 19 februari 2010);
2. inspreker 2 (telefonisch 19 februari 2010).

van de inspraakbijeenkomst werd een verslag opgemaakt:

3. verslag van de inspraakbijeenkomst d.d. 18 februari 2010 over het bestemmingsplan en het beeldkwaliteitsplan Abe Lenstrastadion.

In de inspraakreacties wordt (samengevat) het volgende naar voren gebracht:

### **1. Inspreker 1**

Wat behelst het in de bijeenkomst aangehaalde peilverlaging en in voor wat gebied geldt dit?

Door de inspreker worden de volgende suggesties gedaan:

1. Is het mogelijk om onder de nieuwbouw een fietsenstalling te maken?
2. Het bij alle nieuwbouw van kantoren verplicht stellen ondergrondse parkeergelegenheid te maken.
3. Handhaven werd tijdens de inspraakbijeenkomst meerdere malen aangekaart. Hier merkt inspreker op het eind van de Alma Tademaweg niets van.

Denk aan parkeren nabij Jan Mankeslaan, Jurrestraat en Piet van Hemstraat. Bij iedere thuiswedstrijd staan foutparkeerders in de bochten van deze straten. Hierdoor worden deze straten moeilijk bereikbaar voor eigen bewoners.

Voor wat betreft punt 1 het volgende.

Nu komen bezoekers bij evenementen in en om nabij het stadion met de auto uit naburige wijken. Denk aan De Greiden, plan Oudehaske en zelfs mensen uit Het Meer. Als het aantrekkelijk wordt gemaakt om fietsen overdekt te stallen en dit wordt gepromoot, dan denkt de inspreker dat de verkeersstroom bij evenementen af kan nemen.

## **2. Inspreker 2**

Inspreker 2 zou graag een verbeelding zien van het aanzicht / de zichtlijnen vanuit Skoatterwâld, van het Abe Lenstrastadion, nadat de westtribune is uitgebreid. Volstaan kan worden met een systematische tekening, waarbij het beeld op hoofdlijnen duidelijk is.

## **3. Inspraakbijeenkomst d.d. 18 februari 2010**

Blijkens het verslag van de inspraakbijeenkomst werden meerdere vragen reeds beantwoord tijdens de bijeenkomst. De volgende vragen / opmerkingen bleven openstaan of vroegen om een nadere verduidelijking.

### *Motorraces*

- Geeft de gemeente vergunningen af voor motorraces die op de terreinen buiten het stadion plaatsvinden? Hiervan wordt overlast ondervonden in Heerenveen Midden.

### *MER-plicht*

- Hoe zit het met de Mer-plicht voor de stadionuitbreiding en Centrum Breed?

### *Verkeer en parkeren*

- Rondom wedstrijden in het Abe Lenstrastadion moet strikter gehandhaafd worden op parkeerovertredingen.
- Bij de maximale benutting van bestaande parkeerterreinen en de juiste prikkels om hiervan gebruik te maken, is een extra parkeerterrein bij de Oranje Nassaulaan niet nodig.
- Voorgesteld wordt om een rotonde te maken aan de westzijde van de afrit 12 (Oranje Nassaulaan) van de A32.
- Er bestaat samenhang tussen de verkeers- en parkeerproblematiek die de uitbouw van het stadion betreffen en de bereikbaarheid van Heerenveen, waar momenteel onderzoek naar wordt gedaan. De discussie die nu wordt gevoerd moet over beide zaken gaan.
- Volgens bladzijde 9 van de toelichting op het bestemmingsplan draagt het aantal geplande parkeerplaatsen in het stadionegebied ruim 2.900, deels te realiseren in een parkeergarage. Waar is deze parkeergarage en wat is en of wordt de capaciteit van deze garage?

- Waarom worden 459 extra parkeerplaatsen in het stadiongebied gerealiseerd als maar 63% van de aanwezige parkeercapaciteit wordt gebruikt. Er is een overschot van 903 parkeerplaatsen, bij een bezetting van 70%.
- SC Heerenveen kan zakelijke partners aanschrijven of zij wel of niet een parkeerplaats willen. Is deze nu automatisch aan een seizoenkaart verbonden voor zakelijke partners, of kun je deze ook los koppelen?
- In de bijlage bij het bestemmingplan wordt gesproken over een parallelstructuur. Wat houdt dit voor de toegangsweg naar Oranjewoud in?
- Kunnen fietsers en voetgangers straks nog via de nu bestaande route Oranjewoud verlaten?
- P6 (parkeerterrein Skoatterwâld) heeft een wachttijd om te vertrekken van 1 à 1,5 uur bij een capaciteit van 600 voertuigen. Hoe denkt men de bijna zelfde infrastructuur bij Skoatterwâld aan te pakken, waarbij dan ook nog eens parkeerplaatsen voor de uitsupporters de nieuw aan te leggen parkeerplaatsen kruisen?
- Als richting P1 tot en met P4 de wegen vol staan, zoals nu het geval is, en men dan ook richting Skoatterwâld stilstaat, hoe denken reddingsdiensten hier dan langs te komen? De wegen zijn allemaal 1-baans en ruimte maken in een stilstaande file gaat dan wel even tijd kosten.
- Wat is het neveneffect wanneer bezoekers die via de Haskeruitgang binnen komen, dit nieuwe parkeerterrein ook gaan gebruiken (sluiproute is nu al in gebruik naar andere alternatieve parkeerplaatsen). Er wordt verzocht hier ook een onderzoek naar te starten.
- Waarom 450.000 euro kosten maken als er al voldoende parkeercapaciteit is?
- Voorgesteld wordt het parkeerterrein aan de Oranje Nassaulaan groen in te richten, net als het parkeerterrein in Skoatterwâld. Hierdoor ontstaan meer gebruiksmogelijkheden. Op het terrein in Skoatterwâld wordt gewandeld en gerecreëerd en er worden wielrentrainingen gehouden.
- Er moet voor worden gewaakt dat de afslag / rotonde Oranjewoud, qua verkeerssituatie, een tweede afslag / rotonde Het Meer wordt.
- Het op termijn te realiseren parkeerdek in Skoatterwâld moet goed worden ingepast en aan het oog worden onttrokken. Verder zou bij de gehele inrichting van het stadiongebied meer rekening moeten worden gehouden met Skoatterwâld.

#### *Grondwaterpeil*

- Het verlagen van het grondwaterpeil in Skoatterwâld en de omgeving van het Abe Lenstrastadion is negatief voor (de bossen van) Oranjewoud. Dit is in tegenspraak met het voorkeursalternatief op basis van het MER Sportstad Heerenveen uit 2003.

#### *Toelichting op het bestemmingsplan*

- De gebiedsaanduidingen in de toelichting op het bestemmingsplan zijn verwarrend: stadiongebied, plangebied, sportstadgebied, etc.

### *Aanzicht vanuit Skoatterwâld*

- De hoge gebouwen en de lichtreclames zijn vanuit Skoatterwâld gezien erg beeldbepalend. Gepleit wordt een goede landschappelijke inpassing.

### Voorgestelde reactie

Naar aanleiding van de Inspraakreacties hebben burgemeester en wethouders het volgende overwogen:

### *Motorraces*

Er zijn bij de gemeente geen vergunningen bekend voor motorraces nabij het Abe Lenstrastadion. Incidenteel worden op openbare terreinen races gehouden met modelmotoren of -auto's. Dit gebeurt over het algemeen zonder medeweten van de gemeente. Als hiervan overlast wordt onderzonden, kan het beste contact worden opgenomen met de gemeente. Dan wordt beoordeeld of handhavend kan worden opgetreden.

### *MER-plicht*

In 2003 is een MER gemaakt voor Sportstad Heerenveen. De MER-plicht werd veroorzaakt door het geschatte bezoekersaantal van de te realiseren (uitbreiding van) voorzieningen in het gebied. Dit overschreed het normgetal van 500.000 bezoekers per jaar.

Sindsdien is de milieuregelgeving gewijzigd en wordt onderscheid gemaakt tussen de instrumenten plan-MER en project-MER. De plan-MER kan worden opgesteld ter voorbereiding van beleidskeuzes. De project-MER wordt uitgevoerd voor concrete op uitvoering gerichte projecten.

De uitbreiding van het Abe Lenstrastadion en de Structuurvisie Centrum Breed zijn getoetst aan de milieuregelgeving. Hieruit bleek dat voor beide geen verplichting bestaat tot het opstellen van een plan-MER of een project-MER.

### *Verkeer en parkeren*

- Verkeer

De gemeente Heerenveen neemt samen met de provincie Fryslân en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat deel in het project "Bereikbaarheid Gebiedsontwikkeling Heerenveen". Hierin worden ingrepen in het hoofdwegennet en het lokale wegennet voorbereid, gericht op het oplossen van huidige en toekomstige problemen in de bereikbaarheid van en de verkeersafwikkeling in en om Heerenveen. In het project wordt rekening gehouden met de beoogde ruimtelijke ontwikkeling van Heerenveen en de autonome groei van het autoverkeer.

Tussen Gedeputeerde Staten van Fryslân en de gemeente Heerenveen is een convenant gesloten waarbij reserveringen uit verschillende fondsen worden vrijgemaakt ter realisering van de verbetering van de bereikbaarheid van Heerenveen.

Hierbij wordt onder meer geld ingezet uit het zogeheten Regionaal Specifiek Pakket (RSP). Dit zijn compensatiegelden die beschikbaar komen vanwege het niet doorgaan van de Zuiderzeelijn.

De beoogde ingrepen die voortvloeien uit het vooromschreven project, zoals verruiming van het knooppunt A7 - A32, verbetering van aansluitingen op het hoofdwegennet en verbeteringen in het lokale wegennet, behoeven, gezien de impact en het investeringsniveau, een zorgvuldige voorbereiding. Dit vraagt tijd. Zolang onvoldoende duidelijkheid bestaat over de feitelijke ingrepen die worden voorgesteld, kan daarover de publieke discussie niet worden geopend.

Tijdens de inspraak kwamen meerdere vragen naar voren die verband houden met ingrepen in het verkeerssysteem. Gezien de stand van de voorbereidingen van het project "Bereikbaarheid Gebiedsontwikkeling Heerenveen", kan nog geen concreet antwoord worden gegeven op deze vragen. Wel kan worden gesteld dat de uitbreiding van het stadion mede dient als input voor de bepaling van de omvang van de verkeersproblematiek op de langere termijn.

Het feit dat de aanpassingen die voortvloeien uit het project "Bereikbaarheid Gebiedsontwikkeling Heerenveen" pas op langere termijn plaatsvinden, riep tijdens de inspraak twee vragen op:

1. Kan het Abe Lenstrastadion wel worden uitgebreid zolang de verbetering van de bereikbaarheid van Heerenveen nog niet is gerealiseerd?
2. Kan een besluit worden genomen over de uitbreiding van het Abe Lenstrastadion, zonder dat daarbij ook reeds een publieke discussie plaatsvindt over de verbetering van de bereikbaarheid van Heerenveen in algemene zin?

Hierop kan als volgt worden gereageerd:

1. De verbetering van de bereikbaarheid van Heerenveen heeft primair betrekking op de spitsuren in de dagelijkse situatie. Daarbij wordt tevens gekeken naar de verkeersafwikkeling rondom publieke evenementen. Bij evenementen zal in de toekomst, evenals nu, het accent liggen op beheersing: een zodanige regulering dat de verkeersstromen binnen een aanvaardbare tijd, veilig worden afgewikkeld. Om de beheersing in de huidige situatie en na uitbreiding van het stadion te verbeteren, heeft de gemeente, in samenwerking met vertegenwoordigers van omliggende wijken en Plaatselijk Belang Oranjewoud, SC Heerenveen, Rijkswaterstaat, de politie en de provincie Fryslân, een traject gestart gericht op verbetering van het evenementenmanagement. Hierbij wordt ingezet op de volgende zaken:
  - betere sturing van verkeer naar parkeerterreinen;
  - betere benutting van parkeerterreinen;
  - aanpak van parkeerexcessen in woonwijken;

- op termijn een dynamisch parkeerverwijssysteem, waarbij langs toegangswegen actuele informatie wordt gegeven over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen.
2. Van belang is dat de uitbreiding van het Abe Lenstrastadion wordt betrokken bij de voorbereiding van de verkeersplannen ter verbetering van de bereikbaarheid. Het is echter ongewenst de uitbreiding van het stadion te laten wachten op de discussie over de verkeersplannen. Een dergelijke benadering zou afbreuk doen aan de dynamiek van Heerenveen. Grootschalige verkeersingrepen richten zich op de lange termijn en vergen veel tijd aan technische en financiële voorbereiding. Als ruimtelijke ontwikkelingen hierop moeten wachten, gaat dit ten koste van de partijen die bij deze ontwikkelingen gebaat zijn en ten koste van de vooruitgang van de kern Heerenveen als geheel. Dit laat echter onverlet dat verkeersaspecten bij relevante ruimtelijke ordeningsbesluiten aandacht behoeven. In het bestemmingsplan wordt hierop uitgebreid ingegaan.

#### *Toegankelijkheid voor hulpdiensten*

De toegankelijkheid van Heerenveen voor hulpdiensten tijdens evenementen, is onderwerp van regulier overleg over openbare orde en veiligheid. Hierbij zijn de gemeente, justitie, politie en hulpdiensten betrokken. Er zijn geen signalen dat er op het punt van de toegankelijkheid knelpunten zijn. Over de aanpassingen in het verkeerssysteem wordt overleg gepleegd met de hulpdiensten.

#### *Parkeren (algemeen)*

Bij de ontwikkeling van Sportstad Heerenveen is in ruime mate geïnvesteerd in de aanleg van parkeervoorzieningen. Zo is in het stadionsgebied een groot aantal parkeerplaatsen gerealiseerd, zijn 1.000 parkeerplaatsen gerealiseerd tegenover het Abe Lenstrastadion, in Skoatterwâld, en is een parkeerterrein van 1.200 parkeerplaatsen gerealiseerd in de bufferzone tussen het bedrijventerrein IBF en Het Meer. Er is een parkeerbalans opgesteld, waarin naast genoemde parkeerterreinen, uitgegaan wordt van parkeren in het centrum, in woonwijken, en van het medegebruik van particuliere parkeerterreinen bij bedrijven en kantoren in de nabijheid van het stadion.

Een belangrijk deel van de bezoekers van evenementen in het Abe Lenstrastadion komt per auto. Het betreft grotendeels regelmatige bezoekers, die eigen keuzes maken ten aanzien van hun parkeergedrag, en zich daarbij niet altijd laten leiden naar de gewenste parkeerlocaties. Een onderzoek naar de benutting van parkeerterreinen tijdens een tweetal voetbalwedstrijden, wees uit dat er sprake is van een ruime onderbenutting van beschikbare parkeerterreinen. Daarnaast wordt in de woongebieden rondom het stadion overlast ondervonden, omdat daar parkeergedrag wordt vertoond dat de verkeersveiligheid, de toegankelijkheid en het woongenot aantast.

Van de kant van de gemeente wordt ingezet op een betere benutting van de beschikbare parkeerterreinen, vermindering van overlast en verhoging van de parkeer capaciteit.

De verhoging van de parkeercapaciteit wordt bereikt door een extra parkeerterrein toe te voegen bij de Oranje Nassaulaan. Dit laatste heeft twee effecten:

1. er wordt een goed toegankelijke extra parkeervoorziening toegevoegd op korte afstand van het stadion;
2. er wordt een substantiële parkeervoorziening toegevoegd aan de zuidzijde van Heerenveen. Een parkeervoorziening aan de zuidzijde heeft mede tot gevolg dat de verkeersstromen beter worden gereguleerd, omdat de A32 de aanvoerroute voor verkeer vanuit het zuiden is, terwijl de huidige parkeerterreinen zijn geconcentreerd rondom het stadion, of ten noorden daarvan. De betere benutting van parkeerterreinen en de vermindering van overlast, zijn onderwerp van het verbetertraject van het evenementenmanagement.

Het getal van 2.900 parkeerplaatsen in het stadionegebied, dat wordt genoemd in de toelichting op het bestemmingsplan, is afkomstig uit de ontwerp-Ontwikkelingsvisie Stadion e.o. uit 2000. Hierin wordt rekening gehouden met een parkeergarage in het gebied ten noorden van het stadion (de Noordplot). Op dit moment wordt gediscussieerd over de invulling van dit gebied, waarbij onder meer de realisering van een nieuw Thialf aan de orde is. De uitkomsten van deze discussie zullen mee bepalen in welke omvang parkeerplaatsen worden gerealiseerd in dit gebied.

Het Abe Lenstrastadion, het zaal- en zwemsportcomplex, het Friesland College en de kantoorfuncties in de directe omgeving daarvan, hebben zich ontwikkeld tot een economische factor van belang. In het gebied wordt werkgelegenheid geboden aan een groot aantal mensen. Daarnaast kent het gebied een groot aantal dagelijkse gebruikers en bezoekers: klanten, leveranciers, sporters en scholieren. Om het parkeren op een goede manier te faciliteren wordt gepoogd een scheiding te maken tussen dagparkeerders (voornamelijk werknemers) en incidenteel parkeren (voornamelijk bezoekers). Voor de dagparkeerders wordt uitgegaan van een vergroting van het parkeerterrein aan de overzijde van de A32, in Skoatterwâld. Bij vergroting van deze capaciteit is het wenselijk dat een extra ontsluiting vanuit het zuiden wordt gerealiseerd. Hierbij wordt een aansluiting gemaakt op de rotonde Oranje Nassaulaan - Cissy van Marxveldtlaan. Deze ingrepen worden ingebed in het bereikbaarheidsonderzoek voor geheel Heerenveen, waarbij de hiermee samenhangende verkeersaspecten, waaronder langzaam verkeer, vanuit een breder perspectief worden beschouwd. Als deze uitgebreide parkeervoorziening in gebruik wordt genomen, krijgt deze ook een functie tijdens evenementen, en wordt het tijdelijke parkeerterrein aan de Oranje Nassaulaan opgeheven.

- Kantoorparkeren

De suggestie om tot ondergronds parkeren te verplichten bij kantoren, kan niet worden gehonoreerd. Voor het sportstadgebied is een algemene lijn uitgezet dat kantoren op eigen terrein moeten voorzien in de parkeerbehoefte voor het dagparkeren. Hiervoor wordt als norm gehanteerd 1 parkeerplaats per 65 m<sup>2</sup> bruto kantooroppervlakte. Deze norm is afgeleid van het vroegere rijksmobiliteitsbeleid.



De wijze waarop exploitanten hieraan uitvoering geven ligt niet vast. Een ondergrondse parkeervoorziening behoort daarbij wel tot de mogelijkheden.

- Fietsparkeren

In het bouwplan dat is ontwikkeld voor de uitbreiding van het stadion, is niet voorzien in een extra ondergrondse fietsenstalling. Op dit moment is een fietsenstalling in gebruik in de parkeerboulevard tegenover het stadion. Het algemene beeld is echter dat tijdens wedstrijden fietsen verspreid rond het stadion worden gestald. Hierin is verbetering mogelijk. Wij adviseren u hierover in overleg te treden met de SC Heerenveen.

- Handhaving

Handhaving ingeval van parkeeroverlast blijft een punt van aandacht. In het kader van het overleg over het evenementenmanagement, kunnen vanuit de wijken probleempunten worden aangegeven. In overleg met gemeente en politie kan worden bekeken welke fysieke, juridische en handhavingsmaatregelen worden getroffen.

- Uitvoering parkeerterrein Oranje Nassaulaan

Voor het tijdelijke parkeerterrein aan de Oranje Nassaulaan wordt een apart bestemmingsplan opgesteld. Bij de voorbereiding van dit terrein wordt beoordeeld of de budgettaire ruimte bestaat om hieraan een fysieke uitvoering te geven die vergelijkbaar is met het parkeerterrein in Skoatterwâld. Bij de voorbereiding en vaststelling van het desbetreffende bestemmingsplan kan hierover meer duidelijkheid worden gegeven.

- Uitvoering parkeerdek Skoatterwâld

De realisering van een parkeerdek in Skoatterwâld, speelt op de langere termijn. In relatie met de discussie over de mogelijke toekomstige locatie van Thialf, heeft de gemeenteraad de ontwikkeling van de gedeelten van Skoatterwâld die direct nabij het huidige parkeerterrein in Skoatterwâld liggen, opgeschort. Als de ontwikkeling van dit gebied weer aan de orde komt, hetzij de woningbouw, hetzij het parkeerdek, hetzij de woningbouw en het parkeerdek tezelfdertijd, wordt het gebied stedenbouwkundig opnieuw tegen het licht gehouden, waarbij de combinatie van functies in het gebied meebepalend is voor de ruimtelijke keuzes die worden gemaakt.

### *Waterpeil*

In het voorontwerpbestemmingsplan is helaas een fout geslopen. In paragraaf 4.6 van de toelichting op het bestemmingsplan is ten onrechte aangegeven dat het waterpeil wordt verlaagd. Dit is niet het geval. Voor het gebied Sportstad Heerenveen wordt een toekomstig waterpeil gevoerd van NAP – 1,30 meter. Het oude waterpeil ligt op NAP - 1,50 meter. Er is dus sprake van een verhoging in plaats van de verlaging van het oppervlaktewaterpeil en daarmee ook het grondwaterpeil. De drooglegging is berekend met een oppervlaktewaterpeil van NAP - 1,30 meter. De toelichting op het bestemmingsplan wordt op dit punt aangepast.

#### *Aanzicht uitgebreide stadion vanuit Skoatterwâld*

De architect van het stadion heeft een aanzichtmontage van het uitgebreide stadion gemaakt, vanuit het perspectief van Skoatterwâld. Hieruit valt af te leiden dat de uitbreiding van het stadion wel waarneembaar is, maar dat de toevoeging van de westelijke uitbreiding aan de oostzijde toch slechts in beperkte mate invloed heeft op het ruimtelijk beeld. Hierbij kunnen nog twee opmerkingen ter relativering worden gemaakt. De ruimtelijke plannen voor het stadionsgebied, behelzen, naast het stadion zelf, hoogteaccenten aan de noordzijde en de zuidzijde van het stadion. Aan de noordzijde is hieraan reeds invulling gegeven door de bouw van drie kantoorgebouwen (3 tenoren). Ook aan de zuidzijde wordt uitgegaan van een hoogteaccent in de vorm van kantoren. Dit geeft de kern Heerenveen vanuit Skoatterwâld een stedelijk aanzicht. Verder wordt het aanzicht op termijn ervaren vanuit een volledig gerealiseerd Skoatterwâld. Dit zal anders worden ervaren dan in de huidige situatie, waarbij het stadionsgebied van het centrale deel van Skoatterwâld nog wordt gescheiden door een onbebouwde groene ruimte.

#### **7. 4. Voorontwerpbestemmingsplan Sportstad Heerenveen**

In 2004 werd reeds een bestemmingsplan opgesteld voor het gehele sportstadgebied, met daarin het Abe Lenstrastadion. Dit voorontwerpbestemmingsplan Sportstad Heerenveen is in het kader van het Overleg ex artikel 10 Bro 1985 voorgelegd aan diverse instanties. Van meerdere instanties werd een reactie ontvangen op het voorontwerpbestemmingsplan.

Burgemeester en Wethouders stelden op 23 juni 2009 een antwoordnota vast naar aanleiding van de overlegreacties. Doordat de discussies over de invulling van het sportstad gebied niet tot een afronding kwamen, is het voorontwerpbestemmingsplan Sportstad Heerenveen niet omgevormd tot een ontwerpbestemmingsplan.

Voor het zuidelijk deel van Sportstad Heerenveen is inmiddels een aangepast voorontwerpbestemmingsplan gereed, waarvoor de procedure is gestart. Het voorliggende bestemmingsplan Abe Lenstrastadion is het tweede in rij voor het sportstadgebied.

De antwoordnota Overleg betreffende het bestemmingsplan Sportstad Heerenveen (2004) is als bijlage 12 bij dit bestemmingsplan gevoegd. De antwoordnota heeft slechts deels betrekking op het Abe Lenstrastadion en is op onderdelen verouderd. De nota geeft echter een goed beeld van discussies over Sportstad Heerenveen in breder perspectief.

===