

Bij het maken van het inrichtingsplan zijn de doelstellingen vertaald naar ontwerpkeuzes en -uitgangspunten. Dit zijn de volgende:

- Alle functies blijven in directe nabijheid station;
- Gebied voor station 30 km/uur;
- Shared space waar het kan;
- Evenwicht tussen voorrang voor oversteken fietsers en voetgangers en doorstroming autoverkeer en busverkeer;
- Busstation wordt heringericht tot een zogenaamd visgraatmodel;
- Fietsen aan de noordzijde worden allemaal in een ondergrondse stalling gestald, stallingen op maaiveld worden verwijderd;
- Verleiden voetgangers naar oostzijde stationsgebied;
- Fietspad Stationsweg aan de noordzijde vervalt;
- Handhaving van bestaande bebouwing en monumentale boom.

Ruimtelijke inrichting en beleving

Door het verleggen van de parkeerring van de Sophialaan-Lange Marktstraat naar de zuidzijde van de Aegon en de Oude Veemarkt is het gehele gebied noordelijk van de Stationsweg een verblijfsgebied geworden. Dus niet alleen meer interessant voor passanten, maar ook voor mensen om even te gaan zitten en om te ontspannen. Hier is invulling aan gegeven door een groot grasveld met bomen aan te leggen. Hierdoor wordt de natuur van het Friese platteland symbolisch ook al bij de entree van de stad voelbaar. Het gras is vrij te betreden voor voetgangers, maar fietsers moeten er omheen rijden.

Om het gebied nog meer kwaliteit te bieden en een eigen karakter te geven is in het kader van het project “Eleven Fountains” in opdracht van Culturele Hoofdstad 2018 door de Spaanse kunstenaar Plensa een kunstzinnige fontein gemaakt. De ontwikkeling van het kunstwerk en de openbare ruimte is in nauwe samenspraak gedaan waardoor het kunstwerk en de openbare ruimte elkaar versterken.

Op basis van de doelstellingen en de ontwerpuitgangspunten is het inrichtingsplan Stationsgebied ontwikkeld. Het is een schetsontwerp waarin alle elementen zijn ingetekend en de inrichtingsprincipes zijn vastgelegd. Op basis van dit inrichtingsplan is het plan verder uitgewerkt en gedetailleerd. Dit heeft geresulteerd in verschillende aanvragen omgevingsvergunning waar deze ruimtelijke onderbouwing onderdeel van uitmaakt.

In deze ruimtelijke onderbouwing wordt aangetoond dat het project zoals hiervoor beschreven op deze locatie aanvaardbaar is.

STRIJDIGHEDEN MET HET BESTEMMINGSPLAN / AANVRAGEN OMGEVINGSVERGUNNING

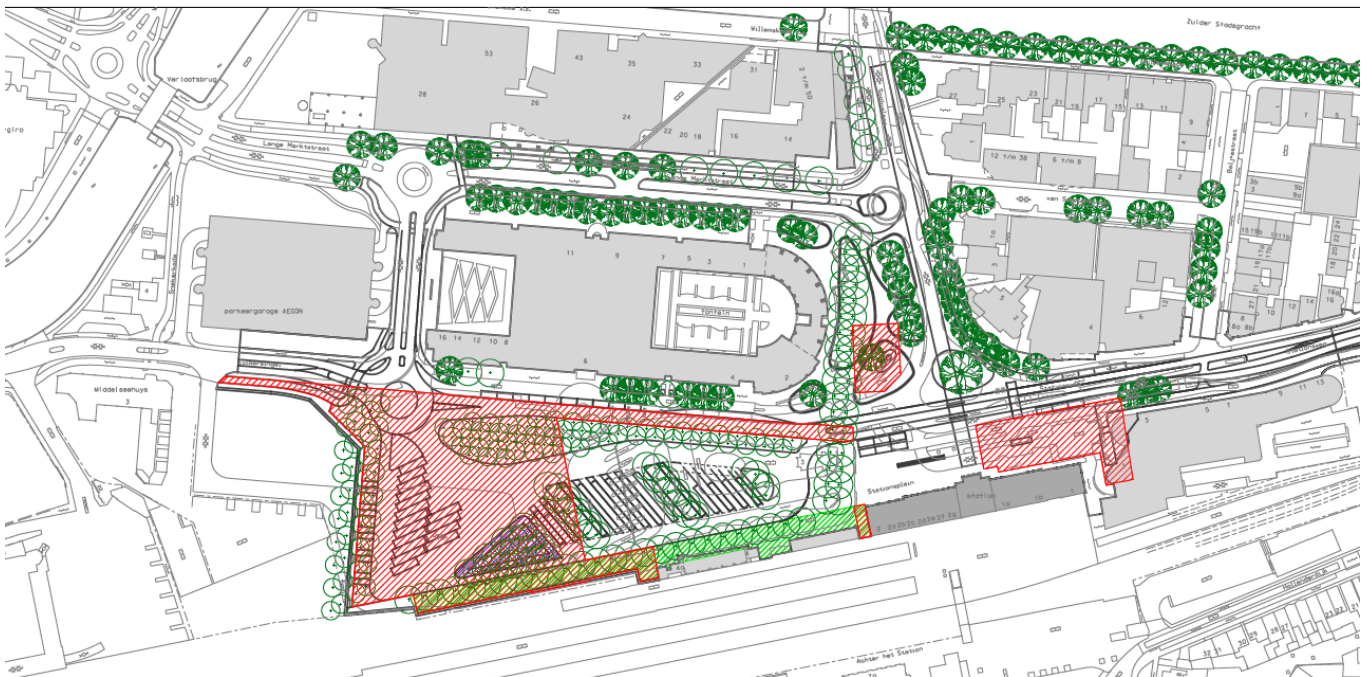
Het inrichtingsplan stationsgebied is getoetst aan het ter plekke geldende bestemmingsplan ‘Stationskwartier’ en de beheersverordening ‘Leeuwarden – Spoordok’. Het plan is strijdig met dit bestemmingsplan / beheersverordening op basis van de volgende punten:

1. Wegstructuur → Een deel van de weg is geprojecteerd binnen de bestemmingen ‘kantoor’ en ‘Verkeer – Openbaar Vervoerstation’ van de beheersverordening “Leeuwarden – Spoordok”. Binnen deze twee bestemmingen is het niet toegestaan wegen aan te leggen anders dan ten behoeve van deze bestemming.
2. Aanpassing busstation → Het busstation is gelegen binnen de bestemmingen ‘Kantoor’, ‘Verkeer – openbaar vervoerstation’ en ‘Verkeer – verblijfsgebied’ van de beheersverordening “Leeuwarden – Spoordok”. Binnen de bestemmingen ‘Kantoor’ en ‘Verkeer – Verblijfsgebied’ is het niet toegestaan een busstation te realiseren. Daarnaast is het plan deels in strijd met de bouwvoorschriften. Binnen de bestemming “Verkeer – Openbaar Vervoerstation” is de nieuwe luifel met een hoogte van maximaal 5 meter deels buiten het bouwvlak gesitueerd. Buiten het bouwvlak zijn geen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan met een hoogte van maximaal 5 meter. De nieuwe luifel met een hoogte van maximaal 5 meter is tevens binnen de bestemming “Kantoor” gesitueerd. Binnen deze bestemming zijn buiten het bouwvlak geen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, met een hoogte van maximaal 5 meter toegestaan. Als

laatste is het plan in strijd met de bouwvoorschriften van de bestemming “Verkeer - Verblijfsgebied”. Binnen deze bestemming zijn twee gebouwen ten behoeve van het openbaar vervoersstation gesitueerd. Dit gebouw heeft een hoogte van maximaal 12 meter. Binnen de bestemming “Verkeer - Verblijfsgebied” zijn geen gebouwen toegestaan.

3. Oprichten kunstwerk → Het kunstwerk is gelegen binnen het bestemmingsplan “Stationskwartier” en heeft hierin de bestemming ‘Verkeer’. Het oprichten van een kunstwerk met een maximale hoogte van 9 meter past niet binnen de bestemming ‘verkeer’.
4. Fietsenstalling → De fietsenstalling is gelegen binnen het bestemmingsplan “Stationskwartier” en heeft hierin de bestemmingen:
 - o ‘Verkeer - Verblijfsgebied’: binnen deze bestemming mogen geen gebouwen worden opgericht.
 - o ‘Verkeer’: binnen deze bestemming mogen geen gebouwen worden opgericht.
 - o ‘Verkeer - Railverkeer’: Stalling wordt opgericht buiten het bouwvlak.

Voor zowel de wegstructuur als het busstation geldt dat maar een deel hiervan in strijd is met het bestemmingsplan / beheersverordening. Om inzichtelijk te maken welke onderdelen in strijd zijn, is hieronder in rood aangegeven welke onderdelen van het inrichtingsplan in strijd zijn met het bestemmingsplan / beheersverordening:



Voor de onderdelen die in strijd zijn met het bestemmingsplan / beheersverordening is een aanvraag omgevingsvergunning ingediend. De volgende aanvragen zijn ontvangen:

1. Het aanpassen van de wegenstructuur aan de voorzijde van station Leeuwarden, ten zuiden van het Aegon gebouw, en de Lange Marktstraat;
2. Het aanpassen van het busstation Leeuwarden;
3. Het oprichten van een kunstwerk ten noorden van de Stationsweg Leeuwarden;
4. Het oprichten van een ondergrondse fietsenstalling tussen het station Leeuwarden en de Stationsweg, direct aansluitend op de bestaande ondergrondse fietsenstalling;

BESCHRIJVING VAN DE GELDENDE PLANOLOGISCH-JURIDISCHE SITUATIE

Voor de wegstructuur, het busstation en het kunstwerk geldt dat voor deze projecten het bestemmingsplan geen afwijkmogelijkheid (of wijzigingsbevoegdheid) kent en geen medewerking kan worden verleend met toepassing van artikel 2.12 lid 1 onder a onder 2° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht jo. artikel 4 van bijlage II van het Besluit omgevingsrecht. Er kan alleen medewerking aan de aanvraag omgevingsvergunning worden verleend door middel van een planologische procedure; de zgn. 'buitenplanse grote afwijking' waar een ruimtelijke onderbouwing onderdeel van uit maakt.

Voor dit plan is geen 'verklaring van geen bedenkingen' van de gemeenteraad vereist. Op 20 oktober 2010 heeft de raad een lijst van projecten vastgesteld, waarvoor geen verklaring van geen bedenkingen is vereist. Het plan past binnen deze vastgestelde projectenlijst.

In het kader van deze procedure worden de ontwerp-vergunning met bijlagen voor een periode van zes weken ter visie gelegd.

Voor de ondergrondse fietsenstalling geldt dat medewerking kan worden verleend met toepassing van artikel 2.12 lid 1 onder a onder 2° van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht jo. artikel 4 van bijlage II van het Besluit omgevingsrecht. Hiervoor geldt de 'reguliere afwijkmogelijkheid'.

TOETSING AAN DE RUIMTELIJKE EN FUNCTIONELE STRUCTUUR

Toets op functie

Kenmerkend voor het stationsgebied is een intensief gebruikt gebied. Voor bezoekers is het een eerste kennismaking met de stad, voor de dagelijkse forens is het een vertrouwde omgeving. Hoofdgebruikers van het stationsgebied zijn fietsers en voetgangers van en naar het station. Deze gebruikers "concurreren" met de forse hoeveelheid autoverkeer dat gebruik maakt van de parkeerring die aan de voorzijde van het station loopt. De route heeft een functie voor de bereikbaarheid van het gebied, de binnenstad en de parkeergarages. Een functie die past bij het bebouwingsbeeld. Passend bij die functie is een lage snelheid en een beperkte doorstroming tijdens de spits van het autoverkeer (kruipende slang). Alle vervoersstromen zorgen voor drukte, levendigheid en dynamiek, passend bij de omgeving. In de rustige uren van de dag en de avond is het stationsgebied nog één van de drukke plekken in de stad, wat bijdraagt aan de herkenbaarheid en de sociale veiligheid. In het nieuwe ontwerp van het stationsgebied wordt het karakter van het gebied behouden/versterkt.

Beleid

- ***Provinciaal beleid / Verordening Romte 2014***

Op 25 juni 2014 hebben Provinciale Staten de Verordening Romte Fryslân vastgesteld. De verordening stelt regels die ervoor moeten zorgen dat de provinciale ruimtelijke belangen doorwerken in de gemeentelijke ruimtelijke plannen.

De verordening Romte Fryslân stelt geen specifieke regels ten aanzien van het stationsgebied Leeuwarden. De verschillende (deel)projecten zijn dan ook niet strijdig met de verordening.

- ***Gemeentelijk beleid***

De stadsvisie 'Varen onder eigen Vlag' (2002) beschrijft de koers voor Leeuwarden voor de toekomst. Periodiek wordt bekeken of nieuwe ontwikkelingen een actualisering nodig maken. Dit heeft geresulteerd in de stadsvisie "Leeuwarden fier verder! Op weg naar een duurzame stad" (2008). Leeuwarden telt ruim 92.000 inwoners, bijna 27.000 hbo en mbo-studenten en biedt werkgelegenheid aan 55.000 mensen. Dagelijks stromen 28.000 forenzen de stad binnen om naar hun werk te gaan. Leeuwarden heeft ook belangrijke voorzieningen op het gebied van wonen, werken, cultuur, recreatie, onderwijs en gezondheidszorg. Daarmee is Leeuwarden dé woonstad en dé banenmotor van Fryslân.

De stadsvisie rust op een stevig fundament van vijf pijlers, die met elkaar verbonden zijn door de rode draad van duurzaamheid. Voor het stationsgebied is met name de pijler tijd voor schoonheid relevant:

Voorwaarde voor verdere ontwikkeling is dat de bereikbaarheid op orde is. Met bovengenoemde ontwikkeling wordt de bereikbaarheid van het stationsgebied voor alle vervoermodaliteiten versterkt/verbeterd, waarbij op een goede manier aandacht is geschonken aan de historie van het gebied.

Stedenbouw

Binnen het inrichtingsplan wordt gestreefd naar een maximale verblijfskwaliteit rondom het station en naar een verbetering van de langzaam verkeerverbinding tussen het station en de binnenstad. De belangrijkste ingreep is het uitrollen van een loper vanaf de hoofdingang van het station in de richting van de binnenstad. Iedere bezoeker wordt op deze wijze met egards ontvangen. Daarnaast wordt de Sophialaan tussen de Stationsweg en de Lange Marktstraat ingericht als plantsoen en als shared space voor het langzame verkeer. Het gemotoriseerde verkeer in de richting van de binnenstad dient te rijden via Stationsweg-Zuidersingel-Oude Veemarkt-Lange Marktstraat. De verharding rondom het station en busstation wordt eenduidig uitgevoerd. Voor het gemotoriseerde verkeer worden gescheiden rijlopers aangebracht die verdiept liggen ten opzichte van de omringende verkeersruimte, dit om de grote verkeersstromen te begeleiden. Ter plaatse van het plein worden de rijlopers op hetzelfde niveau gelegd als de omringende verharding. De vrijliggende fietspaden die vanuit alle windrichtingen op het station afkomen gaan aan de randen over in de uniforme pleinverharding, waardoor de ruimtelijke samenhang en de shared space gedachte voor het langzame verkeer wordt ondersteund.

De Sophialaan ondergaat de grootste metamorfose want het wordt de ontvangsthuis van de stad en daarnaast wordt het een verblijfsgebied met een belangrijke stroomfunctie voor het langzame verkeer. Centraal komt een plantsoen met daarin plaats voor een beeld/fontein. Dit beeld is dusdanig geplaatst dat het prominent zichtbaar is vanuit de hoofdingang van het station. Het komt vrij in het gras te staan en krijgt rugdekking van de prominente dubbele platanenrij. Ten oosten van dit plantsoen wordt de verharding het breedste in verband met de grote voetgangersstroom vanuit het station en in verband met de fietsverbinding tussen de Schrans en de binnenstad. De ruimte voor het station wordt als één vlak uitgevoerd met daarop ruimte voor laden en lossen en een aantal taxistandplaatsen. Via de Zuidersingel kunnen grote vrachtwagens over het voorplein rijden en ter plaatse van de winkels laden en lossen. Via dezelfde route kunnen touringcars tijdelijk op het voorplein parkeren bij calamiteiten op het spoor. Met markeringen op het plein worden de routes en de standplaatsen aangegeven. Op het plein komt aan de oostzijde ook de nieuwe entree voor de ondergrondse fietsenstalling. Door de verdubbeling van de capaciteit dient de entree verbreed te worden. Via een luie trap afgezoomd met een balustrade wordt de stalling ontsloten. Nabij de hoofdingang van het station komt een tweede in- en uitgang van de stalling uitsluitend voor de voetgangers. Voor de haal en brengfunctie worden er langspaarkeervakken aangelegd aan de noordzijde van de Stationsweg en Zuidersingel. De langspaarkeervakken transformeren de Stationsweg naar een stadsstraat met een bijbehorend verkeers- en gedragsregime. Het gebied wordt ook formeel een 30-km zone.

Het busstation wordt volledig getransformeerd naar een station met een visgraatmodel. Vanuit het hoofdstation kunnen de reizigers direct in westelijke richting naar de wachzone voor de buspassagiers lopen. Onder de overdekte wachruimte kunnen zij op hun bus wachten en instappen zodra deze is gearriveerd. De luifel is één lang architectonisch element, die de wachruimte overkapt en beschut. Met één lange houten bank wordt voorzien in zitruimte voor de buspassagiers. Het gebouw voor de buschauffeurs wordt gepositioneerd op de driehoekige ruimte aan de westkant van het busstation. De vertrekkende bussen in oostelijke richting maken gebruik van een doorsteek, die het busstation verbindt met de Stationsweg. Omdat er een zeer beperkte bufferruimte is tussen de haltes en de Stationsweg krijgen de bussen voorrang via een doseerlicht.

Openbare ruimte, groenstructuur en geschiedenis

De openbare ruimte volgt en versterkt de stedenbouwkundige onderlegger. Het weghalen van het verkeer uit de Sophialaan, vormt een structurele maatregel om ruimte te geven aan groen. De stationsomgeving, is een met elkaar samenhangende optelsom van het stationsvoorplein, de Sophialaan en het busstation. Een optelsom, niet alléén in functionele zin, maar ook ruimtelijk. De

vormgeving van de openbare ruimte, met daarin onderscheiden: groenaanleg, vloer en verlichting, vormt daarin een belangrijke vertaalslag. De(her) inrichting van de openbare ruimte, wordt deels bepaald door een hedendaags programma, maar in deze context ook door historie.

In de afleesbaarheid van de verschillende bouwfasen welke zich hebben voltrokken, speelt sterk de eenheid van architectuur en buitenruimte. Het straatbeeld werd vroeger bepaald door royale voortuinen met grote bomen, smeedijzeren hekwerken en bomenlanen. Ook was voorzien in een plantsoen, het zogenaamde Zuiderplantsoen in aansluiting op het representatieve wonen in nabijheid van het stationsgebouw.

Groenstructuur, bestaand en opzet

Het voorkomen en gedijen van bomen ter plekke, wordt sterk bepaald door de eigenheid van de voormalige zeebodem, d.w.z. het voorkomen van klei en een hoge grondwaterstand. Het is een reële wens en voornemen vanuit 'duurzaamheid', om alléén daar bomen te planten waar het ruimtelijk zin heeft, maar bovenal waar goede condities qua grondverbetering en vochthuishouding worden geschapen. Concreet: concentreer / bundel beplantingen, zorg voor plantgatverbetering en optimale waterhuishouding. Op plaatsen waar bomen worden geplant wordt de klei weggegraven, bomenzand aangebracht. Civieltechnisch is er sprake van een bloempotconstructie in de klei, het overmatige water wordt onder verhang gescheiden afgevoerd naar de stadsgracht.

Algemeen qua hoofdbeeld en beheer: uitgangspunt bomen, opgekroond op gras, geen struiken. Het maaiveld wordt waar mogelijk bolvormig opgehoogd ter vergroting standplaatsconditie bomen. De bomen staan in een "grassig- en bloemig milieu", als beheertype te omschrijven als Stinsemilieu, een extensief te beheren en te verarmen beplantingseenheid, kenmerkend voor tuinen in versteende omgevingen.

Het voorkomende sortiment, vormt qua (cultuur)historie, leeftijd en afmetingen, een waardevol onderdeel van het plan openbare ruimte. De erfenis uit de vorige eeuw betreft het bestand oude linden uit de eerdere laanopzet, inclusief de monumentale plataan. In latere planfasen zijn bomen aangeplant om het verkeer, zowel voetgangers, fietsers en auto's te geleiden, zogenaamd verkeersbegeleidend groen. Met de realisering van kantoorgebouwen, zoals de Aegon, zijn ook randbeplantingen tot wasdom gekomen, zoals moerascypressen.

Het plan voorziet niet alléén in nieuw groen, maar ook in het verwijderen van bestaand groen. De te verwijderen beplantingselementen betreffen het verkeersbegeleidende groen langs het fietspad in de Sophialaan en de beplanting langs het fietspad Aechongebouw. De laatsten zijn niet te handhaven gelet het nieuwe verkeersplan, de eersten worden verwijderd om de leesbaarheid van de ruimte te vergroten (plan openbare ruimte).



Sophialaan en voorplein

Nieuwe beplantingselementen worden structureel ingezet in de westzijde van het plangebied, het busstation, maar ook in de westflank van de Sophialaan, parallel aan het Aegongebouw. Situering en aantallen, zijn hierbij afgestemd op de wens om enerzijds bestaande opstanden te behouden en anderzijds om de leefbaarheid van de openbare ruimte, het microklimaat, te verbeteren en te vergroten. Het zwaar versterken van de gevellijn Aegon, middels een dubbele bomenrij ten westen heeft als meerwaarde het vrijkomen van een doorgaande ruimte van stationsgevel tot de stadsgracht, maar ook in het dwarsprofiel ontstaat ruimte. De bestaande linden uit de "planfase Romein", blijven behouden en verkrijgen een markante positie. Platanen vormen de bomenlaan ten westen van de Aegon, deze beplantingslijn steekt de Stationsweg over en accentueert de monumentale gevelpartij van het station. In het verlengde van de platanenrij richting stadsgracht, wordt een nieuwe rij linden geplant, Koningslinden, gelet op groeikracht, windbestendigheid en robuustheid. In overleg met eigenaren ter oostzijde van de Sophialaan (workshop/receptenboek), wordt bekeken of het waardevolle bestand van bomen in voorkomende tuinen, a: kan worden behouden en b: mogelijk uitgebreid.

Monumentale plataan

Monumentaliteit en ligging van deze boom, leggen de nadruk op behoud en groeiplaatsverbetering. In het plan openbare ruimte wordt hierin voorzien door vrijwaring middels bouwkundige voorzieningen. Overloopbaarheid van een deel van het wortelgestel wordt gerealiseerd door het leggen van een constructie die het wortelstelsel niet aantast.

Busstation

In de vertaling van het zware functionele programma voor het terrein busstation, zijn de randen van het terrein vrijgespeeld en een viertal zone's in de middenpartij. Hier is gekozen voor concentratie en bundeling, enerzijds om middels sterke randen en schotten een parkachtige en ruimtelijke uitstraling te genereren, anderzijds geeft bundeling de kans om te investeren in groeiplaatscondities, als essentiële randvoorwaarde qua duurzaamheid.

In ordening, aantallen en soortkeuze zijn drie randen en vier middenpartijen onderscheiden. In de zuidrand van het busstation, wordt de optelsom van bestaande en uit te breiden hagen parallel aan het spoor, gecombineerd met een beplantingslijn platanen, bepalend. Zowel aan de westzijde als aan de noordzijde, wordt een omvangrijk volume Koningslinden geplant. In de uitgespaarde vakken op het plein, staan koningslinden.

Parkeren/verkeer

De beschrijving van de verkeerskundige aspecten betreft een vergelijking van het inrichtingsplan met de huidige inrichting.

Doorstroming Verkeer

GVVP

De route Lange Marktstraat-Sophialaan-Stationsweg-Zuiderplein heeft een belangrijke functie in het verkeerssysteem (binnenring van Leeuwarden). De binnenring (parkeerring) heeft een functie voor de bereikbaarheid van het gebied, de binnenstad en de parkeergarages. Een functie die past bij het bebouwingsbeeld. Passend bij die functie is een lage snelheid en een beperkte doorstroming tijdens de spits van het autoverkeer (kruipende slang). Ook vanuit de opbouw van het verkeerssysteem (Vrij Baan) in en rond Leeuwarden blijft de verkeersfunctie van de Stationsweg van belang. Belangrijk verschil met de huidige situatie is dat met de uitvoering van het programma Vrij Baan (verhogen capaciteit stadsring, realisatie van de Haak en de Westelijke invalsweg etc.) voor het autoverkeer alternatieven bestaan om dit gebied te bereiken maar ook te mijden (voor doorgaand verkeer) en een afgestemd verkeersgedrag zodoende kan worden afgedwongen.

Microsimulatie

Voor het ontwikkelkader is er een zogenaamde microsimulatie gemaakt voor het gemotoriseerde verkeer voor de situatie 2020. De microsimulatie geeft inzicht in de verkeersafwikkeling voor het gemotoriseerde verkeer. De microsimulatie is vergeleken met de huidige inrichting voor de ochtendspits en de avondspits.

Vanuit stedenbouwkundig oogpunt was in eerdere versies van het inrichtingsplan de zebra voor de hoofdingang van het NS Station 12 meter breed gemaakt. Hiermee werd de looproute naar de binnenstad maximaal gefaciliteerd. Daarnaast was de ontsluiting van het busstation in eerste aanleg alleen via de westzijde geregeld. In het vastgestelde zijn enkele aanpassingen doorgevoerd. Het betreft de breedte van de zebra voor de hoofdingang van het NS Station en de ontsluiting van het busstation. Redenen hiervoor zijn dat bij het inrichtingsplan met een zeer brede zebra en een busstation dat geheel aan de westzijde werd ontsloten de volgende nadelige effecten optraden:

- de wachtrijen slaan in de avondspits terug tot voorbij de verkeerslichten Zuiderplein. Dit betekent een toename van de reistijd. Op het traject Oostergoweg – Snekertrekweg neemt de reistijd in beide richtingen op drukke momenten toe tot 8-10 minuten. Hierbij is niet uit te sluiten dat dit negatieve effecten heeft op verderop gelegen wegen en kruispunten, zoals de parkeerring of invalswegen zoals de Snekertrekweg;
- de voertuigverliesuren nemen toe en in de avondspits is er zelfs sprake van aanzienlijke latente verkeersvraag. Dat wil zeggen dat het verkeerssysteem onvoldoende capaciteit heeft om het verkeer in de spitsperiode af te wikkelen;
- de belangrijkste oorzaak van de verslechtering komt voort uit de zeer brede oversteekvoorziening (zebra) voor voetgangers. Dit maakt het voor het gemotoriseerde verkeer zeer moeilijk om een geschikt hiaat te vinden met als gevolg het ontstaan van wachtrijen. Daarnaast ligt de brede zebra dichter bij de VRI Zuiderplein dan het knelpunt bij de Sophialaan in de referentiesituatie. Dit betekent dat bij wachtrijen de filelussen van de verkeerslichten eerder aan gaan, wat betekent dat het overige verkeer op het kruispunt Zuiderplein daar meer last van heeft;
- De bussen richting het oosten hebben te maken met behoorlijke verliestijden vanwege enerzijds de hinder op de Stationsweg en anderzijds het omrijden ten opzichte van de referentiesituatie.

Hierboven is geconstateerd dat de verkeersafwikkeling zou verslechteren t.o.v. van de referentiesituatie (huidige inrichting). Dit is gezien vanuit het perspectief van het auto- en busverkeer, maar uiteraard zorgen verkeersproblemen zoals wachtrijvorming en vertraging ook voor andere negatieve effecten ten aanzien van leefbaarheid en veiligheid. Automobilisten die lang moeten wachten voor een brede zebra zijn eerder geneigd een kleiner hiaat te accepteren met alle risico's voor de verkeersveiligheid van dien.

In het vastgestelde ontwerp is er daarom voor gekozen voor het versmallen van de zebra tot circa 6-7 meter. Een smallere zebra zorgt namelijk voor een kleiner benodigd hiaat en dus een grotere afrijdcapaciteit voor autoverkeer en busverkeer. Mocht in de praktijk blijken dat de smallere zebra nog te weinig effect sorteert dan is het toepassen van een VRI nog een aanvullende mogelijkheid. In eerste instantie wordt dit niet gedaan omdat uit de microsimulatie blijkt dat met het versmallen van de zebra de verkeersafwikkeling vergelijkbaar wordt met de referentiesituatie (huidige inrichting). Wel worden de nodige voorbereidingen getroffen voor het plaatsen van een VRI bij de zebra mocht dat later alsnog nodig zijn.

Verder is voor het busverkeer een extra uitrit gerealiseerd. De uitrijdende bussen worden geregeld met een zogenaamd doseerlicht zodat de bussen met voorrang van het busstation kunnen afrijden. Doorgaand verkeer moet dan even wachten. Ook tijdens de rustige momenten is het doseerlicht in werking. Dit biedt mede het voordeel dat ter plaatse van de voetgangersoversteekplaats de snelheid van het autoverkeer laag is.

Verkeersveiligheid

De maximum snelheid op de Stationsweg en de Zuidersingel wordt 30 km/uur. Vanaf de oostzijde tussen het Zuiderplein en de Baljéestraat. Aan de westzijde vanaf de rotonde Veemarkt. De snelheid van 30 km/uur wordt in het ontwerp versterkt vormgegeven door:

- het parkeren direct langs de weg te laten plaatsvinden;
- de oversteekpunten ten behoeve van de doorstroming en de veiligheid zoveel mogelijk uit elkaar te halen. De autorijbaan is steeds gescheiden door een middenberm waardoor voetgangers en fietsers in twee keer kunnen oversteken. Daarnaast zijn ook de fietsers- en voetgangersoversteekplaatsen apart gehouden;
- het toepassen van (lichte) verhoging ter plaatse van de het kruispunt Baljéestraat, uitrit busstation en ter plaatse van de fiets en voetgangersoversteken;
- het toepassen van een doseerlicht ter plaatse van de uitrit van het busstation (alleen voor verkeer uit westelijke richting) De bussen krijgen hier voorrang op het autoverkeer;
- het toepassen van elementen, straatmeubilair en verlichting.

Kruispunten

Zuiderplein

Op dit kruispunt worden de maatregelen van de ESGL uitgevoerd. Voor het fietsverkeer wordt nog onderzocht of het mogelijk is om de fietsers (buiten de spits) twee keer groen te geven binnen een cyclus. Tijdens de spits is dat niet mogelijk zoals ook is vermeld in het beleidsplan "Richtingwijzer Fiets". Toepassing tijdens de spits leidt namelijk tot ernstige verkeersopstoppingen, in dit geval ook voor de bus.

Baljéestraat

De Baljéestraat zal door het opheffen van het noordelijk gelegen fietspad aan de Stationsweg intensiever door fietsers worden gebruikt. Een veilige oversteek voor het fietsverkeer voor de fietsers van en naar het station moet dan gewaarborgd zijn. Dit is mogelijk door het opheffen van de linksafslaande bewegingen op dit kruispunt. Kortom alleen rechtsaf in en rechtsaf uit blijft nog mogelijk voor het gemotoriseerde verkeer. Verkeer uit westelijke richting met bestemming Van Swietenstraat en Baljéestraat kunnen hier komen vanaf de Lange Marktstraat.

De Willemskade Zuidzijde (deel tussen de Prins Hendrikstraat en de Baljéestraat) wordt een tweerichtingsweg. Het rechtsafslaande verkeer vanaf de Stationsweg richting de Baljéestraat kan dan van deze route gebruik maken om bijvoorbeeld naar de binnenstad te rijden. Het gaat hierbij vooral om bestemmingsverkeer (veelal bewoners). Door het beperken van de afslaande bewegingen

voor het gemotoriseerde verkeer wordt de verkeersveiligheid sterk verbeterd en ontstaat er ruimte voor een veilige oversteek voor het fietsverkeer.

Halen en brengen

De route voor het halen en brengen van de reizigers van het treinstation vanuit westelijke richting gaat via De Veemarkt, Lange Markstraat, Van Swietenstraat, Baljéestraat en rechtsaf de Stationsweg op. De parkeerplaatsen voor het halen en brengen zijn namelijk gesitueerd aan de Lange Markstraat, en aan de noordzijde van de Stationsweg. Verkeer uit het westen kan kiezen om te parkeren langs de Lange Markstraat en vervolgens te keren bij de microrotonde Sophialaan of door te rijden naar de parkeerplaatsen aan de noordzijde van de Stationsweg. Verkeer uit het oosten kan parkeren aan de noordzijde van de Stationsweg en voor het terugrijden keren bij de rotonde Veemarkt.

Gehandicaptenparkeerplaatsen

Er komen twee gehandicaptenparkeerplaatsen (conform huidige situatie) aan de zuidzijde van de Stationsweg. Deze plaatsen liggen gunstig ten opzichte van de hoofdingang van het station. Voor het weggrijden kan gebruik worden gemaakt van de ontsluiting van de voormalige Rabobank (weg direct naast de in/uitgang fietsenkelder. Links afslaan (keren voor verkeer uit westelijke richting is dan mogelijk). Verkeer uit oostelijke richting kan gebruik maken van de rotonde Veemarkt, keren en terugrijden. Uiteraard kan er ook gebruik worden gemaakt van de niet gehandicaptenparkeerplaatsen aan de noordzijde van de Stationsweg.

Taxi's

Op dit moment kunnen er ongeveer 6-8 taxi's parkeren bij het station. In het overleg dat heeft plaatsgevonden met de taxibranche is door hen aangegeven dat dit ook de toekomstige behoefte is. Overdag 4 en 's avonds 8 plekken. In het ontwerp zijn 4 taxiplekken gemaakt. De andere 4 taxi's kunnen tijdens de avonduren (wanneer het rustiger is op het station) naast de 4 parkeerplaatsen parkeren (buiten de vakken) de taxi's krijgen hiervoor een ontheffing. De standplaatsen worden informeel ontsloten zodat de taxi's in oostelijke en westelijke richting het plein kunnen verlaten.

Bevoorradersverkeer

Bevoorradersverkeer kan op twee plekken voor het station laden en lossen. Het bevoorradersverkeer kan tevens laden en lossen op het busstation (tevens de aanrijdroute). Hier is ruimte voor gereserveerd. Het bevoorradersverkeer voor het NS-station maakt gebruik van de ontsluitingsweg van de voormalige Rabobank om de Stationsweg weer op te rijden. Het laden en lossen bij Aegon en Oranjehotel vindt aan de noordzijde van de Stationsweg.

Busstation

Het busstation krijgt een nieuwe configuratie. Een zogenaamde visgraatopstelling. Hierdoor wordt het busstation flexibeler in gebruik en mede daardoor toekomstbestendiger. Bij wijzigingen in de lijnen of het maken van een deels dynamisch busstation (geen enkele lijn heeft meer een vaste plek op het busstation) is dat met de voorziene lay-out mogelijk. Daarnaast wordt de overzichtelijkheid, begrijpelijkheid en veiligheid sterk verbeterd. Alle bussen staan naast elkaar waardoor in één oogopslag zichtbaar is waar je bus staat, is er vrij overzicht (sociaal veilig) en vervallen de gebundelde oversteekpunten op het die nu veel doorstromingshinder en onveilige situaties veroorzaken. De buspassagier wacht aan de zuidzijde op een brede voetgangerszone en steekt ter plaatse van zijn/haar bus over naar het perron. Daar kan dan overdekt gewacht worden.

Op het busstation wordt aan de westzijde een aparte in- en uitstaphalte voor lijn 12 (Kenniscampus) gerealiseerd. Deze zeer drukke lijn krijgt daarmee een zeer gunstige plek en belast het busstation nauwelijks. Dit komt naast de veiligheid ook de reistijd voor deze lijn ten goede.

De routes voor met name de noordelijke en de oostelijke busroutes gaan door het ontwerp wijzigen. Voor deze lijnen zal de reistijd iets langer worden. Voor de westelijke lijnen zal een iets kortere reistijd van toepassing zijn.

Fietsenstalling

In de plannen is een ondergrondse fietsenstalling opgenomen. De huidige stalling wordt aan de voorkant van het stationsgebouw ondergronds uitgebreid met 1500 plaatsen. Het stallen van fietsen is de eerste 24 uur gratis. Alle stallingen op maaiveld noordzijde vervallen. De in- en uitgang voor fietsers blijft aan de oostzijde, direct naast het voormalige Rabobankgebouw. Deze plek is vanuit de fietspadenstructuur optimaal. De entree voor fietsers worden deels in de openlucht gerealiseerd en krijgt een extra 'goot' om fietsen naar boven en beneden te kunnen leiden.

Naast de entree voor fietsers is er een extra voetgangers in- en uitgang voorzien voor het station, zo dicht mogelijk bij de hoofdentree van het stationsgebouw.

Er komen geen fietsenstallingen op het busstation. Dit is te onveilig i.v.m. loopstromen versus busverkeer.

Monumentenzorg

Het stationsgebouw van Leeuwarden is aangewezen als rijksmonument. Van belang is dat dit monument niet wordt aangetast en dat het zicht op het gebouw niet wordt belemmerd. In de planvorming is hier rekening mee gehouden. De auto's worden uit een deel van het gebied geweerd, zodat de lijn stationsgebied-binnenstad via de Sophialaan weer duidelijker wordt. Deze as versterkt het zicht vanaf de binnenstad op het monumentale stationsgebouw.

Voor de oostzijde van het stationsgebouw komt een trapopgang vanuit de fietsenkelder. Deze trapopgang dient afgeschermd te worden. Er is voor gekozen om deze transparant uit te voeren, zodat het zicht op het monumentale stationsgebouw intact blijft.

Welstand

De welstandscommissie Hûs en Hiem zal de afzonderlijke bouwprojecten beoordelen.

TOETSING AAN DE OMGEVINGSASPECTEN

Milieuzonering

Ten behoeve van de milieuzonering rond bedrijven, is door de VNG het systeem 'Bedrijven en milieuzonering' ontwikkeld, in de vorm van een bedrijvenlijst waarin de bedrijven zijn gecategoriseerd op hun milieueffecten. Naarmate de milieuhinder toeneemt, loopt de milieuideling op van 1 t/m 6.

Het busstation is een categorie 3.1 bedrijf. Hierbij geldt dat de maximale afstand tot gevoelige functies maximaal 100 meter mag bedragen. Aangezien het hier een gemengd gebied betreft is het mogelijk de maximale afstand te verlagen met 1 stap richting 50 meter. Binnen deze afstand zijn geen geluidsgevoelige functie aanwezig, waardoor de verschillende plannen niet worden belemmerd door de milieuzonering van het busstation.

Geluid

De volgende geluidsaspecten zijn beoordeeld:

- *wegverkeerslawaaï*

In artikel 74 van de Wgh is aangegeven wanneer een weg zoneplichtig is. Elke weg heeft in principe een zone, behoudens:

- wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied;
- wegen waarvoor een maximum snelheid geldt van 30 km/uur.

De weg ten zuiden van het Aegon gebouw wordt ingericht als een 30 km/uur gebied. Daarnaast zijn er geen geluidsgevoelige functies in dit deel van het plangebied aanwezig, waardoor het aspect wegverkeerslawaaï geen invloed heeft op de plannen om een weg aan te leggen ten zuiden van het Aegon gebouw.

- *Railverkeerslawaaï*

In de Wet geluidhinder (Wgh) is vastgesteld dat, indien in het plangebied geluidgevoelige functies (zoals woningen) zijn voorzien binnen de invloedssfeer van railverkeerslawaaï, akoestisch onderzoek

uitgevoerd dient te worden. Met dit project worden er geen maatregelen aan de spoorweg uitgevoerd, waardoor het aspect railverkeerslawaaï niet van toepassing is

- **Industrielawaai**

In de directe omgeving van het plangebied zijn geen bedrijven gevestigd die veel geluid produceren. Het aspect industrielawaai is dan ook niet van toepassing.

Luchtkwaliteit

De Wet milieubeheer (Wm) voorziet onder meer in een gebiedsgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Luchtkwaliteitseisen vormen onder de Wm geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkelingen als een van onderstaande situaties van toepassing is:

- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project (al dan niet per saldo) leidt niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het NSL;
- een project draagt 'niet in betekenende mate' bij aan de luchtverontreiniging.

In Leeuwarden worden nergens de normen voor luchtkwaliteit overschreden. De voorgestelde ontwikkeling zorgt ervoor dat een verkeersader voor voetgangers en fietsers wordt ontzien. Dit is een positieve ontwikkeling. De betreffende ontwikkelingen leiden per saldo niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit en dragen in ieder geval niet in betekende mate bij aan de luchtverontreiniging.

Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat om het beperken van de kans op en het effect van een ernstig ongeval voor de omgeving door:

- het gebruik, de opslag en productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen);
- het transport van gevaarlijke stoffen (buisleidingen, wegen, waterwegen en spoorwegen);
- het gebruik van luchthavens.

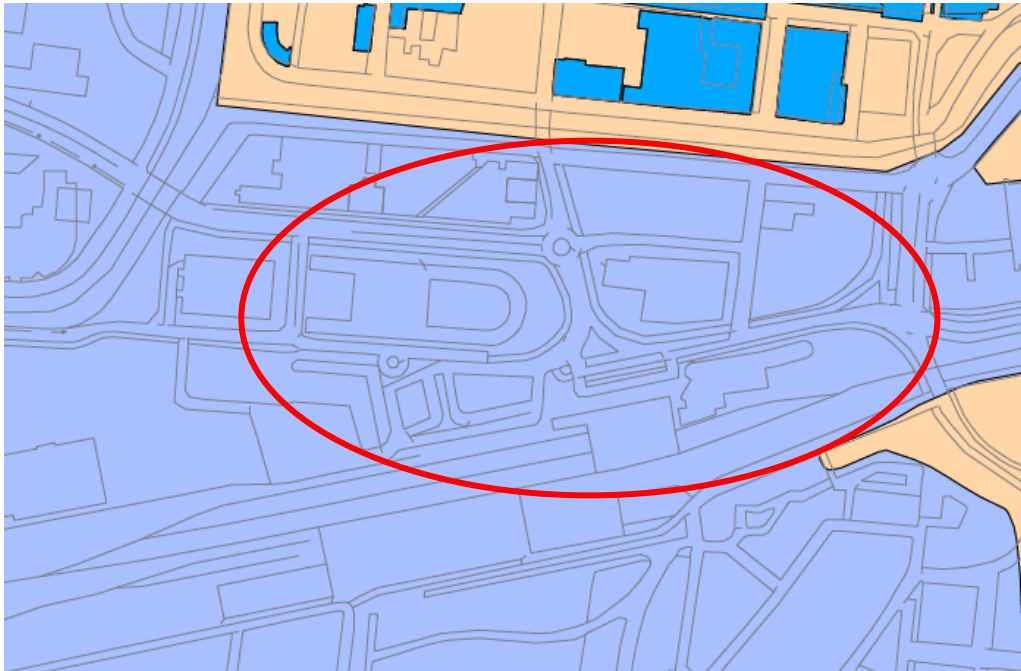
Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het beperken van de risico's voor de burger door voornoemde activiteiten. Onderhavig project ligt binnen geen enkele veiligheidscontour. Externe veiligheid is hierdoor geen beperkende factor voor de verschillende projecten.

Archeologie

Met het verdrag van Malta en als gevolg daarvan het nieuwe archeologische bestel, is het rijksbeleid erop gericht om het archeologisch erfgoed te behouden in de bodem. In de bestemmingsplannen en ruimtelijke onderbouwingen moet een archeologieparagraaf worden opgenomen. De archeologische verwachtingswaarde en vindplaatsen moeten in beeld worden gebracht. Voor gebieden met een archeologische verwachtingswaarde geldt een archeologische onderzoeksplicht.

De gemeente heeft met de Nota Archeologische Monumentenzorg Leeuwarden (AMzL) 2014 de archeologische koers voor de komende jaren uitgezet. Met een eigen archeologisch beleidsplan kiest de gemeente ervoor de eigen keuzes voor alle betrokkenen helder te maken en brengt duidelijk naar voren hoe en waarom de gemeente zorg draagt voor haar kwetsbare bodemarchief en welke consequenties dat heeft. Dit beleid is afgestemd met de provincie, maar geeft wel een eigen invulling aan de manier waarop Leeuwarden omgaat met archeologie.

De gemeentelijke beleidskeuzes zijn weergegeven op een archeologische waardekaart en in de Erfgoednota Leeuwarden, waardoor voor iedereen duidelijk wordt waar en op welke manier rekening moet worden gehouden met archeologie. In onderstaand figuur is een uitsnede van de kaart weergegeven, waarop aangegeven is welke waarden in het plangebied aanwezig zijn.



Uitsnede van de archeologische waardekaart gemeente Leeuwarden. In de rode cirkel het plangebied. Blauw = lage archeologische verwachtingswaarde.

Het plangebied heeft een lage archeologische verwachtingswaarde op de gemeentelijke archeologische waardekaart. Dit betekent voor het plangebied dat er geen archeologisch onderzoek vereist is bij bodemverstoringen.

Cultuurhistorie en karakteristieke panden

Met ingang van 1 januari 2012 is het gewijzigde Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in werking getreden. Het voorstel tot wijziging is een uitvloeisel van de Beleidsbrief Modernisering Monumentenzorg (MoMo) uit 2009. Bij het opstellen van ruimtelijke plannen moet een beschrijving worden opgenomen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden.

In het plangebied zijn cultuurhistorische waarden aanwezig.

De keuze om het station op de huidige locatie te realiseren, hing samen met een aantal zaken. Van Rijksweg werd een aantal spoorlijnen bedacht, zoals de lijn Harlingen-Groningen-Hamburg en de lijn Arnhem-Zwolle-Leeuwarden. Hierbij werden vooral rechte lijnen getekend. Het station van Leeuwarden zou dan aan de zuidkant van de stad worden gesitueerd. In de jaren '60 van de 19de eeuw had Leeuwarden alleen nog maar de omvang van het huidige centrum (binnen de grachten). Het gebied waar het station werd gepland was dus onbebouwd gebied.

Toen de plannen voor de spoorverbindingen concreter werden, moest de stad wel een besluit nemen over de definitieve locatie van het station. Het ging hierbij om het feit of de spoorlijn ten noorden of ten zuiden van de stad moest worden aangelegd, waarbij het station dan bij het Rengerspark, de Groningerstraatweg of op de door het rijk voorziene plek moest komen en of de spoorlijn vanuit de richting Heerenveen ten oosten of ten westen van de stad zou komen te liggen.

Uiteindelijk werd besloten het station aan de zuidkant van de stad te realiseren. De toenmalige spoorwegen kozen voor het westelijke tracé van de spoorlijn Heerenveen-Leeuwarden, omdat bij de oostelijke route veel terpen lagen en veel water was. Technisch gezien was het makkelijker het spoor aan te leggen door de vroegere Middelzee, 'it Nijlân' aan de westkant dus. Hier was weinig water en waren ook geen dorpen en nauwelijks boerderijen.

In de jaren na 1864 werden de spoorlijnen Leeuwarden – Groningen, Leeuwarden – Heerenveen en Leeuwarden – Sneek aangelegd.

De aanleg van het stationsgebouw buiten de zuidelijke verdedigingsgracht was voor het toenmalige gemeentebestuur ook aanleiding om een uitbreidingsplan te ontwikkelen voor het gebied tussen 'oude stad' en spoor. Thomas Romein maakte het ontwerp voor dit plan. Het plan bestond uit een streng stratenpatroon met daarop herenhuizen, logementen, pakhuizen en de veemarkt (zie kaart 1). Voor de uitvoering hiervan werden 3 bolwerken geslecht, molens afgebroken en werd de zuidelijke stadsgracht rechtgetrokken (Willemsskade).

Vanuit de entree van het stationsgebouw werd een laan aangelegd, de Sophialaan, van 32m breed en aan weerszijden beplant met een dubbele rij bomen (iepen). De Sophialaan liep in een rechte lijn naar de stadsgracht toe, waar in 1874 een nieuwe brug gereed was gekomen, de Prins Hendrikbrug. Deze werd in een lichte hoek ten opzichte van de Sophialaan gelegd en in één lijn met de Prins Hendrikstraat. Zo ontstond een heldere route van het station naar de binnenstad van Leeuwarden. Om de entree naar de stad nog meer allure te geven (vanaf het gereedkomen van de spoorlijnen kwamen veel bezoekers immers via dit punt de stad binnen), werden bovendien eisen gesteld aan de afmetingen en ligging ten opzichte van de weg van de villa's aan de Sophialaan. Er werden negen villa's aan beide zijden van de Sophialaan gepland, maar de drie bij het veemarktterrein zijn niet gerealiseerd. Hiervoor was uiteindelijk geen belangstelling en men wilde dit gebied ook wel vrij houden voor de mogelijkheid om het Stationsplein uit te breiden. Deze plek werd ingericht als plantsoen. Zo kreeg de Sophialaan vooral bebouwing aan de oostkant en bleef de westkant grotendeels onbebouwd.

Waar de Sophialaan vooral een woonfunctie kreeg, werd de Lange Marktstraat een plek met een meer zakelijk karakter. In het kielzog van de veemarkt vestigden zich hier veel bedrijven en herbergen.

Voor het stationsgebouw lag het Stationsplein. Hier kwamen de Sophialaan en Stationsweg samen en was er een klein groenperk. Ook aan de stationsweg lagen enkele hotels, zoals het Oranjehotel.

De basisstructuur van de zuidelijke uitbreiding tussen oude stad en station is nog grotendeels intact. De Sophialaan, Baljéestraat en Van Swietenstraat kennen nog steeds hetzelfde verloop. De hoofdstructuur is nog volledig gaaf, maar de bebouwing is met name in de Van Swietenstraat in de loop der tijd wel veranderd. De villa's aan de westkant van de straat zijn helemaal verdwenen. De Lange Marktstraat heeft nog steeds de basisstructuur, maar is vanaf de jaren '80 van de 20ste eeuw, qua bebouwing en ruimtelijke uitstraling het meest veranderd; er is nu bebouwing aan beide zijden en het wagenplein in het midden van de noordzijde is verdwenen.

Het Stationsplein kent ook nog dezelfde hoofdpopzet als eind 19de eeuw, maar hier heeft vooral de verandering in verkeersstromen en de toename van de verkeersintensiteit voor een veranderde uitstraling gezorgd. De kruising van de Sophialaan en Stationsweg met een perk in het midden, is nog steeds aanwezig.

Aan het stationsgebouw zelf en de gebouwen eromheen hebben wel wijzigingen plaatsgevonden. Daarnaast is de ontwikkeling van het busstation een bepalende ingreep in het gebied geweest.

In de plannen voor herinrichting van het stationsgebied vinden er geen ingrepen aan de bebouwing plaats. Door de ingreep van het groenperk wordt de lijn station-binnenstad via de Sophialaan weer duidelijker; de monumentaliteit van deze as wordt in dit plan versterkt. Vanuit cultuurhistorie is er dan ook geen bezwaar voor herinrichting van het Stationsplein.

Bodem

Uitgangspunt ten aanzien van de bodemkwaliteit is dat deze bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zodanig goed moet zijn dat er geen risico's voor de volksgezondheid bestaan bij het gebruik van het plangebied voor wonen of een andere functie.

Door LieveenseCSO is bodemonderzoek verricht in het stationsgebied. Het onderzoeksrapport is nog niet beschikbaar. Het rapport wordt voor aanvang van de werkzaamheden aangeleverd. Hieronder zijn wel de conclusies uit het onderzoek weergegeven.

Conclusies bodemonderzoek door LieveenseCSO

Ter plaatse van het (voormalige) busstation is in de ondergrond zwakke olie-watereacties aangetroffen, de analyses die al wel bekend zijn, geven een overschrijding aan van de achtergrondwaarde. Op de plekken waaruit het vooronderzoek is gebleken dat er nog mogelijk sprake is van een verontreinigingssituatie met olie en PAK's is zintuiglijk nauwelijks, behoudens de zwakke olie-waterreacties, verontreiniging aangetoond. Ter plaatse van de dempingen zijn wel sporen slib aangetroffen, maar de verwachting is dat er analytisch geen noemenswaardige verontreinigingen aangetoond zullen worden. De zwakke oliewaterreacties en sporen slib zijn alleen in de ondergrond waargenomen (> 50 cm).

Plaatselijk zijn in de bovengrond matige tot sterke bijmengingen met puin waargenomen, hetgeen zou kunnen leiden tot verhoogde gehalten aan m.n. zware metalen. Volgens de Bodemkwaliteitskaart valt de onderzoekslocatie grotendeels binnen de zone 'Wonen voor 1880', dit betekent dat de achtergrondwaarde voor lood in de bovengrond (P95) (plaatselijk) de interventiewaarde overschrijdt. Op basis van toetsing aan Besluit bodemkwaliteit voldoet de grond volgens de Ontgravingskaart aan 'Industrie'.

Op basis van de bevindingen van het bodemonderzoek tot nu toe en de informatie uit het vooronderzoek en bodemkwaliteitskaart is de verwachting dat er geen sprake is van een bodemverontreinigingssituatie van enige betekenis. Uiteraard dient wel rekening te worden gehouden met kosten die gemoeid zijn met de eventuele afvoer van verontreinigde grond (max. industrie) en overige puin- en slakkenmateriaal, maar dat vormt geen belemmering voor een ruimtelijke onderbouwing.

De beoogde plannen voldoen hierdoor aan het aspect bodem.

Waterparagraaf

In de toelichting op ruimtelijke plannen dient een waterparagraaf te worden opgenomen van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie. In de zogenaamde waterparagraaf dient uiteengezet te worden of en in welke mate het plan in kwestie gevolgen heeft voor de waterhuishouding, dat wil zeggen het grondwater en het oppervlaktewater. Het is de schriftelijke weerslag van de zogenaamde watertoets.

Op 18 maart 2015 is voor het plan een watertoets doorlopen. Op 24 maart 2015 is een wateradvies van het Wetterskip ontvangen. Hieruit is gebleken dat voor de fietsenkelder een apart overleg wordt gepland om de wateraspecten te bespreken. Voor de overige wateraspecten zijn er vanuit de watertoets geen aandachtspunten voor het plan.

Ecologie

Met de afwijking dient rekening te worden gehouden met het beleid en de wetgeving ten aanzien van de natuurbescherming. Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen gebiedsbescherming en soortenbescherming. Uitgangspunt is dat met beide geen strijdigheid ontstaat.

Door Altenburg & Wijmenga is een ecologische beoordeling uitgevoerd voor het herinrichtingsplan stationsgebied Leeuwarden, d.d. 9 februari 2015, projectcode 2368lwd Station15. Het volledige rapport is als bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing toegevoegd. Hieronder wordt de conclusie weergegeven.

- **Gebiedsbescherming**

De beoogde herinrichting van het stationsgebied in Leeuwarden veroorzaakt geen conflict met de wet- en regelgeving ten aanzien van gebiedsbescherming.

- **Soortenbescherming**

Het beoogde herinrichting van het stationsgebied in Leeuwarden veroorzaakt geen conflict met de Flora- en faunawet ten aanzien van beschermde soorten, mits voorkomen wordt dat broedende vogels en hun in gebruik zijnde nesten worden verstoord.

Kabels en leidingen

Planologisch relevante leidingen in het plangebied zijn hoofdgastransportleidingen, hoofdwaterleidingen, rioolpersleidingen en optisch vrije paden. Binnen het plangebied bevinden zich geen van deze leidingen.

Ten behoeve van het plan worden wel de overige kabels en leidingen (deels) verlegd.

Plan-Mer / Mer-beoordelingsplicht

Voor activiteiten op de D-lijst onder de drempelwaarde geldt dat een zogenaamde “vormvrije m.e.r.-beoordeling” moet worden doorlopen. Op grond van art. 5 van het Besluit milieueffectrapportage moet worden onderzocht of de activiteit (naar verwachting) leidt tot belangrijke negatieve milieueffecten, die tot het doorlopen van een (formele) m.e.r.-beoordeling dan wel m.e.r.-procedure noodzaken.

De m.e.r. beoordeling is voor onderhavig project niet van toepassing.

Ladder voor duurzame verstedelijking

In het besluit ruimtelijke ordening (Bro) is de verplichting opgenomen om in het geval van een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de toelichting een onderbouwing op te nemen van nut en noodzaak van de nieuwe stedelijke ruimtevraag en de ruimtelijke inpassing. Hierbij wordt uitgegaan van de “ladder voor duurzame verstedelijking” (SER-ladder).

De “stappen van de ladder” worden in artikel 3.1.6 lid 2 Bro als volgt omschreven:

1. Voorziet de voorgenomen stedelijke ontwikkeling in een actuele regionale behoefte;
2. Kan binnen bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio in de behoefte worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins;
3. Wanneer blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld (met andere woorden zorgen voor optimale inpassing en bereikbaarheid).

De ladder voor duurzame verstedelijking is ingericht voor een zorgvuldige afweging en transparantie besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten waardoor de ruimte in stedelijke gebieden optimaal benut wordt. Het voorliggende plan sluit naadloos aan bij de achtergronden van de SER-ladder.

De conclusie is dan ook dat het verzoek voldoet aan de criteria van een duurzame stedelijke ontwikkeling.

UITVOERBAARHEID

Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De gemeente Leeuwarden heeft de direct omwonenden, de eigenaren van de verschillende bedrijven en winkels in het gebied en andere belangstellenden geïnformeerd over de plannen via informatiebijeenkomsten en nieuwsbrieven.

De aanvraag omgevingsvergunning doorloopt de in de Wabo voorgeschreven procedure. Dit betekent dat de aanvraag gedurende zes weken ter inzage ligt voor zienswijzen. Tijdens deze periode bestaat voor een ieder de mogelijkheid voor het indienen van zienswijzen. Aan de hand van de ingekomen zienswijzen kan het plan eventueel worden aangepast. De indieners van de zienswijzen worden hiervan op de hoogte gesteld. Tegen de omgevingsvergunning is beroep mogelijk bij de rechtbank en hoger beroep bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Economische uitvoerbaarheid

Investeringskosten

De totale investering van het project bedraagt € 20,55 miljoen. Dit is als volgt onder te verdelen:

Openbare ruimte	€ 7,3 mln
Fietsenstalling incl. BRV-systeem	€ 7,1 mln
Busterminal infra en opstallen	€ 4,0 mln
Plankosten/onvoorzien	€ 2,15 mln
Totaal investeringsom:	€ 20,55 mln

Het totale budget en de deelbudgetten zijn taakstellend. Dat betekent dat de projectonderdelen binnen het genoemde deelbudget gerealiseerd moeten worden.

Structurele lasten

Met de realisatie van dit project hangt ook een toename van structurele lasten voor de gemeente samen. Dit is van toepassing voor de volgende onderdelen:

1. Exploitatielasten eerste 24 uur gratis
2. Structurele bijdrage onderhoud opstal ondergrondse fietsenstalling
3. Onderhoud en beheer fontein

Het inrichtingsplan heeft geen invloed op de kosten voor beheer en onderhoud van de openbare ruimte. De middelen die voor dit gebied gereserveerd zijn in de begroting zijn ook toereikend voor het nieuwe inrichtingsplan.

Dekking

De investeringskosten voor het project Stationsgebied bedragen in totaal € 20,55 miljoen (excl. BTW en prijspeil 2015). In het Afsprakenkader is vastgelegd op welke wijze deze kosten over de partijen worden verdeeld. De volgende verdeling is overeengekomen:

- Europese subsidie	€ 2,0 miljoen
- ProRail	€ 3,55 miljoen
- Provincie Fryslân	€ 6,5 miljoen
- Gemeente Leeuwarden	€ 8,5 miljoen.

Omdat op dit moment geen zekerheid bestaat over de toekenning van de aan te vragen Europese subsidie staan provincie en gemeente gezamenlijk en in gelijke verhouding garant voor een bedrag van maximaal € 2 miljoen.

De gemeente Leeuwarden draagt dus in totaal € 9,5 miljoen bij in de investeringskosten van het project Stationsgebied, inclusief een garantstelling voor maximaal € 1 miljoen in het geval geen of minder Europese subsidies voor het project worden verkregen.

De exploitatie van de nieuwe, uitgebreide ondergrondse fietsenstalling gebeurt door de NS. Als gevolg van deze uitbreiding en door invoering van een fietsconcept waarbij de eerste 24 uur gratis gestald kan worden, nemen de kosten van beheer, onderhoud en exploitatie toe. Overeengekomen is dat de gemeente Leeuwarden in ieder geval gedurende een periode van 10 jaar een deel van de kosten voor beheer en onderhoud en van het jaarlijkse exploitatietekort van de fietsenstalling voor haar rekening neemt. Het gaat daarbij om in totaal € 122.500,- per jaar.

Conclusie

Het te realiseren project past goed in de ruimtelijke structuur van de omgeving en past in het ruimtelijk beleid van de gemeente Leeuwarden. Nu er ook voor het overige geen redenen zijn waarom niet kan worden meegewerkt is de afwijking van het bestemmingsplan aanvaardbaar. Om deze redenen kan worden meegewerkt aan dit verzoek door af te wijken van het geldende bestemmingsplan.

Bijlagen

- Advies Wetterskip Fryslân, d.d. 24 maart 2015;
- Ecologische beoordeling van herinrichtingsplan Stationsgebied Leeuwarden, d.d. 9 februari 2015.