

# Toelichting

## Bestemmingsplan "Leeuwarden - Westelijke Invalsweg Fase 2"





## HOOFDSTUK 1 Inleiding

### 1.1 Aanleiding

Door de gemeente Leeuwarden wordt, in nauwe samenwerking met de provincie Fryslân, Rijkswaterstaat en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, gewerkt aan een programma om Fryslân en met name Leeuwarden beter bereikbaar te maken. Dit programma wordt "Leeuwarden Vrij Baan" genoemd (zie: [www.vrij-baan.nl](http://www.vrij-baan.nl)). Projecten waaraan in dit kader wordt gewerkt zijn onder meer de Rijksweg 31 (de zogenoemde "Haak om Leeuwarden") en de projecten, die daar nauw mee samenhangen, zoals de Westelijke Invalsweg (Fase 1 en Fase 2) en de projecten van het zogenoemde Drachtstercomplex, zoals Drachtsterweg e.o. (inclusief nieuw aquaduct), de reconstructie van het Drachtsterplein, en de Drachtsterweg (tussen het Drachtsterplein en de Tijnjedyk).

In 2006 is door de gemeenteraad besloten om, aansluitend op de Haak om Leeuwarden, een nieuwe hoogwaardige invalsweg aan de westzijde van de stad te realiseren. Dat is de weg die de Haak om Leeuwarden rechtstreeks verbindt met de stadsring en het westelijk deel van de binnenstad. In datzelfde raadsbesluit is vastgelegd dat de Westelijke invalsweg in twee fasen wordt aangelegd. Fase 1 loopt vanaf de Haak om Leeuwarden tot aan de rotonde Schenkenschans/Fahrenheitweg. Fase 2 is het deel vanaf de rotonde Schenkenschans/Fahrenheitweg richting het stationsgebied. Fase 1 wordt de komende jaren gerealiseerd. Dit deel zal naar verwachting tegelijk met de Haak om Leeuwarden gereed zijn in 2014. Op dat moment is het eerste deel van een hoogwaardige verbindingsweg aan de westzijde van de stad gereed. Met de Westelijke Invalsweg fase 2 zal hieraan een vervolg worden gegeven, zodat het verkeerssysteem, dat is bedacht, ook daadwerkelijk functioneert. Door de groei van het autoverkeer en de veranderende verkeersstromen door de aanleg van de Haak, is de Westelijke Invalsweg Fase 2 een onmisbare schakel. Volgens de planning dient het project gereed te zijn op het einde van 2014 / begin 2015. Met het realisatiebesluit Westelijke Invalsweg Fase 2 (raadsbesluit van 31 oktober 2011) is besloten om de Westelijke Invalsweg Fase 2 aan te leggen middels een aansluiting op de stadsring via het Stephensonviaduct.

Het onderhavige bestemmingsplan Westelijke Invalsweg Fase 2 is opgesteld voor het project Westelijke Invalsweg Fase 2. Met dit bestemmingsplan wordt het mogelijk gemaakt om de Westelijke Invalsweg via het Stephensonviaduct te verbinden met de "stadsring". De Westelijke Invalsweg Fase 2 wordt aangelegd in aansluiting op de Westelijke Invalsweg Fase 1. De genoemde 1e fase van de weg maakt onderdeel uit van het Tracébesluit Rijksweg 31 Leeuwarden (de Haak om Leeuwarden). Voor de Westelijke Invalsweg Fase 2 dient een afzonderlijk bestemmingsplan, het onderhavige, te worden vastgesteld.

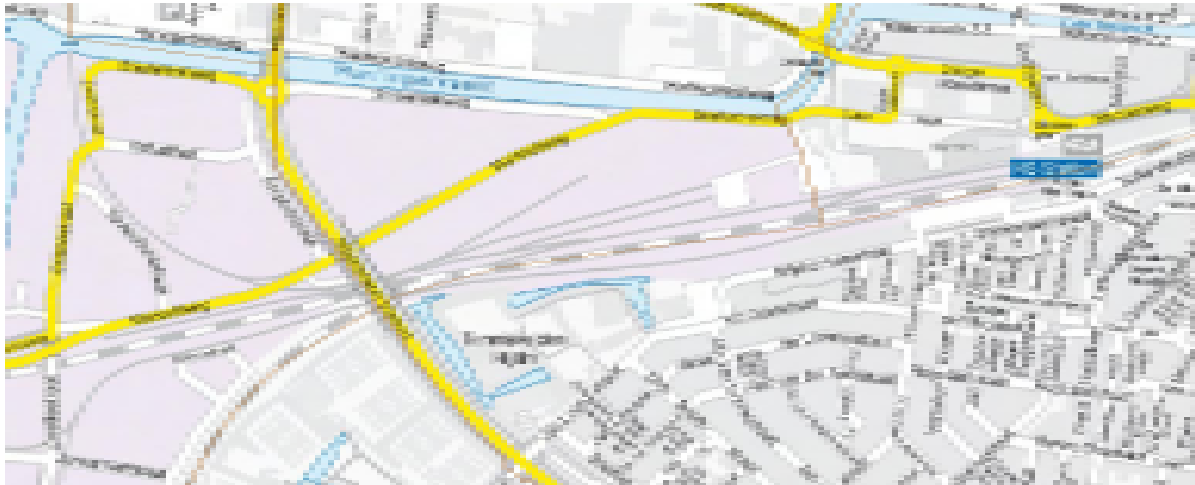
### 1.2 Begrenzing van het plangebied

Het projectgebied van de Westelijke Invalsweg Fase 2 geldt voor de weg die wordt aangelegd tussen de rotonde Schenkenschans / Fahrenheitweg en de Marshallweg tot aan de Snekertrekweg. Een belangrijk onderdeel van het project is dat het Stephensonviaduct (gelegen in de Heliconweg / Julianalaan) wordt aangepast, omdat de Westelijke Invalsweg (via de Marshallweg) wordt aangesloten op de stadsring bij het Stephensonviaduct.

Het bestemmingsplangebied is kleiner dan het projectgebied, omdat de Westelijke Invalsweg Fase 2 in het gedeelte Marshallweg tot nabij het Stephensonviaduct kan worden aangelegd onder vigeur van het recent vastgestelde en onherroepelijk in werking getreden bestemmingsplan "Leeuwarden - Industrierrein West" (vastgesteld d.d. 31 oktober 2011).

Het onderhavige bestemmingsplan is noodzakelijk om de reconstructie van de Marshallweg, vanaf de Toutenburgstraat tot aan de aansluiting op de Snekertrekweg mogelijk te maken. Tevens maakt het bestemmingsplan het mogelijk dat de Marshallweg wordt aangesloten op de stadsring (Heliconweg/Julianalaan) via het Stephensonviaduct. Het Stephensonviaduct zal ook worden gereconstrueerd. De Westelijke Invalsweg Fase 2 is een vervolg op de Westelijke Invalsweg Fase 1, die onderdeel uitmaakt van het Tracébesluit voor de "Haak om Leeuwarden" (Rijksweg 31).

Zie voor een overzicht van de omgeving van het plangebied de onderstaande tekening (Afbeelding 1).



**Afbeelding 1: De omgeving van het plangebied Westelijke Invalsweg Fase 2 (Marshallweg, Stephensonviaduct, Snekertrekweg)**

### 1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Het plan voor de reconstructie van de weg waar de bestemming afwijkt van de geldende bestemmingen is gelegen in (delen van) de gebieden van de volgende bestemmingsplannen:

- Bestemmingsplan "Leeuwarden - Industrierrein West" (vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 31 oktober 2011).
- Bestemmingsplan "Spoordok" (vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 5 september 1988 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Fryslân d.d. 21 april 1989).

### 1.4 Voorbereidingsbesluiten

Voor het gebied waarvoor het bestemmingsplan wordt vastgesteld, gelden geen voorbereidingsbesluiten.

## **1.5 Leeswijzer**

Na een inleidend hoofdstuk, waarin ondermeer wordt ingegaan op de aanleiding en het doel van dit bestemmingsplan, wordt in Hoofdstuk 2 het Beleidskader beschreven dat bij het opstellen van dit bestemmingsplan een rol heeft gespeeld. Het gaat daarbij om beleid van zowel het Rijk, de provincie, als van de gemeente zelf. Hoofdstuk 3 geeft aan op welke wijze met de diverse omgevingsaspecten, waaronder de milieu-aspecten, wateraspecten, cultuurhistorie en archeologie, en externe veiligheid, rekening is gehouden. In hoofdstuk 4 wordt de huidige situatie beschreven en wordt aandacht besteed aan de planuitgangspunten. Hoofdstuk 5 geeft de planbeschrijving. In dit hoofdstuk wordt een toelichting op de bestemmingen gegeven en wordt het juridische systeem van het bestemmingsplan uiteengezet. In hoofdstuk 6 wordt verslag gedaan van het onderzoek naar de uitvoerbaarheid van het project. Daarin wordt ook de wijze beschreven waarop burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van het bestemmingsplan zijn betrokken en verder zal in dit hoofdstuk het resultaat van de zienswijzenprocedure worden weergegeven.



## HOOFDSTUK 2      **Beleidskader**

### 2.1 Rijksbeleid

#### 2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

##### **Nota Ruimte (2006) en de Nota Mobiliteit (2007)**

Tot voor kort golden de volgende rijksnota's: de Nota Ruimte "Ruimte voor ontwikkeling" (vastgesteld door de Tweede en Eerste Kamer op respectievelijk 17 mei 2005 en 17 januari 2006) en de Nota Mobiliteit (2007).

##### **Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)**

Op 13 maart 2012 heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu (IenM) de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Dit is het nieuwe, integrale kader voor het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op Rijksniveau in Nederland. Het SVIR vervangt een groot aantal rijksnota's zoals de Nota Ruimte, de Nota Belvédère, en de Nota Mobiliteit. Het SVIR is digitaal te raadplegen op [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl). Het Rijk wil de uitvoering van en de verantwoording voor de ruimtelijke ordening zoveel mogelijk bij de provincies en bij de gemeenten leggen.

##### **Opzet SVIR**

Het SVIR is conform de huidige Wro de Structuurvisie van het Rijk op het gebied van Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit. Conform het systeem van de Wro heeft het SVIR geen directe doorwerking naar lagere overheden. Dat laatste wordt geregeld via het Besluit Algemene Regels RO (Barro) en het Bro (Besluit ro). Daarin staan de regels waaraan de provincies en gemeenten zich moeten houden.

De opbouw van deze structuurvisie is als volgt. Hoofdstuk 2 schetst de ontwikkelingen en ambities voor 2040. Hoofdstuk 3 vertaalt die ambities in rijksdoelen en rijksbeleid met bijbehorende nationale belangen tot 2028. De rijksdoelen en nationale belangen zijn in hoofdstuk 4 gebiedsgericht vertaald naar nationale opgaven per MIRT-regio (MIRT = Meerjarenprogramma Infrastructuur, Milieu en Transport). Tevens geeft dit hoofdstuk 4 een beeld van de integrale, nationale opgaven in de Noordzee en langs de kust. In hoofdstuk 5 wordt de verantwoording en monitoring behandeld. De structuurvisie wordt afgesloten met een realisatieparagraaf.

In hoofdstuk 3 "Van rijksdoelen naar nationale belangen" worden zes doelstellingen verwoord:

1. Het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland.
  - a. internationaal bereikbare stedelijke regio's met concentratie van topsectoren;
  - b. ruimte voor energievoorziening;
  - c. buisleidingen en ondergrond.
2. Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid.
  - a. de gebruiker centraal;
  - b. innoveren door beter benutten en transitie naar duurzame mobiliteit;
  - c. instandhouden rijksinfrastructuur door goed beheer en onderhoud.
3. Waarborgen kwaliteit leefomgeving.
  - a. milieukwaliteit;
  - b. waterveiligheid en zoetwatervoorziening;
  - c. cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;
  - d. natuur;
  - e. ruimte voor militaire activiteiten.
4. Goed systeem van ruimtelijke ordening.

5. Een integrale aanpak - eenvoudig, sneller en beter.
6. De nationale ruimtelijke hoofdstructuur.

Nederland moet concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig worden. Dat is het motto van de nieuwe Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Het Rijk kan en wil niet alles zelf doen, het roer moet daarvoor om. Het Rijk geeft ruimte aan provincies en gemeenten om in te kunnen spelen op de eigen situatie, zelf beslissingen te nemen en geeft ruimte aan burgers en bedrijven voor initiatief en ontwikkeling. Infrastructuur en ruimte worden door alle overheden in samenhang opgepakt.

Over mobiliteit zegt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte het volgende: groei van de mobiliteitsbehoefte, welvaart, werkgelegenheid en het aantal eenpersoonshuishoudens zorgen ervoor dat de mobiliteit tot 2040 blijft groeien. Deze ontwikkelingen vinden gelijktijdig plaats met een groei van het autobezit en het autogebruik. Dit betekent dat ook in regio's waar de bevolkingsomvang terugloopt de mobiliteit nog groeit. Tussen 2009 en 2020 wordt een generieke groei van het personenverkeer verwacht met een bandbreedte tussen 20 [Regionale Community-scenario (RC)] en 40 procent [Global Economy-scenario (GE)]. Tussen 2020 en 2030 is er naar verwachting over heel Nederland sprake van een minder sterke groei. In de economisch belangrijkste stedelijke regio's zal de mobiliteit sterker toenemen dan in andere gebieden. Het autoverkeer groeit, volgens het SVIR, tot 2020 met 20 (RC) tot 45 (GE) procent, waarna de groei in de periode 2020-2030 doorzet met 5 (RC) tot 10 (GE) procent, uitgaande van een gelijkblijvende wegcapaciteit na 2020.

### ***Bereikbaarheid over de weg***

Volgens de SVIR is de streefwaarde voor het hoofdwegennet dat de gemiddelde reistijd op snelwegen tussen de steden in de spits maximaal anderhalf keer zo lang is als de reistijd buiten de spits. Op snelwegen rond de steden en niet-autosnelwegen die onderdeel zijn van het hoofdwegennet is de gemiddelde reistijd in de spits maximaal twee keer zo lang als de reistijd buiten de spits.

### ***Openbaar vervoer***

Decentrale overheden dragen zorg voor een betrouwbaar, vlot, toegankelijk, sociaal veilig en doelmatig regionaal openbaar vervoer dat past bij hun specifieke regionale situatie. In de PVVP's en RVVP's evenals in het gemeentelijke beleid wordt aangegeven welke doelstelling wordt nagestreefd.

In de PVVP's en RVVP's worden kwantitatieve doelstellingen opgenomen voor het openbaar vervoer op ten minste de volgende punten: waar groei naar tijd en plaats realistisch is, welke (spits)reistijd per openbaar vervoer redelijk is, waar het oplossend vermogen van het openbaar vervoer ligt, welke maatregelen worden genomen voor ketenvoorzieningen en hoe wordt voorzien in situaties met een geringe vervoersvraag. De regionale overheden geven in de PVVP's en RVVP's binnen hun regionale openbaar vervoernetwerk prioriteit aan verbindingen met een hoog oplossend vermogen en een hoge vervoerswaarde. De betrokken decentrale overheden geven in de PVVP's en RVVP's concreet aan op welke wijze mensen, die niet zelf in hun mobiliteit kunnen voorzien, een vervoersvorm wordt geboden die de bereikbaarheid waarborgt van voorzieningen die alleen in gemeenten met een centrumfunctie voorhanden zijn. Rijk en decentrale overheden zorgen voor monitoring



via de realisatie van deze doelstellingen, evenals van het aanbod en gebruik van het openbaar vervoer.

### ***Fiets***

Alle beheerders van wegen, spoorwegen en vaarwegen hebben bij de aanleg en aanpassing van infrastructuur (mede)verantwoordelijkheid voor het zo veel mogelijk in stand houden en verbeteren van kruisende routes voor fiets- en wandelverkeer. De decentrale overheden inventariseren vooraf de effecten van infrastructurele maatregelen op de mogelijkheden voor en de aantrekkelijkheid van wandelen en fietsen.

Alle overheden stimuleren het lopen en het gebruik van de fiets als hoofdvervoermiddel en als schakel in de ketenverplaatsing van deur tot deur. Decentrale overheden en waterschappen doen dit onder meer door te zorgen voor een fietsnetwerk dat voldoet aan de verkeerskundige hoofdeisen door samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort. De overheden zorgen bovendien voor parkeervoorzieningen voor fietsers die op het gebied van kwaliteit, kwantiteit en locatie voldoen aan de vraag. Voor de realisering van het fietsnetwerk nemen zij in de PVVP's, RVVP's en in het gemeentelijk beleid een doel voor 2020 op.

### ***Transport van gevaarlijke stoffen***

Het Rijk zorgt voor de vaststelling van een basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen met de daarbijbehorende maximale gebruiksruimtes en veiligheidszones. Daarmee worden de transportstromen van gevaarlijke stoffen beheerst en gebundeld. De maximale consequenties voor de ruimtelijke planvorming en hulpverlening als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn daarmee duurzaam vastgelegd, waardoor voor de lange termijn zekerheid en duidelijkheid wordt gecreëerd. Het Rijk zal de daartoe benodigde instrumenten ontwikkelen om te waarborgen dat het vervoer van gevaarlijke stoffen binnen de gebruiksruimte blijft en dat de veiligheidszones doorwerken in de ruimtelijke planvorming.

Vervoerders, verladers en ontvangers dragen er zorg voor dat gevaarlijke stoffen waar mogelijk via de veiligste en voor de samenleving minst belastende modaliteit en route worden vervoerd. Het Rijk heeft daarbij een stimulerende rol. Zowel het Rijk als de provincies en gemeenten nemen externe veiligheid op in de beheersplannen voor infrastructuur. Het Rijk, de provincies en de gemeenten zorgen voor een veilige en goed onderhouden infrastructuur. Op gebiedsniveau benoemen decentrale overheden, daar waar zij bevoegd zijn, relatief veilige voorkeursroutes voor het transport van gevaarlijke stoffen in aansluiting op het nationale basisnet en voeren zij een hierop gericht samenhangend verkeersmanagement. Decentrale overheden wegen de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen vanaf het begin mee in de ruimtelijke planvorming. Waar sprake is van planvorming in de nabijheid van het basisnet, vormen de vastgestelde gebruiksruimte en veiligheidszone hierbij het uitgangspunt.

### ***Kwaliteit leefomgeving: duurzame mobiliteit***

Het Rijk komt alle nationale en internationale verplichtingen na op het gebied van emissievermindering en milieukwaliteit. Het Rijk zet in op ontkoppeling van economie en

milieu door te stimuleren dat de schadelijke effecten door infrastructuur en vervoer voor mens en omgeving blijven verminderen.

## **2.2 Provinciaal en regionaal beleid**

Het ruimtelijk beleid van de provincie Fryslân komt vooral tot uitdrukking in de door Provinciale Staten vastgestelde Structuurvisie (Streekplan) en in het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan (PVVP).

### **2.2.1 Structuurvisie**

Op 13 december 2006 hebben Provinciale Staten van Fryslân het Streekplan Fryslân "Om de kwaliteit fan de romte" vastgesteld. Het Streekplan is op 5 februari 2007 in werking getreden. Het Streekplan geeft de hoofdlijnen van de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling voor de lange termijn aan voor Fryslân, zoals de provincie deze nastreeft. De visie die in het Streekplan is neergelegd, is richtsnoer voor het provinciaal handelen in de komende jaren. Met het Streekplan wil het provinciebestuur laten zien welke accenten het in de ruimtelijke ontwikkeling van de provincie wil leggen. Ruimtelijke kwaliteit is de leidraad. De provincie Fryslân wil ontwikkelingsmogelijkheden bieden voor wonen en werken, natuur, recreatie en toerisme, en de landbouw. Ontwikkelingen, die tegelijkertijd bijdragen aan de kwaliteit van de Friese ruimte.

Het Streekplan geeft daarnaast de kaders aan die de provincie stelt om ongewenste ontwikkelingen tegen te gaan. Het Streekplan Fryslân is met het in werking treden van de (nieuwe) Wet ruimtelijke ordening (Wro) per 1 juli 2008 aangemerkt als structuurvisie zoals bedoeld in artikel 2.2 van die wet.

Van de zes stedelijke centra wordt Leeuwarden in het Streekplan (Structuurvisie) als volgt getypeerd:

#### **De provinciehoofdstad Leeuwarden voorop**

De stad Leeuwarden is de historische en culturele hoofdstad van Fryslân met de bijbehorende hoofdstedelijke functies. Leeuwarden heeft samen met het nationaal stedelijke netwerk Groningen-Assen een centrale positie in Noord-Nederland. Het Rijk behandelt Leeuwarden, als tweede hoofdstad van Noord-Nederland, financieel-economisch en ruimtelijk-instrumenteel op gelijke voet met Groningen en Assen. Leeuwarden heeft een centrale ligging en een typisch stedelijke uitstraling, met gevarieerde woonmilieus, een uitgebreid en aantrekkelijk winkelgebied in een historisch centrum, diverse soorten bedrijvigheid en allerlei (hoog)stedelijke voorzieningen die voor heel Fryslân van betekenis zijn. Leeuwarden is eveneens de banenmotor van Fryslân: circa 25% van de totale Friese werkgelegenheid is in Leeuwarden geconcentreerd. Daarnaast is Leeuwarden het belangrijkste Friese centrum van dienstverlening, (medische) zorg en onderwijs. De provincie Fryslân kiest op tal van terreinen onvoorwaardelijk voor een versterking van de positie van Leeuwarden als hoofdstad van onze provincie, met accenten op een kwantitatief en kwalitatief voldoende aanbod van woningen en op een verbetering van de bereikbaarheid. De provincie Fryslân heeft dit beleid kracht bijgezet met het Stadsconvenant dat met de gemeente Leeuwarden is afgesloten. Een sterk Leeuwarden is van belang voor de gehele provincie.

#### **Netwerken. Verbetering bereikbaarheid en doorstroming stedelijke centra**

Voor de stad Leeuwarden streeft de provincie naar een verdere verbetering van de bereikbaarheid van en de doorstroming van het autoverkeer bij Leeuwarden. Genoemd worden (blz. 88 Streekplan/Structuurvisie):

- de verdubbeling van de Wâldwei tussen Leeuwarden en Drachten;
- de aanleg van de Haak om Leeuwarden;
- de aanleg van de Noordwest-tangent;
- de realisering van een voorstadhalte bij Werpsterhoek gecombineerd met een verdere opwaardering van de spoorwegverbinding Groningen-Leeuwarden.

## 2.2.2 Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan

In het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan (PVVP) "Fryslân feilich foarut" (2006) (eind 2010 / begin 2011 herzien) wordt in overleg met het Rijk gestreefd naar een beslissing met betrekking tot o.a. het oplossen van knelpunten in het rijkswegennet, waarbij met name wordt genoemd de Haak om Leeuwarden. De provincie werkt met de gemeente Leeuwarden samen bij de voorbereiding van de aanleg van de Haak om Leeuwarden.

De samenwerking met de gemeente Leeuwarden wordt vormgegeven in een Mobiliteitsfonds. In het PVVP heeft de bereikbaarheid van Leeuwarden bijzondere aandacht (zie paragraaf 12.3 van het PVVP). De PVVP geeft aan dat de bereikbaarheid van Leeuwarden onder druk staat. Door de groei van het autoverkeer doen zich in toenemende mate problemen voor met de verkeersafwikkeling. Deze problemen zullen in de komende decennia sterk toenemen. De geplande uitbreidingen van de stad zullen deze problemen nog eens versterken. Wanneer niet wordt ingegrepen, gaat dit een belemmering vormen voor de ruimtelijke en economische ontwikkeling van Leeuwarden. De stedelijke hoofdstructuur (de stadsring, de binnenring en de invalswegen) heeft onvoldoende capaciteit om de in- en uitgaande stromen zonder vertraging op te nemen. Daarbij komt, dat deze hoofdstructuur ook wordt gebruikt door lokaal verkeer en daarnaast wordt belast met doorgaand verkeer.

Te hoge verkeersintensiteiten in en om Leeuwarden leiden tot een belasting van het milieu. Te noemen zijn de luchtverontreiniging in het stedelijk gebied van Leeuwarden en de geluidbelasting bij panden op de invalswegen. De problematiek hangt samen met de omvang van het autoverkeer. Hierom is het van belang dat het huidige aandeel van het openbaar vervoer en de fiets wordt vastgehouden en versterkt en dat carpoolen wordt gestimuleerd. Voor lokale verplaatsingen verdient de huidige prominente positie van de fiets een verdere versterking.

De hoofdstructuur van Leeuwarden zal de komende jaren moeten worden verbeterd en uitgebreid om zo de capaciteit te vergroten om het doorgaande verkeer buiten de stad om te leiden en om een betere verdeling van het verkeer over de invalswegen mogelijk te maken. Hiervoor is de uitbreiding nodig met een hoefijzervormige buitenring. Deze buitenring bestaat uit de Noordwesttangente, de Haak om Leeuwarden, de Wâldwei en de Centrale As Noordoost Fryslân.

Als belangrijkste maatregelen worden genoemd:

- de aanleg van de Noordwesttangente;
- de aanleg van de Haak om Leeuwarden;
- de voltooiing van de verdubbeling van de Wâldwei in de N31;
- de realisatie van de Centrale As Noordoost Fryslân;
- capaciteitsvergroting op de stadsring en de binnenring;
- verbetering van de afwikkeling op het Drachtstercomplex: de Drachtsterweg, het Drachtsterplein en de Drachtsterbrug;
- het deels in de bebouwde kom-sfeer brengen van invalswegen;
- het verbeteren van de belangrijkste fietsroutes in en naar Leeuwarden;
- de aanleg van een Station/Transferium bij Werpsterhoek;
- het realiseren van doorstromingsmaatregelen voor het openbaar vervoer;
- verbetering van de spoorverbinding tussen Leeuwarden en de Randstad;
- realisatie van een nieuwe Westelijke Invalsweg.

### Overeenkomst Programma Bereikbaarheid Leeuwarden

Op 1 maart 2010 is tussen de gemeente Leeuwarden en de provincie Fryslân de Overeenkomst Programma Bereikbaarheid Leeuwarden gesloten. Deze overeenkomst betreft, zoals de naam reeds aangeeft, de realisatie van een pakket maatregelen ter

verbetering van de bereikbaarheid van Leeuwarden. De overeenkomst geeft een overzicht van de projecten en van de kostenverdeling. Een belangrijk deel van de maatregelen wordt gedekt via het Regio Specifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn. De overeenkomst geeft de dekking aan het regionale aandeel in de investering. Een ander deel van de maatregelen wordt mee gedekt uit de middelen die het Rijk beschikbaar heeft gesteld als onderdeel van de zogenoemde Quick Wins in het kader van de netwerkaanpak. Deze rijksmiddelen worden gestort op een speciaal hiervoor geopende bankrekening voor het Mobiliteitsfonds Leeuwarden. Ook de regionale bijdrage, die tenminste even groot moet zijn, verloopt via deze bankrekening. Naast de provinciale inzet voor de bovenlokale infrastructuur is in de overeenkomst een provinciaal aandeel in de kosten van het bereikbaarheidspakket opgenomen voor € 27,05 miljoen. Dit bedrag kan lager worden wanneer projecten meevallen of niet worden uitgevoerd. Deze provinciale bijdrage heeft betrekking op openbaar vervoer, fiets, de stadsring en mobiliteits- en verkeersmanagement.

## 2.3 Gemeentelijk beleid

Van het gemeentelijk beleid is vooral van belang voor dit bestemmingsplan het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan 2011 - 2025 (GVVP 2011 - 2025). Dit laatste GVVP is een actualisatie van het GVVP 2003. De GVVP 2011 - 2025 is d.d. 18 juli 2011 door de gemeenteraad vastgesteld.

Verder is voor dit bestemmingsplan qua gemeentelijk beleid van belang het Fietsbeleidsplan "Richtingwijzer Fiets". Daarnaast wordt aandacht besteed aan: het "Duurzaamheidsplan. Een sprong verder" (2006), aan de "Stadsvisie Leeuwarden fier verder! Op weg naar een duurzame stad" (2008) en het visiedocument "Duurzaam Leeuwarden, de sterke stad" (2010).

### 2.3.1 Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) 2011-2025

D.d. 18 juli 2011 heeft de gemeenteraad het geactualiseerde Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) 2011-2025 vastgesteld onder de titel "Leeuwarden goed op weg." Het plan is een actualisatie van het GVVP uit 2003. Volgens het GVVP 2011-2025 vervolgt de gemeente met deze actualisatie de koers die in 2003 is ingezet. De koers sluit aan op de ambitie van de gemeente om Leeuwarden als centrum van Fryslân te versterken. Een uitstekende bereikbaarheid is een voorwaarde om te kunnen concurreren met steden die meer in het (economisch) centrum van Nederland liggen. Daarom blijft de gemeente inzetten op verbetering van de verkeersstructuur en houdt zij vast aan de realisatie van de Haak, de Westelijke Invalsweg, de Noordwest Tangent, de aanpak van de Drachtsterweg en omgeving en de verbetering van de stadsring.

De vordering van de diverse projecten, de aanpassingen van beleid en veranderingen in de sociaal economische omstandigheden waren voor de gemeente de belangrijkste redenen om het GVVP uit 2003 te actualiseren. Het beleid gaat met deze actualisatie van het GVVP niet rigoureuus op de schop. Het GVVP 2011 - 2025 gaat uit van "koers houden", "aanscherpen waar dat kan en gewenst is", en van "*finetuning* op vigerend beleid". In het geactualiseerde GVVP is er zowel sprake van "koers houden" als van "aanscherpen". Deze actualisatie van het GVVP houdt rekening met andere sociaal economische omstandigheden dan in 2003. Anno 2011 is er sprake van een lagere verwachte economische groei en van een tragere bevolkingsgroei. De prognoses zijn daarom iets bijgesteld. Dit GVVP 2011-2025 gaat uit van een groei van de bevolking van Leeuwarden tot 103.0000 inwoners in 2020. (Inmiddels wordt ervan uitgegaan dat de bevolking van Leeuwarden pas in 2025 een aantal van 103.000 inwoners zal hebben bereikt, zie hiervoor ook paragraaf 3.2).

#### ***Integraal en samenhangend***

Het verkeers- en vervoerbeleid van de gemeente is integraal in die zin, dat ruimtelijk beleid en verkeers- en vervoersbeleid hand in hand gaan. De gemeente probeert door een slimme rangschikking van ruimtelijke functies de mobiliteit zoveel mogelijk te beperken. Aan de andere kant zorgt de gemeente ervoor dat functies zich kunnen ontplooien door functies bereikbaar te houden via een systeem dat kan voldoen aan de mobiliteitsbehoefte. Het beleid is verder integraal, omdat het alle vervoerwijzen aangaat en deze in samenhang beziet. Het verkeers- en vervoersbeleid is ook samenhangend. Dat blijkt uit de verkeersinfrastructuur voor het autoverkeer die straks bestaat uit een samenhangende structuur van drie ringen, verbonden door invalswegen en radialen. Die ringen hebben specifieke maar samenhangende functies die tot uiting komen in inrichting en gebruik. De buitenste verdeelring is uitsluitend bedoeld voor het snelverkeer. De invalswegen brengen het verkeer van de verdeelring tot dichtbij de eindbestemmingen in de stad. De stadsring is het vliegwiel van de stad. Deze ring verbindt alle wijken en bedrijventerreinen. Doorstroming van het autoverkeer heeft daar prioriteit. De binnenring ontsluit de binnenstad en de

parkeergarages aan de rand daarvan. Hier is minder ruimte voor het autoverkeer. Daarom bevordert de gemeente hier het fietsverkeer en de doorstroming van het openbaar vervoer.



**Afbeelding 2: Toekomstige Verkeersstructuur van Leeuwarden**

### ***Gedifferentieerd***

Het beleid is gedifferentieerd in tijd en plaats. Op de verdeelring is het beleid ten aanzien van het autoverkeer anders dan op de binnenring. Bovendien kunnen maatregelen om het autoverkeer tijdens de spitsen te geleiden, anders zijn dan buiten de spitsen. Een ander voorbeeld is het parkeerbeleid. In de binnenstad, waar ruimte schaars is, beperkt de gemeente parkeerruimte op het maaiveld. Op bedrijventerreinen, waar meer ruimte is en autobereikbaarheid voor de ontwikkeling van de bedrijvigheid, biedt de gemeente meer ruimte voor parkeren.

### ***Veilig en duurzaam***

Veiligheid is een uitgangspunt van het verkeers- en vervoersbeleid van de gemeente. Daarom hanteert de gemeente principes van "duurzaam veilig" bij elk ontwerp van infrastructuur en past ze categorisering van wegen toe. Tenslotte moet het beleid ook duurzaam zijn. Leeuwarden heeft grote ambities op het vlak van duurzaamheid. Het GVVP draagt bij aan de verwezenlijking van die ambities.

### ***Realistisch en Creatief***

Voor de komende periode wordt een relatief lage economische groei verwacht. Het Rijk kort op het gemeentefonds. De gemeente Leeuwarden is financieel gezond maar moet maatregelen nemen om dit zo te houden. Daarom wil de gemeente realistisch zijn ten aanzien van plannen. Er is weinig ruimte voor "meer" of "extra". De gemeente wil desalnietemin "doorpakken in nieuwe tijden." Dat wil zeggen: creatief omgaan met beperktere financiële mogelijkheden en creatief kijken naar mogelijkheden om werk met

werk te maken en naar mogelijkheden van een slankere uitvoering of een gunstiger fasering van projecten.

In het GVVP 2011-2025 onderscheidt de gemeente Leeuwarden de volgende thema's:

1. Ketenverplaatsingen.
2. Openbaar vervoer.
3. Fietsverkeer.
4. Voetgangers.
5. Auto.
6. Parkeren.
7. Transferia.
8. Verkeersmanagement en reisinformatie.
9. Mobiliteitsmanagement.
10. Goederenvervoer.
11. Recreatie, scheepvaart en bruggen.
12. Veiligheid en toegankelijkheid.
13. Duurzame mobiliteit.

### **2.3.1.1 Ketenverplaatsingen**

De gemeente bevordert dat de reiziger tijdens een reis van meerdere vervoerwijzen gebruik kan maken. De gemeente zorgt daarom voor goede reisalternatieven door het openbaar vervoer en het fietsverkeer te stimuleren. Daarnaast werkt de gemeente aan goede overstapvoorzieningen, zoals transferia en P+R voorzieningen. Naast het bevorderen van milieuvriendelijke vervoerwijzen, wil de gemeente via ketenverplaatsingen ook de betrouwbaarheid van reizen verhogen. Om ketenverplaatsingen te bevorderen, gaat de gemeente door met het zorgen voor transferia die voor meerdere vervoerwijzen goed toegankelijk zijn, met goede parkeer- en stallingsmogelijkheden en goede reisinformatie. Dit is ook één van de instrumenten om Leeuwarden tijdens de bouwfase van de grote infrastructurele projecten, waarin de stad tijdelijk minder goed bereikbaar is, toch bereikbaar te houden.

### **2.3.1.2 Openbaar vervoer**

Het openbaar vervoer is belangrijk om de stad bereikbaar te houden. Vooral tijdens de spits is het openbaar vervoer een belangrijk element in het vervoerssysteem van de stad. De gemeente maakt hierbij onderscheid in de sociale functie en in de bereikbaarheidsfunctie van het openbaar vervoer.

De gemeente zet zich in voor het behoud van de sociale functie van het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer biedt een vervoersalternatief voor mensen die zich niet per auto, fiets of te voet kunnen verplaatsen.

De gemeente investeert in de bereikbaarheidsfunctie van het openbaar vervoer, op zware vervoerrelaties waar het openbaar vervoer kan concurreren met de auto, via busprioriteit bij verkeersregelininstallaties.

De gemeente werkt verder aan het verbeteren van de bereikbaarheid per spoor door te ijveren voor frequentieverhoging van de spoordiensten op Leeuwarden. Verder zet de gemeente zich in voor de realisatie van het station Werpsterhoek, revitalisering van het stationsgebied en het aantrekkelijker maken van bushaltes waar veel reizigers in- en uitstappen. Een aanscherping van het openbaar vervoersbeleid is dat de gemeente in samenwerking met de provincie via aanbestedingseisen de kwaliteit tracht te verhogen.



### 2.3.1.3 Fietsverkeer

Leeuwarden is een echte fietsstad. Van alle verplaatsingen tot 7,5 km gebeurt 42% met de fiets. Dat is 8% meer dan in vergelijkbare steden. Leeuwarden wil deze positie van de fiets nog verder uitbouwen. Daarom werkt de gemeente aan het verbeteren van de stallingsmogelijkheden, en aan een verdere uitbouw van het fietspadennetwerk met veilige, comfortabele, fietsverbindingen. De uitbreiding van het fietsroutenetwerk, met name op de route Leeuwarden-Zuid - binnenstad, is voortzetting van bestaand beleid.

Verder wil de gemeente het fietsverkeer op belangrijke routes verder faciliteren. Hierbij denkt de gemeente aan prioritering bij verkeersregelinstallaties, wachttijdvoorspellers of fietsers vaker groen licht geven bij regen. Dit zal worden uitgewerkt in een actualisatie van het Fietsbeleidsplan.

#### Fietsnetwerk

De gemeente werkt aan een samenhangend fietsnetwerk in de stad: kwalitatief hoogwaardige, verkeers- en sociaal veilige, comfortabele fietsroutes. De gemeente werkt aan een verdere verbetering van het fietsnetwerk. Het streven is om de directheid van de verbindingen te vergroten. Het plan is om de fietsroute vanuit de Zuidlanden naar de binnenstad zo aan te leggen dat op deze route de fiets kan concurreren met de auto. Voor de realisatie van deze fietsroute moet de gemeente onder andere met partners investeren in een fietsbrug over het Van Harinxmakanaal, een fietstunnel bij de Van Loonstraat en een fietstunnel onder het spoorwegemplacement.

Een samenhangend en kwalitatief hoogwaardig fietsnetwerk wordt gerealiseerd door rekening te houden met de volgende aspecten:

- **Samenhang en directheid.** Hoofdroutes sluiten aan op het bovenlokale fietsnetwerk en de fietsverbindingen moeten zo direct mogelijk zijn. Het onderliggende fietsnetwerk moet logisch zijn zodat de fietser binnen het netwerk de weg weet te vinden.
- **Aantrekkelijkheid.** Onder aantrekkelijkheid valt ook het begrip sociale veiligheid. Bij bijvoorbeeld tunnels moet een sociaal veiligheidsalternatief worden aangeboden in de directe nabijheid, met uitzondering van aquaducten.
- **Veiligheid.** De kans op ontmoetingen met veel of snelrijdend verkeer moet worden vermeden. Dat betekent dat de gemeente in principe streeft naar ongelijkvloerse kruisingen van fietsverkeer met de stadsring mits kosteneffectief en inpasbaar. De geïnventariseerde kosten moeten een positief effect hebben op de afwikkeling van het gemotoriseerde verkeer op de stadsring en op de verkeersveiligheid van het fietsverkeer. Daarnaast moet een substantieel aandeel van het fietsverkeer gebruik maken van de tunnel.
- **Comfort.** De kans op hinder en oponthoud van fietsverkeer op goede fietsverbindingen moet minimaal zijn. Dit betekent dat de gemeente probeert knelpunten of gebreken in de fietsinfrastructuur te voorkomen en te verhelpen. Dit komt ook tot uiting in het ontwerp van het fietsnetwerk. Elementen daarin zijn de verhardingsbreedte, ontwerp van kruisingen of wachtljsten bij verkeerslichten.

In de komende periode wil de gemeente de positie van de fiets binnen de mobiliteit van Leeuwarden verder versterken. Daartoe neemt zij onder andere de volgende maatregelen:

- **Verdere versterking van het fietsnetwerk in de stad door realisatie van rechtstreekse verbindingen.**
- **Realisatie van veilige fietsoversteken voor fietsverkeer om de stadsring te kruisen.** Idealiter gebeurt dit met ongelijkvloerse oplossingen. Een ongelijkvloerse kruising moet echter wel kosteneffectief en inpasbaar zijn. De gemeente kan ook kiezen voor gefaseerde oversteken, waarbij de fietsers en voetgangers per fase slechts een rijstrook hoeven over te steken. Dat blijken verkeersveilige oplossingen te zijn.
- **Realisatie van een goede fietsinfrastructuur langs de stadsring, op de parallelwegen.** De parallelwegen worden zo uitgevoerd dat ze duidelijk herkenbaar zijn als

fietsinfrastructuur. De automobilist mag er komen om te parkeren maar voelt zich er duidelijk "te gast".

- Op een aantal hoofdfietsroutes kunnen aanvullende maatregelen worden genomen om het fietsverkeer te ondersteunen. Hierbij kan worden gedacht aan wachttijdvoorspellers voor de fiets bij verkeerslichten. Tevens is het mogelijk om op deze routes fietsers bijvoorbeeld bij regen vaker groen te geven. Hiervoor heeft de gemeente al een *pilot* gedaan. De gemeente onderzoekt welke maatregelen passend zijn voor Leeuwarden.
- Actualisering van het fietsbeleidsplan "Richtingwijzer fiets" dat dateert van december 2006.

#### **2.3.1.4 Voetgangers**

De gemeente wil het lopen en het wandelen waarderen en stimuleren als vervoerwijze. Fietsers en wandelaars zijn immers de meest milieuvriendelijke verkeersdeelnemers. Wandelen is bijna altijd ook een onderdeel van de vervoersketen.

#### **2.3.1.5 Auto**

Vanaf 2003 werkt de gemeente aan een verbetering van de verkeersinfrastructuur om de bereikbaarheid van Leeuwarden over de weg te verbeteren. Het wensbeeld in 2003 was om een leesbare, begrijpelijke verkeersstructuur te realiseren. Daarin zijn in de afgelopen periode belangrijke stappen gezet. De komende periode vervolgt de gemeente deze koers. De projecten worden uitgevoerd in het kader van het Programma Bereikbaarheid Leeuwarden. Het beleid ten aanzien van het autoverkeer verandert niet ten opzichte van 2003. De gemeente houdt dus koers om de gewenste verkeersstructuur en een blijvende goede bereikbaarheid van Leeuwarden te realiseren.

De gemeente kiest voor een goede bereikbaarheid van de stad. Voor Leeuwarden is de bereikbaarheid per auto essentieel. Leeuwarden is het centrum van een landelijke regio die relatief dunbevolkt is. De dorpen in de regio liggen op vrij grote afstanden van de stad Leeuwarden. De relatieve dunbevolktheid van het gebied uit zich in relatief dunne vervoersstromen. Een breed aanbod van openbaar vervoer is daardoor niet mogelijk. Dat is namelijk niet te exploiteren. Reisafstanden tussen Leeuwarden en omliggende dorpen zijn al gauw te groot om aantrekkelijk te zijn om te fietsen. Daardoor is in Fryslân het marktaandeel van de auto groot, 56% van de personenverplaatsingen in Fryslân vindt per auto plaats. Overigens neemt dat niet weg dat in Leeuwarden het aantal autoverplaatsingen, over korte afstanden tot 7,5 km, relatief lager is dan in andere middelgrote steden.

Tot op heden heeft Leeuwarden een vrij complexe autoverkeersstructuur die moeilijk leesbaar is. De gemeente heeft vanaf 2003 stappen gezet om deze structuur te verbeteren. De realisatie van de Haak, de Westelijke Invalsweg (fase 1 en fase 2), de Noordwesttangent en van de Drachtsterweg en omgeving is aanstaande. De gemeente werkt bovendien aan een verbetering van de doorstroming op de stadsring. De verdeelring, de stadsring en de binnenring bundelen elk bepaalde verkeerssoorten en hebben elk een ander gebruik.

De komende jaren staan in het teken van verdere uitvoering van het Programma Bereikbaarheid Leeuwarden. De volgende grote investeringen maken onderdeel uit van het programma:

- Realisatie van de Haak om Leeuwarden.
- De Overijsselseweg wordt verlegd en aangepast tot stadsas met een stedelijke maar groene uitstraling. De weg wordt daarbij omgedoopt tot Overijsselselaan, die een van de belangrijkste entrees van de stad is.
- Realisatie van de Noordwesttangent.
- Realisatie van de Centrale As.
- Verbeteren doorstroming op de stadsring.
- Aanpak van het Drachtsterplein en van de Drachtsterweg en omgeving.

- Realisatie van de Westelijke Invalsweg.

#### **2.3.1.6 Parkeren**

Aangezien een groot deel van de verplaatsingen naar, van, en binnen Leeuwarden, per auto plaatsvindt, is het aanbod van voldoende parkeerruimte noodzakelijk. De gemeente wil, binnen kaders van de leefbaarheid, voorzien in een passend parkeeraanbod om te voldoen aan de parkeerbehoefte. Leeuwarden wil ook een stad zijn waar de woon-, werk-, recreatie- en ontplooiingsmogelijkheid voor haar bewoners goed zijn. Daarom gaat de gemeente de hinder van ongewenst parkeergedrag tegen. De gemeente hanteert daartoe de volgende uitgangspunten:

- Elk complex of bedrijf dient in zijn eigen parkeerbehoefte te voorzien.
- De kwaliteit van de parkeervoorziening moet in overeenstemming zijn met de kwaliteit van de openbare ruimte (of liever nog: een bijdrage leveren aan verbetering van die kwaliteit).
- De gemeente kiest voor een restrictief parkeerbeleid in gebieden waar ruimte schaars is, de aanwezigheid van auto's ongewenst is, en waar alternatieven beschikbaar zijn.
- Kosten voor parkeren worden in principe door de gebruiker betaald.

#### **2.3.1.7 Transferia**

Transferia zijn belangrijke instrumenten om ketenmobiliteit mogelijk te maken. De gemeente maakt onderscheid in tijdelijke en permanente transferia. De gemeente overweegt namelijk in samenspraak met het Rijk en met de provincie om een aantal tijdelijke transferia te realiseren. De gemeente Leeuwarden zal immers tijdens de bouwperiode van grote infrastructurale projecten, tijdelijk minder bereikbaar zijn.

Tijdelijke transferia voorzien in overstapvoorzieningen. Deze transferia kunnen bij gebleken succes overigens uitgroeien tot permanente transferia met meer parkeerplaatsen en voorzieningen.

#### **2.3.1.8 Verkeersmanagement en reisinformatie**

Naast een aanbod van infrastructuur is een aanbod van geleidingservices en informatie daarvoor mogelijk. De technologische mogelijkheden hiervoor nemen in een rap tempo toe. Wegbeheerders gebruiken deze mogelijkheden onder de noemer van verkeersmanagement. De gemeente Leeuwarden wil waar mogelijk van deze mogelijkheden profiteren om de weggebruiker en de reiziger te ondersteunen met passende verkeersmanagementmaatregelen en betrouwbare informatie.

#### **2.3.1.9 Mobiliteitsmanagement**

In de stad Leeuwarden wordt slechts 1/3 van het aantal banen bezet door bewoners uit de stad Leeuwarden zelf. De rest komt van elders en forenst naar de stad. Daarvan reist 80% met de auto. Dat leidt tot circa 64.000 dagelijkse autobewegingen. Door medewerkers van bedrijven en instellingen te informeren over reisalternatieven en over het "nieuwe" werken wil de gemeente, samen met bedrijven en instellingen, de automobilititeit in de spits met 5% terugdringen. Het nieuwe werken gaat over spitsmijden door flexwerken, telewerken en bijvoorbeeld teleconferencing.

De gemeente is partner in het Regionaal Convenant Mobiliteitsmanagement dat het Rijk, de provincie en de gemeente in mei 2010 hebben afgesloten met bedrijven en instellingen. Hierin zijn afspraken vastgelegd om samen de problemen als gevolg van een grote automobilititeit te voorkomen. De gemeente stelt in samenwerking met convenantpartners onder andere een mobiliteitsmakelaar beschikbaar en faciliteert bijvoorbeeld *pilots* op het gebied van thuis- en flexwerken.

#### **2.3.1.10 Goederenvervoer**

Aan- en afvoer van goederen bij bedrijven en in de binnenstad moet vlot en veilig kunnen plaatsvinden. Dat is een voorwaarde voor een voorspoedige ontwikkeling van de stad. De

gemeente heeft relatief weinig mogelijkheden om milieuvriendelijk goederenvervoer te stimuleren. De vervoersstromen naar, van en binnen de stad zijn doorgaans te klein en te gefragmenteerd om te bundelen voor vervoer over water en rail. Dat geldt helemaal voor de vervoersstromen binnen de grenzen van de stad. De gemeente wil aan- en afvoer van goederen binnen kaders van duurzaamheid en leefbaarheid mogelijk maken. Daarom handhaaft de gemeente het huidige regime van venstertijden.

#### **2.3.1.11 Recreatie, scheepvaart en bruggen**

De provincie Fryslân is een echte watersportprovincie en Leeuwarden is een echte watersportstad. De stad Leeuwarden is vanuit alle windstreken over water bereikbaar en voor de watersporter aantrekkelijk om te bezoeken. De schepen kunnen tot diep in de binnenstad doordringen en er afmeren in een prachtig stadspark. De gemeente wil deze kwaliteit benutten en de economische *spin off* ervan maximeren door de toegankelijkheid voor de recreatieve scheepvaart waar mogelijk te vergroten. Dat vindt echter plaats binnen de kaders van bereikbaarheid over land. Daarom heeft de gemeente samen met de provincie afspraken gemaakt over spitssluitingen van bruggen.

In de nabije toekomst worden aquaducten gerealiseerd bij de kruisingen van de Westelijke Invalsweg en de Drachtsterweg met het Van Harinxmakanaal. Verkeer over land en over het water hinderen elkaar daar dan niet meer.

#### **2.3.1.12 Veiligheid en toegankelijkheid**

Veiligheid en toegankelijkheid zijn voor de gemeente uitgangspunten van beleid. De gemeente streeft een zo hoog mogelijk niveau van veiligheid en goede toegankelijkheid na. Daarvoor spant zij zich op een aantal manieren in:

- Ontwerpen van infrastructuur volgens de richtlijnen van duurzaam veilig van het CROW;
- Scheiding van verkeerssoorten op de hoofdverbindingen binnen de verkeersstructuur;
- Verder optimaliseren van verkeersluwe gebieden (30 km gebieden) door aanvullende snelheidsremmende maatregelen, waar dat nodig is;
- Werken aan sociale veiligheid op fiets- en wandelroutes;
- Het "opleiden" van verkeersdeelnemers tot veilige verkeersdeelnemers door te investeren in voorlichting en educatie;
- Verkeerseducatie;
- Faciliteren van verkeersbrigadiers.

#### **2.3.1.13 Duurzame mobiliteit**

Leeuwarden wil een duurzame stad zijn. Het verkeers- en vervoersbeleid moet daaraan bijdragen. Het GVVP-beleid is voor een groot deel al duurzaam. Inspanningen op het gebied van ketenmobiliteit, openbaar vervoer, fietsverkeer, transferia, en bijvoorbeeld mobiliteitsmanagement getuigen daarvan. De gemeente neemt echter meer maatregelen zoals vergroening van haar eigen wagenpark, een subsidieregeling voor "groene" auto's en scooters en het plaatsen van oplaadpunten voor elektrische auto's of fietsen. De gemeente investeert verder ook in energiezuinige straatverlichting, een zorgvuldige landschappelijke inpassing van nieuwe infrastructuur, gebruik van duurzame materialen en duurzaam beheer en onderhoud. Binnen het kader van het GVVP wil de gemeente zich samen met de provincie inzetten voor 100% duurzaam aangedreven bussen. Verder overweegt de gemeente om in haar parkeergarages prijsdifferentiatie toe te passen voor duurzaam aangedreven auto's. Bij de realisatie van fietsenstallingen en parkeervoorzieningen wil de gemeente oplaadvoorzieningen realiseren voor respectievelijk elektrisch aangedreven fietsen en auto's. Dit zijn aanscherpingen in het gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid om de ambities van Leeuwarden op het vlak van duurzaamheid te helpen concretiseren. Naast de inzet van de gemeente om milieuvriendelijke vervoerswijzen te stimuleren, neemt de gemeente maatregelen in het kader van duurzame mobiliteit. Een aantal maatregelen voert de gemeente uit als werkgever en als organisatie die een voorbeeld wil geven voor bewoners en bedrijven. Deze maatregelen vallen formeel buiten het kader van het GVVP en

vallen ook buiten de financiering van het GVVP. Het betreft onder andere de volgende maatregelen:

- Het wagenpark van de gemeente zelf is voor een groot deel al duurzaam aangedreven via elektriciteit of biobrandstoffen. Verdere "vergroening" van het wagenpark volgt.
- De gemeente heeft een subsidieregeling in het leven geroepen voor bedrijven die "groene" auto's willen kopen die (nog) buiten de fiscale voordelen vallen. Bedrijven kunnen een subsidie ontvangen en een jaar gratis parkeren binnen Leeuwarden. Een dergelijke regeling is er ook voor elektrische scooters.
- Binnen de gemeente zijn al honderden auto's duurzaam aangedreven, waaronder taxi's.
- In Leeuwarden zijn er meerdere verkooppunten voor duurzame autobrandstoffen zoals biodiesel, aardgas of biogas.
- De gemeente heeft enkele oplaadpunten gerealiseerd voor elektrisch aangedreven auto's.

Belangrijk is om te realiseren dat het streven naar duurzaamheid ook tot uitdrukking komt in de planning, realisatie, en het beheer van infrastructuur. De gemeente kiest voor een zorgvuldige landschappelijke inpassing van infrastructuur, het gebruik van duurzame materialen en neemt maatregelen voor duurzaam beheer en onderhoud. Energiezuinige straatverlichting is een voorbeeld van een maatregel die de gemeente al heeft genomen.

**Het GVVP 2011 van de gemeente Leeuwarden is te vinden op de algemene website van de gemeente [www.leeuwarden.nl](http://www.leeuwarden.nl).**

### **2.3.2 Fietsbeleidsplan "Richtingwijzer Fiets"**

Op basis van het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan 2003 is het fietsbeleidsplan van de gemeente Leeuwarden, "Richtingwijzer Fiets", opgesteld (december 2006). In het fietsbeleidsplan wordt het GVVP uitgewerkt. Daarmee kan de belangrijke positie van het fietsverkeer in de stad worden uitgebouwd. Het doel van het uitwerkingsplan is dat het fietsen op de korte afstanden (tot 7,5 km) in concurrentie met de auto wordt gestimuleerd. Volgens het Fietsbeleidsplan (paragraaf 6.1.8) kunnen de kruisingen van de hoofdfietsroutes met de stadsring vorm worden gegeven als fietstunnel mits dit ruimtelijk inpasbaar is en kosteneffectief.

Op basis van het Fietsbeleidsplan is een uitvoeringsprogramma 2006-2015 vastgesteld. Belangrijke projecten hierbij zijn:

- Fietsroute tussen de (binnen-)stad en de Zuidlanden.
- Fietsroute tussen de (binnen-)stad en Zuiderburen / Warten.
- Realiseren fietstunnels stadsring.

**Het fietsbeleidsplan van de gemeente Leeuwarden is te vinden op de algemene website van de gemeente [www.leeuwarden.nl](http://www.leeuwarden.nl).**

### **2.3.3 Duurzaamheidsplan, een sprong verder**

Het "Duurzaamheidsplan, een sprong verder" beschrijft de speerpunten van de gemeente voor de jaren 2006-2009 met betrekking tot duurzaamheid. Het duurzaamheidsbeleid in Leeuwarden rust op drie pijlers:

- de sociale pijler: duurzaam handelen;
- de fysieke pijler: duurzaam inrichten;
- de economische pijler: duurzaam ondernemen.

#### ***Duurzaam handelen (sociale pijler)***

Leeuwarden richt zich niet alleen op versterking van de economische infrastructuur, maar ook op een verbetering van de sociale infrastructuur. Strategische doelen binnen dit domein hebben betrekking op basisvoorzieningen, sociale integratie en achterstandsbestrijding. Daarnaast staan de leefbaarheid en veiligheid in de wijken en dorpen centraal. Communicatie richting en participatie van de burger is hierbij belangrijk.

#### ***Duurzaam inrichten (fysieke pijler)***

Leeuwarden wil het ruimtelijk ordeningskader vernieuwen en daarmee voorwaarden scheppen voor de ontwikkeling van een evenwichtige woon-, werk-, en leefstad met een sterke positie in Fryslân en het Noorden. Het mobiliteitsbeleid moet niet alleen worden bepaald door bereikbaarheidsproblemen, maar moet bijdragen aan een duurzame stedelijke ontwikkeling.

De komende jaren staat Leeuwarden voor een forse bouwopgave. De inzet blijft het realiseren van de verplichtingen op het gebied van duurzaam bouwen volgens het convenant Duurzaam Bouwen.

#### ***Duurzaam ondernemen (economische pijler)***

Leeuwarden streeft naar een versterking van de economische positie en naar een toename van de werkgelegenheid. Hiervoor is nodig een concurrerend vestigingsklimaat, goede scholingsmogelijkheden en een adequate kennisinfrastructuur.

**Het "Duurzaamheidsplan, een sprong verder" is te vinden op de algemene website van de gemeente [www.leeuwarden.nl](http://www.leeuwarden.nl).**

### **2.3.4 Stadsvisie Leeuwarden fier verder! Op weg naar een duurzame stad (2008)**

De stadsvisie "Varen onder eigen vlag" (2002) beschrijft de koers voor de stad Leeuwarden voor de toekomst. Periodiek wordt gekeken of nieuwe ontwikkelingen een actualisering nodig maken. Dit heeft geresulteerd in de stadsvisie "Leeuwarden fier verder! Op weg naar een duurzame stad" (2008). Leeuwarden is vooral hoofdstad van Fryslân. Hoofdstad van een provincie met een groen, waterrijk en wijds landschap, een eigen taal en cultuur. Leeuwarden telt ruim 92.000 inwoners (in 2008), bijna 27.000 studenten (in 2008) en biedt werkgelegenheid aan 55.000 personen (in 2008). Dagelijks stromen er circa 28.000 (in 2008) forensen 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 de woonstad en de banenmotor van Fryslân. De pijlers van de stadsvisie zijn. Tijd voor schoonheid; Cure & Care; Kennisstad; Werken & ondernemen en Water. Op basis van deze vijf thema's kan de stad zich in de toekomst verder ontwikkelen.

Voorwaarde voor verdere ontwikkeling is dat de bereikbaarheid op orde is en dat er voldoende woningen zijn voor verschillende doelgroepen. Van belang is het ontwikkelen van een gevarieerd en kwalitatief goed woonklimaat, met aandacht voor energiezuinige woningen en kwaliteit van de openbare ruimte.

**De stadsvisie "Leeuwarden fier verder! Op weg naar een duurzame stad (2008)" is te vinden op de algemene website van de gemeente [www.leeuwarden.nl](http://www.leeuwarden.nl).**

### **2.3.5 Duurzaam Leeuwarden, de sterke stad**

D.d. 29 november 2010 heeft de gemeenteraad het visiedocument "Duurzaam Leeuwarden, de sterke stad. Slim met energie en water" vastgesteld. Leeuwarden ziet duurzaamheid niet als probleem, maar als de basis voor nieuwe ontwikkelingen in de samenleving, voor innovatie en niet in de laatste plaats voor toekomstbestendig ondernemen.

Vanuit een stevig maatschappelijk fundament richt de gemeente zich op de thema's waar Leeuwarden sterk in is en waar het resultaat van de inspanning er daadwerkelijk toe doet:

- water; en
- energie.

Om de ambitie richting te geven en concreter te maken zijn de Leeuwarder doelen voor de speerpunten water en energie in 2020 als volgt geformuleerd:

- Leeuwarden staat nationaal en internationaal op de kaart door een positief imago als stad met slimme oplossingen voor de water- en energieproblematiek. Het is een plek voor demonstratie- en uitrolprojecten op het gebied van water en energie;
- Door de ontwikkeling en toepassing van duurzame technieken is Leeuwarden een stad met veel kenniswerkers en een goede arbeidsmarkt voor lager geschoolden;
- Bewoners, kennisinstellingen, bedrijven, de uiteenlopende organisaties en de overheid zorgen voor experimenten en uitrol van bewezen oplossingen die bijdragen aan het slim omgaan met water en energie. Partijen weten elkaar te vinden en werken samen aan oplossingen;
- De stad is onafhankelijker van fossiele energie en heeft alternatieven ontwikkeld als economische drager;
- Er wordt op een verantwoorde manier omgegaan met water.

**Het visiedocument "Duurzaam Leeuwarden, de sterke stad. Slim met energie en water" is te vinden op de algemene website van de gemeente [www.leeuwarden.nl](http://www.leeuwarden.nl).**





## **HOOFDSTUK 3      Omgevingsaspecten**

### **3.1 Algemeen**

Een bestemmingsplan kan gevolgen hebben voor de belangen van de natuur en het milieu, voor de cultuurhistorische, landschappelijke en archeologische waarden, de waterhuishouding en andere waarden. Een goede ruimtelijke ordening vereist dat er aandacht wordt besteed aan de diverse relevante milieuaspecten, die bij ruimtelijke afwegingen een rol spelen. Het bestuursorgaan dient bij de voorbereiding van een bestemmingsplan daarom te onderzoeken welke waarden er bij het plan in het geding zijn en wat de gevolgen van het plan zijn voor deze waarden. Met name op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is de gemeente verplicht om de resultaten van het onderzoek naar de milieuaspecten te beschrijven in de toelichting van een bestemmingsplan.

In dit hoofdstuk wordt aangegeven of en zo ja, op welke wijze, in dit bestemmingsplan rekening is gehouden met de verschillende milieu-aspecten. Aan de orde komen, de verkeersprognoses, de geluidhinder, de luchtkwaliteit, de ecologie, de bodemkwaliteit, de waterkwaliteit, de geohydrologie (specifiek t.b.v. de werkzaamheden bij het Stephensonviaduct), de externe veiligheid, bedrijven en milieuzonering, en de cultuurhistorie en de archeologie.

### **3.2 Verkeersprognoses**

Voor diverse onderzoeken voor het bestemmingsplan, zoals het akoestische onderzoek, en het onderzoek naar de luchtkwaliteit, zijn verkeersgegevens noodzakelijk. Voor deze onderzoeken zijn verkeersprognoses opgesteld. Voor de details van de berekende verkeersprognoses verwijzen wij naar de bijlage nr. 9 van het "Akoestisch onderzoek reconstructie Stephensonviaduct (zie ook de hieronder beschreven paragraaf 3.3).

Bij het opstellen van prognoses voor verkeersstromen wordt vanuit de huidige situatie een toekomstige situatie berekend (gesimuleerd). Op deze wijze wordt inzicht verkregen in de toekomstige verkeerssituatie en kan het verkeerssysteem ten behoeve van de plannen worden gedimensioneerd op die toekomstige situatie. Belangrijk hierbij zijn de uitgangspunten voor de prognoseberekeringen. Het gaat dan om aantallen inwoners/arbeidsplaatsen, CPB-scenario's en dergelijke. De gemeente Leeuwarden maakt hierbij gebruik van het zogenoemde NRM (Nieuw Regionaal Model), een verkeersprognosesystematiek van de rijksoverheid voor regionale toepassingen. Dit model is gebaseerd op landelijk vastgestelde en geaccepteerde uitgangspunten en scenario's. Op basis van dit NRM is een lokale toepassing voor Leeuwarden gemaakt en gebruikt, het zogenoemde Verkeersmodel Leeuwarden.

### **Prognoses met Verkeersmodel Leeuwarden (versie 2007)**

Voor de Leeuwarder projecten wordt gebruik gemaakt van de genoemde lokale toepassing, het Verkeersmodel Leeuwarden, waarvan de meest recente versie stamt uit 2007. Van belang voor deze toepassing zijn de lokale uitgangspunten voor de aantallen inwoners en arbeidsplaatsen. In dit model is uitgegaan van 103.000 inwoners in 2020 (los van

gemeentelijke herindeling) en van 67.000 arbeidsplaatsen in 2020. Nu blijkt dat deze prognoses te optimistisch zijn geweest. Het aantal inwoners van 103.000 en het aantal arbeidsplaatsen van 67.000 zullen wel worden gehaald, echter niet in 2020 maar wel in 2025, of snel daarna.

De economische crisis heeft vertraging van de verwachte groei als gevolg, maar per saldo uiteindelijk geen lagere groei. De krimp in de perifere delen van de provincie zal in Leeuwarden naar verwachting eerder meer verkeer opleveren dan minder. Krimp veroorzaakt verschraling in de periferie van de provincie en juist meer vervoer gericht op Leeuwarden.

### **Scenario met economische crisis**

Voor de projecten die nu worden voorbereid, zoals het project "Westelijke Invalsweg Fase 2", gaat de gemeente Leeuwarden nu uit van de meer recente inzichten. De prognoses voor 2025+ (2025 of snel daarna) zijn conform de eerder beschreven 103.000 inwoners. Voor het prognosejaar 2020 wordt uitgegaan van een autoverkeersvolume dat circa 10% kleiner is dan het volume van 2025+. Deze kleinere groei van 10% is een gemiddelde voor het wegennet.

Het gemiddelde van 10% minder groei in 2020 dan eerder was voorzien, is gebaseerd op de huidige inzichten qua socio-economische ontwikkeling, eerder uitgevoerde gevoeligheidsanalyses en voorlopige resultaten van de actualisatie van de regionale verkeersmodellen. De 10% minder groei in 2020 impliceert dat van de nog verwachte groei tussen 2010 en 2025+ 2/3 voor 2020 gerealiseerd wordt en 1/3 na 2020.

### **Actualisatie verkeersmodel Leeuwarden**

Het huidige gemeentelijke verkeersmodel is gebouwd in 2007 op basis van het toen vigerende NRM (NRM 3.3). In 2011 is er een nieuw NRM uitgekomen. In dit nieuwe NRM zijn de verkeersprognoses voor het jaar 2020 geactualiseerd. Dit betekent dat het gemeentelijke verkeersmodel moet worden geactualiseerd op basis van het nieuwe NRM 2011. Een actualisatie is echter complex en tijdrovend en valt daardoor pas eind 2012 of begin 2013 te verwachten.

Er is evenwel een instrumentarium nodig voor de periode tot het beschikbaar komen van het nieuwe verkeersmodel om projecten mee te kunnen voorbereiden en andere cijfermatige evaluaties te kunnen uitvoeren. Om tot een dergelijke instrument te komen is voor de periode tot circa eind 2012 een analyse gemaakt van de uitgangspunten die gehanteerd zijn in het NRM 2011 alsmede van de uitkomsten van het in ontwikkeling zijnde nieuwe regionale model.

In het nieuwe regionale model wordt gewerkt met scenario's. Qua inwonertal wordt uitgegaan van een bandbreedte van 96.000 tot 111.000 inwoners (exclusief gemeentelijke herindelings-effecten) en qua werkgelegenheid met een bandbreedte van 61.000 tot 70.000 arbeidsplaatsen.

De verkeersprognose-berekeningen met het nieuwe regionale model geven iets lagere verkeerscijfers dan het model versie 2007. Daarmee ondersteunen de voorlopige

berekeningen de bovenbeschreven veronderstelde iets tragere groei in de regio Leeuwarden.

### **Specifieke uitgangspunten voor de gehanteerde verkeersprognoses voor het project Westelijke Invalsweg Fase 2**

- Aansluiting Westelijke Invalsweg Fase 2 d.m.v. het Stephensonviaduct (i.p.v. met een brug over de Harlingertrekvaart).
- Reductie van 10% verkeer in 2020 t.o.v. oorspronkelijke prognoses.
- Er is een groei van 10% aangenomen tussen 2020 en 2025.
- De verkeersintensiteiten van 2011 zijn gebaseerd op tellingen gehouden in september / oktober 2011.
- De verkeerssamenstelling van voertuigen en periodes van deze tellingen zijn ook aangenomen voor de prognosejaren 2020 en 2025.
- De wegvakken 244 en 245 zijn qua voertuigsamenstelling en periodes gelijkgesteld aan het wegvak van de Heliconweg / Stephensonviaduct.
- De wegvakken 248 en 249 zijn qua voertuigsamenstelling en periodes gelijkgesteld aan het wegvak van de Marshallweg.

**Voor de berekende verkeersprognoses verwijzen wij naar de bijlage nr. 9 van het "Akoestisch onderzoek reconstructie Stephensonviaduct" d.d. 23 maart 2012 van de Milieuadviesdienst Noord Friesland, welk rapport als Bijlage nr. 1 is opgenomen bij deze Toelichting.**

### 3.3 Geluidhinder

#### 3.3.1 Inleiding

In de Wet geluidhinder (Wgh) wordt bepaald dat alle wegen zones hebben waarbinnen niet zondermeer nieuwe geluidgevoelige bebouwing mag worden opgericht. Artikel 74 van de wet bepaalt dat zich langs wegen zones bevinden die aan weerszijden van die weg de volgende breedte hebben:

*in stedelijk gebied:*

- voor een weg bestaande uit 1 of 2 rijstroken: 200 meter;
- voor een weg bestaande uit 3 of meer rijstroken: 350 meter.

*in het buitenstedelijk gebied:*

- voor een weg bestaande uit 1 of 2 rijstroken: 250 meter;
- voor een weg bestaande uit 3 of 4 rijstroken: 400 meter;
- voor een weg bestaande uit 5 of meer rijstroken: 600 meter.

Deze zonering geldt niet:

1. voor wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied;
2. voor wegen waarvoor een maximum snelheid geldt van 30 km per uur;
3. voor wegen waarvan op grond van een door de gemeenteraad vastgestelde geluidsniveaukaart vaststaat dat de geluidsbelasting op 10 meter uit de as van de meest nabij gelegen rijstrook 48 dB of minder bedraagt. Deze geluidsniveaukaart heeft een geldigheidsduur van 10 jaren.

Krachtens artikel 77 van de Wet geluidhinder (Wgh) is het college van Burgemeester en Wethouders verplicht om bij de voorbereiding van de vaststelling van een bestemmingsplan, dat voorziet in de bouw van woningen of andere geluidgevoelige bebouwing in een zone als hiervoor bedoeld, een onderzoek in te stellen naar de geluidsbelasting die deze woningen (of andere geluidgevoelige bebouwing) zouden ondervinden van het verkeer op die weg. Uitgangspunt in deze is dat de geluidsbelasting de voorkeurgrenswaarde van 48 dB niet te boven gaat. Tevens dient er onderzoek te worden verricht bij een reconstructie van een weg. Bij het onderhavige bestemmingsplan is er sprake van een fysieke reconstructie van een weg, zodat onderzoek noodzakelijk is.

#### **Geluidgevoelige bestemmingen**

De Wet geluidhinder (Wgh) geeft aan dat de geluidbelasting dient te worden getoetst ter plaatse van de gevel van geluidgevoelige bestemmingen. Geluidgevoelige bestemmingen zijn woningen, scholen, en gezondheidszorggebouwen. De toetsing vindt plaats op de meest geluidbelaste gevel per verdieping.

Ten behoeve van de stedenbouwkundige wens om op geluidbelaste locaties toch woningbouw te realiseren is op 9 november 1998 de definitie van het begrip "gevel" bij wet gewijzigd. De wijziging is opgenomen in Staatsblad 660 van 1998. De wijziging houdt in dat de bestaande definitie "de bouwkundige constructie die een ruimte in een woning of gebouw scheidt van de buitenlucht, daaronder begrepen het dak", wordt aangevuld met "uitzondering van een constructie zonder te openen delen en met een in NEN 5077 bedoelde karakteristieke geluidwering die ten minste gelijk is aan het verschil tussen de geluidbelasting van die constructie en 35 dB(A)". De genoemde definitiewijziging uit 1998 kan toegepast worden in de volgende niet-geluidgevoelige scheidingsconstructies:

- blinde gevel: gevel zonder ramen en deuren;
- dove gevel: gevel zonder ramen die kunnen worden geopend;

- vliesgevel: gevel die bouwkundig is verbonden met een geluidsscherm;
- geluidswalgevel: geluidswalzijde van een geluidswalwoning.

Bij het onderhavige bestemmingsplan bestaan de geluidgevoelige bestemmingen uitsluitend uit woningen.

### **Reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder (Wgh)**

Er is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder indien "er een of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg, tengevolge waarvan de geluidbelasting vanwege de weg met 2 dB of meer wordt verhoogd" (art. 1 Wgh).

Samengevat gaat het om twee randvoorwaarden, te weten:

- het gaat om wijzigingen op of aan een aanwezige weg;
- als gevolg van de wijzigingen neemt de geluidbelasting vanwege de weg met 2 dB of meer toe.

Het dient hierbij te gaan om een wijziging in fysieke zin. Enkele voorbeelden hiervan zijn:

- wijziging van profiel, wegbreedte, hoogteligging of wegdek.
- wijziging van het aantal rijstroken.
- aanleg van kruispunten.
- aanleg van aansluitingen, en op- en afritten.
- verwijdering, plaatsing of wijziging van verkeerstekens.

Omdat er sprake dient te zijn van een fysieke wijziging op of aan de weg, is alleen een wijziging in de verkeersintensiteit of de samenstelling van het verkeer niet aan te merken als een reconstructie.

Bij het onderhavige plan is er sprake van een fysieke reconstructie van het Stephensonviaduct, de Marshallweg en de Snekertrekweg. In het geval van een fysieke reconstructie van een weg dient de toename van de geluidbelasting ten gevolge van de aanpassingen aan die weg voor de toekomst in vergelijking met het referentiejaar te worden vastgesteld. Als referentiejaar geldt het jaar voorafgaand aan de reconstructie, als maatgevend jaar voor de toekomstige situatie is uitgegaan van het jaar 10 jaar na het gereedkomen van de reconstructie. In deze situatie is er uitgegaan van 2013 als referentiejaar en van 2025 als beoordelingsjaar. De gemeente dient er in eerste instantie voor te zorgen dat de geluidbelasting op de geluidsbelasting niet toeneemt.

### **Geluidgevoelige bestemmingen waarbij sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder**

In dit bestemmingsplan is er sprake van een fysieke reconstructie van de Marshallweg, het Stephensonviaduct/Heliconweg en de Snekertrekweg.

In het geval van fysieke reconstructie van een weg dient de toename van de geluidbelasting ten gevolge van die weg te worden vastgesteld. De bedoelde toename is het verschil tussen de geluidbelastingen in de toekomstige situatie en de heersende waarde. Dit is de heersende waarde voorafgaand aan de wijziging in het zogenoemde "referentiejaar". De gemeente dient er in eerste instantie voor te zorgen dat de geluidbelasting op de geluidgevoelige bestemmingen niet toeneemt.

Voor geluidgevoelige bestemmingen waarvoor wel sprake is van reconstructie in de zin van de Wgh schrijft de Wgh het volgende voor:

- uitgangspunt is een voorkeursgrenswaarde van 48 dB (art. 100, lid 1 Wgh).
- indien ten gevolge van de te reconstrueren weg reeds eerder een hogere geluidsbelasting dan 48 dB is toegestaan, geldt de in het referentiejaar heersende waarde of de reeds eerder toegestane hogere waarde als grenswaarde, afhankelijk van welke van de twee de laagste is (artikel 100, lid 2 Wgh).
- de maximale verhoging van de geluidsbelasting mag ten gevolge van de reconstructie 5 dB bedragen, behoudens een aantal uitzonderingen (art. 100a, lid 1, sub a Wgh).

- de uiteindelijke gevelbelasting mag echter nooit hoger zijn dan 68 dB (art. 100a, lid 2 Wgh).
- indien sprake is van verhoging van de bestaande geluidbelasting, terwijl deze is gelegen tussen de 48 dB en de 53 dB, dan is deze bestaande geluidbelasting de voorkeursgrenswaarde en bedraagt de maximale ontheffingsgrenswaarde 58 dB voor buitenstedelijk gebied en 63 dB voor stedelijk gebied (art. 100a, lid 1, sub b Wgh).

Er zijn drie geluidsgevoelige bestemmingen binnen het bestemmingsplangebied aanwezig, namelijk de woningen Marshallweg 10, Ampèrestraat 6/6a, en Voltastraat 1.

Voor de woning aan de Ampèrestraat 6/6a is in 2007 een hogere waarde vastgesteld van 59 dB(A) ten gevolge van het wegverkeer op het Stephensonviaduct. Uitgaande van dezelfde voertuigverdeling over het etmaal, zou dit uitgedrukt in Lden een hogere waarde zijn geweest van 59,5 dB afgerond 60 dB. Voor de andere woningen zijn geen hogere waarden vastgesteld.

### **Sanering**

De definitie van een saneringssituatie luidt als volgt:

In artikel 88 Wgh is omschreven welke situaties als saneringssituaties moeten worden aangemerkt. Het gaat om die situaties waarin bestaande woningen op het tijdstip (1 maart 1986) dat de regels met betrekking tot sanering in werking traden, een hogere geluidbelasting ondervonden dan 60 dB(A), met uitzondering van woningen:

- die zijn gebouwd na 1 januari 1982 of in zones van wegen die na 1 januari 1982 zijn aangelegd volgens een bestemmingsplan waar bij de vaststelling de Wet geluidhinder is toegepast.
- in zones van wegen die zijn aangelegd of gereconstrueerd na 1 januari 1982 buiten toepassing van de bestemmingsplanprocedure maar met toepassing van de artikelen 79 tot en met 81 van de Wet geluidhinder.
- ten aanzien van in de gemeente voorkomende gevallen die reeds zijn gemeld op grond van artikel 88 van de Wet geluidhinder zoals deze luidde voor de wijziging van 1 januari 2007. Het gaat hier om bestaande woningen die op 1 maart 1986 een hogere geluidbelasting ondervonden dan 55 dB(A).

Volgens de bovengenoemde definitie kan de woning aan de Marshallweg tot een saneringssituatie behoren. Deze woning is gebouwd voor 1 januari 1982 in de zone van een op 1 maart 1986 aanwezige weg die is gereconstrueerd.

Indien er sprake is van een reconstructie dan moet er worden vastgesteld of in 1986 de bestaande woningen een hogere geluidbelasting ondervonden dan 60 dB(A).

### **Eventuele maatregelen of hogere waarden**

Indien er sprake is van reconstructie in de zin van de Wgh dienen in principe maatregelen te worden getroffen ter beperking of voorkoming van de toename van de geluidbelasting. De eventueel te treffen maatregelen zijn in volgorde van prioriteit:

1. bronmaatregelen, zoals stillere wegdekken (dunne deklagen, ZOAB of SMA) of aangepaste snelheden.
2. overdrachtsmaatregelen zoals geluidsschermen en -wallen.

Bij de afweging van de te treffen maatregelen moet rekening worden gehouden met in het "Besluit geluidhinder" van 20 oktober 2006 genoemde aspecten, alsmede met de noodzaak van een veilige verkeersafwikkeling. Ook moet rekening worden gehouden met de inpasbaarheid van de maatregelen in de omgeving en met de kosten van de maatregelen.

Bovendien moeten de te plaatsen geluidsbeperkende voorzieningen voldoende doelmatig zijn (art. 110a, lid 5 Wgh).

Indien de eerder genoemde maatregelen onvoldoende uitkomst bieden, dient via een ontheffingsverzoek het college van Burgemeester en Wethouders hogere grenswaarden vast te stellen.

Het vaststellen van een hogere waarde vindt plaats zonodig in combinatie met:

3. ontvangersmaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.

De namens de gemeente te treffen ontvangersmaatregelen moeten zorgen voor een aanvaardbaar geluidsniveau binnen de woningen (art. 111 Wgh). Indien er sprake is van een nieuwe situatie dan wel reconstructie moet worden uitgegaan van een geluidbelasting binnen de woning van ten hoogste 33 dB (art. 111, lid 2 Wgh). Is er echter sprake van een bestaande saneringssituatie, al dan niet in combinatie met een reconstructie in de zin van de Wgh, dan kan worden uitgegaan van een geluidbelasting binnen de woning van ten hoogste 43 dB (artikel 111, lid 3 Wgh).

### **Cumulatie**

Volgens artikel 110a, lid 6 Wgh mogen er alleen hogere waarden worden vastgesteld indien de cumulatie van meerdere geluidsbronnen (art. 110f, lid 1 Wgh) niet leidt tot een naar het oordeel van het bevoegd gezag onaanvaardbare situatie. Bovendien moet worden aangegeven in hoeverre rekening is gehouden met de te treffen maatregelen. Bij het dimensioneren van gevelmaatregelen wordt rekening gehouden met gecumuleerde geluidsniveaus.

In hoofdstuk 2 van Bijlage 1 van het RMV 2006 (Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder 2006) staat dat er alleen sprake kan zijn van cumulatie in de zin van Wgh, indien de voorkeursgrenswaarde vanwege meer dan één bron wordt overschreden. Eén bron is in dit geval een weg of een spoorweg.

### **Goede ruimtelijke ordening**

Volgens de Wgh wordt de cumulatie per gevel apart beschouwd waardoor er in de praktijk weinig cumulatie lijkt op te treden. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de extra hinder in geval van verschillende geluidbelaste gevels wel onderkend. Daarom is rekening gehouden met de gecumuleerde geluidbelasting op verschillende gevels bij de afwegingen of de vast te stellen hogere waarden acceptabel zijn.

### **Correctie op berekende geluidsniveaus**

Er wordt verwacht dat de geluidsproductie van motorvoertuigen in de toekomst zal afnemen door technische ontwikkelingen en aanscherping van type-keuringen. Daarom mag er een aftrek worden gehanteerd op de berekende geluidsbelastingen alvorens dat deze aan de wettelijke grenswaarden worden getoetst (art. 110g Wgh).

De aftrek bedraagt 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of hoger is (art. 3.6, lid a van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 [RMV2006]). De aftrek bedraagt 5 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen minder dan 70 km/uur is (art 3.6, lid b RMV 2009).

Bij toetsing van het binnenniveau van woningen moet worden gerekend met een gevelbelasting zonder bovengenoemde aftrek (art. 3.6, lid c RMV 2006).

### 3.3.2 Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai

De rekenresultaten volgens het uitgevoerde onderzoek "Akoestisch onderzoek reconstructie Stephensonviaduct" d.d. 23 maart 2012 door de Milieuadviesdienst Noord-Friesland zijn op de geluidsgevoelige objecten ten gevolge van de reconstructie van het Stephensonviaduct, de Marshallweg en de Snekertrekweg in de tabellen volgens bijlage 5 van het rapport weergegeven. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen de referentie situatie (2013) en de toekomstige situatie (2025). De ligging van de waarneempunten staan aangegeven in de bijlagen 1 en 3 van het rapport. De getallen hebben betrekking op de gecorrigeerde waarden: dat wil zeggen inclusief de aftrek op grond van artikel 110g van de Wet geluidhinder. Deze aftrek bedraagt 5 dB.

Uit de rekenresultaten blijkt dat ten gevolge van verkeer op het Stephensonviaduct er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder voor drie woningen, namelijk Ampèrestraat 6a, Marshallweg 10, en Voltastraat 1. De maximale toename bedraagt 3,7 dB.

Uit de rekenresultaten blijkt dat ten gevolge van verkeer op de Marshallweg er sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder voor de woning Marshallweg 10. De maximale toename bedraagt 7,6 dB.

Uit de rekenresultaten blijkt verder dat ten gevolge van het verkeer op de Snekertrekweg op deze weg er geen sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De afname bedraagt 2,0 dB.

### 3.3.3 Mogelijke maatregelen

Uit het onderzoek blijkt dat er voor het Stephensonviaduct en de Marshallweg er sprake is van een toename van de geluidbelasting waarbij er sprake is van een reconstructie. Daarom zijn aan deze wegen in eerste instantie extra maatregelen noodzakelijk. Indien deze niet doelmatig zijn moeten er hogere waarden worden vastgesteld.

#### **Stephensonviaduct**

In het onderzoeksgebied van het Stephensonviaduct liggen drie woningen waarvoor de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. Daarom moeten er maatregelen worden onderzocht om deze toename te beperken. Als eerste maatregel is het aanbrengen van een stiller wegdek onderzocht.

Hiervoor wordt op het Stephensonviaduct tussen de rotonde met de Snekertrekweg en de aansluiting de brug over de Marshallweg en de op- en afritten zelf, een stiller wegdek van "Dunne deklagen, type B" toegepast. Uit de rekenresultaten blijkt dat ten gevolge van verkeer op deze weg met deze maatregel de toename van de geluidbelasting voldoende is te voorkomen. Er is geen sprake meer van een toename.

#### **Ampèrestraat 6/6a**

De woning Ampère straat 6/6a is al geïsoleerd en de nu berekende gevelbelasting is lager dan de vastgestelde hogere waarde. Het binnenniveau in deze woning voldoet dus. Voor deze woning moet een nieuwe hogere waarde worden vastgesteld.

Ampèrestraat 6a Noordzijde	beoordelingspunt A	<b>53 dB</b>
Ampèrestraat 6a Oostzijde	beoordelingspunt A	<b>55 dB</b>
Ampèrestraat 6a Zuidzijde	beoordelingspunt A	<b>51 dB</b>



### **Voltastraat 1**

Voor de woning Voltastraat 1 moet een hogere waarde worden vastgesteld.

Voltastraat 1 Oostgevel	beoordelingspunt A	<b>49 dB</b>
-------------------------	--------------------	--------------

Middels aanvullend akoestisch onderzoek zal moeten worden nagegaan of aan de gevels van de woning Voltastraat 1 maatregelen nodig zijn om de karakteristieke gevelwering te verbeteren. Voor het berekenen van de gevelwering mag de aftrek conform artikel 110g Wgh niet worden toegepast. Bij de berekende waarden volgens tabel 4 van het onderzoeksrapport moet dan daarom nog 5 dB worden opgeteld. Daarbij dient tevens rekening te worden gehouden met de cumulatie van het geluid van deze drie wegen (zie tabel 6 van het onderzoeksrapport).

### **Marshallweg**

In het onderzoeksgebied van de Marshallweg ligt 1 woning waarvoor de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, namelijk de woning Marshallweg 10. De toename van de gevelbelasting van deze woning is meer dan 5 dB en dat is niet toegestaan. Daarom moeten maatregelen worden onderzocht om de toename te beperken. Als eerste maatregel wordt het aanbrengen van een stiller wegdek onderzocht. Hiervoor wordt op de Marshallweg over een lengte van circa 300 meter, circa 150 meter in westelijke en in oostelijke richting ten opzichte van de woning Marshallweg, een wegdek van "dunne deklagen type B" toegepast. Dat is ongeveer het deel tussen de afrit naar de Zwettestraat en de kruising met de op-/afrit naar het Stephensonviaduct. Uit de rekenresultaten blijkt dat ten gevolge van verkeer op deze weg met deze maatregel de toename van de geluidbelasting niet voldoende is te voorkomen. De maximale toename bedraagt 3,5 dB. Een wegdek met meer reductie voor geluid is (nog) niet voorhanden. Een andere bronmaatregel is het verlagen van de maximale snelheid. Dat is voor deze weg geen optie, vanwege de ontsluitingsfunctie van deze weg. En een snelheidsverlaging zal deze toename van 3,5 dB ook niet teniet kunnen doen. Het aanbrengen van een scherm of een geluidswal als overdrachtsmaatregel is in dit geval niet toepasbaar omdat er tussen de woning en de weg geen ruimte is voor een dergelijke voorziening. Voor deze woning Marshallweg 10 zal daarom een hogere waarde moeten worden vastgesteld.

Marshallweg 10 Oostgevel	beoordelingspunt A	<b>57 dB</b>
Marshallweg 10 Oostgevel	beoordelingspunt B	<b>58 dB</b>
Marshallweg 10 Zuidgevel	beoordelingspunt A	<b>61 dB</b>
Marshallweg 10 Zuidgevel	beoordelingspunt B	<b>61 dB</b>

Middels aanvullend akoestisch onderzoek zal er moeten worden nagegaan of aan de gevels van de woning Marshallweg 10 maatregelen nodig zijn om de karakteristieke gevelwering te verbeteren. Voor het berekenen van de gevelwering mag de aftrek conform artikel 110g Wgh niet worden toegepast. Bij de berekende waarden uit tabel 2 van het onderzoeksrapport moet dan 5 dB worden bijgeteld. Tevens dient hierbij rekening te worden gehouden met de cumulatie van het geluid van deze drie wegen.

De woning aan de Marshallweg 10 is geen "saneringswoning". Deze conclusie is te trekken uit de berekende geluidbelasting voor het jaar 2013. De geluidbelasting voor dat jaar komt uit op maximaal 57 dB(A), volgens bijlage 7 bij het onderzoeksrapport. In de jaren tussen 1986 en 2013 is er steeds sprake geweest van (autonome) groei van het wegverkeer

waardoor de geluidbelasting in het jaar 1986 in ieder geval lager zal zijn geweest dan in 2013 en is dus lager dan 60 dB(A), en dus is dit geen "saneringswoning".

### **De cumulatieve geluidbelasting ten gevolge van het Stephensonviaduct, de Marshallweg en de Snekertrekweg op de woning Marshallweg 10 (inclusief de aftrek artikel 110g Wgh**

De cumulatieve geluidbelasting ten gevolge van het Stephensonviaduct, de Marshallweg en de Snekertrekweg (na het aanbrengen van Dunne deklagen type B op het Stephensonviaduct en de Marshallweg) op de woning Marshallweg 10 (inclusief de aftrek artikel 110g Wgh is:

		Meet-hoogte	Lden 2025 + maatregelen
Marshallweg 10 Oostgevel	A	1,50 m	58
Marshallweg 10 Oostgevel	B	5,00 m	58
Marshallweg 10 Zuidgevel	A	1,50 m	61
Mrashallweg 10 Zuidgevel	B	5,00 m	61

### **De conclusies van het akoestisch onderzoeksrapport**

In het kader van de reconstructie van het Stephensonviaduct, de Marshallweg, en de Snekertrekweg is de geluidbelasting van de omliggende woningen onderzocht. De conclusies van het rapport zijn:

- er is sprake van een reconstructie ten gevolge van de aanpassingen aan het Stephensonviaduct en de Marshallweg.
- door toepassing van een geluidarmer wegdek (dunne deklagen B) op het Stephensonviaduct is de toename van de geluidbelasting op de omliggende woningen te voorkomen. Voor de woning Ampèrestraat 6 is een lagere gevelbelasting berekend dan de eerder vastgestelde hogere waarde. Het binnenniveau in deze woning voldoet al. Deze lagere waarde moet nu vastgesteld worden als (nieuwe) hogere waarde.
- voor de woning Voltastraat 1 zal na de toepassing van stiller wegdek (dunne deklagen B) nog een hogere waarde moeten worden vastgesteld van 49 dB.
- middels aanvullend akoestisch onderzoek zal moeten worden nagegaan of aan de gevels van de woning Voltastraat 1 maatregelen nodig zijn om de karakteristieke gevelwering te verbeteren.
- door toepassing van een stiller wegdek (Dunne deklagen type B) op de Marshallweg is een verhoging (van 7,6 dB) van de geluidbelasting te verminderen tot 3,5 dB.
- verlaging van de maximumsnelheid op de Marshallweg als bronmaatregel is niet wenselijk gezien de ontsluitingsfunctie van deze weg.
- toepassing van een scherm of geluidswal als overdrachtsmaatregel is ter plaatse niet toepasbaar.
- voor de woning Marshallweg 10 zal na toepassing van stiller wegdek (Dunne deklagen B) nog een hogere waarde vastgesteld moeten worden van 61 dB.
- middels aanvullend akoestisch onderzoek zal moeten worden nagegaan of aan de gevels van de woning Marshallweg 10 maatregelen nodig zijn om de karakteristieke gevelwering te verbeteren.
- de woning Marshallweg 10 is geen saneringswoning. De karakteristieke gevelwering moet zodanig zijn dat de geluidbelasting binnen de woning ten hoogste 33 dB bedraagt.

De beschikking Hogere grenswaarden geluid ten behoeve van de vaststelling van het bestemmingsplan "Leeuwarden - Westelijke Invalsweg, Fase 2" is d.d. 25 oktober 2012 genomen.

**Voor het volledige akoestische onderzoek "Akoestisch onderzoek reconstructie Stephensonviaduct" van de Milieuadviesdienst Noord-Friesland d.d. 23 maart 2012 zie: Bijlage 1 van deze Toelichting.**

### **3.3.4 Aanvullend onderzoek woning Marshallweg 10**

Naar aanleiding van de conclusies van het bovenomschreven onderzoek van 23 maart 2012 is een aanvullend onderzoek uitgevoerd met betrekking tot de woning Marshallweg 10. Onderzocht is of en welke maatregelen er noodzakelijk zijn voor deze woning. Het aanvullende rapport "Akoestisch onderzoek naar de gevelwering van de woning aan de Marshallweg 10 te Leeuwarden" is gedateerd d.d. 30 mei 2012.

Uit de resultaten van het onderzoek van 30 mei 2012 blijkt dat de huidige geluidwering van de gevels onvoldoende is en dat het binnenniveau in de woon- en slaapkamers 34-43 bedraagt. Omdat dit hoger is dan de norm van 33 dB zijn er gevelmaatregelen noodzakelijk om te kunnen voldoen aan het maximale binnenniveau van 33 dB. Uit de rekenresultaten van het aanvullende onderzoek blijkt dat met extra akoestische bouwkundige voorzieningen aan de gestelde normen voldaan kan worden. De totale kosten van de aan te brengen bouwkundige akoestische voorzieningen worden geraamd op ongeveer € 41.000,--.

**Voor het "Akoestisch onderzoek naar de gevelwering van de woning aan de Marshallweg 10 te Leeuwarden" d.d. 30 mei 2012, zie Bijlage 2 van deze Toelichting.**

### **3.3.5 Industrielawaai**

Rond het bedrijventerrein Leeuwarden - West is een geluidszone vastgesteld, omdat versmitting van grote lawaaimakers - zoals aangegeven in artikel 40 van de Wet geluidhinder (Wgh) - toegestaan is. Een klein deel van deze geluidszone loopt over het plangebied. Hier liggen geen geluidsgevoelige bestemmingen. Het deel heeft de aanduiding "Geluid - Industriezone" gekregen, om te voorkomen dat er binnen de geluidszone nieuwe geluidsgevoelige bebouwing komt en er daardoor een te hoge geluidsbelasting optreedt.

## 3.4 Luchtkwaliteit

### 3.4.1 Wet en regelgeving

De Europese richtlijn inzake beoordeling van en beheer van luchtkwaliteit, de Kaderrichtlijn uit 1996 (96/62/EG), gaf de juridische basis voor het gemeenschappelijk luchtkwaliteitsbeleid in Europa. De implementatie van deze Europese Kaderrichtlijn (en de daarop gebaseerde dochterrichtlijnen met luchtkwaliteitsnormen) in de Nederlandse regelgeving heeft plaatsgevonden in de Wet luchtkwaliteit, die is opgenomen in Titel 5.2 van de Wet milieubeheer. D.d. 11 juni 2008 is de (op dat moment nieuwe) Europese Richtlijn betreffende luchtkwaliteit en schone lucht voor Europa (nr. 2008/50EG van 20 mei 2008) gepubliceerd. Deze nieuwe richtlijn is nog niet in zijn geheel in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd.

Specifieke onderdelen van de Wet luchtkwaliteit zijn uitgewerkt in AMvB's en in Ministeriële Regelingen. Overigens geldt deze regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit naast de reeds bestaande regels, waaronder de Wet inzake de luchtverontreiniging.

Bestuursorganen (Rijk, provincies en gemeenten) moeten ingevolge de Wet luchtkwaliteit bij de uitoefening van hun bevoegdheden, die gevolgen voor de luchtkwaliteit kunnen hebben, de in de wet vastgestelde grenswaarden in acht nemen voor de volgende stoffen:

- zwaveldioxide;
- stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>);
- stikstofoxiden;
- zwevende deeltjes (PM<sub>10</sub>);
- lood;
- koolmonoxide;
- benzeen.

Uit het bepaalde in de Wet luchtkwaliteit kan worden opgemaakt dat onder andere het vaststellen van een bestemmingsplan als bedoeld in artikel 3.1 e.v. van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) tot de hiervoor bedoelde bevoegdheden behoort. Bij het nemen van besluiten zal primair gekeken moeten worden naar de grenswaarden (kwaliteitsnormen) van stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en zwevende deeltjes (PM<sub>10</sub>) aangezien op bepaalde plaatsen in Nederland de voor deze stoffen geldende normen worden overschreden. Op basis van het Nationaal Luchtkwaliteitplan 2005 kan worden geconcludeerd dat in Nederland momenteel alleen in uitzonderingssituaties overschrijdingen van de grenswaarden voorkomen van de andere in de wet genoemde stoffen. De wet vermeldt bij de verschillende grenswaarden een termijn waarop de luchtkwaliteit uiterlijk aan de grenswaarden moet voldoen. Voor stikstofdioxide en voor zwevende deeltjes gelden voor Nederland de in de wet gestelde grenswaarden.

Op grond van Titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wet luchtkwaliteit) en het voordien geldende Besluit luchtkwaliteit 2005 ontstane jurisprudentie, dienen de consequenties van nieuwe ontwikkelingen voor de luchtkwaliteit te worden onderzocht. Voor wat betreft deze nieuwe ontwikkelingen kan onderscheid worden gemaakt in:

- de consequenties van de aanwezige en nieuwe bedrijvigheid;
- de consequenties van toenemend wegverkeer;
- de consequenties van het situeren van zogenaamde gevoelige bestemmingen (zoals woningen en scholen) in de omgeving van deze bedrijven en wegen.

Luchtkwaliteitseisen vormen onder de "Wet luchtkwaliteit" geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkelingen indien:

- er geen sprake is van feitelijke of dreigende overschrijding van de grenswaarde;
- een project, al dan niet per saldo, niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- een project "niet in betekenende mate" bijdraagt aan de luchtverontreiniging;

- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit), dat in werking trad nadat de Europese Unie daaraan goedkeuring verleende.

Op grond van artikel 5.16 van de Wet milieubeheer (Wm) en het daarop gebaseerde "Besluit niet in betekenende mate bijdragen (NIBM)" worden ruimtelijke besluiten, die niet in betekenende mate bijdragen aan de concentraties in de buitenlucht van stoffen waarvoor bijlage 2 van de Wet milieubeheer (Wm) een grenswaarde bevat, niet langer individueel getoetst aan die grenswaarden. Als gevolg daarvan kunnen tal van kleinere projecten doorgang vinden, ook in situaties waar nog niet aan de grenswaarden wordt voldaan. De effecten van deze projecten op de luchtkwaliteit worden verdisconteerd in de trendmatige ontwikkeling van de luchtkwaliteit, zoals beschreven in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Stof	Type norm	Grenswaarde
zwevende deeltjes (PM <sub>10</sub> )	Jaargemiddelde concentratie in µg / m <sup>3</sup>	<b>40</b>
	24-uursgemiddelde dat 35 keer per jaar overschreden mag worden in µg / m <sup>3</sup>	<b>50</b>
stikstofdioxide (NO <sub>2</sub> )	Jaargemiddelde concentratie in µg / m <sup>3</sup>	<b>40 (60*)</b>
	24-uursgemiddelde dat 18 keer per jaar overschreden mag worden in µg / m <sup>3</sup>	<b>200 (300*)</b>

\* = tijdelijke overschrijdingsmarge NO<sub>2</sub> tot 2015

### **Afbeelding 3: Tabel Grenswaarden Wet milieubeheer (Wm) zie: blz. 8 van het onderzoeksrapport**

#### ***Besluit NIBM (Besluit niet in betekenende mate)***

In het Besluit "Niet in betekenende mate" (NIBM) is een algemene grens van 3% opgenomen ter bepaling of een project al dan niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie in de buitenlucht van een in bijlage 2 van de Wet milieubeheer (Wm) opgenomen grenswaarde. Deze grens geldt nu het NSL van kracht is geworden. (Tot die tijd gold een tijdelijke 1% grens). Daarnaast is in het Besluit NIBM een grondslag opgenomen om bij Ministeriële Regeling categorieën van gevallen aan te wijzen die in ieder geval niet in betekenende mate bijdragen. Een project dat volledig binnen een aldus aangewezen categorie of combinatie van categorieën valt, beneden de daarvoor eventueel gestelde nadere begrenzing blijft, en beschikt over eventuele daarbij genoemde voorzieningen of maatregelen, draagt in ieder geval niet in betekenende mate bij aan de concentraties in de buitenlucht van de hiervoor bedoelde stoffen. Als toelichting op het begrip "niet in betekenende mate" is de "Handreiking niet in betekenende mate (NIBM) luchtkwaliteit" opgesteld. Deze handreiking heeft geen formeel juridische status, maar kan in voorkomende gevallen wel houvast bieden bij het bepalen of een project NIBM is, zodat besluiten goed kunnen worden onderbouwd.

#### **Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)**

Om te kunnen voldoen aan de grenswaarden heeft het ministerie van VROM het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) ontwikkeld. Het NSL is een samenhangend pakket van ruimtelijke en infrastructurele projecten en maatregelen van Rijk en regio's die de luchtkwaliteit verbeteren. Ook staan in het NSL financiële middelen van het Rijk voor de maatregelen die gemeenten en provincies nemen. Tenslotte bevat het NSL een onderhoudssysteem, waarmee gevolgd kan worden of de maatregelen inderdaad het beoogde effect hebben.

Bij het van kracht worden van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) en de implementatiewet (1 augustus 2009) is voor een aantal grenswaarden een derogatieperiode ingegaan. Gedurende de derogatieperiode gelden er op grond van de richtlijn tijdelijke overschrijdingsmarges. Die zijn in de implementatiewet technisch vertaald in grenswaarden.

### 3.4.2 Berekeningen luchtkwaliteit

Voor de NIBM toets is het luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd voor het jaar 2016 (het eerste volledige kalenderjaar na de realisatie van het plan). Daarnaast zijn in het kader van het bestemmingsplan de volgende jaren onderzocht:

- autonome situatie 2013 (huidige situatie in het jaar van vaststelling van het bestemmingsplan).
- plansituatie 2025 (zichtjaar, circa 10 jaar na de realisatie van het plan).

In het onderzoeksrapport zijn de effecten op de luchtkwaliteit vanwege de realisatie van het project inzichtelijk gemaakt en getoetst aan de wettelijke normen. De situatie in het jaar 2016 is beschouwd, met en zonder ontwikkeling. Daarbij is getoetst of het project al dan niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentraties stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>) als gevolg van het wegverkeer (NIBM toets).

De bijdrage van het project aan de luchtkwaliteit is vanwege stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) in betekenende mate gebleken door de toename van het verkeer (Stephensonviaduct, op- en afritten en de Marshallweg) en de verschuiving en verbreding van de weg (Marshallweg). In de onderzochte jaren 2013, 2016, en 2025 liggen de jaargemiddelde concentraties ruim onder de grenswaarden.

Voor fijn stof (PM<sub>10</sub>) geldt dat het plan niet in betekenende mate bijdraagt aan de jaargemiddelde concentraties. In alle onderzochte jaren liggen de concentraties ruim onder de grenswaarden. Ook het aantal overschrijdingsdagen van het 24 uurgemiddelde (PM<sub>10</sub>) wordt nergens overschreden.

De conclusie van het rapport luidt dat het plan ondanks dat het in betekenende mate bijdraagt voldoet aan de normstelling uit de Wet milieubeheer. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de doorgang van het project.

**Voor het volledige Luchtkwaliteitsonderzoek "Rapport Westelijke Invalsweg, Leeuwarden. Luchtkwaliteitsonderzoek" (Rapport DGMR nr. V.2012.0065.00.R001 d.d. 22 februari 2012), zie Bijlage 3 van deze Toelichting.**

## 3.5 Bodem

### 3.5.1 Algemeen

Bij het opstellen van een bestemmingsplan moet onderzoek worden verricht naar de bodemkwaliteit binnen het plangebied. De reden hiervoor is dat het project op een uit milieu-oogpunt zorgvuldige manier dient te worden uitgevoerd. Ook dient het project economisch uitvoerbaar te zijn.

Bodemonderzoeken kunnen in verschillende gradaties plaatsvinden. Naast de uitvoering van een historisch onderzoek, kan het noodzakelijk zijn een verkennend, of – indien de onderzoeksresultaten daartoe aanleiding geven – zelfs aanvullend bodemonderzoek te laten plaatsvinden in het kader van de voorbereiding van een bestemmingsplan.

In het kader van het bestemmingsplan "Leeuwarden - Westelijke Invalsweg Fase 2" is door Grontmij Nederland B.V. een oriënterend bodemonderzoek uitgevoerd.

### 3.5.2 Oriënterend bodemonderzoek

Volgens het oriënterend bodemonderzoek zijn er ter plaatse en in de directe nabijheid van het wegtracé Westelijke Invalsweg Fase 2 diverse locaties gelegen waarvan bekend is dat er sprake is van bodemverontreiniging ofwel waarop een dergelijke verdenking rust.

Het gaat om de volgende locaties:

#### **A. Deellocatie A - Zwettestraat 9-25**

Uit de historische voorinformatie blijkt dat in potentie een verontreiniging in grond en grondwater met minerale olie aanwezig is. Deze verontreiniging is in de grond aangetroffen aan de wegzijde van de locatie waar de voorgenomen herinrichting gepland is. Weliswaar betreffen de aangetroffen gehalten geen overschrijding van de tussenwaarde (T), echter gezien de oliekarakterisering (benzine, of nader met zekerheid een brandstof) en de bijbehorende veldwaarneming (olie-water-reactie) is dit wel een onderdeel van het veronderstelde verontreinigingsgeval. In het grondwater is daarnaast een licht verhoogd gehalte aan "cis" aangetoond. Geadviseerd wordt om de verontreinigingssituatie onderdeel te maken van een saneringsplan op hoofdlijnen.

#### **B. Deellocatie B - Toutenburgstraat 2-4**

Er is volgens het onderzoeksrapport geen aanleiding om aan te nemen dat ter plaatse een ernstig geval van bodemverontreiniging aanwezig is dat mogelijk beïnvloed zou worden door de voorgenomen werkzaamheden.

#### **C. Deellocatie C - Snekertrekweg 61**

Er is volgens het onderzoeksrapport geen aanleiding om aan te nemen dat ter plaatse een ernstig geval van bodemverontreiniging aanwezig is dat mogelijk beïnvloed zou worden door de voorgenomen werkzaamheden.

#### **D. Deellocatie D - Snekertrekweg 57-59**

Er is volgens het onderzoeksrapport geen aanleiding om aan te nemen dat ter plaatse een ernstig geval van bodemverontreiniging aanwezig is dat mogelijk beïnvloed zou worden door de voorgenomen werkzaamheden.

### **E. Deellocatie E - Snekertrekweg 41-43, 43a**

In het onderzoeksrapport wordt geadviseerd om de situatie onderdeel te maken van een saneringsplan op hoofdlijnen.

### **F. Deellocatie F - Snekertrekweg 31a**

Gezien de sterk verhoogde gehalten in grond en grondwater en de historische voorinformatie (verontreinigingscontouren 1996) is zeker dat ter plaatse sprake is van een ernstig geval van bodemverontreiniging in grond en grondwater. Omdat de meest recente gevalsafbakening van 1996 dateert, is het niet onaannemelijk dat de bekende contour niet meer geheel juist is. Geadviseerd wordt om de situatie onderdeel te maken van een saneringsplan op hoofdlijnen.

### **G. Deellocatie G - Snekertrekweg 33**

De combinatie van de visuele waarnemingen in het veld, de aangetroffen bodemopbouw (met name veel vulzand) bevestigen de historische voorinformatie. Het beeld van de bodem en de waarnemingen lijken op dat van een gesaneerde locatie, waarbij diffuus restverontreinigingen aanwezig zijn in gehalten tot boven de tussenwaarde - maar beneden de interventiewaarde - voor grond en grondwater. Hoewel er in dat geval geen sprake is van een ernstig geval van bodemverontreiniging, wordt toch geadviseerd de situatie onderdeel te maken van een saneringsplan op hoofdlijnen.

Er is volgens het onderzoeksrapport geen aanleiding om aan te nemen dat ter plaatse een ernstig geval van bodemverontreiniging aanwezig is dat mogelijk beïnvloed zou worden door de voorgenomen werkzaamheden.

### **H. Nieuw geval "16" - onderdoorgang Marshallweg nabij het Stephensonviaduct**

Ter hoogte van boring "16" zijn sterk verhoogde gehalten aan minerale olie en matig verhoogde gehalten aan PAK aangetoond. Hoewel dit een individuele waarneming uit een boring betreft, gaat het onderzoeksrapport er voorsnog vanuit dat - gezien de hoogte van het gemeten gehalte olie - sprake zal zijn van een ernstig geval van bodemverontreiniging.

### **Advies volgens het rapport "Oriënterend bodemonderzoek project Westelijke Invalsweg. Industrierrein West te Leeuwarden", Grontmij Assen, d.d. 5 april 2012**

Met het oog op de voorgenomen ontwikkeling en de aangetroffen verontreinigingssituatie wordt door de Grontmij in haar onderzoeksrapport aanbevolen om de uitvoering van het werk gepaard te laten gaan met een saneringsplan op hoofdlijnen. Het is weliswaar mogelijk om enkele individuele gevallen van mogelijk ernstige bodemverontreiniging middels bijvoorbeeld een BUS-procedure te saneren, maar de aangetroffen verontreinigingen voldoen echter niet (allemaal) aan de voorwaarden voor een BUS-sanering (vgl. geval "F", overschrijding van het volumecriterium, geval "E" overschrijding perceelsgrenzen et cetera). Daarnaast biedt een saneringsplan op hoofdlijnen ten tijde van de uitvoering een flexibeler kader. Indien in de uitvoering van het werk een afwijkende verontreinigingssituatie wordt aangetroffen, of indien toch onverhoopt een nieuw geval aan het licht mocht komen biedt een saneringsplan op hoofdlijnen de benodigde flexibiliteit om hierop in het werk direct te acteren (zoals de mogelijkheid om binnen een week te beschikken op nieuwe gevallen).

In een saneringsplan op hoofdlijnen kan tevens een kader worden gemaakt voor de niet ernstige gevallen van verontreiniging. Daarnaast bestaat bij het werken onder een saneringsplan op hoofdlijnen de mogelijkheid om perceels- en eigendomsoverschrijdend te werken.

Ter voorbereiding op een saneringsplan of een saneringsonderzoek op hoofdlijnen zou, volgens het rapport, een saneringsonderzoek een logisch vervolg zijn. Hiermee kan nog ontbrekende informatie over ruimtelijke verspreiding van verontreiniging aangevuld worden. Voor enkele gevallen, zoals voor het nieuwe geval "H". Voor het nieuwe geval "16", kan hiermee nog vastgesteld worden of er sprake is van een ernstig geval.



**Voor het rapport "Oriënterend bodemonderzoek. Project Westelijke Invalsweg, Industrierrein West te Leeuwarden" (Grontmij Assen, projectnr. 317855, d.d. 5 april 2012), zie Bijlage 4 bij deze Toelichting.**

### **3.5.3 Advies Team Advies en Ontwikkeling van de gemeente Leeuwarden op het Oriënterend bodemonderzoek en saneringsplan(nen) d.d. 27 april 2012**

Het onderzoek "Oriënterend bodemonderzoek. Project Westelijke Invalsweg, Industrierrein West te Leeuwarden. Grontmij, projectnr. 317855 (d.d. 5 april 2012)" heeft zich gericht op:

- Het vaststellen van gevallen van bodemverontreiniging op gemeentelijke eigendommen, die mogelijk een belemmering vormen voor de geplande ontwikkelingen.
- Het vaststellen van de algemene bodemkwaliteit, zodat een indicatie gegeven kan worden over hergebruiksmogelijkheden van vrijkomende grond.

#### ***Gevallen van bodemverontreiniging***

Er is onderzoek uitgevoerd op en nabij locaties waarvan uit historische gegevens bekend is dat er (mogelijk) bodemverontreiniging aanwezig is. Op basis van de onderzoeksresultaten zijn ten aanzien van verschillende locaties vervolgacties noodzakelijk. Dit betreft locaties waarvan is aangetoond dat er in de actuele situatie sprake is van bodemverontreiniging. Met deze verontreinigingen moet rekening worden gehouden. Geadviseerd wordt om een saneringsplan op hoofdlijnen op te laten stellen. Een dergelijk plan zal zich in ieder geval moeten toespitsen op de volgende locaties:

- Nabij Zwettestraat 9-25
- Nabij Toutenburgstraat 2-4
- Nabij Snekertrekweg 31a
- Nabij Snekertrekweg 33
- Nabij Snekertrekweg 41-43
- Rijbaan nabij Stephensonviaduct

Alvorens een compleet saneringsplan te kunnen maken, is echter aanvullend bodemonderzoek nodig. Dit betreft met name onderzoek op diverse aanliggende gronden die nog verworven zullen worden. Daarnaast moet op een aantal locaties uit het eerste onderzoekstadium nog op beperkte schaal aanvullend onderzoek worden verricht. Op deze manier ontstaat een compleet beeld van de verontreinigingssituatie ter plaatse en kan hier een goed saneringsplan op worden gemaakt.

#### ***Algemene bodemkwaliteit***

Er is onderzoek verricht om de algemene bodemkwaliteit ter plaatse van de onverdachte delen van het tracé vast te stellen. Hieruit is gebleken dat de bodemkwaliteit onder de rijbanen, voor zover niet gelegen ter hoogte van de bekende verontreinigde locaties, gemiddeld voldoet aan de bodemkwaliteitsklasse "Landbouw/natuur". Dit geeft een indicatie van de hergebruiksmogelijkheden. Voor het definitief vaststellen van de hergebruiksmogelijkheden van vrijkomende grond zal een partijkeuring conform het Besluit bodemkwaliteit moeten worden uitgevoerd.

#### ***Saneringskosten***

Volgens een e-mailbericht van 14 juni 2012 worden de saneringskosten geraamd op € 175.000,-- tot € 200.000,--. Deze kosten worden gedekt uit de projectkosten van het project "Westelijke Invalsweg Fase 2".

**Zie voor de onderbouwing van deze bodemparagraaf het oriënterend bodemonderzoek (paragraaf 3.5.2), het memo van de gemeente Leeuwarden (Bouwen,**

**wonen en milieu, Team Advies en Ontwikkeling) d.d. 27 april 2012, en het e-mailbericht van 14 juni 2012, zie Bijlage 5 bij deze Toelichting.**

### **3.6 Ecologie**

### **3.6.1 Wet- en regelgeving**

Bij ruimtelijke planvorming moet aandacht worden besteed aan de natuurwetgeving. Momenteel genieten zowel een groot deel van de flora en fauna zelf als de leefgebieden van diverse soorten wettelijke bescherming. Die bescherming vloeit voort uit zowel Europese als nationale regelgeving. Zo richt de EG-Habitatrichtlijn zich expliciet op de bescherming van de habitat van wilde planten en dieren en beschermt de EG-Vogelrichtlijn op soortgelijke wijze broed- en trekvogels. In het kader van deze richtlijnen heeft Nederland zogenaamde speciale beschermingszones ("Natura 2000"-gebieden) aangewezen. Gebiedsbescherming is in het Nederlands recht geregeld in de Natuurbeschermingswet.

De bescherming en het behoud van de gunstige staat van instandhouding van projecten- en diersoorten in hun natuurlijke leefgebied is geregeld in de Flora- en faunawet (Ff-wet). Het uitgangspunt van de wet is 'nee, tenzij'. Dit betekent dat activiteiten met een schadelijk effect op beschermde soorten in principe verboden zijn. Van het verbod op schadelijke handelingen ('nee') kan onder voorwaarden ('tenzij') worden afgeweken met een ontheffing of vrijstelling. Met de inwerkingtreding van deze wet per 1 april 2002 heeft de natuurtoets een sterker accent in de totale beoordeling van omgevingsaspecten in bestemmingsplannen gekregen. Het gaat hierbij voornamelijk om de gevolgen voor de flora en fauna van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Van belang is ook de wijziging van de AMvB "Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten" (wijzigingen van kracht geworden d.d. 23 oktober 2007 en 22 december 2009), waarmee de ontheffingsmogelijkheden indertijd zijn verruimd.

### **3.6.2 Ecologie en het plangebied Westelijke Invalsweg Fase 2**

#### **3.6.2.1 Beschermde gebieden**

##### **Natura 2000-gebieden: Voortoets**

In het onderzoeksrapport van Altenburg en Wymenga is beoordeeld hoe het plan zich verhoudt tot de Natuurbeschermingswet, met een zogenoemde Voortoets. In de Voortoets wordt bepaald of er een kans is op een significant negatief effect op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden als gevolg van de beoogde ingreep.

Het plangebied ligt op enige afstand van de Natura 2000-gebieden Alde Feanen en Groote Wielen. Deze gebieden zijn aangewezen voor een groot aantal habitattypen en soorten. De meeste van de aangewezen soorten zijn gebonden aan de biotopen die aanwezig zijn binnen het Natura 2000-gebied. Voor enkele aangewezen soorten geldt echter, dat zij ook gebruik maken van de omgeving van de Natura 2000-gebieden, zoals de Bruine Kiekendief, Purperreiger, enkele ganzensoorten en de Meervleermuis. Door de externe werking van de Natuurbeschermingswet zijn de dieren die van een Natura 2000-gebied gebruikmaken volgens die wet ook daarbuiten beschermd. Het plangebied heeft, met uitzondering van de Meervleermuis, voor deze mobiele soorten geen betekenis, zodat directe effecten van de aanleg van de weg op de genoemde Natuur 2000-gebieden grotendeels zijn uitgesloten. Een van de gebouwen in het plangebied is geschikt voor verblijfplaatsen van de Meervleermuis. Indien in dit gebouw een verblijfplaats van de Meervleermuis aanwezig is, gaat deze verloren door de sloop en ontstaat er een conflict met de

Natuurbeschermingswet. Op dit moment is echter niet duidelijk of er daadwerkelijk een verblijfplaats van de Meervleermuis aanwezig is. Daarom is er aanvullend onderzoek noodzakelijk naar de aanwezigheid hiervan om te bepalen hoe de inrichting zich verhoudt tot de Natuurbeschermingswet. Een dergelijk onderzoek dient, volgens het onderzoeksrapport, te worden uitgevoerd in de periode van half mei tot en met juli.

Een indirect effect dat bij de aanleg van wegen mogelijk kan optreden, is een effect als gevolg van veranderde stikstofdepositie door een verandering van het aantal verkeersbewegingen. Van de twee dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden is alleen de Alde Feanen aangewezen voor een aantal stikstofgevoelige habitattypen. Dit Natura 2000-gebied ligt op 10 km afstand van het plangebied. Uit onderzoek naar de bijdrage van wegen aan stikstofdepositie blijkt dat het effect afneemt naarmate de afstand tot de weg groter wordt. Aangenomen wordt dat buiten een afstand van 1 km de achtergrondconcentratie overheerst (zie hiervoor het onderzoeksrapport). Om deze reden kan worden geconcludeerd, dat er geen waarneembaar effect zal zijn op de stikstofdepositie bij de Alde Feanen als gevolg van een verhoogde stikstofemissie door verkeer in het plangebied.

### **3.6.2.2 Beschermde soorten**

#### **Beschermde soorten**

##### ***Licht beschermde amfibieën- en zoogdiersoorten***

Door de herinrichting gaat, volgens het onderzoeksrapport, mogelijk voor enkele licht beschermde amfibieën- en zoogdiersoorten (tijdelijk) een deel van het leefgebied verloren. Voor de betreffende soorten is in de omgeving van het plangebied voldoende alternatief leefgebied aanwezig. Bovendien zal het plangebied na voltooiing van de herinrichting nog steeds geschikt zijn voor de betreffende soorten. Voor licht beschermde soorten geldt een vrijstelling van enkele verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet bij projecten in het kader van ruimtelijke ontwikkeling. De herinrichting veroorzaakt om deze reden geen conflict met de Flora- en faunawet ten aanzien van licht beschermde amfibieën- en zoogdiersoorten.

##### ***Vogels***

Bij de werkzaamheden moet volgens de Flora- en faunawet rekening worden gehouden met het broedseizoen van vogels. Verstoring van broedgevallen is niet toegestaan vanuit de Flora- en faunawet en hiervoor wordt in principe geen ontheffing verleend.

Vanaf 26 augustus 2009 geldt er een aangepaste lijst van jaar rond beschermde nestplaatsen van vogels, die indicatief is en niet uitputtend. Nestplaatsen van soorten die op deze lijst staan, zijn niet aangetroffen in het plangebied en worden hier ook niet verwacht vanwege het huidige gebruik. Bovendien is het onwaarschijnlijk dat de functionele leefomgeving van jaarrond beschermde nestplaatsen van vogels in de omgeving van het plangebied door de herinrichting in gevaar komt.

Geconcludeerd kan worden, dat de aanleg van de Westelijke Invalsweg Fase 2 geen conflict veroorzaakt met de Flora- en faunawet ten aanzien van vogels, mits verstoring van nesten en broedende vogels wordt voorkomen.

##### ***Vleermuizen***

##### ***Verblijfplaatsen***

De aanwezigheid van verblijfplaatsen van vleermuizen in één van de gebouwen in het plangebied is niet op voorhand uit te sluiten. Indien er verblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig zijn, gaan deze bij de sloop van dit gebouw verloren. In dat geval wordt in strijd gehandeld met enkele verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet en zijn vervolgstappen noodzakelijk volgens deze wet. Omdat op dit moment niet duidelijk is of er daadwerkelijk verblijfplaatsen van vleermuizen in het gebouw aanwezig zijn, is aanvullend onderzoek nodig om te bepalen hoe de ingreep zich verhoudt tot de Flora- en faunawet ten aanzien van vleermuizen.

### **Foerageergebied**

Het plangebied kan in principe dienst doen als foerageergebied voor enkele vleermuissoorten, zoals de Gewone Dwergvleermuis en de Laatvlieger. Door de herinrichting van het plangebied worden hierin geen noemenswaardige veranderingen verwacht. Voor de betreffende soorten is bovendien voldoende alternatief foerageergebied in de omgeving aanwezig. Om deze redenen is geconcludeerd, dat de functionaliteit van de in de omgeving aanwezige verblijfplaatsen van vleermuizen ten aanzien van foerageergebied blijft gewaarborgd. Ten aanzien van dit aspect veroorzaakt de aanleg van de weg geen conflict met de flora- en faunawet.

### **Steenmarter**

Mogelijk maakt een deel van het plangebied onderdeel uit van het foerageergebied van de middelzwaar beschermde Steenmarter. Door de beoogde ingreep wordt daardoor mogelijk een deel van het foerageergebied van de Steenmarter aangetast. Er is echter voldoende alternatief foerageergebied in de omgeving aanwezig, zodat de functionaliteit van de in de omgeving mogelijk aanwezige verblijfplaatsen van deze soort gewaarborgd blijft. Om deze redenen veroorzaakt de beoogde herinrichting geen conflict met de Flora- en faunawet ten aanzien van de Steenmarter.

### **Overzicht Effectbepaling van de beoogde Ingreep / Vervolgstappen**

Overzicht van de effectbepaling van de beoogde ingreep op de relevante wettelijke beschermde natuurwaarden en de beoordeling in het kader van de betreffende ecologische wet- en regelgeving. Daarnaast is weergegeven of en welke vervolgstappen noodzakelijk zijn.

Wettelijk beschermde natuurwaarden	Negatieve effecten	Conflict wet- en regelgeving	Vervolgstappen
<b>Beschermde gebieden</b> Natura 2000-gebied	Mogelijk	Mogelijk	Aanvullend onderzoek Meervleermuis (§ 4.1.1)
<b>Beschermde soorten</b> Licht beschermde amfibieën- en zoogdiersoorten	Ja	Nee	Nee
Vogels	Mogelijk	Mogelijk	Uitvoering volgens voorwaarden (§ 4.2.2)
Vleermuizen	Mogelijk	Mogelijk	Aanvullend onderzoek (§ 4.2.3)
Steenmarter	Mogelijk	Nee	Nee

### **Afbeelding 4: Tabel 2 uit het onderzoeksrapport "Ecologische beoordeling van Westelijke Invalsweg Fase 2 te Leeuwarden", d.d. 28 maart 2012.**

### **Conclusies m.b.t. beschermde gebieden**

Om te bepalen hoe de aanleg van de Westelijke Invalsweg Fase 2 zich verhoudt tot de Natuurbeschermingswet is aanvullend onderzoek nodig naar verblijfplaatsen van de Meervleermuis in één van de gebouwen in het plangebied (zie hieronder bij "Vervolgonderzoek vleermuizen").

De beoogde ingreep veroorzaakt geen conflicten met de overige ecologische wet- en regelgeving ten aanzien van gebiedsbescherming (Ecologische Hoofdstructuur en overige vormen van gebiedsbescherming ten aanzien van natuurwaarden).

### **Conclusies m.b.t. beschermde soorten**

Om te bepalen hoe de aanleg van de weg zich verhoudt tot de Flora- en faunawet is aanvullend onderzoek noodzakelijk naar de aanwezigheid van verblijfplaatsen van vleermuizen in één van de gebouwen in het plangebied.

De aanleg van de Westelijke Invalsweg Fase 2 veroorzaakt geen conflict met de Flora- en faunawet ten aanzien van overige beschermde soorten, mits wordt voldaan aan de voorwaarden dat broedende vogels en hun nesten niet worden verstoord.

### **Vervolgonderzoek vleermuizen**

Vooruitlopend op de uitkomst van het vleermuisonderzoek kan, volgens het onderzoeksrapport, worden gesteld dat de kans op een onoverkomelijk bezwaar vanuit de ecologische wet- en regelgeving zeer klein wordt ingeschat. Op basis daarvan kan volgens het onderzoeksrapport de procedure voor de wijziging van het bestemmingsplan worden voortgezet. Voorafgaand aan de daadwerkelijke uitvoering van de plannen moet aan de hand van de resultaten van het vleermuisonderzoek worden bepaald of en welke vervolgstappen nodig zijn om conflicten met de ecologische wet- en regelgeving te ondervangen.

#### **3.6.2.3 Aanvullend vleermuisonderzoek Westelijke Invalsweg fase 2**

Op basis van de resultaten van het aanvullend vleermuisonderzoek d.d. 25 september 2012 kan worden geconcludeerd, dat in het te slopen gebouw aan de Amperestraat geen kraam-, zomer-, balts- en/of paarverblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig zijn. Op basis hiervan en de bevindingen uit het A&W-rapport 1761 kan worden geconcludeerd, dat de aanleg van de Westelijke Invalsweg Fase 2 geen conflict veroorzaakt met de Flora- en faunawet ten aanzien van vleermuizen.

Tevens kan met de uitkomsten van het onderzoek de Voortoets in het kader van de Natuurbeschermingswet worden afgerond, doordat nu ook duidelijk is, dat de voor het Natura 2000-gebied aangewezen Meervleermuis geen verblijfplaats(en) gebruikt binnen het plangebied. Samen met de bevindingen in het A&W-rapport 1761 luidt de conclusie van de Voortoets, dat er als gevolg van de aanleg van de Westelijke Invalsweg Fase 2 geen sprake is van een kans op een (signifcant) negatief effect op de instandhoudingsdoelstellingen van omliggende Natura 2000-gebieden. Hieruit volgt, dat voor de uitvoering van de plannen geen vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet nodig is en dat er geen noodzaak is voor aanvullend onderzoek naar mogelijke effecten op Natura 2000-gebieden en de aangewezen natuurwaarden.

**Voor het ecologisch onderzoek wordt verwezen naar het rapport Altenburg & Wymenga "Ecologische beoordeling van Westelijke Invalsweg Fase 2 te Leeuwarden" (A&W-rapport 1761 d.d. 28 maart 2012), zie Bijlage 6 bij de Toelichting van dit bestemmingsplan.**

**Voor het aanvullend vleermuisonderzoek Westelijke Invalsweg Fase 2 wordt verwezen naar de "Rapportage aanvullend vleermuisonderzoek Westelijke Invalsweg fase 2" (Altenburg & Wymenga) d.d. 25 september 2012, zie Bijlage 14 bij de Toelichting van dit bestemmingsplan.**

## **3.7 Waterparagraaf**

### **3.7.1 Wettelijk grondslag en Beleidskader**

#### **Europa**

De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) (van kracht vanaf 22 december 2000) heeft als doelstelling het bereiken van een goede ecologische toestand voor alle oppervlaktewaterlichamen en het beschermen en herstellen van alle grondwaterlichamen (waaronder het herstel van verbindingen tussen infiltratie- en kwelgebieden). De KRW verwoordt het streven om emissie naar oppervlakte- en grondwater terug te dringen. Daarnaast zal de onttrekking van grondwater in evenwicht worden gebracht met de aanvulling van het grondwater.

#### **Rijk**

##### ***Waterwet***

De acht bestaande wetten op watergebied, waaronder de Wet Gemeentelijke Watertaken, zijn vervangen door de Waterwet. Deze Waterwet is inclusief de invoeringsregeling en de invoeringswet op 22 december 2009 in werking getreden. De Waterwet stelt een integraal waterbeheer op basis van de "watersysteembenadering" centraal. De verantwoordelijkheden in het grondwaterbeheer van Rijk, provincie, waterschappen en gemeenten zijn in de Waterwet helderder vastgelegd. De belangrijkste veranderingen zijn de invoering van de watervergunning en een verbeterde doorwerking van water in andere beleidsterreinen, met name in het ruimtelijke domein.

Verschillende vergunningstelsels zijn met de invoering van de Waterwet gebundeld tot een watervergunning voor alle handelingen in het watersysteem. Hierin zijn de vergunningstelsels uit de Wet verontreiniging oppervlaktewateren, de Wet verontreiniging zeewater, de Wet op de waterhuishouding, de Grondwaterwet, en de Wet beheer rijkswaterstaatswerken en de verordeningen (Keur) van de waterschappen samengevoegd.

Veel handelingen in het watersysteem vallen onder algemene regels en dan is er geen watervergunning nodig. Een melding is vaak wel nodig. Vergunningplichtige handelingen volgen uit de Waterwet en uit de nieuwe Keur Wetterskip Fryslân. De Keur Wetterskip Fryslân is een eigen verordening van het Wetterskip. De Keur bevat een stelsel van verbods- en gebodsbepalingen en dient ter bescherming van de waterhuishoudkundige infrastructuur, de waterkeringen en handhaving van het waterpeil. Voor activiteiten die onder de Keur vallen is een watervergunning nodig.

##### ***Wet Gemeentelijke Watertaken***

Op 1 januari 2008 trad de Wet Gemeentelijke Watertaken in werking. Nieuw was dat de gemeenten hiermee de zorgplicht voor hemelwater en grondwater kregen toebedeeld, terwijl de bestaande gemeentelijke zorgplichten voor afvalwater enigszins zijn aangepast. Bij de hemelwaterzorgplicht gaat het om de verwerking van overtollig hemelwater dat de perceeleigenaar niet zelf kan verwerken. De gemeente dient hiervoor een aansluitpunt aan te bieden. De zorgplicht voor het grondwater geldt voor bebouwd gebied. Deze zorg richt zich op het zoveel mogelijk voorkomen of beperken van structureel nadelige gevolgen van de grondwaterstand voor de aan de grond gegeven bestemming. Met deze nieuwe gemeentelijke zorgplichten blijven particulieren de verantwoordelijkheid houden voor het



nemen van maatregelen op eigen terrein. De gemeentelijke taken liggen vooral in de openbare ruimte en bij coördinatie en onderzoek. De Wet Gemeentelijke Watertaken is opgenomen in de bovengenoemde Waterwet.

### ***Nationaal Bestuursakkoord Water actueel (NBW actueel)***

In 2003 is door het Rijk, de provincies, de waterschappen (Unie van Waterschappen) en de gemeenten (VNG) het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) ondertekend in navolging van het advies Waterbeheer 21e eeuw (WB21). Het doel van het NBW is om rekening houdend met klimaatveranderingen, zeespiegelrijzing, bodemdaling, en verstedelijking, het watersysteem op orde te hebben in 2015 en voor de toekomst op orde te houden. In 2008 is het NBW geactualiseerd. Op dat moment is onder andere afgesproken dat:

- gemeenten en waterschappen uiterlijk eind 2008 gezamenlijk de wateropgave in kaart brengen en afspraken maken over maatregelen en financiering. Indien wenselijk wordt er een stedelijk waterplan opgesteld.
- gemeenten dienen uiterlijk in 2009 een gemeentelijk besluit te hebben genomen over de te nemen KRW-maatregelen die bijdragen aan het stroomgebiedsbeheerplan (SGBP).

### ***Nationaal Waterplan***

Op 22 december 2009 is het nationaal waterplan vastgesteld door het Rijk. Het nationaal waterplan vervangt de vierde nota waterhuishouding. In het Waterplan wordt beschreven welk beleid het Rijk voert in de periode 2009-2015 om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het plan is vastgesteld op basis van de Waterwet en de Wet ruimtelijke ordening. Een goede bestemming tegen overstromingen, het zoveel mogelijk voorkomen van wateroverlast en droogte, en het bereiken van een goede waterkwaliteit, zijn hierin basisvoorwaarden voor welvaart en welzijn. Voor stedelijk gebied wordt het beleid zoals in NBW-actueel verwoord onverkort voortgezet.

## **Provincie / Wetterskip Fryslân**

### ***Provinciaal waterhuishoudingsplan (WHP3) en het Waterbeheerplan van het Waterschap***

In het "Provinciaal waterhuishoudingsplan (WHP3)" en in het "Waterbeheerplan (WBP3)" van het waterschap is het regionale waterbeleid voor de provincie Fryslân verwoord. De hoofddoelstelling van beide plannen is "het hebben en houden van een veilige en een bewoonbare provincie en het in stand houden en versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen, zodat een duurzaam gebruik blijft gegarandeerd". Het beleid wordt in beide plannen verder uitgewerkt in de thema's waterveiligheid, schoon water, en voldoende water.

### ***Handreiking watertoets***

Een belangrijke verplichting voor alle ruimtelijke plannen en projecten is de Watertoets. Het doel hiervan is om te waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen meer expliciet en op een evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Om het proces van de watertoets te bevorderen is door de provincie en het waterschap een Handreiking Watertoets opgesteld, die beschikbaar is via de website van provincie en waterschap.

## ***Leidraad Stedelijk Waterbeheer***

In de "Leidraad Stedelijk Waterbeheer" (LSW) van het Wetterskip Fryslân is het beleid van het Wetterskip op het gebied van stedelijk waterbeheer beschreven. De hoofdlijnen van dit beleid en de voor infrastructurele projecten relevante punten worden hierin samengevat.

#### **Waterkwantiteit**

- volgens de trits "Vasthouden-Bergen-Afvoeren";
- toename van het verharde oppervlak mag niet leiden tot een vergroting van de afvoer uit het gebied. De maximale afvoer uit het plangebied die hierbij wordt aangehouden is 1,33 l/s/ha;
- per toename van verhard oppervlak dient 9% open water aangelegd te worden;
- het oppervlak aan boezemwater mag niet verkleind worden;
- er wordt gestreefd naar zo groot mogelijke peilvakken om versnippering te voorkomen.

#### **Waterkwaliteit**

- volgens de trits "Schoonhouden-Scheiden-Zuiveren" verbeteren van de waterkwaliteit;
- "doodlopende" watergangen vermijden om de doorspoeling te bevorderen;
- water bij voorkeur van schoon naar vuil laten stromen;
- zorg voor schoon water zo veel mogelijk door natuurlijke processen (natuurvriendelijke oevers, riet);

### **Gemeente Leeuwarden**

#### **Kwaliteitsdocument Openbare Ruimte gemeente Leeuwarden**

In het Kwaliteitsdocument Openbare Ruimte worden de algemene technische eisen beschreven die de gemeente stelt aan de openbare ruimte. Hieronder worden de eisen beschreven die betrekking hebben op het water. Er mag van deze eisen worden afgeweken, mits dit goed gemotiveerd wordt en de gemeente Leeuwarden akkoord gaat met de afwijkingen.

#### **Waterplan De Blauwe Diamant**

De gemeente Leeuwarden, het Wetterskip Fryslân en de provincie Fryslân hebben in 2000 gezamenlijk het Waterplan De Blauwe Diamant opgesteld. Hierin wordt aandacht besteed aan water bij ruimtelijke planvorming, bij kennisacquisitie, bij toeristische (vaar)mogelijkheden en aan milieuhygiënische aspecten.

### **3.7.2 Waterparagraaf Westelijke Invalsweg Fase 2**

De waterparagraaf Westelijke Invalsweg Fase 2 is gebaseerd op het rapport van de Grontmij "Definitieve waterparagraaf Westelijke Invalsweg Leeuwarden Fase 2 - aanpassing april 2012 d.d. 17 april 2012, kenmerk 317786".

#### **Huidige hydrologische situatie**

##### **Hydrologie**

Het plangebied bevindt zich in het beheergebied van Wetterskip Fryslân en staat onder directe invloed van het boezempeil in de Harlingervaart (NAP - 0,52 m). Binnen het plangebied bevindt zich een schouwsloot langs de noordzijde van de Toutenburgstraat (in de groenzone) en ten zuiden van de Fahrenheitweg. Beide schouwsloten staan in verbinding met de Harlingertrekvaart. Daarnaast bevinden zich ook sloten langs het Stephensonviaduct.

### **Bodem**

In 2012 is milieukundig bodemonderzoek gedaan binnen het plangebied. Met dit onderzoek wordt o.a. inzicht verkregen in de lokale bodemopbouw. Aanvullend hierop is gebruik gemaakt van de Waterkansenkaart Noord Nederland en het archief (DINOLoket) van TNO om inzicht te verkrijgen in de bodemkundige en hydrologische eigenschappen van het plangebied.

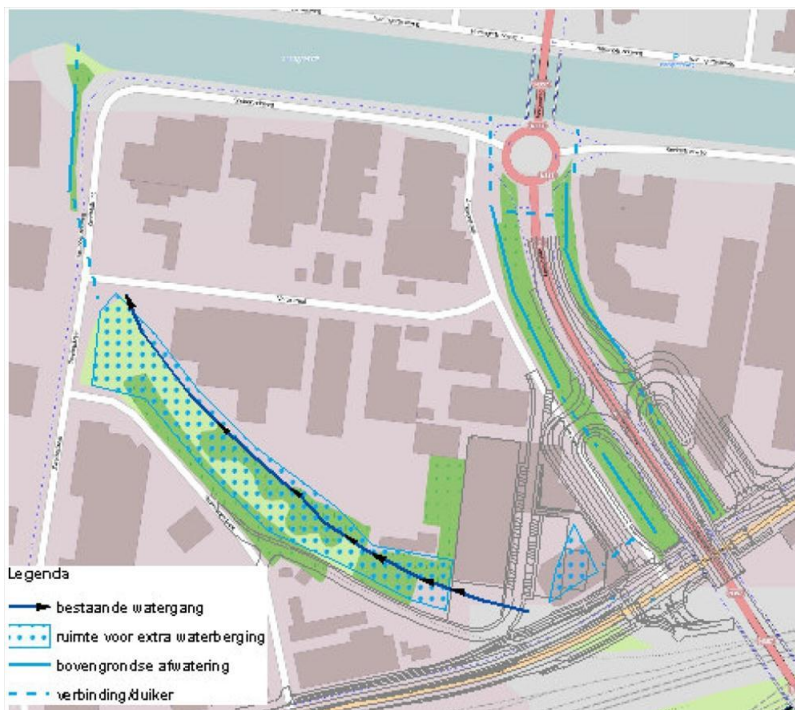
De bodem is te karakteriseren als een kleibodem met grondtrap III. Dat wil zeggen dat de gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG) kan voorkomen op circa 25 tot 40 cm beneden maaiveld en de gemiddeld laagste grondwaterstand (GLG) op circa 80 tot 120 cm beneden maaiveld.

### **Wateraspecten**

Wetterskip Fryslân is in het kader van de Digitale Watertoets geïnformeerd over het initiatief en daarmee in de gelegenheid gesteld om randvoorwaarden en uitgangspunten (en kansen) voor te leggen, waarmee rekening dient te worden gehouden bij de verdere uitwerking van het initiatief. Daarnaast zijn de algemene technische eisen van de gemeente Leeuwarden van toepassing. De wijze waarop rekening is gehouden, of dient te worden gehouden, met de uitgangspunten en randvoorwaarden van Wetterskip Fryslân en van de gemeente Leeuwarden bij de uitwerking van het plan wordt hieronder verwoord.

### **Waterberging en -afvoer**

Omdat het initiatief een beoogde herontwikkeling van bestaande infrastructuur in stedelijk gebied betreft, is de toename van verhard oppervlak als gevolg van het plan gering. Wel worden de sloten langs het Stephensonviaduct gedempt. Het is noodzakelijk om extra waterberging te realiseren om zoveel mogelijk bovengrondse afvoer van schoon hemelwater via oppervlaktewater mogelijk te maken en om de demping van sloten te compenseren. Zowel in de beoogde groenzones langs/tussen het tracé in de groenzone langs de noordzijde van de Toutenburgstraat is hiervoor ruimte. Daarnaast dient de afvoer richting het kanaal ook in de toekomstige situatie gewaarborgd te zijn. Dat houdt in dat bestaande en nieuw te realiseren oppervlaktewater met elkaar in verbinding dienen te staan, middels bij voorkeur sloten en indien dat niet mogelijk middels greppels. Op locaties waar het open water loost op het kanaal dienen duikers aanwezig te zijn met een voldoende diameter. Voor mogelijkheden ten aanzien van waterberging en afvoer, zie hieronder Afbeelding 5.



**Afbeelding 5: Mogelijkheden Waterberging en Afvoer**

Op basis van informatie over kansen voor infiltratie op andere locaties in Leeuwarden, is uitgegaan van te verwaarlozen mogelijkheden voor infiltratie binnen het plangebied. In het kader van het plan worden de sloten langs het Stephensonviaduct gedempt.

Omdat de toekomstige situatie nauwelijks zal afwijken van de bestaande situatie worden in dit kader geen belemmeringen verwacht of specifieke aanpassingen aan het beoogde ontwerp noodzakelijk geacht. Wel dienen kansen om extra waterberging te creëren en om een robuuste afvoersituatie van afgekoppeld schoon wegwater te realiseren te worden benut.

Voor het wijzigen van de waterstructuur dient een vergunning te worden aangevraagd bij Wetterskip Fryslân in het kader van de Waterwet.

### **Waterkwaliteit**

Water laat zich goed combineren met andere functies. Ruimtelijke kwaliteit en ecologie zijn gebaat bij 'schoon' water, zowel in stedelijk als in landelijk gebied. Zichtbaarheid van water helpt het waterbewustzijn vergroten. Voldoende ruimte voor, en een goede structuur van, het waterafvoerstelsel is daarom zeer belangrijk. Het initiatief biedt kansen om de ruimtelijke kwaliteit van het plangebied (en omgeving) te vergroten door schoon water duidelijk zichtbaar in het plangebied in te passen in combinatie met het toepassen van zoveel mogelijk duurzaamheidsaspecten, zowel tijdens de uitvoering en realisatie als in de gebruiksfases. Om vervuiling van hemelwater tegen te gaan worden geen uitlogende bouwmaterialen toegepast waar dat van toepassing kan zijn. Afstromend hemelwater dient bij voorkeur binnen het plangebied te worden gezuiverd. Aanbevolen wordt om mogelijkheden hiertoe uit te werken in een rioleringsplan. Gedacht kan worden aan bodempassages of andere innovatieve technische zuiveringstechnieken. Door het zoveel mogelijk zuiveren op locaties wordt traditionele zuivering via het riool naar de RWZI zo veel mogelijk ontlast.

### **Riolering**

Geadviseerd wordt in het rapport, om het nieuwe tracé daar waar mogelijk af te koppelen van het vuilwaterriool. De bestaande riolering wordt zonodig verlegd en/of vernieuwd, zodat hiervan gebruik kan worden gemaakt in de toekomstige situatie. Daar waar technisch mogelijk wordt het hemelwater lokaal gezuiverd en vervolgens geloosd op het (nieuw te realiseren) oppervlaktewater. Het afstromende wegwater van de hoofdrijbaan is naar verwachting dermate verontreinigd dat rechtstreekse lozing zonder voorzuivering op het oppervlaktewater niet gewenst is. De kwaliteit van afstromend hemelwater vanaf de fietspaden en enkele toegangswegen wordt wel schoon genoeg geacht om rechtstreeks te lozen op het open water. De definitieve oplossing voor de afvoer van (vervuild) hemelwater dient te worden beschreven in een riolerings- en ontwateringsplan. Het plan dient te worden voorgelegd aan het Wetterskip Fryslân.

### **Grondwateroverlast**

Wateroverlast binnen het plangebied is niet bekend. Om (grond)wateroverlast ook in de toekomst te voorkomen dient bij de aanleg rekening te worden gehouden met voldoende drooglegging. De gemeente hanteert hiervoor een drooglegging van 1 m voor wegen. Dat betekent een minimaal aanlegniveau van ca NAP + 0,48 m. Daarnaast dient er voldoende ruimte te worden gereserveerd voor het vasthouden en bergen van water. Binnen het plangebied bestaat de mogelijkheid om extra waterberging te creëren door het verruimen van de bestaande sloot langs de noordzijde van de Toutenburgstraat.

### **Vergunningen**

Op 22 december 2009 trad de Waterwet in werking. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten zijn gebundeld: zes vergunningen uit de verdere waterbeheerwetten zijn opgegaan in een watervergunning. Voor meer informatie over de Waterwet en de gevolgen hiervan voor de realisatie van het plan (benodigde vergunningen voor de uitvoering van het project) wordt verwezen naar de website van het Wetterskip Fryslân, [www.wetterskipfryslan.nl](http://www.wetterskipfryslan.nl).



**Afbeelding 6: Locatie hogedrukgasleiding Gasunie (oranje)**

Langs de groenzone ten oosten van de Toutenburgerstraat bevindt zich een hogedrukgasleiding van de Gasunie (zie afbeelding 6). Zonder een "aanlegvergunning" (omgevingsvergunning) is het niet toegestaan om op de tot gasleiding bestemde grond werkzaamheden uit te voeren die de veiligheid kunnen schaden of die de continuïteit van de gasleiding in gevaar kunnen brengen, waaronder ook valt het aanleggen van waterlopen of het vergraven, verruimen of dempen van bestaande waterlopen.

**Voor de notitie van de Grontmij betreffende de definitieve waterparagraaf Westelijke Invalsweg Leeuwarden Fase 2 d.d. 17 april 2012 (kenmerk 317786) wordt verwezen naar Bijlage 7 van de Toelichting van het onderhavige bestemmingsplan.**

### **3.7.3 Vooroverleg Waterschap**

In het kader van de watertoets heeft er op 2 februari 2012 een overleg plaatsgevonden met het Wetterskip Fryslân. In dit overleg heeft de gemeente het initiatief toegelicht en is, naar aanleiding van een concept-waterparagraaf, besproken op welke wijze rekening dient te worden gehouden met de waterhuishouding en/of de afvalwaterketen. Verder zijn vooral ook kansen aan de orde gekomen met de waterhuishouding en/of de afvalwaterketen.

Daarnaast zijn ook kansen aan de orde gekomen met tot doel een duurzame inrichting van het plangebied op het gebied van water. In deze waterparagraaf zijn de op- en aanmerkingen en tevens de mogelijke kansen beschreven.

Op 14 februari 2012 heeft het Wetterskip Fryslân per brief met het kenmerk WFN 1203167 een positief wateradvies gegeven. Dat houdt in dat het Wetterskip Fryslân geen waterhuishoudkundige bezwaren heeft met betrekking tot het voorliggende plan, wanneer de bovenstaande randvoorwaarden en uitgangspunten en de adviezen in de brief worden opgevolgd. Wel wil het Wetterskip Fryslân betrokken blijven bij de verdere uitwerking van het plan.

**Voor de brief van het Wetterskip Fryslân d.d. 14 februari 2012 (WFN1203167) verwijzen wij naar Bijlage 8 bij de onderhavige Toelichting van dit bestemmingsplan.**

### **3.8 Geohydrologische aspecten**

In verband met de nieuwe aansluiting op het Stephensonviaduct is een geotechnisch bodemonderzoek uitgevoerd door IJB Geotechniek te Lemmer. Op dit onderzoek is de fundering voor de nieuwe aansluiting op het Stephensonviaduct gebaseerd. De aansluiting op het Stephensonviaduct kan op basis van onder andere deze gegevens worden uitgevoerd.

**Voor de notitie van IJB Geotechniek te Lemmer betreffende het Geotechnisch Bodemonderzoek voor de aansluiting voor het Stephensonviaduct d.d. 5 maart 2012 wordt verwezen naar Bijlage 9 bij de onderhavige Toelichting van dit bestemmingsplan.**

## 3.9 Externe veiligheid

### 3.9.1 Externe veiligheid algemeen

Het externe veiligheidsbeleid richt zich op de risico's voor de omgeving van activiteiten met gevaarlijke stoffen. Dit zijn:

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

In het Vierde Nationaal Milieubeleidsplan heeft het kabinet de lijnen uitgezet voor de vernieuwing van het beleid inzake externe veiligheid. Het uiteindelijke beleidsdoel is de burger in zijn woon-, werk- of leefomgeving te beschermen door er voor te zorgen dat het persoonlijke risico veroorzaakt door activiteiten met gevaarlijke stoffen voldoende klein is. Tevens is het beleidsdoel erop gericht de kans op een ramp voldoende klein te houden. Burgers mogen voor de veiligheid van hun woonomgeving rekenen op een minimum beschermingsniveau. De kans op een groot ongeluk met veel slachtoffers moet expliciet worden afgewogen en verantwoord. Daarbij spelen maatschappelijke baten van en de beschikbare alternatieven voor de desbetreffende activiteit een belangrijke rol.

#### ***Gebruik, opslag en productie van gevaarlijke stoffen***

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) formuleert milieukwaliteitseisen op het gebied van de externe veiligheid. Met dit besluit zijn de risiconormen wettelijk vastgelegd. Het Bevi heeft tot doel zowel individuele als groepen burgers een minimum beschermingsniveau te bieden tegen een ongeval met gevaarlijke stoffen. Om dit doel te bereiken verplicht het Bevi de bevoegde gezagen Wet milieubeheer (Wm) en de Wet ruimtelijke ordening (Wro) afstand te houden tussen kwetsbare objecten (objecten waar zich [veel] mensen ophouden) en risicovolle bedrijven. Tevens beperkt het Bevi het totale aantal aanwezige personen in de directe omgeving van een risicovolle inrichting. Hiertoe is de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) vastgesteld. Het Revi beschrijft de normen met betrekking tot afstanden en de wijze van berekening van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico ter uitvoering van het Bevi. Gemeenten en provincies moeten de normen uit het Bevi (en het daarbij behorende Revi) naleven bij het opstellen van ruimtelijke besluiten, zoals ook bij een bestemmingsplan als het onderhavige (en daarnaast ook bij het verlenen van milieuvergunningen). Eén van de normen is, dat zowel de gemeentelijke als de regionale brandweer bij dergelijke projecten, waarbij Bevi-aspecten aan de orde zijn, om advies moet worden gevraagd.

In het Bevi is voor het plaatsgebonden risico ten opzichte van kwetsbare objecten een grenswaarde vastgesteld en voor beperkt kwetsbare objecten is er voor dit plaatsgebonden risico een richtwaarde opgenomen.

De normen in het Bevi zijn niet effectgericht maar zijn gebaseerd op een risico-effectbenadering. Tevens geven de risiconormen alleen de kans weer om als direct gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen te overlijden; gezondheidsschade en de kans op verwonding of materiële schade zijn daarin niet meegenomen. In het Bevi is geen harde norm voor het groepsrisico vastgelegd. Er is voor gekozen om de norm voor het groepsrisico als oriëntatiewaarde te hanteren, zij het met een nadrukkelijke verantwoordingsplicht. In het Bevi is een voorschrift opgenomen (artikel 13) op grond waarvan inzicht moet worden gegeven in de actuele hoogte van het groepsrisico en de bijdrage aan het groepsrisico van ruimtelijke ontwikkelingen. Dit betekent een inspanningsverplichting bij de besluitvorming rond ruimtelijke projecten, waarbij onder andere de mogelijkheden tot het verlagen van de risico's, de zelfredzaamheid en de hulpverlening van belang zijn. Hiervoor is door het ministerie van Volkshuisvesting,

Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico (definitief 2007) opgesteld, een document dat een handleiding geeft met betrekking tot het verantwoorden van het groepsrisico.

### **Transport van gevaarlijke stoffen**

In de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen wordt het beleid beschreven inzake de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen in relatie tot de omgeving. De wettelijke verankering van deze risiconormen, zal naar verwachting in de loop van 2013 plaatsvinden in een AMvB.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen kent verschillende modaliteiten:

- vervoer over de weg;
- vervoer over het spoor;
- vervoer over water (zee en binnenwater);
- vervoer door buisleidingen.

Voor de modaliteiten weg, spoor en water zijn in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat de zogenoemde risicoatlassen opgesteld. Hierin zijn voor de verschillende modaliteiten de risico's en mogelijke knelpunten in kaart gebracht. Deze atlassen geven een beeld van de bestaande situatie met betrekking tot het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Voor buisleidingen is een dergelijke atlas niet opgesteld. De wetgeving met betrekking tot het vervoer door buisleidingen is vernieuwd met de AMvB "Besluit externe veiligheid buisleidingen" van 24 juli 2010.

Met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen is ook de Wet vervoer gevaarlijke stoffen van belang. Op grond van het bepaalde in artikel 11 van deze wet is degene die gevaarlijke stoffen vervoert verplicht de bebouwde kom zoveel mogelijk te vermijden. Deze verplichting geldt niet indien het vervoer binnen de bebouwde kom noodzakelijk is ten behoeve van het laden of lossen of indien er redelijkerwijs geen route buiten de bebouwde kom beschikbaar is. Op grond van artikel 18 van de genoemde Wet vervoer gevaarlijke stoffen kan de gemeenteraad op het grondgebied van zijn gemeente wegen of weggedeelten aanwijzen waarover bij Ministeriële Regeling aangewezen gevaarlijke stoffen bij uitsluiting mogen worden vervoerd.

## **3.9.2 Externe veiligheid (Bevi) en het plangebied Westelijke Invalsweg Fase 2**

### **Risicovolle Inrichtingen**

In en/of nabij het plangebied "Westelijke Invalsweg, 2<sup>e</sup> fase" zijn geen inrichtingen aanwezig waarop het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) van toepassing is. De externe veiligheidswetgeving levert wat dat aspect geen belemmeringen op voor het plan.

### **Vervoer gevaarlijke stoffen over de weg**

Het plangebied is volgens de route gevaarlijke stoffen, zoals deze op dit moment door de gemeenteraad is vastgesteld, niet gesitueerd aan of nabij een transportroute voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg. Voor transport van gevaarlijke stoffen over de transporttrajecten door en langs het plangebied dient bij het bevoegd gezag ontheffing te worden aangevraagd. Dit aspect levert daarom geen belemmeringen op voor het plan.



### **Vervoer gevaarlijke stoffen over het spoor**

Het plangebied is gesitueerd nabij een spoorlijn waarover echter geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Dit aspect levert daarom geen belemmeringen op voor het plan.

### **Vervoer gevaarlijke stoffen over water**

Vervoer gevaarlijke stoffen over water: het plangebied is niet gesitueerd onmiddellijk aan of nabij een waterweg waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaats vindt. Dit aspect levert daarom geen belemmeringen op voor het plan.

### **Vervoer gevaarlijke stoffen door buisleidingen**

In het plangebied is een hoge druk aardgastransportleiding aanwezig. Deze aardgastransportleiding is op de bestemmingsplankaart aangegeven, met een belemmeringenstrook van 5 meter aan weerszijden van het hart van de leiding. Volgens de adviezen van de Brandweer Fryslân d.d. 13 februari 2012 en van 20 februari 2012 levert deze gastransportleiding verder geen belemmeringen op voor het plan en is er geen onderzoek naar het groepsrisico noodzakelijk.

### **Conclusie**

Uit het bovenstaande volgt dat het project kan worden uitgevoerd volgens het plan. De aspecten met betrekking tot de externe veiligheid vormen geen belemmeringen voor het plan.

**Voor het de adviezen van de Brandweer Fryslân d.d. 13 februari 2012 en d.d. 20 februari 2012 wordt verwezen naar Bijlage 10 van de Toelichting van het onderhavige bestemmingsplan.**

### **3.10 Bedrijven en milieuzonering**

Het onderhavige bestemmingsplan betreft de bestemmingen "Bedrijventerrein", Groen" en "Verkeer". Alleen bij de bestemming "Bedrijventerrein", wat voor een klein deel van het bestemmingsplan aan de westzijde van het plangebied aan de orde is, is rekening gehouden met milieuzoneringen voor de bedrijven. Voor een klein deel is binnen de bedrijfsbestemming (bestemming "Bedrijventerrein") bedrijven tot en met de milieucategorie 3.2 toegestaan. Voor ander (klein) deel zijn bedrijven tot en met de milieucategorie 4.2 toegestaan. Deze milieucategorieën zijn overgenomen van en gebaseerd op het bestemmingsplan "Leeuwarden - Industrieterrein West". De wijzigingen van het onderhavige bestemmingsplan "Leeuwarden - Westelijke Invalsweg Fase 2" ten opzichte van het bestemmingsplan "Leeuwarden Industrieterrein - West" heeft vooral te doen met de wijziging in de verkeersbestemmingen. Omdat daarvoor nabij het Stephensonviaduct gronden nodig waren die nu een bedrijfsbestemming hebben en waarover een (ontsluitings)weg wordt aangelegd wordt de bestemming "Bedrijventerrein" alhier voor een klein gedeelte aangepast. Voor de milieuzonering van de bedrijven heeft dit geen wijzigingen tot gevolg.

## 3.11 Cultuurhistorie en archeologie

### 3.11.1 Wet- en regelgeving

#### *Inleiding*

Het Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed (het Verdrag van Valetta) is in 1992 ondertekend. Het verdrag is geïmplementeerd via een wijziging van de Monumentenwet (Wet op de archeologische monumentenzorg) die op 1 september 2007 in werking is getreden. De doelstelling van de wet is om zo veel mogelijk bodemschatten in de bodem te behouden, om zo aantasting van het bodemarchief te voorkomen. Verder wordt bevorderd dat in een zo vroeg mogelijk stadium van de ruimtelijke ordening rekening wordt gehouden met archeologische waarden. Uitgangspunt is tevens dat ordeverstoorers archeologisch vooronderzoek en mogelijke opgravingen betalen.

De Wet op de archeologische monumentenzorg (onderdeel van de Monumentenwet) legt de zorgplicht voor het archeologische erfgoed bij gemeenten en bepaalt dat archeologie voortaan binnen het instrumentarium van de ruimtelijke ordening dient te worden meegewogen. De kern van de wetgeving is als volgt:

- het Rijk blijft verantwoordelijk voor het verlenen van vergunningen ingevolge de Monumentenwet 1988 en dus voor de aanwijzing van archeologische rijksmonumenten;
- de provincie kan archeologische attentiegebieden aanwijzen die moeten worden opgenomen in een bestemmingsplan van een gemeente en de provincie kan verplichtingen opleggen bij ontgravingen;
- het inbedden van archeologie in ruimtelijke projecten;
- het behouden en beschermen van waardevolle archeologie in de bodem;
- verplicht archeologisch onderzoek bij bodemverstoring;
- de bodemverstoorder betaalt de kosten van archeologisch onderzoek.

De gemeente heeft ten aanzien van het omgaan met archeologie een substantiële inhoudelijke beleidsruimte om belangenafwegingen te maken. De uitvoering van de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (onderdeel van de Monumentenwet) draagt bij aan de kennis van het ontstaan van de stad en samen met de monumenten, landschapshistorie en bouwhistorie, aan de kwaliteit van de ruimte en de identiteit en het imago van de gemeente Leeuwarden.

De gemeente heeft sinds januari 2008 een eigen archeologiebeleid, de Nota Archeologische Monumentenzorg Leeuwarden 2008-2013. De bijbehorende Archeologische Waardekaart is een verdiepingsslag van de provinciale kaart. Op de gemeentelijke kaart zijn de archeologische vindplaatsen inzichtelijk gemaakt. In de Nota Archeologische Monumentenzorg is verwoord op welke manier de gemeente Leeuwarden archeologie meeweegt bij ruimtelijke ontwikkelingen. Uitgangspunt is om voor terreinen met een archeologische (verwachtings)waarde een beschermende regeling op te nemen. Bij bodemingrepen kleinschaliger dan in beschermde regelingen opgenomen adviseert de gemeente om amateur-archeologen de ruimte te bieden om archeologische waarnemingen te doen, zolang deze werkzaamheden het civieltechnische werk niet belemmeren. Het gemeentelijke archeologiebeleid is vastgelegd in de "Erfgoedverordening gemeente Leeuwarden" (vastgesteld d.d. 17 maart 2008, datum van inwerkingtreding d.d. 28 mei 2008). Mede op basis daarvan is het aspect archeologie van het plangebied voor het onderhavige bestemmingsplan getoetst.

### 3.11.2 Archeologie en het plangebied Westelijke Invalsweg Fase 2

Voor bodemingrepen, zoals in dit plangebied, wordt in principe een archeologische toets verlangd. Een archeologische toets moet bestaan uit een onderzoek naar de aan- of afwezigheid, de omvang en de behoudenswaardigheid van archeologische waarde(-n). Op basis van zo'n toets kan door het bevoegd gezag een selectiebesluit worden genomen en moet overeenkomstig dit besluit worden gehandeld.

Gezien de bovenstaande gegevens kan op deze locatie voor de archeologische toets worden volstaan met deze quickscan. Aanvullend veldonderzoek is, gezien de lokale situatie, niet noodzakelijk.

Het projectplan is getoetst aan de Archeologische Waardenkaart Leeuwarden. Hieruit volgt, dat het plangebied een lage archeologische verwachtingswaarde heeft.

In de gebieden met een archeologische verwachtingswaarde mogen diepere graafwerkzaamheden in principe pas worden uitgevoerd indien hiervoor een "archeologievergunning" is verleend. Echter in geval van een verwachte lage informatiewaarde geldt dit alleen voor bodemingrepen die m.e.r.-plichtig zijn.

Naar aanleiding van de lage archeologische verwachtingswaarde van het plangebied enerzijds, en anderzijds het feit dat de bodemingreep niet m.e.r.-plichtig is, is er geen inventariserend archeologisch onderzoek noodzakelijk.

De conclusie van het advies van het Team Advies en Ontwikkeling van de gemeente luidt dat op basis van de beschikbare gegevens er geen inventariserend veldonderzoek noodzakelijk is.

Het is volgens het advies van het Team Advies en Ontwikkeling raadzaam om amateurarcheologen tijdens een eventuele eerste bouwfase – bijvoorbeeld het uitgraven van funderingen en dergelijke - de ruimte te bieden om archeologische waarnemingen te doen, zolang deze werkzaamheden het civieltechnische werk niet belemmeren. Door het laten uitvoeren van archeologische waarnemingen door amateurarcheologen kan het huidige archeologiebeleid van de gemeente Leeuwarden getoetst worden. Aan de archeologische waarnemingen zijn geen kosten verbonden. Het zal evenmin leiden tot aanpassing van de besluitvorming op het gebied van archeologie op deze locatie.

**Voor het advies van de gemeente Leeuwarden, Advies en Ontwikkeling d.d. 10 april 2012 verwijzen wij naar Bijlage 11 van de Toelichting van dit bestemmingsplan.**



## **HOOFDSTUK 4      Huidige situatie en planuitgangspunten**

### **4.1 Huidige situatie**

#### **4.1.1 Inleiding**

In 2006 is door de gemeenteraad besloten om, aansluitend op de Haak om Leeuwarden, een nieuwe hoogwaardige invalsweg aan de westzijde van de stad te realiseren. Dat is de weg die de Haak om Leeuwarden rechtstreeks verbindt met de stadsring en het westelijke deel van de binnenstad. In datzelfde Raadsbesluit is vastgelegd dat de Westelijke invalsweg in twee fasen wordt aangelegd. Fase 1 loopt vanaf de Haak om Leeuwarden tot aan de aansluiting op de Zwettestraat.

Fase 2 is het deel vanaf de Zwettestraat richting het stationsgebied. Fase 1 wordt de komende jaren gerealiseerd. Dit deel zal naar verwachting tegelijk met de Haak om Leeuwarden gereed zijn in 2014. Op dat moment is het eerste deel van een hoogwaardige verbindingsweg aan de westzijde van de stad gereed. Fase 1 maakt onderdeel uit van het Tracébesluit voor de Haak om Leeuwarden (Tracébesluit RW31).

Met de Westelijke Invalsweg Fase 2 zal hieraan een vervolg worden gegeven, zodat het verkeerssysteem dat is bedacht, ook daadwerkelijk functioneert. Door de groei van het autoverkeer en de veranderende verkeersstromen door de aanleg van de Haak, is de Westelijke Invalsweg Fase 2 een onmisbare schakel. Een schakel in het totale programma bereikbaarheid Leeuwarden, bestaande uit vele projecten, om de stad beter bereikbaar te maken en te houden.

Met het raadsbesluit van 31 oktober 2011 (realisatiebesluit Westelijke Invalsweg Fase 2) is besloten om het plan uit te voeren met een directe aansluiting op de stadsring ter hoogte van het Stephensonviaduct.

Hieronder wordt eerst de huidige ruimtelijke structuur en de bestaande functies in het plangebied besproken. Daarna worden de planuitgangspunten van het nieuwe plan besproken. Verder wordt de toekomstige ruimtelijke structuur besproken.

#### **4.1.2 Ruimtelijke structuur**

De huidige bestaande ruimtelijke structuur bestaat eruit dat er een verkeersbestemming, een groenbestemming, en (voor een klein deel van het plangebied) een bedrijfsbestemming, binnen het plangebied aanwezig is. De Fahrenheitweg, de Marshallweg, en de Snekertrekweg vormen in de huidige situatie de ruimtelijke structuur van vooral een ontsluiting van het Industrierrein De Zwette (Industrierrein West en het bedrijventerrein Spoordok). In de huidige situatie kruist de Heliconweg/de Julianalaan via het Stephensonviaduct de Marshallweg en het spoor Leeuwarden - Zwolle. In de huidige situatie is er geen rechtstreekse aansluiting tussen de Marshallweg en het Stephensonviaduct.

#### **4.1.3 Verkeersfunctie**

De Fahrenheitweg, de Marshallweg en de Snekertrekweg hebben een verkeersfunctie in die zin dat daarmee vooral bedrijventerreinen en industrierreinen worden ontsloten. De Heliconweg, en via het Stephensonviaduct de Julianalaan maken onderdeel uit van de stadsring.

Vanaf het Stephensonviaduct takt een turbotronde aan op de Snekertrekweg. In westelijke richting sluit deze weg aan op de Zwettestraat. Deze is via een rotonde verbonden met de

Marshallweg. In oostelijke richting sluit de Snekertrekweg via een T-kruising aan op de Marshallweg.

#### 4.1.4 Groenfunctie

Het plangebied is voor het grootste gedeelte in gebruik als weg, fietspad en trottoir. Op verscheidene plaatsen is begroeiing aanwezig in de vorm van bomen, bosschages, enkele gazons en ruigtes. Het oppervlaktewater in het plangebied bestaat uit twee uiteindes van sloten tussen de bebouwing aan de Ampèrestraat en de Toutenburgstraat en langs de Fahrenheitweg. In het plangebied is verder weinig begroeiing aanwezig. De aanwezige begroeiing bestaat uit enkele korte bomenrijen langs de wegen, een aantal gazons en bosschages langs de Heliconweg.

De groenfunctie in het plangebied betreft met name de groenstroken, die nabij het Stephensonviaduct zijn gelegen. Tevens is de groenfunctie op het tracé van de vroegere spoorverbinding tussen Leeuwarden en Stiens van belang. Deze oude tram/spoorverbinding is sinds jaren vervallen en op dit spoortracé zal ten behoeve van het project "Westelijke Invalsweg Fase 2" een ontsluitingsweg worden aangelegd. De mogelijkheid voor de aanleg van deze ontsluitingsweg is reeds opgenomen in het bestemmingsplan "Leeuwarden Industrieterrein West".



**Afbeelding 7: Plangebied met "groenfuncties"**

#### **4.1.5 Bedrijfsfunctie**

In het westen van het plangebied heeft een klein deel een bedrijfsfunctie met de bestemming "Bedrijventerrein". Dit volgens het bestemmingsplan "Leeuwarden - Industrierrein West". In dit westelijke deel van het plangebied treedt een verandering op in de verkeersstructuur. Door deze verandering in de verkeersstructuur zal een klein gedeelte van de huidige bedrijfsbestemmingen veranderen, voor het gebied waarvoor in de huidige situatie het bestemmingsplan "Leeuwarden - Industrierrein West" geldt. Er zijn volgens het plan "Westelijke Invalsweg Fase 2" op- en afritten noodzakelijk vanaf de Marshallweg naar het Stephensonviaduct om een verbinding te kunnen vormen met de stadsring. Geraakt worden de bedrijfspanden waar het bedrijf Lammert de Vries (revalidatietechnieken) is gevestigd. Dat bedrijfsgebouw zal gedeeltelijk gesloopt moeten worden. Het gebouw waar het bedrijf Fabory (groothandel in metalen onderdelen) is gevestigd zal in zijn geheel gesloopt moeten worden. Op een iets andere plaats zal een nieuwe bouwmogelijkheid (met een nieuw bouwvlak) worden gecreëerd - zie de bestemmingsplantekening. De gemeente is over de eigendomsoverdracht en over vergoeding van de kosten in gesprek met de eigenaren van de panden en met de ondernemers, die in die panden zijn gevestigd. Om die reden is dit deel van het plangebied opgenomen in het onderhavige bestemmingsplangebied.

#### **4.2 Planuitgangspunten**

##### **4.2.1 Algemeen**

Uit onderzoek is gebleken dat het noodzakelijk is om de Westelijke Invalsweg Fase 2 te realiseren. Door de aanleg van de Haak, de Westelijke Invalsweg Fase 1 en de groei van het autoverkeer zal het verkeersaanbod op de Marshallweg (daar waar Fase 2 begint) sterk toenemen. Zonder fase 2 loopt het verkeer vast als het via de Haak en de Westelijke Invalsweg Fase 1 naar het Tesselschadestraat en het stationsgebied rijdt. De huidige infrastructuur heeft onvoldoende capaciteit om het verkeersaanbod te verwerken. Dit leidt lokaal tot knelpunten, maar heeft ook effect op andere (invals)wegen. Daarnaast zal de Haak en de Westelijke Invalsweg Fase 1 niet (goed) functioneren, indien Fase 2 niet wordt aangelegd.

Vanwege de huidige hoeveelheid verkeer staat het functioneren van het wegennet van Leeuwarden onder druk. Vooral in de spits ontstaat hierdoor veel vertraging op de belangrijkste wegen. Deze vertraging veroorzaakt niet alleen overlast voor de weggebruiker maar ook voor omliggende wijken als gevolg van sluipverkeer. Om de stad in de toekomst beter bereikbaar te maken en te houden worden diverse projecten gerealiseerd. Binnen het Programma Bereikbaar Leeuwarden vormt de Westelijke Invalsweg een belangrijk onderdeel voor het functioneren van de Haak om Leeuwarden, en voor de verbinding met het westelijke deel van de stad.

Met de Westelijke Invalsweg wordt beoogd om een hoogwaardige invalsweg voor de westzijde van de stad naar de Haak om Leeuwarden te realiseren en daarbij zoveel als mogelijk gebruik te maken van de bestaande infrastructuur. Om als een hoogwaardige invalsweg te kunnen functioneren, dient de Westelijke Invalsweg het verkeer tussen de Haak om Leeuwarden en de stad goed te kunnen faciliteren en verwerken. Daartoe is een ontwerp gemaakt dat in de volgende paragrafen zal worden besproken.

#### **4.2.2 Toekomstige ruimtelijke structuur**

De Westelijke Invalsweg wordt de nieuwe invalsweg aan de westzijde van de stad, zoals is vastgelegd in het GVVP. De Westelijke Invalsweg verbindt de Haak om Leeuwarden met de binnenstad en met het kantorengedebied rondom de Tesselschadestraat. Daarnaast zal de weg gaan fungeren als ontsluitingsweg voor bestaande en nieuwe bedrijvigheid in het westelijke deel van Leeuwarden. Door de gereconstrueerde Westelijke Invalsweg, waaronder de Westelijke Invalsweg Fase 2, worden er kansen geschapen voor een nieuwe ruimtelijke structuur aan de westzijde van Leeuwarden.

Een invulling van fase 2 met een directe aansluiting op de stadsring vanaf het Stephensonviaduct is een reële en effectieve oplossing gebleken, die past binnen de kaders van het GVVP. De "Aansluiting ring" sluit verkeersstructureel goed (helder en logisch) aan bij het Leeuwarder wegensysteem. Dit doordat de invalsweg nu direct aansluit op de stadsring, zoals ook bij de andere invalswegen het geval is. De "Aansluiting ring" leidt in algemene zin tot een goede verkeersafwikkeling. Vanaf de Haak om Leeuwarden tot aan het nieuwe knooppunt bij het Stephensonviaduct fungeert de Westelijke Invalsweg als een nieuwe invalsweg die in deze oplossing een directe uitwisseling mogelijk maakt met de stadsring. Na de uitwisseling met de ring vervolgt de invalsweg de route naar de binnenstad en eindigt bij de parkeerring aan de Lange Marktstraat.

Het plan bestaat uit een ongelijkvloerse aansluiting op de stadsring ter hoogte van het Stephensonviaduct in de vorm van een half klaverblad. Daarbij wordt aan de oostzijde een ongelijkvloerse fietsoplossing gerealiseerd in de vorm van fietstunnel en een spiraal (twee haarspeldbochten). Verder wordt de Marshallweg opgewaarderd en worden parallelwegen aangelegd ten behoeve van de ontsluiting van de bedrijven.

Voor het westelijke gedeelte van de Marshallweg geldt dat het 2x2 rijstroken profiel met parallelweg, past binnen de bestaande ruimtelijke structuur. Omdat aan de noordzijde van de weg bebouwing staat, zal er ruimte moeten worden gezocht aan de zuidkant. Dit gaat ten koste van de bestaande groensingel. Voor het oostelijk deel van de Marshallweg is er een duidelijk breder profiel dan in de huidige situatie het geval is. Hier is er sprake van een parallelweg aan de noordzijde van de Marshallweg met een groene middenberm. In verband met de aansluiting op de stadsring zijn er meerdere opstelstroken noodzakelijk. Hier wordt de noodzakelijke ruimte gezocht aan de noordkant van het profiel waar zich particuliere bedrijven bevinden.

Doordat er een aansluiting plaatsvindt op de Stadsring is hier sprake van een versterking van de identiteit van de stadsring. De functie van de Stadsring als "verdeelsleutel" of "vliegwiel" voor het verkeer rondom het centrum wordt hiermee geaccentueerd. Doordat het 2x2 profiel van de Westelijke Invalsweg Fase 2 door loopt tot aan het Stephensonviaduct is er tot op zekere hoogte sprake van herkenbaarheid van de weg. Het profiel ter hoogte van de Zwettestraat wijzigt (de middenberm verschuift naar de noordzijde van het profiel).

#### **4.2.3 Toekomstige groenstructuur**

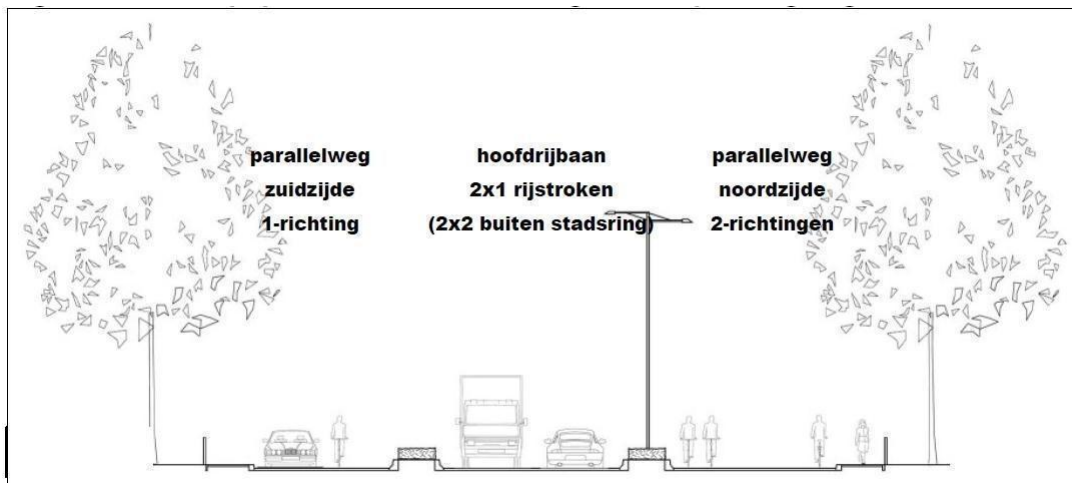
Voor het westelijke deel van de Marshallweg geldt dat in verband met het ruimtebeslag van het profiel (2x2 met parallelweg) niet alleen de bestaande groene bermen verdwijnen, maar



dat ook de singel (struiken en bomen) langs het spoor aan de zuidkant van de weg niet behouden zal kunnen blijven. Ter plekke van de aansluitingen op de stadsring (half klaverblad) zal er ter plekke van deze aansluitingen, zowel aan de west- als aan de oostkant, een deel van de bestaande groenstructuur op het talud (dichte rand van struiken en bomen) moeten verdwijnen.

Langs het oostelijke deel van de Marshallweg is momenteel slechts in beperkte mate sprake van een herkenbare groenstructuur. Door het voorgestelde brede profiel zal dit echter ook verdwijnen. Er zijn echter mogelijkheden voor de versterking van de groenstructuur. Zowel voor het westelijke deel van de Marshallweg (tot aan het Stephensonviaduct) als voor het oostelijke deel geldt, dat er onvoldoende ruimte is om een begeleidende laanstructuur te realiseren. Om de herkenbaarheid van de invalsweg te versterken worden groene hagen gerealiseerd. Er is om de invalsweg meer allure te geven gekozen voor een hagenstructuur, die vanaf het aquaduct wordt toegepast. De hagen worden aangeplant tussen verhoogde banden om een aaneengesloten groen beeld te creëren.

Omdat een continue beeld van laanbomen in de bermen fysiek onmogelijk is, is gekozen voor groepsgewijze aanplant. Deze groepsgewijze aanplant sluit aan bij de herontwikkeling van het Spoordokgebied. De bedoeling is, dat zodra een kavel herontwikkeld wordt, een groep bomen in de voorruimte wordt aangeplant. Zo transformeert de weg naar een steeds groenere radiaal, waarbij de hagen het groene snoer vormen en de groepen bomen de groene kralen.



**Afbeelding 8: Principeprofiel binnen de stadsring met toepassing van een hagenstructuur**

#### 4.2.4 Toekomstige verkeersstructuur

Vanaf de Haak om Leeuwarden tot het nieuwe knooppunt bij het Stephensonviaduct fungeert de Westelijke Invalsweg als een nieuwe invalsweg die in deze oplossing een

directe uitwisseling met de stadsring mogelijk maakt. Na de uitwisseling met de ring vervolgt de invalsweg de route naar de binnenstad en deze eindigt bij de parkeerring aan de Lange Marktstraat.

Doordat het voor de Westelijke Invalsweg kenmerkende 2x2 profiel helemaal wordt doorgezet tot aan de stadsring, draagt dit zeer bij aan een herkenbaarheid van de weg. Het ruime profiel wordt over een zo groot mogelijke lengte gecontinueerd.

Voor de directe aansluiting op de stadsring wordt een halfklaverblad-oplossing gemaakt in combinatie met een ongelijkvloerse fietsoplossing. Deze ingreep heeft impact op de omgeving, met name op de Marshallweg, omdat daar een belangrijke verkeersoplossing wordt gerealiseerd. Daar tegenover staat, dat de ruimtelijke kwaliteit van de huidige situatie laag is en deze verbetert. Voor het fietsverkeer en voor de voetgangers is een ongelijkvloerse oplossing nodig bij het Stephensonviaduct.

Gezien de te verwachten intensiteiten op het wegvlak tussen de Zwettestraat en het Stephensonviaduct dient de weg hier ook in 2x2 rijstroken te worden uitgevoerd. Het viaduct van de Zwettetunnel en de oostelijke tak van de rotonde in de Zwettestraat dienen daarvoor te worden aangepast. De Marshallweg, oostelijk van het Stephensonviaduct, wordt niet met 2x2 rijstroken uitgevoerd, maar met 2x1 rijstroken met een parallelweg.

De Westelijke Invalsweg wordt vormgegeven als een directe en obstakelvrije verbinding met een goede oriëntatie voor de weggebruiker. Het aantal aansluitingen met het onderliggende wegennet is passend bij de functie van de weg en zoveel mogelijk beperkt. Om de omliggende gebieden te ontsluiten via de Westelijke Invalsweg zijn er twee aansluitingen nodig, namelijk de aansluiting Snekertrekweg en de aansluiting op het Stephensonviaduct.

### **Aansluiting Snekertrekweg**

Vanuit het noordoosten begint het tracé van de Westelijke Invalsweg bij de aansluiting op de Snekertrekweg. De huidige vormgeving van de aansluiting Snekertrekweg met een voorrangskruising kan met de verwachte verkeerstoename niet meer worden gehandhaafd. Daarom wordt daar een rotonde aangelegd.



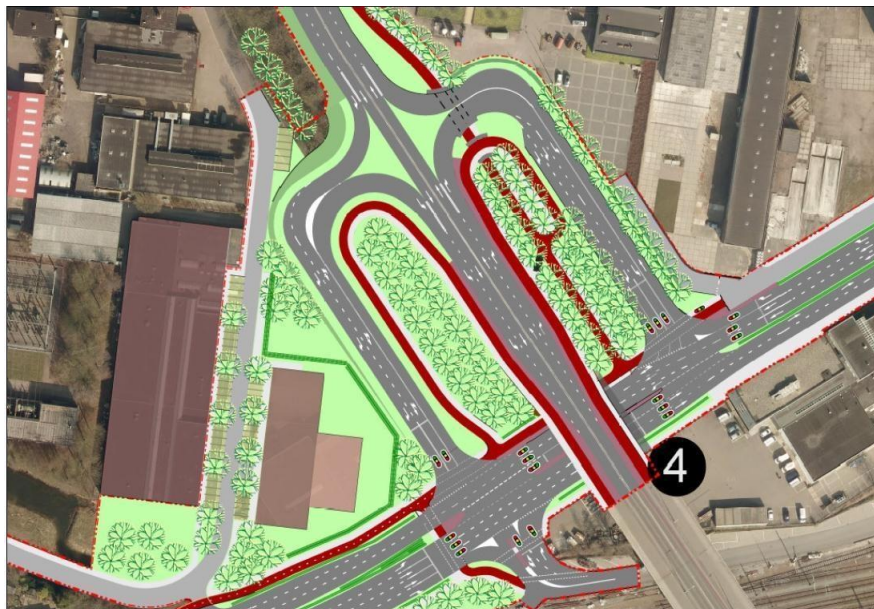
**Afbeelding 9: Aansluiting Snekertrekweg (rotonde)**

### **Aansluiting Stephensonviaduct**

Voor de aansluiting van de Marshallweg op het Stephensonviaduct moet een fors hoogteverschil worden overwonnen. Om dat te realiseren wordt een halfklaverblad-oplossing gemaakt. De op- en afritten sluiten aan op de stadsring met

bochten die goed te berijden zijn voor zowel personenauto's als voor het vrachtverkeer. Door de ongelijkvloerse aansluiting ontstaan er geen kruisende bewegingen zodat een soepele uitwisseling plaatsvindt.

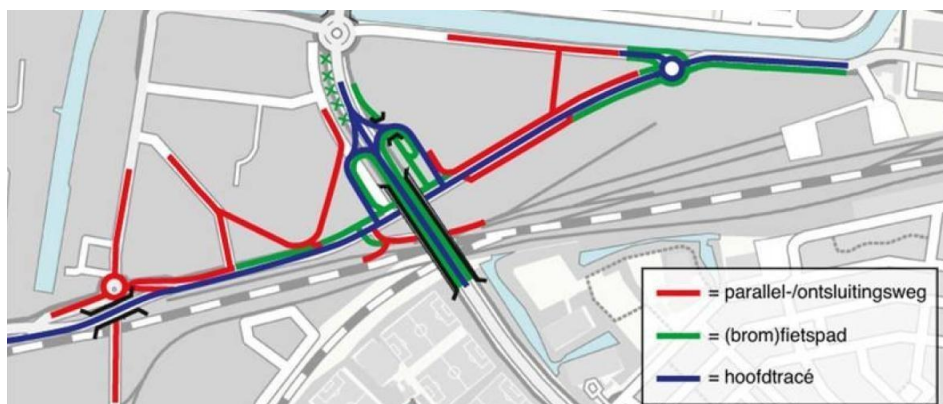
Voor de aansluitingen tussen de op- en afritten en de Marshallweg is gekozen voor verkeerslichten. Naast de aansluitingen met de op- en afritten naar de stadsring wordt aan de zuidzijde een aansluiting gemaakt om het spooreplacement bereikbaar te maken. Hierdoor ontstaat aan de zuidzijde een volledige kruising.



**Afbeelding 10: Aansluiting Stephensonviaduct**

### Parallelstructuur

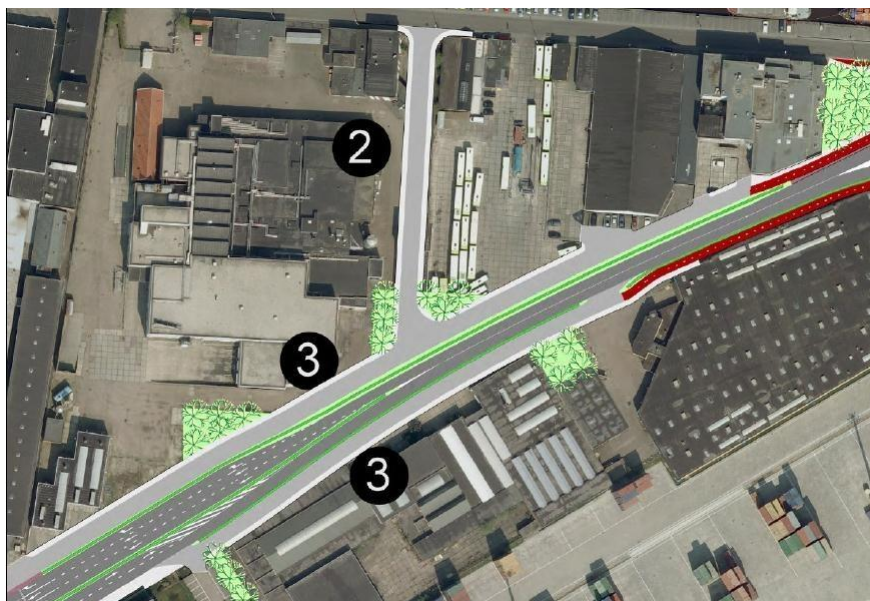
Er wordt een weg aangelegd bestaande uit 2x2 rijstroken tot aan het Stephensonviaduct met daarnaast parallelwegen waar dat mogelijk is. De parallelwegen worden aangelegd overeenkomstig onderstaande tekening. Vanaf het Stephensonviaduct tot aan de Snekertrekweg is het principe van het wegprofiel 2x1 rijstroken (met parallelweg).



**Afbeelding 11: Parallelwegen en Ontsluitingswegen en Fietspaden**

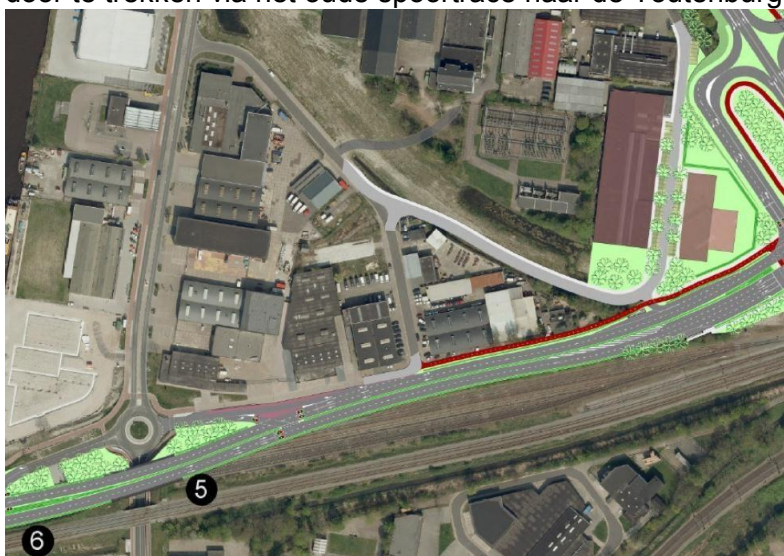
De noordelijke parallelweg binnen de stadsring is in twee richtingen te berijden. De parallelweg is toegankelijk vanaf de Snekertrekweg via een nieuw aan te leggen weg nabij het gebouw van het voormalige bedrijf Brada/Friesland Vlees (nr. 2, Afbeelding 12). De noordelijke parallelweg loopt vanaf de aansluiting met de Snekertrekweg tot aan de percelen van Vitens en het bedrijf Zandleven. Verkeer vanaf deze percelen kan via de parallelweg weer terugrijden naar de Snekertrekweg (nr. 3, Afbeelding 12).

De zuidelijke parallelweg is in één richting te berijden en loopt vanaf het Stephensonviaduct richting de Snekertrekweg. Het laatste stuk naar de aansluiting op de Snekertrekweg is alleen toegankelijk voor fietsers via een in twee richtingen te berijden (brom)fietspad.



**Afbeelding 12: Parallelstructuur**

Door het ruimtebeslag van de 2x2 rijstroken ten westen van de stadsring is hier niet genoeg ruimte om een parallelweg langs de Westelijke Invalsweg te realiseren. Om de ontsluiting van de bedrijven toch mogelijk te maken is er daarom voor gekozen om de Ampèrestraat door te trekken via het oude spoortracé naar de Toutenburgstraat (zie Afbeelding 13).



**Afbeelding 13: Ampèrestraat en Toutenburgstraat**

**Nieuwe ontsluitingsweg ter plaatse van de Ampèrestraat / Toutenburgstraat**

Ten zuidwesten van het Stephensonviaduct, waar de zuidwestelijke aansluiting op het Stephensonviaduct is geprojecteerd zal in het nieuwe plan een ontsluitingsweg worden aangelegd, op een plaats waar nu een bedrijfsbestemming aanwezig is. Om deze nieuwe ontsluitingsweg mogelijk te maken dient een gedeelte van het bedrijf Lammert de Vries (revalidatietechnieken) aldaar te worden gesloopt.

Het gebouw van het bedrijf Labory (groothandel in metalen onderdelen) zal in zijn geheel gesloopt moeten worden. De mogelijkheid zal worden gecreëerd om op een andere plaats in het plangebied een nieuw bedrijfsgebouw te bouwen. Om die reden is in dat deel van het bestemmingsplangebied een bedrijfsbestemming opgenomen.

Het verkeer komende vanaf de Ampèrestraat kan richting de Toutenburgstraat rijden en ter plaatse van de Toutenburgstraat linksaf slaan en vervolgens rechts afslaan en via de rotonde aan de Zwettestraat weer invoegen op de hoofdinfrastructuur vlak voor de rotonde bij de Zwettetunnel. Verkeer vanuit de stad of vanaf de stadsring kan via een afslag naar rechts richting de Ampèrestraat danwel naar de Toutenburgstraat rijden.

### **(Brom)fietsers**

Door de aansluiting op de stadsring ontstaat een kruising tussen de op- en afritten voor het autoverkeer en de bestaande fietsroute parallel aan de stadsring. Gezien de intensiteit van het autoverkeer is een veilige en goede oplossing bij het Stephensonviaduct voor de (brom-)fietsers alleen mogelijk middels een ongelijkvloerse kruising met een op- en afrit. Er is uitgebreid onderzoek gedaan naar hoe de invulling kan worden vormgegeven aan deze ongelijkvloerse kruising. Dat onderzoek heeft geresulteerd in drie reële oplossingen. Op basis van het onderzoek is de voorkeur uitgegaan naar de variant "Tunnel en spiraal (twee haarspeldbochten)". De belangrijkste argumenten voor deze keuze is dat deze variant acceptabele rijhellingen bevat, een goede uitwisseling met de Marshallweg mogelijk maakt, en financieel haalbaar is.

### **Inrichting van de weg**

De oplossing via de aansluiting op het Stephensonviaduct kent twee duidelijk te onderscheiden wegvakken. Vanaf de Haak om Leeuwarden tot en met het Stephensonviaduct bestaat het profiel uit 2x2 rijstroken met een middenberm. Na het viaduct versmalt de weg naar 2 x1 rijstroken zonder middenberm. Aan weerszijden van de hoofdrijbaan bevindt zich een hagenstructuur met parallelwegen en voetpaden. Zie bovenstaande afbeelding nr. 8 "Principeprofiel binnen de stadsring met toepassing van een hagenstructuur".

### **Kruispunten**

Het aantal aansluitingen met het omliggende wegennet en met de percelen is zoveel mogelijk beperkt. Op drie locaties zijn kruispunten noodzakelijk. Per locatie is gekeken naar wat de beste oplossing (type kruispunt) is.

### **Parallelwegen en fietsroutes**

Voor ontsluiting van de bedrijven rondom de Marshallweg wordt gebruik gemaakt van een nieuwe parallelstructuur die tevens door fietsers gebruikt gaat worden. Deze parallelweg loopt vanaf de aansluiting met de Snekertrekweg aan de noordzijde door tot aan de Zwettestraat.

De noordelijke parallelweg ten oosten van het Stephensonviaduct is toegankelijk vanaf de Snekertrekweg via een nieuw aan te leggen weg nabij het gebouw van het voormalige bedrijf Brada/Friesland Vlees. Voor deze ontsluiting is de parallelweg in twee richtingen berijdbaar gemaakt.

Ten westen van het Stephensonviaduct worden de bedrijven eveneens ontsloten via een parallelweg, waar de Ampèrestraat en de Toutenburgstraat op aansluiten. Na de aansluiting op de Toutenburgstraat sluit het profiel aan bij de daar aanwezige ontsluitingsstructuur en percelen. Vanaf de parallelweg kan men bij het Stephensonviaduct en bij de aansluiting rotonde Zwettestraat op de hoofdverkeersstructuur komen.

Het verkeer kan rechtsaf naar de Ampèrestraat en het (voormalige) Stienserspoortracé, maar niet de hoofdrijbaan op rijden. Het verkeer kan pas na de rotonde Zwettestraat weer op de hoofdrijbaan komen.

Aan de zuidzijde is de parallelweg voor autoverkeer alleen in oostelijke richting te berijden, voor een logischer verkeersbeeld. Een parallelweg in twee richtingen is aan deze zijde niet nodig. De parallelweg is toegankelijk vanaf de nieuwe aansluiting naar het spoorwegemplacement. Verkeer op de parallelweg moet ter hoogte van het pand van Arriva weer invoegen op de hoofdrijbaan, waar de parallelweg over gaat in een (brom)fietspad. Over dit laatste deel, richting de C1000, is een parallelweg niet inpasbaar vanwege ruimtegebrek.

De westelijke inrit van de Aldi blijft gehandhaafd. De uitrit zal via de oostelijke uitrit, gecombineerd met de C1000 plaatsvinden.

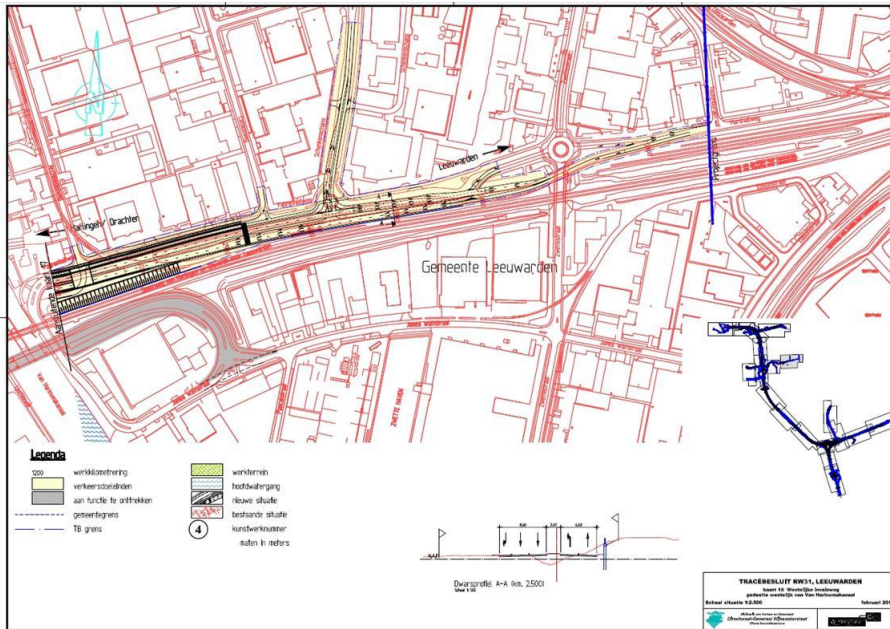
De bedrijven langs de Marshallweg zullen in de toekomst zoveel mogelijk worden ontsloten via de parallelwegen.

### **4.3 Relatie van het bestemmingsplan met andere plannen**

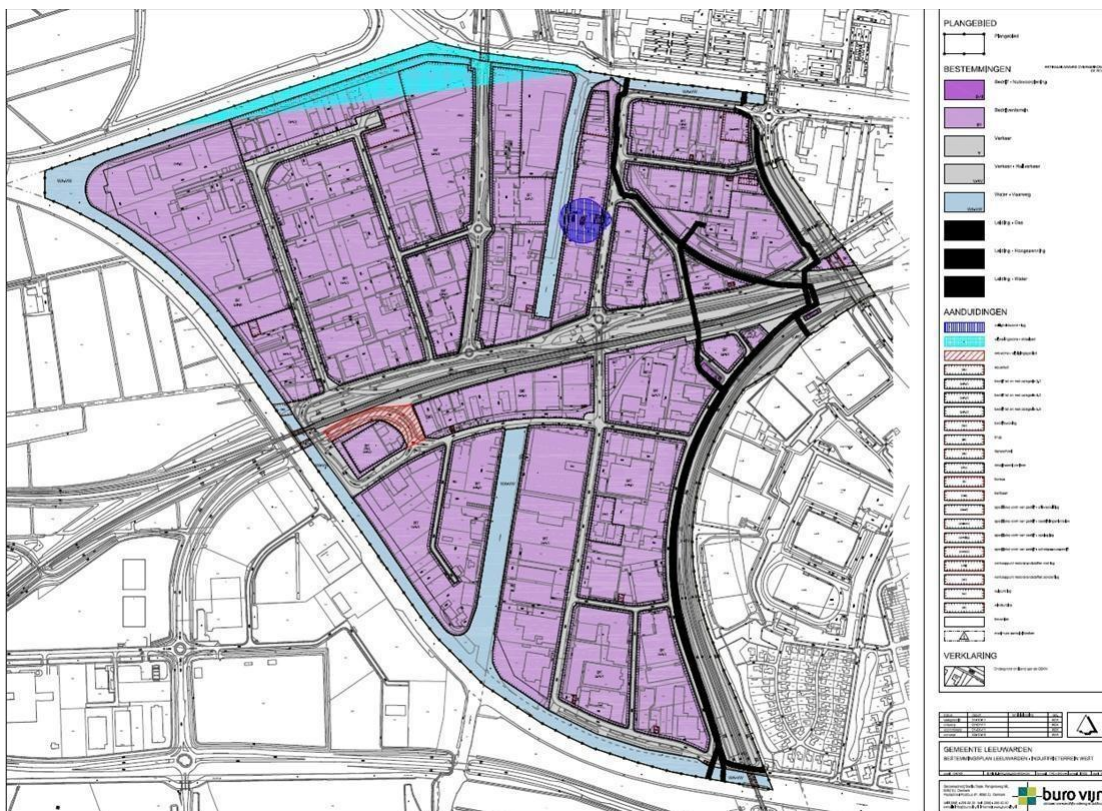
#### **4.3.1 Algemeen**

Het bestemmingsplan Westelijke Invalsweg Fase 2 heeft een directe relatie met het plan voor de Westelijke Invalsweg Fase 1, die onderdeel uitmaakt van de werkzaamheden voor de Haak en met het project de Haak om Leeuwarden zelf. Daarnaast is een deel van het bestemmingsplangebied gelegen in het gebied van het bestemmingsplan "Leeuwarden - Industrieterrein West" en een ander deel in het bestemmingsplangebied van het bestemmingsplan "Spoordok". Het bestemmingsplan "Leeuwarden - Industrieterrein West" is een nieuw bestemmingsplan (vastgesteld d.d. 31 oktober 2011). Het bestemmingsplan "Spoordok" is een oud bestemmingsplan. Voor dat laatste plan is een nieuw bestemmingsplan in voorbereiding. Het is de bedoeling dat het oostelijke deel van het bestemmingsplan voor de Westelijke Invalsweg Fase 2 ter zijner tijd geïncorporeerd wordt in het bestemmingsplan "Spoordok". Het westelijke deel zal na verloop van tijd worden opgenomen in het bestemmingsplan "Leeuwarden - Industrieterrein West".

#### **4.3.2 Relatie met het plan voor de Westelijke Invalsweg Fase 1 volgens het Tracebesluit Haak om Leeuwarden en met bestemmingsplan Leeuwarden - Industrieterrein West**



Afbeelding 14: Tekening Tracébesluit Westelijke Invalsweg Fase 1 (deel Marshallweg)

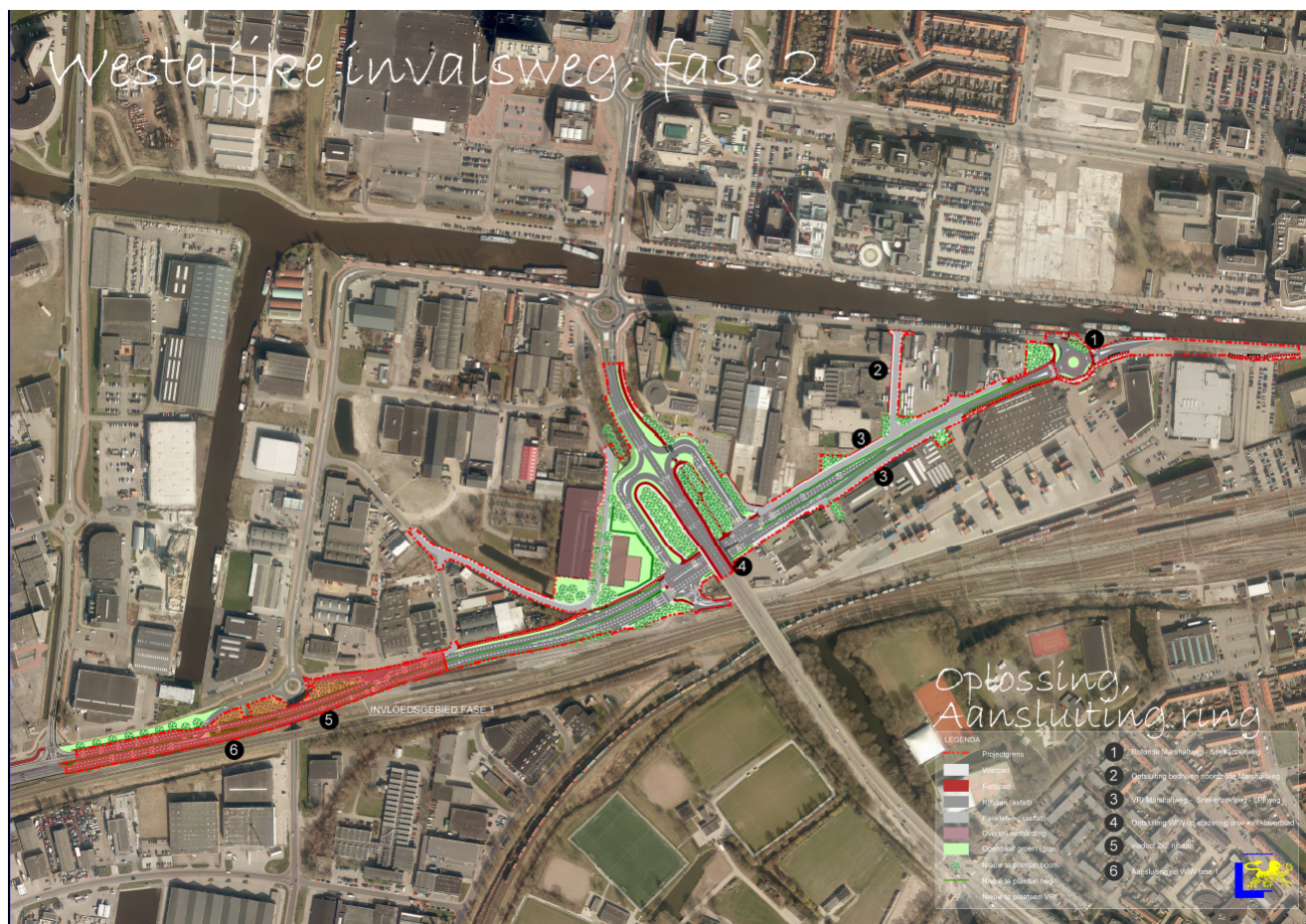


Afbeelding 15: Tekening bestemmingsplankaart "Leeuwarden - Industrierrein West"

Voor de aansluiting van het project "Westelijke Invalsweg Fase 1" op het project "Westelijke Invalsweg Fase 2" is het volgende van belang:

- De Westelijke Invalsweg Fase 1 maakt onderdeel uit van het Tracébesluit RW 31. Op grond van dat Tracébesluit kan Fase 1 worden aangelegd. De grens van het Tracébesluit ligt bij de Toutenburgstraat (zie Afbeelding 14).

- Het gedeelte van de Marshallweg, westelijk van de rotonde Fahrenheitweg / Schenkenschans, valt binnen het project Westelijke Invalsweg Fase 1 en was al opgenomen in het Tracébesluit (zie Afbeelding 14).
- Het ontwerp van de Westelijke Invalsweg Fase 1 is na het Tracé besluit gewijzigd in het gedeelte tussen de weg de Schenkenschans en de Toutenburgstraat (inclusief het Zwetteviaduct). Deze wijzigingen worden meegenomen in het project "Westelijke Invalsweg Fase 2". Om die reden begint het project "Westelijke Invalsweg Fase 2" bij de weg de Schenkenschans. Deze wijzigingen zijn (ruimtelijke ordenings-) juridisch reeds meegenomen in het bestemmingsplan "Leeuwarden – Industrierrein West" (zie Afbeelding 15), daarom begint het bestemmingsplangebied van het onderhavige bestemmingsplan pas bij de Toutenburgstraat.
- In het bestemmingsplan "Leeuwarden - Industrierrein West" is het ontwerp van de Westelijke Invalsweg Fase 1 en het ontwerp van de Westelijke Invalsweg Fase 2 – althans voor zover dat op dat moment bekend was – opgenomen. Hierdoor is het onder meer nu reeds mogelijk om de Marshallweg volgens een ontwerp met 2x2 rijstroken aan te leggen (zie de tekening van het bestemmingsplan "Leeuwarden – Industrierrein West", Afbeelding 15).
- In verband met de afwijkingen van de bestemmingsplannen "Leeuwarden - Industrierrein West" en "Spoordok" is voor het tracé van de Westelijke Invalsweg Fase 2 vanaf de Toutenburgstraat een apart bestemmingsplan gemaakt, het onderhavige bestemmingsplan "Leeuwarden – Westelijke Invalsweg Fase 2" (Zie de bij het bestemmingsplan behorende bestemmingsplantekening [verbeelding] van het bestemmingsplan "Leeuwarden – Westelijke Invalsweg Fase 2", en zie hieronder Afbeelding 17). Het (voor-)ontwerp van het project Westelijke Invalsweg Fase 2" is hieronder verbeeld in Afbeelding 16. (Zie hiervoor ook Bijlage 12 bij deze Toelichting).





**Afbeelding 16: Ontwerp van het project "Westelijke Invalsweg Fase 2"**



**Afbeelding 17: Scan van de bestemmingsplankaart (verbeelding) van het onderhavige bestemmingsplan "Leeuwarden - Westelijke Invalsweg Fase 2".**

#### 4.4 Te verwerven gronden voor project Westelijke Invalsweg Fase 2

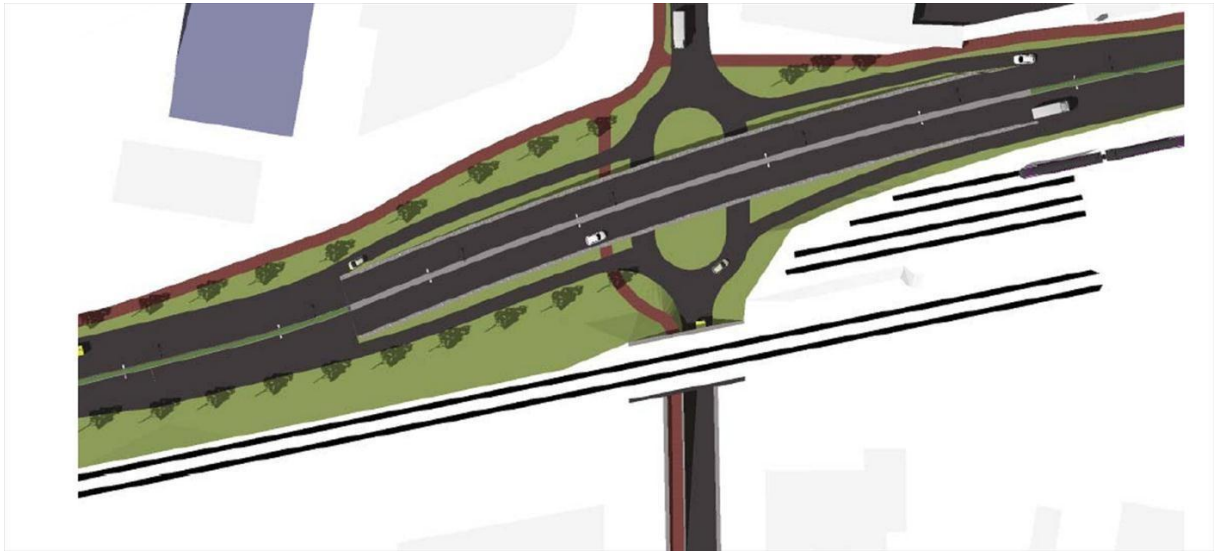
Ten behoeve van het project Westelijke Invalsweg Fase 2 dienen om het project te kunnen realiseren diverse percelen grond te worden verworven of deze zijn reeds verworven. Hierover is er wordt overleg gevoerd met de eigenaren van deze gronden. Voor een overzicht van deze percelen grond wordt verwezen naar de "Verwervingskaart" die als Bijlage 15 aan deze Toelichting is toegevoegd.

Voor een aantal percelen wordt ook verwezen naar de "Reactie- en antwoordnota zienswijzen ontwerp-bestemmingsplan Leeuwarden - Westelijke Invalsweg Fase 2" naar met name de beantwoording van de zienswijzen onder nummers 1, 2, 4, 5, en 7 en naar de tekeningen die bij deze reactie- en antwoordnota als Bijlagen zijn toegevoegd (te weten de volgende bijlagen: tekening Bijlage 1, nummer G 3803 d.d. 19-12-2012, tekening Bijlage 2, nummer G 3799 d.d. 15-01-2013, tekening Bijlage 3, nummer G 3804 d.d. 15-01-2013, en tekening Bijlage 4, nummer G 3783 d.d. 21-12-2012).

#### 4.5 Alternatief plan aansluiting Zwettestraat

De gemeente onderzoekt momenteel een alternatief plan (voor een gedeelte van het huidige ontwerp, zie Afbeelding 16) voor de aansluiting met de Zwettestraat. Het huidige ontwerp volgens het realisatiebesluit (realisatiebesluit Westelijke Invalsweg Fase 2, met raadsbesluit van 31 oktober 2011) voorziet in een ongelijkvloerse aansluiting met verkeerslichten. Het alternatieve plan is een zogenoemde Haarlemmermeer-oplossing. Hierin is ook sprake van een ongelijkvloerse aansluiting, maar dan zonder verkeerslichten. De bereikbaarheid voor de bedrijven op het Zwetepark blijft gewaarborgd. Qua doorstroming biedt het alternatieve plan voordelen. Indien het plan technisch en financieel haalbaar is, zal dat deel een aparte ruimtelijke procedure worden gevolgd. Alle

belanghebbenden in de omgeving zullen dan (opnieuw) worden geïnformeerd. Hieronder is in figuur 18 een impressie van het alternatieve plan voor de aansluiting met de Zwettestraat, de zogenoemde Haarlemmermeeroplossing, gegeven.



**Afbeelding 18: Alternatieve aansluiting Zwettestraat**

## **HOOFDSTUK 5      Planbeschrijving**

### **5.1 Algemeen**

De planologische inpassing vindt plaats door nieuwe bestemmingen te geven in het gebied van het onderhavige bestemmingsplan "Leeuwarden - Westelijke Invalsweg Fase 2".

Het bestemmingsplan is opgezet overeenkomstig de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening. De SVBP 2008 (Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen) is toegepast. De SVBP maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en waarbij de bestemmingsplankaarten (verbeelding) op dezelfde manier worden gemaakt. De SVBP geeft bindende standaarden voor de opbouw en de verbeelding van een bestemmingsplan, en hoe een bestemmingsplan volgens de nieuwe Wro en Bro moeten worden gemaakt, en dit zowel digitaal als analoog. De regels van dit bestemmingsplan zijn opgesteld overeenkomstig deze standaarden. Verder is het bestemmingsplan aangepast aan het begrippenkader van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) die op 1 oktober 2010 in werking is getreden.

### **5.2 Toelichting op de bestemmingsregels**

Hieronder worden de verschillende in het bestemmingsplan voorkomende regels toegelicht. De bestemmingen zijn op alfabetische volgorde in de planvoorschriften opgenomen. In paragraaf 5.2.1. wordt eerst ingegaan op de zogenoemde inleidende regels (begrippen en wijze van meten). In paragraaf 5.2.2. worden de regels van de bestemmingen beschreven. In paragraaf 5.2.3 wordt nader ingegaan op de regels van de in het plan voorkomende dubbelbestemmingen (in dit geval de dubbelbestemmingen "Leiding - Gas", "Leiding - Hoogspanning", en "Leiding - Water".

In paragraaf 5.3 worden de Algemene Regels toegelicht. In paragraaf 5.4 volgt een toelichting op de Overgangs- en slotregels.

#### **5.2.1 Inleidende regels**

##### ***Artikel 1: Begrippen***

De in het bestemmingsplan voorkomende begrippen zijn in artikel 1 van de planregels gedefinieerd.

##### ***Artikel 2: Wijze van meten***

De meetbepalingen volgens artikel 2 zijn zoveel mogelijk afgeleid van de beschikbare landelijke standaarden.

## 5.2.2 Bestemmingsregels

### **Artikel 3: Bedrijventerrein**

In het westelijke deel van het bestemmingsplangebied hebben enkele gedeelten de bestemming "Bedrijventerrein" gekregen. Dit komt overeen met de bestemming die deze percelen hadden volgens het bestemmingsplan "Leeuwarden - Industrierrein West". Deze percelen moesten opgenomen worden in het onderhavige bestemmingsplangebied omdat de verkeersbestemming alhier wijzigt. Er wordt door een gedeelte van de voormalige bedrijfsbestemming "Bedrijventerrein" volgens het bestemmingsplan "Leeuwarden - Industrierrein West" een ontsluitingsweg aangelegd en deze wordt met een verkeersbestemming als zodanig bestemd. De bouwvlakken en de bouwgrenzen moesten worden verschoven.

Verder zijn er volgens het plan "Westelijke Invalsweg Fase 2" op- en afritten noodzakelijk vanaf de Marshallweg naar het Stephensonviaduct om een verbinding te kunnen vormen met de stadsring. Geraakt worden de bedrijfspanden waar het bedrijf Lammert de Vries (revalidatietechnieken) is gevestigd. Dat bedrijfsgebouw zal gedeeltelijk gesloopt moeten worden. Het gebouw waar het bedrijf Fabory (groothandel in metalen onderdelen) is gevestigd zal in zijn geheel gesloopt moeten worden. Op een iets andere plaats zal een nieuwe bouwmogelijkheid (met een nieuw bouwvlak) worden gecreëerd. Om die reden is dit deel van het plangebied met een bestemming "Bedrijventerrein" opgenomen in het onderhavige bestemmingsplangebied.

In een gedeelte van de bestemming "Bedrijventerrein" zijn bedrijven tot en met milieucategorie 3.2 toegestaan en in een ander gedeelte zijn bedrijven tot en met milieucategorie 4.2 toegestaan. Een en ander volgens de Bedrijvenlijst die in Bijlage 1 van de Regels is opgenomen.

Er zijn flexibiliteitsbepalingen in het plan opgenomen die het mogelijk maken om - onder voorwaarden - een bedrijf die niet is opgenomen in de Bedrijvenlijst toch toe staan. Verder is er een wijzigingsbevoegdheid in het plan opgenomen waarmee het mogelijk is om - onder voorwaarden - in het gebied met milieucategorie 3.2 een bedrijf toe te staan tot en met milieucategorie 4.2.

In artikel 3, lid 3.1, sub 3.1.2, wordt verwoord dat de bestemming "Bedrijventerrein" niet bestemd is voor windturbines. De bouw van windturbines is daarmee uitgesloten.

### **Artikel 4: Groen**

De bestemming "Groen" is gelegd op een deel van het bestemmingsplangebied waar voornamelijk definitieve groenvoorzieningen zijn gepland. Binnen deze bestemming zijn ook voet- en fietspaden en waterpartijen en sloten toegestaan. Ook kunnen binnen deze bestemming geluidwerende voorzieningen worden gebouwd en aangelegd.

In het gebied met de bestemming "Groen" is het mogelijk om een kunstobject te bouwen tot en met 30 meter hoog.

### **Artikel 5: Verkeer**

Een belangrijke bestemming van dit bestemmingsplan is de bestemming verkeer. Binnen deze bestemming zijn met name wegen en straten, op- en afritten, en voet- en fietspaden toegestaan.

Deze bestemming geeft de planologische basis voor de reconstructie van de "Westelijke Invalsweg Fase 2". Het aan te houden profiel van de weg is aangegeven middels dwarsprofielentekeningen die als Bijlage 2 bij de regels zijn opgenomen en op de (digitale) verbeelding zijn weergegeven. De weg moet worden aangelegd overeenkomstig de dwarsprofielen die op de verbeelding en in Bijlage 2 van de Regels zijn aangegeven. Met de dwarsprofielen wordt niet alleen een beeld gegeven van de indeling van de verkeersbestemming, maar de dwarsprofielen zijn ook juridisch noodzakelijk vanwege de eisen die volgen vanuit de Wet geluidhinder (Wgh).

Verder worden waar de aanduidingen "sv-vd" (specifieke vorm van verkeer - viaduct), op de verbeelding aangegeven wordt een viaduct mogelijk gemaakt.

Ook fiets- en voetgangerstunnels en fiets- en voetgangersbruggen zijn toegestaan binnen deze bestemming.

In het gebied met de bestemming "Verkeer" is het mogelijk om een kunstobject te bouwen tot en met 30 meter hoog.

### 5.2.3 Regels dubbelbestemmingen

#### **Artikel 6: Leiding - Gas**

De dubbelbestemming "Leiding - Gas" volgens artikel 6 geeft een beschermende regeling voor een hoofdgastransportleiding, die in het gebied aanwezig is. Volgens de adviezen van de Brandweer i.v.m. externe veiligheid dient deze gasleiding met een veiligheidscontour te worden beschermd. Dat is geregeld op de verbeelding en in artikel 6 van de Regels.

#### **Artikel 7: Leiding - Hoogspanning**

De dubbelbestemming "Leiding - Hoogspanning" volgens artikel 7 geeft een beschermende regeling voor een ondergrondse hoogspanningsleiding, die in het westelijke deel van het plangebied (voor een gedeelte) aanwezig is. Deze hoogspanningsleiding wordt met een contour op de verbeelding en in artikel 7 van de Regels beschermd.

#### **Artikel 8: Leiding - Water**

De dubbelbestemming "Leiding - Water" geeft volgens artikel 8 een beschermde regeling voor een hoofdwaterleiding, die in het gebied nabij het Stephensonviaduct loopt.

### 5.3 Toelichting op de Algemene regels

Hoofdstuk 3 van de planregels geeft een aantal algemene regels:

- **Artikel 9: de "Anti-dubbelregel"**

Deze regel is erop gericht om gronden die eenmaal bij een bouwplan in beschouwing zijn genomen, bij latere bouwplannen niet opnieuw te betrekken. Deze bepaling vormt een van de "standaardregels" die het Bro als verplicht op te nemen bepaling in een bestemmingsplan voorschrijft en komt dus geheel overeen met de tekst uit het Bro. Het artikel moet verhinderen dat bouwpercelen, die slechts voor een bepaald deel mogen worden bebouwd, later alsnog kunnen worden volgebouwd. Nadat een eerste bouwwerk is gerealiseerd, moet deze bepaling voorkomen dat het overgebleven open terrein

opnieuw als het totale bouwperceel kan worden beschouwd.

- **Artikel 10: de "Algemene aanduidingsregels"**

Ten westen en ten noordwesten van het plangebied ligt het gezoneerde industrieterrein Leeuwarden West, waarvoor (conform de Wet geluidhinder) in 1996 een geluidzone is vastgesteld. Een deel van het plangebied valt binnen deze geluidzone. Deze aanduiding is bedoeld om te voorkomen dat binnen de geluidzone van een industrieterrein nieuwe geluidsgevoelige bebouwing wordt gerealiseerd en er daardoor een te hoge geluidsbelasting optreedt.

- **Artikel 11: de "Algemene gebruiksregels"**

Artikel 11 regelt, dat het verboden is om de bestemmingen zoals hierboven omschreven te gebruiken op een andere wijze of tot een doel strijdig met de gegeven bestemmingen. Verder wordt aangegeven welke gebruiksvormen naast de bestemmingsomschrijving als strijdig gebruik moeten worden beschouwd.

- **Artikel 12: "Algemene regels inzake afwijking"**

Binnen dit artikel 12 worden een aantal punten gegeven waarmee met een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van bepaalde omschreven regels van het bestemmingsplan.

In artikel 12, lid 2 worden aan de toepassing van de regels inzake afwijking randvoorwaarden gesteld.

- **Artikel 13: "Algemene wijzigingsregels"**

Met deze regels volgens artikel 13 kan het plan voor het volgende aspect worden gewijzigd:

- De bouw- c.q. de bestemmingsgrens kunnen met deze wijzigingsbevoegdheid worden gewijzigd, mits de bouw- c.q. de bestemmingsgrens met niet meer dan 5,00 meter wordt overschreden.
- voor een vergroting van het bouwvlak binnen een bestemmingsvlak met maximaal 20%.
- voor het wijzigen van de bestemming "Groen" in de bestemming "Verkeer" waarbij het bepaalde in artikel 5 ten aanzien van de bestemming "Verkeer" van overeenkomstige toepassing is.
- dat de bestemming "Leiding - Gas" wordt verwijderd, mits deze wijzigingsbevoegdheid wordt toegepast, indien er sprake is van het verwijderen dan wel verplaatsen van een bestaande leiding.
- dat de bestemming "Leiding - Hoogspanning" wordt verwijderd, mits deze wijzigingsbevoegdheid wordt toegepast, indien er sprake is van het verwijderen dan wel verplaatsen van een bestaande leiding.
- dat de bestemming "Leiding - Water" wordt verwijderd, mits deze wijzigingsbevoegdheid wordt toegepast, indien er sprake is van het verwijderen dan wel verplaatsen van een bestaande leiding.

In artikel 13, lid 2 worden aan deze wijzigingsbevoegdheden randvoorwaarden gesteld.

- **Artikel 14: "Overige regels"**

In artikel 14.1 van de Overige regels wordt geregeld dat de voorschriften van de Bouwverordening ten aanzien van onderwerpen van stedenbouwkundige aard volgens het gestelde in artikel 9, lid 2 van de Woningwet buiten toepassing blijven, behalve ten aanzien van de onderwerpen:

- de bereikbaarheid van de gebouwen voor het wegverkeer;

- de bereikbaarheid van gebouwen voor gehandicapten;
  - het bouwen bij hoogspanningsleidingen en ondergrondse hoofdtransportleidingen.
- In artikel 14.2 van de Overige regels wordt geregeld dat "indien en voorzover in de regels wordt verwezen naar wettelijke regelingen c.q. verordeningen en dergelijke deze regelingen dienen te worden gelezen zoals ze luiden op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan".

#### **5.4 Toelichting op de Overgangs- en slotregels**

Standaard voorgeschreven in de Nederlandse bestemmingsplannen zijn de overgangsbepalingen. Deze overgangsbepalingen zijn opgenomen in artikel 15. Ook de slotregel is volgens de standaarden in dit bestemmingsplan opgenomen in artikel 16.





## **HOOFDSTUK 6      Uitvoerbaarheid**

### **6.1 Algemeen**

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de maatschappelijke uitvoerbaarheid (de interactie met de maatschappelijke omgeving). Verder is in dit hoofdstuk de verantwoording opgenomen m.b.t. de Grondexploitatiewet. In dit hoofdstuk wordt de economische uitvoerbaarheid van het project onderbouwd, en tevens wordt ingegaan op de relatie van het project en het bestemmingsplan met de Crisis- en herstelwet en met de wetgeving met betrekking tot Milieu-effectrapportages (M.e.r.).

### **6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid**

#### ***Vooroverleg***

Beoordeeld is in hoeverre er met betrekking tot het onderhavige bestemmingsplan vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro dient plaats te vinden. Allereerst is beoordeeld of vooroverleg met de provincie noodzakelijk is.

De Provincie Fryslân heeft met betrekking tot het vooroverleg een zogenoemde checklist Provinciale Belangen opgesteld (per 1 februari 2012 verwoord in bijlage B bij de brief van de provincie d.d. 31 januari 2012, kenmerk 00984488). Indien er in een bestemmingsplan provinciale belangen spelen die in deze bijlage B zijn opgenomen, dan acht de Provincie vooroverleg noodzakelijk. In dit bestemmingsplan spelen geen provinciale belangen zoals in de genoemde Bijlage B zijn bedoeld. Om die reden was in het kader van dit bestemmingsplan geen vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro met de provincie noodzakelijk. Omdat het onderhavige project wordt uitgevoerd in nauwe samenwerking tussen de gemeente en de provincie is over het project wel uitvoerig ambtelijk overleg gevoerd.

Vervolgens is beoordeeld of er vooroverleg met de Rijksdiensten noodzakelijk is. In de brief van 26 mei 2009 heeft de VROM-Inspectie (per 1 januari 2012 de Inspectie Leefomgeving en Transport) aangegeven in welke gevallen er vooroverleg met Rijksdiensten dient plaats te hebben. In de gevallen waarbij er nationale belangen aan de orde zijn, dient er vooroverleg te worden gevoerd. Nationale belangen zijn die belangen die worden genoemd in de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid (RNRB, TK 2007-2008, 31500, nr. 1). In de bijlage bij de brief van 26 mei 2009 van de VROM-Inspectie (per 1 januari 2012 Inspectie Leefomgeving en Transport) is nader aangegeven wat deze nationale belangen zijn. Bij het project Westelijke Invalsweg Fase 2 is beoordeeld dat er geen nationale belangen spelen, zodat er geen vooroverleg met de Rijksdiensten noodzakelijk is.

Wel is er in het kader van de watertoets (artikel 3.1.6 Bro) uitgebreid overleg gevoerd met het Wetterskip Fryslân. Zie hiervoor paragraaf 3.7 van deze Toelichting. Verder heeft er overleg plaatsgevonden met de Gasunie en andere nutsbedrijven en met ProRail in het kader van het project.

### **Zienswijzenprocedure**

Op grond van artikel 3.8 Wro heeft het bestemmingsplan overeenkomstig afdeling 3.4 Awb zes weken ter inzage gelegen in de periode vanaf 19 juli 2012 tot en met 29 augustus 2012. Advertenties hieromtrent werden geplaatst in het blad "Huis aan Huis" van 18 juli 2012 en in de "Nederlandsche Staatscourant" van 18 juli 2012. Verder werd het bestemmingsplan digitaal gepubliceerd op de *website* van de gemeente Leeuwarden, namelijk [www.leeuwarden.nl/inzage](http://www.leeuwarden.nl/inzage). Er zijn zeven brieven met zienswijzen ingediend. Voor de gemeentelijke reactie wordt verwezen naar de "Reactie- en antwoordnota zienswijzen ontwerp-bestemmingsplan Leeuwarden - Westelijke Invalsweg Fase 2 d.d. 10 januari 2013. Deze zienswijzen worden betrokken bij de besluitvorming over het plan.

### **6.3 Grondexploitatie**

Het plan voor de Westelijke Invalsweg Fase 2, waarvoor het onderhavige bestemmingsplan "Leeuwarden - Westelijke Invalsweg Fase 2" is opgesteld, valt voor wat de weg betreft niet onder de soorten bouwplannen die worden genoemd onder artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), zodat er voor het onderhavige project geen exploitatieplan behoeft te worden opgesteld. Wel vindt er in een klein deel van het plangebied (in het zuidwestelijke deel) een verandering in de bedrijfsbestemmingen plaats. De mogelijkheid wordt geschapen om met een nieuw (gewijzigd) bouwvlak een bedrijfsgebouw te realiseren op de plaats waar nu het bedrijf Fabory (groothandelsbedrijf) is gevestigd. De bedoeling is dat de gemeente het eigendom overneemt en de bedrijfskavel daarna weer ontwikkelt. Daarover worden onderhandelingen gevoerd, die in een vergevorderd stadium zijn (eind juni 2012). De ontwikkelkosten komen voor rekening van de gemeente, zodat deze kosten anderszins verzekerd zijn, zodat er geen exploitatieplan noodzakelijk is. De gemeenteraad dient dit expliciet te besluiten.

### **6.4 Milieu-effect rapportage (M.e.r.)**

Onderstaand is beoordeeld of voor het bestemmingsplan "Leeuwarden – Westelijke Invalsweg Fase 2" een Milieu-effectrapportage (M.e.r.) moet worden gemaakt of dat er een M.e.r.-beoordelingsrapport moet worden opgesteld.

### **Beschrijving project**

Het project "Westelijke Invalsweg Fase 2" betreft de aanpassing van een verkeersweg. De functionaliteit van de weg wordt aangepast in die zin dat de weg van 2+1 rijstroken voor een deel (Zwettestraat tot en met het Stephensonviaduct wordt vervangen door 2x2 rijstroken. Westelijk van het Stephensonviaduct blijft de weg 2x1 rijstroken. De maximale snelheid is en blijft 50 km/uur. De weg was en blijft toegankelijk voor landbouwverkeer. De weglengte tussen het Zwetteviaduct en de Snekertrekweg bedraagt circa 1.000 meter.

**Beoordeling M.e.r.-plicht c.q. M.e.r.-beoordelingsplicht op basis van het Besluit milieu-effectrapportage 1994 (zoals gewijzigd per 1 april 2011).**

Activiteit	Beoordeling
<b>M.e.r.</b>	
C 1.2 De aanleg van een autosnelweg of autoweg.	Er is bij de Westelijke Invalsweg Fase 2 geen sprake van een autosnelweg of van een autoweg, daarom is er geen sprake van een M.e.r.-plicht.
C 1.3 De aanleg, wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een autosnelweg of autoweg.	Er geldt alleen M.e.r.-plicht voor een weg met een tracé lengte van 10 kilometer of meer. Het tracé van de Westelijke Invalsweg Fase 2 is maximaal circa 1 km, dat is < 10 km. Daarom is er geen sprake van een M.e.r.-plicht.
<b>M.e.r.-beoordeling</b>	
D 1.1 De wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg.	Er geldt alleen een M.e.r.-beoordelingsplicht bij een tracélengte van 5 kilometer of meer. Het tracé van de Westelijke Invalsweg Fase 2 is maximaal circa 1 km, dat is < 5 km. Daarom is er geen sprake van een M.e.r.-beoordelingsplicht.
D 1.2 De wijziging of uitbreiding van een weg bestaande uit vier of meer rijstroken, of verlegging of verbreding van bestaande wegen van twee of twee rijstroken of minder tot wegen met vier of meer rijstroken niet zijnde een autosnelweg of autoweg.	Er geldt alleen een M.e.r.-beoordelingsplicht bij een tracélengte van 5 kilometer of meer. Het tracé van de Westelijke Invalsweg Fase 2 is maximaal circa 1 km, dat is < 5 km. Daarom is er geen sprake van een M.e.r.-beoordelingsplicht.

**Natuurbeschermingswet**

Uit een voortoets moet blijken of er een passende beoordeling moet worden opgesteld en indien dat het geval is dient er op basis van artikel 7.2a Wet milieubeheer een Plan-M.e.r. te worden opgesteld. Mede om die reden heeft er ecologisch onderzoek plaatsgevonden (zie paragraaf 3.5). De conclusie die uit dit onderzoek volgt, is dat er geen passende beoordeling voor de Natura 2000 gebieden noodzakelijk is. Daarom hoeft er ook geen Milieu-effectrapportage (Plan-M.e.r.) te worden opgesteld.

**Overig**

Uit de onderzoeken die voor het bestemmingsplan zijn verricht blijkt niet dat er onaanvaardbare gevolgen voor het milieu optreden. Zie hiervoor Hoofdstuk 3 van het bestemmingsplan. Ook om die reden is het niet noodzakelijk om voor dit bestemmingsplan een Milieu-effectrapportage (M.e.r.) of M.e.r.-beoordelingsrapport op te stellen.

### **Conclusies**

Uit het bovenstaande volgt dat er geen redenen zijn om voor het onderhavige project "Westelijke Invalsweg Fase 2" een M.e.r. of een M.e.r.-beoordelingsrapport te laten opstellen.

### **6.5 Crisis- en herstelwet**

De Westelijke Invalsweg Fase 2 valt binnen de reikwijdte van Bijlage I van de Crisis- en herstelwet, zodat de gemeente gebruik kan maken van de bestuursrechtelijke versnellingen van de Crisis- en herstelwet.

### **6.6 Economische uitvoerbaarheid**

De Westelijke invalsweg maakt onderdeel uit van het RegioSpecifiek pakket Zuiderzeelijn (RSP-ZZL-pakket) en het Programma Bereikbaarheid Leeuwarden. De Westelijke invalsweg is opgedeeld in twee fasen. Het voorliggende bestemmingsplan "Leeuwarden - Westelijke Invalsweg Fase 2" heeft betrekking op de tweede fase van de Westelijke Invalsweg. De afspraken omtrent het totale Programma Bereikbaarheid zijn vastgelegd in een overeenkomst. Het beschikbare budget volgens deze overeenkomst voor de WIW fase 2 bedraagt € 16 mln. op basis van prijspeil 2007. Rekening houdende met indexatie is het budget € 16,9 mln. De kosten van het project Westelijke Invalsweg Fase 2 zijn geraamd op € 16,9 mln. (prijspeil 2011) en passen binnen het daarvoor beschikbare budget. Conform de afspraken in de overeenkomst Programma Bereikbaarheid Leeuwarden komt € 1,3 mln. van de totale kosten ten laste van de gemeente. De gemeentelijke bijdrage wordt gedekt uit de stelpost infrastructuur en de reservering binnen het SIOF voor het RSP-ZZL pakket. De overige € 15,6 mln. komt uit de rijksbijdrage voor het RSP-ZZL pakket uit het Programma Bereikbaarheid Leeuwarden.

In de programmabegrotingen is voor de WIW fase 2 tot en met 2011 voor in totaal € 6,7 mln. aan krediet beschikbaar gesteld. Op 31 oktober 2011 is voor de WIW fase 2 een realisatiebesluit genomen door de Raad. Bij dit besluit is ook het nog benodigde krediet van € 10,2 mln. beschikbaar gesteld. De dekking van het project Westelijke Invalsweg Fase 2 is als volgt (raadsbesluit 31 oktober 2011):

Rijksdeel RSP-ZZL PBL	€ 15.6 mln.
SIOF RSP Pakket	€ 0,55 mln.
Stelpost infrastructuur	€ 0,75 mln.
	_____
Totaal	€ 16,9 mln.

=====

Met het beschikbaar stellen van het krediet en het vaststellen van de dekking zijn de financiële kaders van het project WIW fase 2 gewaarborgd.

De conclusie luidt dat het bestemmingsplan economisch uitvoerbaar is.

