

Beheersverordening Leeuwarden - Spoordok

Beheersverordening Leeuwarden - Spoordok

Status: Vastgesteld

Datum: 24-06-2013

Beheersverordening Leeuwarden - Spoordok

TOELICHTING

INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING.....	1
1.1.	Beheersverordening in plaats van een bestemmingsplan	1
1.2.	Begrenzing van het verordeningsgebied.....	1
1.3.	Leeswijzer.....	2
2.	DE HUIDIGE SITUATIE	4
2.1.	Ruimtelijke structuur	4
2.2.	Functionele structuur	4
3.	BELEIDSKADER	7
3.1.	Algemeen.....	7
3.2.	Rijksbeleid	7
3.3.	Provinciaal beleid.....	8
3.4.	Gemeentelijk beleid	9
4.	OMGEVINGSASPECTEN	12
4.1.	Algemeen.....	12
4.2.	Geluidhinder	12
4.3.	Bedrijven en milieuzonering	12
4.4.	Luchtkwaliteit	13
4.5.	Bodem	13
4.6.	Externe veiligheid	15
4.7.	Waterparagraaf.....	15
4.8.	Ecologie	17
4.9.	Archeologie.....	17
4.10.	Kabels en leidingen	19
5.	PLANUITGANGSPUNTEN.....	20
5.1.	Algemeen.....	20
5.2.	Ruimtelijke uitgangspunten	20

5.3.	Functionele uitgangspunten	20
5.4.	Belemmeringen.....	21
6.	TOELICHTING OP DE REGELS.....	23
6.1.	Toelichting op het juridische systeem	23
6.2.	Regels.....	23
6.3.	Toelichting op de bestemmingen.....	23
6.3.1.	Bestemmingen.....	23
6.3.2.	Algemene aanduidingsregels	25
7.	UITVOERBAARHEID	26
7.1.	Algemeen.....	26
7.2.	Maatschappelijke uitvoerbaarheid.....	26
7.3.	Economische uitvoerbaarheid	26
8.	RESULTATEN VAN OVERLEG	27

Bijlage 1: Akoestisch onderzoek Westelijke invalsweg

Bijlage 2: Geluidregister

Bijlage 3: Luchtkwaliteitsonderzoek Westelijke invalsweg

Bijlage 4: Digitale veiligheidstoets

1. INLEIDING

De voorliggende beheersverordening biedt een actuele juridisch-planologische regeling voor het Spoordok gebied in Leeuwarden. De nu nog op het plangebied van toepassing zijnde bestemmingsplannen zijn:

- Bestemmingsplan Spoordok, vastgesteld bij raadsbesluit van 5 september 1988 en goedgekeurd bij besluit van 21 april 1989;
- Bestemmingsplan Stationskwartier / Van Swietenstraat (deels), vastgesteld bij raadsbesluit van 27 april 1992 en goedgekeurd bij besluit van 15 december 1992;
- Bestemmingsplan Tesselschadestraat (deels), vastgesteld bij raadsbesluit van 22 oktober 1990 en goedgekeurd bij besluit van 4 juni 1991.

De aanleiding voor deze beheersverordening is het feit dat de bestaande plannen zijn verouderd. Het opstellen van deze verordening hangt samen met het beleid van de gemeente Leeuwarden om verouderde bestemmingsplannen te herzien. Dit beleid is gebaseerd op de wettelijke verplichting om bestemmingsplannen eenmaal in de 10 jaar te herzien. Het is van belang dat de bestemmingsplannen in de gemeente Leeuwarden worden geactualiseerd om een eenduidig juridisch-planologisch toetsingskader binnen de gemeente te creëren, met actuele gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden. Hierdoor kunnen ontwikkelingen beter worden gestuurd.

1.1. Beheersverordening in plaats van een bestemmingsplan

Het huidig gebruik van het plangebied bestaat uit bedrijven, detailhandel, kantoren en voorzieningen ten behoeve van het openbaar vervoer. Dit sluit aan op de nu nog vigerende bestemmingsplannen. Ondanks de ruime bebouwingsmogelijkheden die de plannen bieden, wordt het gebied momenteel tamelijk extensief gebruikt. Verschillende mogelijke bouwkvavels voor kantoren worden benut als parkeerterrein en sommige bedrijfshallen worden niet benut. De dynamiek in het gebied is laag. Er zijn op dit moment geen concrete ontwikkelingen voorzien in het plangebied behoudens vervanging van bestaand gebruik door een gelijksoortige functie.

In de komende jaren zal de bereikbaarheid van het gebied veranderen. Het gebied zal worden aangesloten op de westelijke invalsweg en ook in de stationsomgeving aan de oostzijde van het plangebied zijn veranderingen voorzien. Om hier invulling aan te geven wordt een ontwikkelkader opgesteld. Vanwege de economische crisis is de vraag naar ruimte voor kantoren en bedrijven op dit moment laag. Toch is het spoordok gebied vanwege de centrale ligging en de goede bereikbaarheid in potentie een aantrekkelijke locatie voor diverse functies.

Op dit moment bestaat er nog geen duidelijkheid over de toekomstige functies in het plangebied. De huidige planologische mogelijkheden bieden nog voldoende ruimte voor het bestaande gebruik. Om invulling te geven aan de verplichte actualisatie van het bestemmingsplan is voor dit plangebied gekozen voor een beheersverordening die de vigerende planologische regeling voortzet. Op het moment dat er een nieuw ontwikkelkader voor het stationsgebied door de gemeenteraad is vastgesteld en de economische uitvoerbaarheid hiervan verzekerd is, zal worden beoordeeld of het noodzakelijk is deze beheersverordening te vervangen door een meer ontwikkelingsgericht bestemmingsplan. Op dit moment is dat nog niet aan de orde.

1.2. Begrenzing van het verordeningsgebied

De ligging van het plangebied van de voorliggende beheersverordening is in figuur 1 weergegeven.

Het gebied wordt begrensd door:

- het Stephensonviaduct aan de westzijde;
- de Harlingervaart en de Zuidersingel aan de noordzijde;
- het busstation aan de Zuidersingel aan de oostzijde, en;
- het spoor aan de zuidzijde.

Verder is het voormalige LPF terrein in deze verordening meegenomen. Dit terrein is gelegen tussen de Tesselschadestraat en de Harlingertrekweg. Voor het deel van de westelijke invalsweg dat binnen het plangebied valt, is een apart bestemmingsplan opgesteld .



Figuur 1: De ligging van het verordeningsgebied

1.3. Leeswijzer

De toelichting is als volgt opgezet:

- Hoofdstuk 2: beschrijft de huidige situatie van het plangebied aan de hand van de ruimtelijke en functionele structuur;
- Hoofdstuk 3: geeft een overzicht van het beleidskader waarbinnen de voorziene ontwikkelingen in het gebied dienen te passen. Hier wordt ingegaan op het rijks-, provinciaal en het gemeentelijk beleid;
- Hoofdstuk 4: gaat in op de verschillende van toepassing zijnde milieu- en omgevingsaspecten, zoals geluid, luchtkwaliteit, bodem, externe veiligheid, water, ecologie en archeologie;
- Hoofdstuk 5: beschrijft aan de hand van de toetsing aan het beleid en de milieu- en omgevingsaspecten de planuitgangspunten;
- Hoofdstuk 6: geeft een toelichting op de bestemmingen en het juridische systeem;
- Hoofdstuk 7: geeft inzicht in zowel de maatschappelijke als de economische uitvoerbaarheid.

2. DE HUIDIGE SITUATIE

2.1. Ruimtelijke structuur

Het plangebied is gelegen ten zuidwesten van het centrum van Leeuwarden en wordt omsloten door de Vosseparkwijk in het noorden, industrieterrein west in het westen, Huizum / Nylân in het zuiden en het stationsgebied in het oosten.

Het gebied wordt doorsneden door de Marshallweg. Deze weg wordt onderdeel van de westelijke invalsweg, welke de Haak om Leeuwarden moet verbinden met de kantorenhak en het centrum van Leeuwarden. Voor de aanpassingen aan deze weg wordt een aparte planologische procedure gevoerd.

Het bedrijventerrein kenmerkt zich verder door een verscheidenheid aan bedrijfs- en kantoorfuncties. Centraal in het gebied zijn ook verschillende publieksgerichte functies aanwezig, voornamelijk bestaande uit supermarkten en grootschalige detailhandel. Aan de oostzijde van het plangebied is het busstation gelegen, met direct ten westen daarvan parkeerterreinen. Binnen het vigerende bestemmingsplan zijn hier mogelijkheden voor kantoorvestiging.

De zuidzijde van het plangebied wordt gevormd door het rangeerterrein, met enkele voorzieningen ten behoeve van de spoorwegen, zoals een tankinrichting waardoor dit deel van het gebied een bedrijfsmatig karakter heeft.

Op de locatie van het voormalige LPF terrein aan de Tesselschadestraat zijn de opstallen gesloopt, waardoor het een leeg terrein is omgeven door kantoorbebouwing.

2.2. Functionele structuur

Algemeen

Het gebied kenmerkt zich door een verscheidenheid aan bedrijfs- en kantoorfuncties. De kantoorfuncties zijn voornamelijk aanwezig aan de zuid en oostzijde van het plangebied. De bedrijfsfuncties bevinden zich meer centraal in het plangebied. De zuidzijde wordt gekenmerkt door (bedrijfs)activiteiten gerelateerd aan het spoor.

Bedrijfsactiviteiten

De westzijde van het plangebied wordt gevormd door kantoorbebouwing van Vitens en Elkien. Direct ten oosten hiervan bestaat het gebied uit grootschalige bedrijfsgebouwen, met een verscheidenheid aan bedrijven, zoals zandleven coatings, een schoonmaakbedrijf, een busremise maar ook een grootschalige commerciële speelvoorziening. In de bedrijfsbebouwing is ook leegstand aanwezig. Zo worden de opstallen van een voormalige vleesverwerkingsbedrijf momenteel niet gebruikt.

Centraal in het gebied zijn verschillende supermarkten aanwezig. Deze supermarkten vormen de overgang van meer bedrijfsmatige activiteiten naar kantooractiviteiten. In het kantoorgebied zijn ook parkeerterreinen aanwezig. Op basis van het huidige bestemmingsplan mogen deze gebieden veelal bebouwd worden met kantoren.

Aan de oostzijde van het gebied is het busstation gelegen, met daaraan gekoppeld enkele kantoren ten dienste van het openbaar vervoer.

Op het rangeerterrein zijn verschillende gebouwen aanwezig ten dienste van het treinverkeer, zoals een tankpaats voor treinen en een gebouw ten behoeve van het onderhoud van treinen.

Op het voormalige LPF terrein aan de Tesselschadestraat zijn de bedrijfsactiviteiten beëindigd en zijn de opstallen gesloopt.

Wonen (bedrijfswoningen en woonschepen)

Aan de Snekertrekweg is een bedrijfswoning aanwezig. Tegenwoordig wordt het wonen op een industrieterrein vanwege de milieuaspecten als problematisch ervaren. Veelal heeft de woonfunctie een belemmerende invloed op de omliggende bedrijvigheid. Hierdoor wordt de bestaande bedrijfswoning specifiek inbestemd. De binnen het plangebied gelegen woonschepen worden eveneens inbestemd omdat zij hier liggen conform het vastgestelde gemeentelijk woonschepenbeleid. Deze woonschepen leveren in milieutechnisch opzicht geen belemmeringen op voor de aanwezige bedrijven.

Groenvoorzieningen

In het plangebied is het areaal aan groenvoorziening zeer beperkt. Waar aanwezig gaat het om afscheidende groenstructuren. Er bevinden zich geen structuurbepalende groenstructuren in het plangebied.

Verkeer

De ontsluiting van het gebied richting industrieterrein West vindt plaats via de Marshallweg. Via de Snekertrekweg is er een directe verbinding op de stadsring. Aan de oostzijde wordt het gebied ontsloten via de Oude Veemarkt en de Zuidersingel.

De komende jaren verandert de ontsluiting van het gebied door de aanleg van de Haak om Leeuwarden en de Westelijke invalsweg. De westelijke invalsweg loopt via de Marshallweg het gebied in. De westelijke invalsweg zal ook direct aangesloten worden op de Heliconweg. Voor deze verbeterde ontsluiting wordt een apart planologisch traject gevolgd.

Cultuurhistorie

De ontwikkelingsgeschiedenis van het plangebied is eeuwenoud, maar van die geschiedenis zijn weinig karakteristieke sporen meer aanwezig en/of waarneembaar. De voornaamste cultuurhistorische waarden betreffen twee belangrijke infrastructurele assen.

De trekvaart naar Harlingen met een aftakking naar Sneek heeft een vroeg-16e-eeuwse oorsprong. Het Galgediep of Galgerak verbond de zuidwestelijke hoek van de stadsgracht bij 't Verlaat met de Schenkenschans, waar de in 1507 gegraven vaart naar Harlingen werd bereikt. Pas in 1646 kwam er een trekweg langs te liggen. De Zwettesloot werd eveneens in 1507 verwijld tot vaarwater naar Sneek en de Zwettedijk werd in 1662 als trekweg geschikt gemaakt.

In het tweede kwart van de 19e eeuw werd het grootscheepsvaarwater in Friesland sterk verbeterd. Het Verlaat, waar de trekvaart naar Harlingen verbonden was met de stadsgracht en ongeveer lag ter plaatse van de huidige overgang van de Willemskade zuidzijde naar de Sneerkade, werd afgebroken en de doorvaart verbreed. Bovendien werd de Harlingertrekvaart iets verlegd tussen het Verlaat en de Snekerstal. De huidige Harlingertrekvaart en bijbehorende trekwegen (kaden) dateren daarmee in belangrijke mate uit het midden van de negentiende eeuw.

In september 1868 reed de eerste trein naar Zwolle. Het was de derde van de spoorverbindingen die Leeuwarden met de provincie en over de provinciegrenzen met andere delen van Nederland verbond,

na de spoorlijn tussen Harlingen en Leeuwarden en de verbinding met Groningen. Het huidige spoortracé is ondanks latere aanpassingen nog steeds het historische tracé.

De bebouwing in het plangebied is (vrijwel) uitsluitend naoorlogs. Uit de vooroorlogse periode dateren alleen het spoorwegstation aan het Stationsplein nabij de noordoostelijke hoek van het plangebied en de fabriek van De Friesche Kip aan de Snekertrekweg.

Het eigenlijke spoorwegstation is aangewezen als rijksmonument, maar buiten die bescherming vallen enkele onderdelen welke juist wel deel uitmaken van het plangebied: de waarschijnlijk laat-19e-eeuwse overkappingen over de perrons voor de treinen in westelijke en zuidelijke richting (Harlingen, Stavereen en Zwolle) en een dienstgebouw uit dezelfde periode dat aan het meest noordelijke van deze perrons grenst, meteen westelijk van het stationsgebouw. Het dienstgebouw en de perronoverkappingen zijn karakteristieke bouwwerken¹. Deze bouwwerken zijn specifiek op de verbeelding aangeduid.

Snekertrekweg 57, het fabrieksgebouw van De Friesche Kip (Zandleven Coatings), is gebouwd in 1935-'36 naar een ontwerp van de latere rijksbouwmeester Jo Vegter. Dit fabrieksgebouw, neergezet als mengvoederfabriek voor de productie van voer voor pluimvee, heeft inmiddels de status van gemeentelijk monument.

Andere historisch waardevolle bebouwing is niet aanwezig.

¹ Karakteristieke' panden zijn karakteristiek voor het gebied waarin ze staan. Ze vormen een afspiegeling van een voor het bewuste gebied bepalende ruimtelijke ontwikkeling en ze weerspiegelen een ontwikkelingsfase in de historische bouwkunst; ze zijn representatief voor een tijdsbeeld. Ze kenmerken zich door bijzondere culturele, historische of bouwkundige elementen (karakteristieken). In de omgeving hebben de panden daarom een bijzondere betekenis.

3. BELEIDSKADER

3.1. Algemeen

Het beleid van het rijk, de provincie én de gemeente geeft uitgangspunten voor de beheersverordening. In dit hoofdstuk zijn deze uitgangspunten weergegeven. Uitgangspunten ten aanzien van de omgevingsaspecten komen in het volgende hoofdstuk aan bod. Omdat het hier gaat om een beheersverordening die geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt t.o.v. de vigerende bestemmingsplannen, is met name getoetst in hoeverre het huidige gebruik nog aansluit op de actuele kaders van rijk en provincie.

3.2. Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 22 november 2011 onder aanvaarding van een aantal moties door de Tweede Kamer aangenomen en is in begin 2012 in werking getreden. Met de Structuurvisie zet het kabinet het roer om in het nationale ruimtelijke beleid. Om de bestuurlijke drukte te beperken brengt het Rijk de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij burgers en bedrijven, laat het meer over aan gemeenten en provincies en komen de burgers en bedrijven centraal te staan. Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

De SVIR geeft geen directe uitgangspunten voor de beheersverordening. Wel past een intensiever ruimtegebruik van dit centraal gelegen en binnenkort zeer goed bereikbare gebied volledig binnen het rijksbeleid. Dit vormt daarom ook de aanleiding om de intensiveringsmogelijkheden die al mogelijk zijn binnen het vigerende bestemmingsplan te continueren.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Als gevolg van de Wet ruimtelijke ordening werkt het Rijk aan de vernieuwing van haar beleidsinstrumentarium. Daarbij worden bestaande rijksbelangen juridisch geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening. Daarmee vervangt het Besluit, ook wel Barro genoemd, het bestaande planologisch beleid uit de Nota Ruimte en een aantal Planologische Kernbeslissingen. In het besluit zijn onder andere de regelingen met betrekking tot de EHS, Rijksbufferzones, Nationale Landschappen, de Waddenzee en militaire terreinen opgenomen. Uitgangspunt daarbij is dat het huidige beleid zoveel mogelijk 'beleidsneutraal' wordt voortgezet. Een aantal regelingen is 'getrapt' vastgelegd. Dit wil zeggen dat de provincies en gemeenten verplicht zijn dit beleid nader uit te werken.

Het voorliggend plan maakt een intensivering van het huidige gebruik toe ten aanzien van de kantoren en bedrijven. Dit past binnen het beleid conform de ladder van duurzame verstedelijking ex art. 3.1.6 Barro.

De toegestane bouwhoogten binnen het plangebied wijken af van de uit de ICAO-norm voortkomende hoogtebeperkingen voor objecten rondom een luchtvaartterrein. Rondom de gehele Vliegbasis Leeuwarden is een obstakelvrij horizontaal vlak van 45 meter met een straal van 4 km geprojecteerd. Het plangebied valt binnen deze zone.

Op grond van art. 16 lid 1 van het Besluit Militaire Luchthavens is de hoogtebeperking niet van toepassing indien de in het nieuwe plan opgenomen hoogte overeenstemt met de hoogte van een bestemmingsplan dat in werking was op 1 november 2006. Deze situatie is van toepassing. De opgenomen hoogte komen volledig overeen met de vastgelegde hoogte van de bestemmingsplannen Spoordok uit 1989 en stationskwartier/van Swietenstraat uit 1992.

Ook ten aanzien van de beperkingen inzake het radarverstoringsgebied geldt op grond van art. 2.6.9 lid 7 van het Barro dat bouwmogelijkheden die waren opgenomen in een bestemmingsplan op het moment dat het Barro in werking trad, in stand kunnen blijven.

Het plangebied leent zich ruimtelijk goed voor een kantoorfunctie. Juist in het stationskwartier is ook in aangrenzende plangebieden hogere bebouwing mogelijk gemaakt en gerealiseerd. In de afgelopen jaren zijn er concrete initiatieven geweest voor een kantoorstoren die op dat moment vanwege marktomstandigheden geen doorgang heeft gevonden. Vanwege het conserverende karakter van deze beheersverordening en uit oogpunt van intensief ruimtegebruik worden de bouwhoogtes uit de vigerende plannen daarom vooralsnog overgenomen. Na de vaststelling van het ontwikkelkader en bij de opstelling van een meer ontwikkelingsgericht bestemmingsplan zal nader onderzoek plaatsvinden naar de toelaatbare hoogte.

Geconcludeerd wordt dat deze beheersverordening in overeenstemming is met het rijksbeleid.

3.3. Provinciaal beleid

Streekplan Fryslân 2007 “Om de kwaliteit fan de romte”

In het Streekplan Fryslân 2007 (vastgesteld door Provinciale Staten op 13 december 2006) wordt de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de provincie aangegeven. In het Streekplan wordt Leeuwarden omschreven als de historisch en culturele hoofdstad van Fryslân. Leeuwarden is centraal gelegen in de provincie en heeft een stedelijke uitstraling met diverse soorten bedrijvigheid en allerlei (hoog)stedelijke voorzieningen die voor heel Fryslân van betekenis zijn. Het is eveneens de banenmotor van Fryslân: circa 25% van de totale Friese werkgelegenheid is in Leeuwarden geconcentreerd.

De stad is in het Streekplan aangemerkt als één van de stedelijke bundelingsgebieden. Binnen het Streekplan wordt uitgegaan van de aanleg van de Haak, de nieuwe westelijke invalsweg en de Noordwesttangent. Een deel van de westelijke invalsweg maakt onderdeel uit van het plangebied van deze verordening.

Met betrekking tot ruimtelijke kwaliteit op bedrijvenlocaties meldt het Streekplan dat het voor een efficiënt ruimtegebruik van belang is dat de bestaande bedrijvenlocaties benut worden alvorens nieuwe bedrijvenlocaties ontwikkeld worden. Als gevolg van verandering van de aard of van de benodigde ruimte van de werkfuncties, kan via herstructurering mogelijk ruimte gevonden worden. Het Streekplan biedt dus ruimte voor opwaardering en kwaliteitsverbetering van bestaande industrieterreinen.

Werken

De provincie streeft naar aansluiting van het type en de schaal van de werkfuncties bij de kernenstructuur. Er zijn specifieke vestigingscondities opgesteld om nadelige effecten te voorkomen en juist positieve effecten te genereren. De provincie acht het van belang dat werkfuncties en voorzieningen ook op het niveau van een kern op de goede plekken terecht komen. Hiervoor zijn de gemeenten primair verantwoordelijk. De gevestigde bedrijven passen binnen de doelstelling van het streekplan.

Vestigingsbeleid

Het vestigingsbeleid van het Steekplan biedt voor Leeuwarden ruimte aan alle genoemde vormen van bedrijvigheid, waaronder perifere detailhandel. In het Streekplan wordt hier het volgende onder verstaan: winkelvoorzieningen buiten het kernwinkelgebied (en wijkwinkelcentra), die daar qua volumineuze aard van de goederen, gevaar en hinder of dagelijkse bevoorrading niet meer goed

passen. Het gaat hier om de volgende branches uit de groepen dagelijks en niet-dagelijks (semi)doelgericht: supermarkten, detailhandel in auto's, caravans en tenten, boten, keukens, meubelen, bouwmaterialen, plant en dier, fietsen en autoaccessoires en brandbare of explosiegevaarlijke stoffen. Hieronder valt ook detailhandel als ondergeschikte nevenactiviteit van industrie en ambacht. Uitbreiding van de perifere detailhandel met andere branches is alleen mogelijk in Leeuwarden, gelet op de omvang en de status als centrale stad.

De aanwezige perifere detailhandelsvestigingen in het plangebied, waaronder enkele supermarkten, passen binnen het vestigingsbeleid van de provincie Fryslân.

Verordening Romte Fryslân

Op 15 juni 2011 hebben Provinciale Staten de Verordening Romte Fryslân vastgesteld. De verordening stelt regels die ervoor moeten zorgen dat de provinciale ruimtelijke belangen doorwerken in de gemeentelijke ruimtelijke plannen. De verordening voorziet niet in nieuw beleid. Uitsluitend geldend provinciaal ruimtelijk beleid is omgezet in algemeen geldende regels. Het gaat met name om beleid in het Streekplan Fryslân 2007, het Derde provinciale Waterhuishoudingsplan 2010-2015 en het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan. Uitgangspunt is dat de verordening niet meer regelt dan noodzakelijk is. Wat elders al goed geregeld is (in de AMvB Ruimte of in andere wet- en regelgeving) hoeft niet over te worden gedaan. Verder is bij de wijze van regeling rekening gehouden met de verantwoordelijkheid van gemeenten. Binnen randvoorwaarden is ruimte voor lokaal maatwerk. Toekomstig nieuw provinciaal beleid zal via een herziening van de verordening door kunnen werken. De verordening is daarmee dynamisch en zal regelmatig worden aangepast.

Geconcludeerd wordt dat deze beheersverordening in overeenstemming is met het provinciaal beleid.

3.4. Gemeentelijk beleid

Het beleid ten aanzien van de ruimtelijke inrichting voor de gemeente Leeuwarden is vastgelegd in verschillende beleidskaders. Hieronder is een overzicht geplaatst met de verschillende op het plan van toepassing zijnde beleidskaders. Per beleidskader wordt uitgewerkt op wat voor manier het betreffende beleidskader wordt verwerkt in onderhavige verordening.

Beleidskader	Datum vaststelling
Stadsvisie 'Leeuwarden fier verder'	26 mei 2008
Ontwikkelkader Tesselschadestraat, WTC en omgeving	1 oktober 2007
Regionaal bedrijven terreinplan Noord-West Fryslân 2010-2020	26 april 2010
Detailhandelsstructuurvisie Leeuwarden 2007	25 juni 2007
Welstandsnota Leeuwarden	5 juli 2004
Duurzaam Leeuwarden, de sterke stad	29 november 2010

Stadsvisie 'Leeuwarden fier verder'

De Stadsvisie rust op een stevig fundament van vijf pijlers. Voor deze verordening is de pijler *Werken en ondernemen* en de voorwaarde voor verdere ontwikkeling *bereikbaarheid* van belang. De pijler *Werken en ondernemen* voorziet onder meer in de behoefte om de positie van de stad als centrum voor de financiële en zakelijke dienstverlening uit te bouwen. Er wordt ingezet op concentratie van kantoren in de kantorenhak, met stimulering van functiemenging. Het zwaartepunt ligt op een zorgvuldige ontwikkeling van de westelijke kantorenhak en de ontwikkeling van de Werpsterhoek. Voorwaarde voor verdere ontwikkeling van Leeuwarden is dat de bereikbaarheid op orde is met

aandacht voor de kwaliteit van de openbare ruimte. De verbetering van de autobereikbaarheid van de stad staat voorop.

Ontwikkelingskader Tesselschadestraat en WTC en omgeving

Het ontwikkelingskader Tesselschadestraat, WTC en omgeving is kaderstellend en geeft richting aan de gewenste ontwikkelingen in dit gebied. De visie gaat uit van een intensivering van het plangebied met als hoofdfuncties kantoren aan de oostzijde en bedrijven aan westzijde. Als toekomstige mengfunctie in het gebied wordt in deze visie wonen voorgesteld. Intensiveren van bedrijven en kantoren wordt door de verordening mogelijk gemaakt. De woonfunctie is vooralsnog niet aan de orde vanwege milieutechnische beperkingen en prioritaire ontwikkelingslocaties voor wonen.

Regionaal bedrijventerreinplan Noord-West Fryslân 2010-2020

In dit plan worden de toekomstige ontwikkelingen van de bedrijventerreinen in Noord-west Fryslân vastgelegd. Het plan is ontstaan op initiatief van de provincie Fryslân in samenwerking met de gemeenten Het Bildt, Boarnsterhim, Ferwerderadiel, Franekeradeel, Harlingen, Leeuwarden, Leeuwarderadeel, Littenseradiel en Menameradiel. Per gemeente worden de bestaande bedrijventerreinen getypeerd, wordt aangegeven wat de ontwikkelrichting en wordt bepaald in hoeverre per gemeente nog groei mogelijk is. Ook wordt aangegeven welke bedrijventerreinen door middel van transformatie uit de markt moeten worden genomen.

Voor het gebied Spoordok is er nog geen keuze vastgelegd. Heb terrein is wel opgevat als 'te revitaliseren' en ook de mogelijkheid van transformatie wordt overwogen maar in tegenstelling tot andere terreinen in de regio is de prioriteit nog onbenoemd. Dit sluit aan bij de inzet van deze beheersverordening om het gebruik als bedrijventerreinen (waar als zodanig bestemd) vooralsnog door te zetten

Kantorenaanpak 2010 & Oplegger kantoorontwikkelingen

Een deel van het plangebied is of wordt ingevuld met kantoorbebouwing. De kantorenmarkt is erg belangrijk voor de stad. Een groot deel van de werkgelegenheid is gehuisvest in kantoren, dat geldt vooral voor de financiële/zakelijke dienstverlening en voor overheidsorganisaties. Voor de gemeente is het zaak de sterke positie op de regionale kantorenmarkt te versterken. Dan gaat het vooral om de kwaliteit van gebouwen en omgeving, goede bereikbaarheid via het openbaar vervoer maar ook per auto, ruimte voor parkeren en multifunctionaliteit. Om deze redenen blijft de gemeente Leeuwarden het stationsgebied zien als een belangrijke kantorenlocatie en daarom wordt de mogelijkheid voor het realiseren van nieuwe kantoren conform het vigerend bestemmingsplan in stand gehouden.

Detailhandelsstructuurvisie Leeuwarden 2007

De detailhandelsstructuurvisie beschrijft de wijze waarop de gemeente wil omgaan met onder andere de vestiging van detailhandel in Leeuwarden. Op bedrijventerreinen geldt in principe een detailhandelsverbod. Door het verlenen van vrijstellingen van de verbodsbepaling in bestemmingsplannen kan door de gemeente medewerking worden verleend aan detailhandel in volumineuze goederen, c.q. productiegebonden detailhandel. De uitgangspunten uit de detailhandelsstructuurvisie Leeuwarden 2007 worden vertaald in onderhavige beheersverordening. De in het plangebied aanwezige supermarkten zijn conform het detailhandelsbeleid overgenomen.

Welstandsnota Leeuwarden

Het bestemmingsplan/beheersverordening regelt onder meer de functie en het ruimtebeslag van bouwwerken, voor zover dat nodig is voor een goede ruimtelijke ordening. Datgene wat door het bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt, kan niet door welstandscriteria worden tegengehouden. De

architectonische vormgeving van bouwwerken valt buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan en wordt exclusief door de Welstandsnota Leeuwarden geregeld.

Duurzaam Leeuwarden, de sterke stad

De gemeente Leeuwarden bevordert op haar grondgebied actief het verduurzamen van de gemeente. Deze verduurzaming richt zich op een aantal aspecten, onder andere op: energieverbruik, verantwoordelijk watergebruik en waterkwaliteit, ecologie en het beperken van afval. De focus ligt op de thema's energie en water.

Kader

Op 29 november 2010 is hiervoor de visie "Duurzaam Leeuwarden, de sterke stad" voor de periode 2011 tot en met 2020 door de Raad vastgesteld. Aan dit programma is een uitvoeringsprogramma "Slim met Energie en Water" (2011 – 2014) gekoppeld.

Energiebesparing (bij (nieuw-)bouw)

Het doel van deze ambitieuze visie is dat de gemeente voor 2020 in haar energieverbruik kan voorzien zonder gebruik van fossiele brandstoffen. Dit betekent dat in de bestaande woningbouw en bedrijfsgebouwen fors energie bespaart moet worden. Voor de nieuwbouw betekent het dat de gemeente minimaal de doelen van het Noordelijk Energieakkoord nastreeft en dat de gemeente de lijst Duurzaam Bouwen hanteert. Het uitgangspunt hierbij is een scherpere norm dan de nationale uitgangspunten.

Als energiebespaaroptie richt Leeuwarden zich ook op de openbare verlichting. Binnen het plangebied zal de gemeente daar waar het qua veiligheid vertrouwd is, streven naar energiezuinige openbare verlichting: waar niet nodig komt geen verlichting, of de verlichting wordt gedimd of gedoofd óf er zal energiebesparende verlichting worden geplaatst.

Inrichting Openbare Ruimte

Voor het consolideren van het onderhavige plangebied óf daar waar er binnen het plangebied nog sprake is van nieuwe inrichting verwijst de gemeente Leeuwarden naar de informatie zoals die is opgenomen in de "Handreiking Ruimtelijke Ordening en Milieu" van het ministerie van IenM

Ecologie en water

Daar waar functiewijziging binnen het plangebied plaatsvindt is het versterken van (bestaande) ecologische waarden voornamelijk aan de orde. Hier wordt in paragrafen van deze toelichting van de verordening Water en Groen verder op ingegaan. Ook de (bestaande) bebouwing zou aan het versterken van de ecologische waarde een bijdrage kunnen leveren. Voor de bebouwing is het aan te bevelen om groene (platte-)daken aan te leggen, waarvoor bij de gemeente subsidie kan worden aangevraagd. Deze subsidieregeling is in 2009 in het leven geroepen en zal zeker tot en met 2012 aan te vragen zijn. Groene daken dragen, zo is aangegeven in het gemeentelijke Rioleringsbeleid, bij aan het vasthouden van water, om bij piekbelasting het riool te ontzien. Daarnaast worden positieve effecten zoals het verbeteren van het microklimaat rondom de gebouwen en geeft het een positief visueel effect. Ook wordt oververhitting van onderliggende ruimtes aan groene daken toegekend.

Geconcludeerd wordt dat deze beheersverordening in overeenstemming is met het gemeentelijk beleid.

4. OMGEVINGSASPECTEN

4.1. Algemeen

Uit de bestaande omgevings situatie kunnen (wettelijke) belemmeringen en/of voorwaarden voortkomen voor deze verordening. Het uitgangspunt is dat er een goede omgevings situatie ontstaat. In de volgende paragrafen zijn de randvoorwaarden die voortvloeien uit de omgevingsaspecten beschreven.

4.2. Geluidhinder

De Wet geluidhinder (Wgh) heeft als belangrijkste doel het bestrijden en voorkomen van geluidhinder. Op grond van de wet zijn verschillende vormen van geluidhinder te onderscheiden die directe raakvlakken hebben met de ruimtelijke ordening. Voor deze verordening is de regelgeving ten aanzien van wegverkeerlawaai en industrielawaai van belang.

Wegverkeerlawaai

Voor de Westelijke invalsweg is zeer recent een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de realisatie van deze weg. De bepalende wegen voor de beheersverordening Spoordok, de Marshallweg en de Snekertrekweg, zijn onderdeel van dit onderzoek (zie bijlage 1).

In het huidige plan ligt nog één woning, Snekertrekweg 35a. Bepalend voor de geluidsbelasting op deze woning is de Snekertrekweg en draagt in de huidige situatie zorg voor een gevelbelasting van 60 dB. In de toekomstige situatie is er sprake van een verbetering met 2 dB. Ofschoon er sprake is van verbetering is de akoestische situatie ter plekke van deze woning matig tot slecht te noemen. In de Harlingervaart liggen verder enkele woonschepen. Deze schepen geven geen belemmeringen ten aanzien van het aspect wegverkeerlawaai.

Spoorweglawaai

De bestaande woning Snekertrekweg 35a voldoet aan de voorkeurswaarde voor spoorweglawaai (= 55 dB). Toekomstige ontwikkelingen tav geluidsgevoelige bebouwing dient getoetst te worden aan het geluidregister. In alle GGP-punten binnen de verordening wordt er voldaan aan de voorkeurswaarde (zie bijlage 2: geluidregister).

Industrielawaai

Een deel van de zone rondom industrieterrein Leeuwarden-west ligt over het plangebied van de beheersverordening Spoordok. Binnen dit gebied liggen geen woningen of andere geluidsgevoelige objecten. Binnen deze zone zijn alleen woningen toegestaan indien er een hogere waarde procedure gevolgd wordt.

Voor de aanwezige woonboten geldt dat deze geen hinder opleveren voor de aanwezige bedrijvigheid op het bedrijventerrein.

4.3. Bedrijven en milieuzonering

Een goede ruimtelijke ordening voorziet in het voorkómen van hinder en gevaar door milieubelastende activiteiten. Door bij nieuwe ontwikkelingen voldoende afstand in acht te nemen tussen milieubelastende (zoals bedrijven) en gevoelige functies (zoals woningen), worden hinder en gevaar voorkómen en wordt het bedrijven mogelijk gemaakt zich binnen aanvaardbare voorwaarden te vestigen.

Milieuzonering beperkt zich tot milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geluid, geur, gevaar en stof. Kenmerkend voor deze milieuaspecten is dat de belasting op grotere afstand van de bron afneemt. Daarnaast is de mate waarin een bedrijfstype personen en/of goederenverkeer aantrekt, mede bepalend voor de mate van hinder en dus voor de mogelijkheid van vestiging. In de handreiking Bedrijven en milieuzonering (2009) van de VNG zijn richtafstanden voor milieubelastende activiteiten opgenomen.

In deze beheersverordening is de milieucategorie afgestemd op zowel de omgeving als het vigerende bestemmingsplan. In het vigerende bestemmingsplan was het mogelijk bedrijven te vestigen tot milieucategorie 3. Dit komt in de nieuwe systematiek van categorisering overeen met milieucategorie 3.2. Binnen de bedrijfsbestemming is hierdoor in de verordening milieucategorie 3.2 opgenomen.

De afstand van het voormalige LPF terrein tot de Vosseparkwijk is beperkt. De richtlijnafstanden van categorie 3.2 (100 meter) kan hierbij niet worden gehaald. Omdat het gebied bestaat uit een verscheidenheid aan functies, zoals kantoren, wonen en een verkeersontsluitingsweg, kan het gebied als een gemengd gebied worden aangemerkt. De richtlijnafstanden, zoals de handreiking Bedrijven en milieuzonering deze hanteert, kan met één afstandsstap worden verlaagd. Het is hierdoor mogelijk om voor het LPF terrein milieucategorie 3.2 op te nemen.

4.4. Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Deze wet betreft een wijziging van de Wet milieubeheer en vervangt het Besluit luchtkwaliteit 2005. De wet is bedoeld om de negatieve effecten op de volksgezondheid aan te pakken dan wel te voorkomen, als gevolg van blootstelling aan te hoge niveaus van luchtverontreiniging. De Wet luchtkwaliteit voorziet onder meer in een gebiedsgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De programma-aanpak zorgt voor een koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen. Luchtkwaliteitseisen vormen onder de Wet luchtkwaliteit geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkeling als:

- er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project (al dan niet per saldo) niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt;
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het NSL;
- een project "niet in betekenende mate" bijdraagt aan de luchtverontreiniging².

In het kader van de Westelijk invalsweg is een recent luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd (zie bijlage 3) waarbij ook de bepalende verkeersader voor beheersverordening Spoordok, de Marshallweg, is meegenomen. De conclusie is dat er voldaan wordt aan de normen van het "Besluit Luchtkwaliteit".

Hiermee wordt voldaan aan de *Wet luchtkwaliteit* en zijn er vanuit luchtkwaliteit geen belemmeringen te verwachten.

4.5. Bodem

In het kader van een ontwikkeling of een herziening van een bestemmingsplan/beheersverordening moet onderzocht worden welke gevolgen eventuele bodemverontreinigingen hebben voor de uitvoerbaarheid van het plan. De bodemkwaliteit kan namelijk een beperkende factor zijn voor de beoogde functie of de financiële haalbaarheid van het bestemmingsplan. Een nieuwe bestemming mag pas worden opgenomen als is aangetoond dat de bodem geschikt (of geschikt te maken) is voor

² Een project draagt "niet in betekenende mate" bij aan de luchtverontreiniging als de 3%- grens niet wordt overschreden. De 3 %-grens is gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van fijnstof (PM₁₀) of stikstofdioxide (NO₂). Dit komt overeen met 0,4 microgram/m³, voor zowel PM₁₀ als NO₂.

de nieuwe of aangepaste bestemming. Wanneer (een deel van) de bodem in het plangebied in onaanvaardbare mate verontreinigd is, moet worden aangetoond dat het bestemmingsplan/beheersverordening, rekening houdend met de kosten van sanering, financieel uitvoerbaar is.

Er is een inventarisatie gemaakt van de bekende bodemkwaliteitsgegevens. Hiervoor is gebruik gemaakt van de gegevens uit het gemeentelijke bodeminformatiesysteem (gegevens onderzoeken en historische activiteiten). Daarnaast is gebruik gemaakt van de bodemkwaliteitskaart met bodembeheernota.

Gevallen van bodemverontreiniging

Uit de inventarisatie blijkt dat er op diverse locaties sprake is van gevallen van bodemverontreiniging. Hieronder volgt een toelichting:

Harlingertrekweg 45

De sterk verontreinigde bodem is gedeeltelijk gesaneerd. Op de restverontreiniging is nazorg van toepassing. Om de gewenste ontwikkelingen mogelijk te maken, zal wellicht een aanvullende sanering van de bodem plaats moeten vinden.

Snekertrekweg 39-43

De sterk verontreinigde bodem is gedeeltelijk gesaneerd. De resterende verontreiniging moet, op basis van de beschikbare gegevens, met spoed gesaneerd worden. De eigenaar van deze locatie is hiervoor verantwoordelijk.

Overige locaties

Op diverse overige locaties is eveneens sprake van gevallen van ernstige bodemverontreiniging, waarvan sommige reeds gedeeltelijk gesaneerd zijn, maar vormen de (rest)verontreinigingen geen belemmering voor de functies die de terreinen hebben. Deze terreinen moeten op termijn wel worden gesaneerd:

- Snekertrekweg 5-13
- Snekertrekweg 31A
- Zuidersingel 3
- Marshallweg (vml. containerterminal)
- Tankplaat NS-emplacement
- Wijnhorsterstraat (gedempte sloot)

Daarnaast bevinden zich binnen het plangebied enkele locaties waar in het verleden sprake is geweest van bodemverontreiniging. De verontreinigingen zijn geheel gesaneerd, waardoor de bodemkwaliteit geen belemmering meer vormt voor de functies van de betreffende terreinen:

- Snekertrekweg 1 / I Zuidersingel (parkeerterrein)
- Snekertrekweg 25
- Snekertrekweg 61

Diffuse verontreinigingen

De gemeente Leeuwarden is bevoegd gezag in het kader van het Besluit bodemkwaliteit. Het gemeentelijke beleid voor het hergebruiken van grond is vastgelegd in bodemkwaliteitskaarten en een bodembeheernota.

Als gevolg van jarenlange activiteiten is de bodem belast met een diffuse, niet tot een duidelijke bron te herleiden, bodemverontreiniging. Uit de bodemkwaliteitskaart van de gemeente Leeuwarden blijkt dat in dit plangebied grotendeels sprake is van de bodemkwaliteitsklasse 'Industrie' met een sterk heterogeen karakter. Dit is van invloed op de voorwaarden voor het hergebruiken van eventueel vrijkomende grond.

Voor het toepassen van grond afkomstig van locaties binnen de gemeente Leeuwarden geldt dat binnen het plangebied grond tot de kwaliteitsklasse 'Industrie' mag worden toegepast (gebiedsspecifiek kader). Voor het toepassen van grond afkomstig van locaties buiten de gemeente Leeuwarden geldt dat grond tot de kwaliteitsklasse 'Wonen' mag worden toegepast (generiek kader).

4.6. Externe veiligheid

Hieronder vindt een samenvatting plaats van het onderzoek wat is verricht in het kader van de externe veiligheid in relatie tot onderhavige beheersverordening. De veiligheidstoets is opgenomen in bijlage 4 bij deze toelichting.

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

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

Risicobronnen

Op de risicokaart ligt een klein gedeelte binnen het invloedsgebied van een LPG-tankstation aan de Zwettestraat. Maar het gehele BP ligt ruim buiten de 150 meter contour rondom de LPG installatie. Overige externe veiligheidsbronnen hebben geen invloed op het plangebied.

Geconcludeerd wordt dat externe veiligheid geen belemmering vormt voor de haalbaarheid van het voorliggend plan.

4.7. Waterparagraaf

Een belangrijke verplichting voor alle ruimtelijke plannen en projecten is de Watertoets. Het doel hiervan is 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. De "winst", die wordt behaald bij de Watertoets, ligt bij de vroegtijdige betrokkenheid van de waterbeheerder en de informatievoorziening. Om het proces van de watertoets te bevorderen is door de provincie en het waterschap een handreiking watertoets opgesteld, beschikbaar via de website van provincie en waterschap.

In het provinciale waterhuishoudingsplan (WHP3) en het waterbeheerplan (WBP3) van het waterschap is het regionale waterbeleid voor de provincie Fryslân opgenomen. De hoofddoelstelling van beide waterplannen is 'het hebben en houden van een veilige en 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.

Voor de ruimtelijke aspecten is het WHP3 een structuurvisie, zoals bedoeld in artikel 4.4, eerste lid van de Waterwet en artikel 2.2, tweede lid van de Wet op de ruimtelijke ordening. Onderdelen van het WHP3 zijn aan te merken als een aanvulling op het Streekplan. In hoofdstuk 6 van het WHP3 wordt ingegaan op de betekenis van het plan voor de watertoets.

Het thema waterveiligheid heeft betrekking op de primaire waterkeringen en de boezemkaden. Het ruimtelijk relevante beleid betreft de ligging van de zee- en IJsselmeerdijken met reserveringszones, de ligging van de boezemkaden en het bouwen ten opzichte van het maatgevende boezempeil.

In het thema schoon water gaat het over de waterkwaliteit. Onder dit thema valt het beleid voor de afvalwaterketen (de inzameling, het transport en de zuivering van afvalwater) en de ecologische inrichting van watersystemen. Ten aanzien van dit laatste onderwerp zijn de afspraken die in Fryslân over de Kader Richtlijn Water zijn gemaakt in dit hoofdstuk opgenomen. Bijzondere aandacht gaat uit naar de Natura 2000-gebieden, die een belangrijke Europese status hebben ten aanzien van de natuurwaarden. Ruimtelijk relevant is het beleid voor de extra uitbreiding van waterberging in de deelsystemen door middel van natuurvriendelijker oevers en de ruimtelijke bescherming van grondwaterwinningsgebieden voor drinkwater.

Het thema voldoende water heeft vooral betrekking op het peilbeheer. Voldoende water betekent niet te veel water maar ook niet te weinig water en zorgen voor een goede verdeling van het beschikbare water over de verschillende functies. Het ruimtelijk relevante beleid betreft onder andere de ruimte die voor boezemuitbreiding en waterbergingsgebieden wordt gevraagd. In dit thema is ook het beleid voor de winning van grondwater (met name drinkwater) beschreven.

In alle drie de thema's is het voldoen aan de (inter)nationale waterwetgeving en landelijke afspraken tussen overheden een belangrijk uitgangspunt. De klimaatontwikkeling, zeespiegelrijzing en bodemdaling zijn tevens een terugkerend onderwerp in de thema's. Naast de thematische hoofdstukken kennen de beide plannen ook een hoofdstuk waarin wordt ingegaan op de samenwerking met andere overheden.

Gemeentelijk beleid

Als maatregel om het waterbeheer in Leeuwarden te verbeteren, hebben de gemeente Leeuwarden, de provincie Fryslân en Wetterskip Fryslân (en de toenmalige waterschappen Marne-Middelsee, Lauwerswâlden en De Waadkant), de nota De Blauwe Diamant (februari 2000) opgesteld. De doelen van het plan zijn:

- dat water als verbindend element bij ruimtelijke, stedelijke en economische ontwikkelingen beter wordt benut;
- dat door de verdere ontwikkeling van duurzaam en integraal waterbeheer bijgedragen wordt aan een goede waterkwaliteit en de diverse functies van het water worden geoptimaliseerd;
- dat door samenwerking tot een samenhangende en vernieuwende wateraanpak voor het gemeentelijk gebied kan worden gekomen, waarmee het thema water ook onder de aandacht van externe partijen kan worden gebracht.

Wateraspecten

Bij nieuwe ontwikkelingen dient rekening gehouden te worden met de volgende waterhuishoudkundige aspecten:

- waterkwantiteit: compensatie toename verhard oppervlak;
- waterkwaliteit:

- voorkomen van vervuiling van het oppervlaktewater door het beperken van de toepassing van koperen, loden of zinken dakbedekking;
- voorkomen van directe afstroming van potentieel vervuild regenwater op het oppervlaktewater (gescheiden rioolstelsel);

Deze beheersverordening is conserverend van karakter en biedt geen nieuwe bouw mogelijkheden t.o.v. het oude plan. Een watertoets is voor een beheersverordening niet verplicht en ook niet noodzakelijk: de toelichting is geactualiseerd en hierin zijn de actuele beleidskaders opgenomen

4.8. Ecologie

Het ecologisch beleidskader in ons land wordt gevormd door de *Natuurbeschermingswet* en de *Flora- en faunawet*. Respectievelijk hebben de wetten betrekking op de bescherming van waardevolle gebieden en van waardevolle soorten.

Gebiedsbescherming

Bij de gebiedsbescherming spelen de volgende aspecten:

- Beschermde Natuurmonumenten;
- Natura 2000-gebieden (Vogel- en Habitatrichtlijngebieden);
- Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

Binnen 3 kilometer liggen geen Beschermde Natuurmonumenten, Natura 2000-gebieden en gebieden die deel uitmaken van de EHS. Hiermee is gebiedsbescherming voor dit plan niet aan de orde.

Soortenbescherming

In de Flora- en faunawet heeft de overheid van nature in Nederland voorkomende planten- en diersoorten aangewezen die beschermd moeten worden. De bescherming houdt in dat het verboden is beschermde, inheemse planten te beschadigen en om beschermde, inheemse dieren te doden, te verontrusten, dan wel hun nesten, hopen of andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen te beschadigen, te vernielen, uit te halen of te verstoren.

Daarnaast geldt voor alle in het wild levende dieren en planten en hun directe omgeving "de zorgplicht". Dit houdt in dat iedereen dient te voorkomen dat zijn handelen nadelige gevolgen voor flora en fauna heeft. De zorgplicht geldt altijd, zowel voor beschermde als onbeschermde soorten.

Voor vogels geldt een algemene bescherming, waarbij het verboden is vogels en hun nesten in het broedseizoen te verstoren. Dat betekent dat het in die periode niet is toegestaan om werkzaamheden in een gebied te starten die bedreigend zijn voor broedvogels. Voor de meeste vogels geldt een broedseizoen van 15 maart tot en met 15 juli.

Bij ontwikkelingen die mogelijk gemaakt worden in deze verordening, dient gekeken te worden of beschermde planten- en/of diersoorten bedreigd worden. In dat kader kan worden gesteld dat de verordening hoofdzakelijk een conserverend karakter heeft en dat de bouw- en gebruiksmogelijkheden in grote lijnen gebaseerd zijn op bestaande rechten.

Vanuit de soortenbescherming zijn geen belemmeringen aanwezig voor de beheersverordening.

4.9. Archeologie

Ter implementatie van het Verdrag van Malta in de Nederlandse wetgeving is op 1 september 2007 de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (WAMZ) in werking getreden. Deze nieuwe wet maakt

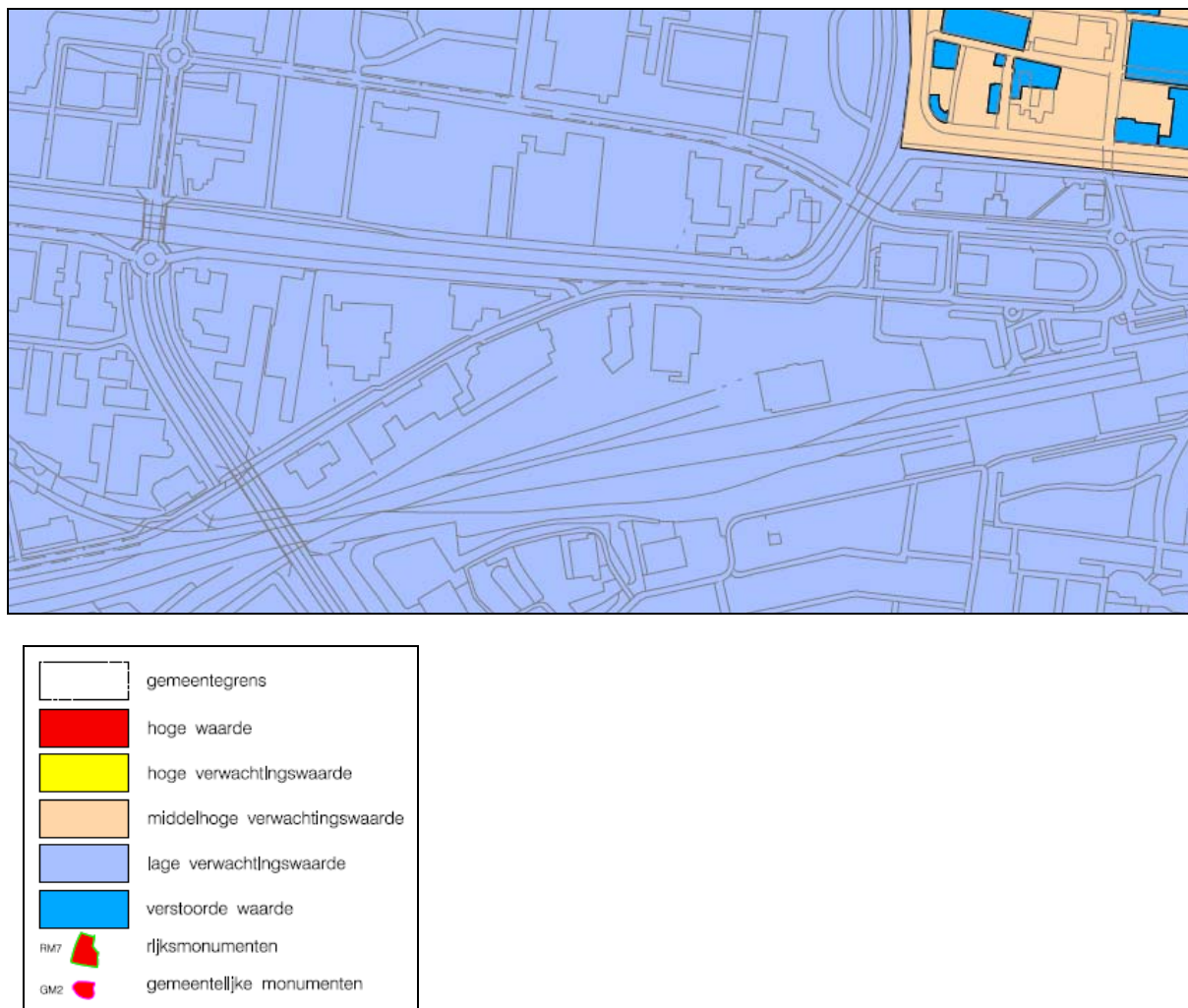
deel uit van de (gewijzigde) Monumentenwet. De kern van de WAMZ is dat wanneer de bodem wordt verstoord, de archeologische resten intact moeten blijven. De WAMZ verplicht gemeenten bij het opstellen van bestemmingsplannen/beheersverordeningen rekening te houden met de in hun bodem aanwezige waarden. Naast het inventariseren van de te verwachten archeologische waarde, zal het bestemmingsplan/beheersverordening uiteindelijk, indien nodig (en mogelijk), een bescherming moeten bieden voor waardevolle gebieden. Dit kan bijvoorbeeld door middel van het stellen van specifieke voorwaarden middels een omgevingsvergunning voor aanleg- en bouwactiviteiten.

In februari 2010 hebben Provinciale Staten de Nota Erfgoed 2010-2013 vastgesteld. In deze nota is het provinciale archeologiebeleid vastgelegd. De FAMKE (Friese Archeologische Monumentenkaart Extra) is hierin opgenomen als belangrijk instrument om ervoor te zorgen dat archeologie een volwaardige plaats krijgt in ruimtelijke plannen. De FAMKE bestaat uit twee provinciedekkende advieskaarten, één voor de periode Steentijd - vroege Bronstijd, en één voor de periode midden Bronstijd - Middeleeuwen. Volgens beide kaarten is er voor het plangebied geen onderzoek noodzakelijk.

De gemeente heeft met de beleidsnota Archeologische Monumentenzorg Leeuwarden (AMzL) 2008 - 2013 de archeologische koers voor de komende jaren uitgezet. Met een eigen archeologisch beleidsplan kiest de gemeente ervoor de eigen keuzes voor alle betrokkenen helder te maken. Ze brengt duidelijk naar voren hoe en waarom de stad zorg draagt voor haar kwetsbare bodemarchief en welke consequenties dat heeft. Dit beleid is afgestemd met de provincie, maar geeft wel een eigen invulling aan de manier waarop Leeuwarden omgaat met archeologie. In het archeologiebeleid zijn de volgende elementen van belang:

- archeologie wordt meegenomen in nieuwe bestemmingsplannen/beheersverordeningen;
- ten behoeve van het verlenen van een omgevingsvergunning wordt getoetst op archeologische waarde.

De gemeentelijke beleidskeuzes zijn weergegeven op een archeologische waardekaart, waardoor voor iedereen duidelijk wordt waar en op welke manier rekening moet worden gehouden met archeologie. In figuur 2 is een uitsnede van de kaart weergegeven, waarop aangegeven is welke waarden in het plangebied aanwezig zijn.



Figuur 2. Uitsnede van de Archeologische Waardekaart gemeente Leeuwarden, met legenda, ter hoogte van het plangebied.

Het plangebied ligt landschappelijk gezien in voormalig Middelzee-gebied. Dit betreft een van oudsher laag gelegen gebied waar al in de prehistorie de rivier de Boorne, later de Middelzee, ontstaan is. Er zijn dus niet of nauwelijks archeologische resten te verwachten. Het plangebied heeft daarom een lage archeologische verwachting. Er zijn geen archeologische onderzoeken uitgevoerd of waarnemingen en vondstmeldingen gedaan binnen het plangebied.

Binnen het plangebied is bij toekomstige (niet mer-plichtige) ontwikkelingen het niet noodzakelijk archeologisch vooronderzoek als voorwaarde voor eventuele vergunningverlening te vereisen.

4.10. Kabels en leidingen

Binnen het plangebied zijn geen leidingen aanwezig die in de beheersverordening moet worden beschermd.

5. PLANUITGANGSPUNTEN

5.1. Algemeen

In de vorige hoofdstukken is de ruimtelijk-functionele structuur van het plangebied weergegeven. Tevens is aandacht besteed aan de omgevingsaspecten in het plangebied en is het relevante beleid samengevat. Op basis hiervan kunnen de volgende uitgangspunten voor onderhavige beheersverordening worden geformuleerd.

Het hoofduitgangspunt voor deze verordening is een algemene herziening van de bestaande bestemmingsplannen, om aldus te komen tot een nieuw samenhangende regeling.. De verordening heeft als doel: het goed onderling functioneren van de in en om het gebied aanwezige functies . Hierbij geldt wel het nadrukkelijke besef dat mogelijk al binnen de planperiode van 10 jaar een ontwikkeling zal plaatsvinden die nog niet door deze verordening mogelijk wordt gemaakt. Omdat deze ontwikkeling noch qua tijdspad noch qua invulling op dit moment te voorspellen is, zal hiervoor een planologische regeling op maat genomen moeten worden.

5.2. Ruimtelijke uitgangspunten

De open terreinen in het gebied die momenteel veelal worden gebruikt als parkeerterrein moeten de mogelijkheid behouden voor de verdere ontwikkeling naar kantoren. Dit conform het vigerende bestemmingsplan. Dit kan een verdere opwaardering van het gebied met zich meebrengen. Zoals reeds eerder verwoord zijn de opstallen van het voormalige LPF terrein gesloopt. Er vindt overleg plaats met de eigenaar over het toekomstig gebruik. Als hierover duidelijkheid bestaat zal een planologische regeling op maat worden getroffen. De ruimtelijke structuur van het rangeerterrein en de daarbij behorende bedrijvigheid blijft zoveel mogelijk gehandhaafd.

5.3. Functionele uitgangspunten

Bedrijvigheid

Het grootste gedeelte van het plangebied bestaat uit bedrijvigheid. Het gaat hierbij om bedrijven met een licht tot middelzwaar milieuhinderlijk karakter. Het is niet de bedoeling om bestaande rechten van bedrijven, tenzij er zeer dringende redenen zijn, aan te tasten. Het bedrijventerrein is conserverend bestemd.

Op het bedrijventerrein zijn bedrijven toegestaan tot milieucategorie 3.2. Deze categorie indeling is afgestemd op de omliggende gevoelige functies. Alle op het terrein aanwezige bedrijven vallen binnen deze milieucategorie.

Op het rangeerterrein van het treinstation zijn verschillende voorzieningen aanwezig ten behoeve van het treinverkeer. Het gaat hierbij om onder andere een werkplaats voor onderhoud van de treinen en een tankinrichting. Verder zijn aan de zuidzijde van het terrein enkele kantoren gevestigd.

Kantoren

Aan de westzijde van het plangebied, direct grenzend aan het Stephensonviaduct, zijn twee kantoorpanden aanwezig. Deze kantoren bevinden zich ruimtelijk gezien op het bedrijventerrein. Een uitwisseling van de bedrijfs- en kantoorfunctie moet hier mogelijk zijn.

De oostzijde van het plangebied bestaat uit grootschaligere kantoorlocaties. Deze locaties zijn echter nog niet allemaal bebouwd en worden momenteel veelal gebruikt als parkeerterrein. In het vigerende

bestemmingsplan is ruimte gereserveerd voor kantoorontwikkeling op deze locatie. Deze reservering moet in stand worden gehouden.

Openbaar vervoer

Aan de oostzijde van het plangebied ligt het busstation Leeuwarden, met de daarbij behorende voorzieningen. Ten behoeve van het busstation en het naastgelegen treinstation zijn enkele kantoren gevestigd ten behoeve van deze voorzieningen. Een eventuele aanpassing of verschuiving van het busstation moet mogelijk zijn.

(Perifere) detailhandel

De perifere detailhandel in het plangebied bestaat voornamelijk uit supermarkten. Deze bevinden zich geclusterd aan de Marshallweg. Ook is er een winkel in diervoeders aanwezig. De gemeente Leeuwarden zet voor perifere detailhandel vooral in op het Businesspark, industrieterrein West en de Centrale. Verdere uitbreiding van perifere detailhandel in het spoordokgebied wordt niet wenselijk geacht. Hierdoor zijn de bestaande perifere detailhandelsvestigingen inbestemd.

Wonen (bedrijfswoningen)

Een woonfunctie legt vanuit milieuoogpunt nogal wat beperkingen op aan omringende bedrijven. De milieuwetgeving legt bedrijven namelijk (grote) beperkingen op bij de bedrijfsuitoefening, indien in de directe omgeving wordt gewoond. Men kan zich genoodzaakt zien om extra te investeren om milieuhinder bij het wonen te voorkomen c.q. te beperken. In verband met deze milieuaspecten zijn woonfuncties op de industrieterreinen niet toegestaan. De bestaande bedrijfswoning wordt gezien zijn bestaande rechten inbestemd.

De aanwezige woonboten, voor zover in overeenstemming met het gemeentelijk woonschepenbeleid, zijn inbestemd. In het plangebied komen verder geen woningen voor.

Groenvoorzieningen

Vanwege het karakter van het plangebied, een bedrijven- en kantoorterrein, hebben de groenvoorzieningen met name een afscheidende functie. Het wordt niet nodig geacht deze apart in te bestemmen.

Verkeer

De beheersverordening gaat uit van de vastlegging van de bestaande infrastructuur met incidenteel kleine aanpassingen aan de wegenstructuur. De in het plan opgenomen regelingen bieden hiervoor zonder meer de ruimte. De nieuwe westelijke invalsweg die door het gebied loopt, volgt een apart planologisch traject.

Met betrekking tot het waterverkeer dient opgemerkt te worden, dat de verordening als uitgangspunt heeft dat de (vaar)weg als zodanig behouden blijft.

5.4. Belemmeringen

Provinciale vaarwegen

In het plangebied is een provinciale vaarwegen aanwezig, te weten de Harlingervaart. Op basis van de Provinciale Vaarwegenverordening is er langs deze vaarwegen sprake van een aandachtszone met een breedte van 30 meter ten behoeve van het beheer en onderhoud. Binnen deze aandachtszone is vervolgens nog weer sprake van een bebouwingsvrije zone met een diepte van 20 meter, gerekend vanaf de kant van de vaarweg. Hierbinnen mag alleen bebouwing worden opgericht in overleg met de afdeling Vaarwegen van de provincie Fryslân. Dat betekent dat voor bouw- en

andere activiteiten die plaatsvinden binnen deze zone, ontheffing op grond van deze verordening vereist is.

Binnen bovengenoemde zone is geen uitbreiding van bebouwing voorzien.

Geluidszone

De geluidszone van het gezoneerde industrieterrein west loopt voor een deel over onderhavig plangebied. Dit is door middel van een aanduiding op de verbeelding weergegeven. De geluidszone mag niet ingeperkt worden, waardoor het toevoegen van gevoelige functies binnen de aanduiding niet is toegestaan.

6. TOELICHTING OP DE REGELS

6.1. Toelichting op het juridische systeem

In voorgaande hoofdstukken zijn de uitgangspunten voor de ruimtelijke en functionele situatie in het plangebied aangegeven. Deze uitgangspunten zijn getoetst aan de milieu- en omgevingsaspecten. In dit hoofdstuk wordt de inhoud van de bestemmingen (de gebruiks- en bebouwingmogelijkheden) toegelicht en wordt aangegeven hoe de uitgangspunten hun juridische vertaling in het eigenlijke plan hebben gekregen. De bepalingen die betrekking hebben op de te onderscheiden bestemmingen, zijn vastgelegd in de regels en op de verbeelding. De beheersverordening geeft aan voor welke doeleinden de gronden zijn bestemd.

De beheersverordening valt onder de *Wet ruimtelijke ordening (Wro)*. En voldoet aan de *Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)* die per 1 oktober 2010 in werking is getreden.

6.2. Regels

De regels zijn vervat in artikelen die onderverdeeld zijn in drie delen.

In de *Inleidende regels* zijn algemene artikelen opgenomen die voor het gehele plan van belang zijn. In artikel 1 zijn omschrijvingen opgenomen van de in het plan voorkomende relevante begrippen. In artikel 2 is vastgelegd op welke wijze dient te worden gemeten. Door deze vaste omschrijving van de begrippen en van de wijze van meten wordt eenduidigheid in de bedoelingen van het plan gegeven en wordt de rechtszekerheid vergroot.

In de Bestemmingsregels zijn de bestemmingen en de gebruiks- en/of bebouwingmogelijkheden van de betreffende gronden aangegeven. De bestemmingen zijn op alfabetische volgorde benoemd. In paragraaf 6.3 volgt een nadere toelichting op de bestemmingen.

In de Algemene regels staan artikelen benoemd die voor alle of meerdere bestemmingen gelden. Het betreffen onder andere de voor alle bestemmingen geldende gebruiksregels en de algemeen geldende afwijkingsregels.

De afwijkingsmogelijkheden in de verschillende bestemmingen en de algemene afwijkingsregels zorgen voor enige flexibiliteit van het plan. De algemene afwijkingen zijn niet specifiek op één bestemming gericht, zij kunnen gebruikt worden ten aanzien van alle bestemmingen.

6.3. Toelichting op de bestemmingen

In deze paragraaf worden de afzonderlijke bestemmingen zoals deze in de regels zijn opgenomen en op de verbeelding zijn weergegeven, beschreven.

6.3.1. Bestemmingen

Bedrijventerrein

Op het bedrijventerrein zijn de bouw mogelijkheden afgestemd op hetgeen op basis van de bestaande plannen al mogelijk is. Er geldt een maximale bebouwingspercentage van 70%. Op delen van het LPF-terrein is deze conform het vigerende bestemmingsplan hoger. Een maximaal bebouwingspercentage is opgenomen om te voorkomen dat de erven geheel bebouwd worden. Op

deze manier kan onder meer worden voorzien in de behoefte aan parkeer- en stallingsruimte op eigen erf. Voor het bedrijventerrein is ook aansluiting gezocht bij de bestaande toegelaten bouwhoogtes.

De twee zelfstandige kantoorvestigingen op het bedrijventerrein zijn door middel van een aanduiding op de verbeelding weergegeven. Aangezien de hoogte van één kantoorgebouw afwijkt van de toegestane hoogte is deze hogere hoogte vastgelegd.

Ook de binnen het plangebied aanwezige bedrijfswoning en de grootschalige kinderspeelinrichting zijn specifiek inbestemd.

De milieucategorisering is afgestemd op de vigerende regeling van het bestemmingsplan en op de omliggende bebouwing. Aangezien het gebied rond het LPF terrein als gemengd gebied kan worden aangemerkt is ook hier milieucategorie 3.2 mogelijk.

Kantoor

Ter hoogte van de Snekertrekweg en de Zuidersingel is een kantoorbestemming opgenomen. Niet alle terreinen zijn ook als zodanig in gebruik, maar worden momenteel veelal gebruikt als parkeerterrein. De reden waarom toch voor een kantoorbestemming is gekozen is vanwege de zeer centrale ligging die op termijn een kantoorontwikkeling alsnog mogelijk maakt en de vigerende planologische regeling die is overgenomen.

De gemeente Leeuwarden heeft bij de vaststelling van het vigerend bestemmingsplan Spoordok in 1989 op ruimtelijke en werkgelegenheidsgronden ingestemd met een maximale bouwhoogte van 65 meter. Hoewel er in de afgelopen 20 jaar geen gebruik is gemaakt van de mogelijkheid om grootschalige kantoorgebouwen in dit gebied te realiseren, wordt deze mogelijkheid nog steeds zowel ruimtelijk als planologisch voorstelbaar gevonden.

De perifere detailhandel in het gebied is met een aanduiding op de plankaart vastgelegd. Hierdoor mogen deze terreinen, naast het gebruik als kantoor, gebruikt worden ten behoeve van perifere detailhandel. Dit geldt eveneens voor de bestaande supermarkten. Deze zijn middels een aanduiding vastgelegd.

Op de kantoorlocatie direct ten westen van het busstation is verder conform het vigerende bestemmingsplan beperkte detailhandel mogelijk.

Verkeer

Voor de meeste wegen in het plangebied geldt dat de verkeersfunctie centraal staat en niet de verblijfsfunctie. De inrichting van deze wegen is hier ook op afgestemd. Deze wegen hebben dan ook de bestemming 'Verkeer' gekregen. Kunstwerken, zoals bruggen, vallen ook (deels) onder deze bestemming.

De westelijke invalsweg loopt door het plangebied. Hiervoor wordt een apart planologisch traject gevolgd. Deze weg is dan ook uit deze verordening gelaten en maakt dan ook geen onderdeel uit van onderhavig plangebied.

Naast wegen, straten, voet- en fietspaden, is deze bestemming ook in beperkte mate bedoeld voor groen- en parkeervoorzieningen. Op de gronden binnen deze bestemming zijn geen gebouwen toegestaan.

Verkeer – Openbaar vervoerstation

Het busstation is geregeld via de bestemming verkeer – openbaar vervoerstation. Er is een ruim bouwvlak opgenomen, waarvan maximaal 40% bebouwd mag worden. Zo ontstaat de mogelijkheid om het busstation eventueel aan te passen. Er is een hoogte opgenomen van 12 meter.

De kantoren ten behoeve van de bus- en treinstation zijn ook in deze bestemming geregeld. Ten behoeve van de hoofdbestemming is een mogelijkheid opgenomen voor detailhandel en kleinschalige horeca, zoals een kiosk.

Verkeer - Railverkeer

Het rangeerterrein van het treinstation is opgenomen onder de bestemming Rail – Railverkeer. Hierbinnen zijn ook voorzieningen opgenomen ten behoeve van het railverkeer. De aanwezige gebouwen zijn binnen een bouwvlak opgenomen. Om flexibiliteit te verkrijgen is ook buiten de bouwvlakken 1.000 m² aan bebouwing toegestaan.

Verkeer - Verblijfsgebied

Ten westen van het busstation is een gebied aangewezen als 'Verkeer – Verblijfsgebied'. Dit is conform het vigerende bestemmingsplan. Binnen deze bestemming staat niet de verkeersfunctie, maar de verblijfsfunctie voorop. Binnen deze bestemming zijn ook (ondergrondse) parkeervoorzieningen toegestaan.

Water - Vaarweg

De Harlingervaart is bestemd als "Water – Vaarweg". Ter hoogte van de Snekertrekweg / Marshallweg liggen momenteel 4 woonschepen. Deze passen binnen het gemeentelijk woonschepenbeleid en zijn daarom inbestemd.

6.3.2. Algemene aanduidingsregels**Geluidzone industrie**

Ten westen van het plangebied ligt het bedrijventerrein Leeuwarden - West, waarvoor (conform de Wet geluidhinder) 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.

7. UITVOERBAARHEID

7.1. Algemeen

In het kader van een beheersverordening is het van belang om de uitvoerbaarheid na te gaan. In dat verband wordt een onderscheid gemaakt tussen de maatschappelijke en de economische uitvoerbaarheid.

7.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het plan is gelijktijdig met de inspraak toegezonden aan de betrokken diensten en instanties. De resultaten van het Overleg worden in hoofdstuk 8 weergegeven. De ontwerp beheersverordening wordt gedurende een termijn van zes weken voor een ieder ter inzage gelegd.

7.3. Economische uitvoerbaarheid

De voorliggend beheersverordening heeft betrekking op een bestaande situatie en omvat dan ook een regeling die hoofdzakelijk conserverend van karakter is. Er is daarom geen sprake van gemeentelijke kosten waarmee de verordening economisch uitvoerbaar is.

8. RESULTATEN VAN OVERLEG

De ontwerp-beheersverordening is toegezonden aan de vaste overlegpartners en heeft vanaf 21 maart tot en met 1 mei 2013 ter inzage gelegen voor inspraak. Er is een reactie ontvangen van Brandweer Fryslân, Wetterskip Fryslân en het Ministerie van Defensie. Brandweer Fryslân en het Wetterskip geven aan dat zij geen opmerkingen hebben.

Met het Ministerie van Defensie heeft vooroverleg plaatsgevonden omdat de toegelaten hoogte in deze beheersverordening in strijd is met de hoogtebeperkingen die samenhangen met de vliegbasis Leeuwarden. De toegelaten hoogten vormen echter een directe vertaling van de toegelaten hoogte in de vigerende bestemmingsplannen. Het Ministerie heeft geconcludeerd dat de gemeente er blijk van geeft het aspect van de obstakelhoogten zorgvuldig te benaderen. Zij hebben dan ook besloten geen reactie in te dienen op de ontwerp-beheersverordening t.a.v. dit punt.

Wel wordt aangegeven dat dit aspect bij de opstelling van het ontwikkelingsgerichte bestemmingsplan nadrukkelijk de aandacht zal moeten krijgen. Op dat moment dient de gemeente te verkennen of een bestaande mogelijkheid tot het oprichten van een object hoger dan de maximaal toelaatbare hoogte, nog steeds actueel, reëel, realistisch, etc. is, en daarbij de vliegveiligheidsrisico's te betrekken.

Er is één inspraakreactie ontvangen van Brunet advocaten namens BAIA Ontwikkeling BV te Nijkerk. Een samenvatting van deze reactie en het gemeentelijk antwoord hierop is opgenomen in de raadsbrief. Naar aanleiding van deze inspraakreactie is de ontwerp-beheersverordening niet aangepast.