

beheersverordening Leeuwarden-Spoordok

Kenmerk

Aan de gemeenteraad.

1. Inleiding

De beheersverordening 'Leeuwarden-spoordok' geeft een actuele juridisch - planologische regeling voor het bedrijventerrein Spoordok en het aangrenzende stationsgebied.

Het plangebied ligt tussen het station en de het Stephensonviaduct en wordt begrensd door de Harlingervaart en de Zuidersingel aan de noordzijde, het busstation aan de oostzijde, het spoor aan de zuidzijde en het Stephensonviaduct aan de westzijde. Verder is het LPF-terrein in deze verordening opgenomen. 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 dat op 25 maart 2013 door de gemeenteraad is vastgesteld.

De beheersverordening 'Leeuwarden-Spoordok' is een actualisatie van een drietal vigerende bestemmingsplannen:

- 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.

2. Keuze voor een beheersverordening

Voor een groot deel van het plangebied is een ontwikkelkader in voorbereiding dat eveneens in de raadsvergadering van 24 juni zal worden behandeld. Dat ontwikkelkader is gericht op de toekomstige ontwikkeling van het oostelijk deel van het plangebied van de beheersverordening. Het voornemen is om dit ontwikkelkader op termijn ook te vertalen in een ontwikkelingsgericht bestemmingsplan als de gemeenteraad met dit kader heeft ingestemd. Het ontwikkelkader geeft met name de beoogde ontwikkelrichting van het gebied aan maar bij de vaststelling van een bestemmingsplan moet bijvoorbeeld ook de economische uitvoerbaarheid aangetoond worden. Daarvoor is ondermeer een nadere uitwerking en aanvullend overleg met de perceeleigenaren nodig.

Daarnaast geldt dat uiterlijk op 1 juli 2013 alle bestemmingsplannen die ouder dan 10 jaar zijn, geactualiseerd moeten worden. Omdat de gemeenteraad nog

moet besluiten over het ontwikkelkader en er daarna nog aanvullend onderzoek nodig is, kan er nu nog geen ontwikkelingsgericht bestemmingsplan worden opgesteld.

De Wet ruimtelijke ordening biedt ook de mogelijkheid voor het opstellen van beheersverordening. Deze kent een lichtere procedure dan een bestemmingsplan en is bedoeld voor laagdynamische gebieden. Hoewel wij op termijn zeker ontwikkelingen verwachten in dit plangebied, zijn er op de korte termijn afgezien van de wijzigingen in de wegenstructuur, waarvoor een apart bestemmingsplan is gemaakt, geen ontwikkelingen voorzien. Daarom is een beheersverordening een gepast instrument om de periode tussen 1 juli 2013 en de inwerkingtreding van het nieuwe plan te overbruggen.

3. Inhoud van de beheersverordening

De voorliggende beheersverordening is een juridische actualisering van de geldende bestemmingsplannen. Er is dus wél rekening gehouden met de huidige wet- en regelgeving bijvoorbeeld op milieu-aspecten maar inhoudelijk wordt op hoofdlijnen dezelfde ruimte geboden als in de oude bestemmingsplannen. Dit geldt ook voor de bebouwingmogelijkheden uit die plannen die nog niet zijn gerealiseerd. Dit is gedaan om planschade te voorkomen. Dit betekent dat de oostzijde van het plangebied, aansluitend op het stationsgebied, met name gericht is op kantoren en de westzijde van het plangebied op bedrijven.

Ook voor de LPF-locatie is een bedrijfsbestemming aangehouden hoewel de bebouwing hier al gesloopt is. Omdat er nog geen overeenstemming is met de eigenaar over een nieuwe bestemming, is hier vooralsnog de bedrijfsbestemming gecontinueerd. De bestaande detailhandelsvestingen zijn conform het oude plan eveneens inbestemd. In het oostelijk deel van het plangebied is er in de afgelopen jaren met vergunning een aantal kantoren gebouwd. Deze zijn specifiek inbestemd. De in het plangebied aanwezige woonschepen passen binnen het gemeentelijk woonschepenbeleid en deze zijn eveneens inbestemd.

4. Overleg en inspraak

De procedure voor een beheersverordening wijkt af van de procedure van een bestemmingsplan. Vooroverleg is niet verplicht en er is geen mogelijkheid om zienswijzen in te dienen of beroep aan te tekenen bij de Raad van State tegen een vastgestelde beheersverordening. Wél kan er voorafgaand aan vaststelling een gelegenheid tot inspraak worden geboden.

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 hoogtebepalingen 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. Op hoofdlijnen komt de inspraakreactie erop neer dat BAIA van mening is dat een beheersverordening niet mogelijk is omdat er wél wordt voorzien in ruimtelijke ontwikkelingen. Verder is BAIA van mening dat de gebruiksmogelijkheden van de terreinen in haar eigendom op grond van de beheersverordening geringer zijn dan op grond van het vigerende bestemmingsplan. Voor de beantwoording van de inspraakreactie verwijzen wij naar bijlage 1, reactienota inspraakreacties. Deze inspraakreactie vormt geen aanleiding om de ontwerp-beheersverordening aan te passen.

5. Conclusie

Omdat een beheersverordening geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk maakt is er geen wettelijke verplichting om een exploitatieplan op te stellen. De overlegreacties en de inspraakreactie vormen geen aanleiding om de ontwerp-beheersverordening aan te passen. Gelet op hetgeen hiervoor is gemeld, stellen wij u voor om de beheersverordening 'Leeuwarden-Spoordok' vast te stellen.

Leeuwarden, 29-04-13

Burgemeester en wethouders van Leeuwarden,

drs. Ferd. J.M. Crone, burgemeester,

mr. drs. R.J. Hoek, secretaris.

Nummer 9510
GH

DE RAAD VAN DE GEMEENTE LEEUWARDEN;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 21 mei 2013
(kenmerk 383270 dp);

BESLUIT:

1. de in bijlage 1 opgenomen "Reactie- en antwoordnota inspraak ontwerp-beheersverordening Leeuwarden-Spoordok' vast te stellen;
2. de beheersverordening 'Leeuwarden-Spoordok' met nummer NL.IMRO.0080.03010BV00-VG01 vast te stellen.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering
Van 24 juni 2013

voorzitter,

griffier.

Bijlage 1:

Reactie- en antwoordnota inspraak ontwerp – beheersverordening “Leeuwarden – Spoordok”

I. Inleiding

De ontwerp – beheersverordening “Leeuwarden – Spoordok” heeft met ingang van 21 maart 2013 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode is een ieder in de gelegenheid gesteld een inspraakreactie omtrent het plan naar voren te brengen. Van deze mogelijkheid is gebruik gemaakt door Brunet advocaten namens BAIA Ontwikkeling BV te Nijkerk. BAIA is eigenaar van het perceel Snekertrekweg 45-51 , het voormalige terrein van Friesland Vlees. De inspraakreactie is tijdig ingediend. Hoewel er tegen een beheersverordening geen zienswijzen kunnen worden ingediend en er ook geen beroepsmogelijkheid is, is besloten wél een gelegenheid tot inspraak te bieden en de inspraakreacties te betrekken bij de besluitvorming. Hieronder wordt een samenvatting van de inspraakreactie weergegeven, met daarbij de gemeentelijke reactie.

II. Samenvatting inspraakreactie en gemeentelijke reactie

BAIA stelt dat de beheersverordening voorziet in ruimtelijk relevante veranderingen in het planologisch gebruik en dat er daarom geen sprake is van het (integraal) overnemen van de regeling van het vigerende bestemmingsplan. Het voorliggend ontwerp voorziet volgens BAIA op onderdelen in een beperking van thans bij recht toegestane gebruiksmogelijkheden. Dit is in strijd met de toelichting van de ontwerp-beheersverordening die stelt dat de vigerende planologische regeling wordt voortgezet.

Reactie gemeente:

Het vigerende bestemmingsplan Spoordok is vastgesteld in 1988. Sindsdien is de regelgeving op het gebied van ruimtelijke ordening en milieu ingrijpend gewijzigd. Het is daarom praktisch niet mogelijk om één op één alle mogelijkheden uit het vigerende plan te vertalen in een beheersverordening. Wél kan zoveel mogelijk aansluiting worden gezocht bij de bestaande gebruiksmogelijkheden. Dat is de insteek geweest bij deze beheersverordening en naar onze mening wordt daarmee invulling gegeven aan het uitgangspunt dat de bestaande regeling wordt overgenomen.

BAIA stelt dat de toegestane bedrijfsactiviteiten op grond van de ontwerp-beheersverordening (categorieën 1, 2, 3.1 en 3.2) niet overeenstemmen met de toegestane categorieën 1, 2 en 3 alsmede de reeds aanwezige categorie 4 bedrijven en niet-hinderwetplichtige bedrijven op grond van het geldende bestemmingsplan Spoordok. Ook laat de ontwerp-beheersverordening geen risicovolle inrichtingen toe terwijl het vigerende plan wel reeds aanwezige hinderwetplichtige bedrijven toestaat.

Reactie gemeente:

Het vigerende plan laat alleen bij recht bedrijven in de categorie 1,2 en 3 toe en categorie 4 voor zover zij reeds aanwezig waren in het plangebied op het moment dat het ontwerp-bestemmingsplan ter inzage werd gelegd. De beheersverordening laat bij recht bedrijven t.e.m. categorie 3.2 toe. Een slachthuis valt volgens het vigerende plan in categorie 4 (SBI code 20.11) en volgens de beheersverordening in categorie 3.2 (SBI-2008 code 101.102). De bedrijvenlijst (Standaard VNG-lijst) is dus met betrekking tot het laatste gebruik van BAIA enigszins versoepeld. In het plangebied komen momenteel geen risicovolle bedrijven voor, en ook geen categorie 4 bedrijven. Het Besluit Externe Veiligheid (BEVI) laat het niet toe om bij recht risicovolle bedrijven toe te staan zonder dat er daaraan voorafgaand een toets op externe veiligheid heeft plaatsgevonden.

BAIA stelt dat het vigerend plan bij recht categorie 1,2 en 3 en daarmee gelijk te stellen bedrijven bij recht toestaat terwijl de ontwerp-beheersverordening stelt dat categorie 1 t/m 3.2 bij recht zijn toegestaan en dat voor bedrijven in een hogere categorie met een vergelijkbare milieubelasting onder voorwaarden een vergunning kan worden verleend. Dit wordt beschouwd als een achteruitgang.

Reactie gemeente:

Categorie 1, 2 en 3 uit het oude plan komt vrijwel overeen met categorie 1 t/m 3.2 uit de beheersverordening. Zoals uit de voorafgaande beantwoording blijkt, vallen zelfs sommige categorie 4 bedrijven uit het vigerende plan onder categorie 3.2 van de beheersverordening. Wij beschouwen de nieuwe regeling daarom niet als een achteruitgang.

BAIA stelt dat het vigerende plan de op de peildatum aanwezige detailhandel en woonfunctie toelaat en dat de ontwerp-beheersverordening deze mogelijkheid niet biedt.

Reactie gemeente:

Conform de regeling van het geldende bestemmingsplan zijn de bestaande detailhandel en bedrijfswoningen met een passende regeling opgenomen in de beheersverordening. Wij delen daarom de mening van BAIA niet dat dit onderdeel afwijkt van het geldende bestemmingsplan.

BAIA stelt dat de ontwerp-beheersverordening ten opzichte van de vigerende bestemmingsplannen een beperking voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde behelst.

Reactie gemeente:

Het geldende bestemmingsplan kent inderdaad geen kwantitatieve beperkingen qua maatvoering voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Wél geldt de beschrijving in hoofdlijnen waarin wordt verwezen naar het onderling goed functioneren van de in het gebied aanwezige functies. De beheersverordening stelt in artikel 3.2.2 regels aan bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Daarnaast zijn op grond van artikel 14.1 binnenplanse afwijkingen mogelijk. Wij zijn van mening dat hiermee een vergelijkbare regeling wordt geboden als in de beschrijving in hoofdlijnen van het geldende bestemmingsplan is beoogd.

BAIA concludeert dat de gemeente kennelijk beoogt om de regelingen uit het bestaande bestemmingsplan over te nemen maar dat hierin feitelijk niet wordt voorzien. Zij is van mening dat dit in strijd is met art. 3.38 Wet ruimtelijke ordening en geeft daarom in overweging om de beheersverordening niet vast te stellen.

Reactie gemeente:

De beheersverordening mag op grond van art. 3.38 slechts worden toegepast in gebieden waar de gemeente geen ruimtelijke ontwikkeling voorziet. Dit kan ook worden ingevuld als het continueren van de bestaande planologische ruimte. Wij zijn van mening dat de voorliggende ontwerp-beheersverordening binnen de mogelijkheden van de huidige regelgeving grotendeels aansluit bij het bestaande bestemmingsplan en daarmee voldoet aan artikel 3.38 van de Wet ruimtelijke ordening. Wij zijn het daarom niet eens met de conclusie van BAIA dat de beheersverordening niet gepast is.

III. Conclusie

Samengevat zien wij in de ingediende zienswijzen geen aanleiding om wijzigingen aan te brengen in de ontwerp beheersverordening "Leeuwarden - Spoordok".