

Toelichting

Bestemmingsplan "Leeuwarden - Europaplein"



HOOFDSTUK 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Door de gemeente Leeuwarden wordt, in nauwe samenwerking met de provincie Fryslân, Rijkswaterstaat en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 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). 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), de projecten van het zogenoemde Drachtstercomplex, zoals Drachtsterweg e.o. (inclusief nieuw aquaduct), de reconstructie van het Drachtsterplein en de reconstructie van het Europaplein.

Het onderhavige bestemmingsplan is opgesteld om de genoemde reconstructie van het Europaplein mogelijk te maken. Met de reconstructie van het Europaplein zal een vervolg worden gegeven aan de aanpassingen aan de stadsring in verband met de aanleg van de Haak om Leeuwarden, zodat het vervoerssysteem, dat is bedacht, ook daadwerkelijk zal functioneren. Door de groei van het autoverkeer en de veranderende verkeersstromen door de aanleg van de Haak is het aangepaste Europaplein een onmisbare schakel. Volgens de planning dient het project eind 2017 gereed te zijn.

1.2 Raadsbesluit d.d. 30 januari 2012

Op 30 januari 2012 is door de gemeenteraad in principe reeds besloten, om aansluitend aan de feitelijke ingebruikname van de Haak om Leeuwarden, het Europaplein te reconstrueren. Door de Raad werd de voorwaarde gesteld dat het ontwerp van het nieuwe Europaplein aantoonbaar recht moet doen aan de stedenbouwkundige kwaliteit van het Europaplein. In het besluit van 30 januari 2012 is door de Raad opdracht gegeven om een Voorlopig Ontwerp te maken in overleg met de bewoners en de ondernemers van de omliggende wijken en om te komen tot concrete oplossingen voor een veilige ontsluiting van het verkeer uit die wijken. Naast de variant met twee fietstunnels is er door de Raad besloten dat er tevens een variant moest worden uitgewerkt met een derde tunnel (onder de Heliconweg). Bij dit besluit is aangegeven dat er bij het plan uitdrukkelijk moet worden gekeken naar alternatieve mogelijkheden van versoering van het plan en om creatieve oplossingen niet te schuwen. Als voorwaarde stelde de Raad dat het ontwerp aantoonbaar recht zou doen aan de stedenbouwkundige kwaliteit van het Europaplein.

1.3 Realisatiebesluit en besluit Voorlopig Ontwerp (VO) d.d. 24 september 2012

In de gemeenteraadsvergadering van 24 september 2012 heeft de gemeenteraad besloten over het realisatiebesluit Europaplein en over het Voorlopig Ontwerp (VO). Hiermee is het Voorlopig Ontwerp van de turborotonde met 3 fiets- voetgangerstunnels en het projectbudget vastgesteld.

1.4 Besluit gemeenteraad onderzoek mogelijkheden zonder tunnels d.d. 2 september 2013

Vervolgens heeft de gemeenteraad op 2 september 2013 ingestemd met het burgerinitiatief van de Vereniging Monument Europaplein om de mogelijkheden van een ontwerp zonder fiets- en voetgangerstunnels te onderzoeken. Naar aanleiding hiervan is een rapport opgesteld (Bonotraffics bv, Toekomst Europaplein Leeuwarden, van 26 februari 2014). Daarna is dat rapport door de gemeente nader besproken op basis van onder andere onderzoek over de verkeersafwikkeling (Goudappel Coffeng, Notitie Verkeersafwikkeling

Europaplein, van 20 februari 2013) en de prognoses bevolking en arbeid (Bureau voor Beleidsonderzoek, Prognoses bevolking en arbeid t.b.v. Europaplein, van 21 maart 2014). Tenslotte zijn de varianten van een ongelijkvloerse turbotronde en een gelijkvloerse verkeersplein nader vergeleken (Bureau de Groot Volker / Jan Brouwer Architect, Reconstructie Europaplein Leeuwarden, van 2 juni 2014). In bijlage 1 is dit onderzoek opgenomen. Met het onderzoek zijn de varianten onafhankelijk getoetst om een goede overweging te kunnen maken tussen de twee varianten.

1.5 Besluit gemeenteraad Definitief Ontwerp (DO) d.d. 30 juni 2014

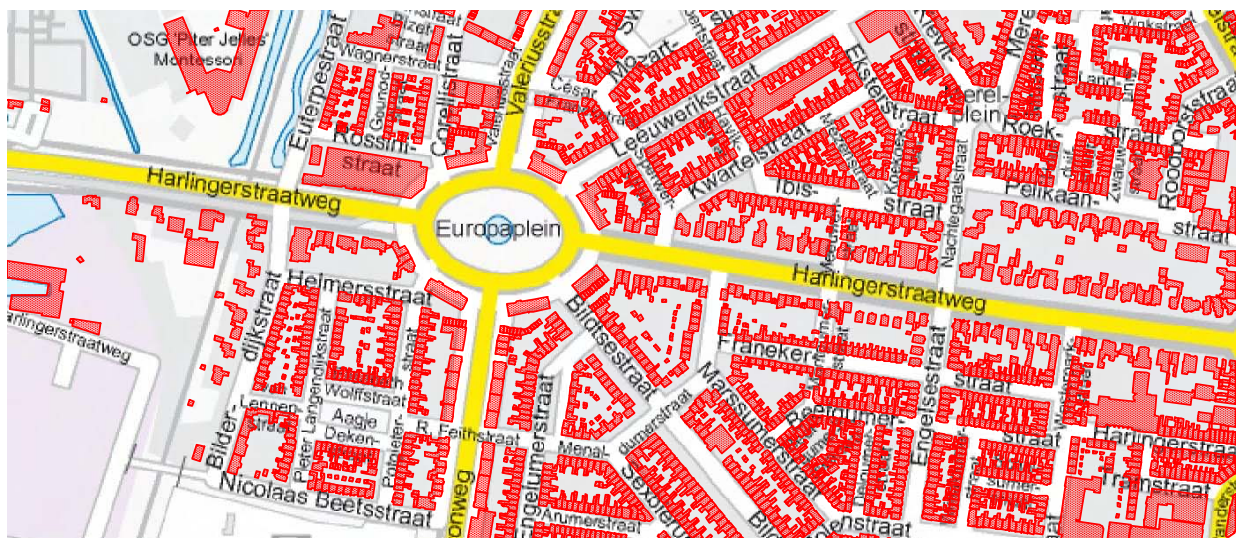
Op basis van de diverse rapportages is er op 30 juni 2014 door de gemeenteraad een besluit genomen over het uiteindelijke Definitieve Ontwerp (DO). In het Definitieve Ontwerp is sprake van een turbotronde met drie fiets- en voetgangerstunnels. Ook is besloten om de coördinatie-regeling toe te passen. Dit betekent dat de procedure voor het bestemmingsplan en de benodigde vergunningen in één keer wordt doorlopen, hetgeen tijdswinst tot gevolg heeft.

1.6 Begrenzing van het plangebied

Het bestemmingsplangebied is het Europaplein. Het plein is gelegen ten westen van het centrum van Leeuwarden en maakt deel uit van de ringstructuur van hoofdontsluitingswegen. Naar het westen toe sluit de rotonde direct aan op de hoofdontsluiting (N383) richting A31.

Het Europaplein is een plein waarop diverse straten en wegen elkaar kruisen. Namelijk de Harlingerstraatweg vanuit het westen (vanaf Harlingen) en de Harlingerstraatweg richting de binnenstad, de Valeriusstraat richting het noordoosten, en de Heliconweg richting het zuiden. Verder komen in de huidige situatie de Corellistraat, de Leeuwerikstraat, de Bildtsestraat en de Potgieterstraat op het Europaplein uit.

Zie voor een overzicht van de omgeving van het plangebied de onderstaande afbeeldingen (afbeelding 1 en 2).



Afbeelding 1: Het plangebied Europaplein en directe omgeving



Afbeelding 2: Luchtfoto van het plangebied Europaplein en directe omgeving

1.7 Vigerende bestemmingsplannen

Het plan voor de reconstructie van het Europaplein wijkt af van de geldende bestemmingen in (delen van) de gebieden van de volgende bestemmingsplannen:

- Bestemmingsplan "Leeuwarden – Vosseparkwijk" (vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 19 december 2011).
- Bestemmingsplan "Vogelwijk / Valeriuskwartier" (vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 11 oktober 2004, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de provincie Fryslân d.d. 10 mei 2005).

1.8 Voorbereidingsbesluiten

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

1.9 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)

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 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. 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

De SVIR is conform de huidige Wet ruimtelijke ordening (Wro) de Structuurvisie van het Rijk op het gebied van Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit. Conform het systeem van de Wro heeft de SVIR geen directe doorwerking naar lagere overheden. Dat laatste wordt geregeld via het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). 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, Ruimte 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 SVIR. 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 SVIR 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 Provinciale Verkeer en Vervoer Plannen (PVVP's) en Regionale Verkeer en Vervoer Plannen (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.

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.

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 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 onder andere (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 onder andere 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). Het 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 geluidsbelasting 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 is en 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 Noordwesttangent, de Haak om Leeuwarden, de Wâldwei en de Centrale As Noordoost Fryslân.

Als belangrijkste maatregelen worden genoemd:

- de aanleg van de Noordwesttangent;
- 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.

2.2.3 Verordening Romte Fryslân 2014

De juridisch bindende elementen ter uitvoering van provinciaal beleid zijn vastgelegd in de Verordening Romte. De Verordening Romte, zoals vastgesteld op 25 juni 2014, is een aanpassing van de Verordening uit 2011.

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 010-2015 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 rekening gehouden met de verantwoordelijkheid van gemeenten. Binnen randvoorwaarden is ruimte voor lokaal maatwerk.

Het plangebied ligt binnen het “bestaand bebouwd gebied”. De verordening gaat niet nader in op soortgelijke infrastructurele ontwikkelingen binnen bestaand bebouwd gebied.

2.2.4 Structuurvisie Grutsk op 'e Romte

De Structuurvisie Grutsk op 'e Romte (vastgesteld april 2014) bevat een selectie van de landschappelijke en cultuurhistorische kernkwaliteiten, zijnde de structuren van provinciaal belang en een richtinggevend advies. Deze zijn per deelgebied of gebiedsoverschrijdend omschreven. De Structuurvisie vraagt gemeenten om bij ruimtelijke ontwikkelingen kennis te nemen van die kernkwaliteiten en daarmee bij de ruimtelijke inpassing rekening te houden. De Structuurvisie geeft een algemeen kader en gaat niet in op de inpassing van specifieke objecten en ontwikkelingen. Doel is om waar nodig, per actueel thema “bouwstenen ruimtelijke kwaliteit” te ontwikkelen.

Het plangebied ligt binnen het deelgebied Middelzeegebied. Het provinciaal belang in dit gebied is de zichtbaarheid van de fasering van de inpoldering, die herkenbaar is aan de ligging van de (dwars)dijken, de verkavelingsstructuren, de ligging van de Swette en de begrenzing van de kwelderwallen. Het buitengebied vanaf Sneek tot aan Leeuwarden kenmerkt zich door het nagenoeg ontbreken van bebouwing.

Bij ontwikkelingen zijn de volgende aspecten van belang:

- De openheid, de regelmatige, opstreckende verkaveling en de oostwest gelegen dwarsdijken, de schaarse bebouwing en de omkadering door kwelderwallen in het deel Sneek-Leeuwarden.
- De zichtbare fasering van de inpoldering behouden door, bijvoorbeeld:
 - het behouden van de dijken en door deze een nieuwe functie te geven indien de oorspronkelijke verloren is gegaan;
 - de gebieden waar overwegend leegte is vrij te houden.
- Het respecteren van bijzondere strengenverkaveling, evenwijdig aan de Swette en het beloop van de Swette zichtbaar in het landschap.

Het plangebied ligt binnen het bestaand stedelijk gebied van de kern Leeuwarden. Met de voorgenomen ontwikkeling worden de genoemde belangen van het gebied niet aangetast.

2.2.5 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 via het Regio Specifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn gedekt. 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 het 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). De GVVP 2011 - 2025 is op 18 juli 2011 door de gemeenteraad vastgesteld.

Verder is voor dit bestemmingsplan qua gemeentelijk beleid van belang: "Rondje Stad – Basisontwerp Stadsring Leeuwarden", het Fietsbeleidsplan "Richtingwijzer fiets". Daarnaast in deze toelichting aandacht besteed aan de "Stadsvisie Leeuwarden fier verder! Op weg naar een duurzame stad" en het visiedocument "Duurzaam Leeuwarden, de sterke stad".

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

Op 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 (waarvan het Europaplein onderdeel uitmaakt).

De vordering van de diverse projecten, de aanpassingen van het beleid en de 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".

De 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).

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 ontplooiën door functies bereikbaar te houden via een systeem dat aan de mobiliteitsbehoefte kan voldoen. Het beleid is verder integraal, omdat het alle vervoerwijzen aangaat. 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 3: 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 desalniettemin “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.

Van deze punten zijn voor dit bestemmingsplan voor het Europaplein met name de punten 3. Fietsverkeer, 4. Voetgangers, 5. Auto, en 13. Duurzame mobiliteit, van belang. Deze worden hieronder samengevat, voor de overige punten wordt verwezen naar de GVVP zelf die op de website van de gemeente Leeuwarden is te vinden.

2.3.1.1 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 verkeersregelininstallaties, 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. Het streven is om de directheid van de verbindingen te vergroten.

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 wachtlijsten bij verkeerslichten.

De gemeente wil 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 ook 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 hoofd fietsroutes 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.
- Het fietsbeleidsplan is geactualiseerd.

2.3.1.2 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.

2.3.1.3 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. Aan de realisatie van de Haak om Leeuwarden, de Westelijke Invalsweg (fase 1 en fase 2), de Noordwesttangent, en de Drachtsterweg en omgeving en de verbetering van de doorstroming op de stadsring wordt gewerkt.

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 (Overijsselselaan) wordt verlegd en aangepast tot stadsas met een stedelijke maar groene uitstraling.
- 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.
- Opwaardering en uniformering van de zuidelijke en westelijke stadsring (Julianalaan, Europaplein en de Valeriusstraat).

2.3.1.4 Duurzame mobiliteit

Leeuwarden wil een duurzame stad zijn. Het verkeers- en vervoersbeleid dient 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 elektrische 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 van de gemeente Leeuwarden is te vinden op de algemene website van de gemeente www.leeuwarden.nl.

2.3.2 Rondje Stad – Basisontwerp Stadsring Leeuwarden

Met het “Rondje Stad. Basisontwerp Stadsring Leeuwarden” is op 24 november 2008 een besluit genomen over de uitgangspunten voor de inrichting van de verschillende wegvakken en kruispunten van de stadsring.

De gemeente maakt werk van een betere bereikbaarheid. De Stadsring heeft daarbij een belangrijke functie: de ring moet het autoverkeer nu en ook in de toekomst goed afwikkelen. Bereikbaarheid heeft namelijk alles te maken met doorstroming. De Stadsring fungeert als vliegwiel voor de stad. De ring biedt toegang tot de aanliggende wijken, de bedrijventerreinen, verschillende belangrijke functies en de binnenstad. De huidige verkeersproblemen, de gemeentelijke ambities én het besef dat de automobilititeit in de toekomst alleen maar toeneemt, vragen om maatregelen om de doorstroming te verbeteren, onder andere op de Stadsring. Daarbij moet echter rekening worden gehouden met de andere functies van de Stadsring. “Rondje Stad” bevat het basisontwerp dat de komende jaren als referentie en leidraad dient voor de aanpak van de Stadsring. De voorgestelde maatregelen verbeteren niet alleen de doorstroming, maar transformeren de ring rond de stad gaandeweg tot een Stadsring met allure.

De gemeente heeft met het basisontwerp voor de Stadsring drie doelstellingen op het oog:

- Sterke structuur.
- Veilig en leefbaar.
- Representatieve uitstraling.

De komende jaren staan op het westelijk deel van de Stadsring maatregelen gepland om de doorstroming te verbeteren. Ook de maatregelen bij het Europaplein vallen hieronder.

Het Europaplein behoort tot de kruispunten met invalswegen / stadsentrees. Deze grote kruispunten vormen de schakels tussen het regionale wegennet en de stadsring. Het zijn de stadsentrees en daarmee de visitekaartjes van Leeuwarden. De kruispunten verwerken dagelijks grote stromen forensen en zijn dan ook sterk bepalend voor de bereikbaarheid van Leeuwarden en voor de doorstroming op de Stadsring

Aan de vormgeving van deze kruispunten worden hoge eisen gesteld, die bij elk kruispunt worden vertaald in een passende vorm. Het fietsverkeer krijgt daarbij bijzondere aandacht, zo nodig in de vorm van een ongelijkvloerse kruising.

Het “Rondje Stad – Basisontwerp Stadsring Leeuwarden” is te vinden op de algemene website van de gemeente www.leeuwarden.nl.

2.3.3 Fietsbeleidsplan “Richtingwijzer fiets”

Als uitwerking op het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan is het fietsbeleidsplan van de gemeente “Richtingwijzer fiets (2013 – 2025” opgesteld. Met het beleidsplan 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 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 maatregelenpakket samengesteld: het Investerings- en uitvoeringsprogramma 2013 - 2025. Hierbij is onder andere het project “Drie ongelijkvloerse oversteken voor fietsers en voetgangers op hoofdfietsroutes bij het Europaplein” genoemd.

Het fietsbeleidsplan “Richtingwijzer fiets” van de gemeente Leeuwarden is te vinden op de algemene website van de gemeente www.leeuwarden.nl.

2.3.4 Stadsvisie Leeuwarden fier verder! Op weg naar een duurzame stad

De stadsvisie “Leeuwarden fier verder! Op weg naar een duurzame stad” (2008) beschrijft de koers voor de stad Leeuwarden voor de toekomst. 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” is te vinden op de algemene website van de gemeente www.leeuwarden.nl.

2.3.5 Duurzaam Leeuwarden, de sterke stad. Slim met energie en water

Op 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, namelijk:

- water;
- energie;
- schoon milieu en groene omgeving.

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.

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 3 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 bodemkwaliteit, de ecologie, de waterkwaliteit, de geohydrologie, de externe veiligheid, bedrijven en milieuzonering, de archeologie en de cultuurhistorie.

3.2 Verkeersprognoses

Voor diverse onderzoeken voor het bestemmingsplan, zoals het akoestische onderzoek, en het onderzoek naar de luchtkwaliteit, zijn verkeersgegevens noodzakelijk. Voor de genoemde onderzoeken zijn verkeersprognoses opgesteld. Voor deze verkeersprognoses wordt verwezen naar bijlage 3 van de 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. In artikel 74 van de wet is bepaald dat de zones langs wegen 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:

- voor wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied;
- voor wegen waarvoor een maximum snelheid geldt van 30 km per uur;
- 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 geluidsbelasting 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 geluidsbelaste gevel per verdieping.

Ten behoeve van de stedenbouwkundige wens om op geluidsbelaste 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", is 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" (artikel 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.

In het kader van de reconstructie van het Europaplein, is de geluidbelasting op de omliggende woningen onderzocht.

De conclusies is dat er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder ten gevolge van de aanpassingen aan het Europaplein en de aansluitende wegen.

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).

Eventuele maatregelen of hogere waarden

Indien er sprake is van reconstructie in de zin van de Wgh waarbij niet aan de voorkeursgrenswaarden wordt voldaan, 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 of aangepaste snelheden;
2. overdrachtsmaatregelen zoals geluidsschermen en -wallen.

Bij de afweging van de te treffen maatregelen moet rekening worden gehouden met de noodzaak van een veilige verkeersafwikkeling. Ook moet rekening worden gehouden met de inpasbaarheid van de maatregelen in het landschap en de kosten van de maatregelen. Bovendien moeten de te plaatsen geluidsbepalende voorzieningen voldoende doeltreffend zijn (artikel 110a, lid 5 Wgh).

Indien de eerder genoemde maatregelen onvoldoende uitkomst bieden, dient via een ontheffingsverzoek een hogere waarde te worden vastgesteld, zo nodig in combinatie met:

3. ontvangersmaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.

Hogere waarden voor reconstructies en nieuwe situaties worden vastgesteld door burgemeester en wethouders. Hogere waarden voor saneringssituaties worden vastgesteld door het ministerie.

De ontvangersmaatregelen moeten zorgen voor een aanvaardbaar geluidsniveau binnen de woningen (artikel 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 (artikel 111, lid 2 Wgh). Is er echter sprake van een bestaande saneringssituatie, al dan niet in combinatie met reconstructie in de zin van de Wgh, dan dient worden uitgegaan van geluidbelasting binnen de woning van ten hoogste 43 dB.

Cumulatie

Volgens artikel 110a, lid 6 Wgh mogen er alleen hogere waarden worden vastgesteld indien de cumulatie van meerdere geluidsbronnen (artikel 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 geluidsbelaste gevels wel onderkend. Daarom is rekening gehouden met de gecumuleerde geluidsbelasting 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 (artikel 110g Wgh).

De aftrek bedraagt 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of hoger is (artikel 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 (artikel 3.6, lid b RMV 2009). Dit is bij het Europaplein het geval

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

3.3.2 Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai en maatregelen

In het kader van de reconstructie van het Europaplein, is de geluidbelasting op de omliggende

woningen onderzocht. De conclusies zijn:

- er is sprake van een reconstructie ten gevolge van de aanpassingen aan het Europaplein en de aansluitende wegen.
- door toepassing van een geluidarmer wegdek (Dunne deklagen typen A en B) op de Harlingerstraatweg is de toename van de geluidbelasting op de omliggende woningen voor een groot deel te voorkomen.
- Voor een 5-tal woningen als aangegeven in tabel 9 van het geluidsonderzoek (zie bijlage 4) zal na toepassing van stiller wegdek volgens maatregel 3 nog een hogere waarde vastgesteld moeten worden.
- middels aanvullend akoestisch onderzoek zal moeten worden nagegaan of aan de gevels nog maatregelen nodig zijn om de karakteristieke gevelwering te verbeteren;

3.4 Luchtkwaliteit

3.4.1 Wet en regelgeving

De Europese richtlijn inzake beoordeling en beheer van de luchtkwaliteit, de Kaderrichtlijn uit 1996 (96/62/EG), biedt het juridische kader voor het gemeenschappelijk luchtkwaliteitsbeleid in Europa. De implementatie van deze Europese Kaderrichtlijn (en de daarop gebaseerde dochterrichtlijnen met luchtkwaliteitsnormen) in de Nederlandse regelgeving heeft onder andere plaatsgevonden in het Besluit luchtkwaliteit 2005 (hierna: Besluit). Doel van dit Besluit is mensen te beschermen tegen risico's van luchtverontreiniging. Het geeft aan op welke termijn de normen gelden en gehaald moeten worden en welke bestuursorganen verantwoordelijk zijn voor het behalen van die normen.

Momenteel wordt gewerkt aan het uiteindelijk vastleggen van regels in wetgeving. 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 het geldende Besluit bij de uitoefening van hun bevoegdheden die gevolgen voor de luchtkwaliteit kunnen hebben, de in de richtlijnen vastgestelde grenswaarden in acht nemen voor de volgende stoffen: zwaveldioxide, stikstofdioxide, stikstofoxiden, zwevende deeltjes (PM₁₀), lood, koolmonoxide en 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 (NO₂) en zwevende deeltjes (PM₁₀) 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.

Ingevolge dit Besluit en de inmiddels 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 ₁₀)	Jaargemiddelde concentratie in µg / m ³	40
	24-uursgemiddelde dat 35 keer per jaar overschreden mag worden in µg / m ³	50
stikstofdioxide (NO ₂)	Jaargemiddelde concentratie in µg / m ³	40 (60*)
	24-uursgemiddelde dat 18 keer per jaar overschreden mag worden in µg / m ³	200 (300*)

* = tijdelijke overschrijdingsmarge NO₂ tot 2015

Afbeelding 4: Tabel Grenswaarden Wet milieubeheer (Wm)

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 d.d. 1 augustus 2009 (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 is 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 voorgenomen ontwikkeling zijn berekeningen met betrekking tot de luchtkwaliteit uitgevoerd. Daarbij zijn de effecten op de luchtkwaliteit van de voorgenomen wijziging

inzichtelijk gemaakt en getoetst aan de wettelijke normen.

Voor het jaar 2017 met en zonder de voorgenomen ontwikkeling zijn de concentraties bepaald voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Hieruit volgt dat het project Europaplein niet in betekende mate bijdraagt aan de luchtkwaliteit ter plaatse. Het milieuaspect luchtkwaliteit vormt daarmee geen belemmering voor de doorgang van het plan.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn ook de concentraties stikstof en fijn stof vastgesteld in de jaren 2014 (jaar van vaststelling bestemmingsplan) en 2026 (zichtjaar circa 10 jaar na realisatie van het plan). In alle onderzochte jaren liggen de concentraties onder de grenswaarden. Daarmee wordt voldaan aan normstelling uit de Wet milieubeheer. ..

3.5 Bodem

3.5.1 Algemeen

Bij het opstellen van een bestemmingsplan moet onderzoek worden gedaan naar de bodemkwaliteit binnen het plangebied. De reden hiervoor is dat het project op een uit milieuoogpunt 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.

3.5.2 Oriënterend bodemonderzoek

Ten behoeve van de voorgenomen reconstructie van het Europaplein te Leeuwarden is een inventarisatie gemaakt van bodemaspecten die hierbij een rol (kunnen) spelen. Daarbij gaat het om:

- Werkzaamheden nabij of ter plaatse van verontreinigde locaties.
- Locaties met een verdenking van bodemverontreiniging.
- Kwaliteit van vrijkomende en toe te passen grond.

Verontreinigde locaties

Ter plaatse van het benzine-service-station aan de Harlingerstraatweg 80 is in het verleden een bodemsanering uitgevoerd. Onder het pand zijn nog verontreinigingen achtergebleven. Uit een periodieke monitoring van de grondwaterkwaliteit ter plaatse van het tankstation zijn geen noemenswaardige verontreinigingen gebleken. Van verontreinigingen binnen de invloedssfeer van het project is naar verwachting geen sprake.

Mocht ten behoeve van de aan te leggen tunnels op grote schaal grondwater worden onttrokken, dan moet beoordeeld worden of de restverontreinigingen hierdoor mogelijk beïnvloed worden.

Verdachte locaties

Op enkele adressen grenzend aan het Europaplein hebben in het verleden ondergrondse brandstoftanks in de grond gezeten. Dit betreft:

- Europaplein 9-12
- Europaplein 29-34
- Europaplein 35-40
- Potgieterstraat 2

Voor elk van deze locaties geldt dat de locaties van de (verwijderde) tanks op enige afstand van het projectgebied liggen. Van eventuele resterende verontreinigingen binnen de invloedssfeer van het project is daarom geen sprake.

Kwaliteit vrijkomende en toe te passen grond

De bodemkwaliteitskaart is geen geldig bewijsmiddel voor hergebruik voor zover grond vrijkomt van onder bestaande wegen. De bodemkwaliteit kan door het gebruik als weg zijn aangetast (ophoogmateriaal, funderingsmateriaal, benzineresten et cetera). Ten behoeve van hergebruik is het noodzakelijk een partijkeuring op de vrijkomende grond uit te voeren.

Voor zover de bodem niet in gebruik is als weg (maar bijvoorbeeld als openbaar groen), is de verwachting dat vrijkomende grond zal voldoen aan de bodemkwaliteitsklasse 'Wonen'. Ten behoeve van hergebruik binnen de gemeente Leeuwarden is onderzoek van deze grond niet noodzakelijk.

Voor toe te passen grond geldt eveneens dat kwaliteit moet voldoen aan de klasse "Wonen".

Bouwwerken verblijf mensen

Indien een bestemmingsplan de bouw van bouwwerken groter dan 50 m² mogelijk maakt waar gedurende meer dan 2 uur per dag mensen verblijven, moet worden aangetoond dat de bodemkwaliteit goed is.

In dit geval is hiervan geen sprake. De ontwikkeling betreft de reconstructie van het Europaplein. Er worden geen bouwwerken van 50 m² of meer gebouwd waar gedurende meer dan 2 uur per dag mensen verblijven.

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 Europaplein

Door het bureau Altenburg&Wymenga is onderzoek verricht naar de ecologische aspecten in verband met het project Europaplein (Altenburg&Wymenga, Ecologische beoordeling

reconstructie Europaplein te Leeuwarden, projectcode 1871.Idraam.12/6, van 10 oktober 2012) In bijlage 5 is het rapport opgenomen.

Het rapport geeft op basis van het overzicht van de beschermde natuurwaarden gegeven in Hoofdstuk 3, in Hoofdstuk 4 van het rapport de wettelijk beschermde gebieden en soorten aan die mogelijk negatieve effecten ondervinden door de constructie van het Europaplein. In dit hoofdstuk 4 is ook aangegeven bij welke ingrepen mogelijk effecten optreden en hoe er dient te worden gehandeld in geval van mogelijk optredende effecten.

3.6.2.1 Natuurbeschermingswet: Beschermde Gebieden. Voortoets

Het plangebied van het Europaplein maakt geen deel uit van een Natura 2000-gebied. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is de "Groote Wielen", dat op ongeveer 5 kilometer afstand ten noordoosten van het bestemmingsplangebied is gelegen. Daartussen liggen delen van de bebouwde kom en de infrastructuur van Leeuwarden.

Dit Natura 2000-gebied is aangewezen voor verscheidene soorten, waarvoor in het ontwerpbesluit instandhoudingsdoelen zijn gesteld. Dit betreft bepaalde Habitattypen (vegetatietypen), Noordse woelmuis, Bittervoorn, Meervleermuis, enkele steltlopers, ganzen en eenden. Overige Natura 2000-gebieden liggen op grotere afstanden tot het plangebied en zijn daardoor niet relevant voor de ecologische beoordeling.

Volgens het rapport kan worden aangenomen dat de beoogde werkzaamheden die binnen het plangebied plaatsvonden, niet een zodanig grote uitstralende werking hebben, dat de aangewezen natuurwaarden die alleen binnen de begrenzing van het Natura 2000-gebied "Groote Wielen" voorkomen, kunnen worden beïnvloed. Daarnaast zijn de biotopen binnen het plangebied ongeschikt voor vrijwel alle natuurwaarden waarvoor het Natura 2000-gebied is aangewezen. Daardoor bestaan betreffende deze natuurwaarden geen ecologische relaties tussen het plangebied en dit Natura 2000-gebied. Om deze redenen kan ervan worden uitgegaan dat de beoogde herinrichting geen conflict veroorzaakt met de Natuurbeschermingswet ten aanzien van vrijwel alle aangewezen natuurwaarden van het Natura 2000-gebied.

Alleen ten aanzien van Meervleermuis kan er sprake zijn van een ecologische relatie tussen de bebouwde kom van Leeuwarden en de "Groote Wielen". De reden daarvoor is de mogelijkheid dat gebouwen in de stad geschikt zijn voor verblijfplaatsen van deze soort. Bovendien kunnen in de bebouwde kom vliegroutes van deze soort aanwezig zijn, die vooral verwacht worden boven watergangen, zoals grachten en vaarten.

Binnen het plangebied is de aanwezigheid van verblijfplaatsen, vliegroutes of foerageergebieden van Meervleermuis onwaarschijnlijk. De plannen veroorzaken daarom geen conflict met de Natuurbeschermingswet ten aanzien van de Meervleermuis.

De conclusie van de Voortoets luidt dat de herinrichtingsplannen binnen het beoogde bestemmingsplan geen conflict veroorzaken met de Natuurbeschermingswet.

3.6.2.2 Ecologische Hoofdstructuur

Het plangebied maakt geen deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur. Ook rust op het gebied geen bescherming op grond van overige wet- en regelgeving (ganzenfoerageergebied, gebied van openheid en rust voor weidevogels en dergelijke).

3.6.2.3 Flora- en faunawet: Beschermde soorten

Volgens het rapport van Altenburg&Wymenga wordt gezien de grote oppervlakte binnen het plangebied die wordt ingenomen door verharding en de grote mate van verstoring door de verkeersdruk en het (maai)beheer, kan hier slechts een klein aantal beschermde soorten mogelijk geschikte levensruimte vinden.

Planten

Binnen het plangebied zijn volgens de informatiebronnen zoals in het rapport genoemd, geen beschermde plantensoorten bekend. De aanwezige begroeiing is aangeplant en er is nauwelijks of geen gelegenheid voor natuurlijk gevormde vegetaties. Hierdoor en door het intensieve onderhoud van de groenvoorzieningen, kan volgens de beoordeling worden aangenomen dat binnen het plangebied geen beschermde plantensoorten voorkomen.

Licht beschermde soorten

Volgens het rapport komt in het plangebied een aantal licht beschermde amfibieën- en zoogdier soorten voor, zoals Bruine kikker, Gewone pad, Mol, Egel en enkele (spits)muizen soorten. Voor deze licht beschermde soorten geldt bij de uitvoering van ruimtelijke ontwikkelingen vrijstelling van enkele verbodsbepaling van de Flora- en faunawet. In de omgeving is veel alternatief leefgebied van deze soorten aanwezig en na de plaatselijke en tijdelijke verstoring door werkzaamheden kan het betreffende deel van het plangebied weer voor deze soorten geschikt zijn. De herinrichtingsplannen binnen het beoogde bestemmingsplan veroorzaken om deze reden geen conflict met de Flora- en faunawet ten aanzien van licht beschermde amfibieën- en zoogdiersoorten.

Vissen

In het plangebied is geen oppervlaktewater aanwezig. De soortgroep vissen is daarom niet van belang voor onderhavige ecologische beoordeling.

Amfibieën

In de directe omgeving van het plangebied komt alleen een aantal licht beschermde soorten voor, zoals Gewone pad, Bruine Kikker, Meerkikker en Kleine Water salamander. Het plangebied maakt mogelijk deel uit van het leefgebied van enkele van bovengenoemde licht beschermde amfibieënsoorten. Middelzwaar- of zwaar beschermde amfibieënsoorten komen niet voor in de omgeving van het plangebied en worden ook niet binnen het plangebied verwacht, omdat geschikte biotopen ontbreken.

Reptielen

Gezien de ligging binnen de bebouwde kom en de aard van de binnen het plangebied beschikbare biotopen, is het plangebied ongeschikt als leefgebied voor reptielen. Dergelijke soorten worden daardoor hier niet verwacht.

Vogels

Het plangebied is vrijwel ongeschikt door broedende vogels. Alleen in de omgeving van het plangebied zijn locaties met opgaande begroeiingen die mogelijkheden voor nestplaatsen kunnen bieden. Bij ruimtelijke ontwikkelingen binnen of nabij deze locaties moet rekening worden gehouden met dergelijke nestplaatsen. De Flora- en faunawet kent geen standaardperiode voor het broedseizoen. Het gaat erom of er een broedgeval is, dat verstoord kan worden. Verstoring van broedgevallen is niet toegestaan vanuit de Flora- en faunawet en hiervoor wordt in principe ook geen ontheffing verleend.

Er zijn verschillende mogelijkheden om conflicten met de Flora- en faunawet ten aanzien van broedende vogels te voorkomen. De meest zekere optie is het plannen van de werkzaamheden buiten het broedseizoen. Er kan eventueel voorafgaand aan het broedseizoen gestart worden met de werkzaamheden, waardoor broedpogingen in het werkgebied achterwege zullen blijven door de verstoring die daarvan uitgaat. Ook kunnen voorafgaand aan het broedseizoen eventueel geschikte broedplaatsen worden verwijderd en dienen broedgevallen verder te worden voorkomen door geen geschikte plaatsen voor nesten te laten ontstaan, door bijvoorbeeld zandhopen en kap- en snoeihout niet dagenlang te laten liggen. Mochten er toch vogels tot broeden komen die door de werkzaamheden

kunnen worden verstoord, dan ontstaat er een conflict met de Flora- en faunawet en moeten de versturende werkzaamheden worden gestaakt tot na de broedperiode van de betreffende soort(en).

Buiten het broedseizoen vallen de meeste nestplaatsen niet onder de bescherming van de Flora- en faunawet, maar een aantal vogelsoorten maakt gedurende het gehele jaar gebruik van de nestplaats of keert jaarlijks terug op dezelfde plaats. Hun nesten en de functionele leefomgeving daarvan worden daarom het gehele jaar beschermd. Er geldt een lijst van jaarrond beschermde vogelnesten, die indicatief is en niet uitputtend. Van de soorten die op deze lijst staan zijn geen nestplaatsen aanwezig binnen het plangebied. Wel kunnen in de omgeving van het plangebied nestplaatsen van Huismus, Ransuil of Gierzwaluw aanwezig zijn.

Huisumus

Mogelijk zijn nestplaatsen van de Huismus aanwezig onder de daken van woningen in de omgeving van het plangebied. Er worden geen gebouwen gesloopt en het is niet te verwachten dat de werkzaamheden dermate verstorend zijn dat dergelijke nestplaatsen van de Huismus in gevaar komen. Om deze redenen gaan door de herinrichting geen nestplaatsen van de Huismus verloren. En veroorzaken de beoogde herinrichtingsplannen geen conflict met de Flora- en faunawet ten aanzien van de Huismus.

Ransuil

In de omgeving van het plangebied zijn mogelijk nestplaatsen van de Ransuil aanwezig, maar binnen het plangebied zijn daarvoor geen mogelijkheden. Het is niet te verwachten dat de beoogde werkzaamheden dermate verstorend zijn dat eventuele nestplaatsen van de Ransuil buiten het plangebied in gevaar komen. Het kan tevens worden aangenomen dat tijdens en na de beoogde herinrichting geen sprake zal zijn van negatieve effecten ten aanzien van de foerageermogelijkheden van Ransuilen, omdat het Europaplein naar verwachting geen belangrijk deel uitmaakt van het foerageergebied van deze soort. Om deze redenen veroorzaakt het herinrichtingsplan geen conflict met de Flora- en faunawet ten aanzien van de Ransuil.

Gierzwaluw

In de omgeving van het plangebied zijn mogelijk nestplaatsen van de Gierzwaluw aanwezig. Er worden geen woningen gesloopt en het is niet te verwachten dat de werkzaamheden dermate verstorend zijn dat dergelijke nestplaatsen van de Gierzwaluw in gevaar komen. Om die redenen gaan tijdens en na de herinrichting geen nestplaatsen van de Gierzwaluw verloren. De beoogde herinrichtingsplannen veroorzaken geen conflict met de Flora- en faunawet ten aanzien van de Gierzwaluw.

Conclusie vogels

Samenvattend concludeert het rapport dat het plan geen conflict veroorzaakt met de Flora- en faunawet ten aanzien van vogels.

Vleermuizen

Het rapport merkt op dat alle in Nederland voorkomende vleermuissoorten zwaar beschermd zijn door de Flora- en faunawet en dat deze vermeld zijn in Bijlage IV van de Europese Habitatrictlijn. Voor deze soorten geldt dat een ontheffing op basis van het wettelijk belang "ruimtelijke ontwikkeling" niet meer wordt verleend. Bij mogelijke conflicten met de Flora- en faunawet moeten daarom zoveel mogelijk maatregelen worden getroffen om negatieve effecten tegen te gaan. Binnen het plangebied zijn mogelijkheden voor foerageergebied van een beperkt aantal soorten. Er zijn geen verblijfplaatsen of belangrijke vliegroutes van vleermuizen aanwezig binnen het plangebied.

Verblijfplaatsen

In de zomerperiode hebben vleermuizen in Nederland hun verblijfplaatsen voornamelijk in gebouwen en in (oude) bomen. Tijdens de winter verblijven zij onder andere in gebouwen, bomen, bunkers en kelders. De vleermuissoorten die meestal verblijfplaatsen in gebouwen gebruiken zijn: Gewone dwergvleermuis, Laatvlieger en Meervleermuis. Soorten die verblijfplaatsen in bomen gebruiken zijn vooral Watervleermuis en Rosse vleermuis. Er zijn ook een aantal soorten die zowel verblijfplaatsen in gebouwen als in bomen gebruiken, namelijk Ruige dwergvleermuis, Gewone grootoorvleermuis, Tweekleurige vleermuis en Franjestraat.

In het rapport wordt geconcludeerd dat er in het plangebied geen potentieel geschikte locaties voor verblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig zijn. Door de plannen gaan ook geen mogelijke verblijfplaatsen verloren. Er zijn geen gebouwen aanwezig en de bomen op het Europaplein zijn niet geschikt voor vleermuizen, omdat deze te jong en te dun zijn en geen geschikte holtes bevatten. De plannen veroorzaken geen conflict met de Flora- en faunawet ten aanzien van verblijfplaatsen van vleermuizen.

Vliegroutes

Bij verplaatsingen tussen verblijfplaatsen en foerageergebied maken de meeste vleermuizen om zich te oriënteren gebruik van vaste vliegroutes langs lijnvormige structuren, zoals lanen, boomsingels, en (oever van) sloten en andere waterpartijen. Dergelijke doorgaande structuren zijn in de omgeving van het plangebied aanwezig in de vorm van bomenrijen, lanen en watergangen. Het rapport geeft aan dat binnen het plangebied deze structuren ontbreken. Bovendien is op het Europaplein veel verlichting aanwezig die verstoring voor vleermuizen is.

De beoogde herinrichting veroorzaakt geen negatieve effecten op voor vleermuizen geschikte lijnvormige structuren. Om deze reden mag worden aangenomen dat de functionaliteit van eventuele in de omgeving aanwezige verblijfplaatsen van vleermuizen ten aanzien van vliegroutes blijft gewaarborgd.

Foerageergebied

Het plangebied kan in principe dienst doen als foerageergebied voor enkele vleermuissoorten, zoals Gewone dwergvleermuis, de Ruige dwergvleermuis en de Laatvlieger. Door de herinrichting van het plangebied wordt mogelijk tijdelijk een deel van het foerageergebied van de soorten minder geschikt. Voor de betreffende soorten is er voldoende alternatief foerageergebied in de omgeving aanwezig en het plangebied kan na voltooiing weer dienst doen als foerageergebied. Om deze redenen mag worden geconcludeerd dat de functionaliteit van de in de omgeving aanwezige verblijfplaatsen van vleermuizen ten aanzien van foerageergebied blijft gewaarborgd.

Conclusie vleermuizen

Het rapport concludeert samenvattend dat binnen het beoogde plangebied er geen conflicten worden veroorzaakt met de Flora- en faunawet ten aanzien van vleermuizen.

Overige zoogdiersoorten

Licht beschermde zoogdiersoorten

Binnen het plangebied komen waarschijnlijk enkele licht beschermde zoogdieren voor, zoals Egel, Mol, en verschillende (spits-)muizensoorten.

Middelzwaar en zwaar beschermde zoogdiersoorten

In de ruime omgeving van het plangebied komen de middelzwaar beschermde Steenmarter en de zwaar beschermde Waterspitsmuis en Noordse Woelmuis voor. Hoewel de kans daarop klein is, kan het plangebied voor Steenmarter een deel van het foerageergebied vormen, maar er zijn hier geen mogelijkheden voor verblijfplaatsen van deze soort. Voor de

genoemde zwaar beschermde soorten is het plangebied ongeschikt door het ontbreken van geschikte biotopen en de grote mate van verstoring.

Volgens het rapport is het plangebied mogelijk beperkt van belang als foerageergebied van de middelzwaar beschermde Steenmatter, maar er zijn hier geen mogelijkheden voor verblijfplaatsen van deze soort. In de omgeving van het plangebied is voldoende alternatief foerageergebied voor de Steenmatter beschikbaar. Om deze redenen veroorzaakt de beoogde herinrichting geen conflict op met de Flora- en faunawet ten aanzien van de Steenmatter.

3.7 Waterparagraaf

3.7.1 Wettelijk grondslag en Beleidskader

Europa

De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) 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 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 vastgelegd. De wet is op 22 december 2009 in werking getreden.

Verskillende vergunningenstelsels zijn met de invoering van de Waterwet gebundeld tot een watervergunning voor alle handelingen in het watersysteem.

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 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.

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. 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 milieu hygiënische aspecten.

3.7.2 Waterparagraaf Europaplein

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. Voor de samenvatting en het toetsresultaat van de watertoets wordt verwezen naar bijlage 6. Door het waterschap is aangegeven dat voor het plan de “normale procedure” moet worden gevolgd.

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 voorgenomen herontwikkeling van bestaande infrastructuur in stedelijk gebied betreft, is de toename van verhard oppervlak als gevolg van het plan gering. Bij de ontwikkeling worden geen sloten of andere watergangen gedempt. Het plangebied staat niet in verbinding met oppervlaktewater.

Zowel in de bestaande als beoogde groenzones langs/tussen het tracé is ruimte voor de afvoer van schoon hemelwater.

Omdat de toekomstige situatie nauwelijks zal afwijken van de bestaande situatie worden in dit kader geen belemmeringen verwacht of specifieke aanpassingen aan het 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.

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.

Om vervuiling van hemelwater tegen te gaan worden geen uitlopende bouwmaterialen toegepast waar dat van toepassing kan zijn.

Afstromend hemelwater dient bij voorkeur binnen het plangebied te worden gezuiverd.

Riolering

Geadviseerd wordt om het nieuwe tracé daar waar mogelijk af te koppelen van het vuilwaterriool.

Daar waar technisch mogelijk wordt het hemelwater lokaal gezuiverd en vervolgens geloosd op het 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.

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.

3.7.3 Vooroverleg Waterschap

Met betrekking tot de watertoets en de waterparagraaf wordt overleg gevoerd met het Wetterskip Fryslân. In het kader van het vooroverleg conform 3.1.1. Bro zijn het ontwerpbestemmingsplan en de bijbehorende Watertoets voorgelegd aan het waterschap. Het waterschap heeft een positief wateradvies afgegeven. Verwezen wordt voor het advies naar Hoofdstuk 6 van de Bijlagen.

3.8 Geohydrologische aspecten

In verband met de voorgenomen ontwikkeling van het Europaplein en met name vanwege de te bouwen tunnels, is een geotechnisch bodemonderzoek uitgevoerd. Verwezen wordt naar hoofdstuk 7 van de Bijlagen bij de Toelichting.

3.9 Externe veiligheid

3.9.1 Algemeen

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

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

Het doel 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 doel 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 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 de Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico opgesteld, een document dat een handleiding geeft met betrekking tot het verantwoorden van het groepsrisico.

In het projectgebied zijn geen risicovolle inrichtingen aanwezig

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.

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 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 het "Besluit externe veiligheid buisleidingen".

Met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen is ook de Wet vervoer gevaarlijke stoffen van belang. Op grond 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 de genoemde Wet 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 en het plangebied Europaplein

Risicovolle inrichtingen

In en in de directe nabijheid van het plangebied liggen geen Bevi-inrichtingen. Er zijn in dit kader dan ook geen externe veiligheidseffecten waarmee rekening moet worden gehouden. Tevens is bij de voorgenomen ontwikkeling geen sprake van nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten.

Buisleiding

Aan de westzijde van het plangebied ligt een aardgastransportleiding. De leiding betreft een leiding van de Gasunie (transportrouteID 91773).

Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) met de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) omvatten de nieuwe regelgeving op het gebied van buisleidingen waardoor gevaarlijke stoffen worden vervoerd. In plaats van de bebouwings- en toetsingsafstanden waar in de oude circulaires van werd uitgegaan, dienen nu de belemmerende strook (4 meter), de plaatsgebonden risicocontour (10-6) en het invloedsgebied van het groepsrisico in acht te worden gehouden bij ruimtelijke ontwikkelingen.

In de nabijheid van het plangebied bevindt zich een hoge druk aardgasleiding met een diameter van 6 inch en een werkdruk van 40 bar. Het plangebied ligt op basis van de risicokaart niet binnen het invloedsgebied van deze leiding en is daarmee niet relevant voor de werkzaamheden binnen het plangebied. Binnen de PR-contour 10-6 mogen geen nieuwe kwetsbare objecten worden gerealiseerd. Bij de voorgenomen ontwikkeling worden geen nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten gerealiseerd. Er is daarmee sprake van een aanvaardbaar risico.

Daarnaast wordt ten aanzien van de verantwoording van het groepsrisico opgemerkt dat er binnen het plangebied geen bebouwing aanwezig is en er geen overschrijding van de richtwaarden van het groepsrisico te verwachten (de oriënterende waarde) is. Zoals aangegeven, worden in het voorliggende bestemmingsplan geen nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten gerealiseerd. Daarmee zal er geen verandering in de hoogte van het groepsrisico optreden. Ook met het oog op de aspecten zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid zijn, onder meer gelet op de vluchtmogelijkheden in het gebied, geen onvolkomenheden te verwachten. Er is daarmee sprake van een aanvaardbaar risico.

Vervoer gevaarlijke stoffen

Binnen het plangebied komt plaatselijk vervoer van gevaarlijke stoffen voor. De hoeveelheid gevaarlijke stoffen over deze route is beperkt. Daarnaast wordt met dit bestemmingsplan geen (nieuwe) objecten mogelijk gemaakt waar mensen verblijven. Het vervoer van gevaarlijke stoffen is dan ook geen belemmering voor de vaststelling van dit bestemmingsplan. Wel is het vervoer een aandachtspunt tijdens de werkzaamheden (uitvoering plan). Tijdens de werkzaamheden (o.a. bij wegversperringen) zal rekening moeten worden gehouden met het transport van gevaarlijke stoffen. Versperringen en obstakels voor het vervoer moeten zoveel mogelijk worden voorkomen. Ook moet er worden voorkomen dat door een wegomleiding vervoer van gevaarlijke stoffen door kwetsbaar gebied wordt geleid.

Conclusie

De buisleiding leidt niet tot een overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico. Door het bestemmingsplan treedt geen verandering op van het groepsrisico ten opzichte de oorspronkelijke situatie. Voor zover van belang worden de leiding en de belemmerende strook wordt opgenomen op de verbeelding.

Voor het overige zijn er voor dit bestemmingsplan geen belemmeringen vanuit het aspect externe veiligheid.

3.10 Bedrijven en milieuzonering

3.10.1 Algemeen

Het aspect bedrijven en milieuzonering gaat in op de invloed die bedrijven kunnen hebben op hun omgeving. Deze invloed is afhankelijk van de afstand tussen een gevoelige bestemming en de bedrijvigheid. Milieugevoelige bestemmingen zijn gebouwen en terreinen die naar hun aard bestemd zijn voor het verblijf van personen gedurende de dag of nacht of een gedeelte daarvan (bijvoorbeeld woningen). Daarnaast kunnen ook landelijke gebieden en/of andere landschappen belangrijk zijn bij een zonering tot andere, minder gevoelige, functies zoals bedrijven. Het doel van milieuzonering is het waarborgen van de veiligheid en het garanderen van de continuïteit van de bedrijven als ook een goed klimaat voor de gevoelige functie.

3.10.2 Bedrijven en milieuzonering en het plangebied Europaplein

Het aspect bedrijven en milieuzonering is in het kader van de voorgenomen ontwikkeling niet aan de orde. Bij de voorgenomen ontwikkeling worden geen objecten gerealiseerd die invloed hebben op de zones van bedrijven en milieu in en in de nabije omgeving van het plangebied. Ook worden geen bedrijven met milieuzones gerealiseerd.

Wel dient de verkeersbestemming zodanig te worden gekozen dat voldaan wordt aan de wetgeving met betrekking tot het geluid en de luchtkwaliteit (zie hierboven bij de paragrafen 3.3 en 3.4).

Conclusie

Vanuit het aspect bedrijven en milieuzonering zijn er geen beperkingen voor het voorliggende bestemmingsplan.

3.11 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 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 ontgrondingen;
- 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 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 2014. Op de bijbehorende gemeentelijke Archeologische Waardekaart 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" (datum van inwerkingtreding d.d. 1 januari 2014). Mede op basis daarvan is het aspect archeologie van het plangebied voor het onderhavige bestemmingsplan getoetst.

3.11.2 Archeologie en het plangebied Europaplein

Op basis van de gemeentelijke Archeologische Waardekaart geldt voor het plangebied en de omgeving een lage verwachtingswaarde. Bij gebieden of terrein met een lage of geen archeologische verwachting gaat het om gebieden waar op archeologische en landschappelijke gronden de kans op behoudenswaardige archeologische relicten uiterst klein wordt geacht.

Voor gebieden met een lage verwachting en verstoorte gebieden is over het algemeen geen archeologisch vooronderzoek nodig. Uitzondering hierop wordt gevormd door m.e.r.-plichtige projecten. Bij de voorgenomen ontwikkeling is geen sprake van een m.e.r.-plichtig project. Daarom is geen archeologisch onderzoek nodig.

Conclusie

Vanuit het aspect archeologie zijn er geen belemmeringen voor de voorgenomen ontwikkeling.

3.12 Cultuurhistorie

3.12.1 Historisch-ruimtelijke analyse Europaplein

Inleiding

Aan de westzijde van Leeuwarden ligt het Europaplein. Het Europaplein is een kenmerkend onderdeel van de stadsuitbreiding van Leeuwarden en stamt uit de Wederopbouwperiode, de eerste decennia na de Tweede Wereldoorlog. De belangstelling en waardering voor het erfgoed uit deze periode is de laatste jaren sterk toegenomen. Als gevolg van toegenomen autoverkeer, is het noodzakelijk gebleken het plein een nieuwe inrichting te geven. Dit vormt de aanleiding om het ontstaan en de historische en ruimtelijke kwaliteit van het Europaplein nader te beschrijven.

3.12.2 Ontstaan en ontwikkeling

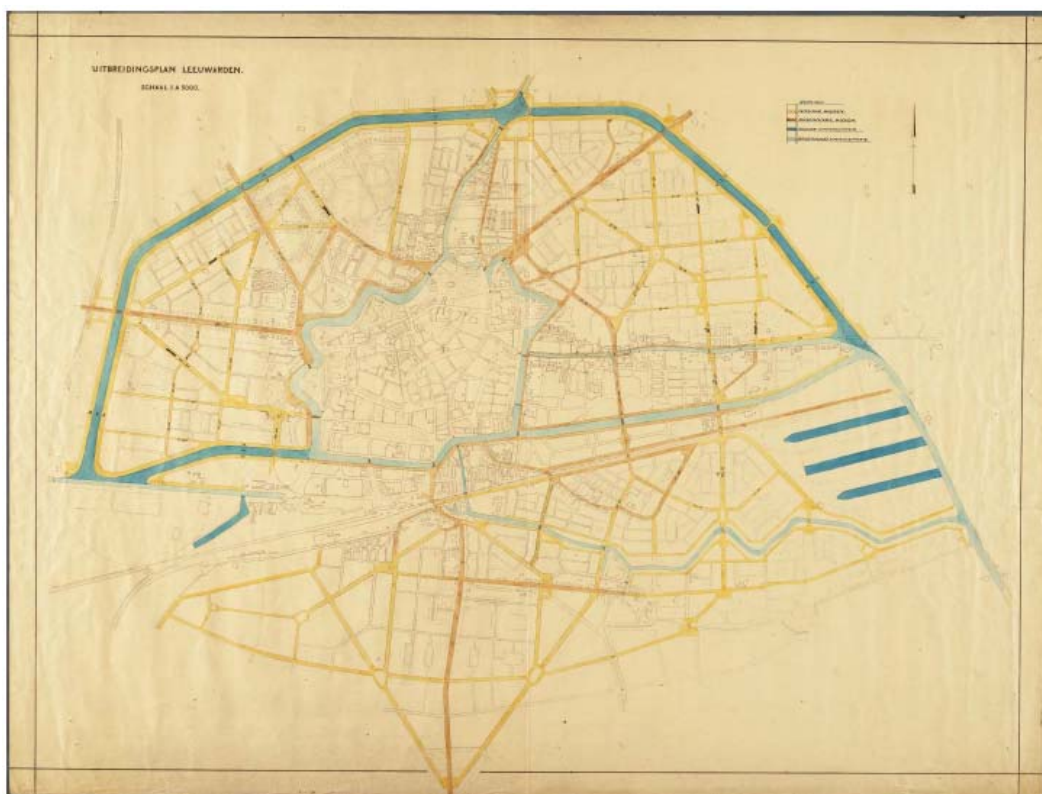
Industrialisatie en verstedelijking in de 19de eeuw leidden op vele plaatsen tot onhoudbare woningtoestanden, die noopten tot overheidsingrijpen. Aan het begin van de 20ste eeuw wordt daarom de Woningwet van kracht, waarin voor grotere gemeenten de verplichting is opgenomen om een uitbreidingsplan op te stellen.

Leeuwarden kende, in de toenmalige situatie, zowel organisch gegroeide bebouwing langs oude structuurlijnen buiten de historische stad, zoals bebouwing aan de buitenzijde van de Stadsgracht en bebouwing langs het Vliet, als enkele kleine uitbreidingen in de vorm van

particuliere complexen woonbebouwing op plekken aansluitend op oudere structuren, onder meer Oldegalilleeën en omgeving Spanjaardslaan. Planmatiger uitbreidingen lagen alleen aan de zuidoostkant van de stad, met name in de Stationsbuurt (plan Romein) en het Nieuwe-Kanaalgebied.

De Harlingerstraatweg, de westelijke uitvalsroute die rond 1840 was aangelegd op een reeds bestaand dijktracé, doorsnijdt dan de lege ruimte van de oorspronkelijke Middelse die direct ten westen van de stad ligt. Aanvankelijk bevond zich nauwelijks bebouwing langs deze weg, en dan nog alleen in aansluiting op het Singelgebied bij de Vrouwenpoortsbrug. De Harlingerstraatweg had vooral het karakter van uitvalsweg, waarlangs in 1900 de tramweg naar Marssum werd aangelegd.

De ontwikkeling van een Uitbreidingsplan voor Leeuwarden is gestart in de periode voor de Eerste Wereldoorlog, met planmatige gebiedsontwikkeling in de vorm van een nieuw stratenpatroon tussen de bestaande uitvalsroutes (richting Harlingen, Stiens, Groningen en Grou) rondom de stad. Uit 1915 dateert een kaart met daarop een patroon van bestaande en nieuwe wegen en watergangen (afbeelding 5). Het plan strekt zich uit tot over het gebied van Leeuwarderadeel, ten zuiden van de spoorlijn. Een pleinruimte aan de Harlingerstraatweg maakt dan reeds deel uit van dit geprojecteerde wegenplan (afbeelding 6).



Afbeelding 5: Uitbreidingsplan Leeuwarden, 1915



Afbeelding 6: Fragment Uitbreidingsplan 1915

Een later, verder uitgewerkt plan, opgezet door Directeur Gemeentewerken Van Hylckama Vlieg en architect Stapensea beperkt zich tot het gemeentelijk grondgebied en projecteert daarom vooral nieuwe bebouwing op het deel van de stad ten noorden van de spoorlijn naar Harlingen en bij de Potmarge. Kenmerkend is het geplande ringkanaal rondom de noordkant van de stad, waarvan ook de buitenzijde op de kaart al indicatief van een begeleidende bebouwing is voorzien (afbeelding 7).



Afbeelding 7: Uitbreidingsplan Leeuwarden, 1917

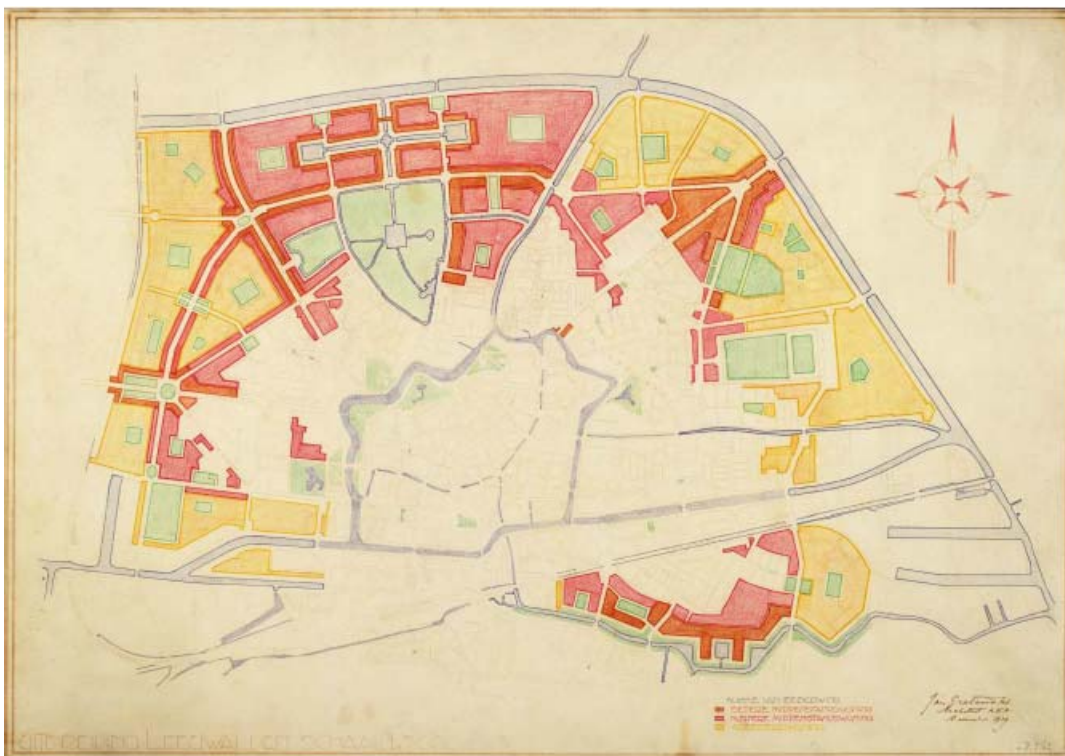
De kruising van de bestaande Harlingerstraatweg met dit kanaal wordt in het plan benadrukt door middel van een aantal open, met groen ingerichte ruimten in de oksels. Twee daarvan

vangen de diagonale hoofdstraten vanuit de noordoost en zuidoost gelegen woongebieden op; aan de buitenzijde van het kanaal vormen twee rechthoekige groene ruimtes de overgang naar het open (voormalige Middelzee-) gebied ten westen van de stad. De stadsrand wordt in de plantekening gevormd door de spoorlijn naar Stiens. In vergelijking met de overige kruisingen van uitvalsroutes met het ringkanaal toont die in de Harlingerstraatweg de meest ruime opzet en uitwerking. De open groenperken aan weerskanten van het kanaal vormen een grote rechthoekige pleinruimte in oost-west richting, die al op de kaart uit 1915 was getekend, met een noord-zuid liggende subruimte ten oosten van het kanaal (afbeelding 8).



Afbeelding 8: Fragment Uitbreidingsplan 1917

In een volgende versie van het Uitbreidingsplan (1929), opgesteld door de als adviseur aangetrokken architect ir. Jan Gratama, is het kanaaltracé beperkt tot het noordelijk en oostelijk deel en iets naar het noorden verschoven (afbeelding 9).



Afbeelding 9: Uitbreidingsplan Leeuwarden, 1929

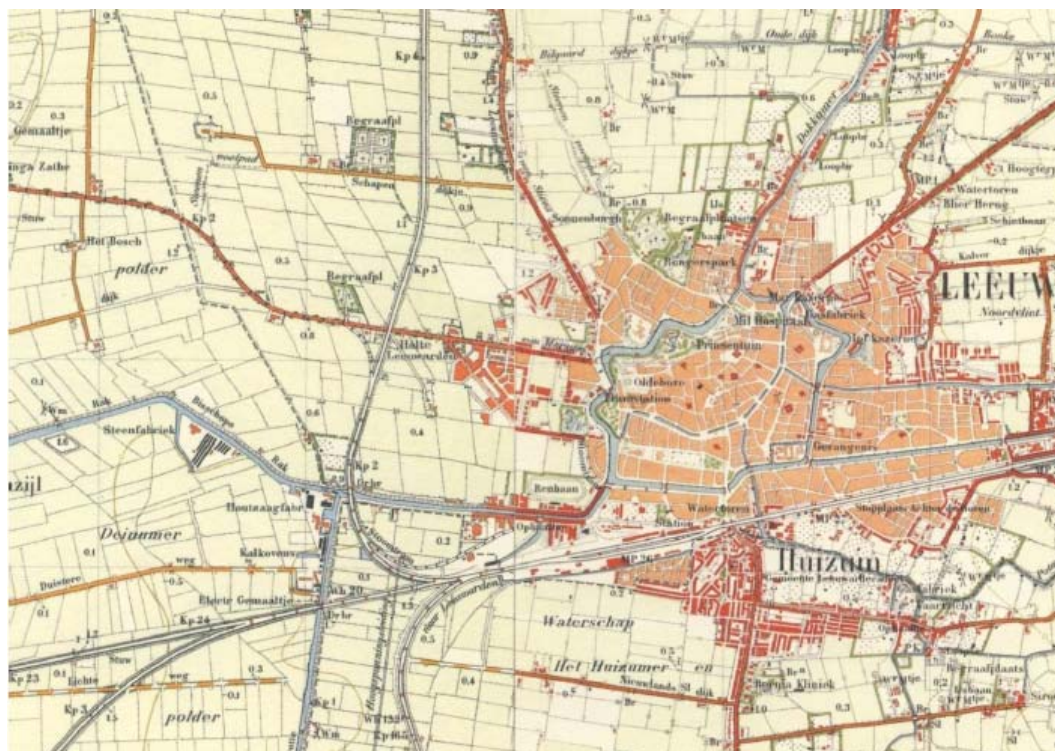
Aan de noord- en westzijde van de stad is het eerdergenoemde kanaal vervangen door een geprojecteerde ringweg. Ook hier toont de kaart een verbijzonderde inrichting van het nieuwe verkeersknooppunt. Rond de kruising met de Harlingerstraatweg is een langgerekt plein getekend; gebleven - zelfs versterkt - is de overwegende oost-west ligging. Opvallend

zijn de omgrenzing van het gehele plein met bebouwing (type “Betere Middenstandswoningen”) en de onderbreking van de doorgaande assen van zowel de Harlingerstraatweg als de ringweg door een rond groenelement aan de oostkant van het plein. Hierop monden ook de diagonaal lopende hoofdstraten van de woongebieden uit (afbeelding 10). De gekozen ronde vorm vertoont verwantschap met het “rond-point”, een pleinvorm toegepast in stratenplannen vanaf het eind van de 19de eeuw, zoals in de Nieuwe-Kanaalbuurt.



Afbeelding 10: Fragment Uitbreidingsplan 1929

De topografische kaart uit eind jaren '20 geeft een beeld van de voortgang van de ontwikkelingen aan de westkant van Leeuwarden (afbeelding 11); het oostelijk blad, uit 1926, geeft de oude stad weer, op het westelijk blad, uit 1929, blijkt het nieuwe woongebied met name aan de zuidzijde van de Harlingerstraatweg al ver te zijn opgerukt naar het toekomstige aansluitpunt op de geplande ringweg. De diagonale straten, gericht op dit aansluitpunt, zijn in de woongebieden al goed herkenbaar. Rondom de plek van het latere knooppunt liggen nog enkele oudere panden binnen de historische agrarische verkaveling, waaronder de villa “Baensein” en de boerderij “Veldzicht”, die bij de aanleg van het plein zullen worden gesloopt.



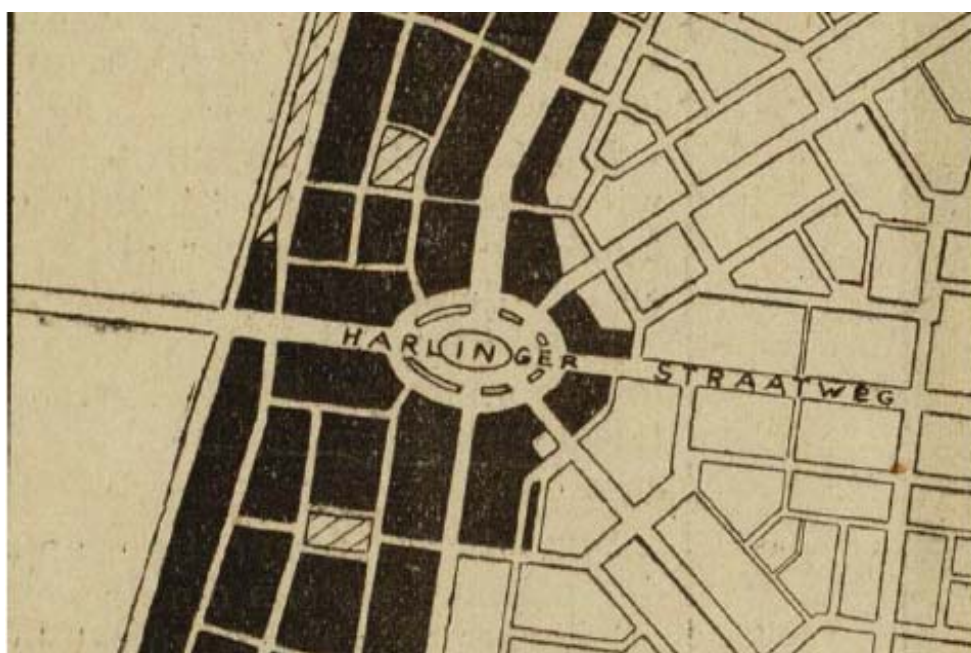
Afbeelding 11: Topografische Kaart Leeuwarden en omgeving, 1926 (rechterhelft, blad 92) - 1929 (linkerhelft, blad 91)

In 1935 wordt het Uitbreidingsplan, na verdere aanpassingen, definitief door de gemeenteraad vastgesteld (afbeelding 12). Opvallend ten opzichte van voorgaande versies is de planwijziging waarbij het verkeersplein in de Harlingerstraatweg/ringweg de vorm van een regelmatige ellips heeft gekregen, een doorontwikkeling van de eerdere rechthoekige samengestelde pleinvorm, overigens met behoud van de hoofdas en –richting van de Harlingerstraatweg (afbeelding 13). Uit de raadsnotulen blijkt dat de “ceintuurbaan” met een profielbreedte van 31,5 m zal worden uitgevoerd als hoofdrijbaan met twee parallelwegen, en dat de realisatie van het ringkanaal onzeker is omdat “Waterstaat nooit uitsluitel heeft gegeven”. Het plein en de ringweg zijn dan overigens nog steeds niet gerealiseerd, wèl de binnen de toekomstige ringweg gelegen woongebieden.



Afbeelding 12: Uitbreidingsplan Leeuwarden, 1935

Met de rondom het plein geprojecteerde bebouwing wordt in 1938 een aanvang gemaakt met de bouw van een eerste blokje “landhuizen” aan de zuidwestzijde. Met dit bebouwingstype wordt invulling gegeven aan het begrip “Betere Middenstandwoningen” en aangesloten op de overwegend vrijstaande woonhuizen langs de Harlingerstraatweg. De uitvoering van de overige randbebouwing, en van het geplande plein zelf, kan pas na de Tweede Wereldoorlog ter hand worden genomen, wanneer in de Wederopbouwperiode de woningbouw weer op gang is gekomen.



Afbeelding 13: Fragment Uitbreidingsplan 1935

De ringweg wordt door het toenemende autoverkeer in de jaren '50 steeds noodzakelijker: de Valeriusstraat is in 1952 al tot aan het toekomstige plein doorgetrokken, de zuidelijk aansluitende Heliconweg volgt daarna.

Als Harlingerplein wordt het knooppunt uiteindelijk in 1953 aangelegd op basis van de ellipsvorm die in de jaren '30 is ontworpen. Het verkeersplein heeft van meet af aan een opzet met een groot ovaal grasperk in het midden met daar omheen een brede hoofdweg en parallel daaraan weer een ventweg. Aansluitend op het geplande profiel van de ringweg zijn hoofd- en ventweg van elkaar gescheiden door grasbermen.

In 1958 wordt de naam veranderd in Europaplein, kort na een oproep van de Raad van Europa om in elke gemeente een straat of plein naar Europa te vernoemen.

In datzelfde jaar komt in het centrale grasperk tijdelijk een grote fontein te liggen. Het Fries Rundvee Stamboek luisterde zijn jubileum op met dit gebaar aan de stad. Een paar jaar later kwam een discussie op gang of het plein een permanente fontein verdiende. Die kwam er in 1964 door een schenking van de in de Friese hoofdstad gevestigde Coöperatieve Zuivelbank, voorloper van de Friesland Bank, ter gelegenheid van haar 50-jarig bestaan. Ir. J. Wiersma, huisarchitect van de Zuivelbank, voorzag het perk van een groot, twaalfhoekig bassin van prefab betonelementen, voorzien van bronzen "waterspuwers", met een eveneens betonnen piëdestal (zuil) in het midden. Daarop kwam een sculptuur, in de vorm van een bronzen geabstraheerde vogel, van de Leeuwarder beeldend kunstenaar Chris Fokma. De fontein wordt op 16 oktober 1964 officieel in werking gesteld.



Afbeelding 14: Fragment stadsplattegrond Leeuwarden, 1956

De naoorlogse ruimtelijke ontwikkeling rondom het plein was een andere dan de oorspronkelijk geplande woningblokken in laagbouw. Het lijkt erop dat er in de jaren '50 eerst is besloten om het vooroorlogse plan in te vullen met meergezinshuizen in vier lagen, waarna in 1956 tamelijk ad hoc is gekozen voor een nog grootschaliger benadering. Directe aanleiding lijkt de bouwaanvraag te zijn geweest voor het eerste flatgebouw, aan de zuidwestelijke zijde van het plein. Uit de vergunning voor deze hoogbouw, afgegeven op 26 juli 1956, blijkt dat "het uitbreidingsplan ter plaatse voorziet in de bouw van een meergezinshuis met vier woonlagen". B&W menen echter, dat het "met het oog op de grote

woningnood en de schaarste aan bouwrijpe gronden niet verantwoord is het bouwplan uit te stellen (...)” en “het naar hun mening uit stedenbouwkundig oogpunt volkomen verantwoord is rond het ruim opgezette Harlingerplein flatgebouwen met 7 woonlagen boven een onderverdieping tot stand te brengen, aangezien de afmetingen van dit plein een hoog opgaande pleinwand wenselijk maken”.

Dit eerste van de zeven flatgebouwen rondom het plein verrees in 1956 tussen de Heliconweg en de Potgieterstraat, aan de zuidwestzijde van het plein, en is bekend als het flatgebouw van de Algemeene Friesche en Groot-Noordhollandsche of de Phoenixflat. De andere grondstukken raakten bebouwd tussen 1958 – onder meer uit luchtfoto’s blijkt dat het Eurohotel in dat jaar als tweede flatgebouw is gebouwd – en 1966.

In 2011 zijn twee onderdelen van het Wederopbouwensemble op de gemeentelijke lijst van beschermde monumenten geplaatst: de Phoenixflat, niet alleen de oudste maar ook de architectonisch meest gaaf gebleven flat, en de in het midden gelegen fontein met in begrip van het direct aangrenzend terrein.

3.12.3 Huidig ruimtelijk karakter en historisch-ruimtelijke kenmerken

Vanaf het begin van de ontwikkeling van het Uitbreidingsplan is er gestreefd naar een plein in de Harlingerstraatweg met bijzondere, stedelijke allure. Aanvankelijk ter plaatse van de kruising met een gepland ringkanaal, in latere planvormen als knooppunt van de historische uitvalsroute en een nieuwe ringweg voor het autoverkeer. Opmerkelijk is de steeds terugkerende oost-west richting van de ontwerpen, wellicht om de in- en uitgaande beweging van de oude route te willen benadrukken, bovendien gelegen op een punt waar de stad – in de nieuwe opzet – overgaat naar het weidse, overwegend onbebouwde buitengebied in de voormalige Middelzeeboezem. In de eerste opzet grenst het ontworpen plein nog rechtstreeks aan dat buitengebied, maar in latere versies van het Uitbreidingsplan krijgt het door bebouwing aan de westkant een ligging meer binnen het stedelijk weefsel. Maar ook bij die invulling blijft het markeren van de overgang binnen-buiten een maatgevend thema in de vormgeving.

Aanvankelijk is een directe kruising van infrastructuurlijnen in het Uitbreidingsplan nog de basis voor de pleinvorm en -inrichting, maar wanneer het ringkanaal wordt vervangen door de ringweg, neemt een centraal geplaatst (groen-)element de plaats van een kruisingsvlak over. Dit principe van een rondgaande verkeersbeweging blijft ook later en in de uiteindelijke vorm bestaan en ligt ten grondslag aan de eigen ruimtelijke betekenis van het plein ten opzichte van de wegenstructuur. Het plein verbindt zo de ringweg en de straatweg functioneel, maar is in ruimtelijke zin vooral een zelfstandige eenheid.

Waar de oudste pleinontwerpen een regelmatige en symmetrische rechthoekvorm hebben, aansluitend op de verkaveling van de woongebieden, wordt in de jaren '30 een ellips als basisvorm geïntroduceerd. Hiermee wordt bereikt dat het plein een nog zelfstandiger betekenis krijgt in het stedenbouwkundige patroon, niet alleen ten opzichte van ringweg en straatweg, maar ook ten opzichte van de omringende woonwijken. De beoogde stedelijke allure, die ook in de eerdere rechthoekige ontwerpen zit, wordt nog eens benadrukt door de forse afmetingen van de ovale ruimte (met ter plaatse van de hoofdassen een maat van circa 200 m en 140 m).

Hoewel het verkeersplein in zijn hoofdontwerp al uit de vooroorlogse periode dateert, ademt de gerealiseerde opzet in veel opzichten de sfeer van de naoorlogse Wederopbouw. De stedelijke ontwikkeling uit deze tijd wordt gekenmerkt door moderniteit, bestrijding van de woningnood, ruim opgezette woonwijken, functionele inrichting, maakbaarheid en maatschappelijk optimisme, maar ook een zekere mate van soberheid.



Afbeelding 15: Europaplein zuidwestzijde, circa 1959

Het historisch-stedebouwkundige ensemble Europaplein bestaat uit een ruimtelijke begrenzing, in de vorm van regelmatig geplaatste bouwblokken (7 flatgebouwen en één afwijkend blok woningen), en de daarbinnen gelegen ovale pleinruimte. Deze hoofdopbouw is gekoppeld aan de verkeersstructuur van een historische uitvalsweg en een ringweg, ingebed in het patroon van uitbreidingen aan de westzijde van Leeuwarden die tot stand zijn gekomen vanaf de jaren '20 van de 20ste eeuw.

De hoofdassen van deze ruimte lopen oost-west (Harlingerstraatweg) en noord-zuid (ringweg: Valeriusstraat-Heliconweg); de tussenliggende aansluitingen op de achterliggende woongebieden (Leeuwerikstraat, Bildtsestraat, Potgieterstraat, Corellistraat) zijn meer ondergeschikt van karakter. De ruimtevormende (flat)gebouwen, die samen de begrenzing vormen, zijn daarom in groepen van twee tussen de hoofdassen te onderscheiden. De straatopeningen daarbinnen spelen vanaf de pleinruimte een beperkte rol; vanuit de daar gelegen woonstraten bestaat weliswaar een beperkte zichtrelatie maar deze straten zijn niet nadrukkelijk gericht op het centrale punt van het plein.

Dat laatste geldt wel voor de hoofdassen: hier speelt de gerichtheid op de zuil van de fontein een sterke rol bij de benadering van het plein. De toeleidende hoofdroutes horen twee aan twee bij elkaar, maar hebben verschillen in de ruimtelijke opbouw die bijdragen aan afleesbaarheid en oriëntatie. De Harlingerstraatweg toont naar het oosten - de stad in - een ander, meer vernauwend perspectief dan de openheid in westelijke richting, de stad uit. Op de ringweg, in beginsel te herkennen aan de profielindeling met tussenbermen en ventwegen, kent de aansluiting van de Valeriusstraat door de afbuiging naar het noordoosten een andersoortige relatie met het plein dan de rechtstandige Heliconweg. Deze verhouding tussen verwantschap en onderscheid vraagt aandacht omdat deze bijdraagt aan de herkenbaarheid van de onderliggende structuur van ring- en uitvalsweg.

De buitenbegrenzing van de ovale pleinruimte bestaat in beginsel uit monolithische rechte bouwblokken (flats) van 8 à 10 bouwlagen, met een frontbreedte tussen circa 42 m (Phoenix) en circa 32 m (Baensein). De stedenbouwkundige betekenis van deze bebouwing is in de eerste plaats gelegen in de ruimtebegrenzende massa en de regelmatige plaatsing, met daarnaast ook een zekere verwantschap in gelaagdheid, en veel minder in de specifieke architectuurkenmerken. Van primair belang is het aan de Wederopbouwperiode refererende beeld van grootschalige gestapelde woningbouw, waarbij de hoogte van de blokken in goede verhouding staat tot de grote ruimtemaat van het plein. Het bouwblok van drie woningen met een groot schilddak, dat reeds vóór de Tweede Wereldoorlog aan de zuidwestzijde van het plein verrees, vormt in dat opzicht een afwijking, die echter inzicht

biedt in de bijzondere ontstaansgeschiedenis van het plein en in dat opzicht historische waarde bezit.

Vanaf de punten waar men het plein opkomt manifesteert de ruimte tussen de voorgevels zich in eerste instantie als één samenhangend geheel, waarin de rondgaande verkeersbeweging en de vlakke, groene karakteristiek van het middenterrein met elkaar in evenwicht zijn. De herkenbare betekenis van de pleinruimte als één monumentaal ontwerp wordt benadrukt door de symmetrie en regelmaat en de forse afmetingen, met de centraal geplaatste fontein met zuil en sculptuur als centrale elementen.

Binnen deze ruimte bestaat een nadere opdeling in functionele concentrische zones: voorterrein, ventweg, tussenberm, rijbaan, groen middenterrein, fontein, sculptuur. De overzienbaarheid en de grote totaalmaat van de pleinruimte leiden ertoe dat geen van deze elementen domineert, dat een evenwichtige totaalindruk ontstaat.



Afbeelding 16: Europaplein, circa 1966

Het Europaplein kent een bijna vanzelfsprekend samengaan van de inrichting van de grote ruimte tussen de begrenzende (flat)gebouwen en de dynamiek van het verkeer: deze beide vormen een eenheid, er is een “natuurlijk” evenwicht waarin geen van beide overheerst. Hieraan ontleent het plein een belangrijk deel van zijn intrinsieke betekenis en wordt het geen verkeersplein met een restruimte, maar evenmin een groene pleinruimte die ook nog verkeer moet verwerken.

In de bestaande pleininrichting wordt deze kernkarakteristiek van het plein bewerkstelligd door het min of meer samenvallen van de verkeersbeweging en de ruimtebegrenzing van de ovale hoofdruimte tussen de bouwblokken. De nadrukkelijke open, groene karakteristiek van de ovaalvormige ruimte als geheel vormt een wezenlijk kenmerk van het plein; de betekenis van een aankondiging van de ruimte buiten de stad c.q. het naar binnen brengen van het vlakke, groene karakter van het buitengebied op deze belangrijke overgang stad-land ligt daaraan waarschijnlijk mede ten grondslag. De thans aanwezige boomgroepen doen daaraan geen afbreuk, hoewel enkele op de oost-west as geplaatste bomen de werking van de zichtassen vanuit de Harlingerstraatweg verstoren.

De fontein met zuil en sculptuur neemt letterlijk een centrale plaats in, maar beheerst de pleinruimte geenszins. Met name de zuil speelt een rol in de ruimtebeleving en geleidt de blik naar de ruimte-begrenzende flats aan de overkant; bij de beweging door de ruimte geeft

dit een dynamisch perspectief, het versterkt de ruimtelijke beleving van de omvang van de pleinruimte. Dit maakt de onbelemmerde zichtlijnen, langs weerszijden van de fontein in het centrum, op ooghoogte vanaf de pleinrand, van belang.

3.12.4 Samenvatting en conclusies

De vorm van het gehele plein is pas laat in het ontwerpproces van het Uitbreidingsplan tot stand gekomen, maar leidde tot een uiteindelijke ruimtelijke opbouw waarin op evenwichtige wijze stedelijke ruimte en verkeersfunctie zijn samengebracht, historische kenmerken subtiel zijn vertaald, moderne stedelijke woongebouwen zijn gerealiseerd en een nieuwe fontein is ingebed.

Dit evenwicht binnen het totaal, deze samenhang, vormt een van de belangrijkste ruimtelijke kwaliteiten van het Europaplein.

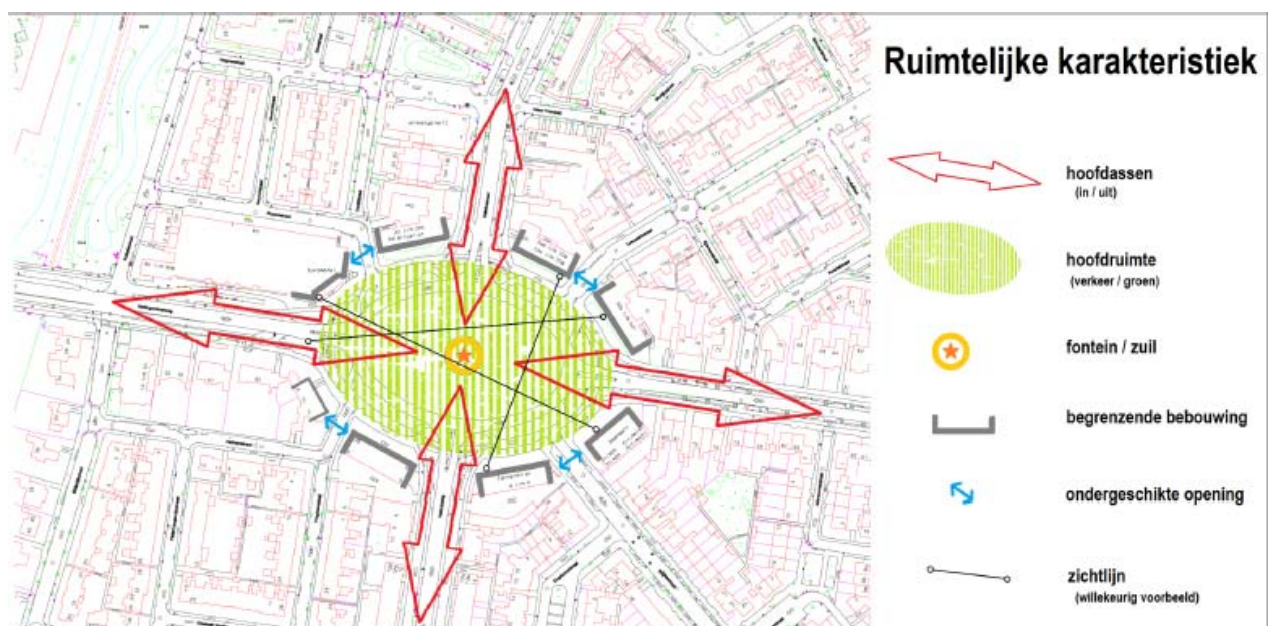
Cultuurhistorisch is het plein van belang als monumentaal element in de uitbreidingen aan de westzijde van Leeuwarden en als herkenbare uiting van de periode van Wederopbouw na de Tweede Wereldoorlog.

Het monument is een gemeentelijk monument. Het monument valt onder de beschermende regeling van de Erfgoedverordening gemeente Leeuwarden.

De kernkwaliteiten van het plein zijn:

- Ellipsvormige en ruim bemeten hoofdruimte.
- Op ooghoogte vrijwel geheel te overzien, als eenheid te beleven.
- Heldere buitenbegrenzing door middel van in maat en vorm vergelijkbare flatgebouwen.
- Open, regelmatige ruimteopbouw met concentrische indeling.
- Rondgaande (verkeers-)beweging, gekoppeld aan hoofdassen uitvalsweg en ringweg.
- Samenhang, evenwichtige verdeling van verkeersfunctie en groene ruimte.
- Fontein/zuil centraal geplaatst zonder te domineren.
- Sobere uitstraling gerelateerd aan oorsprong uit de Wederopbouwperiode.

De meest bepalende onderdelen van de ruimtelijke karakteristiek van het plein, zoals in het voorgaande beschreven, zijn op bijgaande waarderingskaart (afbeelding 17) globaal in beeld gebracht.



Afbeelding 17: Waarderingskaart Europaplein, 2013

HOOFDSTUK 4 Huidige situatie en planuitgangspunten

4.1 Huidige situatie

4.1.1 Inleiding

Op 30 januari 2012 is door de gemeenteraad in principe reeds besloten, om aansluitend aan de feitelijke ingebruikname van de Haak om Leeuwarden, het Europaplein te reconstrueren.

Met de reconstructie van het Europaplein zal een vervolg worden gegeven aan de aanpassingen aan de stadsring in verband met de aanleg van de Haak om Leeuwarden, zodat het vervoerssysteem, dat is bedacht, ook daadwerkelijk zal functioneren. Door de groei van het autoverkeer en de veranderende verkeersstromen door de aanleg van de Haak is het aangepaste Europaplein 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.

Op 30 juni 2014 is door de gemeenteraad een besluit genomen over het uiteindelijke Definitieve Ontwerp (DO). In het Definitieve Ontwerp is sprake van een turbotonde met drie fiets- en voetgangerstunnels.

Hieronder wordt eerst de huidige ruimtelijke structuur en de bestaande functies in het plangebied besproken. Daarna wordt ingegaan op de planuitgangspunten van het nieuwe plan. Ook komt de toekomstige ruimtelijke structuur aan de orde.

4.1.2 Ruimtelijke structuur

De huidige bestaande ruimtelijke structuur bestaat eruit dat er een verkeersbestemming, een groenbestemming binnen het plangebied aanwezig zijn.

Op het Europaplein kruisen diverse straten en wegen elkaar:

- de Harlingerstraatweg vanuit het westen (vanaf Harlingen);
- de Harlingerstraatweg richting de binnenstad;
- de Valeriusstraat richting het noordoosten;
- de Heliconweg richting het zuiden.

Verder komen in de huidige situatie de volgende straten op het Europaplein uit:

- de Corellistraat;
- de Leeuwerikstraat;
- de Bildtsestraat;
- de Potgieterstraat.

In het midden van het plein is een groenzone met fontein.

Rondom het plein staan zes flatgebouwen met overwegend wooneenheden en enkele bedrijven, het Eurohotel en een drietal aaneen gebouwde woningen.



Afbeelding 18: Luchtfoto van het huidige Europaplein

4.1.3 Verkeersfunctie

De Valeriusstraat en de Heliconweg maken onderdeel uit van de stadsring. De Harlingerstraatweg is een radiaal richting de binnenstad, die de stadsring kruist. De Corellistraat, de Leeuwerikstraat, de Bildtsestraat en de Potgijterstraat hebben een verkeersfunctie in die zin dat daarmee vooral de woongebieden worden ontsloten.

4.1.4 Groenfunctie

In de huidige situatie rijdt het verkeer rond een groot, groen en onbereikbaar middeneiland. De zone heeft een ovale vorm met de fontein als middelpunt. De groenzone betreft gras met daaromheen enkele bomen.

In het plangebied is verder weinig begroeiing aanwezig. De aanwezige begroeiing bestaat uit enkele korte bomenrijen langs de wegen, een aantal groenstroken aan de randen van het plein.

4.2 Planuitgangspunten

4.2.1 Algemeen

Op 30 januari 2012 werd reeds door de gemeenteraad besloten om, aansluitend op de feitelijke ingebruikname van de Haak om Leeuwarden, het Europaplein te reconstrueren. Met de reconstructie wordt de capaciteit van het verkeersplein vergroot en de afwikkeling van het doorgaand- en het bestemmingsverkeer verbeterd. Voor de reconstructie is een definitief ontwerp gemaakt. Dit definitief ontwerp is op 30 juni 2014 door de gemeenteraad vastgesteld.

Volgens het realisatiebesluit zoals dat op 24 september 2012 door de gemeenteraad werd genomen, is een goede bereikbaarheid essentieel voor het economisch functioneren van Leeuwarden en van haar verzorgingsregio. De provincie Fryslân en een Rijkswaterstaat onderschrijven de noodzaak voor een goede bereikbaarheid. Dit blijkt onder andere uit het gezamenlijke programma "Leeuwarden Vrij-Baan".

De stadsring kan het vliegwiel van Leeuwarden worden genoemd, want de stadsring geeft toegang tot vele wijken, bedrijventerreinen, winkelgebieden en de binnenstad. Het

Europaplein is een van de elementen van de stadsring die als een belangrijke entree fungeert. Het Europaplein is aangelegd in 1953 en neemt niet alleen verkeerskundig, maar ook stedenbouwkundig een belangrijke plaats in, in de stad Leeuwarden.

Het definitief ontwerp bestaat uit een turborotonde, drie fiets- / voetgangerstunnels en maatregelen ter verbetering van de van de bereikbaarheid van de omliggende wijken.

De reden voor de reconstructie van het Europaplein ligt in het beleidsuitgangspunt om de doorstroming op de stadsring te verbeteren en om daarmee de bereikbaarheid van de stad te optimaliseren. De reconstructie van het Europaplein maakt onderdeel uit van het programma Leeuwarden Vrij-Baan en is een van de stadsring-projecteren.

Op basis van diverse rapportages kwam de turborotonde als de beste oplossing naar voren. Een van de belangrijkste kenmerken van een turborotonde is dat het autoverkeer voor de rotonde de rijstrook kiest met de juiste bestemming. Op de rotonde is er geen uitwisseling naar een andere strook mogelijk, zodat de doorstroming op de rotonde ongehinderd en dus optimaal is. De keuze mogelijkheid die de automobilist op de toeleidende weg wordt geboden, heeft als consequentie dat op elke tak meerdere rijstroken naar het plein leiden. Voor een veilige en comfortabelere oversteek moet het fietsverkeer de brede rijwegen bij voorkeur via een tunnel kruisen. Het Europaplein maakt onderdeel uit van de hoofdfietsstructuur, dus kwalitatief hoogwaardige fietsvoorzieningen hebben op deze plek de voorkeur. Een goede invulling wordt bereikt door fietstunnels onder de drukste takken: de Valeriusstraat en de Harlingerstraatweg West te leggen. Optimalisering van de structuur, de bereikbaarheid en de veiligheid wordt bereikt door een derde tunnel aan te leggen, en wel onder de Heliconweg. De Harlingerstraatweg Oost is relatief rustig zodat hier met een fietsoversteek op maaiveld kan worden volstaan.

Eurohotel

Het Eurohotel is voor haar bedrijfsvoering afhankelijk van een goede bereikbaarheid. Met de directie van het hotel is uitvoerig overlegd over de reconstructie. Dit heeft geleid tot aangepaste routes van en naar het hotel en het verhogen van de parkeercapaciteit.

4.2.2 Toekomstige ruimtelijke structuur

De turborotonde is beoordeeld als beste oplossing voor de verkeersproblemen op en rond het Europaplein. Omdat deze oplossing ook op andere kruisingen op de stadsring is toegepast, ontstaat een eenduidig wegbeeld. Bij een turborotonde met meerdere stroken worden in de landelijke CROW-richtlijnen ongelijkvloerse fietskruisingen sterk aangeraden. Aangezien het Europaplein ruimtelijk en historisch een bijzondere waarde heeft, is een nauwkeurig ruimtelijk ontwerp een vereiste. Het verkeerskundige ontwerp is dan ook zorgvuldig in de beschikbare ruimte ingepast, zodat de verkeersfunctie en de ruimtelijke kwaliteit in evenwicht zijn.

Voor de autowegen zal het maaiveld ter plaatse circa 1 m verhoogd worden en ter hoogte van de fietspaden met circa 1 m verlaagd worden zodat ongelijkvloerse kruisingen met de fietspaden kunnen worden aangelegd, waarbij deze onder de betreffende wegen worden doorgeleid.

Door het comprimeren van de verkeersruimtes naar het middelpunt van het plein, ontstaat er een kleiner middeneiland met daar omheen grote groene vlakken.

De fontein in het midden van de rotonde keert in de nieuwe situatie terug.

Op afbeelding 19 is het definitieve ontwerp weergegeven. Een duidelijke weergave van het definitief ontwerp is opgenomen in bijlage 8. Op afbeelding 20 is de reconstructie in beeld gebracht.



Afbeelding 19: Definitief ontwerp reconstructie Europaplein



Afbeelding 20: Visualisatie reconstructie Europaplein

4.2.3 Toekomstige verkeersstructuur

In de nieuwe situatie is de gemeente voornemens de wegenstructuur voor het autoverkeer te verkleinen in die zin dat de huidige grote rotonde een kleinere doorsnee zal krijgen.

De huidige rechtstreekse aansluiting op de rotonde van de parallelwegen die de flatgebouwen ontsluiten, komt in de nieuwe situatie te vervallen.

De fietstunnels zijn breed gedimensioneerd. Door de wanden schuin naar boven weg te laten lopen, ontstaat een lichte ruime onderdoorgang. De andere kant van de tunnel is

duidelijk te zien en de verlichting wordt als een doorlopende lichtstrook aangebracht. Deze vormgeving zorgt er voor dat de gebruikers geen onveilig gevoel hoeven te hebben als zij de tunnels gebruiken.

4.2.4 Toekomstige groenstructuur

In het definitief ontwerp is de ruimte voor het autoverkeer zo klein mogelijk gemaakt, waardoor robuuste groene kwadranten ontstaan. Omdat deze grenzen aan de woongebieden, krijgt het groen een sterkere verblijfsfunctie. De fietspaden met trottoirs lopen door het groen. Dit wordt, net als in de huidige situatie, ingericht als gras met bomen. De nieuwe positie van de zuileiken komt overeen met de plek waar ze nu staan. Al vanaf de aanleg van het Europaplein staan er zuileiken rond het plein. In advisering van Hûs & Hiem (mei 2012) werd de aanplant van (zuilvormige) bomen aanbevolen als middel om de ellipsvorm te ondersteunen. De flatgebouwen zijn duidelijk zeer dominant, zo sterk zelfs dat de huidige zuileiken amper opvallen. Door betere groeicondities te leveren, worden de bomen in de toekomst groter en ontstaat er een natuurlijke lambrisering die de ellipsvorm van het plein ondersteunt.

De huidige groepjes met kastanjabomen in het middengebied verstoren de geometrie van de ellips en belemmeren het doorzicht over het plein. Deze bomen keren in de nieuwe situatie niet terug.

Om een strakkere inrichting te maken die verwijst naar de huidige situatie, is gekozen voor een indeling met gras, waarin de bomen staan met een eenvoudige randafwerking tussen parallelwegen en de rotonde.

4.2.5 Hoogte

In de huidige situatie liggen de trottoirs rond het plein op 1,00 m +NAP. De bovenkant van de rand van het fonteinbassin ligt op 1,60 m +NAP.

In het definitief ontwerp liggen de trottoirs eveneens op 1,00 m +NAP en de bovenkant van de rand van de fontein op 2,40 m +NAP. Staand op het trottoir voor de flats is de overkant te zien, zelfs over het fonteinbassin heen, want van een volwassen man bevindt de ooghoogte zich op ongeveer 2,70 m +NAP. Het blikveld van een persoon is ongeveer 140 graden; de fontein neemt daarvan slechts ongeveer 15 graden in beslag. Voor het kunnen overzien van het plein is de hoogte van de fontein niet alles bepalend, omdat deze slechts 10% van het blikveld beslaat.

De fietstunnels krijgen een doorrijhoogte van 2,50 m bij de ingang, oplopend naar 2,70 m in het midden van de tunnel. Deze maat wordt ook bij andere stadsringprojecten toegepast en is voor fietsers comfortabel. De hellingspercentages in de fietspaden variëren tot een maximum van 5%. Dit zorgt er voor dat de fietspaden relatief snel op de gewenste diepte zijn en dat de toe leidende wegen niet onnodig veel omhoog gaan.

4.2.6 Fontein

De fontein ligt nu enigszins verdiept in het gras, deels verscholen achter twee groepen kastanjes. In het definitief ontwerp heeft de fontein een prominentere plek. De fontein komt niet alleen 0,80 m hoger dan in de huidige situatie te staan, maar vult ook het complete middeneiland van de nieuwe rotonde.

Om het beeld van de fontein te versterken, wordt op de rotonde en op de toe leidende wegen een betonverharding (of materiaal met een soortelijke uitstraling) gebruikt. Hierdoor ontstaat het effect alsof de fontein met z'n bassin van gewassen grindbeton op een betonnen sokkel staat.

De monumentale fontein dateert uit 1964. Enkele jaren geleden is groot onderhoud aan de technische installatie uitgevoerd en zijn de pompen van de fontein vervangen. Een gedetailleerde inspectie moet uitwijzen in welke staat de fontein zich bevindt en welke maatregelen nodig zijn om de fontein voor en na de reconstructie te verplaatsen.

4.2.7 Wijkontsluitingen

De reconstructie van het Europaplein is gericht op het verbeteren van de doorstroming op het plein en op de toeleidende wegen. Om dit te bewerkstelligen, mag het verkeer van en naar de wijken geen belemmering vormen voor het verkeer op de hoofdwegen, zoals de stadsring en de Harlingerstraatweg. Voor de ontsluiting van de aanliggende wijken is daarom een pakket aan maatregelen dat uitgebreid met de bewoners en de ondernemers is besproken, aangepast, opnieuw voorgelegd en tenslotte is afgerond. Dit betreffen de volgende wijkmaatregelen:

Harlingerstraatweg - Euterpestraat / Bilderdijkstraat

Aanleg van linksafvakken, zodat afslaand verkeer het achterop komende verkeer niet hindert en de Schrijversbuurt en het Valeriuskwartier beter bereikbaar worden.

Valeriusstraat - Wagnerstraat / Cesar Franckstraat

Aanleg van een minirotonde met aan de noord- en zuidzijde fietsoversteken, zodat een veilige uitwisseling van en naar de wijken ontstaat. Het ontwerp van deze maatregel is als onderdeel van de totale reconstructie van de Valeriusstraat opgezet. Voor de gehele Valeriusstraat is een schetsontwerp opgesteld met principeoplossingen voor de kruisingen. Op basis van dit totaalontwerp is de maatregel op de kruising met de Wagnerstraat verder gedetailleerd. Deze oplossing past dus binnen het ontwerp dat later voor de gehele Valeriusstraat wordt uitgewerkt.

Harlingerstraatweg - Engelsestraat / Nachtegaalstraat

Aan de bewoners en de ondernemers van MTV-wijk en Vosseparkwijk is voorgesteld om op de kruising met de Engelsestraat/Nachtegaalstraat middengeleiders aan te leggen en de bestaande voetgangersoversteekplaats (zebra) te verwijderen. Dit voorstel is gedaan zodat afslaand verkeer het achterop komende verkeer niet hindert en om de oversteek voor fietsers veiliger te maken.

Hierop kwamen overduidelijk reacties uit de wijken om de huidige situatie (met zebra's) te handhaven. Reconstructie van deze kruising zit dan ook niet in de plannen. Wel ligt het voor de hand om tijdens de evaluatie, een jaar na de reconstructie, de ervaringen op deze kruising nadrukkelijk te meten.

Ontsluiting Schrijversbuurt

Ondanks de verbetering van de kruising Harlingerstraatweg - Bilderdijkstraat en de aanwezigheid van de halve aansluiting Helionweg - Rhijnvis Feithstraat, wordt de Schrijversbuurt op minder plaatsen dan voorheen ontsloten. Immers, de doorsteek van de ventweg op het Europaplein verdwijnt. Voor de Schrijversbuurt geldt dat de wijk alleen nog via de Bilderdijkstraat en de Rhijnvis Feithstraat ontsloten wordt. De aansluiting bij de Potgieterstraat vervalst. Dit betekent dat verkeer komende vanuit het zuiden via het Europaplein richting de wijk moet rijden en dan via de Bilderdijkstraat of de Rhijnvis Feithstraat de wijk in gaat. Dit betekent een behoorlijke omrijbeweging. Door het creëren van een nieuwe toegang aan de zuidzijde van de wijk via het terrein van het WTC ontstaat een directe route de wijk in waardoor eerder genoemde omrijbewegingen over het hoofdwegennet en ook door de buurt worden voorkomen. Gezien de structuur van de wijk en de mogelijkheid die er is om vanaf de Rhijnvis Feithstraat weer in zuidelijke richting de wijk te kunnen verlaten is er voor gekozen om hier de toegangsweg te realiseren. Een en ander houdt in dat sluipverkeer door de wijk wordt tegengegaan. Op 20 maart 2015 is om deze toegangsweg te kunnen realiseren conform de afspraken in de Raad een omgevingsvergunning verleend. Deze is inmiddels onherroepelijk.

4.2.8 Fietsmaatregelen

Bewoners van de Schrijversbuurt pleiten niet alleen voor een betere ontsluiting van de buurt voor autoverkeer, maar ook voor de fietser. Met de aanleg van de tunnel onder de Heliconweg voldoet het plan aan deze wens.

Om optimaal gebruik te maken van de fietstunnels, moeten de toeleidende routes logisch liggen. Momenteel rijden veel fietsers van en naar Westeinde en de Piter Jelles Scholengemeenschap via de Wagnerstraat. Zij zullen alleen via de tunnels op het Europaplein rijden als de toeleidende route comfortabeler en rechtstreekser is dan nu het geval is.

De meeste fietsers uit Westeinde zullen zich niet naar de Harlingerstraatweg laten leiden, om de Wagnerstraat te blijven gebruiken. De scholieren van Piter Jelles zijn via het Europaplein te leiden als het schoolgebouw voor fietsers rechtstreeks vanaf de Harlingerstraatweg wordt ontsloten. Met de school zijn gesprekken geweest over deze mogelijkheid en het op deze manier oplossen van de gevaarlijke situatie bij de ingang van de school in de haakse bocht van de Douwe Kalmalaene. Een eventuele rechtstreekse verbinding met de Harlingerstraatweg sluit aan op het bestaande fietspad dat geschikt wordt gemaakt voor twee richtingen fietsverkeer. Door deze aanpassing wordt het voor fietsers uit de richting Marssum eveneens aantrekkelijker om de tunnels op het Europaplein te gebruiken waardoor de fietsveiligheid toeneemt.

De verkeerssituatie voor het tankstation aan de noordzijde van de Harlingerstraatweg is niet optimaal. Echter, door te schuiven met verhardingen, is een verbreding van de ventweg bij het tankstation mogelijk en kunnen auto's en fietsers elkaar daar beter passeren.

4.3 Relatie van het bestemmingsplan met andere plannen

Het bestemmingsplan "Leeuwarden – Europaweg" is opgesteld ten behoeve van de reconstructie van het Europaplein. Dit project valt onder het programma "Leeuwarden Vrij Baan" (zie: www.vrij-baan.nl). Projecten die hier ook onder vallen 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), de projecten van het zogenoemde Drachtstercomplex, zoals Drachtsterweg e.o. (inclusief nieuw aquaduct) en de reconstructie van het Drachtsterplein.

HOOFDSTUK 5 Planbeschrijving

5.1 Algemeen

De planologische inpassing vindt plaats door nieuwe bestemmingen te geven in het gebied van het voorliggende bestemmingsplan "Leeuwarden – Europaplein". Het bestemmingsplangebied is gelegen in de gebieden van de volgende bestemmingsplannen: het bestemmingsplan "Leeuwarden – Vosseparkwijk" en het bestemmingsplan "Vogelwijk / Valeriuskwartier".

Het voorliggende bestemmingsplan is opgezet overeenkomstig de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening. De SVBP 2012 (Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplan) is toegepast. De SVBP maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en waarbij de bestemmingsplankaarten (verbeeldingen) 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 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 planregels 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.

5.2.1 Inleidende regels

Begrippen

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

Wijze van meten

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

5.2.2 Bestemmingsregels

Verkeer

De bestemming "Verkeer" geeft de planologische basis voor de reconstructie van het Europaplein.

Binnen de bestemming zijn met name wegen en straten, op- en afritten, fiets- en voetspaden en fiets- en voetgangerstunnels ten behoeve van de fietsverbindingen toegestaan. Daarnaast is de bestemming "Verkeer" gelegd op een deel van het bestemmingsplangebied waar voornamelijk groenvoorzieningen zijn gepland. Binnen deze bestemming zijn ook voet- en fietspaden en waterpartijen, sloten en wadi's en dergelijke toegestaan. Ook kunnen binnen deze bestemming geluidswerende voorzieningen worden gebouwd en aangelegd. Daarnaast kunnen binnen deze bestemming "bouwwerken, geen gebouw zijnde" zoals kunstobjecten en speelvoorzieningen worden gebouwd.

5.3 Toelichting op de algemene regels

Hoofdstuk 3 van de planregels geeft een aantal algemene regels:

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.

Algemene gebruiksregels

De algemene gebruiksregels regelen 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.

Algemene aanduidingsregels

Voor het plangebied gelden aanduidingen in verband met een obstakelbeheergebied en radarverstoringgebied.

In verband met de invliegfunnel geldt er een maximale bouwhoogte. Hiervoor is de aanduiding "luchtvaartverkeerzone – obstakelbeheergebied" opgenomen.

In verband met eventuele verstoring van het radargebied van de vliegbasis gelden er bepalingen. Hiervoor is de aanduiding "luchtvaartverkeerzone – radarverstoringgebied" opgenomen. Op voorhand is daarbij geen sprake van een verbod om te bouwen.

Algemene regels inzake afwijking

Binnen deze regels wordt een aantal gevallen aan—gegeven waarmee met een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van bepaalde omschreven regels van het bestemmingsplan. Ook worden aan de toepassing van de regels inzake afwijking randvoorwaarden gesteld.

Algemene wijzigingsregels

Er zijn wijzigingsmogelijkheden opgenomen ten behoeve van het verwijderen of aangeven van nadere bestemmingen.

Overige regels

In de overige regels wordt geregeld dat de voorschriften van de Bouwverordening ten aanzien van onderwerpen van stedenbouwkundige aard buiten toepassing blijven, behalve ten aanzien van de bepaalde onderwerpen.

In 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 conform de standaarden opgenomen. Ook de slotregel is volgens de standaarden in dit bestemmingsplan opgenomen.

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 met betrekking tot 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 Milieueffectrapportages (M.e.r.).

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Vooroverleg

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan moet in het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening overleg worden gepleegd met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn.

Het (concept)ontwerpbestemmingsplan "Leeuwarden – Europaplein" is aan de daartoe aangewezen instanties toegezonden.

De overlegreacties en de beantwoording daarvan zijn als bijlage bij in deze toelichting opgenomen. Tevens is vermeld of de overlegreacties aanleiding geven om het voorliggende bestemmingsplan aan te passen.

Zienswijzenprocedure

Op grond van artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening zal het ontwerpbestemmingsplan overeenkomstig afdeling 3.4 Awb zes weken ter inzage gelegd. Gedurende deze periode wordt een ieder in de gelegenheid gesteld om een zienswijze in te dienen.

De resultaten van deze zienswijzenprocedure zullen te zijner tijd in deze toelichting worden opgenomen. Tevens zal dan worden vermeld of de zienswijzen aanleiding geven om het voorliggende bestemmingsplan aan te passen.

6.3 Grondexploitatie

Het plan voor de reconstructie van het Europaplein, waarvoor het onderhavige bestemmingsplan "Leeuwarden – Europaplein" is opgesteld, valt 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.

6.4 Milieueffectrapportage (M.e.r.)

Onderstaand is beoordeeld of voor het bestemmingsplan "Leeuwarden – Europaplein" een milieueffectrapportage (M.e.r.) moet worden gemaakt of dat er een M.e.r.-beoordelingsrapport moet worden opgesteld.

De verplichting tot het opstellen van een milieueffectrapport kan op verschillende wijze ontstaan.

- Het voornemen van een activiteit of een plan dat een dergelijke activiteit mogelijk maakt zoals genoemd in bijlage C van het Besluit milieueffectrapportage veroorzaakt een directe MER-plicht. Indien een activiteit of het plan wat deze mogelijk maakt wordt genoemd in de bijlage D van het besluit ontstaat een MER-beoordelingsplicht. Met ingang van 1 april 2011 is het Besluit milieueffectrapportage gewijzigd. Met deze wijziging wordt onder meer uitvoering gegeven aan het arrest van het Hof van Justitie

van de Europese Unie (het Hof) van 15 oktober 2009. In de uitspraak van het Hof werd duidelijk dat het Nederlandse systeem van drempelwaarden voor m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten niet in overeenstemming was met de Europese richtlijn betreffende de milieueffectbeoordeling (richtlijn 85/337/EG, hierna Europese richtlijn). Om aan het arrest van het Hof tegemoet te komen, zijn de drempels voor de m.e.r.-beoordeling gewijzigd van absolute waarden in indicatieve waarden.

- Ook kan indirect op grond van de Natuurbeschermingswet een noodzaak tot het uitvoeren van een m.e.r. en het opstellen van een MER ontstaan, indien niet uitgesloten kan worden dat er significant negatieve effecten op de instandhoudingdoelstellingen van (nabij gelegen) natuurgebieden ontstaan. In dat geval is een zogenaamd passende beoordeling noodzakelijk en tevens een m.e.r. procedure.

Beschrijving project

Het project "Europaplein" betreft de aanpassing van een verkeersplein. Het verkeersplein wordt aangepast tot turborotonde met drie fiets- en voetgangerstunnels.

Beoordeling m.e.r.-plicht c.q. m.e.r.-beoordelingsplicht op basis van het Besluit milieueffectrapportage 1994 (zoals gewijzigd per 1 april 2011).

Activiteit	Beoordeling
M.e.r.	
C 1.2 De aanleg van een autosnelweg of autoweg.	Er is bij het project Europaplein 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 het project Europaplein is maximaal circa 1 km, dat is < 10 km. Daarom is er geen sprake van een m.e.r.-plicht.
M.e.r.-beoordeling	
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 het Europaplein 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 het project Europaplein is maximaal circa 1 km, dat is < 5 km. Daarom is er geen sprake van een m.e.r.-beoordelingsplicht.

Omdat het project uitgelegd zou kunnen worden als een activiteit genoemd in de hiervoor weergegeven tabel, ontstaat een m.e.r.-beoordelingsplicht indien het een plan betreft dat boven de drempelwaarden ligt. Bij het voorliggende bestemmingsplan is sprake van de situatie onder deze drempelwaarden. In dergelijke situaties volstaat een zogenaamde 'vormvrije' m.e.r.-beoordeling.

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 3.6). De conclusie die uit dit onderzoek volgt, leidt er toe dat er geen passende

beoordeling voor de Natura 2000 gebieden noodzakelijk is. Daarom hoeft er ook geen milieueffectrapportage (Plan-M.e.r.) te worden opgesteld.

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling bestaan geen vereisten voor de vorm, maar wel voor de inhoud. Met betrekking tot de inhoud ('wat moet er in de vormvrije worden onderzocht?') moet aandacht besteed worden aan alle criteria die zijn opgenomen in Bijlage III bij de Europese richtlijn "betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten".

Naar aanleiding van het gestelde in de voorgaande paragrafen moet er een toets worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Het uitgangspunt is dat het gaat om een bestaand verkeersplein, dat planologisch wordt aangepast aan de eisen van deze tijd.

Uit de onderzoeken die voor het bestemmingsplan zijn verricht blijkt niet dat er belangrijke nadelige effecten voor het milieu optreden als gevolg van dit bestemmingsplan in vergelijking met de geldende planologisch-juridische situatie. Zie hiervoor Hoofdstuk 3 van het bestemmingsplan. Ook om die reden is het niet noodzakelijk om voor dit bestemmingsplan een milieueffectrapportage (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 "Europaplein" een m.e.r. of een m.e.r.-beoordelingsrapport te laten opstellen.

6.5 Crisis- en herstelwet

De reconstructie van het Europaplein 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

Het voorliggende plan heeft betrekking op het project Europaplein. De totale investering van het Europaplein is geraamd op:

€ 13,15 mln.
=====

De investeringen worden gedekt uit:

Bijdrage gemeente Leeuwarden	€ 6,77 mln.
Bijdrage provincie Fryslân	€ 6,38 mln.

Totaal	€ 13,15 mln.
	=====

Het Europaplein is onderdeel van het Programma Bereikbaarheid Leeuwarden. Tussen de provincie en de gemeente is een overeenkomst afgesloten waarin is vastgelegd op welke wijze partijen financieel bijdragen aan de projecten uit dit programma. De gemeenteraad heeft op 25 mei 2009 de overeenkomst met de Provincie vastgesteld.

Overeengekomen is dat de gemeente en de provincie voor de eerste € 12 mln. voor 50/50 financieel participeren. Het meerdere boven de € 12 mln. is de verhouding 2/3 gemeente en 1/3 provincie.

Op 16 juni 2009 is de overeenkomst door Provinciale Staten vastgesteld. Hiermee zijn de provinciale middelen voor de projecten uit het Programma Bereikbaarheid Leeuwarden gewaarborgd en daarmee ook de provinciale dekking van het project Europaplein.

De gemeentelijke bijdrage wordt gedekt uit het in de Programmabegroting opgenomen meerjarenprogramma infrastructuur. In de afgelopen jaren zijn via vaststelling van de programmabegroting vanuit dit meerjarenprogramma voldoende middelen gereserveerd om de gemeentelijke bijdrage van € 6,77 mln. te dekken. Hiermee is de gemeentelijke bijdrage ook geborgd.

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

De conclusie luidt dat het bestemmingsplan economisch uitvoerbaar is.

