Toelichting

Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1 INLEIDING **5**
1.1 Aanleiding 5
1.2 Begrenzing van het plangebied 6
1.3 Leeswijzer 6

HOOFDSTUK 2 PLANBESCHRIJVING **7**
2.1 Bestaande situatie 7
2.2 Toekomstige situatie (stedenbouwkundig(e) plan/structuur 7
2.3 Ruimtelijke structuur 7
2.4 Nut, noodzaak en omvang ontwikkeling 9

HOOFDSTUK 3 BELEIDSKADER **13**
3.1 Algemeen 13
3.2 Rijksbeleid 13
3.3 Provinciaal beleid 13
3.4 Gemeentelijk beleid 14

HOOFDSTUK 4 OMGEVINGSASPECTEN **17**
4.1 Algemeen 17
4.2 Geluidhinder 17
4.3 Luchtkwaliteit 17
4.4 Bodem 18
4.5 Milieuzonering 18
4.6 Externe veiligheid 18
4.7 Waterparagraaf 19
4.8 Ecologie 19
4.9 Archeologie 20
4.10 MER (Milieu effect rapportage) verantwoording 22
4.11 Cultuurhistorie 22
4.12 Ladder voor duurzame verstedelijking 22
4.13 Bezonningsstudie 23

HOOFDSTUK 5 TOELICHTING OP DE BESTEMMINGEN **25**
5.1 Toelichting op het juridische systeem 25
5.2 Regels 25
5.3 Toelichting op de bestemmingen 26

HOOFDSTUK 6 UITVOERBAARHEID **27**
6.1 Algemeen 27
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 27
6.3 Economische uitvoerbaarheid 27
6.4 Grondexploitatie 27

HOOFDSTUK 7 RAADSVASTSTELLNG **29**

BIJLAGEN

1. Parkeerbezetting 2014
2. Luchtkwaliteit
3. Bodem
4. Wateradvies
5. Ecologie
6. Bezonningsstudie
7. Raadsbrief en -besluit
8. Publicatietekst vastgesteld bestemmingsplan

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De omgeving rondom de Tesselschadestraat kampt met een grote parkeerdruk, doordat een aantal bedrijven in dit gebied over onvoldoende parkeerplaatsen op eigen erf beschikt. Als gevolg hiervan staan veel auto's geparkeerd op de openbare weg. Om de parkeerdruk te verlichten en de geparkeerde auto's uit het straatbeeld te verminderen, is het plan opgevat om centraal in het kantorengebied een parkeergarage te realiseren. Deze parkeergarage wordt gerealiseerd op het perceel van het voormalige tankstation. Tevens wordt er gebruik gemaakt van naastgelegen gronden.

Op 1 maart 2010 besloot de gemeenteraad tot de bouw van een bovengrondse parkeergarage aan de Tesselschadestraat. De garage had een capaciteit van 400 parkeerplaatsen, met een uitbreidingsmogelijkheid tot 500 parkeerplaatsen. Het plan voorzag ook in het integreren van het aanwezige tankstation. De garage zou 'opgetild' worden, waardoor er ruimte ontstond voor het tankstation.

Ten behoeve van voornoemd bouwplan is het bestemmingsplan Leeuwarden - Parkeergarage Tesselschadestraat in procedure gebracht en vastgesteld op 30 mei 2011. Dit is dan ook het momenteel ter plaatse geldende bestemmingsplan. De toegestane bebouwingshoogte loopt in dit bestemmingsplan op van 10,50 meter aan de Tesselschadestraat tot 16,50 meter aan de zuidzijde.

In 2014 is besloten af te zien van de realisatie van dit bouwplan. Er heeft een herijking van de plannen plaatsgevonden (Herijking Realisatiebesluit parkeergarage Tesselschadestraat van 1 juli 2015). Hierin wordt voorgesteld om het tankstation te verplaatsen en een kleinere garage te realiseren van 280 parkeerplaatsen op dezelfde locatie. Het bouwplan is in twee lagen en heeft een bouwhoogte van maximaal 4,50 meter.

Dit bestemmingsplan is opgesteld voor de nieuw te bouwen parkeergarage. De contour van het plangebied komt hierbij overeen met die van het voorgaande bestemmingsplan, de bouwmogelijkheden (bouwhoogte) zijn echter sterk beperkt. Ook voorziet dit nieuwe bestemmingsplan niet meer in een tankstation.

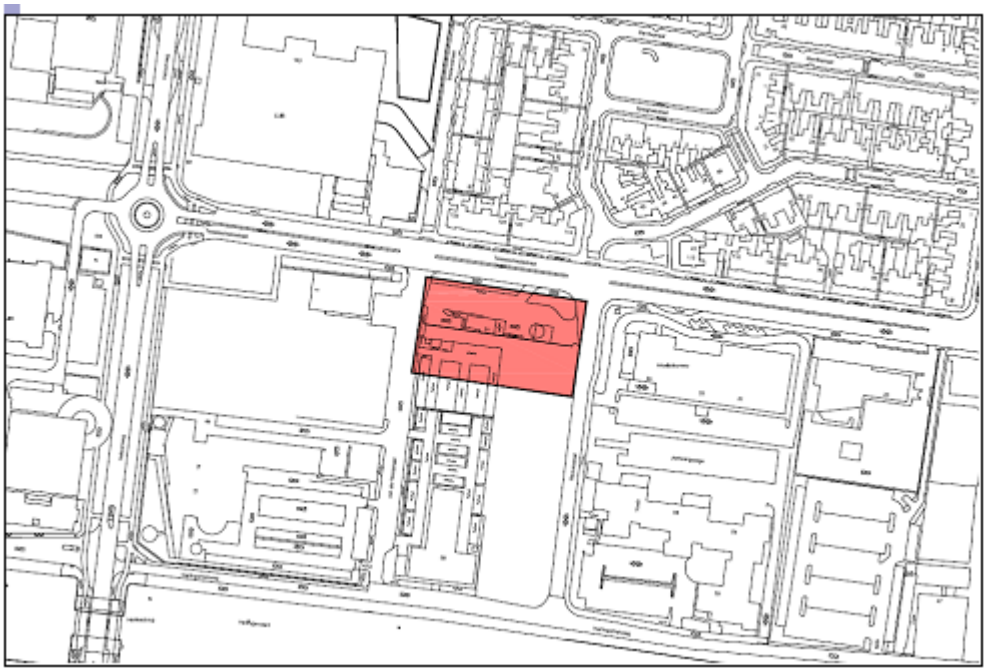
Met dit bestemmingsplan (met als basis het stedenbouwkundig plan) wordt tegemoet gekomen aan de wens van de gemeenteraad met betrekking tot een betere inpassing van de parkeergarage aan de Tesselschadestraat, op een grotere afstand van de straat en zonder hierbij afbreuk te doen aan de kwaliteit van de groene zone ten zuiden van de parkeergarage.

In de navolgende hoofdstukken wordt aangetoond dat het project zoals hiervoor beschreven op deze locatie aanvaardbaar is.

Het bestemmingsplan is conform de regels van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) opgezet en voldoet aan de wettelijk verplichte Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP2012). De benaming van de bestemmingen, de kleuren en de tekens op de digitale verbeelding zijn volgens de verplichte standaard opgezet. Het bestemmingsplan voldoet hiermee aan de wettelijke eisen van digitale uitwisselbaarheid.

1.2 Begrenzing van het plangebied

Het plangebied bevindt zich aan de zuidzijde van de Tesselschadestraat, tussen de Van der Nootstraat en de Reviusstraat. De ligging van het plangebied wordt weergegeven in figuur 1.



Figuur 1: Ligging van het plangebied.

1.3 Leeswijzer

De toelichting is als volgt opgezet:

Hoofdstuk 2: beschrijft het (bouw)plan zoals dit voorligt;
Hoofdstuk 3: geeft een overzicht van de beleidskaders waarbinnen de voorziene ontwikkeling dient te passen. Hier wordt ingegaan op het rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid;
Hoofdstuk 4: gaat in op de verschillende van toepassing zijnde milieu- en omgevingsaspecten zoals geluid, luchtkwaliteit, bodem, externe veiligheid, water, ecologie en archeologie;
Hoofdstuk 5: geeft een toelichting op het juridische systeem;
Hoofdstuk 6: geeft inzicht in de uitvoerbaarheid, zowel maatschappelijk als economisch;
Hoofdstuk 7: omvat tenslotte een samenvatting van de vaststellingsprocedure van dit bestemmingsplan.

HOOFDSTUK 2 PLANBESCHRIJVING

2.1 Bestaande situatie

Het plangebied bevindt zich aan de rand van een kantorenlocatie. Aan de overzijde van de Tesselschadestraat ligt de woonwijk Vosseparkwijk. Het gedeelte waarop het brandstoffenstation gevestigd was ligt momenteel braak. Het overige deel betreft een bestaand verhard parkeerterrein van het CJIB en een later aangelegd parkeerterrein ten behoeve van Ziggo.

De omgeving Tesselschadestraat heeft al geruime tijd te kampen met een grote parkeerdruk. Een aantal bestaande bedrijven beschikt over onvoldoende parkeerplaatsen op eigen terrein. Ook zorgt de parkeerdruk ervoor dat bestaande bedrijven vanwege de huidige parkeernormen beperkt kunnen uitbreiden. Het doel is om door het realiseren van een parkeergarage op deze locatie de parkeerbehoefte van de bedrijven en instellingen uit de omgeving te faciliteren, waardoor verdere ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt. De parkeergarage heeft tevens een overloopfunctie voor het WTC-gebied. Daarnaast bestaat de wens om het gebied ten westen van de Heliconweg een kwaliteitsimpuls te geven door het opheffen van een deel van de maaiveldparkeerplaatsen. Ook hierdoor ontstaat de behoefte aan extra parkeerplaatsen.

2.2 Toekomstige situatie (stedenbouwkundig(e) plan/structuur

Het initiatief betreft de bouw van een bovengrondse parkeergarage. De parkeergarage krijgt een plek tussen de kantoorgebouwen aan de zuidzijde van de Tesselschadestraat.

De locatie is gekozen vanwege:
- de gunstige ligging ten opzichte van de gebruikers;
- de ontsluitingsmogelijkheden;
- de grondposities;
- de stedenbouwkundige inpassingmogelijkheden.

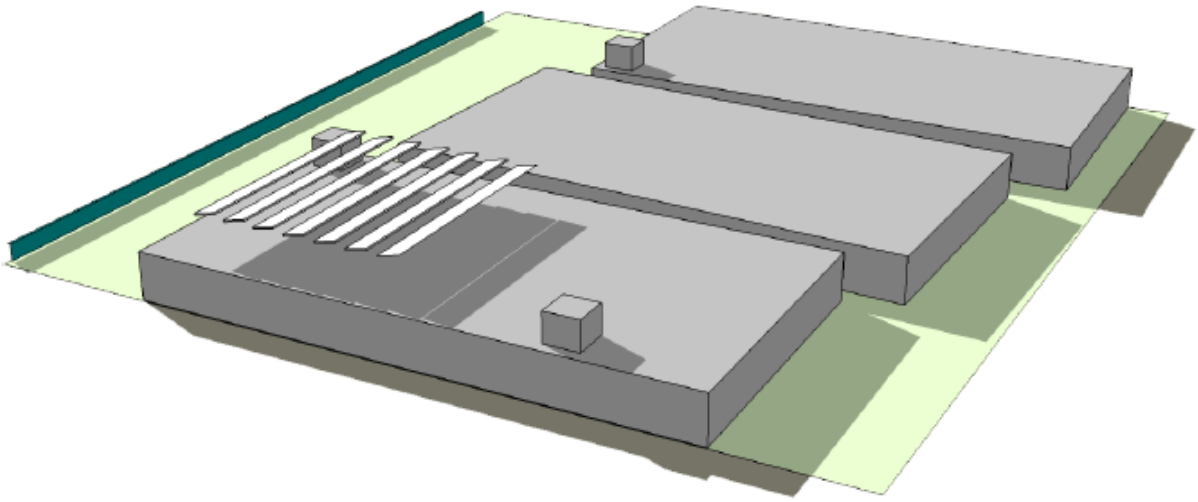
De voorgestelde parkeergarage biedt ruimte aan maximaal 280 auto's. De bouwhoogte in dit bestemmingsplan is een stuk lager dan in het huidige rechtsgeldige bestemmingsplan. Het bebouwingsvlak mag bebouwd worden tot een hoogte van maximaal 4,50 meter. Ter plaatse van de specifieke bouwaanduiding - parkeergarage Revius kan voor maximaal 80% van dat oppervlak tot maximaal 7 meter hoog gebouwd worden, uitsluitend ten behoeve van trappen- en lifthuizen en/of (een constructie ten behoeve van) zonnepanelen.

2.3 Ruimtelijke structuur

2.3.1 Stedenbouwkundige uitgangspunten

In het gebied bevinden zich kantoren, voorzieningen en woningen. Er is een diversiteit aan gebouwen uit verschillende bouwperioden. Er zijn gebouwen uit de jaren ‘60 en ‘70, maar

ook gebouwen die in de laatste tien jaar zijn gerealiseerd. De locatie van de parkeergarage ligt in het kantorengebied aan de zuidzijde van de Tesselschadestraat en tegenover de Vosseparkwijk. Aan de Tesselschadestraat zijn grote verschillen in de grootte van de bebouwing. Rijen laagbouwwoningen aan de noordzijde staan tegenover kantoorgebouwen van 15 meter.



Figuur 2: Verkleinde garage geleed in drie delen.

Beleidsintentie
De garage manifesteert zich als een geleed volume in een groene setting. Het gebouw voegt zich zo goed mogelijk in de bestaande bebouwing.

Ruimtelijke inpassing
- De hoekpunten van het gebouw staan in de gevellijnen van de naastliggende gebouwen.
- De zijgevels liggen parallel aan de Reviusstraat en de Van der Nootstraat.

Verschijningsvorm
- Het gebouw is opgebouwd uit drie vergelijkbare volumes die ten opzichte van elkaar verschoven zijn.
- De beide buitenste volumes liggen in de gevellijn van de naastgelegen gebouwen, het middelste volume heeft een tussenpositie.
- Er is eenheid in architectuur van de gevels van de drie te onderscheiden volumes; alle gevels hiervan hebben een gelijke uitstraling en materialisering.
- De tussenleden, die de drie volumes aan elkaar koppelen zijn ondergeschikt, liggen minimaal 2 meter ‘naar binnen’ en dienen in voldoende mate de drie volumes zichtbaar te maken. Het materiaal van deze delen is afwijkend van het materiaal van de volumes.
- De entree van de garage is ondergeschikt en heeft een neutrale uitstraling.

- Er zijn geen bijgebouwen of aanbouwen, deze zijn opgenomen in de hoofdmassa. De opbouwen voor lift- en trappenhuizen zijn bescheiden en ondergeschikt aan de hoofdmassa.
- Eventuele zonnepanelen staan op een lichte en transparante constructie.

Detaillering, materiaal- en kleurgebruik
- De openheid in de gevels ten behoeve van natuurlijke ventilatie wordt gerealiseerd door de kenmerken van het materiaal, zoals bijvoorbeeld bij strekmetaal. De openheid wordt niet gerealiseerd door het maken van lange horizontale openingen, zoals stroken, groter dan 60 cm, maar door gebruik van ritmiek of door toepassing van een sterk grafisch patroon.
- Er is sprake van terughoudend kleurgebruik. Bij gebruik van glas of natuurlijke materiaal is de kleur naturel. Voor andere materialen, zoals metalen, geldt dat de kleuren zich bewegen tussen grijs en antraciet.
- Uitwerking en inpassing van de constructies en installaties vormen een geïntegreerd geheel.
- Constructieve en installatietechnische aspecten, evenals de eisen ten aanzien van brandveiligheid worden mee-ontworpen in het eindbeeld.
- Gevelmaterialen zijn niet sterk spiegelend, glanzend of reflecterend.

2.3.2 Welstandsrichtlijnen
De uitwerking van de stedenbouwkundige randvoorwaarden vindt plaats in de welstandsrichtlijnen die gelijktijdig met dit bestemmingsplan in procedure zijn gebracht.

2.4 Nut, noodzaak en omvang ontwikkeling

Dat de omstandigheden waarop het realisatiebesluit in 2010 is genomen ten opzichte van 2015 zijn gewijzigd is evident. Heeft de realisatie van een parkeergarage op deze locatie nut en is het noodzakelijk? En hoe groot moet de garage dan worden? Deze vraag wordt beantwoord vanuit de ambitie voor het gebied en de parkeerbehoefte.

2.4.1 Ambitie voor het gebied Tesselschadestraat, WTC en omgeving
De omgeving van de Tesselschadestraat en het WTC, gelegen tussen de Stationsomgeving en de Westelijke invalsweg, is één van de belangrijke vestigingslocaties voor bedrijven en instellingen. Langs deze as bevinden zich vele grote bedrijfslocaties die zorgdragen voor een belangrijk aandeel in de werkgelegenheid van de gemeente Leeuwarden, met uitstraling tot ver buiten de gemeentegrens. In de kantorenmarkt zien wij trends zoals duurzaamheid, concentratie van kantooractiviteiten en flexibel werken die impact hebben op de vraag van gebruikers. Kwaliteit, multifunctionaliteit (aanwezigheid van voorzieningen) en (dubbele) bereikbaarheid (met de auto en met openbaar vervoer) van kantoorlocaties (centrum/stationslocaties) worden steeds belangrijkere vestigingseisen voor moderne kantoorgebruikers.

De kantorenmarkt is structureel aan het veranderen. De verwachte toekomstige vraag naar kantoren zakt verder in ten opzichte van het verleden. De verwachting is dat de vraag blijvend lager zal zijn dan in eerdere jaren. Dit hangt nauw samen met de economische crisis, maar meer nog met de afvlakkende werkgelegenheidsgroei. Voor wat betreft de Tesselschadestraat en omgeving geldt dat het gebied zich om die reden steeds meer

ontwikkelt naar een gemengde zone van wonen en werken. Op de locatie van de voormalige HTS is bijvoorbeeld woningbouw gerealiseerd en op het LPF-terrein wordt dit ook voorzien. Daarbij heeft een aantal verouderde kantoorgebouwen reeds een functieverandering naar wonen ondergaan.

Direct aan de andere kant van de Heliconweg is het WTC gebied ook aan verandering onderhevig. De nieuwe ijshal is gerealiseerd en er wordt nagedacht over de toekomstige invullingen van de evenementenhallen. Ook is het gebied één van de potentiële locaties voor een eventueel nieuw te realiseren Cambuur stadion. Diverse ontwikkelingen die ieder op zichzelf de nodige invloed hebben op de toekomstige potentie, invulling en parkeerbehoefte in het WTC-gebied. De exacte richting waarop het gebied zich gaat ontwikkelen is nog onduidelijk, maar dat het ontwikkelingen zijn die een vliegwieleffect kunnen hebben voor de verdere ontwikkeling van dit gebied staat buiten kijf. Dit alles staat nog los van de sterk verbeterde bereikbaarheid als gevolg van de Haak en de Westelijke Invalsweg en de reconstructie van het Europaplein, waardoor dit gebied nog meer dan vroeger een belangrijke fysieke schakel is in de stedelijke (infra)structuur.

In de omgeving Tesselschadestraat is de afgelopen jaren een aantal grotere kantoren opgeleverd (CJIB, UPC, Veiligheidsregio Fryslân). Deze ontwikkelingen stonden mede aan de basis voor het initiatief van een parkeergarage aan de Tesselschadestraat. Met deze partijen zijn dan ook contracten afgesloten voor de afname van 229 parkeerplaatsen in de parkeergarage. Kijkende naar het gebied zijn de komende jaren geen concrete grote nieuwbouw ontwikkelingen te verwachten op het gebied van kantoren. Daarentegen wel op het gebied van wonen en werken.

Om deze functies in de omgeving van de Tesselschadestraat goed op elkaar te laten aansluiten en met elkaar te laten functioneren, is het noodzakelijk om kwaliteit toe te voegen door luwte te creëren. Door het toevoegen van meer groen, minder blik op straat en de openbare ruimte zodanig in te richten dat de compacte ruimte beter wordt benut, wordt deze luwte gecreëerd. De afgelopen jaren zijn de eerste stappen van deze metamorfose ingezet. De groenzone naast het CJIB is gerealiseerd, de Tesselschadestraat is gerevitaliseerd, de Harlingertrekweg is tot aan de Heliconweg heringericht en er is betaald parkeren ingevoerd langs de Harlingertrekweg en het WTC-gebied tussen het hotel/casino en de Harlingervaart.

De insteek is om te blijven vasthouden aan het ambitieniveau, zoals weergegeven in het ontwikkelkader TWeo (de ontwikkelrichting in het gebied Tesselschadestraat - WTC en omgeving, zie hiervoor ook paragraaf 3.4). De stedenbouwkundige ambitie voor het gebied blijft onverkort van kracht. Ingezet wordt op het realiseren van een hoogwaardig gemengd gebied, met groene zones, langs een hoogwaardige ontsluitingsas (Tesselschadestraat). Het op straat parkeren wordt verminderd door het herinrichten van de openbare ruimte, waardoor de Harlingervaart beter zichtbaar wordt. Aldus ontstaat een prettig en robuust vormgegeven gemengd gebied waar het wonen en werken hand in hand gaan.

2.4.2 Parkeerbehoefte

Het inschatten van de parkeerbehoefte in de omgeving van de Tesselschadestraat is een complexe opgave. De parkeerdruk die de Vosseparkwijk in 2010 ervoer, is door de invoering van de blauwe zone opgelost. Daarnaast lijkt door de aanwezigheid van het

WTC-terrein er parkeercapaciteit in overvloed te zijn, wanneer er geen evenementen zijn. Maar schijn bedriegt. Het WTC-terrein is en blijft de komende jaren in ontwikkeling zoals vorenstaand reeds aangeven én het ligt aan de andere zijde van de Heliconweg waardoor overstekende bewegingen in potentie kunnen leiden tot ongewenste congestie. De invloed van overstekende voetgangers op de doorstroming van het autoverkeer op de Heliconweg is niet significant. Wel blijft het vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid wenselijk dat het aantal oversteekbewegingen op de Heliconweg beperkt is.

Als gevolg van de herinrichting in het gebied zijn er nu minder parkeerplaatsen in de openbare ruimte (-170). Daarnaast is er betaald parkeren ingevoerd op de Harlingertrekweg en in het WTC-gebied. Met de omliggende bedrijven zijn afspraken gemaakt over de realisatie van 229 parkeerplekken in de parkeergarage.

Parkeerbezetting 2014
In juni 2014 is een parkeeronderzoek uitgevoerd naar de bezetting van de parkeerplaatsen / terreinen langs de Harlingertrekweg en omgeving (**zie bijlage 1**). In dit onderzoek zitten zowel private parkeerplaatsen (bedrijven) als ook openbare parkeerplaatsen (gemeente). Voor nu wordt ingegaan op de parkeerbalans van de gemeentelijke parkeerplaatsen. Immers over de andere parkeerplaatsen heeft de gemeente geen zeggenschap of sturing. Het aantal parkeerplaatsen langs de Harlingertrekweg (vanaf ING t/m WTC) bedraagt ongeveer 500. De bezetting is erg hoog, tegen de 100%. Kortom, er is sprake van een hoge parkeerdruk. Overloop is er op de parkeerterreinen van het WTC B2 en B3 (deel dat in eigendom is van gemeente, circa 200 parkeerplaatsen). In juni 2014 stonden hier circa 20 auto's. Bezetting van circa 10%. De gemiddelde bezetting (Harlingertrekweg en WTC B2/B3) komt dan uit op circa 75%.

Parkeerbezetting februari 2016
Door het invoeren van betaald parkeren op de Harlingertrekweg en op de parkeerterreinen B2 en B3* bij het WTC is de parkeerdruk langs de Harlingertrekweg afgenomen. Op het terrein B2 kan buiten de spits goedkoper worden geparkeerd. Hier is het drukker dan langs de Harlingertrekweg (deel ten westen van de Heliconweg). Langs de Snekertrekweg, waar het parkeren gratis is, is de parkeerbezetting toegenomen. De parkeerdruk ten westen van de Heliconweg is nog hoog omdat hier medewerkes van bedrijven met parkeervergunningen parkeren. Dit zijn werknemers die bij de oplevering van de met dit bestemmingsplan voorziene parkeergarage in de garage gaan parkeren.

**Als kanttekening geldt hierbij dat het reserveren van B2 en B3 WTC geen ideale oplossing is. Het moet echt als een tijdelijk oplossing worden gezien en wel om de volgende redenen:*

- *Het lijkt een eenvoudige oplossing op niet al te verre afstand van de doelgroep. Echter voor de lange termijn sluit het niet aan op de gemaakte afspraak met de bedrijven om in de directe nabijheid een parkeervoorziening te realiseren;*
- *Het gebruik van parkeerterreinen B2/B3 WTC door werknemers conflicteert met het gebruik van deze plekken door gasten WTC (congres) en hotel. De herinrichting van de Harlingertrekweg, het deel ten westen van de Heliconweg, kan nog niet worden uitgevoerd (nu 105 parkeerplaatsen, na herinrichting circa 50), waardoor de gewenste kwaliteitsverbetering nog niet kan worden gerealiseerd;*
- *De parkeerterreinen B2/B3 WTC worden op dit moment bij drukke evenementen WTC ingezet om te kunnen parkeren.*
- *Om het parkeerterrein te kunnen bereiken dienen voetgangers de Heliconweg over te steken. Dit kan tijdens de spits mogelijk leiden tot ongewenste congestie op deze weg, wat de doorstroming belemmert.*

Het borgen van een goed functionerende parkeervoorziening voor de bedrijven is dan ook een belangrijke voorwaarde voor het vestigingsklimaat. Het is ongewenst om langdurig te blijven parkeren (door deze doelgroep) op de parkeerterreinen B2 en B3 WTC. Het realiseren van een parkeervoorziening in de directe omgeving van de bedrijven is daarom nodig en ook afgesproken met de bedrijven. Deze parkeervoorziening kan dan tevens in de weekenden en tijdens drukke evenementen door het WTC gebruikt worden.

2.4.3 Conclusie nut en noodzaak

Op grond van de nut en noodzaak kan geconcludeerd worden dat het afzien van een parkeergarage geen reële optie is. De ambitie voor het gebied wordt dan verlaten. De groenzone kan niet gerealiseerd worden en het deel van de Harlingertrekweg ten westen van de Heliconweg kan nog niet worden heringericht (minder blik op straat). Een deel van de afspraken met de bedrijven kan met dit scenario niet nagekomen worden. Dit betreft zowel de parkeer- als de kwaliteitsafspraken, waarvoor compensatie moet komen. Ook blijft de parkeerdruk in de omgeving in dit scenario hoog.

2.4.4 Omvang parkeergarage

Nu geconcludeerd is dat het afzien van een parkeergarage geen reële optie is, luidt de vraag hoe groot de garage moet worden. Bij het realisatiebesluit in 2010 is uitgegaan van een parkeergarage met 400 plekken, die op termijn uit te breiden was tot 500 plaatsen. Indertijd is een directe behoefte van 330 parkeerplaatsen aangetoond, gebaseerd op de feitelijk aanwezige parkeervraag vermeerderd met de ingeschatte groei van bedrijvigheid. Nu wordt de benodigde omvang van de parkeergarage gebaseerd op de 229 inmiddels afgesloten abonnementen met een plus van ruim 20% voor toekomstige groei van het aantal abonnementen, voor uitgifte van uitrijkaarten voor bezoekers en de afgifte van abonnementen voor werknemers die geen bedrijfsparkeerplaats van hun werkgever krijgen. De garage dient hiermee bij oplevering een capaciteit te hebben van circa 280 parkeerplaatsen. Met een omvang van 280 parkeerplaatsen in de garage in combinatie met de invoering van betaald straatparkeren in de directe omgeving van de parkeergarage is de parkeerbalans in dit gebied op orde.

HOOFDSTUK 3 BELEIDSKADER

3.1 Algemeen

Het beleid van het rijk, de provincie én de gemeente geeft uitgangspunten voor bestemmingsplannen. In dit hoofdstuk zijn deze uitgangspunten weergegeven. Uitgangspunten ten aanzien van de omgevingsaspecten komen in het volgende hoofdstuk aan bod.

3.2 Rijksbeleid

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de "kapstok" voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

In de SVIR schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Het ruimtelijke- en mobiliteitsbeleid wordt meer aan provincies en gemeenten overgelaten. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet en waterveiligheid.

Tot 2028 heeft het kabinet in de SVIR drie Rijksdoelen geformuleerd:
- de concurrentiekracht vergroten door de ruimtelijk-economische structuur van Nederland te versterken. Dit betekent bijvoorbeeld een aantrekkelijk (internationaal) vestigingsklimaat;
- de bereikbaarheid verbeteren;
- zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

De provincies en gemeenten hebben hierbij in het ruimtelijke- en mobiliteitsbeleid meer bevoegdheden, bijvoorbeeld op het gebied van landschappen, verstedelijking en het behoud van groene ruimte. Provincies en gemeenten zijn volgens het kabinet beter op de hoogte van de situatie in de regio en de vraag van bewoners, bedrijven en organisaties. Daardoor kunnen zij beter afwegen wat er in een gebied moet gebeuren. Het voorliggende bestemmingsplan past binnen de kaders van het rijksbeleid.

3.3 Provinciaal beleid

Streekplan Fryslân 2007 “Om de kwaliteit fan de romte”
Het geldende ruimtelijk beleid van de provincie is opgenomen in het op 13 december 2006 vastgestelde Streekplan Fryslân 2007. Dit streekplan bevat de provinciale kaders waar binnen ruimtelijke ontwikkelingen moeten plaatsvinden. Leeuwarden wordt in het streekplan aangemerkt als één van de zes stedelijke centra van Fryslân. De provincie kiest voor een versterking van de positie van Leeuwarden als Leeuwarden hoofdstad van de provincie, met accenten op een kwantitatief en kwalitatief voldoende aanbod van woningen en op een verbetering van de bereikbaarheid. De stedelijke centra dienen aantrekkelijk te

zijn voor alle groepen van de samenleving, niet alleen om er te werken maar ook om er te wonen.

Naast ruimte voor wonen dient in de stedelijke centra voldoende ruimte beschikbaar te zijn voor onder meer bedrijvigheid, dienstverlening, culturele, commerciële en openbare voorzieningen, gezondheidszorg en onderwijs. Voor de invulling van wonen en overige functies wordt in eerste instantie gezocht naar mogelijkheden binnen bestaand bebouwd gebied. Binnen bestaand bebouwd gebied dient ruimtelijke kwaliteit toegevoegd te worden en nieuwe functies mogen met elkaar worden gecombineerd, zodat efficiënt ruimtegebruik wordt bevorderd.

In het Streekplan geeft Gedeputeerde Staten (GS) aan dat er een verdere groei van de mobiliteit en daarmee congestie wordt verwacht. Er wordt aangegeven dat Leeuwarden een knelpunt vormt. De provincie streeft naar een optimale bereikbaarheid. Een verbetering in de parkeergelegenheid draagt daaraan bij. Voorts zet de provincie in op een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. De parkeergarage draagt daaraan bij door het parkeren in het kantorengebied in een gebouwde voorziening onder te brengen en daarmee een kwaliteitsimpuls aan de omgeving te geven.

Dit bestemmingsplan, waarin de bouw van een parkeergarage wordt voorzien, past goed binnen het streekplan.

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

In artikel 1 van de verordening worden regels gegeven gericht op het bundelen van stedelijke functies in stedelijk gebied. Het plangebied ligt in het 'bestaand stedelijk gebied'. Hier wordt ruimte geboden voor het ontwikkelen van stedelijke functies.

Dit bestemmingsplan, met daarin opgenomen de beoogde parkeergarage, is in overeenstemming met de kaders van de Verordening Romte.

3.4 Gemeentelijk beleid

Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP)
In het GVVP 2016 zijn het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan van de voormalige gemeente Leeuwarden en de beleidsvisie verkeer en vervoer van de voormalige gemeente Boarnsterhim ongewijzigd overgenomen en vastgesteld. De vaststelling moet gezien worden als een noodzakelijke handeling ten gevolge van de herindeling per 1 januari 2014.

In het GVVP 2016 zijn de volgende eerder vastgestelde documenten ongewijzigd samengevoegd:
a. Het Gemeentellijk Verkeer- en Vervoerplan 2011 - 2025, Leeuwarden goed op weg;
b. Het fietsplan Richtingwijzer Fiets 2013 - 2025;
c. De beleidsvisie vekreer en vervoer Boarnsterhim 2001.

Het doel van het GVVP is het ontwikkelen van een doelmatig, veilig en duurzaam verkeers- en vervoersysteem.

In het GVVP geeft de gemeente aan dat zij de parkeerproblematiek integraal wil benaderen. Dit wil zeggen dat het parkeren voor alle reismotieven en alle tijdstippen in onderlinge samenhang worden gezien. De volgende beleidsuitgangspunten worden genoemd:

- elk gebied, complex of bedrijf dient in zijn eigen parkeerbehoefte te voorzien;
- geparkeerde auto's dienen zoveel mogelijk aan de openbare ruimte en aan het zicht worden onttrokken;
- het parkeerbeleid is restrictief in gebieden waar ruimte schaars is;
- de kosten van het parkeren dient door de gebruiker te worden betaald.

De parkeergarage betreft zowel een kwantitatieve als een kwalitatieve verbetering van het parkeren aan de Tesselschadestraat. De ontwikkeling sluit hiermee aan op de beleidsuitgangspunten uit het GVVP.

Ontwikkelkader "Tesselschadestraat WTC en omgeving" versus welstand
Op 1 oktober 2007 heeft de gemeenteraad het ontwikkelkader "Tesselschadestraat WTC en omgeving" vastgesteld. In dit ontwikkelkader zijn de ruimtelijke, planologische en functionele kaders voor dit gebied weergegeven. In dit kader is ook melding gemaakt van de parkeerdruk en de mogelijkheid van een door de gemeente te realiseren gebouwde parkeervoorziening.

Dit ontwikkelkader geeft de hoofdlijnen weer, maar bevat onvoldoende concrete randvoorwaarden voor de diverse ontwikkellocaties. Daarom zal per locatie een stedenbouwkundig kader bepaald moeten worden. Dit vindt plaats in de vorm van welstandsrichtlijnen. De welstandsrichtlijnen voor de te realiseren parkeergarage hebben om deze reden dan ook gelijktijdig ter inzage gelegen met het ontwerpbestemmingsplan.

HOOFDSTUK 4 OMGEVINGSASPECTEN

4.1 Algemeen

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

4.2 Geluidhinder

De Wet geluidhinder (Wgh) heeft als belangrijkste doel het bestrijden en voorkomen van geluidhinder. Op grond van de wet zijn verschillende vormen van geluidhinder te onderscheiden die directe raakvlakken hebben met de ruimtelijke ordening.

Een parkeergarage is geen geluidgevoelig object. Verkeerslawaai en industrielawaai zijn voor dit plan niet van toepassing. Geluid is dan ook geen beperkende factor voor dit bestemmingsplan.

4.3 Luchtkwaliteit

Het aspect luchtkwaliteit is opgenomen in de Wet milieubeheer (Wm) en is enerzijds bedoeld om de negatieve effecten op de volksgezondheid aan te pakken als gevolg van te hoge niveaus van luchtverontreiniging. Anderzijds heeft het aspect luchtkwaliteit tot doel mogelijkheden te creëren voor ruimtelijke ontwikkelingen, ondanks overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit.

De Wm voorziet onder meer in een gebiedsgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Luchtkwaliteitseisen vormen onder de Wm geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkelingen als een van onderstaande situaties van toepassing is:
- er is geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project (al dan niet per saldo) leidt niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het NSL;
- een project draagt ‘niet in betekenende mate’ bij aan de luchtverontreiniging.

In het kader van het voorgaande bestemmingsplan is een luchtkwaliteitsonderzoek gedaan (**zie bijlage 2**). Aangegeven werd dat de garage dienst gaat doen als parkeergelegheid voor de omliggende kantoren en een oplossing moet bieden voor de huidige parkeeroverlast in de omgeving. Tegelijkertijd werd ook het bestemmingsplan Vosseparkwijk geactualiseerd en waren er plannen om de omgeving anders te ontsluiten. Voor de nieuwe ontsluiting is daarbij uitgegaan van twee varianten: een nieuwe brug over de Harlingervaart en de ander via een nieuwe aansluiting op de Heliconweg. Voor het aspect luchtkwaliteit is hierbij uitgegaan van de worst-case. De uitkomst van de berekening destijds laat zien dat er zelfs in de worst-case situatie ruim aan de normen wordt voldaan.

In de huidige situatie betreft het 'slechts' de bouw van een parkeergarage met minder plekken dan de situatie in 2011 zodat geconcludeerd kan worden dat de realisatie van de parkeergarage uit het oogpunt van luchtkwaliteit geen beperkingen oplevert.

4.4 Bodem

In het kader van een ontwikkeling of een herziening van een bestemmingsplan moet onderzocht worden welke gevolgen eventuele bodemverontreinigingen hebben voor de uitvoerbaarheid van het plan. De bodemkwaliteit kan namelijk een beperkende factor zijn voor de beoogde functie of de financiële haalbaarheid van het bestemmingsplan. Uitgangspunt ten aanzien van de bodemkwaliteit is dat deze bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zodanig goed moet zijn dat er geen risico's voor de volksgezondheid bestaan bij het gebruik van het plangebied voor wonen of een andere functie.

Als gevolg van het voormalige gebruik van het onderhavige gebied als benzineverkooppunt is in 1999 een bodemsanering uitgevoerd. In de periode 2013 - 2015 zijn enkele actualiserende bodemonderzoeken uitgevoerd **(zie bijlage 3)**. Gebleken is dat de bodem op dit moment hooguit licht verontreinigd is. Dat wil zeggen dat er geen bodemsanering nodig is en dat er geen belemmeringen zijn voor het geplande gebruik van de locatie als parkeergarage.

4.5 Milieuzonering

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

Een parkeergarage valt onder onder milieucategorie 2. Bij dergelijke inrichtingen wordt een afstand van 30 meter ten opzichte van woongebieden gehanteerd. De afstand tussen de parkeergarage en de dichtstbijzijnde woningen (aan de overzijde van de Tesselschadestraat) bedraagt 30 meter. Hiermee wordt voldaan aan de richtlijnafstand. De parkeergarage valt onder het Activiteitenbesluit en zal moeten voldoen aan de (geluids)normen uit dit besluit. Voorts worden omliggende bedrijven als gevolg van de bouw van de parkeergarage niet in de bedrijfsvoering beperkt. Vanuit milieuzonering zijn er dan ook geen beperkingen ten aanzien van dit bestemmingsplan.

4.6 Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat om het beperken van de kans op en het effect van een ernstig ongeval voor de omgeving door:
- het gebruik, de opslag en productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen);
- het transport van gevaarlijke stoffen (buisleidingen, wegen, waterwegen en spoorwegen);
- het gebruik van luchthavens.

Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het beperken van de risico's voor de burger door voornoemde activiteiten. Het externe veiligheidsbeleid is verankerd in diverse wet- en regelgeving

In het kader van het aspect externe veiligheid is de Risicokaart bekeken. Hieruit blijkt dat er in of nabij het plangebied geen risicovolle inrichtingen gevestigd zijn. Ook valt het plangebied niet binnen een invloedsgebied van een route voor gevaarlijke stoffen. Bovendien is een parkeergarage is geen kwetsbaar of beperkt kwetsbaar object. Externe veiligheid vormt dan ook geen beletsel voor dit bestemmingsplan.

4.7 Waterparagraaf

Een belangrijke verplichting voor alle ruimtelijke plannen en projecten is de watertoets. Het doel hiervan is te waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen meer expliciet en op een evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten. De "winst", die wordt behaald bij de watertoets, ligt bij de vroegtijdige betrokkenheid van de waterbeheerder en de informatievoorziening. Om het proces van de watertoets te bevorderen is door de provincie en het waterschap een handreiking watertoets opgesteld, beschikbaar via de website van provincie en waterschap.

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

Voor het bestemmingsplan is een watertoets aangevraagd op www.dewatertoets.nl. Hieruit is gebleken dat het plan een beperkte invloed heeft op de waterhuishouding en de afvalwaterketen. Hierdoor kan de korte procedure worden gevolgd voor de watertoets. Dit betekent dat de beperkte invloed van het plan kan worden opgevangen met standaard maatregelen **(zie bijlage 4)**. Met de van toepassing zijnde maatregelen zal rekening worden gehouden. Het aspect water vormt dan ook geen beletsel voor dit bestemmingsplan.

4.8 Ecologie

Bij elk ruimtelijk plan dient, met het oog op de natuurbescherming, rekening te worden gehouden met de Wet natuurbescherming. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in gebiedsbescherming en soortenbescherming. Een ruimtelijk plan mag namelijk geen significante gevolgen hebben voor een te beschermen gebied en/of soort.

In verband met de beoogde bouw van de parkeergarage is in 2010 een ecologische beoordeling uitgevoerd. In de rapportagebrief van Altenburg & Wymenga d.d.13 oktober 2010 **(zie bijlage 5)** is het plan getoetst aan de wet- en regelgeving ten aanzien van natuur.

Gezien de "leeftijd" van de rapportage is de rapportage eind 2015 geactualiseerd (**zie bijlage 5)**. De beoogde herinrichting is hierbij opnieuw beoordeeld.

Op basis van de geactualiseerde ecologische beoordeling in 2015 kunnen de volgende conclusies worden getrokken:
- de beoogde herinrichting veroorzaakt geen conflict met wet- en regelgeving ten aanzien van gebieden die beschermd zijn volgens de Wet natuurbescherming, de (Provinciale) Ecologische Hoofdstructuur en overige relevante regelgeving betreffende gebiedsbescherming.
- de beoogde herinrichting veroorzaakt geen conflict met de Flora- en faunawet, mits wordt voldaan aan de voorwaarde dat broedende vogels en hun nesten niet worden verstoord.

De werkzaamheden zullen worden uitgevoerd met in acht name van de gestelde randvoorwaarden. Het aspect ecologie staat dit bestemmingsplan dan ook niet in de weg.

4.9 Archeologie

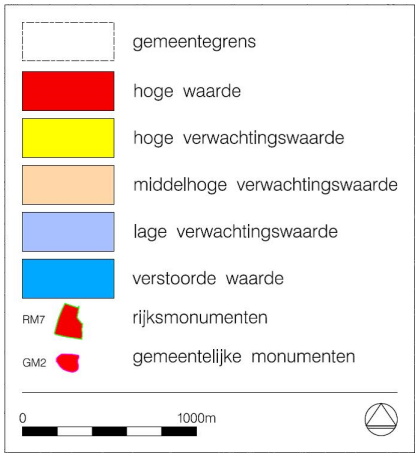
Ter implementatie van het Verdrag van Malta in de Nederlandse wetgeving is op 1 september 2007 de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (WAMZ) in werking getreden. Deze nieuwe wet maakt deel uit van de (gewijzigde) Monumentenwet. De kern van de WAMZ is dat wanneer de bodem wordt verstoord, de archeologische resten intact moeten blijven. De WAMZ verplicht gemeenten bij het opstellen van bestemmingsplannen rekening te houden met de in hun bodem aanwezige waarden. Naast het inventariseren van de te verwachten archeologische waarde, zal het bestemmingsplan uiteindelijk, indien nodig (en mogelijk), een bescherming moeten bieden voor waardevolle gebieden. Dit kan bijvoorbeeld door middel van het stellen van specifieke voorwaarden middels een omgevingsvergunning voor aanleg- en bouwactiviteiten.

De gemeente heeft met de beleidsnota Archeologische Monumentenzorg Leeuwarden (AMzL) 2014 haar archeologische koers vastgesteld en uitgezet. Met een eigen archeologisch beleidsplan kiest de gemeente ervoor de eigen keuzes voor alle betrokkenen helder te maken. Er wordt duidelijk naar voren gebracht hoe en waarom de gemeente Leeuwarden zorg draagt voor haar kwetsbare bodemarchief en welke consequenties dat heeft. Dit beleid is afgestemd met de provincie, maar geeft een eigen invulling aan de manier waarop Leeuwarden omgaat met archeologie. In het archeologiebeleid zijn de volgende elementen van belang:
- archeologie wordt meegenomen in nieuwe bestemmingsplannen;
- ten behoeve van het verlenen van een omgevingsvergunning wordt getoetst op archeologische waarden.

Door de herindeling met Boarnsterhim in 2014 is het gemeentelijk grondgebied uitgebreid. Om deze uitbreiding aan de archeologische waardenkaart te kunnen toevoegen zijn enkele regels en toelichtingen met betrekking behoud en beheer van archeologische terreinen in de Erfgoedverordening aangepast. Ook is sinds 1 juli 2016 de Monumentenwet 1988 vervallen en in de plaats daarvan de Erfgoedwet vastgesteld. Nieuw toegevoegd aan de Erfgoedwet is de instandhoudingsplicht voor beschermde monumenten. Deze wordt nu specifiek voor gemeentelijke monumenten in de erfgoedverordening opgenomen.

De verordening tot wijziging van de Erfgoedverordening gemeente Leeuwarden is vastgesteld op 13 februari 2017 vast te stellen. Een en ander heeft echter geen gevolgen van onderhavige locatie waar de parkeergarage is voorzien.

Figuur 2: Het plangebied geprojecteerd op de gemeentelijke archeologische waardekaart.



Archeologische Waardekaart Leeuwarden

Uit de bijbehorende Archeologische Waardenkaart Leeuwarden blijkt dat het plangebied is aangemerkt als gebied met een lage verwachtingswaarde op archeologische waarden. Dit maakt dat het niet noodzakelijk is om in het bestemmingsplan een beschermende regeling op te nemen. Bovendien is het in dergelijke gebieden niet noodzakelijk om archeologisch onderzoek uit te voeren bij bodemingrepen die niet MER-plichtig zijn. Hier is in dit plan geen sprake van. Het aspect archeologie staat dan ook niet in de weg aan de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

4.10 MER (Milieu effect rapportage) verantwoording

In april 2011 is de m.e.r.-regelgeving gewijzigd. Dit om de m.e.r.-regelgeving beter aan te laten sluiten op de Europese regelgeving en daarnaast in een poging een en ander te vereenvoudigen. De wijziging heeft twee belangrijke consequenties:
- een aantal activiteiten is van de zogenaamde C- naar de D-lijst verhuisd of zelfs uit het besluit m.e.r. geschrapt. Dit gaat leiden tot minder m.e.r.-procedures;
- de drempelwaarde op de D-lijst is indicatief geworden. Dit leidt er toe dat voor alle activiteiten die in het besluit m.e.r. worden genoemd moet worden nagegaan of er verplichtingen ten aanzien van m.e.r. gelden, ook als de activiteit kleiner is dan de drempelwaarde aangegeven in de D-lijst.

Voor activiteiten op de D-lijst onder de drempelwaarde geldt dat een zogenaamde "vormvrije m.e.r.-beoordeling" moet worden doorlopen. De bouw van een parkeergarage is niet opgenomen in de D-lijst. Om deze reden is er geen geen m.e.r.-beoordeling vereist.

4.11 Cultuurhistorie

De Modernisering Monumentenzorg (MoMo) heeft op 1 januari 2012 tot een wijziging van artikel 3.1.6 lid 5 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) geleid. Sindsdien moet ieder bestemmingsplan tevens een analyse van cultuurhistorische waarden van het plangebied bevatten. In de toelichting van een bestemmingsplan dient hiertoe een beschrijving opgenomen te worden van de wijze waarop met de eventueel in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden. Hierbij dient tevens de historische (steden)bouwkunde en historische geografie te worden meegenomen in de belangenafweging. Aangegeven dient te worden welke conclusies aan de geanalyseerde waarden worden verbonden en op welke wijze deze zijn geborgd in het bestemmingsplan.

Bovendien staat in de Verordening Romte van de Provinsje Fryslân dat gemeenten in een ruimtelijk plan moeten aangeven op welke wijze het plan rekening houdt met cultuurhistorische elementen en structuren (zoals aangegeven op de van die verordening deel uitmakende cultuurhistorische kaarten).

Op de locatie waar de parkeergarage is voorzien bevinden zich geen cultuurhistorische waarden. Cultuurhistorie vormt dan ook geen beletsel voor dit bestemmingsplan.

4.12 Ladder voor duurzame verstedelijking

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is de verplichting opgenomen om in het geval van een nieuwe stedelijke ontwikkeling in de toelichting van een ruimtelijk plan een onderbouwing op te nemen van nut en noodzaak van de nieuwe stedelijke ruimtevraag en de ruimtelijke inpassing. Dit betreft de zogenaamde “ladder voor duurzame verstedelijking".

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

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

Allereerst moet worden vastgesteld of sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. De definitie van het begrip stedelijke ontwikkeling luidt als volgt: ‘Een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. Onder ‘andere stedelijke voorzieningen wordt op grond van artikel 1.1.1 lid 1 sub i Bro verstaan: acommodaties voor onderwijs, zorg, cultuur, bestuur en indoor sport en leisure (aldus de Handreiking Ladder voor duurzame verstedelijking 2013, p. 19). Een parkeergarage valt niet onder deze definitie zodat de ladder voor duurzame verstedelijking niet van toepassing is op de voorziene bouw van een parkeergarage.

4.13 Bezonningsstudie

Het doel van deze studie is het geven van een indicatie van de schaduwwerking op de woningen en percelen aan de overzijde van de weg tegenover de parkeergarage **(zie bijlage 6)**. De bouwhoogte van de parkeergarage is 4,50 meter. Daarnaast is het op grond van de regels van het bestemmingsplan mogelijk om, ter plaatse van de specifieke bouwaanduiding - parkeergarage Revius, voor maximaal 80% van dat oppervlak tot maximaal 7 meter hoog te bouwen, ten behoeve van trappen- en lifthuizen en/of (een constructie ten behoeve van) zonnepanelen.

Op 21 september geeft de garage geen enkele schaduw op de woningen. Dit geldt daarmee voor de gehele periode tussen 21 maart en 21 september; de zon staat dan altijd hoger. Voor de volledigheid is ook het moment met de laagste zonnestand in het overzicht meegenomen, te weten 21 december. Hieraan is te zien dat rond het middaguur (van 11:00 tot 14:00) de woningen geen last van schaduw van de garage hebben. Om 16:00 is er vrijwel overal schaduw en gaat de zon bijna onder. In een bezonningsstudie wordt dit winterse tijdstip normaliter niet gebruikt.

De conclusie uit deze bezonningsstudie is dat door de geringe bouwhoogte van de garage er geen nadelig effect is op de bezonning van de tegenoverliggende woningen.

HOOFDSTUK 5 TOELICHTING OP DE BESTEMMINGEN

5.1 Toelichting op het juridische systeem

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

Het bestemmingplan valt onder de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Het bestemmingsplan is opgezet volgens de wettelijke regelgeving en qua systematiek volgens de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP) 2012.

Het plan is digitaal raadpleegbaar uitgevoerd. Het digitale plan verschaft de burger "online" informatie omtrent het bestemmingsplan. Bovendien is de digitale versie bedoeld voor uitwisseling van gegevens binnen de gemeente en met andere overheidsinstanties. De digitale plannen zijn per 1 januari 2010 verplicht op grond van de Wro.

5.2 Regels

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

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

In de *bestemmingsregels* zijn de bestemmingen en de gebruiks- en/of bebouwingsmogelijkheden van de betreffende gronden aangegeven. De bestemmingen zijn op alfabetische volgorde benoemd. In paragraaf 5.3 volgt een nadere toelichting op de bestemmingen.

In de *algemene regels* staan artikelen benoemd die voor alle of meerdere bestemmingen gelden. Het betreffen onder andere de voor alle bestemmingen geldende gebruiksregels en de algemene afwijkingsregels. De afwijkingsmogelijkheden in de verschillende bestemmingen en de algemene afwijkingsregels zorgen voor enige flexibiliteit van het plan. De algemene afwijkingen zijn niet specifiek op één bestemming gericht, zij kunnen gebruikt worden ten aanzien van alle bestemmingen.

Tenslotte bevat het bestemmingsplan nog *overgangs- en slotregels*. Dit betreft artikelen over het overgangsrecht met betrekking tot bouwwerken en gebruik en de slotregel.

5.3 Toelichting op de bestemmingen

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

5.3.1 Bestemmingen

Verkeer - parkeergarage
Deze bestemmng voorziet in de mogelijkheid voor gebouwen ten behoeve van een parkeergarage met daarbijbehorende ontsluitingswegen, erven en terreinen, groenvoorzieningen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde (te denken valt hierbij aan bijvoorbeeld erfafscheidingen of vlaggenmasten). Een parkeergarage moet binnen een bouwvlak worden gebouwd. De maximale bouwhoogte is daarnaast vastgelegd op de verbeelding. Daarnaast is het op grond van de regels van het bestemmingsplan mogelijk om, ter plaatse van de specifieke bouwaanduiding - parkeergarage Revius, voor maximaal 80% van dat oppervlak tot maximaal 7 meter hoog te bouwen, uitsluitend ten behoeve van trappen- en lifthuizen en/of (een constructie ten behoeve van) zonnepanelen.

Groen
De groenstrook zoals aangegeven op de verbeelding is opgenomen om te borgen dat er een groene en voldoende ruime zone ontstaat tussen de te realiseren parkeergarage en de woonbebouwing aan de overzijde van de Tesselschadestraat. Binnen deze bestemming mogen geen gebouwen worden gebouwd.

HOOFDSTUK 6 UITVOERBAARHEID

6.1 Algemeen

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

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Door het realiseren van de parkeergarage en het daardoor scheppen van ruimte voor een groen parkachtig wandelgebied wordt voorzien in een kwaliteitsimpuls van de omgeving en daarmee voorzien in een maatschappelijk belang. Dit groengebied staat niet op zich zelf maar gaat op termijn deel uit maken van een reeks groene plekken die een doorlopende wandeling vormen van de Heliconweg tot en met het voormalige LPF terrein. Daarnaast maakt de herinrichting van en het verminderen van het aantal geparkeerde auto's op de Harlingertrekweg onderdeel uit van de ambities. Ook de recente herinrichting en vergroening van de Tesselschadestraat maakt hier onderdeel van uit. De groenzone die ontstaat door het realiseren van een bouwde parkeervoorziening levert daarnaast een bijdrage aan de verblijfskwaliteit in dit gebied en kan tevens zorgen voor een aantrekkelijker vestigingsklimaat voor bedrijven in dit gebied.

Het bestemmingsplan heeft de wettelijk voorgeschreven procedure doorlopen. Het ontwerpbestemmingsplan Leeuwarden – Parkeergarage Revius heeft hierbij in de periode vanaf 14 juli 2016 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn 3 zienswijzen ontvangen. Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is een drietal tekstuele aanpassingen doorgevoerd in de toelichting. De overige onderdelen van de zienswijzen zijn niet overgenomen en leiden derhalve niet tot aanpassingen van de regels dan wel de verbeelding.

Tegen het vastgestelde bestemmingsplan is beroep mogelijk bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

6.3 Economische uitvoerbaarheid

Het voorziene plan is haalbaar binnen het door de raad in 2015 vastgestelde financiële kader (de investering bedraagt circa € 6 miljoen), waarbij de onrendabele top op maximaal € 2 miljoen is gesteld. De onrendabele top van maximaal € 2 miljoen wordt gedekt door een subsidie van de provincie van maximaal € 1 miljoen, een bijdrage van de Stichting Parkeergarages van € 0,5 miljoen en een verrekening van het restant met afdrachten vanuit het product parkeren (reserve parkeren) van de gemeente. Daarmee kan gesteld worden dat het bestemmingsplan economisch uitvoerbaar is. Omdat het kostenverhaal anderszins is verzekerd en er geen sprake is van nadere eisen of een verplichte fasering, is het vaststellen van een exploitatieplan niet verplicht.

6.4 Grondexploitatie

Door middel van de grondexploitatieregeling in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) beschikken gemeenten over mogelijkheden voor het verhalen van kosten en hebben zij sturingsmogelijkheden, omdat in het geval van grondexploitatie van derden diverse eisen en regels gesteld kunnen worden.

Indien er sprake is van bepaalde bouwplannen, dient de gemeente hiervoor een exploitatieplan op te stellen, tenzij voornoemde kosten “anderszins verzekerd” zijn, bijvoorbeeld door overeenkomsten, en het stellen van eisen met betrekking tot kwaliteit en fasering niet noodzakelijk wordt geacht.

Het bestemmingsplan voorziet in het mogelijk maken van een bouwplan zoals bedoeld in artikel 6.2.1 Bro. Daarom bestaat in principe de verplichting tot het vaststellen van een grondexploitatieplan, mits het kostenverhaal anderszins is verzekerd en er geen nadere eisen en verplichte fasering noodzakelijk zijn.

Omdat het kostenverhaal anderszins is verzekerd (zie paragraaf 6.3 economische uitvoerbaarheid) en er geen sprake is van nadere eisen of een verplichte fasering, is het vaststellen van een exploitatieplan niet verplicht.

HOOFDSTUK 7 RAADSVASTSTELLNG

Het ontwerpbestemmingsplan heeft overeenkomstig artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) met ingang van 14 juli 2016 ter inzage gelegen. Binnen de hiervoor bedoelde termijn zijn drie zienswijzen ontvangen. Naar aanleiding hiervan is een drietal tekstuele aanpassingen doorgevoerd in de toelichting. De overige delen van de zienswijzen zijn niet overgenomen en leiden derhalve niet tot aanpassingen van de regels dan wel de verbeelding. Het bestemmingsplan is dan ook op 18 september 2017 vastgesteld door de gemeenteraad.Tegen het bestemmingsplan is beroep mogelijk bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Voor de raadsstukken met betrekking tot de vaststelling wordt verwezen naar **bijlage 7** van deze toelichting. De publicatietekst van het vastgestelde bestemmingsplan is opgenomen in **bijlage 8**.