

Bestemmingsplan Leeuwarden - De
Zwette VI

Gemeente  Leeuwarden

VOORONTWERP



BügelHajema

Plek voor ideeën

Bestemmingsplan Leeuwarden - De Zwette VI

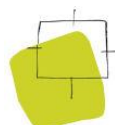
VOORONTWERP

Inhoud

Toelichting + bijlagen
Regels + bijlage
Verbeelding

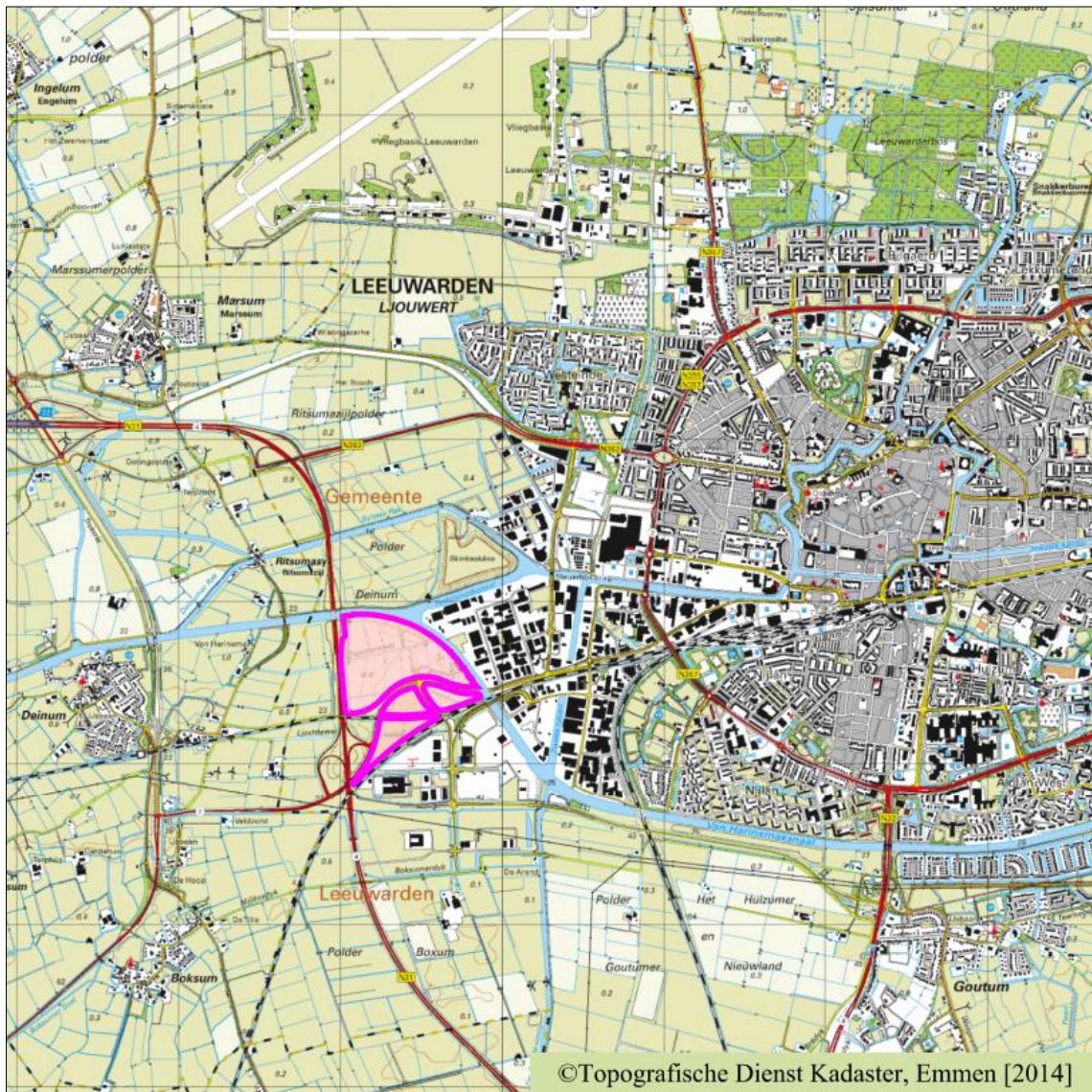
Separaat bijgevoegd:
- Milieueffectrapportage

13 april 2017
Projectnummer 129.00.02.00.00



Ideeën voor een plek

Overzichtskaart



Toelichting

Inhoudsopgave

1	Inleiding	9
1.1	Aanleiding	9
1.2	Plangebied	9
1.3	Geldend juridisch-planologisch kader	10
1.4	MER-plicht	11
1.5	Doel en procedure van een MER	12
1.6	Leeswijzer	12
2	Planbeschrijving	13
2.1	Omschrijving van het plangebied	13
2.2	Planvoornemen	14
2.3	Milieueffectrapportage	15
2.3.1	Alternatievenonderzoek	16
2.3.2	Milieueffecten	18
2.3.3	Mitigerende maatregelen	19
2.3.4	Voorkeursalternatief	20
2.4	Ladder voor duurzame verstedelijking	22
2.4.1	Trede 1: Actuele regionale behoefte	24
2.4.2	Trede 2: Opvang regionale behoefte in bestaand stedelijk gebied	27
2.4.3	Trede 3: De Zwette VI is passend ontsloten	28
3	Beleidskader	29
3.1	Rijksbeleid	29
3.2	Provinciaal beleid	30
3.3	Regionaal beleid	31
3.4	Gemeentelijk beleid	35
4	Omgevingsaspecten	39
4.1	Ecologie	39
4.2	Erfgoed	41
4.2.1	Archeologie	41
4.2.2	Cultuurhistorie	42
4.3	Waterparagraaf	44
4.4	Externe veiligheid	46
4.4.1	Algemeen toetsingskader	46
4.4.2	Transporten van gevaarlijke stoffen	48
4.4.3	Advies Brandweer Fryslân / Verantwoording GR	51
4.4.4	Conclusie	52
4.5	Bedrijven- en milieuzonering	53
4.6	Geluidhinder	54
4.7	Luchtkwaliteit	57

4.8	Bodemkwaliteit	58
4.9	Overig	59
4.9.1	Vliegbasis Leeuwarden	59
4.9.2	Bebouwingsvrije zone Van Harinxmakanaal	59
4.9.3	Kabels en leidingen	59
4.9.4	Duurzaamheid	59
5	Juridische vormgeving	61
5.1	Toelichting op het juridische systeem	61
5.2	Regels	61
5.3	Toelichting op de bestemmingen	62
5.3.1	Bestemmingen	62
5.3.2	Algemene aanduidingsregels	64
5.4	Overige aspecten	65
5.5	Procedure	65
6	Uitvoerbaarheid	67
6.1	Economische uitvoerbaarheid	67
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	67
6.2.1	Overleg ex. art. 3.1.1. Bro en inspraak	67
6.2.2	Resultaten	67
Bijlagen		
Bijlage 1.	Watertoets	

Inleiding

1

1.1

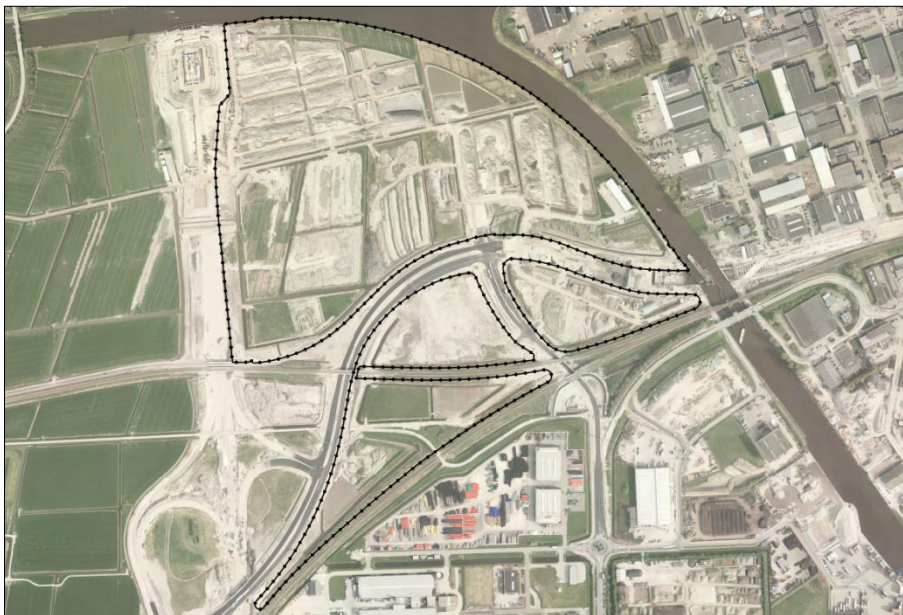
Aanleiding

Een nieuw bestemmingsplan is gewenst voor de gronden bedoeld voor De Zwette VI omdat ter plaatse in het geldende bestemmingsplan onder meer een voorlopige bestemming (ten behoeve van werkterreinen voor de aanleg van de Haak om Leeuwarden en de Westelijke invalsweg) en een uit te werken bestemming zijn opgenomen. Het samenspel van deze bestemmingen maakt dat een bestemmingsplanherziening nodig is. Daarnaast is gebleken dat de eerder gekozen begrenzing van de gehanteerde bestemmingen voor verkeer en bedrijventerrein in het gebied niet in alle gevallen werkbaar is. Ook dit dient met een nieuw bestemmingsplan aangepast te worden.

1.2

Plangebied

Het plangebied ligt aan de westzijde van Leeuwarden nabij de grens met de gemeente Menameradiel. De exacte ligging van het plangebied van dit bestemmingsplan blijkt uit de overzichtskaart voorafgaand aan deze toelichting en de planbegrenzing van de verbeelding van dit bestemmingsplan. In overig kaartmateriaal is het plangebied globaal aangepijld.



Figuur 1. Luchtfoto plangebied, begrenzing in paars is indicatief

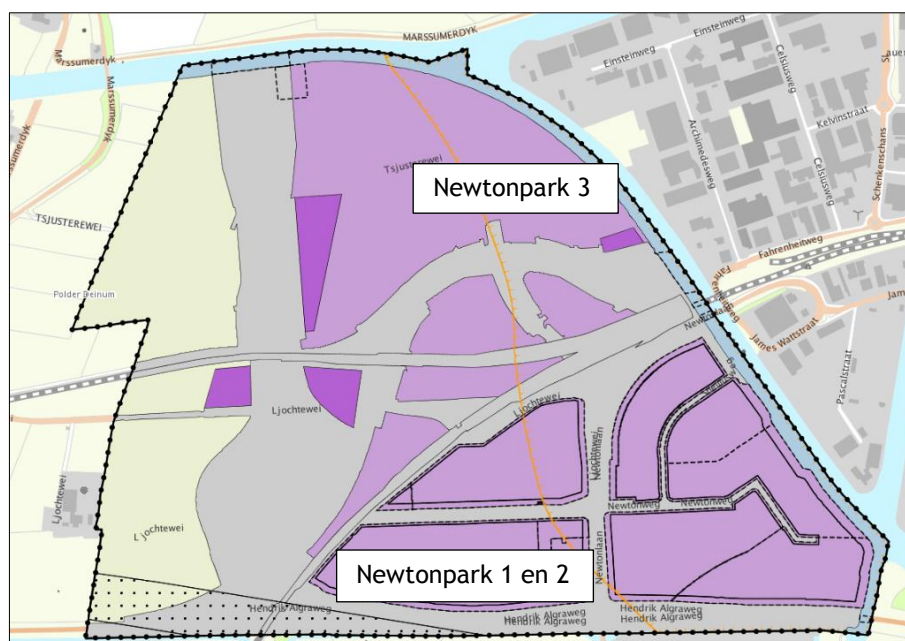
De in figuur 1 opgenomen recente luchtfoto geeft tevens een concrete indruk van het plangebied. Goed zichtbaar is het gebruik als werkterrein in het gebied ten behoeve van de inmiddels voltooide aanleg van de aangrenzende Haak om Leeuwarden en de Westelijke invalsweg.

1.3

Geldend juridisch-planologisch kader

Op 24-06-2013 is door de gemeenteraad van Leeuwarden het “Bestemmingsplan Leeuwarden - Newtonpark 1-2-3 e.o.” vastgesteld. Dit bestemmingsplan ziet op een regeling met betrekking tot de bestaande bedrijventerreinen Newtonpark 1 en 2 en het aan de noordzijde naastgelegen nog te ontwikkelen bedrijventerrein Newtonpark 3. Deze laatste ligt in het gebied tussen de Haak om Leeuwarden, het Van Harinxmakanaal en (ten zuiden van de spoorlijn Leeuwarden-Stavoren) beide bestaande bedrijventerreinen van het Newtonpark (1 en 2).

Onderstaande figuur toont de verbeelding van het geldende bestemmingsplan en de ligging van de genoemde Newtonparken.



Figuur 2. Verbeelding van geldend bestemmingsplan Leeuwarden - Newtonpark 1-2-3 e.o. (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

Een wijziging in naamgeving van de bedrijventerreinen heeft nadien plaatsgevonden. Dit heeft ingehouden dat het nu met voorliggend bestemmingsplan te realiseren bedrijventerrein De Zwette VI wordt genoemd. Hiervan wordt dan ook in navolgende consequent gesproken (in plaats van Newtonpark 3).

Naast het voor het plangebied geldende bestemmingsplan is overigens ook het “Bestemmingsplan Leeuwarden - Partiële herziening Plan voor de zon”, als vastgesteld door de raad op 13-02-2017, in het gebied van toepassing.

1.4

MER-plicht

Voor besluiten en plannen die leiden tot ontwikkelingen met mogelijk belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu, geldt de verplichting tot het uitvoeren van een milieueffectrapportage (m.e.r.)¹. Op die manier krijgt milieu een volwaardige rol in de afweging van belangen. De activiteiten en drempelwaarden waarbij deze verplichting aan de orde is, zijn vastgelegd in bijlage C en D van het Besluit m.e.r. Daarbij zijn de volgende situaties te onderscheiden:

- indien m.e.r.-plichtige ontwikkelingen rechtstreeks mogelijk worden gemaakt dient een zogenaamde Besluit-m.e.r. te worden doorlopen;
- in gevallen waar het bevoegd gezag nader moet afwegen of er sprake is van belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu, is een m.e.r.-beoordelingsplicht aan de orde;
- een plan-m.e.r. moet worden doorlopen indien een plan het kader vormt voor een toekomstig besluit over een m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteit of op grond van de Habitatrictlijn of Wet natuurbescherming een Passende Beoordeling moet worden gemaakt;
- de activiteit staat wel genoemd in de D-lijst, maar bevindt zich beneden de drempelwaarde, waardoor voor een dergelijk besluit de vormvrije m.e.r.-beoordelingsplicht geldt.

Het voorliggende bestemmingsplan voor De Zwette VI biedt een ruimtelijk kader voor diverse bedrijfsactiviteiten die voorkomen in bijlage C en D van het Besluit m.e.r. Ook wordt met het plan in de aanleg van een haven (categorie C4/D4) voorzien en kunnen er wijzigingen van de primaire kering langs het Van Harinxmakanaal (categorie D3.2) worden aangebracht. Gelet hierop geldt voor het actualisatieplan de verplichting om een m.e.r.-procedure te doorlopen.

Gelet op het bovenstaande is sprake van zowel een Besluit-m.e.r.-plicht als van een plan-m.e.r.-plicht. Om aan alle m.e.r.-vereisten van het planvoornemen voor bedrijventerrein De Zwette VI te voldoen, wordt een gecombineerde project-m.e.r./plan-m.e.r.-procedure doorlopen. De te nemen stappen in beide procedures zijn hetzelfde.

¹ Waar de afkorting *m.e.r.* wordt gebruikt, wordt verwezen naar de *procedure* voor de milieueffectrapportage. Met de afkorting *MER* wordt het *milieueffectrapport* bedoeld.

1.5

Doel en procedure van een MER

Doel van een MER is het integreren van milieuoverwegingen tijdens de besluitvorming over een bestemmingsplan. Waar relevant dient te worden bekeken op welke wijze negatieve effecten kunnen worden beperkt of voorkomen (of positieve effecten kunnen worden versterkt).

De procedure bestaat uit een aantal wettelijk verplichte stappen:

1. Door middel van een notitie reikwijdte en detailniveau worden betrokken advies- en overlegorganen geraadpleegd over de aanpak van het MER;
2. Het afgeronde MER wordt samen met het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd voor zienswijzen. Ook zal de Commissie m.e.r. een toetsingsadvies uitbrengen waarin zij zich uitspreekt over de volledigheid van het plan-/project-MER;
3. Het toetsingsadvies wordt uiteindelijk door de gemeenteraad betrokken bij de vaststelling van het bestemmingsplan. Als daar aanleiding toe is, kan het toetsingsadvies nog tot gevolg hebben dat het plan-/project-MER nog op onderdelen wordt aangevuld.

Als afzonderlijke bijlage bij dit bestemmingsplan geldt het door Sweco opgestelde planMER voor De Zwette VI.

1.6

Leeswijzer

Overeenkomstig het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) vormt de toelichting een onderbouwing voor het feitelijke bestemmingsplan, bestaande uit een verbeelding en regels. De toelichting van dit bestemmingsplan is na dit inleidende hoofdstuk verder als volgt:

- Hoofdstuk 2 omvat in hoofdlijnen de omschrijving van het plangebied, planvoornemen en nut en noodzaak. Tevens is verslag gedaan van het planMER en zijn de resultaten samengevat opgenomen. Het gaat hierbij om de effectbeoordeling op hoofdlijnen en de afweging van mitigerende maatregelen. Het resultaat hiervan heeft als basis gediend voor het opstellen van het juridisch kader van dit bestemmingsplan.
- Hoofdstuk 3 geeft een overzicht van het beleidskader waarbinnen de voorziene ontwikkelingen in het plangebied dienen te passen. Hier wordt ingegaan op het rijks-, provinciaal en (inter)gemeentelijk beleid.
- Hoofdstuk 4 gaat in op de verschillende van toepassing zijnde omgevingsaspecten uit oogpunt van milieu en planologie. De resultaten en conclusies van het planMER zijn daar waar nodig in dit hoofdstuk betrokken.
- Hoofdstuk 5 geeft een nadere toelichting op dit juridische systeem, de verschillende bestemmingen en de bestemmingsplanprocedure.
- Hoofdstuk 6 geeft tot slot inzicht in zowel de economische als maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan.

Planbeschrijving

2

2.1

Omschrijving van het plangebied

Het plangebied van dit bestemmingsplan bestond tot enige tijd geleden nog uit landbouwgrond met verspreid een enkel agrarisch bedrijf (zie foto in figuur 3). Het karakter van het gebied is vervolgens nogal veranderd door de aanleg van de Haak om Leeuwarden en de Westelijke invalsweg. De gronden in het plangebied zijn gebruikt als werkterrein en voor de opslag van grond. De grootschalige infrastructurele ontwikkelingen rondom de Haak om Leeuwarden zijn inmiddels zo goed als afgerond. Ter plaatse van het plangebied is nu de aanleg van bedrijventerrein De Zwette VI voorzien. Voor het gebied ten westen van de Haak om Leeuwarden zal het landelijke karakter behouden blijven.



Figuur 3. Luchtfoto met zicht op plangebied in 2011
(bron: Intergemeentelijke Structuurvisie Nieuw-Stroomland)

Aan de noord- en oostzijde grenst het plangebied aan het Van Harinxmakanaal. Door deze ligging aan deze provinciale vaarweg bestaan er goede mogelijkheden voor vervoer over water en is het bedrijventerrein daardoor voor die delen gelegen aan deze watergang voor watergebonden bedrijvigheid geschikt.

Westelijk langs het plangebied loopt de Haak om Leeuwarden. Het gebied is hiermee ook zeer goed ontsloten over de weg. Het bestemmingsplan wordt naast het doorkruisen van de Westelijke invalsweg verder ook doorsneden door de spoorlijn naar Harlingen. Het plangebied grenst daarnaast aan de zuidzijde aan het spoor naar Stavoren. Het railverkeer heeft in het gebied een door-

gaande functie voor personen- en goederenvervoer. Er zijn geen mogelijkheden voor een stop.

Ten zuiden van het plangebied ligt aan de overzijde van het spoor Newtonpark 1 en 2. Newtonpark 1 kenmerkt zich als een bedrijventerrein met zwaardere industriële activiteiten en de daarbij behorende uitstraling. Newtonpark 2 kenmerkt zich meer door lichtere industrie en bedrijven die zijn gericht op het openbaar gebied.

Beide bedrijventerreinen Newtonpark 1 en 2 worden onderling van elkaar gescheiden (zowel fysiek als ruimtelijk) door de Newtonlaan die de belangrijkste ontsluitingsweg vormt. Deze weg komt uit op de N31 (Hendrik Algrawei) die in de richting van Goutum loopt. Aan de noordkant sluit de weg via de Newtonweg aan op de Westelijke invalsweg en aansluitend de Haak om Leeuwarden. Dit vormt de verbinding tussen de Newtonparken en industrieterrein Leeuwarden-West. Het plangebied is op een goede wijze vanuit diverse richtingen ontsloten en de wegen zijn berekend op de functies en de hoeveelheid verkeer.

Langs bestaande en nieuwe infrastructuur (wegen, water en spoor) komen structurerende groenvoorzieningen voor. Deze groenvoorzieningen bepalen het aanzien van de entree van de stad en hebben een landschappelijke en esthetische functie.

2.2

Planvoornemen

De realisatie van De Zwette VI heeft een belangrijke voorgeschiedenis voor wat betreft de locatiekeuze. In de Intergemeentelijke Structuurvisie Nieuw Stroomland (zie het beleidskader in hoofdstuk 3 betreffende het regionaal beleid in paragraaf 3.3) en het daaraan ten grondslag liggende planMER is er voor gekozen dat - gelet op aanwezige gemeentegrenzen en de in de noordoostkant aanwezig natuur- en recreatiegebieden - uitbreiding van bedrijvigheid alleen kan plaatsvinden aan de zuidwestkant van de stad. Daarbij is gekozen om de uitbreidingen zoveel mogelijk aan te laten sluiten bij de huidige bedrijventerreinen zodat in overige delen van Nieuw Stroomland de open ruimte behouden kan blijven. Deze uitbreiding is reeds vertaald in het geldende bestemmingsplan Newtonpark 1-2-3 e.o.

Het voornemen is om met dit bestemmingsplan voor De Zwette VI een nieuwe planologische regeling vast te stellen. In dit nieuwe bestemmingsplan zal de geldende bestemmingsregeling van bestemmingsplan Newtonpark 1-2-3 e.o. grotendeels worden overgenomen. Een relevante aanpassing is wel dat nu met een gedetailleerde bestemming voor het bedrijventerrein rechtstreekse bouwmogelijkheden worden opgenomen. Dit in plaats van de in het vigerende bestemmingsplan Newtonpark 1-2-3 e.o. voor het plangebied opgenomen glo-

bale bedrijfsbestemming met uitwerkingsplicht (zonder rechtstreekse bouw-mogelijkheden).

Onderstaande figuur toont indicatief de voorgenomen invulling van het plangebied als bedrijventerrein.



Figuur 4. Schetsontwerp (indicatief) voor de invulling van het plangebied

2.3

Milieueffectrapportage

Voor het plan is als gezegd een planMER opgesteld die de milieueffecten van het planvoornemen inzichtelijk maakt en als afzonderlijke bijlage bij dit bestemmingsplan geldt.

Een vast onderdeel van m.e.r.-studies is het alternatievenonderzoek. Daarbij dient de vraag beantwoord te worden in hoeverre er naast of binnen het voorgenomen plan reële alternatieven of varianten met andere milieueffecten

mogelijk zijn. Deze uitgewerkte alternatieven zijn vervolgens beoordeeld op hun milieueffecten.

2.3.1

Alternatievenonderzoek

Er is sprake van de volgende situaties die zijn onderzocht:

1. Referentiesituatie

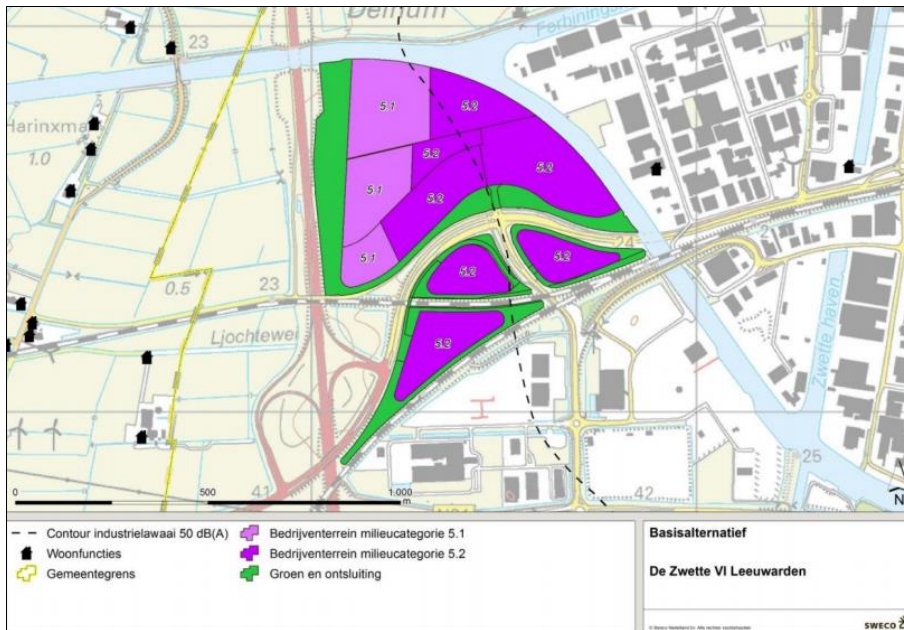
In de MER-systematiek is het belangrijk om de zogenoemde referentiesituatie te bepalen. Dit is de situatie ten opzichte waarvan de milieueffecten van het planvoornemen worden beoordeeld. De referentiesituatie bestaat uit de huidige situatie en autonome ontwikkelingen. Autonome ontwikkelingen zijn ontwikkelingen die zich voordoen als het planvoornemen niet wordt uitgevoerd. De beschrijving ziet op het plangebied voor De Zwette VI zelf en op het studiegebied. Het studiegebied is een zone rondom het plangebied. De omvang van het studiegebied verschilt per milieuthema.

De te ontwikkelen Energiecampus ligt direct ten noorden van het plangebied (noordzijde Van Harinxmakanaal). Dit is een nieuw te realiseren locatie voor duurzame bedrijvigheid. Vanwege de samenloop van planprocedures is deze ontwikkeling niet als een reguliere autonome ontwikkeling gezien in het uitgevoerde planMER maar zijn de cumulatieve effecten van beide ontwikkelingen als bijlage bij het planMER apart behandeld. Hieruit is naar voren gekomen dat de cumulatieve effecten van beide projecten gezamenlijk niet leiden tot significante wijziging van de effecten ten opzichte van de effectbeoordeling in de projecten afzonderlijk. Hierop is dan ook verder niet ingegaan.

2. Basisalternatief

De volgende kenmerken voor het nieuwe plan van de Zwette VI zijn als basisalternatief gekozen:

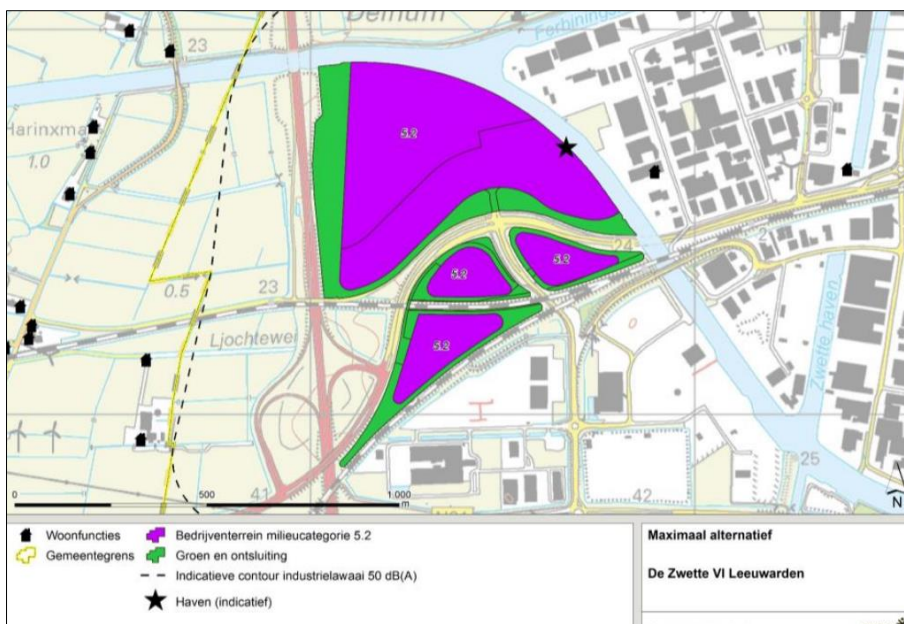
- **Oppervlakte bedrijvigheid:** Circa 30 ha bedrijventerrein (bruto);
- **Milieucategorie/zonering:** Oplopend van milieucategorie 5.1 in het westen tot maximaal milieucategorie 5.2 in het oosten (zonering gebaseerd op indicatieve richtafstanden Handboek bedrijven en milieuzonering).
- **Type bedrijvigheid:** Alle typen met uitzondering van grote lawaaimakers, Bevi-inrichtingen en havengebonden bedrijvigheid
- **Bouwhoogte:** maximaal 25 m;
- **Ontsluiting wegverkeer:** Aansluiting op Westelijke invalsweg (Johannes Brandsmaweg) ter plaatse van de aansluiting met de Newtonlaan;
- **Landschappelijke inpassing:** Rondom het bedrijventerrein zijn groenzones voorzien en tussen de Haak om Leeuwarden en het bedrijventerrein is conform de Structuurvisie Nieuw Stroomland voorzien in een overgangszone tussen stad en platteland van 50 - 100 m.



Figuur 5. Weergave van basisalternatief [Bron: Sweco, 2017]

3. Maximale alternatief

Bij de ontwikkeling van een industrieterrein zit het onderscheid qua milieueffecten vooral in milieucategorie/zoning en typen bedrijvigheid (generiek of bijzonder karakter). De MER-studie is benut om te onderzoeken of een andere invulling van het terrein tot andere milieueffecten leidt. Er is gezocht naar de maximale invulling binnen de milieugebruiksruimte die voorhanden is.



Figuur 6. Weergave van maximaal alternatief [Bron: Sweco, 2017]

Het in het MER opgenomen maximale alternatief verschilt ten opzichte van het basisalternatief in het volgende:

- **Milieucategorie/zonering:** Het gehele bedrijventerrein is als milieucategorie 5.2 aangemerkt in plaats van een oplopende milieucategorisering van 5.1 naar 5.2;
- **Type bedrijvigheid:** Grote lawaaimakers worden wel toestaan door verruiming van de bestaande zone industrielawaai Leeuwarden-West en alle typen bedrijvigheid van milieucategorie 5.1 en 5.2 met focus op bedrijven gericht op logistiek en distributie via weg en water;
- **Scheepvaart:** Laad- en loskaden worden wel langs het Van Harinxmakanaal toegestaan waardoor mogelijkheden ontstaan voor vestiging van havengebonden bedrijvigheid dat resulteert in extra vaarverkeer.

2.3.2

Milieueffecten

In navolgende tabel zijn de effecten van beide alternatieven opgenomen. Hieruit blijkt dat het basisalternatief beter scoort dan het maximale alternatief, te weten op de criteria geluid en geur. Overige criteria zijn niet onderscheidend.

Tabel 1. Samenvatting alternatievenonderzoek

Score	Beoordeling van het effect	Criterium	Referentie	Basis-alternatief	Maximale alternatief	Voorkeurs-alternatief
++	zeer positief effect	Bodem				
+	positief effect	Aardkundige waarden	0	0	0	0
0/+	beperkt positief effect	Verandering bodemkwaliteit	0	0	0	0
0	geen of nauwelijks effect	Grondverzet/grondbalans	0	0	0	0
0/-	beperkt negatief effect	Water				
-	negatief effect	Grondwater	0	0/-	0/-	0/-
--	zeer negatief effect	Oppervlaktewater	0	0/-	0/-	0
		Waterkwaliteit	0	0/-	0/-	0/-
		Natuur				
		Natura 2000-gebieden	0	0/-	0/-	0/-
		Natuurnetwerk Nederland	0	0	0	0
		Weidevogelgebied	0	0	0	0
		Beschermde soorten	0	0/-	0/-	0/-
		Landschap en cultuurhistorie				
		Beïnvloeding openheid	0	-	-	-
		Beïnvloeding landschappelijke en cultuurhistorisch waardevolle elementen en patronen	0	-	-	-
		Archeologie				
		Aantasting archeologische waarden	0	0	0	0
		Verkeer				
		Verandering wegverkeer	0	0	0	0
		Verandering scheepvaartverkeer	0	0	0	0
		Effecten op langzaam verkeer	0	0	0	0
		Geluid				
		Verandering geluidbelasting door bedrijven	0	0/-	-	0/-
		Verandering geluidbelasting door wegverkeer	0	0	0	0
		Verandering geluidbelasting door scheepvaartverkeer	0	0	0	0
		Luchtkwaliteit				
		Verandering concentratie fijn stof	0	0/-	0/-	0/-
		Verandering concentratie stikstofdioxide	0	0/-	0/-	0/-
		Geur				
		Verandering geursituatie bedrijven	0	0	0/-	0/-
		Externe veiligheid				
		Verandering plaatsgebonden risico	0	0	0	0
		Verandering groepsrisico	0	0	0	0

(bron: Milieueffectrapportage)

2.3.3

Mitigerende maatregelen

De volgende maatregelen kunnen op onderdelen worden getroffen om de hier-voor beschreven milieueffecten te beperken:

Water

- Om de effecten op de waterafvoer te voorkomen, vindt binnen het plangebied watercompensatie plaats door nieuw oppervlaktewater aan te leggen (in de overgangszone tussen De Haak om Leeuwarden en het bedrijventerrein aan de westzijde van het plangebied met een oppervlakte van circa 4,5 ha). Slootdempingen worden voor 100% gecompenseerd, de toename van verhard oppervlak voor 10%.
- Verslechtering van de waterkwaliteit wordt voorkomen door het beperken van lozingen en dat milieubelastende stoffen in het oppervlaktewater komen. Dat kan door een emissievrije bouwwijze en onderhoudstechniek te kiezen en met milieuvriendelijke en duurzame materialen te bouwen.

Natuur

- Bij aanlegwerkzaamheden wordt rekening gehouden met het broedseizoen van vogels.
- Rekening wordt gehouden met het type verlichting zodat voorkomen wordt dat het open water van het Van Harinxmakanaal wordt verstoord door licht en negatieve effecten optreden op meervleermuis. Dit geldt zowel voor de aanleg als het gebruik van het bedrijventerrein. De te hanteren regels zijn:
 - Bij het inrichten van het bedrijventerrein wordt zo veel mogelijk gebruik maken van amberkleurig licht. Dit geldt dan uitsluitend voor die delen van het bedrijventerrein die grenzen aan het Sylsterrak en het Van Harinxmakanaal.
 - Bij de inrichting van het bedrijventerrein dient te worden voorkomen dat lichtbronnen direct op de watergangen schijnen.
 - Met name langs de watergangen Sylsterrak en het Van Harinxmakanaal dient zo veel mogelijk gebruik te worden gemaakt van lage armaturen met minimale lichtverstrooiing.
 - Lichtbronnen aan de zijde van de watergang worden afgeschermd, bijvoorbeeld met opgaande begroeiing.

Landschap en cultuurhistorie

- **Beperking bouwhoogte:** Toepassen van zonering met een lagere bouwhoogte in het westelijk deel van het plangebied oplopend richting het oosten tot een maximale bouwhoogte van 25 m. Hierdoor voegt de bebouwing zich beter in het landschap.
- **Beeldkwaliteit:** Voortbordurend op de vorige maatregel wordt voorgesteld om voor De Zwette VI een beeldkwaliteitsplan op te stellen. Met name de elementen die het meest van invloed zijn op het omringende landschap en de bebouwingsmassa's dienen daarin voldoende aandacht te krijgen. Door

in het beeldkwaliteitsplan randvoorwaarden vast te leggen voor onder andere de inrichting van het openbaar gebied en esthetische kwaliteit van de gebouwen kan een deel van de negatieve beïnvloeding verzacht worden.

Geluid

- Beperken van de milieucategorie op delen van het bedrijventerrein.

Luchtkwaliteit

- Verbrandingsprocessen (bijvoorbeeld warmtekrachtkoppeling of houtverbranding) leiden tot grote emissies. Door dit te beperken worden ook de luchtkwaliteitseffecten beperkt.

Geur

- Door toepassing van nageschakelde technieken (zoals gaswasser of filterinstallaties) en/of schoorsteenverhoging is de geurimmissieconcentratie op leefniveau verder te reduceren. De toepassing van geurreducerende maatregelen is sterk afhankelijk van de aard van het bedrijf.

2.3.4

Voorkeursalternatief

Het Voorkeursalternatief (VKA) is het alternatief dat daadwerkelijk uitgevoerd zal worden en middels voorliggend bestemmingsplan planologisch-juridisch mogelijk gemaakt wordt.

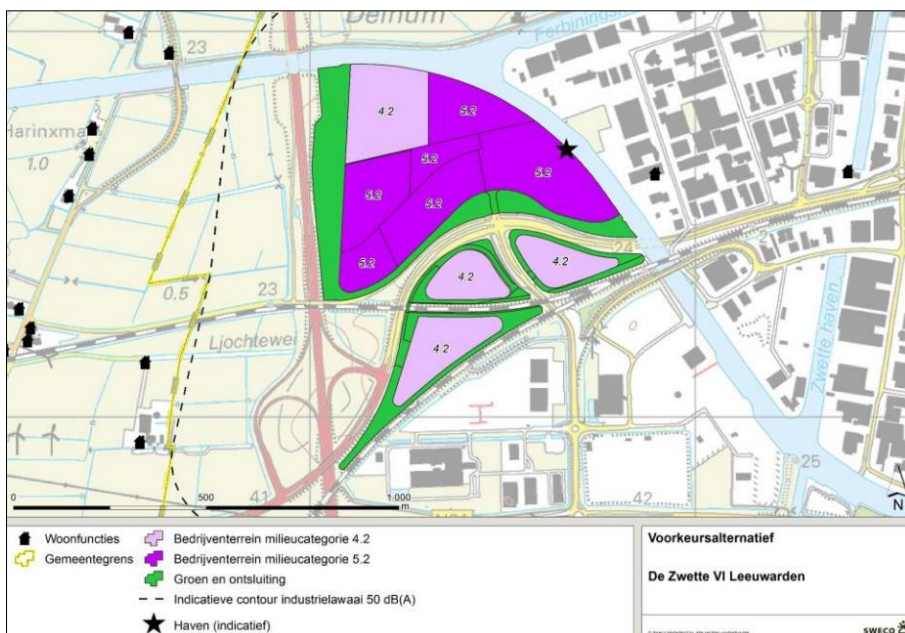
Vermeldenswaardig is dat uit het onderzoek naar cumulatie met de Energie-campus geen significante effecten blijken. Er is dan ook geen aanleiding geweest om hierom wijzigingen in het VKA aan te brengen en/of extra mitigerende maatregelen te treffen.

Als VKA wordt het maximaal alternatief gekozen, oftewel het toelaten van grote lawaaimakers en uitbreiding van de zone voor industrielawaai van Leeuwarden-West. Het kunnen vestigen van zwaardere bedrijvigheid in het plangebied is van belang met het oog om voldoende ruimte beschikbaar te hebben voor dergelijke type bedrijven. Daarnaast biedt het clusteren van zwaardere bedrijvigheid op een beperkt aantal bedrijventerrein in de regio voordelen vanuit de optiek van milieuhinder (geluid, lucht, veiligheid, etc.). Met het clusteren van dergelijke bedrijven kan eventuele milieuhinder en overlast beter worden beheerst zodat hindergevoelige functies effectief kunnen worden ontzien. De toename van de geluidsbelasting op enkele woningen is vanuit deze doelstelling acceptabel geacht.

Ten opzichte van de onderzochte alternatieven is sprake van de volgende aanpassingen:

- Zodanig beperken van de geluidsbelasting dat de 50 dB(A) contour (= grenswaarde) binnen de gemeentegrens van Leeuwarden valt. In het maximale alternatief ligt deze contour over de gemeentegrens.

- Beperken van de milieucategorie op het noordoostelijk deel van het bedrijventerrein tot 4.2 vanwege de nabijheid van woningen ten noordwesten van het plangebied. Dit leidt tot een lager geluidsniveau op de omgeving.
- De drie kavels ten zuiden van de westelijke invalsweg zijn vanwege de inefficiënte vorm en geringe omvang vermoedelijk niet geschikt voor vestiging van zwaardere en grootschalige bedrijvigheid in milieucategorie 5.2. In het VKA is de milieucategorisering voor deze drie kavels beperkt tot 4.2. Dit leidt tot een lager geluidsniveau op de omgeving waardoor het gedeelte milieucategorie 5.2 ten noorden van de Westelijke invalsweg groter kan worden dan in het basisalternatief.
- Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat met deze aanpassingen het geluidsniveau zodanig wordt verminderd dat de 50 dB(A) (=grenswaarde) binnen de gemeentegrens valt. De geluidsbelasting ten opzichte van het maximale alternatief neemt hierdoor af tot ongeveer het niveau van het basisalternatief.



Figuur 7. Weergave van voorkeursalternatief [Bron: Sweco, 2017]

In tabel 1 is de effectbeoordeling van het VKA inzichtelijk gemaakt. Bij het treffen van mitigerende maatregelen wordt het effect op het oppervlaktewater (thema water) en het effect van de verandering van de geluidbelasting door bedrijven (thema geluid) gunstiger beoordeeld. Dit is daarom in groen gemarkeerd. Voor het overige vinden geen wijzigingen vanwege mitigerende maatregelen (als opgenomen in paragraaf 2.3.3) met het VKA plaats. Over de borging van mitigerende maatregelen wordt op grond van het planMER de in-steek gehanteerd als opgenomen in navolgende tabel 2.

Tabel 2. Borging mitigerende maatregelen

Milieuthema	Mitigerende maatregel	Borging
Bodem en water	Om de effecten op de waterafvoer te voorkomen, zal watercompensatie plaatsvinden van nieuw oppervlaktewater in de westelijk en zuidelijk deel van het plangebied (circa 2,5 hectare). De volgende oppervlakten zullen worden gecompenseerd: slootdempingen (100%) en toename verhard oppervlak (10%)	Bestemmingsplan (ruimte voor waterberging opgenomen)
	Verslechtering van de waterkwaliteit dient te worden voorkomen door het beperken van lozingen en dat milieubelastende stoffen in het oppervlaktewater komen. Dat kan door een emissievrije bouwwijze en onderhoudstechniek te kiezen en met milieuvriendelijke en duurzame materialen te bouwen.	Watervergunning
Natuur	Verlichting richting Van Harinxmakanaal beperken in verband met vleermuizen	Omgevingsvergunning bouw/milieu
	Bij bouwwerkzaamheden rekening houden met broedseizoen vogels	Initiatiefnemer bouwwerkzaamheden en aannemer
Landschap en cultuurhistorie	Opstellen beeldkwaliteitsplan (BKP). In het BKP worden randvoorwaarden vastgelegd voor onder andere materiaal- en kleurgebruik en geleiding van de gevelwanden	Borging via welstandsrichtlijnen
Geluid	Beperken van de milieucategorie op delen van het bedrijventerrein (= onderdeel voorkeursalternatief, zie 6.2.1)	Bestemmingsplan
Lucht	Verbrandingsprocessen (bijv. WKK's of houtverbranding) leiden tot grote emissies. Door dergelijke verbrandingsprocessen te beperken worden ook de luchtkwaliteitseffecten beperkt.	Omgevingsvergunning milieu
Geur	Door toepassing van nageschakelde technieken (zoals gaswasser of filterinstallaties) en/of schoorsteenverhoging is de geurimmissieconcentratie op leefniveau verder te reduceren.	Omgevingsvergunning milieu

(bron: Milieueffectrapportage)

In voorliggend bestemmingsplan is ruimte voor het ontwikkelen van waterberging opgenomen. Tevens is een categorisering in milieuzones op de verbeelding en in de regels van het bestemmingsplan verwerkt. Aanvullend is op grond van het verrichte ecologisch onderzoek wel gekozen voor het opnemen van een bepaling in de overige regels omwille van het voorkomen van lichthinder in verband met vleermuizen. Zie hiertoe verder paragraaf 4.1 handelend omtrent ecologie.

2.4

Ladder voor duurzame verstedelijking

De Ladder voor duurzame verstedelijking (hierna: de Ladder) is opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) van het Rijk en per eind 2012 als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Overheden moeten op grond van het Bro alle nieuwe stedelijke ontwikkelingen motiveren aan de hand van de Ladder. De Ladder is wettelijk verankerd in het Bro in de artikelen 1.1.1 en 3.1.6: *“De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende voorwaarden:*

- a) *er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;*
- b) *indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan*

worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;

- c) indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locatie die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.”

Op grond van artikel 1.1.1 lid 1 onder h van het Bro wordt onder ‘bestaand stedelijk gebied’ verstaan: “bestaand stedenbouwkundig samenspel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij horende openbare of sociaal-culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur”.

Ingevolge artikel 1.1.1 lid 1 onder i van het Bro wordt verstaan onder ‘stedelijke ontwikkeling’: “ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen”.

In navolgende is het voorziene bedrijventerrein De Zwette VI aan de Ladder getoetst. Daarbij worden de bovengenoemde drie treden van de Ladder doorlopen. Hieruit blijkt dat er een actuele regionale behoefte is aan een nieuw bedrijventerrein (trede 1), dat er buiten de mogelijkheden binnen bestaand stedelijk gebied behoefte is aan toevoeging van een nieuw bedrijventerrein (trede 2) en dat het bedrijventerrein De Zwette VI passend wordt ontsloten door de ligging aan de Haak om Leeuwarden (N31), het Van Harinxmakanaal, busverbindingen en voet-/fietsroutes (trede 3).

Marktregio - reikwijdte van De Zwette VI al snel 20 km:
Noordwest-Fryslân goed uitgangspunt

De behoefte-raming voor bedrijventerreinen in Fryslân (Louter, 2015) is ingedeeld naar bestuurlijke regio’s. Daarnaast is specifiek voor de F4 gemeenten² (waaronder Leeuwarden) een vertaling gemaakt van de indicatieve vraag per gemeente.

Leeuwarden is onderdeel van de regio Noordwest-Fryslân. Bedrijfsdynamiek houdt zich echter niet aan gemeentegrenzen of bestuurlijke regio’s en kan deze overschrijden.



Figuur 8. Bestuurlijke regio Noordwest-Fryslân

² F4 gemeenten: Samenwerkingsverband tussen de economisch grootste vier Friese gemeenten Leeuwarden, Smallingerland, Heerenveen en Súdwest-Fryslân.

De Zwette VI krijgt een profiel waarbij ruimte wordt geboden voor de uitgifte van grotere kavels en hogere milieucategorieën. Dit betekent (mede afhankelijk van de beoogde doelgroep) dat de indicatieve reikwijdte van het terrein groter is dan die van een lokaal modern-gemengd bedrijventerrein (voor het Midden- en kleinbedrijf, MKB). Gemiddeld zien we in Nederland dat bijna 85% van de verhuisbewegingen van bedrijfsruimtegebruikers plaatsvindt binnen een straal van 15 km tot 20 km. Lokale bedrijven verhuizen zelfs veelal binnen een straal van 10 km (en vaak ook binnen de gemeentegrens).

Gezien het profiel van De Zwette VI als locatie voor zowel regionale als bovenregionale eindgebruikers, wordt ingeschat dat de vraag naar bedrijfsruimte vooral verwacht kan worden van bedrijven die gevestigd zijn in een straal van ongeveer 20 km rondom de locatie. Deze straal wordt bevestigd door de Database Locatiebeslissingen Nederland (jaarlijks gemonitord sinds 2000) maar ook op basis van externe bronnen³.

Binnen de jurisprudentie wordt veelal uitgegaan van bestaande bestuurlijke regio's/COROP's. Dit kan risicovol zijn wanneer een locatie zich bevindt op de grens van meerdere bestuurlijke regio's. De Zwette VI ligt echter redelijk centraal in Noordwest-Fryslân. Bovendien is de locatie eerder ook meegenomen in de regionale programmering. Uitgaan van de regio Noordwest-Fryslân als marktregio voor De Zwette VI lijkt dan ook een goed uitgangspunt.

2.4.1

Trede 1: Actuele regionale behoefte

Het doel van deze trede is om inzicht te krijgen in de regionale behoefte aan bedrijventerreinen en de mogelijke marktruimte die beschikbaar is voor de potentiële ontwikkeling van De Zwette VI gedurende de bestemmingsplanperiode van 10 jaar, in dit geval de periode 2017-2027. In dat kader is de totale kwantitatieve én kwalitatieve marktvraag geconfronteerd met de harde planvoorraad aan bedrijventerreinen in de marktregio. Meer specifiek is er voor de toevoeging van nieuw bedrijventerrein gekeken naar de marktruimte binnen de marktregio van bedrijventerrein De Zwette VI. Daarbij is zowel de vraag als de historische uitgifte op de markt van bestaande bedrijfsruimte onderzocht.

Vraagruiming - kwantitatieve vraag naar droge bedrijventerreinen is de komende 10 jaar circa 63 ha

Voor de berekening van de marktvraag naar droge bedrijventerreinen in de marktregio van De Zwette VI (Noordwest-Fryslân) is op basis van de methodiek van de Bedrijfslocatiemonitor door Louter (2015) een behoeftegeraming gemaakt voor de regio's binnen de provincie Fryslân. Hierbij is uitgegaan van het Transatlantic Market (TM) groeiscenario, dat ook als uitgangspunt wordt gehanteerd in het landelijke Convenant Bedrijventerrein 2010-2020 (methode 1). Deze

³ 'Verhuizingen van bedrijven en groei van werkgelegenheid' (Ruimtelijk Planbureau, 2007); 'Bedrijven verplaatsen vooral binnen eigen gemeente' (CBS, 2013)

behoefteraming is, met behulp van de uitgiftecijfers in de afgelopen jaren, geactualiseerd voor de bestemmingsplanperiode. Ter controle van deze vraag-raming is gekozen voor extrapolatie van de historische uitgifte van bedrijventerreinen in de regio Noordwest-Fryslân (methode 2).

Aan de hand van de genoemde twee methodes concluderen we dat de kwantitatieve vraag naar bedrijventerreinen in de marktregio van De Zwette VI de komende tien jaar ongeveer 63 ha netto bedraagt. Deze vraagberekening is exclusief de bovenregionale en de vervangingsvraag.

30% van de vraag naar bedrijfskavels is >2 ha: circa 20 ha
Op basis van onderzoek van NVM (2014), CBRE (2014) en Dynamis (2015) over de logistieke markt en de database Bedrijfsruimtegebruikers in beeld (Stec Groep, 2015) en leerervaringen uit andere provincies is gekeken naar de verdeling van de vraag naar kavelomvang. Deze verdeling geeft een indicatie van het type vraag dat te verwachten is in de marktregio Noordwest-Fryslân. Hieruit volgt dat meer dan 30% van de vraag naar nieuwe bedrijventerreinen in Noordwest-Fryslân kavels groter dan 2 ha netto betreft. Iets minder dan 10% van de vraag betreft kavels groter dan 4 ha netto. Met name vanuit de sector distributie (en in mindere mate industrie) is een sterke trend naar schaalvergroting zichtbaar.

Vraagraming - vraag naar maximaal circa 14 ha natte kavels op bedrijventerreinen in Leeuwarden

Op De Zwette VI wordt voor alle kavels mogelijk gemaakt dat watergebonden, natte bedrijvigheid gevestigd kan worden. Bureau Panteia (2016) heeft berekend dat er vraag is naar maximaal 14 ha (periode 2017-2027) specifiek voor natte kavels direct aan water ontsloten in Leeuwarden. De Zwette VI is de enige geschikte locatie voor dit segment in Leeuwarden.

Planaanbod - zeer beperkt ruimte voor grootschalige eindgebruikers (>2 ha) in Noordwest-Fryslân

In Harlingen/Franekeradeel beperkt ruimte voor kavels >2 ha
Er is beperkt ruimte in de marktregio voor eindgebruikers die zoeken naar een kavel groter dan 2 ha. Buiten Leeuwarden zijn in de marktregio twee bedrijventerreinen die, in theorie, ook ruimte bieden voor grootschalige eindgebruikers. Het gaat om Oostpoort (Harlingen) en Kie (Franekeradeel).

Harlingen beschikt met Oostpoort II nog over circa 6,9 ha uitgeefbaar voor alle segmenten (zie tabel 3). Het gaat hier echter om kavels met een maximaal bebouwingspercentage van 50%, zo blijkt uit de bestemmingsplanregels en aangezien de grootste nog beschikbare kavel net groter dan 2 ha is, maakt dit het terrein voor grotere eindgebruikers in distributie en industrie (de beoogde doelgroepen voor De Zwette VI), minder geschikt.

Op bedrijventerrein Kie 1 (gemeente Franekeradeel) is nog 8,6 ha uitgeefbaar (bron: IBIS, zie tabel 4). De gemeente gaat voor Kie Fase 1 uit van een ontwik-

kelperiode van 10 jaar. Kie Fase 2 (nu bestemd als agrarische grond) is momenteel gedeeltelijk in gebruik genomen als zonnepark. De komende tien jaar wordt hier geen ontwikkeling van bedrijventerrein voorzien. Daarbij geldt voor bedrijventerrein Kie dat de maximale bouwhoogte 10 m is. Eindgebruikers in de distributie (>2 ha) hebben voorkeur voor moderne bouwhoogte, van 12 tot 20 m (of mogelijk zelfs meer). De ontsluiting verloopt via de rondweg met aan weerszijden woningbouw en is indirect ontsloten op de Rijksweg A31. Kie 1 is niet specifiek verkaveld voor grote kavels. Het terrein is in de markt gezet voor kavels vanaf 1.000 m² voor alle segmenten. Kie 1 is versnipperd uitgegeven en voor de restkavels zijn beperkt mogelijkheden voor aaneengesloten kavels van 2 ha of groter. Het profiel van Kie sluit daarmee onvoldoende aan bij de vestigingswensen van de beoogde doelgroepen voor De Zwette VI.

Energiecampus, Businesspark en Frisia niet geschikt voor grootschalige bedrijven

De Energiecampus in Leeuwarden is in ontwikkeling maar dit betreft een ander marktsegment gericht op duurzame energieproductie als specialiteit en wordt door de provincie niet gezien als regulier bedrijventerrein. Het Businesspark en Frisia in Grou bieden fysiek geen ruimte voor kavels groter dan 2 ha en zijn niet bestemd voor het segment transport, distributie, logistiek op grote kavels.

Tabel 3. Overzicht bedrijventerreinen per 01-01-2016 (exclusief zeehaven)

Gemeente	Naam terrein	Plaats	Bruto	Netto	w.v.	Uitgegeven		
						Uitgeefbaar	terstond	niet-terstond
<i>Met voorraad</i>								
Harlingen	Oostpoort	Harlingen	63,7	52,8	45,9	6,9	6,9	0,0
<i>Zonder voorraad</i>								
Totaal			140,6	115,6	108,7	6,9	6,9	0,0

Tabel 4. Overzicht bedrijventerreinen per 01-01-2016

Gemeente	Naam terrein	Plaats	Bruto	Netto	w.v.	Uitgegeven		
						Uitgeefbaar	terstond	niet-terstond
<i>Met voorraad</i>								
Franekeradeel	Kie (fase 1)	Franeker	24,5	19,1	10,6	8,6	8,6	0,0
Franekeradeel	Kie (fase 2)	Franeker	27,6	25,0	0,0	25,0	0,0	25,0
Franekeradeel	't Spoardykje	Tzummarum	4,7	3,7	3,1	0,5	0,5	0,0

De Zwette V heeft nagenoeg geen ruimte voor kavels >2 ha. De Zwette V kent beperkingen voor het segment grootschalige distributie. De kavels onder de hoogspanningsmasten zijn onverkoopbaar wegens de beperkte bouwhoogte van 12 m tot 15 m, een aantal kavels is gereserveerd voor het segment 'dairy'-gerelateerd (Dairy Campus) en worden de komende jaren aangehouden voor dit specifieke segment, een deel van de kavels hebben een te lage milieucategorie 1 en 2; het terrein is deels al uitgegeven en inclusief de uitgiftes in 2016 en 2017 is de vrije uitgifteruimte voor grote kavels sterk be-

perkt. Eén kavel van 2 ha ligt deels onder de hoogspanningsmasten en heeft als zichtlocatie hoge beeldkwaliteitseisen. Een tweede mogelijke kavel heeft wel de omvang maar is door de langgerekte vorm ongunstig voor grote bedrijven en kent ook de hoge beeldkwaliteitseisen). Aanpassingen aan kavelindeling of infrastructuur is niet haalbaar gezien de lay-out van de reeds uitgegeven kavels.

Conclusie

De kwantitatieve vraag naar bedrijventerreinen in de marktregio van De Zwette VI bedraagt de komende tien jaar ongeveer 63 ha netto. Circa 30% van de vraag richt zich op grotere eindgebruikers met een kavelomvang van 2 ha of meer. Dit komt neer op bijna 20 ha voor de komende tien jaar. Daarnaast is er in Leeuwarden, voor natte, watergebonden bedrijvigheid, vraag naar maximaal 14 ha aan bedrijfskavels die direct aan water zijn gelegen.

Het beschikbare harde planaanbod aan droge bedrijventerreinen in de regio met een (planologisch) vergelijkbaar profiel als De Zwette VI is gelegen op Oostpoort (Harlingen), Kie 1 (Franeker) en De Zwette V (Leeuwarden). Op basis van de kwalitatieve vraag vanuit grootschalige distributie (kavels >2 ha), wordt geconcludeerd dat op basis van bouwhoogte, bebouwingspercentage en omvang restkavels, hooguit 4 ha beschikbaar is voor de beoogde doelgroepen voor De Zwette VI.

Hieruit volgt dat er voor De Zwette VI de komende tien jaar circa 16 ha vraag is voor eindgebruikers (binnen met name de logistiek/distributie en industrie) naar kavels groter dan 2 ha. Daarnaast is op De Zwette VI vestiging mogelijk voor bedrijven op kavels die direct aan het water liggen (natte bedrijvigheid). Uit de actuele vertaling van de meest recente behoefte-raming van Panteia volgt hieruit een behoefte van maximaal 14 ha.

Voor de ontwikkeling van bedrijventerrein De Zwette VI (25 ha netto) betekent dit dat er in de planperiode voldoende actuele regionale behoefte is voor ontwikkeling.

2.4.2

Trede 2: Opvang regionale behoefte in bestaand stedelijk gebied

Geen beschikbare onbebouwde kavels binnen bestaand stedelijk gebied aangeboden

Op private terreinen binnen de marktregio is in de gemeente Leeuwarden in totaal nog 16,8 ha niet bebouwd. Dit betreft kleinere kavels en is (strategische) reserve van bedrijven dat niet op de markt aangeboden (gaat) worden zo blijkt uit contacten met die bedrijven. Deze ruimte is dus niet beschikbaar voor opvang van de vraag.

Leegstand/aanbod-voorraadratio binnen Leeuwarden en regio onder frictieniveau

Binnen leegstaand vastgoed is het aanbod beperkt. Leegstaande panden op een kavel van circa 2 ha of groter zijn beperkt voorradig. Uit de meest recente publicatie van 'Factsheets Nederland; kantoren en bedrijfsruimte, december 2016' van Cushman&Wakefield (DTZ) volgt dat Leeuwarden een aanbod-voorraadratio van bedrijfsruimte heeft van minder dan 3%. In de regio Noordwest-Fryslân ligt de aanbod-voorraadratio ook onder het gewenste frictieniveau van 5%.

Dit blijkt ook uit onderzoek van vrijstaande, grootschalige objecten: binnen de gemeente Leeuwarden zijn momenteel drie objecten van meer dan 3.000 m² brutovloeroppervlakte (bvo) beschikbaar. Binnen de beoogde marktregio gaat het om vijf beschikbare objecten.

Conclusie

In de marktregio is geen ruimte op restkavels in bestaand stedelijk gebied beschikbaar. De restruimte die op bestaande, uitgegeven kavels wel beschikbaar is, is kleiner dan 2 ha en in strategische reserve van bedrijven dat niet wordt aangeboden op de markt. De leegstand op bedrijventerreinen in Leeuwarden en de beoogde marktregio voor De Zwette VI ligt onder de gewenste frictieleegstand van 5%. Daarmee past de beoogde nieuwe stedelijke ontwikkeling van bedrijventerrein De Zwette VI binnen de Ladder.

2.4.3

Trede 3: De Zwette VI is passend ontsloten

Locatie De Zwette VI is multimodaal ontsloten, is omsloten door de hoofdweeginfrastructuur, direct aan de Rijksweg 31 (De Haak om Leeuwarden) via de nieuwe Westelijke invalsweg. Bovendien direct gelegen aan het Van Harinxmakanaal voor groot transport over water met kade- en havenmogelijkheden. De Zwette VI is ook direct aansluitend aan andere bedrijventerreinen van De Zwette en de te ontwikkelen Energiecampus. De Zwette VI was al in gebruik als tijdelijk gronddepot voor de aanleg van De Haak om Leeuwarden. Het bedrijventerrein is per fiets goed ontsloten. De Newtonlaan en Johannes Brandsmaweg hebben vrijliggende fietspaden tot aan het bedrijventerrein.

Het beleid van het Rijk, de provincie en de gemeente geeft uitgangspunten voor bestemmingsplannen. In dit hoofdstuk is een overzicht gegeven van het relevante beleid voor de ruimtelijke inrichting van het plangebied.

3.1

Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

Op 13-03-2012 is de *“Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte”* (SVIR) van kracht geworden. Hierin is de visie van het Rijk op de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven voor Nederland richting 2040 aangegeven. Dit betreft een integraal kader voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. In de SVIR is gekozen voor een selectieve inzet op 13 nationale belangen. Hierbuiten hebben decentrale overheden beleidsvrijheid, omdat zij beter op de hoogte zijn van de actuele situatie in de regio en de vraag van bewoners, bedrijven en organisaties en daardoor beter kunnen afwegen welke (ruimtelijke) ingrepen in een gebied nodig zijn.

Dit bestemmingsplan heeft geen raakvlakken met nationale belangen uit de SVIR, met uitzondering van nationaal belang 13 betreffende een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming die bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten geldt. Dit moet met behulp van de zogeheten *“Ladder voor duurzame verstedelijking”* worden onderbouwd. Deze verplichte toetsing is vastgelegd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), dat verwijst naar het Bro. Op de ladder is reeds ingegaan in paragraaf 2.3.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (2011)

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) biedt de basis voor het stellen van algemene regels, op te nemen in een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB). Die regels richten zich primair op gemeenten, die het eerst verantwoordelijke overheidsniveau zijn voor de inhoud van ruimtelijke plannen. In het *“Besluit algemene regels ruimtelijke ordening”* (Barro, d.d. 07-12-2011), ook wel bekend onder de naam AMvB Ruimte, zijn nationale belangen uit de SVIR voorzien van juridische kaders, waarmee de doorwerking van de nationale belangen op ruimtelijk gebied is geborgd.

3.2

Provinciaal beleid

Streekplan Fryslân 2007

Het geldende ruimtelijk beleid van Provinsje Fryslân is opgenomen in het op 13-12-2006 vastgestelde “*Streekplan Fryslân 2007*”. Het streekplan bevat de provinciale kaders waarbinnen ruimtelijke ontwikkelingen moeten plaatsvinden. Leeuwarden ligt centraal in de provincie en heeft een stedelijke uitstraling met diverse soorten bedrijvigheid en allerlei (hoog)stedelijke voorzieningen die voor heel Fryslân van betekenis zijn. Het is eveneens dé banenmotor van Fryslân: circa 25% van de totale Friese werkgelegenheid is in Leeuwarden geconcentreerd. De stad is in het streekplan aangemerkt als één van de zes stedelijke bundelingsgebieden. De provincie kiest voor een versterking van de positie van Leeuwarden als provinciale hoofdstad. Binnen het Streekplan wordt uitgegaan van de aanleg van de Haak om Leeuwarden, Westelijke invalsweg en de Noordwesttangent. Hiermee samenhangend ontstaan aan de (zuid)westkant van Leeuwarden mogelijkheden voor nieuwe bedrijvigheid in vooral het modern-gemengde segment.

De provincie streeft naar aansluiting van het type en de schaal van de werkfuncties bij de kernenstructuur. Er zijn specifieke vestigingscondities opgesteld om nadelige effecten te voorkomen en juist positieve effecten te genereren. Leeuwarden kan samen met Drachten en Heerenveen de ruimte bieden aan alle bedrijfscategorieën, passend bij hun positie en omvang. Voldoende voorraad van bedrijventerrein is bij de stedelijke centra daarnaast van belang om adequaat en snel op de behoeften van bedrijven in te kunnen spelen, zowel kwantitatief als kwalitatief. De provincie acht het van belang dat werkfuncties en voorzieningen ook op het niveau van een kern op de goede plekken terecht komen. Hiervoor zijn de gemeenten primair verantwoordelijk.

Grutsk op ‘e romte (2014)

Provinciale Staten hebben op 26-03-2014 het document “*Grutsk op ‘e Romte*” als thematische structuurvisie over landschap en cultuurhistorie vastgesteld. In deze thematische structuurvisie zijn landschappelijke en cultuurhistorische structuren van provinciaal belang in samenhang geanalyseerd en gewaardeerd. Het doel hiervan is behoud en verdere ontwikkeling van de ruimtelijke kwaliteit door middel van informeren, inspireren en adviseren. Op deze wijze verwacht Provinsje Fryslân de doorwerking van provinciale belangen in ruimtelijke plannen van gemeenten, rijk en provincie te borgen.

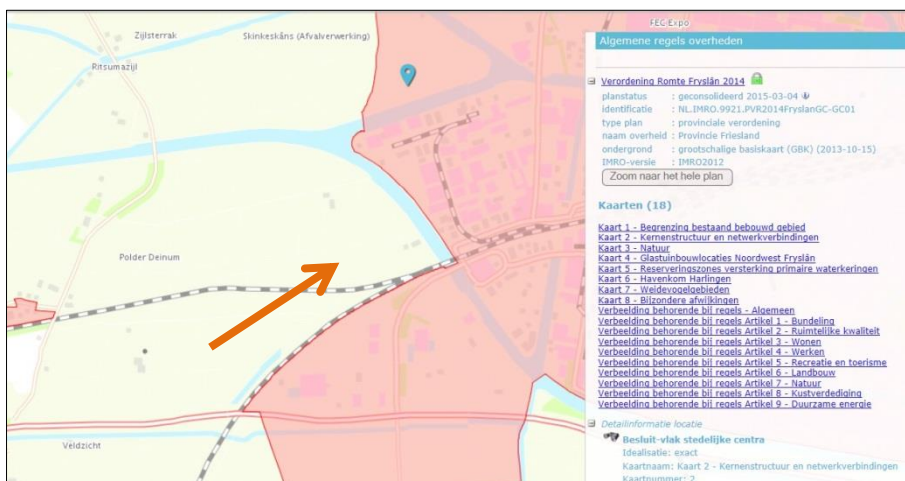
Verordening Romte Fryslân 2014

Op 25-06-2014 is de “*Verordening Romte Fryslân 2014*” vastgesteld. De verordening stelt concrete regels die ervoor moeten zorgen dat de provinciale ruimtelijke belangen (uit het streekplan, maar ook daarna opgestelde structuurvisies) doorwerken in de gemeentelijke ruimtelijke plannen. In de verordening is onderscheid gemaakt tussen bestaand stedelijk gebied en lande-

lijk gebied. Voor bestaand stedelijk gebied geldt een grotere mate van beleidsvrijheid wat betreft de ruimtelijke ordening dan in het landelijk gebied.

Het plangebied van dit bestemmingsplan is op het provinciaal kaartmateriaal (figuur 9) aangegeven als buiten bestaand stedelijk gebied. In artikel 1.1.1, eerste lid van de verordening is opgenomen dat in een ruimtelijk plan voor landelijk gebied geen bouw- en gebruiksmogelijkheden mogen worden opgenomen voor nieuwe stedelijke functies. In afwijking hiervan kan in een ruimtelijk plan een uitbreidingslocatie aansluitend op bestaand stedelijk gebied worden toegestaan. In dat kader is hoofdstuk 4 van de provinciale verordening relevant. Hierin is ingegaan op het thema ‘werken’.

In lid 4.1 betreffende de ‘programmering bedrijventerreinen en kantorenterrenen’ is onder 1 aangegeven dat *“Een ruimtelijk plan een nieuw bedrijfsterein of uitbreiding van een bestaand bedrijfsterein kan bevatten, indien dit wat betreft oppervlakte en invulling van bedrijfstypen in overeenstemming is met een bedrijventerreinenplan, dat de schriftelijke instemming van Gedeputeerde Staten heeft”*. Hierop is in navolgende paragraaf ingegaan.



Figuur 9. Bestaand stedelijk gebied

3.3

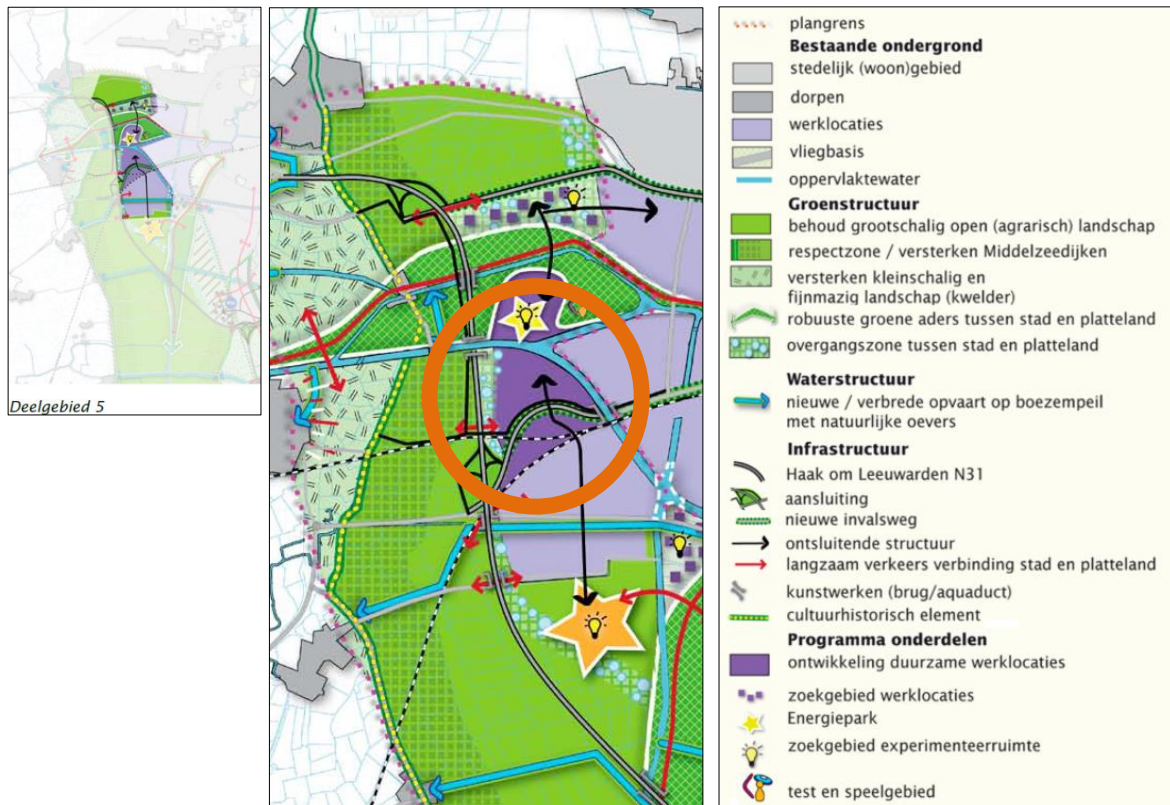
Regionaal beleid

Intergemeentelijke Structuurvisie Nieuw-Stroomland (2011)

In de *“Intergemeentelijke Structuurvisie Nieuw-Stroomland”* uit 2011 ontvouwen de gemeenten Leeuwarden, Littenseradiel en Menameradiel hun plannen voor het gebied ten zuiden en ten westen van Leeuwarden. Het plangebied van dit bestemmingsplan ligt in zijn geheel in het aangegeven structuurvisiegebied, betreffende deelgebied 5 - overgangsgebied.

Doel van de structuurvisie is om ruimte te scheppen voor duurzame initiatieven ten behoeve van de transitie van Leeuwarden naar een zogenaamde ‘Full

Sustainable City'. Dat vergt de nodige afstemming om enerzijds aantasting van het landschap te voorkomen en anderzijds de ruimtelijke kwaliteit van het gebied met een scherpe overgang tussen stad en land te versterken. Naast autonome ontwikkelingen als de aanleg van de Haak om Leeuwarden en de ontwikkeling van De Zuidlanden zetten de gemeenten in op nieuwe stedelijke functies als het Energiepark en de uitbreiding van bedrijventerrein. Deze projecten hebben een duurzaam karakter of worden op een duurzame manier ingevuld.



Figuur 10. Fragment structuurvisiekaart

De structuurvisie mondt uit in een ontwikkelingsrichting per deelgebied. Met name tussen de Haak om Leeuwarden en de huidige stadsrand van Leeuwarden zijn er goede mogelijkheden om de ambities te realiseren. Het gebied ten westen en ten zuiden van de Haak om Leeuwarden houdt een overwegend open karakter, met aandacht voor cultuurhistorisch bepaalde lijnen en elementen.

Deelgebied 5 waarin het plangebied van dit bestemmingsplan ligt, is het overgangsgedebied van platteland naar de stad. Vooral vanuit het water is dit dé stadsentree en is er een sterke verbinding met de stad. Aan de zuidoostzijde ligt de stedelijke bedrijvigheid van de Newtonparken. In de bestaande bedrijventerreinen Newtonpark I en II zijn in de visie geen nieuwe eisen gesteld ten aanzien van de huidige bedrijven. Dit geldt wel voor nieuwe bedrijven en ontwikkelingen. Zo is Newtonpark III gereserveerd voor toekomstige uitbreidingen.

In aansluiting aan de bestaande Newtonparken I en II kan de stedelijke dynamiek van Leeuwarden hier uitbreiden met bedrijven en energieproductie. Er komt duurzame energieproductie (o.a. het Energiepark), waarbij wordt gestreefd naar een energieneutraal deelgebied. De ambitie is om langs de Westelijke invalsweg hiermee onderscheidende werklocaties te realiseren met een hoge beeldkwaliteit voor bebouwing. Zowel de bebouwing als de aangrenzende buitenruimte versterken elkaar.

Samengevat betreffen de ruimtelijke ambities voor dit deelgebied:

- Hogere en intensievere bebouwing nabij stadsentrees;
- Tussen stadsentrees wijkende stadsrand als contramal van stedelijk gebied met een zachte overgang stad-landschap (water/rietlanden);
- Geclusterde bedrijven met hoogwaardige beeldkwaliteit langs infra en buitengebied;
- Recreatief hoogwaardige groenstructuur naar buitengebied;
- Barrières opheffen, doorgaande recreatieve verbindingen ontwikkelen (water en land).

Wat betreft duurzaamheidsambities wordt ingezet op:

- Grootschalige productie van duurzame energie op industriële schaal;
- Aansluiting op de biogasringleiding;
- Vestiging bedrijven die duurzaam omgaan met energie en water, zowel bij aanleg als gebruik, bijvoorbeeld koppeling gebruik energie en reststromen;
- Lokaal gezamenlijk zuiveren van licht verontreinigde waterstromen in bijvoorbeeld helofytenfilters en groene daken;
- Waterzuivering combineren met andere functies (recreatie, natuur, landschap, infra);
- Experimenteergebied: duurzame innovaties, vooral op het gebied van energie en watertechnologie;
- Duurzaam ontwerp en beheer (bedrijven)terreinen, bijvoorbeeld grondstoffen hergebruik, minimale emissies water, bodem en lucht, energiebesparing;
- Duurzaam parkmanagement werklocaties;
- Reductie energiegebruik.

Het bestemmingsplan voor het energiepark op Schenkenschans (de Energie-campus) zet concreet in op vorengenoemd thema 'experimenteergebied'. Duurzaamheidsambities gelden verder voor het gehele structuurvisiegebied. Dit betekent echter niet dat ze in elke ontwikkeling verplicht meegenomen moeten worden of als verplichting worden voorgeschreven. Op de Zwette VI wordt de mogelijkheid geboden om duurzame bedrijven te vestigen maar dat geldt niet als vereiste voor dit terrein. Het energiepark wordt primair gerealiseerd om aan de ambities te voldoen. Met dit bestemmingsplan wordt voor zover mogelijk tegemoet gekomen aan de in bovenstaand genoemde ruimtelijke ambities dan wel ambities uit oogpunt van duurzaamheid.

Regionaal bedrijventerreinplan Noordwest-Fryslân (2011)

Het “*Regionaal bedrijventerreinplan Noordwest-Fryslân 2010-2020*” uit 2011 is op initiatief van de Provinsje Fryslân met diverse samenwerkende gemeenten⁴ in de regio opgesteld en betreft een uitwerking van het door het Rijk, de provincies en de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) ondertekende “*Convenant Bedrijventerreinen 2010-2020*”. In dit convenant is aangegeven dat (her)ontwikkeling van bedrijventerrein in regionaal verband moet worden opgepakt. Alleen nieuwe bedrijventerreinen mogen worden aangelegd wanneer er op bestaande terreinen geen ruimte meer is en/of geen ruimte meer kan worden gemaakt (door middel van revitalisering) en er in de regio (buurgemeenten) geen mogelijkheden meer zijn tot vestiging van nieuwe bedrijven. Het convenant is bedoeld om verspilling van ruimte en geld te voorkomen.

Het regionaal bedrijventerreinplan heeft betrekking op alle nieuwe dan wel uit te breiden bedrijventerreinen met een bruto-oppervlakte van 1 ha of meer bij alle centra en kernen waar op grond van het Streekplan Fryslân 2007 bedrijventerrein op voorraad mogelijk is, zo ook Leeuwarden. Het regionale bedrijventerreinplan geeft invulling aan de Verordening Romte Fryslân en toepassing aan de SER-ladder die als leidraad bij de totstandkoming van bedrijventerreinen op regionaal niveau dient (mogelijkheden voor ruimtewinst op bestaande bedrijventerreinen). Regionale vraag en aanbod wordt op elkaar afgestemd zodat overcapaciteit wordt vermeden.

Relevant voor dit bestemmingsplan is dat De Zwette VI (als zijnde Newtonpark III benoemd in het bedrijventerreinplan) is opgenomen als bedrijventerrein in de planfase (25 ha). Binnen Leeuwarden bestond voor 80 ha aan plannen. Hier van is 40 ha naar de periode na 2020 verschoven. Binnen de voor 2020 aan te leggen 40 ha heeft onder andere De Zwette VI prioriteit.

SER-ladder

De SER-ladder betreft een redeneerlijn van de Sociaal Economische Raad (SER) en is ontwikkeld in de Nota Ruimte (de voorloper van de SVIR). De SER-ladder is ontwikkeld om te komen tot een zorgvuldige afweging van diverse economisch-maatschappelijke ontwikkelingen die een ruimtevraag kennen. Met de SER-ladder dient de vraag beantwoord te worden of er behoefte is aan een bepaalde ontwikkeling (nut en noodzaak van een planvoornemen). De SER-ladder impliceert dat allereerst moet worden gekeken naar de ruimte die op bestaand(e) bedrijventerrein(en) beschikbaar is. Daarna dient gekeken te worden naar de mogelijkheden door middel van herstructurering en door intensivering in bestaand stedelijk gebied (meervoudig ruimtegebruik/inbreiding). Tenslotte komt uitbreiding in beeld. Daar komt bij dat de realisatie van een nieuw bedrijventerrein moet voorzien in een concrete lokale behoefte. Voor het planvoornemen van dit bestemmingsplan is op deze thematiek in het kader

⁴ Gemeenten het Bildt, Boarnsterhim, Ferwerderadiel, Franekeradeel, Harlingen, Leeuwarden, Leeuwarderadeel, Littenseradiel en Menameradiel.

van de Ladder voor duurzame verstedelijking al uitgebreid ingegaan in paragraaf 2.4.

3.4

Gemeentelijk beleid

Collegeprogramma 2014 - 2018

“Iedereen is Leeuwarden. Ljouwert is eltsenien”

Uitgangspunt van het “*Collegeprogramma 2014 -2018*” is iedereen de ruimte. Wat betreft economie wordt met een gerichte en intensieve citymarketing naar een sterk vestigingsklimaat gestreefd. De realisatie van een concurrerend aanbod van bedrijfslocaties en bedrijfspanden krijgt voorrang. Dit wordt onder meer gedaan door de ontwikkeling van gebieden voor bedrijvigheid. Het geld daarvoor komt uit een slimme exploitatie van beschikbare grond. Grote bedrijven kunnen in Leeuwarden terecht op het bedrijventerrein Newtonpark III.

Stadsvisie Leeuwarden 2008-2020

“Leeuwarden fier verder! Op weg naar een duurzame stad”

Leeuwarden is eerst en vooral hoofdstad van Fryslân. Hoofdstad van een provincie met een groen, waterrijk en wijds landschap, een eigen taal en een eigen cultuur. Leeuwarden heeft ook belangrijke voorzieningen op het gebied van wonen, werken, cultuur, recreatie, onderwijs en gezondheidszorg. Leeuwarden is van belang als woonstad en als banenmotor van Fryslân. Voor dit bestemmingsplan is pijler 4 betreffende ‘werken & ondernemen’ van toepassing; Leeuwarden wil de banenmotor van Fryslân blijven en biedt ondernemers daarom de ruimte. Op basis van onder meer dit thema kan de stad zich in de toekomst verder blijven ontwikkelen. Voorwaarde voor de verdere ontwikkeling is wel dat onder meer de bereikbaarheid op orde is.

Detailhandelsstructuurvisie Leeuwarden 2014

De “*Detailhandelsstructuurvisie Leeuwarden 2014*” betreft een actualisering van het detailhandelsbeleid dat door de gemeente wordt gevoerd. De visie beschrijft de wijze waarop de gemeente wil omgaan met onder andere de vestiging van detailhandel in Leeuwarden. Op bedrijventerreinen geldt in principe een detailhandelsverbod.

Duurzaamheidsvisie (2010)

“Duurzaam Leeuwarden, de sterke stad”

Leeuwarden bevordert op haar grondgebied actief het verduurzamen van de gemeente. Deze verduurzaming richt zich op een aantal aspecten waaronder energieverbruik, verantwoordelijk watergebruik en waterkwaliteit, ecologie en het beperken van afval. De focus ligt op de thema’s energie en water. Op 29-11-2010 is hiervoor de visie “*Duurzaam Leeuwarden, de sterke stad*”, voor de periode tot en met 2020 door de gemeenteraad vastgesteld. Aan dit programma is een uitvoeringsprogramma “*Slim met Energie en Water*” (2011 - 2014) en het programma “*Groen Werkt!*” (2014-2017) gekoppeld.

DUURZAME
ONTWIKKELING

Het doel van de ambitieuze duurzaamheidsvisie is dat de gemeente in haar energieverbruik kan voorzien zonder gebruik van fossiele brandstoffen. Dit betekent dat in de bestaande woningbouw en bedrijfsgebouwen fors energie bespaard moet worden of dat er duurzaam opgewekte energie gebruikt wordt. Voor nieuwbouw betekent het dat de gemeente verdergaande doelen dan de eisen van het Bouwbesluit nastreeft en dat de gemeente de lijst 'Duurzaam Bouwen' hanteert. Het uitgangspunt hierbij is een scherpere energienorm dan de nationale uitgangspunten.

DUURZAME
INRICHTING

Ambities ten aanzien van de thema's Water en Duurzame Energie kunnen worden vormgegeven door:

- a. Aandacht voor energieneutrale ontwerpen van bouwwerken/gebouwen, daar energieneutraliteit van het gebied anders niet wordt gehaald;
- b. Om het gebruik van fossiele brandstoffen in de toekomst tot een minimum te reduceren, zijn er in het gebied geen belemmeringen voor constructies in vorm van experimenten met innovatieve projecten van een meer permanente aard die hieraan kunnen bijdragen (bijvoorbeeld aardwarmte, windenergie (niet grootschalig), biomassa of zonne-energie in tijdelijke of permanente opstelling in weilanden of onbenutte percelen), tevens kan de teelt van biomassa worden toegestaan;
- c. De ontwikkeling, demonstratie en toepassing van duurzame innovaties op het gebied van water (zoals het duurzaam omgaan met drinkwater, het winnen van energie en nutriënten uit afvalwater en lokaal zuiveren van afvalwaterstromen) kunnen zonder beperkingen gestalte krijgen.
- d. Maar het gebied biedt ook ruimte voor de demonstratie en toepassing van andere duurzame innovaties.
- e. Als energiebespaaroptie richt Leeuwarden zich verder ook op de openbare verlichting. De gemeente zal, daar waar het qua veiligheid vertrouwd is, streven naar energiezuinige openbare verlichting: waar niet nodig komt geen verlichting, of de verlichting wordt gedimd of gedoofd, óf er zal energiebesparende verlichting worden geplaatst.

OPENBARE
RUIMTE

Voor de inrichting van de openbare ruimte is het "*Kwaliteitsdocument Openbare Ruimte*" van de gemeente Leeuwarden leidend.

WATER(TECHNOLOGIE)
EN ECOLOGIE

Nieuwe watertechnologie kan ook het aanwezige watersysteem versterken. Zuivering van licht verontreinigd afvalwater in bijvoorbeeld helofytenfilters of zuiverende oevers kan bijdragen in het waterbergende vermogen en de ecologische en belevingswaarde van het water te verhogen. Bestaande en nieuwe waterlopen kunnen een bijdrage leveren aan het versterken van de ecologische waarden. Voor de bebouwing kan een bijdrage aan ecologische structuren het aanleggen van groene daken zijn. Onder voorwaarden kan hier bij de gemeente subsidie voor worden aangevraagd. Groene daken dragen bij aan het vasthouden van water, waarmee ze naast de ecologische waarde ook aan een reductie van de piekbelasting op het riool kunnen bijdragen.

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan 2011 - 2025

Op 14-12-2015 is het *“Gemeentelijke Verkeers- en Vervoerplan 2011 - 2025”* (GVVP) in het kader van de harmonisatie van beleid opnieuw vastgesteld. Er is geen aanleiding geweest om het eerdere beleid rigoures aan te passen. De ambitie is en blijft Leeuwarden als economisch, ruimtelijk, sociaal en cultureel centrum van Fryslân verder te ontwikkelen. Een goede bereikbaarheid van de stad is daarvoor essentieel. Het leidmotief van het verkeers- en vervoerbeleid blijft daarom: ‘de complete stad bereikbaar’.

De stadsring is de kransslagader en het vliegwiel van de stad. De ring verbindt alle wijken en bedrijventerreinen. Daarom heeft doorstroming van het autoverkeer er prioriteit. Op de stadsring is er veel kruisend fiets- en voetgangersverkeer. De gemeente wil dat zo veilig mogelijk maken. Daarom wordt gekozen voor ongelijkvloerse oplossingen (mits inpasbaar en kosteneffectief) of veilige, gefaseerde oversteken waarbij de fietser of voetganger per fase één rijstrook kruist of met verkeerslichten. Kruisingen in de stadsring worden in principe met een verkeersregelinstallatie geregeld. Op de meeste plaatsen is dat vanuit het oogpunt van verkeerscapaciteit en -doorstroming het meest optimaal. Daar waar een oplossing met een rotonde mogelijk is, zonder dat deze de doorstroming nadelig beïnvloedt, kan de gemeente kiezen voor een (turbo)rotonde.

Voor het plangebied is de Haak om Leeuwarden van groot belang. Door de aanleg van de Haak om Leeuwarden wordt het verkeer al buiten de stad verdeeld over de juiste route, zodat het stedelijke wegennet niet meer onnodig wordt belast. De Haak om Leeuwarden vervult daarmee dan ook een doorgaande verkeersfunctie. De nieuwe Westelijke invalsweg verbindt de Haak om Leeuwarden rechtstreeks met de stadsring en de kantorensloot. Het tracé volgt onder andere de Marshallweg en sluit vervolgens aan op het Stephenson viaduct. Op termijn zal de Hendrik Algrawei (N31) ten zuiden van het plangebied hierdoor de verkeersfunctie verliezen. Verder zullen de wegen in het plangebied als gebiedsontsluitingsweg fungeren.

Wat betreft het parkeren geldt in het plangebied als nadrukkelijk uitgangspunt dat elk complex of bedrijf in de eigen parkeerbehoefte dient te voorzien.

Welstandsnota Leeuwarden 2016

Het bestemmingsplan regelt onder meer de functie en het ruimtebeslag van bouwwerken voor zover dat nodig is voor een goede ruimtelijke ordening. Datgene wat door het bestemmingsplan wordt mogelijk gemaakt, kan niet door welstandscriteria worden tegengehouden. De architectonische vormgeving van bouwwerken valt buiten de reikwijdte van het bestemmingsplan en wordt exclusief met het gemeentelijke welstandsbeleid geregeld. Dit is vastgelegd in de op 30-11-2015 door de raad vastgestelde *“Welstandsnota Leeuwarden 2016”*.

De geldende welstandsnota biedt onvoldoende toetsingskader voor het te zijner tijd op grond van dit bestemmingsplan beoordelen van aanvragen om omgevingsvergunning voor het bij recht uitvoeren van bouwontwikkelingen.

Hierom zal een uitwerking in herziene welstandsrichtlijnen van de beoogde beeldkwaliteit plaatsvinden. Het hiertoe opgestelde document wordt gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan ter visie gelegd te zijner tijd als aanvulling op de gemeentelijke welstandsnota van toepassing verklaard en vastgesteld.

O m g e v i n g s a s p e c t e n

4

Uit de bestaande omgevingsituatie kunnen (wettelijke) belemmeringen en/of voorwaarden voor een bestemmingsplan naar voren komen. Uitgangspunt is dat er een goede omgevingsituatie met dit bestemmingsplan ontstaat. In de volgende paragrafen zijn de randvoorwaarden die voortvloeien uit de omgevingsaspecten beschreven en beoordeeld op eventuele beperkingen voor het plan. Daarbij is zo nodig gebruik gemaakt van de uitkomsten van de opgestelde milieueffectrapportage en de bijbehorende onderzoeksrapportages.

4.1

Ecologie

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

NORMSTELLING
EN BELEID

In verband met de planontwikkeling die met dit bestemmingsplan voorligt, heeft voor het planMER een ecologisch onderzoek⁵ door Altenburg & Wymenga middels een beoordeling plaatsgevonden. Bij deze beoordeling zijn de kansen en risico's geïnventariseerd ten aanzien van geldende wet- en regelgeving met betrekking tot natuur. Dit zijn de Wet natuurbescherming (Wnb), het Natuurnetwerk Nederland (NNN) / Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en eventuele andere vormen van regeling ten aanzien van natuurbescherming.

TOETSING

Omdat de Wnb bepaalt dat alle projecten en handelingen moeten worden goetst of zij negatieve effecten kunnen hebben op Natura 2000-gebieden, is een zogeheten 'Voortoets' uitgevoerd. Hierin is bepaald welke aangewezen natuurwaarden van Natura 2000-gebied Groote Wielen en de Alde Feanen mogelijk negatieve effecten ondervinden door ruimtelijke ontwikkelingen die binnen het nieuwe bestemmingsplan uitvoerbaar zijn.

In het onderzoek, dat als bijlage (2) bij de milieueffectrapportage voor dit bestemmingsplan geldt, komen de volgende instructies voor het bestemmingsplan en daaraan verbonden conclusies op onderdelen naar voren:

Voortoets Natura 2000

- In het bestemmingsplan worden voorwaarden opgenomen om te voorkomen dat het open water van het Van Harinxmakanaal wordt verstoord door

⁵ "Ecologische beoordeling bestemmingsplan Zwette 6 te Leeuwarden", Altenburg & Wymenga ecologisch onderzoek, Feanwâlden, A&W-notitie 2793, definitief, 3 april 2017.

licht. Dit geldt zowel voor de aanleg als het gebruik van het bedrijventerrein. Om deze reden zijn er geen negatieve effecten te verwachten op vliegroutes van meervleermuis als gevolg van lichtverstoring. Er is daarom geen knelpunt met de Wnb ten aanzien van meervleermuis.

- Realisatie van De Zwette VI kan leiden tot een toename van de depositie van stikstof in de omliggende Natura 2000-gebieden. Deze toename is echter zodanig gericht dat deze ecologisch niet is te duiden. Daarnaast worden er in het kader van de PAS (Programma Aanpak Stikstof) maatregelen genomen waardoor, ondanks de realisatie van nieuwe projecten die stikstofdepositie veroorzaken, de natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden niet worden aangetast. Realisatie van de Zwette VI zal daarom niet leiden tot negatieve effecten op de stikstofgevoelige Natura 2000-habitattypen in de wijde omgeving van het plangebied.
- De overige functies in het bestemmingsplan veroorzaken geen conflict met de Wnb ten aanzien van overige aangewezen natuurwaarden van de Natura 2000-gebieden Groote Wielen, Alde Feanen en overige Natura 2000-gebieden. Dit geldt zowel voor de aanleg als het gebruik van het bedrijventerrein.

Overige gebiedsbescherming

Het nieuwe bestemmingsplan veroorzaakt geen conflict met wet- en regelgeving ten aanzien van overige vormen van gebiedsbescherming (NNN/EHS, aangewezen ganzenfoeragegebied en weidevogelgebied).

Soortenbescherming

- In het bestemmingsplan worden voorwaarden opgenomen om te voorkomen dat het open water van het Van Harinxmakanaal wordt verstoord door licht. Dit geldt zowel voor de aanleg als het gebruik van het bedrijventerrein. Om deze reden zijn er geen negatieve effecten te verwachten op vliegroutes van de zwaar beschermde meervleermuis en watervleermuis als gevolg van lichtverstoring. Er is daarom geen knelpunt met de Wnb ten aanzien van deze soorten.
- De beoogde herinrichting veroorzaakt geen conflict met de Wnb, mits voorkomen wordt dat de beoogde werkzaamheden verstoring veroorzaken van broedende vogels en hun nesten⁶.

CONCLUSIE Onder de hiervoor omschreven voorwaarden en de in dit bestemmingsplan opgenomen beschermingsregeling ten aanzien van lichtverstoring kan het planvoornemen ecologisch gezien uitvoerbaar worden geacht.

⁶ Er zijn verschillende mogelijkheden om conflicten met de Wnb te voorkomen. De meest zekere optie is het plannen van werkzaamheden buiten het broedseizoen. Er kan eventueel vooraf aan het broedseizoen worden gestart waardoor broedpogingen in het werkgebied door de versturende werking achterwege zullen blijven. Ook kunnen vooraf eventueel geschikte broedplaatsen worden verwijderd. Broedgevallen dienen verder te worden voorkomen door geen geschikte plaatsen voor nesten te laten ontstaan. Mochten toch vogels tot broeden komen die kunnen worden verstoord, dan ontstaat er een conflict met de Wnb en moeten versturende werkzaamheden worden gestaakt tot na de broedperiode.

4.2

Erfgoed

De belangrijkste wettelijke basis voor het behoud van erfgoed is per 1 juli 2016 de Erfgoedwet. De kern van deze wet is dat, wanneer de bodem wordt verstoord, archeologische resten intact moeten blijven (in situ). Wanneer dit niet mogelijk is, worden archeologische resten opgegraven en elders bewaard (ex situ). Daarnaast dient ieder ruimtelijk plan vanwege de Modernisering Monumentenzorg (MoMo) een analyse van cultuurhistorische waarden van het plangebied te bevatten. Voor zover in een plangebied sprake is van erfgoed, dient vanwege voorgaande dan ook aangegeven te worden op welke wijze met cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten archeologie rekening wordt gehouden.

WET- EN
REGELGEVING

4.2.1

Archeologie

Gemeenten moeten inzichtelijk maken hoe zij op een verantwoorde manier het archeologisch belang in de ruimtelijke afweging hebben betrokken. Provincies hebben hierbij een toetsende rol. Provincie Fryslân heeft hiertoe als toetsingskader de [Friese Archeologische Monumentenkaart Extra](#) (FAMKE) opgesteld. Hierop zijn alle bekende archeologisch waardevolle terreinen aangegeven. Bovendien geeft de kaart de verwachtingswaarde voor het aantreffen van archeologische waarden aan.

NORMSTELLING
EN BELEID

De gemeente heeft met de beleidsnota “*Archeologische Monumentenzorg Leeuwarden*” (AMzL) uit 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 zorgdraagt 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:

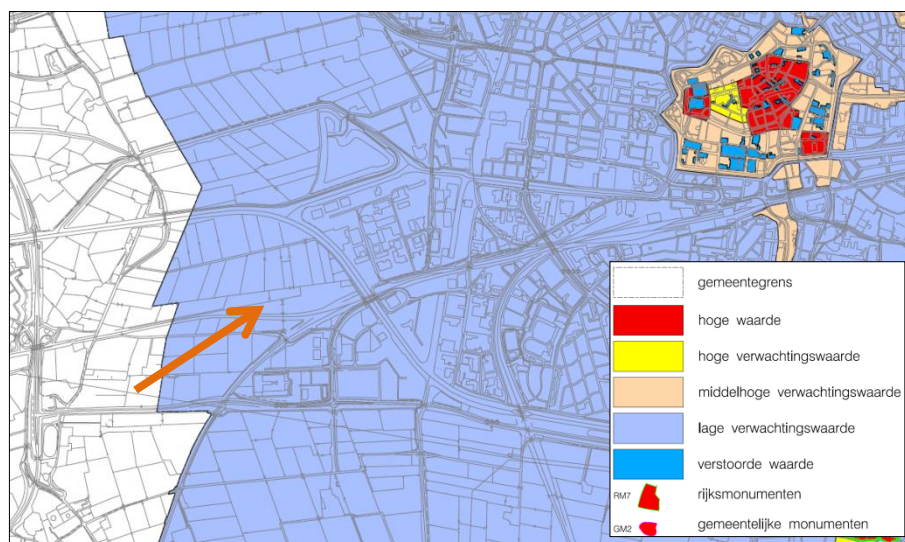
- archeologie wordt meegenomen in nieuwe bestemmingsplannen;
- ten behoeve van het verlenen van een omgevingsvergunning wordt getoetst op archeologische waarden.

De gemeentelijke beleidskeuzes zijn weergegeven op een archeologische waardenkaart. Hierop is inzichtelijk gemaakt waar en op welke manier archeologie door de gemeente wordt meegewogen bij ruimtelijke ontwikkelingen. Hierdoor is voor iedereen duidelijk waar en op welke manier rekening moet worden gehouden met archeologie. In op de kaart aangegeven gebieden met een archeologische verwachtingswaarde mogen diepere graafwerkzaamheden in principe pas worden uitgevoerd als hiervoor een ‘archeologievergunning’ is

verleend. In geval van een verwachte lage informatiewaarde geldt dit echter alleen voor bodemingrepen die milieueffectrapportage (MER)-plichtig zijn.

TOETSING

In figuur 11 is voor het plangebied een uitsnede van de gemeentelijke archeologische waardenkaart weergegeven. Op de kaart is aangegeven dat het gehele plangebied in een zone met een lage archeologische verwachtingswaarde ligt. Hierom is in het plangebied verder geen archeologisch onderzoek verricht.



Figuur 11. Kaartfragment gemeentelijke archeologische waardenkaart

CONCLUSIE

Ten aanzien van het archeologisch aspect bestaan er geen belemmeringen voor dit bestemmingsplan.

4.2.2

Cultuurhistorie

NORMSTELLING
EN BELEID

Naast wetgeving op rijksniveau is ook in de “Verordening Romte Fryslân 2014” vastgelegd dat gemeenten in een ruimtelijk plan moeten aangeven op welke wijze het plan rekening houdt met cultuurhistorische elementen en structuren. Informatie over cultuurhistorische waarden is beschikbaar middels de [Cultuurhistorische Kaart Fryslân 2](#) (CHK2) van Provinsje Fryslân. Daarnaast kan gebruik worden gemaakt van het document “Grutsk op ‘e Romte” waarin de kernkwaliteiten van het cultuurhistorisch erfgoed en het landschap in Fryslân beschreven staan. De gemeente Leeuwarden beschikt zelf verder over een eigen historisch-geografische en (cultuur)landschappelijke inventarisatie⁷, als aanvulling op de CHK2. Hieruit blijkt dat er in en rondom het plangebied verschillende cultuurhistorische waarden aanwezig zijn.

⁷ “Cultuurhistorische inventarisatie ten behoeve van het Bestemmingsplan - Leeuwarden Buitengebied (Gemeente Leeuwarden); Met specifieke aandacht voor de historisch-geografische en (cultuur)landschappelijke elementen, structuren en patronen in het landschap”, Leeuwarden, 2012.

Het plangebied is onderdeel van de voormalige Middellzee. Deze ‘nieuwlanden’ zijn vanaf de 13^{de} eeuw ontstaan door dichtslibbing van de Middellzee. Het plangebied is eeuwenlang gebruikt als agrarische grond. Er stond geen bebouwing, alleen twee wegen en een dorpsvaart doorsneden het gebied. Eind 19^{de} eeuw zijn enkele spoorwegen aangelegd en wordt aan de Duistere Weg een boerderij gebouwd die inmiddels is verdwenen. Halverwege de 20^{ste} eeuw is het Van Harinxmakanaal gegraven. Vanaf de jaren 1990 is het zuidoostelijke gebied ontwikkeld als bedrijfsterrein. In het begin van de 21^{ste} eeuw is het gebied ingrijpend veranderd met de aanleg van de Haak om Leeuwarden en de inrichting van het volledige gebied tot bedrijfsterrein. Een drietal landschapelijke elementen in en aangrenzend aan het plangebied zijn cultuurhistorisch waardevol. Deze worden hieronder per element beschreven.

1. De Lichte en de Donkere weg

Deze twee wegen staan op de oudste kaart van het gebied. Beide begonnen ze op de Hogedijk bij Deinum en liepen naar het oosten richting Leeuwarden. De Lichte weg eindigde bij de Molensloot. De Donkere (ook wel Duistere) weg liep helemaal door tot aan de Swette en op deze manier kon via Schenkenschans Leeuwarden worden bereikt. Met de herontwikkeling van het gebied is de Lichte weg grotendeels verdwenen. De Donkere weg is nog steeds aanwezig als Tsjustere Wei, al loopt hij tegenwoordig dood op het in de jaren 1940 gegraven Van Harinxmakanaal.



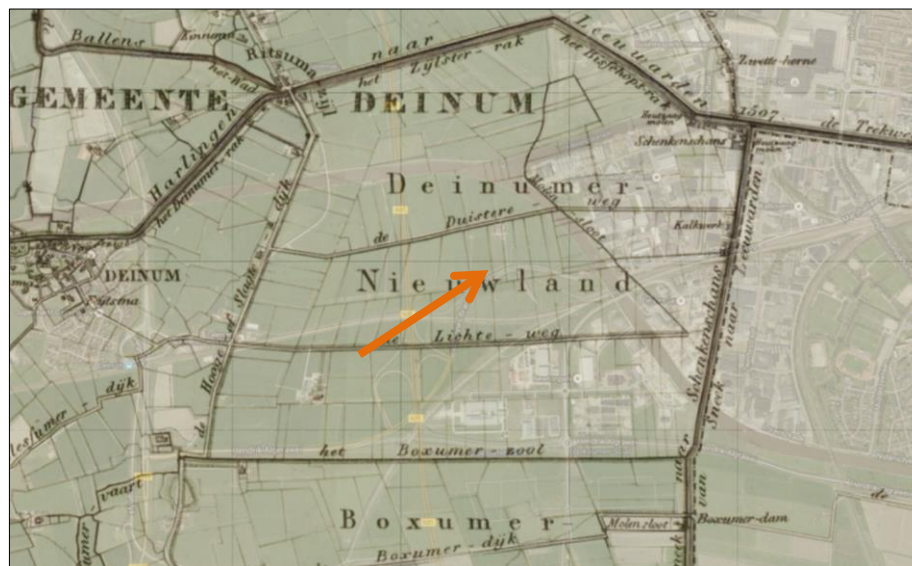
Figuur 12. Kaart van Schotanus (1685-1718), luchtfoto als ondergrond.

2. Spoorwegen

In 1863 werd de spoorlijn Harlingen-Leeuwarden in gebruik genomen. In de jaren 1883-1885 werd een spoorweg geopend tussen Leeuwarden, Sneek en Stavoren. Deze spoorwegen, met een kleine verlegging naar het zuiden in de 20^{ste} eeuw, zijn nog steeds aanwezig en in gebruik.

3. Van Harinxmakanaal

Het Van Harinxmakanaal bestaat uit (delen van) de verbeterde Harnzer Trekfeart, die van Harlingen via Franeker naar Leeuwarden liep. De verbeteringen werden vanaf 1938 uitgevoerd. Het deel ten zuiden en westen van Leeuwarden werd hiervoor nieuw gegraven.



Figuur 13. Kaart van Eekhoff (1851), luchtfoto als ondergrond.

Beleidsadvies

De Tsjustere Wei wordt beschermd met de dubbelbestemming 'Waarde - Cultuurhistorie 1' en wordt behouden door deze weg als hoofdontsluiting voor het gebied in te zetten. Met de lichtere variant 'Waarde - Cultuurhistorie 2' vindt de bescherming van de gronden in het plangebied die betrekking hebben op de spoorwegen plaats. Omdat in het plangebied geen gronden liggen die direct betrekking hebben op het Van Harinxmakanaal is hieromtrent in dit bestemmingsplan geen sprake van een cultuurhistorische beschermingsregeling.

CONCLUSIE

Gelet op voorgaande en de getroffen regeling uit oogpunt van cultuurhistorie mag dit bestemmingsplan uitvoerbaar worden geacht.

4.3

Waterparagraaf

NORMSTELLING EN BELEID

In de ruimtelijke ordeningspraktijk is de wettelijk verplichte 'watertoets' van belang. De watertoets wordt gezien als procesinstrument dat moet waarborgen dat de gevolgen van ruimtelijke ontwikkelingen voor de waterhuishouding meer expliciet worden afgewogen. Een belangrijk onderdeel van de watertoets is het vroegtijdig afstemmen van ontwikkelingen met de betrokken waterbeheerder. Het plangebied valt in het werkgebied van Wetterskip Fryslân.

Het initiatief van dit bestemmingsplan is in het kader van de watertoets op 12-05-2016 per mail aan Wetterskip Fryslân voorgelegd. Hierop is op 21-07-2016 reactie ontvangen. Voor het plan is de normale watertoetsprocedure van toepassing omdat in het plangebied hoofdwatergangen en een regionale waterkering liggen en omdat het verhard oppervlak toeneemt. De regionale waterkering ligt aan de noord- en oostzijde langs het Van Harinxmakanaal.

WATERTOETS

In de bijlage bij dit bestemmingsplan is het gehele wateradvies opgenomen. Voor zover noodzakelijk is dit in de regels en op de verbeelding van voorliggend bestemmingsplan verwerkt. Te denken valt daarbij aan het voortzetten van de aanduiding “nutsvoorziening” in de bestemming ‘Groen - Water’ ten behoeve van het in 2014 gerealiseerde gemaal. Ook de ambitie om een uitkijk-/informatiepunt en zuiveringsstrook met vispassage te realiseren is ter plaatse mogelijk gemaakt.

Wat betreft de waterhuishouding in het plangebied van voorliggend bestemmingsplan geldt het volgende. De maaiveldhoogtes in het noordelijke deel van De Zwette VI variëren van +0,85 m NAP langs het Van Harinxmakanaal tot +0,50 m NAP langs de Westelijke invalsweg. De gebieden ten zuiden hiervan liggen op een gemiddeld maaiveldniveau van +0,40 m NAP. Het vaste streefpeil rond het plangebied in het Van Harinxmakanaal en in de voorgenomen aanleg van een helofytenfilter langs de westzijde bedraagt -0,52 m NAP. De Zwette VI ligt binnen een peilvak met een streefpeil van -0,90 m NAP.

WATERHUISHOUDING

De ontwikkeling van De Zwette VI zal leiden tot een toename van het verhard oppervlak. In de huidige situatie is het gebied vrijwel onverhard. Om in de nodige hemelwaterberging te voorzien zal waterberging in de vorm van watergangen en vijverpartijen worden aangelegd. Daarnaast moet worden voorzien in de compensatie voor de gedempte sloten. Met Wetterskip Fryslân wordt verder vooroverleg gevoerd op welke wijze invulling kan worden gegeven aan de opdracht. Als uitgangspunt geldt dat een groot deel van het noordelijke plangebied toegerekend wordt als zijnde ‘voor de boezem’ en het overige als zijnde ‘voor de polder’. Dit houdt in dat tekorten en overschotten aan bergingscapaciteit in de deelgebieden binnen hetzelfde peilvak tegen elkaar uitgewisseld kunnen worden.

WATERCOMPENSATIE

Voor het ontwerp van de waterberging, watergangen en drooglegging van het plangebied wordt het Kwaliteitsdocument van de gemeente Leeuwarden gehanteerd. Ook is de overeenkomst Eigendom, Beheer en Onderhoud (EBO) rond de aanleg van de Haak om Leeuwarden van toepassing op het waterhuishoudingsplan.

De gemeente volgt de wettelijk gestelde eisen die door Wetterskip Fryslân aan het wateraspect worden gesteld en is in overleg met Wetterskip Fryslân over de toekomstige waterhuishouding in het gebied. Gelet hierop bestaan er ten aanzien van dit bestemmingsplan voor het aspect water geen belemmeringen.

CONCLUSIE

4.4

Externe veiligheid

4.4.1

Algemeen toetsingskader

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 bovengenoemde activiteiten. Hiertoe zijn risico's gekwantificeerd, namelijk door middel van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Het Plaatsgebonden risico (PR) is de berekende kans per jaar, dat een persoon overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval bij een risicobron, aangenomen dat hij op die plaats permanent en onbeschermd verblijft. Het Groepsrisico (GR) is de kans dat een groep mensen overlijdt door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het GR moet worden gezien als een maat voor maatschappelijke ontwrichting.

Het externe veiligheidsbeleid is verankerd in diverse wet- en regelgeving. De volgende besluiten zijn relevant:

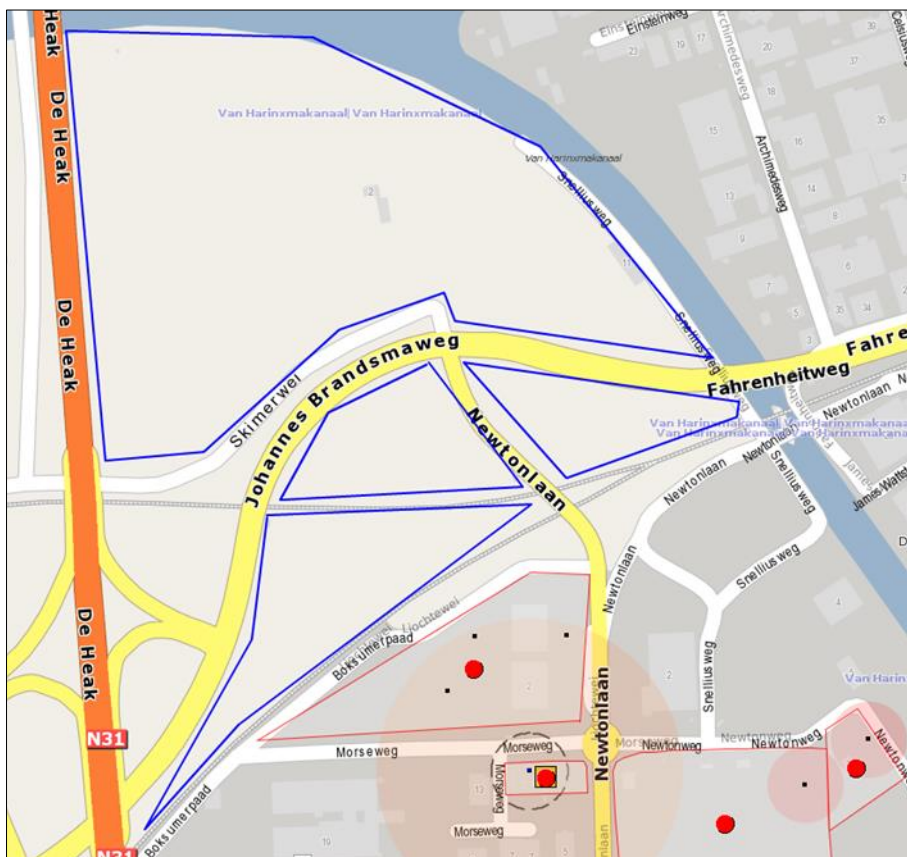
1. **Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi):** Met het Bevi zijn risiconormen voor externe veiligheid met betrekking tot bedrijven met gevaarlijke stoffen wettelijk vastgelegd.
2. **Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb):** Op basis van het Bevb dienen plannen, vergelijkbaar met het Bevi, te worden getoetst aan de grens- en richtwaarde voor het PR en de oriëntatiewaarde voor het GR.
3. **Wet basisnet:** Het basisnet is een landelijk aangewezen netwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Binnen bepaalde grenzen wordt dit vervoer over de weg, binnenwater en spoor gegarandeerd. Het basisnet heeft betrekking op de Rijksinfrastructuur: hoofdwegen (snelwegen), hoofdwaterwegen (binnenwateren) en hoofdspoorwegen (enkele uitzonderingen daargelaten).
4. **Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt):** Voor ruimtelijke ordening in relatie tot de transportroutes is het Bevt opgesteld. Hierin zijn de regels voor de ruimtelijke ordening rondom het basisnet wettelijk vastgelegd.
5. **Activiteitenbesluit milieubeheer (Activiteitenbesluit):** Het Activiteitenbesluit en de daarbij behorende regeling is de opvolger van een groot aantal AMvB's. In het Activiteitenbesluit staan algemene regels voor verschillende milieuaspecten, zoals veiligheidsafstanden waaraan voldaan moet worden.

Verantwoordingsplicht

In het Bevi, Bevb en het Bevt is onder andere een verantwoordingsplicht GR opgenomen. Deze verantwoording houdt in dat in bepaalde gevallen planologische keuzes moeten worden onderbouwd en verantwoord door het bevoegd gezag.

Door de FUMO (Fryske Utfieringstsjinst Miljeu en Omjouwing) is navolgende toetsing aan externe veiligheid opgesteld. Het betrokken plangebied is in onderstaande figuur weergegeven.

TOETSING



Figuur 14. Globale begrenzing plangebied blauw omkaderd

Uit de professionele Risicokaart (figuur 14) blijkt dat binnen en in de directe nabijheid van het plangebied risicobronnen gelegen zijn waarvan de risicocontouren of het invloedsgebied zijn gelegen binnen het plangebied. De relevante risicobronnen voor het plangebied zijn het transport van gevaarlijke stoffen over de weg en het water.

4.4.2

Transporten van gevaarlijke stoffen

Transport van gevaarlijke stoffen over wegen

Bronnen en afbakening

Langs de westzijde van het plangebied loopt De Haak om Leeuwarden (N31). Deze weg is relevant in verband met transport van gevaarlijke stoffen.

Toetsingskader bij beoordeling van risico's van vervoer van gevaarlijke stoffen bij ruimtelijke ordeningsbesluiten is de Wet basisnet. Het basisnet is per 1 april 2015 van kracht. Voor het wettelijk vastleggen van de regels voor de ruimtelijke ordening rondom het basisnet is er het Bevt. Verder is de Regeling basisnet opgesteld (Rbn). In de Rbn staat waar risicoplafonds liggen langs transportroutes en welke regels er gelden voor ruimtelijke ontwikkeling.

In artikel 8 van het Bevt staat dat wanneer een bestemmingsplan binnen een afstand van 200 m van een transportroute is gelegen, het GR dient te worden verantwoord. Aangezien, in casu, het bestemmingsplan binnen 200 m vanaf de de Haak om Leeuwarden (N31) is gelegen, is deze weg relevant in verband met transport van gevaarlijke stoffen.

De Haak om Leeuwarden is een basisnetroute in de zin van het Basisnet. In de artikelen 14 en 15 in samenhang met artikel 1, lid 1 van de Rbn is aangegeven dat berekeningen uitgevoerd dienen te worden overeenkomstig de rekenmethodiek transportrisico's met behulp van het rekenprogramma RBM II of de Handleiding Risicoanalyse Transport (hierna: HART). In de HART staat uitvoerig beschreven op welke wijze de risicoberekening uitgevoerd moet worden. Daarbij wordt ook aangegeven welke gegevens (vervoer en populatie) daarbij ingevoerd moeten worden.

In de Nota van toelichting op het Bevt en de Nota van toelichting op de Beleidsregels EV is aangegeven dat in sommige gevallen de berekening van het PR en het GR achterwege kan blijven. Hiervoor zijn in de HART vuistregels in de vorm van drempelwaarden voor vervoersaantallen opgesteld die de gebruiker een indicatie geven van de hoogte van het PR of GR. Met de vuistregels kan ingeschat worden of de vervoersaantallen, bebouwingsafstanden en/of aanwezigheidsdichtheden te klein zijn om tot een overschrijding van grenswaarde of richtwaarde voor het PR dan wel tot een overschrijding van de oriëntatiewaarde of 0,1 maal de oriëntatiewaarde voor het GR te kunnen leiden.

De drempelwaarde voor 0,1 maal de oriëntatiewaarde voor het GR geeft een indicatie dat zeker een GR-berekening moet worden uitgevoerd.

In vrijwel alle gevallen wordt het GR bepaald door stofcategorie GF3 (LPG). Voor de uitkomst van de GR-berekening is het dan voldoende nauwkeurig om de bevolkingsdichtheid te inventariseren tot 300 m van de as van de weg.

Verantwoording GR

Conform artikelen 7 en 8 van het Bevt dient in de toelichting bij een bestemmingsplan, voor zover het gebied waarop dat plan betrekking heeft binnen het invloedsgebied van een transportroute waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd, het GR te worden verantwoord.

Conform artikel 9 van het Bevt dient het bestuur van de veiligheidsregio in de gelegenheid te worden gesteld om in verband met het GR advies uit te brengen. De betreffende relevante onderdelen met betrekking tot de verantwoording van het GR komen onder het kopje “Advies Brandweer Fryslân / Verantwoording GR” aan de orde.

Transport over de Haak om Leeuwarden (N31)

Het plan maakt het uitsluitend mogelijk om langs de oostzijde van de Haak om Leeuwarden te bouwen, dus eenzijdige bebouwing. Voorts betreft het een weg waar een maximumsnelheid geldt van 100 km/uur of hoger. De dichtstbijzijnde bebouwing mag/kan op een afstand van minder dan 200 m van de Haak om Leeuwarden gerealiseerd worden.

De bepaling van de aanwezige personen binnen het invloedsgebied van de weg is enerzijds gebaseerd op het aantal personen per eenheid genoemd in de “Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico” van november 2007 (hierna: Handreiking) en anderzijds gebaseerd op de aantallen personen per hectare genoemd in deze Handreiking.

Verder staat in de Handreiking voor een aantal objecten aangegeven met welke fractie aanwezigheid standaard gerekend wordt. In figuur 15 zijn de bevolkingsdichtheden voor verschillende type gebieden weergegeven.

Type gebied		Bevolkingsdichtheid (personen/ha)
Woongebieden	Natuurgebied	0
	Buitengebied	1
	incidentele woonbebouwing	5
	rustige woonwijk	25
	drukke woonwijk	70
	Stadsbebouwing met hoogbouw	120
Industriegebieden	personeelsdichtheid laag	5
	Midden	40
	Hoog	80
	Kantoren – hoogbouw	200
Recreatiegebied (in seizoen)	Camping, bungalowpark	60 – 200

Figuur 15. Handreiking: Bevolkingsdichtheden voor verschillende typen gebieden

Voor de maximale personendichtheid wordt uitgegaan van ‘Industriegebieden-Hoog’ met een bevolkingsdichtheid van 80 p/ha. Het aantal GF3 transporten is in de Rbn gesteld op 1000.

PR

Wanneer het aantal GF3 transporten per jaar lager is dan 4.000 heeft een autosnelweg geen PR10⁻⁶-contour. Omdat het aantal GF3 transporten over de Haak om Leeuwarden lager is dan 4.000, is geen sprake van een PR10⁻⁶-contour.

GR

Volgens de HART moet een RBM-II berekening uitgevoerd worden wanneer de vervoersstroom gevaarlijke stoffen in tankwagens stoffen bevat uit de categorieën LT3 , GT4 of GT5. Hiervan is geen sprake.

Wanneer GF3 minder is dan 10 maal de drempelwaarde uit tabel 3 van de HART, wordt de oriëntatiewaarde van het GR niet overschreden.

Het aantal GF3 transporten bedraagt in casu 1.000. De minimale afstand is 50 m, de maximale dichtheid is 80 p/ha.

In tabel 3 van de HART (eenzijdige bebouwing) staat beschreven dat bij een dichtheid van 80 personen per ha 7.940 transporten GF3 nodig zijn om tot een overschrijding van 10% van de oriëntatiewaarde te komen en 79.400 transporten om de oriëntatiewaarde te overschrijden.

Het aantal GF3 transporten bedraagt maximaal 1.000. Wanneer de vervoersstroom gevaarlijke stoffen in tankwagens met stofcategorie GF3 minder is dan 10 maal de drempelwaarde in tabel 3 van de HART wordt de oriëntatiewaarde van het GR niet overschreden. Uit bovenstaande blijkt dat dit het geval is. Het aantal GF3 transporten is minder dan de drempelwaarde uit tabel 3 van de HART. De 10% van de oriëntatiewaarde wordt niet overschreden.

CONCLUSIE

Geconcludeerd kan worden dat het transport van gevaarlijke stoffen over de Haak om Leeuwarden geen belemmering vormt voor het bestemmingsplan.

Transport van gevaarlijke stoffen over het water

Toetsingskader bij beoordeling van risico's van vervoer van gevaarlijke stoffen bij ruimtelijke ordeningsbesluiten, is, zoals gezegd, het basisnet. Voor het wettelijk vastleggen van de regels voor de ruimtelijke ordening rondom het basisnet geldt het Bevt. Verder is de Rbn opgesteld. In de Rbn staat waar risicoplafonds liggen langs transportroutes en welke regels er gelden voor ruimtelijke ontwikkeling.

Aan de noord-/noordoostzijde van het plangebied bevindt zich het Van Harinxmakanaal. Het Van Harinxmakanaal is in het Bevt aangewezen als een groene vaarweg. Groene vaarwegen zijn voor het transport van gevaarlijke stoffen minder belangrijke vaarwegen. Voor groene vaarwegen geldt het volgende.

PR

Voor groene vaarwegen geldt dat geen sprake is van een PR10⁶-contour. Ook niet op het water zelf.

GR

Bij ruimtelijke ontwikkelingen rond groene routes is een verantwoording van het GR niet nodig.

Plasbrandaandachtsgebied (PAG)

Voor groene vaarwegen geldt geen (toekomstig) PAG. Er gelden dan ook geen beperkingen voor bebouwing. Een verantwoording van het GR kan achterwege blijven.

Geconcludeerd kan worden dat het transport van gevaarlijke stoffen over het water geen belemmering vormt voor het plan.

CONCLUSIE

Transport van gevaarlijke stoffen over het spoor

Het spoor Leeuwarden-Stavoren en het spoor Leeuwarden-Harlingen loopt door het plangebied. Over de spoorlijn vindt geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats, het spoor hoeft daardoor niet nader te worden beschouwd.

4.4.3

Advies Brandweer Fryslân / Verantwoording GR

Bij brief van 10-08-2011 is Brandweer Fryslân verzocht advies uit te brengen omtrent de externe veiligheid in relatie tot het originele bestemmingsplan. Het advies is op 31-08-2011 ontvangen en bij de verantwoording van het GR betrokken. Voor de wijzigingen van het bestemmingsplan, het plan zoals dat nu voorligt, heeft Brandweer Fryslân per mail op 03-05-2016 aangegeven geen redenen te zien om aanvullende opmerkingen te plaatsen.

Ligging GR ten opzichte van oriëntatiewaarde

- Huidige situatie (nulsituatie): Nu de Haak om Leeuwarden gerealiseerd is, is het transport van gevaarlijke stoffen over de Hendrik Algraweg verplaatst naar de Haak om Leeuwarden. Zoals hierboven onder de kop 'Transport van gevaarlijke stoffen over wegen' staat omschreven, is de hoogte van het GR laag, minder dan 10% van de oriëntatiewaarde van het GR.
- Toename GR ten opzichte van nulsituatie: In de tabellen behorende bij de Rbn zijn de verwachte maximale vervoershoeveelheden opgenomen. Deze maximale vervoershoeveelheden zijn reeds in de nulsituatie meegenomen. Er is derhalve geen toename te verwachten ten opzichte van de nulsituatie.

Bestrijding en beperking van rampen

Voor wat betreft de waterwinning geeft de Brandweer Fryslân aan dat er de in de omgeving van het plangebied voldoende secundair- en tertiair-bluswater

aanwezig is. In het gehele plangebied zullen nog wel voldoende primaire bluswatervoorzieningen gerealiseerd moeten worden.

Bereikbaarheid

Brandweer Fryslân adviseert bij de inrichting van het terrein rekening te houden dat het plangebied onafhankelijk vanaf twee of meerdere zijden bereikbaar moet zijn voor hulpverleningsdiensten. Voor wat betreft de opkomsttijd en de bereikbaarheid van het gebied worden geen aandachtspunten gesignaleerd.

Zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid heeft betrekking op de mogelijkheden voor personen in het invloedsgebied om zichzelf in veiligheid te brengen (of in veiligheid gebracht te worden). Er zijn geen functies aanwezig binnen het plangebied waar grote groepen verminderd zelfredzame personen aanwezig kunnen zijn. Er zijn voor dit bestemmingsplan geen knelpunten te verwachten wat betreft de zelfredzaamheid.

Mogelijkheden om Groepsrisico te verlagen / optimaliseren
Het GR is in de huidige situatie laag. Door de aanleg van de Haak om Leeuwarden neemt het GR verder af. Er zijn verder geen proportionele maatregelen mogelijk.

Nut en noodzaak van de ontwikkeling / tijdsaspect

In verband met de ontwikkeling van Newtonpark, de realisatie van de Haak om Leeuwarden en de aanleg van de Westelijke invalsweg wordt het bestemmingsplan geactualiseerd.

4.4.4

Conclusie

Ondanks maatregelen ter verhoging van de veiligheid kunnen risico's nooit voor 100% worden weggenomen. Ook na het nemen van veiligheidsverhogende maatregelen zal een restrisico blijven bestaan.

Het bevoegd gezag dient, met behulp van voorgaande advisering, zich uit te spreken over de aanvaardbaarheid van het restrisico. Voor wat betreft de acceptatie van het restrisico dient ook het belang van de ontwikkeling meegewogen te worden.

Geconcludeerd kan worden dat het aspect externe veiligheid geen belemmering vormt voor de haalbaarheid van voorliggend plan.

4.5

Bedrijven- en milieuzonering

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is de ruimtelijk-functionele afstemming tussen bedrijfsactiviteiten, voorzieningen en hindergevoelige functies (waaronder woningen) noodzakelijk. Bij deze afstemming kan gebruik worden gemaakt van de richtafstanden uit de basiszoneringslijst in de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' van de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) uit 2009. Een richtafstand wordt beschouwd als de minimale afstand waarbij onaanvaardbare milieuhinder als gevolg van bedrijfsactiviteiten (betreffende geluid, geur, stof en gevaar) redelijkerwijs kan worden uitgesloten.

NORMSTELLING
EN BELEID

De genoemde afstanden in de VNG-publicatie zijn richtinggevend, maar met een goede motivering kan en mag hiervan worden afgeweken. In de publicatie worden twee omgevingstypen onderscheiden; 1. rustige woonwijk / buitengebied en 2. gemengd gebied. In geval van een gemengd gebied, waar sprake is van functiemenging, kan worden gewerkt met een verkleinde richtafstand.

De volgende richtafstanden met bijbehorende milieucategorie (cat.) worden in de VNG-publicatie gehanteerd: 10 m voor cat. 1, 30 m voor cat. 2; 50 m voor cat. 3.1, 100 m voor cat. 3.2, 200 m voor cat. 4.1, 300 m voor cat. 4.2, 500 m voor cat. 5.1 en 700 m voor cat. 5.2.

In het plangebied is rekening houdende met eventuele milieugevoelige functies in de omgeving een verdeling van toegestane milieucategorieën vastgelegd. Al naar gelang de afstand tot (de concentratie van) hindergevoelige functies groter is, kunnen "zwaardere" bedrijven (hogere milieucategorie) zich in het plangebied vestigen. De meest nabijgelegen hindergevoelige functie waar rekening mee gehouden moet worden is aan de Ljochtewei 2 bij Deinum aanwezig. Dit betreft een agrarische bedrijfswoning. Verderop is woonbebouwing aan It Holt en de Marsumerdyk aanwezig.

TOETSING

Met dit bestemmingsplan zijn de categorieën 'bedrijf tot en met categorie 4.2' en 'bedrijf tot en met categorie 5.2' met gelijknamige aanduidingen op de verbeelding van het bestemmingsplan vastgelegd. Hieraan is in de regels een regeling voor de toelaatbaarheid van bedrijven verbonden. Met het toepassen van deze zonering wordt onevenredige hinder door hinderveroorzakende objecten voorkomen. Voldaan zal worden aan de richtafstanden uit de VNG-publicatie ten aanzien van de hindergevoelige objecten. De wijze van toekennen van milieucategorieën aan deelgebieden in het plangebied is ingegeven door het voorkeursalternatief in de milieueffectrapportage. Hiermee wordt toegezien op een uit oogpunt van milieu uitvoerbaar plan.

Gelet op de getroffen regeling in dit bestemmingsplan bestaan er wat betreft bedrijven- en milieuzonering geen belemmeringen ten aanzien van de uitvoerbaarheid van het planvoornemen.

CONCLUSIE

4.6

Geluidhinder

NORMSTELLING
EN BELEID

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. De Wgh bepaalt dat de geluidsbelasting op gevels van woningen en andere geluidsgevoelige objecten niet hoger mag zijn dan een in de wet bepaalde norm die als voorkeursgrenswaarde wordt aangeduid. In veel gevallen is deze norm 48 dB.

Wegverkeerslawaai

In de Wgh is aangegeven wanneer een weg zoneplichtig is. Elke weg heeft in principe een zone, behoudens wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied en wegen waarvoor een maximumsnelheid geldt van 30 km/uur. Indien binnen een geluidzone nieuwe geluidgevoelige objecten, zoals woningen, worden gerealiseerd, moet door middel van akoestisch onderzoek worden vastgesteld of aan de grenswaarden uit de Wgh wordt voldaan.

Spoorweglawaai

Op grond van hoofdstuk 7 (Zones langs spoorwegen) van de Wgh zijn in het Besluit geluidhinder geluidsemissie-eisen opgenomen die gelden bij de aanleg of het vervangen van (een gedeelte van) een spoorweg. In het besluit is bepaald dat langs iedere spoorweg een zone ligt, waarvan de breedte gemeten vanuit de buitenste spoorstaaf varieert van 100 m tot 500 m. Per 01-07-2012 is wetgeving omtrent geluidsproductieplafonds van kracht. Hierin is vastgelegd welke geluidproductie een spoorweg maximaal mag voortbrengen op aan weerszijden gelegen referentiepunten.

Industrielawaai

Op grond van de Wgh dient bij de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan onder meer aandacht aan industrielawaai te worden besteed. Dit is met name het geval als een bestemmingsplan de mogelijkheid van de vestiging van een inrichting als bedoeld in artikel 41 Wgh insluit. De categorieën van inrichtingen bedoeld in artikel 41 Wgh zijn nader aangewezen in artikel 2.1, lid 3 van het Besluit omgevingsrecht. Voorheen waren de betreffende inrichtingen aangewezen in het Besluit categorie A-inrichtingen.

Wegverkeers- en spoorweglawaai

TOETSING

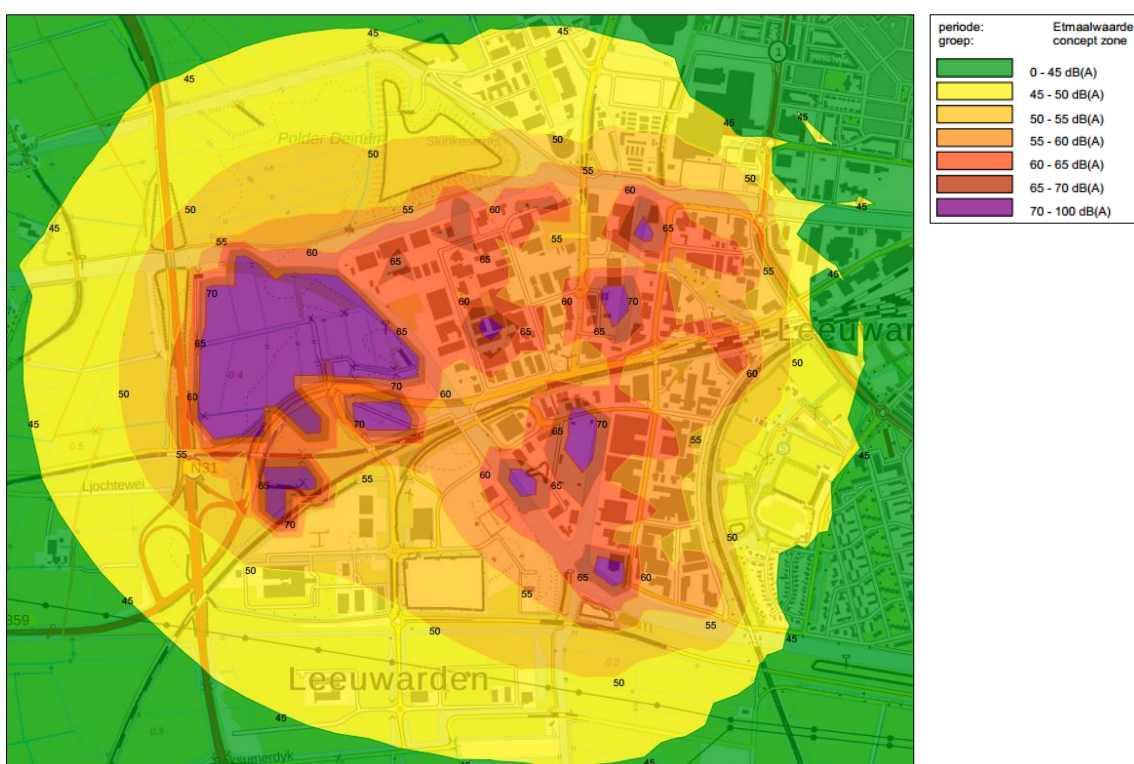
In het plangebied worden geen geluidsgevoelige objecten mogelijk gemaakt. Lawaai afkomstig van wegverkeer en van de nabije spoorweg(en) speelt dan ook geen beperkende factor voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

Industrielawaai

Eerder was op de verbeelding van het geldende bestemmingsplan al sprake van een geluidzone van het nabijgelegen en gezoneerde industrieterrein Leeuwar-

den-West waar zware geluidmakers (de voormalige zogeheten categorie A-inrichtingen) mogelijk zijn. Vestiging van dergelijke inrichtingen als bedoeld in artikel 41 Wgh is in het plangebied van dit bestemmingsplan eveneens aan de orde. Voor het nieuwe bedrijventerrein wordt dan ook een zonering op basis van een geluidszone ingesteld. De geldende geluidzone in het gebied dient daarom te worden bijgesteld. Er is in dit kader onderzoek naar geluidhinder van industrielawaai van het bestaande plus het nieuw te realiseren bedrijventerrein verricht. De uitkomsten hiervan zijn getoond in figuur 16.

De nieuwe geluidzone wordt in een eigenstandig bestemmingsplan geregeld. Er is voor het voorontwerp van dit bestemmingsplan voor gekozen om de eerder geldende zone voor industrielawaai nu niet op te nemen.

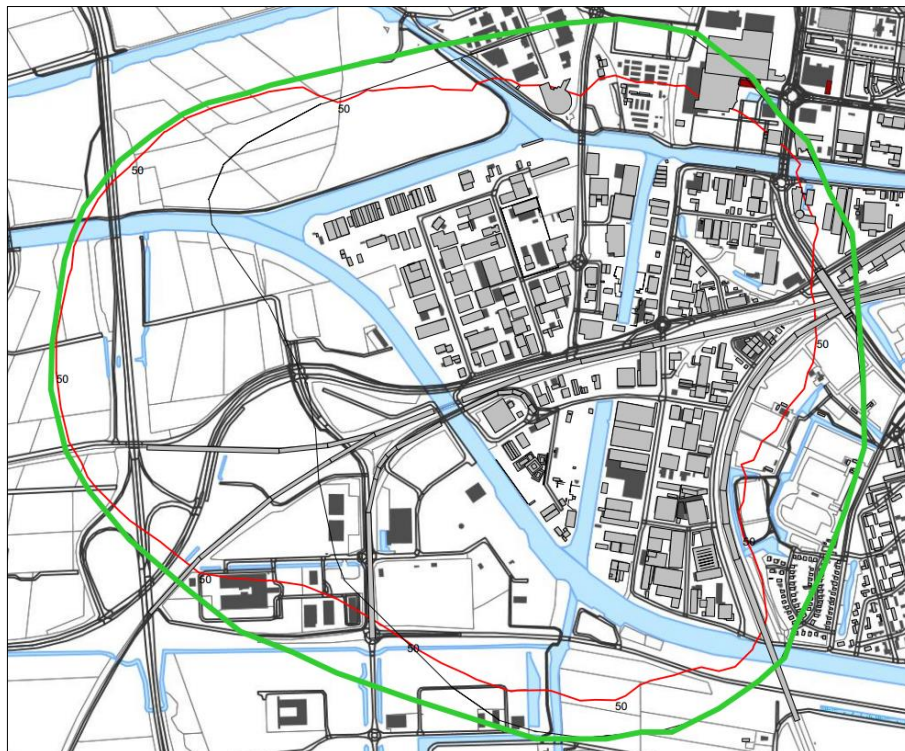


Figuur 16. Berekende zonecontouren van bedrijventerrein Leeuwarden-West plus De Zwette VI [bron: SPA WNP Ingenieurs, 2017]

Geluidzone industrielawaai

In figuur 17 is in rood de berekende 50 dB(A)-contour van het bestaande bedrijventerrein Leeuwarden-West plus het nieuwe bedrijventerrein De Zwette VI getoond. De weergegeven 50 dB(A)-contour vormt de gecumuleerde bijdrage van het bestaande gezoneerde bedrijventerrein Leeuwarden-West en het nieuwe bedrijventerrein De Zwette VI in de voorkeursvariant.

Tevens is in de figuur de vastgestelde contour van de bestaande geluidzone in zwart weergegeven. Dit is de geluidzone zoals die nu bij het bestaande bedrijventerrein Leeuwarden-West hoort.



Figuur 17. Nieuw berekende (in rood), in het verleden vastgestelde (in zwart) en gecombineerde maximale invulling (in groen) van de 50 dB(A)-contour [bron: SPA WNP Ingenieurs, 2017]

In groen is een indicatie van de gecombineerde maximale invulling zichtbaar gemaakt. Aan de oostzijde is deze contour ongeveer gelijk met de bestaande geluidzone (op basis van maximale invulling van de geluidruimte). Aan de westzijde (richting gemeentegrens met Menameradiel) wordt de ligging in belangrijke mate bepaald door het nog te realiseren bedrijventerrein De Zwette VI. De contour aan de noord- en zuidzijde is nog nader vast te stellen. Dit vindt plaats in overleg met de zonebeheerder, betreffende de Fryske Utfieringstsjinst Miljeu en Omjouwing (FUMO).

De exacte begrenzing van de in te stellen nieuwe zone van industrielawaai wordt nog met de FUMO onderzocht. De geluidzone wordt ook niet met voorliggend bestemmingsplan geregeld. Hiervoor wordt een eigenstandig facetbestemmingsplan opgesteld. In de ontwerpfase van voorliggend bestemmingsplan zal het facetbestemmingsplan voor de geluidzonering van Leeuwarden-West en De Zwette VI ook beschikbaar zijn. Dan is duidelijk hoe de exacte begrenzing van de geluidzone er uit komt te zien.

CONCLUSIE Met de instelling van een nieuwe geluidzone voor industrielawaai middels een facetbestemmingsplan zal de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan niet worden belemmerd door het aspect geluidhinder.

4.7

Luchtkwaliteit

In hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (Wm) zijn de grenswaarden op het gebied van de luchtkwaliteit vastgelegd. Daarbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀) en zeer fijn stof (PM_{2,5}) van belang. Grenswaarden ten aanzien van de jaargemiddelde concentratie betreffen 40 µg/m³ voor zowel NO₂ als PM₁₀ en 25 µg/m³ voor PM_{2,5}. Projecten met een invloed van 'Niet In Betekende Mate' (NIBM) op de luchtkwaliteit zijn verder vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden. Dit geldt op grond van de Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) onder meer voor projecten die minder dan 3% van de (toekomstige) grenswaarde voor NO₂ of PM₁₀ bijdragen⁸, wat overeenkomt met 1,2 µg/m³.

NORMSTELLING
EN BELEID

Vanwege het toestaan van industrie en de invloed van weg- en scheepvaartverkeer van en naar het plangebied is inzicht nodig in de gevolgen van de plannen op de luchtkwaliteit. Door SPA WNP Ingenieurs is een onderzoek⁹ naar de luchtkwaliteit in de omgeving van het plangebied uitgevoerd. Doel van het onderzoek is het bepalen van de invloed van de voor het plangebied beoogde ontwikkeling op de luchtkwaliteit in het prognosejaar 2030. De gehele onderzoeksrapportage geldt als bijlage (3) bij de milieueffectrapportage van dit bestemmingsplan. In navolgende zijn de conclusies hiervan overgenomen.

TOETSING

De jaargemiddelde concentraties fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂) vanwege het plangebied zijn dusdanig dat zowel in de basisvariant en de maximale variant wordt voldaan aan de grenswaarde van 40 µg/m³ als aangegeven in bijlage 2 van de Wm. Tevens kan in beide varianten worden voldaan aan de grenswaarde van 25 µg/m³ geldend voor zeer fijn stof (PM_{2,5}).

Het aantal overschrijdingen van de 24-uurgemiddelde concentratie PM₁₀ van 50 µg/m³ voldoet aan de grenswaarde van ten hoogste 35 maal per kalenderjaar. Het aantal overschrijdingen van de uurgemiddelde concentratie van 200 µg/m³ voldoet aan de grenswaarde van ten hoogste 18 maal per kalenderjaar.

De emissies naar de lucht en de te verwachten immissieconcentraties zullen in de voorkeursvariant lager zijn dan in de maximale variant. Aan de grenswaarden als aangegeven in bijlage 2 van de Wm zal ook in de voorkeursvariant worden voldaan.

⁸ PM₁₀ en PM_{2,5} zijn sterk gerelateerd, aangezien PM_{2,5} onderdeel uitmaakt van de emissie van PM₁₀. Als aan PM₁₀ wordt voldaan, mag daarom worden aangenomen dat ook de grenswaarde van PM_{2,5} niet wordt overschreden.

⁹ "Luchtkwaliteitonderzoek planMER De Zwette 6 Deinumerpolder Leeuwarden", SPA WNP Ingenieurs, Groningen, Rapport 21610186.R02, 28 maart 2017.

CONCLUSIE Luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

4.8

Bodemkwaliteit

NORMSTELLING
EN BELEID

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.

TOETSING

De gemeente Leeuwarden heeft de beschikking over een eigen [bodemkaart](#). Op deze kaart is informatie verzameld over de kwaliteit van de bodem van het gemeentelijk grondgebied. Informatie uit verschillende bodemonderzoeken is hierin opgenomen, alsook historische activiteiten die extra aandacht vragen.

Een deel van de gronden op Newtonpark 3 is thans opgehoogd met zoute grond, dat vrijkwam bij diverse werken in de directe omgeving (o.a. bouw aquaduct). Er zijn maatregelen genomen om de effecten van uitspoeling van het zout naar de omgeving te beperken. Rondom de depots met zoute grond is een afzonderlijk watersysteem aangelegd, dat rechtstreeks loost op het Van Harinxmakanaal. Zo wordt voorkomen dat de omgeving verzilt. Tegelijk ontzilt de opgebrachte grond. Op dit moment is het niet duidelijk in hoeverre de opgebrachte grond ontzilt is. Verhoogde zoutgehalten staan een bedrijfsbestemming normaal gesproken echter niet in de weg. Na verloop van meerdere jaren zal het zoutgehalte in de grond steeds verder normaliseren.

Verkennend bodemonderzoek

Gelet op het afwerken van het gronddepot zal er een nieuwe nulsituatie van de bodemkwaliteit in het plangebied moeten worden vastgelegd. Op het moment dat het laatste grondverzet heeft plaatsgevonden en het terrein geheel is afgewerkt, kan verkennend bodemonderzoek worden uitgevoerd. Dit volgt na het voorontwerp. Bij de ontwerpfase van dit bestemmingsplan zullen de resultaten en de daaraan te verbinden conclusies en eventuele maatregelen duidelijk zijn.

CONCLUSIE

Er wordt van uit gegaan dat er gelet op de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem voor dit bestemmingsplan planologisch op voorhand geen belemmeringen bestaan.

4.9

Overig

4.9.1

Vliegbasis Leeuwarden

De veiligheid van het stijgen en landen van vliegverkeer vanwege de nabijgelegen Vliegbasis Leeuwarden brengt hoogtebeperkingen met zich mee. In het plangebied is een obstakelbeheergebied en een radarverstoringgebied van toepassing. Op basis hiervan gelden hoogtebeperkingen vanaf 45 m. Omdat met dit bestemmingsplan niet in objecten met een dergelijke bouwhoogte wordt voorzien, is regelgeving omtrent de vliegbasis verder niet van invloed.

HOOGTEBEPERKINGEN

4.9.2

Bebouwingsvrije zone Van Harinxmakanaal

Gemeenten dienen ontwikkelingen die belemmerend zijn voor het functioneren en de verdere ontwikkeling van het vaarwegennet, te voorkomen. Bij de totstandkoming van bestemmingsplannen moet dan ook met de door de provincie gestelde eisen in de “*Vaarwegenverordening Fryslân 2014*” rekening worden gehouden. Voor alle vaarwegen voor de beroeps- en recreatievaart zijn beheer- en bebouwingsvrije zones vastgelegd waarbinnen in beginsel een verbod voor bouwwerken, houtopstanden en werkzaamheden geldt die het functioneren van de vaarweg, maar ook de veiligheid, zouden kunnen beïnvloeden. Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet hier rekening mee worden gehouden.

Het aan het plangebied grenzende Van Harinxmakanaal betreft een provinciale vaarweg van lijst A (vaarwegdiepte -2,75 m, onderhoudsdiepte -3,65 m. De beheer- en bebouwingsvrije grens van het Van Harinxmakanaal is op grond van de vaarwegenverordening uit 2014 tegenwoordig 25 m, gerekend vanaf de kant van de vaarweg. Voor activiteiten binnen deze beheers- en bebouwingsvrije zone langs het Van Harinxmakanaal moet voor ontheffing in overleg worden getreden met de afdeling Vaarwegen van de Provinsje Fryslân. Hiertoe is een aanduiding “vrijwaringszone - vaarwegenbeheer” langs het Van Harinxmakanaal opgenomen.

4.9.3

Kabels en leidingen

Naast de gebruikelijke huisaansluitingen voor nutsvoorzieningen zijn in het plangebied geen kabels en leidingen aanwezig die planologische bescherming behoeven en waar rekening mee gehouden moet worden.

4.9.4

Duurzaamheid

Duurzaamheid van een gebied of in relatie tot een ruimtelijke ontwikkeling kan tot uitdrukking komen in onder meer de volgende de thema's: kwaliteit

van de leefomgeving, water, energie, mobiliteit, natuur/ecologie en milieu. Onder deze laatste kan onder meer het volgende worden verstaan: gezondheid, externe veiligheid, materiaalkeuze en hergebruik van materialen, duurzaam slopen, geluid, lucht en beheer/onderhoud van een gebied of gebouw. Er bestaat geen wettelijke verplichting om het thema duurzaamheid in bestemmingsplannen uit te werken. Wel vormt het een belangrijk onderwerp in het sociaal-maatschappelijke debat en daarmee een belangrijk aandachtspunt in het overheidsbeleid. Gemeenten streven in dat kader naar een duurzame (gebouwde) omgeving. Bestemmingsplannen kunnen echter beperkt worden gehanteerd om duurzame energieaspecten te regelen.

MOGELIJKHEDEN MET HET BESTEMMINGSPLAN

Het bestemmingsplan is een instrument waarin enkele duurzame energieaspecten geregeld kunnen worden. Zo kunnen bij ruimtelijke ontwikkelingen in de planregels en/of op de verbeelding randvoorwaarden voor passieve en actieve zonne-energie als zuidoriëntatie van bebouwing, dakhellingen, nokrichtingen en onderlinge oriëntatie van bebouwing ter vermindering van schaduwwerking worden vastgelegd. De mogelijkheden zijn echter beperkt. Voor eventuele ambitieuze duurzame energiedoelstellingen in het gebied dienen dan ook extra instrumenten, zoals privaatrechtelijke overeenkomsten, ingezet te worden.

De voorgenomen plaatsing van zonnecollectoren en fotovoltaïsche cellen op daken in het plangebied is mogelijk binnen de regels van voorliggend bestemmingsplan.

Juridische vormgeving

5

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

Bij het opstellen van dit bestemmingsplan zijn de Wet ruimtelijke ordening (Wro), het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2012 (SVBP2012) toegepast.

WRO, BRO
EN SVBP2012

De regels zijn zo opgesteld dat deze gebruikt kunnen worden in een analoog alsook in een digitaal raadpleegbaar bestemmingsplan. Het digitale plan verschaft de burger 'online' informatie over het bestemmingsplan. Bovendien is de digitale versie bedoeld voor uitwisseling van gegevens binnen de gemeente en met andere overheidsinstanties. De digitale plannen zijn per 01-01-2010 verplicht op grond van de Wro. Op basis van de Wro is het digitaal vastgestelde bestemmingsplan leidend. Als er een verschil bestaat tussen het analoge en digitale bestemmingsplan, is de digitale versie bepalend qua vormgeving en inhoud.

5.2

Regels

De regels zijn vervat in artikelen die onderverdeeld zijn in vier hoofdstukken:

1. 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.

2. 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.
3. In de *Algemene regels* staan artikelen benoemd die voor alle of meerdere bestemmingen gelden. Het betreffen onder andere de voor alle bestemmingen geldende algemene bouw- en gebruiksregels. 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. In de overige regels is tot slot het parkeerverhaal verwerkt en is de van toepassing verklaring opgenomen met betrekking tot het vigerende "*Bestemmingsplan Leeuwarden - Partiële herziening Plan voor de zon*" in het plangebied.
4. Tenslotte bevat het bestemmingsplan nog *Overgangs- en slotregels*. Dit betreft artikelen onder het overgangsrecht met betrekking tot bouwwerken en gebruik en de slotregel.

5.3

Toelichting op de bestemmingen

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

5.3.1

Bestemmingen

Bedrijventerrein

De bestemming 'Bedrijventerrein' geldt voor de ten behoeve van bedrijvigheid uit te geven gronden van De Zwette VI. De openbare ruimtes in het gebied vallen goeddeels buiten deze bestemming. De bebouwingsmogelijkheden van het bedrijventerrein zijn afgestemd op hetgeen ook mogelijk is op de bedrijventerrein Newtonpark 1 en 2 en reeds mogelijk was op grond van het geldende bestemmingsplan. Er is een bebouwingspercentage van 70% opgenomen. Dit om te voorkomen dat de percelen geheel bebouwd worden. Op deze manier kan onder meer worden voorzien in de behoefte aan parkeer- en stallingsruimte op eigen erf. Verder is met een aanduiding op de verbeelding een maximum bouwhoogte van 20 m conform de uitwerkingsmogelijkheden van het geldende bestemmingsplan opgenomen.

Gezien de ligging van het bedrijventerrein aan het Van Harinxmakanaal is het terrein ook deels geschikt voor watergebonden bedrijvigheid. Dit is vastgelegd in de bestemmingsomschrijving en de mogelijkheid voor aanleggelegenheid en het realiseren van laad- en loswallen is eveneens opgenomen. Wel geldt dat voor activiteiten in een zone van 25 m langs het Van Harinxmakanaal onthefing van provinciewege van de provinciale vaarwegenverordening nodig is. Dit

is in (artikel 12: algemene aanduidingsregels) het plan geregeld met een gebiedsaanduiding “vrijwaringszone - vaarweg beheer”.

Ter uitwerking van de milieuzonering in het plangebied, worden twee zonerings onderscheiden, die elk een aantal toegelaten categorieën van milieuhinderlijke bedrijven kennen afhankelijk van de afstand tot hindergevoelige functies in de omgeving. Maatgevend voor dit plan is de agrarische bedrijfswoning aan de Ljochtewei 2 te Deinum. Uitgegaan is van de systematiek van een rustig buitengebied, dat wil zeggen dat geen rekening met kleinere aan te houden afstanden wordt gehouden.

Voor het plangebied zijn - ingegeven door de uitgevoerde milieueffectrapportage - de milieucategorieën tot en met maximaal 4.2 en 5.2 vastgelegd. Van deze milieucategorisering kan onder voorwaarden door middel van een afwijking van de gebruiksregels worden afgeweken indien het gaat om bedrijven die niet zijn genoemd in de bij de regels opgenomen Staat van Bedrijfsactiviteiten, maar die daar qua milieubelasting wel met de toegestane bedrijvigheid gelijk te stellen zijn. Dit kunnen bedrijven betreffen die in een hogere milieucategorie zijn ingedeeld, maar vanwege de aard en omvang/schaal in een lagere categorie kunnen worden opgenomen, dan wel om “nieuwe” bedrijfstypen die niet op de lijst voorkomen.

Groen - Water

Grotere en structurele groenelementen in het plangebied - die een waterrijk karakter zullen kennen - worden onder de bestemming ‘Groen - Water’ gebracht. In het plangebied betreft dit onder meer de landschappelijke zone langs de Haak om Leeuwarden aan de westkant in het plangebied, maar ook de openbare gronden rondom de diverse deelgebieden voor bedrijvigheid worden als zodanig uitgegeven (kavelsloten begeleid met groene bermranden met boombeplanting en bosschages). De landschappelijke zone langs de Haak om Leeuwarden wordt voor een groot deel gereserveerd om een helofytenfilter aan te brengen die tevens een functie in het kader van de noodzakelijke watercompensatie krijgt. Het helofytenfilter is als “specifieke vorm van groen - helofytenfilter” op de verbeelding aangeduid. Over de uitvoering hiervan worden nog gesprekken met Wetterskip Fryslân gevoerd.

In de bestemming zijn in beginsel geen gebouwen toegestaan met uitzondering van een bouwregeling ten behoeve van het gemaal ter plaatse van de aanduiding “nutsvoorziening”. Erf- en terreinafscheidingen zijn mogelijk tot een maximale hoogte van 1 m. De bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zal ten hoogste 5 m bedragen.

Groen (zoals bermen, plantvakken met struiken en bodembedekkers, bomen) maakt verder onderdeel uit van overige in dit bestemmingsplan opgenomen bestemmingen (zoals de bestemming ‘Bedrijventerrein’), zo ook water. Deze bestemmingen zijn niet beperkend in die zin dat bestaand groen dient te worden gehandhaafd. Dit is een zaak van inrichting en wordt overgelaten aan de

grondeigenaar. Dit ligt anders bij het wateraspect. Voor bepaalde werkzaamheden voor werken bij water of dijken is een watervergunning nodig. Soms kan worden volstaan met een melding. Bij ontwikkelingen is het dan ook raadzaam om contact met Wetterskip Fryslân te leggen en een aanvraag in te dienen dan wel een melding te doen.

Verkeer

De bestemming 'Verkeer' is toegekend aan doorgaande wegen die een belangrijke rol spelen in de ontsluiting van het plangebied. De regels voorzien in bij de verkeersfunctie passende bouwwerken. Ook kunnen voorzieningen ten behoeve van duurzame energieopwekking (niet zijnde windturbines) en watertechnologie worden gerealiseerd. Gebouwen zijn alleen ten behoeve van de bediening van kunstwerken toegestaan.

Verkeer - Railverkeer

De bestemming 'Verkeer - Railverkeer' is gelegd op een gedeelte van de bestaande spoorlijn van Leeuwarden naar Harlingen/Stavoren die aan het plangebied raakt. In deze bestemming zijn uitsluitend gebouwtjes ten behoeve van de bediening van kunstwerken toegestaan. Ook hier zijn voorzieningen ten behoeve van duurzame energieopwekking (geen windturbines) en watertechnologie mogelijk.

Waarde - Cultuurhistorie 1 en 2

De cultuurhistorische waarden die in de inventarisatie naar cultuurhistorie en landschap in het plangebied zijn onderkend, zijn opgenomen op de verbeelding middels de dubbelbestemming 'Waarde - Cultuurhistorie'. Hiermee is een beschermingsregeling voor deze elementen en structuren van kracht. 'Waarde - Cultuurhistorie 1' ziet op een zwaardere beschermingsregeling dan 'Waarde - Cultuurhistorie 2'.

5.3.2

Algemene aanduidingsregels

In dit artikel is een regeling opgenomen die voor verschillende bestemmingen geldt. Er worden hiermee regels gesteld aan het gebied dat op de verbeelding is aangeduid met de gebiedsaanduiding "vrijwaringszone - vaarweg beheer". In deze zone gelden aanvullende eisen ten aanzien van het vrijhouden van de oeverstrook langs het Van Harinxmakanaal ten behoeve beheer en onderhoud. Ter plaatse van deze aanduiding gelden beperkingen voor bebouwing als wel beplanting in verband met het onderhoud van de vaarweg en de kade.

GEBIEDSAANDUIDING
VRIJWARINGSZONE -
VAARWEG BEHEER

5.4

Overige aspecten

Additionele voorzieningen

In dit bestemmingsplan zijn de al dan niet in directe relatie met een bestemming staande voorzieningen, zoals ondergrondse leidingen, verhardingen, bermen, geluidwerende voorzieningen, centrale installaties ten behoeve van de energievoorziening, voorzieningen ten behoeve van de waterbeheersing in de vorm van watergangen, duikers, waterkeringen en dergelijke bij de bestemming inbegrepen zonder dat dit uitdrukkelijk is vermeld.

Handhaving

Dit bestemmingsplan geeft de gewenste planologische situatie voor het plangebied aan. Bestemmingsplannen zijn bindend voor de overheid en de burger. Enerzijds kan de overheid naleving van bestemmingsplannen afdwingen, anderzijds vormt het bestemmingsplan een juridisch kader voor de burger waaruit deze kan afleiden wat de bouw- en gebruiksmogelijkheden zijn, op de in eigendom zijnde dan wel de naastgelegen buurpercelen, in de directe woon- en leefomgeving.

5.5

Procedure

In de Wro en het Bro zijn wettelijke regels voor de bestemmingsplanprocedure vastgelegd. Hierin zijn de volgende fasen onderscheiden:

Vorbereidingsfase

De gemeente voert ten behoeve van de voorbereiding van een bestemmingsplan onderzoek uit naar de bestaande situatie en de mogelijke (ruimtelijke) ontwikkelingen in de gemeente. De gemeente stelt voor het overleg op grond van artikel 3.1.1 Bro haar voornemen (vaak als een concept- dan wel voorontwerpbestemmingsplan) beschikbaar aan de besturen en diensten van hogere overheden. Ook kan de gemeente aan belangstellenden de mogelijkheid bieden om te reageren op het voorontwerpbestemmingsplan via inspraak. De gemeente geeft een reactie op mogelijke overleg- en inspraakreacties die voor zover noodzakelijk worden verwerkt in de regels en verbeelding.

Terinzageleggingsfase

Het ontwerpbestemmingsplan wordt na aankondiging in de Staatscourant en de website www.officielebekendmakingen.nl voor een periode van 6 weken ter inzage gelegd. In deze periode kan door iedereen een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan worden ingediend.

Vaststellingsfase

Na de periode van terinzagelegging stelt de gemeenteraad het ontwerpbestemmingsplan, mogelijk met wijzigingen, binnen een periode van ten hoogste 12 weken vast.

Beroepsfase

Na de vaststelling van het bestemmingsplan maakt de gemeenteraad het vaststellingsbesluit bekend en legt het vastgestelde bestemmingsplan ter inzage. Dit gebeurt als volgt:

- Indien Gedeputeerde Staten (GS) of de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) een zienswijze hebben ingediend die door de gemeenteraad niet volledig is overgenomen of indien de gemeenteraad het bestemmingsplan gewijzigd heeft vastgesteld, geschiedt bekendmaking en terinzagelegging 6 weken na vaststelling. Uiterlijk 6 weken na bekendmaking van het vaststellingsbesluit kan er beroep worden ingesteld bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRVs).
- Indien het bestemmingsplan ongewijzigd is vastgesteld en er gehoor is gegeven aan eventuele zienswijzen van GS en/of de ILT wordt het vaststellingsbesluit door de gemeenteraad uiterlijk 2 weken na vaststelling bekend gemaakt. Tevens wordt uiterlijk 2 weken na vaststelling het bestemmingsplan ter inzage gelegd.

Uiterlijk 6 weken na bekendmaking van het vaststellingsbesluit kan er door belanghebbenden beroep worden ingesteld bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRVs). Belanghebbenden zijn diegenen die tegen het ontwerpbestemmingsplan een zienswijze hebben ingediend en diegenen die hebben aangetoond in redelijkheid niet in de mogelijkheid zijn geweest om een zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan in te dienen.

Indien geen beroep tegen het vastgestelde bestemmingsplan is ingediend, is het bestemmingsplan na afloop van de beroepstermijn onherroepelijk.

Uitvoerbaarheid

6

6.1

Economische uitvoerbaarheid

Dit bestemmingsplan omvat het grondexploitatiegebied De Zwette VI. Het plangebied voorziet in de behoefte aan bedrijventerrein in de categorie “modern gemengd”. De eerste fase omvat de ontwikkeling van ruim 15 ha netto bedrijventerrein. Afhankelijk van de vraag zal het overige deel bouwrijp worden gemaakt. In totaal wordt circa 254.500 m² bedrijventerrein ontwikkeld.

Bij de exploitatie van de (bestemmings-)planopzet wordt uitgegaan van de volgende aannames:

- het gebied wordt in eigen beheer bouw- en woonrijp gemaakt;
- de (bouwrijpe) kavels worden in eigen beheer uitgegeven;
- er wordt uitgegaan van een vraaggerichte verkaveling en fasegewijze ontwikkeling van het gebied.

Door marktgerichte verkoopprijzen en aanvullende subsidies en bijdragen moet de exploitatie van het plan De Zwette VI economisch uitvoerbaar zijn.

6.2

Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.2.1

Overleg ex. art. 3.1.1. Bro en inspraak

In het kader van het bestuurlijk vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro wordt dit voorontwerpbestemmingsplan aan verschillende maatschappelijke instanties aangeboden die daarmee in de gelegenheid worden gesteld om een overlegreactie op het plan in te dienen. Daarnaast wordt het voorontwerp van dit bestemmingsplan conform de gemeentelijke inspraakverordening voor iedereen ter inzage gelegd voor het kunnen indienen van inspraakreacties.

6.2.2

Resultaten

Te zijner tijd wordt in deze paragraaf ingegaan op eventueel ingekomen overleg- en inspraakreacties.

B i j l a g e n

Bijlagen bij deze toelichting

1. Watertoets

Separate bijlagen

Milieueffectrapportage

- “Bestemmingsplan De Zwette VI Leeuwarden; Milieueffectrapportage”, Sweco Nederland B.V., Groningen, SWNL-352019, revisie 4.0, definitief, 12 april 2017.

met daarin als bijlagen opgenomen waarnaar in dit bestemmingsplan wordt verwezen:

- “*Ecologische beoordeling bestemmingsplan Zwette 6 te Leeuwarden*”, Altenburg & Wymenga ecologisch onderzoek, Feanwâlden, A&W-notitie 2793, definitief, 3 april 2017.
- “*Luchtkwaliteitonderzoek planMER De Zwette 6 Deinumerpolder Leeuwarden*”, SPA WNP Ingenieurs, Groningen, Rapport 21610186.R02, 28 maart 2017.

Bijlagen bij de regels

1. Staat van bedrijfsactiviteiten