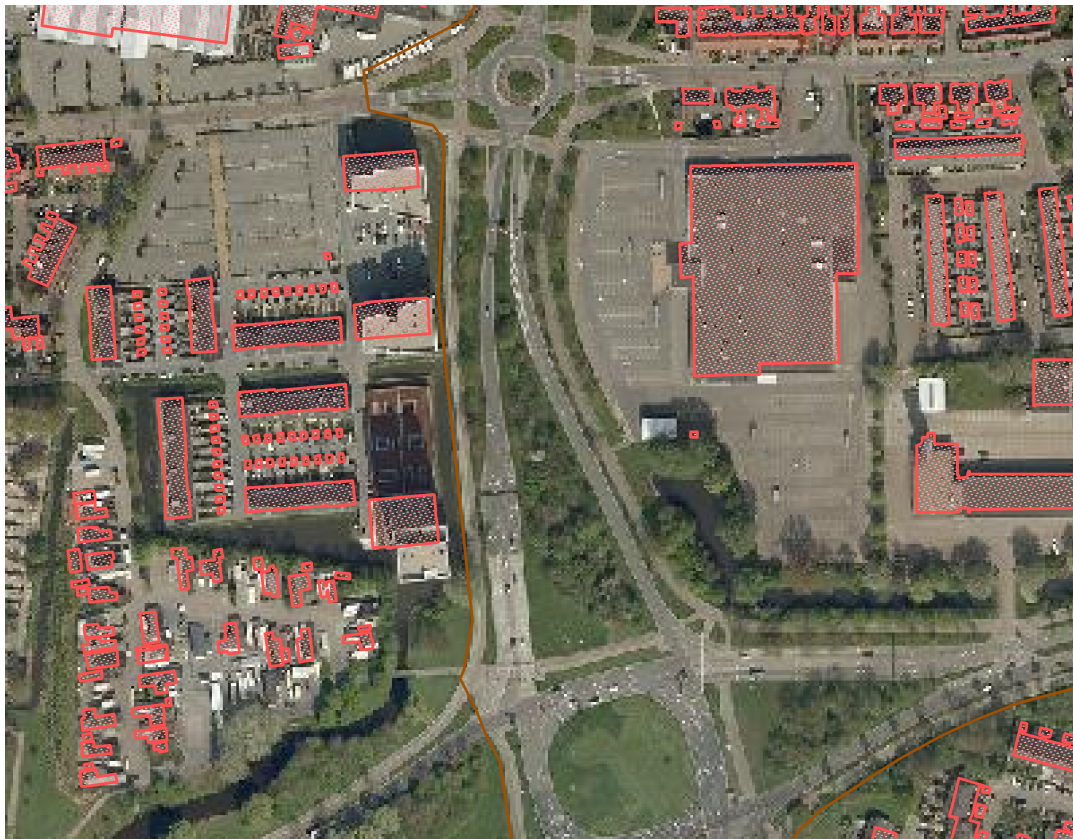


## Toelichting

### Bestemmingsplan "Leeuwarden - Drachtsterweg (tussen Drachtsterplein en Tijnjedijk)"





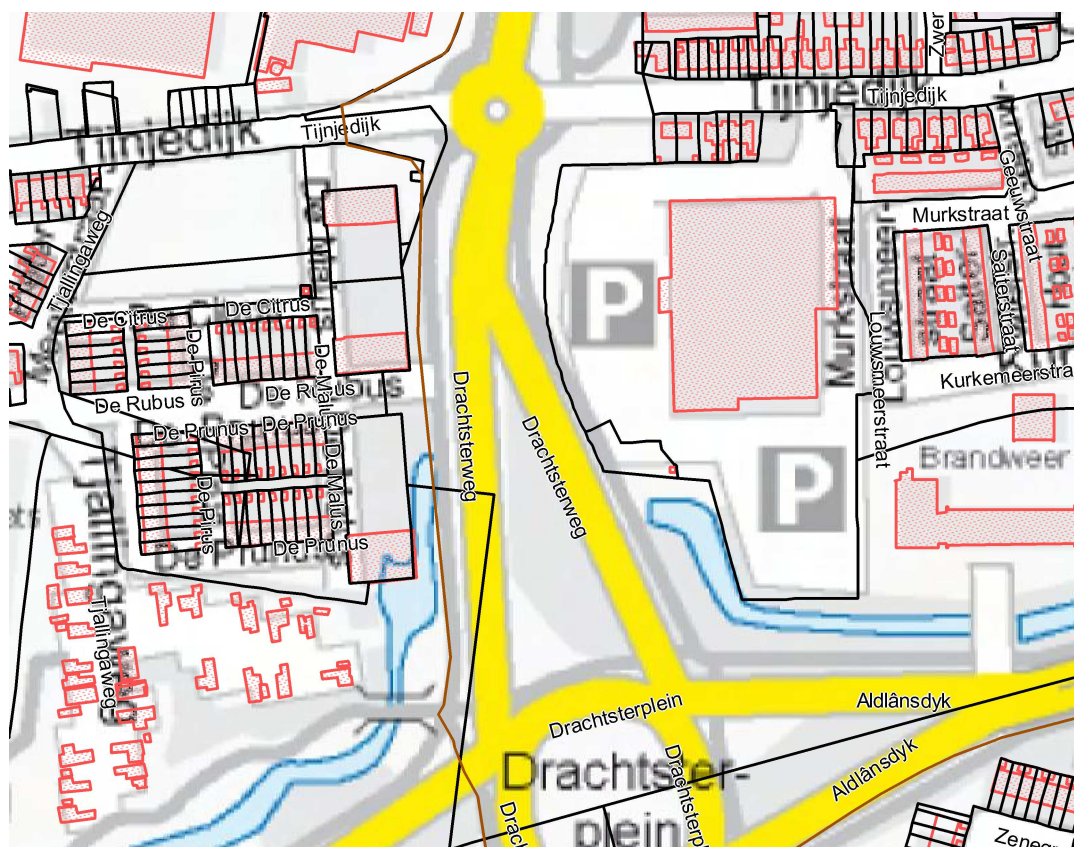
## HOOFDSTUK 1 Inleiding

### 1.1 Aanleiding

Door de gemeente Leeuwarden is, in nauwe samenwerking met de provincie Fryslân, Rijkswaterstaat en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, een programma opgesteld om Fryslân en met name Leeuwarden beter bereikbaar te maken. Dit programma wordt “Leeuwarden Vrij Baan” genoemd (zie: [www.vrij-baan.nl](http://www.vrij-baan.nl)). Projecten waaraan in dit kader wordt gewerkt zijn onder meer de Rijksweg 31 (de zogenoemde “Haak om Leeuwarden”) en de projecten, die daar nauw mee samenhangen, zoals de Westelijke Invalsweg en het zogenoemde Drachtstercomplex (Drachtsterweg e.o. [inclusief nieuw aquaduct], reconstructie Drachtsterplein, en de Drachtsterweg (tussen het Drachtsterplein en de Tijnjedijk). Het onderhavige bestemmingsplan is opgesteld voor het laatstgenoemde project, de Drachtsterweg (tussen het Drachtsterplein en de Tijnjedijk). Met dit bestemmingsplan wordt het mogelijk gemaakt om dit gedeelte van de Drachtsterweg te reconstrueren, fietspaden aan te leggen, fietstunnels te bouwen, en om de rijbanen in dit weggedeelte iets te verschuiven in oostelijke richting.

### 1.2 Begrenzing van het plangebied

Het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan is gelegen ten noorden van het Drachtsterplein en betreft de Drachtsterweg tussen het Drachtsterplein en de Tijnjedijk. Zie voor een overzicht van het plangebied en de omgeving daarvan de onderstaande tekening (afbeelding 1).



**Afbeelding 1:**  
**De huidige omgeving van het bestemmingsplangebied “Drachtsterweg (van het Drachtsterplein tot aan de Tijnjedijk)” [voor de exacte begrenzing van het**

**bestemmingsplangebied zie de bijgevoegde bestemmingsplankaart (de verbeelding), en zie ook Afbeelding 2, bij paragraaf 1.5].**

### **1.3 Vigerende bestemmingsplannen**

Het gebied waarbinnen de reconstructie van de weg plaatsvindt, en waar de bestemming afwijkt van de geldende bestemmingen, is gelegen in (delen van) de gebieden van de volgende bestemmingsplannen:

- Bestemmingsplan "Huizum – Dorp";
- Bestemmingsplan "Wielenpolle".

De zuidelijke grens van het bestemmingsplan ter plaatse van het Drachtsterplein ligt bij de grens van het bestemmingsplangebied "Aldlân". Het Drachtsterplein heeft in het bestemmingsplan "Aldlân" een verkeersbestemming, zodat voor de reconstructie van het Drachtsterplein de bestemming niet gewijzigd hoeft te worden. De werkzaamheden voor het Drachtsterplein zelf kunnen daarom worden uitgevoerd zonder bestemmingsplanwijziging.

### **1.4 Voorbereidingsbesluiten**

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

### **1.5 Bestemmingsplangebied volgens de bestemmingsplankaart**

In de bestemmingsplantekening (verbeelding) is het gebied van het nieuwe bestemmingsplan "Leeuwarden - Drachtsterweg (tussen Drachtsterplein en Tijnjedijk)" nauwkeurig weergegeven.

### **1.6 Leeswijzer**

Na een inleidend hoofdstuk, waarin ondermeer wordt ingegaan op de aanleiding en het doel van dit bestemmingsplan wordt in Hoofdstuk 2 het Beleidskader beschreven dat bij het opstellen van dit bestemmingsplan een rol heeft gespeeld. Het gaat daarbij om beleid van zowel het Rijk, de provincie, als de gemeente zelf. Hoofdstuk 3 geeft aan op welke wijze met de diverse omgevingsaspecten, waaronder de milieu-aspecten, wateraspecten, cultuurhistorie en archeologie, en externe veiligheid, rekening is gehouden. In hoofdstuk 4 wordt de huidige situatie beschreven en wordt er aandacht besteed aan de planuitgangspunten. Hoofdstuk 5 geeft de planbeschrijving. In dit hoofdstuk wordt een toelichting op de bestemmingen gegeven en wordt het juridische systeem van het bestemmingsplan uiteengezet. In hoofdstuk 6 wordt verslag gedaan van het onderzoek naar de uitvoerbaarheid van het project en daarin wordt ook de wijze beschreven waarop burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van het bestemmingsplan zijn betrokken en verder worden de resultaten van het vooroverleg en de zienswijzenprocedure weergegeven.

## **HOOFDSTUK 2      Beleidskader**

### **2.1 Rijksbeleid**

#### **2.1.1 Nota Ruimte**

Op dit moment geldt de Nota Ruimte "Ruimte voor ontwikkeling" (vastgesteld door de Tweede en Eerste Kamer op respectievelijk 17 mei 2005 en 17 januari 2006). De Nota Ruimte is een strategische nota op hoofdlijnen, waarin het nationaal ruimtelijk beleid is verwoord. Uitwerkingen van deze Nota zijn te vinden in onder meer de Nota Mobiliteit, de Agenda Vitaal Platteland en het Actieprogramma Cultuur en Ruimte.

De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen. De nota bevat de ruimtelijke bijdrage aan een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. Het gaat om de inrichtingsvraagstukken die spelen tussen nu en 2020, met een doorkijk naar 2030. De tekst van de Nota Ruimte geldt als deel 4 van de PKB Nationaal Ruimtelijk Beleid. Hiermee zijn de ruimtelijk relevante rijksnota's als de PKB's, behorend bij de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra en het Structuurschema Groene Ruimte vervangen. De Nota Ruimte is met het in werking treden van de (nieuwe) Wet ruimtelijke ordening (Wro) per 1 juli 2008 een structuurvisie overeenkomstig artikel 2.3 Wet ruimtelijke ordening (Wro) geworden.

De nota scheidt ruimte voor ontwikkeling uitgaande van het motto "decentraal wat kan, centraal wat moet" en verschuift het accent van het stellen van ruimtelijke beperkingen naar het stimuleren van gewenste ontwikkelingen. De nota ondersteunt gebiedsgerichte ontwikkeling.

Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is om ruimte te scheppen voor de verschillende ruimteveragende functies voor het beperkte grondgebied dat ons in Nederland ter beschikking staat. Meer specifiek richt het zich hierbij op vier algemene doelen:

- versterking van de Nederlandse economie en concurrentiepositie;
- bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland;
- waarborging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden; en
- waarborging van de veiligheid m.b.t. water en risicovolle activiteiten.

Begrippen die in de Nota Ruimte een belangrijke rol spelen zijn: Basiskwaliteit en Nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur. De Nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur bestaat uit de belangrijkste gebieden in Nederland op het terrein van economie, verstedelijking, water, natuur en landschap, en infrastructuur. De Nota Ruimte wijst op het belang van een net van regionale en lokale verbindingen, die op de hoofdstructuur aansluiten. De uitwerking van het beleid voor de (hoofd-)infrastructuur vindt plaats in de Nota Mobiliteit (2007).

#### **2.1.2 Nota Mobiliteit**

In de Nota Mobiliteit is het verkeers- en vervoerbeleid op rijksniveau beschreven. Het kabinet wil de mobiliteitsgroei zo aanpassen dat er betrouwbare, vlotte en veilige verplaatsingen van A naar B mogelijk zijn binnen de (inter)nationale wettelijke en beleidsmatige kaders van milieu en leefomgeving. Veiligheid, duurzaamheid en omgevingskwaliteit zijn aspecten die zo mogelijk niet mogen lijden onder de toename van mobiliteit. Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen zijn hiervoor gezamenlijk verantwoordelijk. De Nota Mobiliteit is vooral een nota van samenwerking. De regionale

overheden zijn de aangewezen partijen om, onder regie van het Rijk, de regionale bereikbaarheid te verbeteren. In de Nota Mobiliteit wordt de Haak om Leeuwarden, als rijksweg, wel genoemd. De Drachtsterweg als gemeentelijke weg niet.

## **2.2 Provinciaal en regionaal beleid**

Het ruimtelijk beleid van de provincie Fryslân komt vooral tot uitdrukking in de door Provinciale Staten vastgestelde Structuurvisie (Streekplan).

### **2.2.1 Structuurvisie**

Op 13 december 2006 hebben Provinciale Staten van Fryslân het Streekplan Fryslân "Om de kwaliteit fan de romte" vastgesteld. Het Streekplan is op 5 februari 2007 in werking getreden. Het Streekplan geeft de hoofdlijnen van de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling voor de lange termijn aan voor Fryslân, zoals de provincie deze nastreeft. De visie die in het Streekplan is neergelegd, is richtsnoer voor het provinciaal handelen in de komende jaren. Met het Streekplan wil het provinciebestuur laten zien welke accenten het in de ruimtelijke ontwikkeling van de provincie wil leggen. Ruimtelijke kwaliteit is de leidraad. De provincie Fryslân wil ontwikkelmogelijkheden bieden voor wonen en werken, natuur, recreatie en toerisme, en de landbouw. Ontwikkelingen, die tegelijkertijd bijdragen aan de kwaliteit van de Friese ruimte.

Het Streekplan geeft daarnaast de kaders aan die de provincie stelt om ongewenste ontwikkelingen tegen te gaan. Het Streekplan Fryslân is met het in werking treden van de (nieuwe) Wet ruimtelijke ordening (Wro) per 1 juli 2008 aangemerkt als structuurvisie zoals bedoeld in artikel 2.2 van die wet.

Van de zes stedelijke centra wordt Leeuwarden in het Streekplan (Structuurvisie) als volgt getypeerd:

#### **De provinciehoofdstad Leeuwarden voorop**

De stad Leeuwarden is de historische en culturele hoofdstad van Fryslân met de bijbehorende hoofdstedelijke functies. Leeuwarden heeft samen met het nationaal stedelijke netwerk Groningen-Assen een centrale positie in Noord-Nederland. Het Rijk behandelt Leeuwarden, als tweede hoofdstad van Noord-Nederland, financieel-economisch en ruimtelijk-instrumenteel op gelijke voet met Groningen en Assen. Leeuwarden heeft een centrale ligging en een typisch stedelijke uitstraling, met gevarieerde woonmilieus, een uitgebreid en aantrekkelijk winkelgebied in een historisch centrum, diverse soorten bedrijvigheid en allerlei (hoog)stedelijke voorzieningen, die voor heel Fryslân van betekenis zijn. Leeuwarden is eveneens de banenmotor van Fryslân: circa 25% van de totale Friese werkgelegenheid is in Leeuwarden geconcentreerd. Daarnaast is Leeuwarden het belangrijkste Friese centrum van dienstverlening, (medische) zorg en onderwijs. De provincie Fryslân kiest op tal van terreinen onvoorwaardelijk voor een versterking van de positie van Leeuwarden als hoofdstad van onze provincie, met accenten op een kwantitatief en kwalitatief voldoende aanbod van woningen en op een verbetering van de bereikbaarheid. De provincie Fryslân heeft dit beleid kracht bijgezet met het Stadsconvenant dat met de gemeente Leeuwarden is afgesloten. Een sterk Leeuwarden is van belang voor de gehele provincie.

#### **Netwerken. Verbetering bereikbaarheid en doorstroming stedelijke centra**

Voor de stad Leeuwarden streeft de provincie naar een verdere verbetering van de bereikbaarheid van en de doorstroming van het autoverkeer bij Leeuwarden. Genoemd worden (blz. 88 Streekplan/Structuurvisie):

- de verdubbeling van de Wâldwei tussen Leeuwarden en Drachten;
- de aanleg van de Haak om Leeuwarden;

- de aanleg van de Noordwest-tangent;
- de realisering van een voorstadhalte bij Werpsterhoek gecombineerd met een verdere opwaardering van de spoorwegverbinding Groningen-Leeuwarden.

### 2.2.2 Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan

In het Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan (PVVP) "Fryslân feilich foarut" (2006) wordt in overleg met het Rijk gestreefd naar een beslissing met betrekking tot o.a. het oplossen van knelpunten in rijkswegennet, waarbij met name wordt genoemd de Haak om Leeuwarden. Voor de periode na 2010 vraagt de provincie aan het Rijk om rekening te houden met de uitbouw van de Rijksweg 31 tot autosnelweg. De provincie werkt met de gemeente Leeuwarden samen bij de voorbereiding van de aanleg van de Haak om Leeuwarden.

De samenwerking met de gemeente Leeuwarden wordt vormgegeven in een Mobiliteitsfonds. In het PVVP heeft de bereikbaarheid van Leeuwarden bijzondere aandacht (zie paragraaf 12.3 van het PVVP). Het PVVP geeft aan dat de bereikbaarheid van Leeuwarden onder druk staat. Door de groei van het autoverkeer doen zich in toenemende mate problemen voor met de verkeersafwikkeling. Deze problemen zullen in de komende decennia sterk toenemen. De geplande uitbreidingen van de stad zullen deze problemen nog eens versterken. Wanneer niet wordt ingegrepen, gaat dit een belemmering vormen voor de ruimtelijke en economische ontwikkeling van Leeuwarden. De stedelijke hoofdstructuur (de stadsring, de binnenring en de invalswegen) heeft onvoldoende capaciteit om de in- en uitgaande stromen zonder vertraging op te nemen. Daarbij komt, dat deze hoofdstructuur ook wordt gebruikt door lokaal verkeer en daarnaast wordt belast met doorgaand verkeer.

Te hoge verkeersintensiteiten in en om Leeuwarden leiden tot een belasting van het milieu. Te noemen zijn de luchtverontreiniging in het stedelijk gebied van Leeuwarden en de geluidbelasting bij panden aan de invalswegen. De problematiek hangt samen met de omvang van het autoverkeer. Hierom is het van belang dat het huidige aandeel van het openbaar vervoer en fiets wordt vastgehouden en versterkt en dat carpoolen wordt gestimuleerd. Voor lokale verplaatsingen verdient de huidige prominente positie van de fiets een verdere versterking.

De hoofdstructuur van Leeuwarden zal de komende jaren moeten worden verbeterd en uitgebreid om zo de capaciteit te vergroten om het doorgaande verkeer buiten de stad om te leiden en om een betere verdeling van het verkeer over de invalswegen mogelijk te maken. Hiervoor is de uitbreiding nodig met een hoefijzervormige buitenring. Deze buitenring bestaat uit de Noordwesttangent, de Haak om Leeuwarden, de Wâldwei en de Centrale As Noordoost Fryslân.

Als belangrijkste maatregelen worden genoemd:

- de aanleg van de Noordwesttangent;
- de aanleg van de Haak om Leeuwarden in de N31;
- de voltooiing van de verdubbeling van de Wâldwei in de N31;
- de realisatie van de Centrale As Noordoost Fryslân;
- capaciteitsvergroting op de stadsring en de binnenring;
- realisatie van een nieuwe westelijke invalsweg;
- het deels in de bebouwde kom-sfeer brengen van invalswegen;
- het verbeteren van de belangrijkste fietsroutes in en naar Leeuwarden;
- de aanleg van een Station/Transferium bij Werpsterhoek;
- het realiseren van doorstromingsmaatregelen voor het openbaar vervoer;
- verbetering van de afwikkeling op het Drachtstercomplex, Drachtsterplein en Drachtsterbrug.



## **2.3 Gemeentelijk beleid**

Van het gemeentelijk beleid voor de verkeers- en vervoersproblematiek is vooral van belang, het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP). Op dit moment (november 2010) wordt gewerkt aan een "up-date" van het GVVP. Naar verwachting zal deze "up date" in januari 2011 door de gemeenteraad worden vastgesteld. Verder is voor dit bestemmingsplan qua gemeentelijk beleid van belang het Fietsbeleidsplan "Richtingwijzer Fiets".

### **2.3.1 Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP)**

In de raadsvergadering van februari 2003 heeft de gemeenteraad het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) van de gemeente Leeuwarden vastgesteld (zie Bijlage 1 bij de Toelichting van dit bestemmingsplan). Het doel van het gemeentelijk verkeers- en vervoerbeleid, zoals in het GVVP verwoord, is een doelmatig, veilig en duurzaam verkeers- en vervoerssysteem dat noodzakelijk is voor het functioneren van Leeuwarden als complete stad in de regio. Het GVVP is afgestemd op de beleidslijnen op Rijksniveau, zoals verwoord in het nationaal verkeers- en vervoerplan, het NVVP en op het provinciaal Verkeers- en Vervoerplan (het PVVP). Het plan heeft als naam "De Complete Stad Bereikbaar". Als doelstellingen van het GVVP zijn verder geformuleerd:

- Een helder, logisch en begrijpelijk verkeers- en vervoerssysteem;
- Een verkeers- en vervoerssysteem dat bereikbaarheid garandeert;
- Een verkeers- en vervoerssysteem dat duurzaam verkeersveilig is;
- Een verkeers- en vervoerssysteem dat past bij een duurzame samenleving;
- Een verkeers- en vervoerssysteem dat een sterke en bescheiden groei van Leeuwarden aan kan;
- Inrichting van verkeersruimtes met respect voor en in harmonie met de omgeving;
- Een haalbaar, realiseerbaar en betaalbaar verkeers- en vervoerssysteem.

Het verkeers- en vervoerssysteem moet aansluiten bij een op duurzaamheid gerichte samenleving. Dit betekent dat het woon- en leefmilieu zo goed mogelijk dient te zijn. Er spelen daarbij aspecten als geluidhinder, luchtvervuiling, stank, ruimtelijke kwaliteit, en beschermde stads- en dorpsgezichten een rol.

#### ***Samenhangend verkeers- en vervoerssysteem***

Leeuwarden heeft in het GVVP gekozen voor een samenhangend verkeers- en vervoerssysteem, waar alle vervoerwijzen even belangrijk zijn. Leeuwarden kiest dus niet voor of openbaar vervoer of auto of fiets. Veel mensen bewegen zich met een combinatie van vervoerwijzen naar hun bestemming. Dit vraagt ook om overstappunten in Leeuwarden, zoals stations en transferia.

#### ***Openbaar vervoer***

Het openbaar vervoer is met name succesvol op de zware vervoerslijnen naar de binnenstad, de stationslocaties en de invalswegen. Daar concurreert het openbaar vervoer met de auto. De kwaliteitseisen voor het openbaar vervoer zijn frequentie, snelheid, loopafstand, betrouwbaarheid, toegankelijkheid, comfort, veiligheid, bekendheid van het product, service, imago, en tenslotte de prijs-kwaliteitsverhouding. Gestreefd wordt naar het in stand houden van het kwaliteitsniveau van het openbaar vervoer van nu en het verbeteren of ontwikkelen van een selectie van verbindingen met de nu beschikbare middelen. Kwaliteitsverhoging wordt nagestreefd op de zware regionale verbindingen en de verbinding richting Heerenveen in het bijzonder. Voor de lokale lijnen is de ontwikkeling van hoogwaardige openbaar vervoersassen naar het station en de binnenstad van belang. De haalbaarheid van Hoogwaardig Openbaar Vervoer op de as Overijsselseweg- Oostergoweg - Lange Marktstraat - Tesselschadestraat wordt onderzocht.



### **Fiets**

Er wordt veel gefietst in Leeuwarden. Dit komt door de schaal van de stad, het grote aantal scholieren en studenten in de stad, het uitgebreide fietsnetwerk en de voorkeur van de Leeuwarder voor de fiets.

De gemeente Leeuwarden wil deze belangrijke positie van de fiets uitbouwen. Vooral het fietsen op de kortere afstanden in concurrentie met de auto zal worden gestimuleerd. Het fietsnetwerk kenmerkt zich door een radiale structuur. De verbindingen zijn gericht op de binnenstad. De kwaliteitseisen van het netwerk zijn samenhang, verkeersveilig, sociaal veilig, direct, aantrekkelijk, en comfortabel.

### **Voetgangers**

Volgens het GVVP wordt het lopen zwaar onderschat en ondergewaardeerd. Op welke manier de mensen zich ook verplaatsen, wandelen is bijna altijd een onderdeel van de vervoersketen. In de binnenstad zijn er verschillende looproutes, bijvoorbeeld vanaf het station of de verschillende parkeergarages. Een aantal looproutes moet volgens het GVVP meer samenhang krijgen.

### **Auto**

Volgens het GVVP krijgt Leeuwarden een duidelijke en begrijpelijke verkeersstructuur voor de auto met als basis een sterk hiërarchische indeling in subcategorieën. Het doel daarvan is het bundelen van het autoverkeer op wegen die daarvoor geschikt zijn. De Haak om Leeuwarden is onderdeel van het rijkshoofdwegennet en voorziet in de verbinding van de Afsluitdijk met de A7 bij Drachten. Deze weg is een stroomweg van het hoogste niveau in Fryslân en één van de twee Oost-West assen. Doorgaand verkeer ten opzichte van / naar Leeuwarden dient van de Haak gebruik te maken. Deze functie hebben ook de Noordwesttangente (Stiens-Marssum) en de Centrale As (Dokkum-Nijenga/Garyp). Een deel van het doorgaande verkeer vanuit Noordoost-Fryslân zal echter gebruik blijven maken van het Leeuwarder wegennet. Dit betekent dus een blijvende extra belasting voor de stad. De autostructuur van de stad bestaat van buiten naar binnen uit drie ringen, te weten een externe verdeelring, een stadsring en een binnenring. De invalswegen en de radialen vormen de verbindingen tussen deze ringen. De Haak en de Noordwesttangente bieden de mogelijkheid om het verkeer te verdelen. Het verkeer kan die invalsweg opzoeken waar zijn bestemming er het dichtst bij ligt. Op de invalswegen komt Leeuwarden capaciteit te kort. Daarom zal de Drachtsterbrug in combinatie met de Drachtsterweg en in combinatie met het Drachtsterplein moeten worden uitgebouwd en zal er tevens een nieuwe westelijke invalsweg worden aangelegd.

### **De Stadsring**

De stadsring fungeert als een "vliegwielt" voor de stad. Langs de stadsring liggen alle wijken, de bedrijventerreinen, verschillende belangrijke functies en vanaf deze weg kan de binnenstad worden bereikt. Dit is de zogenoemde kransslagader van de stad. Hier komt het autoverkeer op samen. Deze weg heeft een verbindende en een verdelende functie. Om deze functie goed te kunnen vervullen is het van belang dat het verkeer op de stadsring doorstroomt. Het aanwijzen van de stadsring als de belangrijkste verbindende en verdelende route is in feite het bekrachtigen van de bestaande situatie. Nu al heeft deze route die functie en wordt ze ook als zodanig gebruikt. Door de groei van de stad en de groei van het autoverkeer zal deze route evenwel nog veel meer worden gebruikt.

Het vasthouden aan de belangrijkste verkeersfunctie van de stadsring wordt ondersteund door de volgende overwegingen:

- Deze route ligt ideaal ten opzichte van de stad, de wijken en de binnenstad en alle bestemmingen in de stad;
- Deze route vervult die functie nu ook al;
- Het bundelen van verkeer op deze route heeft als voordeel dat er in het gebied binnen

- de stadsring geen structurele capaciteitsuitbreidingen nodig zijn;
- Het verbeteren van de afwikkeling van het verkeer op de stadsring voorkomt sluisverkeer door de stad en de wijken;
- Over de gehele stad bekeken is bundeling van het verkeer op de stadsring gunstig voor de verkeersveiligheid, het verkeerslawaaï en andere hinderaspecten;
- De verkeersafwikkeling is, met respect voor de leefbaarheid ook langs de route, substantieel te verbeteren;
- Het verbeteren van de verkeersafwikkeling op de stadsring biedt de mogelijkheid om tegelijkertijd ook zaken als de oversteekbaarheid en de verkeersveiligheid te verbeteren;
- Andere routes, bestaand of nieuw aan te leggen, functioneren minder goed dan de stadsring.

Een en ander laat onverlet dat de keuze voor de stadsring betekent dat de verkeersdruk aldaar sterk toeneemt, met al de bijbehorende effecten. Voor de stad als geheel is echter bundeling van verkeer op de stadsring een logische keuze.

De binnenring is de ontsluitende ring rondom de binnenstad en de parkeergarages. Met name op de binnenring ontmoeten alle vervoerswijzen elkaar. Dit betekent dat het er druk is en vele fietsers en voetgangers er oversteken. Het primaat voor het autoverkeer ligt hier dan ook niet bij de snelheid, maar de auto's moeten wel door kunnen rijden. Essentieel is dat de binnenring in twee richtingen kan worden bereden. Een in twee richtingen bereikbare en berijdbare binnenring vergroot de helderheid van de verkeersstructuur, voorkomt onnodig zoekgedrag en levert niet meer autoverkeer op voor de gehele stad.

### **Projecten**

Om de autostructuur te laten functioneren zijn de volgende projecten van belang:

- De realisatie van de Haak om Leeuwarden op zo kort mogelijke termijn;
- De realisatie van de Noordwesttangent;
- Het verruimen van de afwikkelingscapaciteit in het Drachtstercomplex; opstelruimte toevoegen op korte termijn en een structurele oplossing daarna;
- De realisatie van de westelijke invalsweg op zo kort mogelijke termijn;
- De realisatie van een stadsas vanuit het zuiden richting binnenstad parallel aan de ontwikkelingen van Leeuwarden-Zuid;
- Het verruimen van de afwikkelingscapaciteit van de stadsring Julianalaan / Heliconweg / Valeriusstraat;
- Het op termijn verruimen van de afwikkelingscapaciteit van de stadsring Gerbrandystraat / Groningerstraatweg;
- De realisatie van aansluitingen op de Anne Vondelingweg;
- De realisatie van een in twee richtingen te berijden route Zuiderplein-Oosterkade;
- De realisatie van de route binnenring-West, Westersingel inclusief Westerplantage en de Prins Hendrikkade;
- Korte termijn maatregelen Overijsselseweg ten zuiden van de Van Harinxmabrug;
- Het verbeteren van de circulatie van het autoverkeer binnen de stadsring.

### **Rijksweg 31 / Haak om Leeuwarden**

De Rijksweg 31 (Afsluitdijk via Leeuwarden naar Drachten) is een van de twee belangrijkste Oost-West autoverbindingen door Fryslân. De andere Oost-West verbinding is de Rijksweg 7 (Afsluitdijk via Heerenveen naar Drachten en Groningen). De Rijksweg 31 is in het NVVP benoemd als onderdeel van nationale hoofdwegennet. In het Provinciale verkeers- en vervoerplan (PVVP) wordt Rijksweg 31 aangemerkt als weg van de hoogste categorie. De regio en Rijkswaterstaat maken zich sterk voor de opwaardering van de Rijksweg 31 tot een volwaardige en verkeersveilige autoverbinding. Prioriteit ligt er bij de uitbouw van enkele deeltrajecten tot 2x2-strooksautoweg (100 km/uur) of tot een volledige 2x2-strooks autosnelweg (120 km/uur). Concreet gaat het dan om de verdubbeling van de Wâldwei, de

Haak om Leeuwarden en het weggedeelte Zürich-Midlum. Voor Leeuwarden is het volgens het GVVP de snelle aanleg of verdubbeling van de verbinding tussen Marssum en Werpsterhoek (de Haak) cruciaal. De Haak om Leeuwarden is voorwaardenscheppend voor de verstedelijkingsopgave in Leeuwarden Zuid en de aanleg van (nieuwe) bedrijventerreinen aan de zuidwestkant van de stad. De Haak voorziet in een adequate ontsluiting van de Westergozone en is noodzakelijk voor de bereikbaarheid van Leeuwarden nu en in de toekomst. (Inmiddels [november 2010] is het Tracébesluit voor de aanleg van de Haak om Leeuwarden na een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State d.d. 17 november 2010 (zaaknr. 201004771/1/M2) onherroepelijk geworden).

### ***Verdeling van het autoverkeer over de juiste routes***

Op dit moment wordt nog veel regionaal en interregionaal verkeer over het Leeuwarder wegennet afgewikkeld. Dit zorgt voor verstoppingen op de stadsring en op de invalswegen. De opgave voor Leeuwarden is om - via de Haak - het doorgaande verkeer buiten de stad af te wikkelen, zodat het stedelijke wegennet niet meer onnodig wordt belast. Tevens kan de Haak fungeren als een externe verdeelweg, waarmee het bestemmingsverkeer via een "kamstructuur" de meest logische invalsroute kan kiezen. Hierdoor wordt met name de Overijsselseweg ontlast en zal er ruimte ontstaan voor het stedelijke karakter dat aan deze weg moet worden toegekend.

### ***Stedelijke invalswegen en radialen***

#### *Westelijke invalsweg*

Met de aanleg van de Haak heeft de gemeente Leeuwarden ook een nieuwe invalsweg nodig aan de westzijde van de stad. Het gaat hierbij om een weg die de Haak rechtstreeks verbindt met de stadsring en het westelijke deel van de binnenstad. De westelijke invalsweg is essentieel voor de bereikbaarheid en de verdere ontwikkeling van Leeuwarden-West, het FEC-gebied, de westelijke stationsomgeving en de binnenstad. Daarnaast vormt deze nieuwe invalsweg een belangrijke aanvulling op de totale capaciteit van de stedelijke invalswegen uit zuidelijke en westelijke richting.

#### *Stadsas Overijsselseweg - Oostergoweg / Schrans*

De route Overijsselseweg - Oostergoweg / Schrans moet de verbinding tussen Leeuwarden-Zuid met de oude stad en de binnenstad gaan vormen. De Overijsselseweg zal een verdeel- en ontsluitingsfunctie krijgen over de woonwijken, de werkgelegenheidslocaties en de voorzieningen van Leeuwarden-Zuid. Daarnaast blijft de Overijsselseweg een belangrijke invalsroute voor de stad, omdat hij de Haak met de stadsring verbindt. Deze weg blijft belangrijk voor het autoverkeer vanuit zuidelijke richting naar het centrum van de stad, zelfs als de westelijke invalsweg is aangelegd en het Drachtstercomplex is geoptimaliseerd.

#### *Drachtstercomplex*

Het Drachtstercomplex verbindt de Drachtsterweg met de stadsring. Ook verbindt het complex de nieuwe wijken Zuiderburen, Goutum-Noord en het oostelijke deel van Leeuwarden-Zuid met de stad. Het Drachtstercomplex bestaat uit het Drachtsterplein, de Drachtsterbrug en de aansluiting van Goutum en Zuiderburen op de Drachtsterweg. Het is de meeste oostelijke verbinding van de stadsring met Rijksweg 31. Het Drachtstercomplex is een belangrijk knelpunt in de bereikbaarheid van de stad. Zowel in de ochtend- als in de avondspits staan er files. Om in elk geval de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren, is in 2002 op de Drachtsterweg een busbaan stad-in gerealiseerd. Daardoor is de doorstroming van het openbaar vervoer sterk verbeterd. Ook is in 2002 de capaciteit van het Drachtsterplein uitgebreid door de opstelruimte op diverse bewegingen over het kruispunt voor het autoverkeer te verdubbelen en verlengen. Deze ingrepen zijn echter naar verwachting onvoldoende om ook op termijn de autoverkeersdruk te kunnen verwerken. De verwachte toename van het autoverkeer op het

Drachtstercomplex is groot. Dat is toe te schrijven aan:

- De autonome groei van het autoverkeer;
- De aanleg van de dubbelbaans Rijksweg 31 (en de Wâldwei);
- De ontwikkeling van Zuiderburen en Leeuwarden-Zuid;
- De verschuiving van verkeersdruk van de Overijsselseweg naar de Drachtsterweg door de realisatie van de stadsas Overijsselseweg - Oostergoweg / Schrans.

Het Drachtstercomplex moet worden geoptimaliseerd en qua capaciteit worden uitgebreid om het autoverkeer en openbaar vervoer goed te kunnen afwikkelen. Het verbeteren van de verkeersveiligheid voor het fietsverkeer en het stroomlijnen van de fietsroutes naar de stad zijn eveneens belangrijke opgaven. De te kiezen oplossingen moeten passen in de stedelijke omgeving en bijdragen aan de entree van de stad.

Het uitgangspunt is dat de stadsring het "vliegwiel" is dat het autoverkeer intern verdeelt en goed afwikkelt. Essentieel is dat de stadsring de hoogste prioriteit heeft en zorgt voor een goede doorstroming van het verkeer. De aansluiting van de Drachtsterweg op de stadsring moet zo soepel mogelijk verlopen om opstoppingen tot een minimum te beperken en de bereikbaarheid van de stad te waarborgen. Tenslotte wordt ook de Pieter Stuyvesantweg via het Drachtsterplein ontsloten.

De verwachting is dat de verkeersdruk op het Drachtstercomplex fors zal toenemen. Afhankelijk van de sociaal-economische ontwikkeling van de stad wordt een toename van het autoverkeer voorzien van tussen de 50 en 100% (in 2003 !). De verkeersprognoses (in 2003 !) geven aan dat de verkeersdruk op de Drachtsterbrug in 2020 op werkdagen ruim 35.000 motorvoertuigen per etmaal zal bedragen. Een dergelijke groei kan met de bestaande inrichting van de weg niet gefaciliteerd worden. Grote afwikkelingsproblemen in de vorm van filevorming en reistijdverlies zullen vaker optreden. De oplossing ligt daarom in een volledige 2x2 strooks-wegverbinding tussen de Rijksweg 31 en de stadsring. Het Drachtstercomplex bestaat uit drie onderdelen die elkaar sterk beïnvloeden. Die moeten gezamenlijk worden aangepakt om zorg te dragen voor een goede verkeersafwikkeling op de oostelijke invalsroute. Indien een van de onderdelen onvoldoende functioneert, functioneert het geheel niet. Voor elk onderdeel afzonderlijk zijn meerdere verbeteringsmogelijkheden denkbaar. De volgende mogelijkheden zijn onderzocht overeenkomstig het GVVP.

#### *Drachtsterbrug*

De huidige Drachtsterbrug zorgt op twee manieren voor hinder. In de eerste plaats gaat de brug in de zomerperiode regelmatig open, wat leidt tot (extra) wachttijd voor het autoverkeer. Ten tweede is de brug een bottleneck, omdat er slechts één rijstrook per richting voor het autoverkeer beschikbaar is. Het verbreden van de Drachtsterbrug of de realisatie van een aquaduct is onderzocht. Onderzocht is ook het vergroten van de capaciteit op het bestaande wegdek in combinatie met het aan de buitenzijde hangen van fietspaden. (Inmiddels is gekozen voor de bouw van een aquaduct. Dit wordt planologisch geregeld in het nog in procedure te brengen bestemmingsplan "Leeuwarden - Drachtsterweg e.o. (inclusief nieuw Aquaduct)".

#### *Aansluiting Zuiderburen*

De aansluiting Zuiderburen - Drachtsterweg krijgt meer verkeer te verwerken wanneer de wijk voltooid is. Deze aansluiting fungeert tevens als doseerpunt voor het autoverkeer richting stad. Om het Drachtstercomplex te laten functioneren, kan het verkeer op deze aansluiting slechts beperkt worden toegelaten. Onderzocht wordt of de verkeersdruk zodanig toeneemt dat het kruispunt gereconstrueerd moet worden. Daarbij moet ook worden gedacht aan een ongelijkvloerse afwikkeling van het fietsverkeer.

### *Drachtsterplein*

Op het Drachtsterplein kan veel capaciteitswinst worden geboekt door de ombouw naar een groot traditioneel kruispunt met verkeerslichten. Een groot verkeersplein, vergelijkbaar met het Europaplein, heeft te weinig capaciteit. De positie en functie van de busbaan over de Drachtsterbrug stad-in is hierbij een aandachtspunt. Vanuit de invalshoek verkeersveiligheid dient het fietsverkeer bij voorkeur ongelijkvloers te worden afgewikkeld. De ombouw van het Drachtsterplein tot een traditioneel kruispunt lijkt goed realiseerbaar, omdat daarvoor voldoende ruimte is. [De reconstructie van het Drachtsterplein zelf past binnen het bestemmingsplan "Aldlân". Het onderhavige bestemmingsplan Drachtsterweg (tussen Drachtsterplein en Tijnjedijk) is een direct gevolg van de reconstructie van het Drachtsterplein].

### **2.3.1.1 Het GVVP en het fietsnetwerk**

#### ***Fietsnetwerk***

Het fietsnetwerk van de stad Leeuwarden kenmerkt zich door een radiale structuur. De verbindingen zijn gericht op de binnenstad. De kwaliteitseisen van dat netwerk zijn samenhang, verkeersveiligheid en sociale veiligheid, direct, aantrekkelijk en comfortabel. Met name de samenhang en de directheid van het netwerk laat nog te wensen over. Leeuwarden kent veel fietsvoorzieningen, maar op de verbindingen zijn veel verschillende fietsvoorzieningen aanwezig, zoals vrijliggende fietspaden en fietsstroken. Vaak kan niet worden gesproken van een echte fietsroute. Leeuwarden heeft daarom een samenhangend fietsnetwerk ontwikkeld. Bij het opzetten van het netwerk zijn, behalve de radiale structuur, als uitgangspunten genomen: een maaswijdte van 400 meter (afstand tussen fietsroutes) en de aansluiting op de regionale fietsstructuur. Binnen het netwerk is onderscheid gemaakt in de volgende routes:

- Hoofd fietsroute;
- Verbindende fietsroute;
- Route waarover gefietst kan worden;
- Recreatieve route.

#### ***Fiets en auto***

Volgens het GVVP vragen de kruisingen van (hoofd)fietsroutes met de belangrijke verbindingen uit de autostructuur bijzondere aandacht. De radiaalgerichte structuur van het fietsnetwerk kruist tangentiële autoroutes waar het primaat ligt op de doorstroming van het autoverkeer. De kruisingen dienen met zorg te worden vormgegeven. Dat kan in de vorm van geregelde oversteken of tunnels. Beide dragen bij aan de verkeersveiligheid, maar tunnels zijn gunstig voor de autoverkeerafwikkeling. Ook een belangrijk aspect is de sociale veiligheid. Dit vraagt om ruim vormgegeven tunnels en alternatieve routes voor de momenten dat er weinig (fiets-)verkeer is.

### **2.3.2 Fietsbeleidsplan "Richtingwijzer Fiets"**

Op basis van het GVVP is het fietsbeleidsplan van de gemeente Leeuwarden, "Richtingwijzer Fiets", opgesteld (december 2006). In het fietsbeleidsplan wordt het GVVP uitgewerkt. Daarmee kan de belangrijke positie van het fietsverkeer in de stad worden uitgebouwd. Het doel van het uitwerkingsplan is dat het fietsen op de korte afstanden (tot 7,5 km) in concurrentie met de auto wordt gestimuleerd. Volgens het Fietsbeleidsplan (paragraaf 6.1.8) kunnen de kruisingen van de hoofd fietsroutes met de stadsring vorm worden gegeven als fietstunnel mits dit ruimtelijk inpasbaar is en kosteneffectief.

Op basis van het Fietsbeleidsplan is een uitvoeringsprogramma 2006-2015 vastgesteld. Belangrijke projecten hierbij zijn:

- Fietsroute tussen de (binnen-)stad en de Zuidlanden.
- Fietsroute tussen de (binnen-)stad en Zuiderburen / Warten.

- Realiseren fietstunnels stadsring.

Het Drachtsterplein, dat grotendeels buiten het bestemmingsplangebied van het onderhavige bestemmingsplan ligt - alleen de toe- en afvoerstroken en de in- en uitgangen van de fietstunnels liggen binnen het plangebied - wordt na de reconstructie een compact kruispunt met verkeerslichten, half verhoogd uitgevoerd, met vier halfverdiepte fietstunnels.

## HOOFDSTUK 3      Omgevingsaspecten

### 3.1 Algemeen

Een bestemmingsplan kan gevolgen hebben voor de belangen van natuur en milieu, voor de cultuurhistorische, landschappelijke en archeologische waarden, de waterhuishouding en andere waarden. Een goede ruimtelijke ordening vereist dat er aandacht wordt besteed aan de diverse relevante milieuaspecten, die bij ruimtelijke afwegingen een rol spelen. Het bestuursorgaan dient bij de voorbereiding van een bestemmingsplan daarom te onderzoeken welke waarden er bij het plan in het geding zijn en wat de gevolgen van het plan zijn voor deze waarden. Met name op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is de gemeente verplicht om de resultaten van het onderzoek naar de milieuaspecten te beschrijven in de ruimtelijke onderbouwing van een bestemmingsplan.

In dit hoofdstuk wordt aangegeven of en zo ja, op welke wijze, in dit bestemmingsplan rekening is gehouden met de verschillende milieu-aspecten. Aan de orde komen de geluidhinder, de luchtkwaliteit, bodemkwaliteit, ecologie, water, externe veiligheid, en bedrijven en milieuzonering, en cultuurhistorie en archeologie.

### 3.2 Geluidhinder

#### 3.2.1 Inleiding

In de Wet geluidhinder wordt bepaald dat alle wegen zones hebben waarbinnen niet zondermeer nieuwe geluidgevoelige bebouwing mag worden opgericht. Artikel 74 van die wet bepaalt dat zich langs wegen zones bevinden die aan weerszijden van die weg de volgende breedte hebben:

*in stedelijk gebied:*

- voor een weg bestaande uit 1 of 2 rijstroken: 200 meter;
- voor een weg bestaande uit 3 of meer rijstroken: 350 meter.

*in het buitenstedelijk gebied:*

- voor een weg bestaande uit 1 of 2 rijstroken: 250 meter;
- voor een weg bestaande uit 3 of 4 rijstroken: 400 meter;
- voor een weg bestaande uit 5 of meer rijstroken: 600 meter.

Deze zonering geldt niet:

1. voor wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied;
2. voor wegen waarvoor een maximum snelheid geldt van 30 km per uur;
3. voor wegen waarvan op grond van een door de gemeenteraad vastgestelde geluidsniveaukaart vaststaat dat de geluidsbelasting op 10 meter uit de as van de meest nabij gelegen rijstrook 48 dB of minder bedraagt. Deze geluidsniveaukaart heeft een geldigheidsduur van 10 jaren.

Krachtens artikel 77 van de Wet geluidhinder is het college van Burgemeester en Wethouders verplicht om bij de voorbereiding van de vaststelling van een bestemmingsplan, dat voorziet in de bouw van woningen of andere geluidgevoelige bebouwing in een zone als hiervoor bedoeld, een onderzoek in te stellen naar de geluidsbelasting die deze woningen (of andere geluidgevoelige bebouwing) zouden ondervinden van het verkeer op die weg.



Uitgangspunt in deze is dat de geluidsbelasting de voorkeurgrenswaarde van 48 dB niet te boven gaat. Tevens dient er onderzoek te worden verricht bij een reconstructie van een weg. In dit geval is er sprake van een fysieke reconstructie van een weg, zodat onderzoek noodzakelijk is.

### **Geluidsgevoelige bestemmingen**

De Wet geluidhinder geeft aan dat de geluidbelasting dient te worden getoetst ter plaatse van de gevel van geluidgevoelige bestemmingen. Geluidgevoelige bestemmingen zijn woningen, scholen, en gezondheidszorggebouwen. De toetsing vindt plaats op de meest geluidbelaste gevel per verdieping.

Ten behoeve van de stedenbouwkundige wens om op geluidsbelaste locaties toch woningbouw te realiseren is op 9 november 1998 de definitie van het begrip "gevel" bij wet gewijzigd. De wijziging is opgenomen in Staatsblad 660 van 1998. De wijziging houdt in dat de bestaande definitie "de bouwkundige constructie die een ruimte in een woning of gebouw scheidt van de buitenlucht, daaronder begrepen het dak", wordt aangevuld met "uitzondering van een constructie zonder te openen delen en met een in NEN 5077 bedoelde karakteristieke geluidwering die ten minste gelijk is aan het verschil tussen de geluidbelasting van die constructie en 35 dB(A)". De genoemde definitiewijziging uit 1998 kan toegepast worden in de volgende niet-geluidgevoelige scheidingsconstructies:

- blinde gevel: gevel zonder armen en deuren;
  - dove gevel: gevel zonder ramen die kunnen worden geopend;
  - vliesgevel: gevel die bouwkundig is verbonden met een geluidsscherm;
  - geluidswalgevel: geluidswalzijde van een geluidswalwoning
- Bij het onderhavige bestemmingsplan bestaan de geluidgevoelige bestemmingen uitsluitend uit woningen en een school.

### **Reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder (Wgh)**

In dit bestemmingsplan is er sprake van een fysieke reconstructie van de Drachtsterweg (tussen Drachtsterplein en Tijnjedijk). Onderzoek is gedaan naar de gevolgen voor het geluid i.v.m. de reconstructie van het Drachtsterplein en voor de Drachtsterweg e.o. (zuidelijke deel), inclusief het nieuwe Aquaduct. In het geval van fysieke reconstructies van een weg dient de toename van de geluidbelasting ten gevolge van die weg te worden vastgesteld. De bedoelde toename is het verschil tussen de geluidbelastingen in de toekomstige situatie en het referentiejaar. De gemeente dient er in eerste instantie voor te zorgen dat de geluidbelasting op de geluidgevoelige bestemmingen niet toeneemt. Als referentiejaar geldt het jaar bij aanvang van de reconstructie. Als maatgevend jaar voor de toekomstige situatie wordt uitgegaan van het jaar tien jaar na het gereedkomen van de reconstructie. In het geluidsonderzoek is uitgegaan van 2011 als referentiejaar en van 2025 als beoordelingsjaar.

Bij een of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg ten gevolge waarvan de geluidsbelasting vanwege de weg met 2 dB of meer wordt verhoogd is er sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder (art. 1 Wgh). Indien hiervan sprake is, brengt dit bepaalde verplichtingen met zich mee voor de gemeente. Indien er geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder hebben de fysieke reconstructies op grond van de Wgh geen consequenties voor de gemeente.

Voor geluidgevoelige bestemmingen waarvoor wel sprake is van reconstructie in de zin van de Wgh schrijft de Wgh het volgende voor:

- uitgangspunt is een voorkeurgrenswaarde van 48 dB (art. 100, lid 1 Wgh);
- indien ten gevolge van de te reconstrueren weg reeds eerder een hogere geluidsbelasting dan 48 dB is toegestaan, geldt de in het referentiejaar heersende

- waarde of de reeds eerder toegestane hogere waarde als grenswaarde, afhankelijk van welke van de twee de laagste is (artikel 100, lid 2 Wgh);
- de maximale verhoging van de geluidsbelasting mag ten gevolge van de reconstructie 5 dB bedragen, tenzij ten gevolge van de reconstructie de geluidbelasting van de gevel van ten minste een gelijk aantal woningen elders met een ten minste gelijke waarde zal verminderen, en de wegbeheerder heeft aangegeven de benodigde gevelmaatregelen te treffen (art. 100a, lid 1, sub a Wgh). De uiteindelijke gevelbelasting mag echter nooit hoger zijn dan 68 dB (art. 100a, lid 2 Wgh);
  - indien sprake is van verhoging van de bestaande geluidbelasting, terwijl deze is gelegen tussen de 48 en de 53 dB, dan is deze bestaande geluidbelasting de voorkeursgrenswaarde en bedraagt de maximale ontheffingsgrenswaarde 58 dB voor buitenstedelijk gebied en 63 dB voor stedelijk gebied (art. 100a, lid 1, sub b Wgh).

### **Eventuele maatregelen of hogere waarden**

Indien er sprake is van reconstructie in de zin van de Wgh waarbij niet aan de voorkeursgrenswaarden wordt voldaan, dienen in principe maatregelen te worden getroffen ter beperking of voorkoming van de toename van de geluidbelasting. De eventueel te treffen maatregelen zijn in volgorde van prioriteit:

4. bronmaatregelen zoals stillere wegdekken of aangepaste snelheden;
5. overdrachtsmaatregelen zoals geluidsschermen en -wallen.

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

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

6. ontvangersmaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.

Hogere waarden voor reconstructies en nieuwe situaties worden vastgesteld door burgemeester en wethouders. Hogere waarden voor saneringssituaties worden vastgesteld door de Minister van VROM.

De ontvangersmaatregelen moeten zorgen voor een aanvaardbaar geluidsniveau binnen de woningen (art. 111 Wgh). Indien er sprake is van een nieuwe situatie dan wel reconstructie moet worden uitgegaan van een geluidsbelasting binnen de woning van ten hoogste 33 dB (art. 111, lid 2 Wgh). Is er echter sprake van een bestaande saneringssituatie, al dan niet in combinatie met reconstructie in de zin van de Wgh, dan kan worden uitgegaan van geluidsbelasting binnen de woning van ten hoogste 43 dB.

### **Cumulatie**

Volgens art. 110a, lid 6 Wgh mogen er alleen hogere waarden worden vastgesteld indien de cumulatie van meerdere geluidsbronnen (art. 110f, lid 1 Wgh) niet leidt tot een naar het oordeel van het bevoegd gezag onaanvaardbare situatie. Bovendien moet worden aangegeven in hoeverre rekening is gehouden bij de te treffen maatregelen. Bij het dimensioneren van gevelmaatregelen wordt rekening gehouden met gecumuleerde geluidsniveaus.

In hoofdstuk 2 van Bijlage 1 van het RMV 2006 (Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder 2006) staat dat er alleen sprake kan zijn van cumulatie in de zin van Wgh, indien de voorkeursgrenswaarde vanwege meer dan één bron wordt overschreden. Een bron is in dit geval een weg of een spoorweg.

### **Correctie op berekende geluidsniveaus**

Er wordt verwacht dat de geluidsproductie van motorvoertuigen in de toekomst zal afnemen door technische ontwikkelingen en aanscherping van type-keuringen. Daarom mag een aftrek worden gehanteerd op de berekende geluidsbelastingen alvorens deze aan de wettelijke grenswaarden worden getoetst (art. 110g).

De aftrek bedraagt 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of hoger is (art. 3.6, lid a van het Reken- en meet - en meetvoorschrift geluidhinder 2006 (RMV2006). De aftrek bedraagt 5 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen minder dan 70 km/uur is (art 3.6, lid b RMV 2009).

### **3.2.2 Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai**

In het door de Milieuadviesdienst Noord-Friesland verrichte onderzoek "Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai Drachtstercomplex te Leeuwarden" d.d. 25 oktober 2010 is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting ten gevolge van het verkeer op de woningen nabij de Drachtsterweg en de Aldlânsdyk te Leeuwarden. Uit de rekenresultaten blijkt dat voor een aantal woningen ten gevolge van zowel de Aldlânsdyk als de Drachtsterweg er sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De toename van de geluidsbelasting wordt veroorzaakt door de autonome verkeersgroei, de wijziging van de weg, het vervallen van bestaande geluidsschermen en de wijziging in snelheid et cetera.

#### **Bestemmingsplangebied Drachtsterweg tussen Drachtsterplein en Tijnjedijk**

Volgens het onderzoeksrapport is er voor het wegvak Drachtsterweg noord vanaf het Drachtsterplein tot aan de Tijnjedijk geen sprake van een reconstructie. Bij geen van de onderzochte woningen is er sprake van een toename in geluidsbelasting van meer dan 1 dB. Op het wegvak vanaf de Tijnjedijk tot de J.H. Knoopstraat bedraagt de toename van de geluidsbelasting ook minder dan 1 dB.

#### **Aldlânsdyk**

Voor een aantal woningen is er zonder extra maatregel sprake van een reconstructie. Om de geluidbelasting op de omliggende woningen te reduceren is er gekeken naar maatregelen. Voor de Aldlânsdyk is gekeken naar het toepassen van dunne deklagen B (geluidsreducerend wegdek) ten oosten van het Drachtsterplein en SMA 0/6 op de overige weggedeelten. Door het toepassen van dergelijke typen asfalt zal de geluidsbelasting, afhankelijk van de ligging van de woning ten opzichte van de onderzochte weg, met circa 1 tot 3 dB afnemen. Er is dan geen sprake meer van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder (Wgh). Om die reden behoeven er geen hogere grenswaarden te worden vastgesteld in verband met het onderhavige bestemmingsplan.

#### **Drachtsterweg zuidelijk van het Drachtsterplein**

Voor de Drachtsterweg ten zuiden van het Drachtsterplein wordt een afzonderlijk bestemmingsplan in procedure gebracht, het bestemmingsplan "Drachtsterweg e.o. (inclusief nieuw Aquaduct)". Desondanks is dit gedeelte al wel onderzocht om een goed beeld te krijgen voor het bestemmingsplan "Drachtsterweg (tussen Drachtsterplein en Tijnjedijk)". De conclusies volgens het onderzoek voor dit gedeelte zijn:

Voor de Drachtsterweg zuidelijk van het Drachtsterplein zijn op een aantal ontvangerpunten (verspreid over het onderzoeksgebied) ook maatregelen onderzocht. Op basis van dit onderzoek komen de volgende conclusies naar voren:

- Bij het toepassen van een geluidsreducerend wegdek (dunne deklagen type B) zal de geluidsbelasting met circa 2 tot 4,7 dB afnemen afhankelijk van de positie van de

woning ten opzichte van de Drachtsterweg (variant 1 volgens blz. 14 en 15 van het rapport).

- Bij het toepassen van afscherming zoals omschreven bij variant 2 (volgens blz. 14 en 15 van het rapport) zal de geluidsbelasting ten opzichte van de toekomstige situatie 2025 zonder maatregelen met circa 0.2 tot 10.5 dB afnemen. Hier is het vooral van belang of de directe geluidsweg tussen de rijlijn en de ontvanger afgeschermd wordt. Bij een juiste afscherming zal de reductie ook hoger zijn.
- Door de wanden van de tunnelbak van het aquaduct absorberend uit te voeren (variant 3 volgens blz. 15 van het rapport) zal de reductie 0 tot 3.4 dB bedragen. Ook hier geldt dat de reductie afhankelijk is van de positie van de ontvanger van de weg (en aquaduct).
- Bij het toepassen van een combinatie van alle maatregelen (variant 1 tot en met 3 volgens blz. 14 en 15 van het rapport) zal de geluidsbelasting op de omliggende woningen met circa 3 tot 14 dB afnemen.
- Als extra variant is onderzocht of het mogelijk is om aan de westzijde het scherm vanaf het Drachtsterplein tot aan het begin van het aquaduct te laten vervallen. Uit berekeningen van deze variant blijkt dat dit in principe mogelijk is indien het scherm aan de oostzijde absorberend wordt uitgevoerd. Mede door de grotere afstand in de nieuwe situatie van de Drachtsterweg tot de woningen aan de westzijde blijkt dat er dan ook geen sprake is van een reconstructie en dat de toename van de geluidsbelasting gering is.
- Daarnaast is voor drie woningen gelegen nabij de kruising Drachtsterweg - Tearnsedyk / het Hop sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluid hinder (Wgh). Ook voor deze woningen dient nog nader onderzoek naar mogelijke maatregelen plaats te vinden.

De varianten van maatregelen zoals hierboven genoemd bij het onderzoek naar de weg Drachtsterweg zuidelijk van het Drachtsterplein worden uitgewerkt ten behoeve van het bestemmingsplan "Drachtsterweg e.o. (inclusief nieuw Aquaduct)". Dit belemmert het bestemmingsplan "Drachtsterweg (tussen Drachtsterplein en Tijnjedijk)" niet.

### **Tearnsedyk / Het Hop**

Uit het rapport blijkt, dat voor het wegvak Tearnsedyk / Het Hop er geen sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

**Voor het volledige akoestische onderzoek verwijzen wij naar de Bijlage 5 bij deze Toelichting (Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai Drachtstercomplex te Leeuwarden d.d. 25 oktober 2010 van Milieuadviesdienst Noord-Friesland).**

### 3.3 Luchtkwaliteit

De Europese richtlijn inzake beoordeling van en beheer van luchtkwaliteit, de Kaderrichtlijn uit 1996 (96/62/EG), gaf de juridische basis voor het gemeenschappelijk luchtkwaliteitsbeleid in Europa. De implementatie van deze Europese Kaderrichtlijn (en de daarop gebaseerde dochterrichtlijnen met luchtkwaliteitsnormen) in de Nederlandse regelgeving heeft plaatsgevonden in de Wet luchtkwaliteit, die is opgenomen in de Wet milieubeheer, in Titel 5.2. Inmiddels is d.d. 11 juni 2008 de nieuwe Europese Richtlijn betreffende luchtkwaliteit en schone lucht voor Europa (nr. 2008/50EG van 20 mei 2008) gepubliceerd. Deze nieuwe richtlijn is nog niet in zijn geheel in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd.

Specifieke onderdelen van de Wet luchtkwaliteit zijn uitgewerkt in AMvB's en in Ministeriële Regelingen. Overigens geldt deze regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit naast de reeds bestaande regels, waaronder de Wet inzake de luchtverontreiniging.

Bestuursorganen (Rijk, provincies en gemeenten) moeten ingevolge de Wet luchtkwaliteit bij de uitoefening van hun bevoegdheden, die gevolgen voor de luchtkwaliteit kunnen hebben, de in de wet vastgestelde grenswaarden in acht nemen voor de volgende stoffen:

- zwaveldioxide;
- stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>);
- stikstofdioxiden;
- zwevende deeltjes (PM<sub>10</sub>);
- lood;
- koolmonoxide;
- benzeen.

Uit het bepaalde in de Wet luchtkwaliteit kan worden opgemaakt dat onder andere het vaststellen van een bestemmingsplan als bedoeld in artikel 3.1 e.v. van de Wet ruimtelijke ordening tot de hiervoor bedoelde bevoegdheden behoort. Bij het nemen van besluiten zal primair gekeken moeten worden naar de grenswaarden (kwaliteitsnormen) van stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en zwevende deeltjes (PM<sub>10</sub>) aangezien op bepaalde plaatsen in Nederland de voor deze stoffen geldende normen worden overschreden. Op basis van het Nationaal Luchtkwaliteitproject 2005 kan worden geconcludeerd dat in Nederland momenteel alleen in uitzonderingssituaties overschrijdingen van de grenswaarden voorkomen van de andere in de wet genoemde stoffen. De wet vermeldt bij de verschillende grenswaarden een termijn waarop de luchtkwaliteit uiterlijk aan de grenswaarden moet voldoen. Voor stikstofdioxide gelden voor Nederland grenswaarden die uiterlijk in 2010 moeten worden gehaald, voor zwevende deeltjes gelden de in de wet gestelde grenswaarden.

Op grond van artikel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wet luchtkwaliteit) en het vroegere Besluit luchtkwaliteit 2005 ontstane jurisprudentie, dienen de consequenties van nieuwe ontwikkelingen voor de luchtkwaliteit te worden onderzocht. Voor wat betreft deze nieuwe ontwikkelingen kan onderscheid worden gemaakt in:

- de consequenties van de aanwezige en nieuwe bedrijvigheid;
- de consequenties van toenemend wegverkeer;
- de consequenties van het situeren van zogenaamde gevoelige bestemmingen (zoals woningen en scholen) in de omgeving van deze bedrijven en wegen.

Luchtkwaliteitseisen vormen onder de "Wet luchtkwaliteit" geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkelingen indien:

- er geen sprake is van feitelijke of dreigende overschrijding van de grenswaarde;
- een project, al dan niet per saldo, niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- een project "niet in betekenende mate" bijdraagt aan de luchtverontreiniging;

- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit), dat in werking is getreden nadat de Europese Unie daar goedkeuring aan heeft verleend.

Op grond van artikel 5.16 van de Wet milieubeheer (Wm) en het daarop gebaseerde "Besluit niet in betekenende mate bijdragen (NIBM)" worden ruimtelijke besluiten, die niet in betekenende mate bijdragen aan de concentraties in de buitenlucht van stoffen waarvoor bijlage 2 van de Wet milieubeheer (Wm) een grenswaarde bevat, niet langer individueel getoetst aan die grenswaarden. Als gevolg daarvan kunnen tal van kleinere projecten doorgang vinden, ook in situaties waar nog niet aan de grenswaarden wordt voldaan. De effecten van deze projecten op de luchtkwaliteit worden verdisconteerd in de trendmatige ontwikkeling van de luchtkwaliteit, zoals beschreven in het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

### ***Niet in betekenende mate***

In het Besluit "Niet in betekenende mate" (NIBM) is een algemene grens van 3% opgenomen ter bepaling of een project al dan niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie in de buitenlucht van een in bijlage 2 van de Wet milieubeheer (Wm) opgenomen grenswaarde. Deze grens geldt nu het NSL van kracht is geworden. (Tot die tijd gold een tijdelijke 1% grens). Daarnaast is in het Besluit NIBM een grondslag opgenomen om bij Ministeriële Regeling categorieën van gevallen aan te wijzen die in ieder geval niet in betekenende mate bijdragen. Een project dat volledig binnen een aldus aangewezen categorie of combinatie van categorieën valt, en beneden de daarvoor eventueel gestelde nadere begrenzing blijft, en beschikt over eventuele daarbij genoemde voorzieningen of maatregelen, draagt in ieder geval niet in betekenende mate bij aan de concentraties in de buitenlucht van de hiervoor bedoelde stoffen. Als toelichting op het begrip "niet in betekenende mate" is de "Handreiking 'niet in betekenende mate' (NIBM) luchtkwaliteit" opgesteld. Deze handreiking heeft geen formeel juridische status, maar kan in voorkomende gevallen wel houvast bieden bij het bepalen of een project NIBM is, zodat besluiten goed kunnen worden onderbouwd.

### **Berekeningen luchtkwaliteit**

Het adviesbureau DGMR Industrie, Verkeer en Milieu heeft in opdracht van de gemeente onderzoek verricht naar de effecten op de luchtkwaliteit voor het project het Drachtstercomplex. Daaronder valt ook het gebied van het onderhavige bestemmingsplan "Drachtsterweg (tussen Drachtsterplein en Tijnjedijk)". Op blz. 5 staat dat het onderzoeksgebied het gebied behelst vanaf het kruispunt Drachtsterweg – Aldlansdyk in zuidelijke richting tot beneden de kruising Drachtsterweg-Himpenserdyk/Het Hop. Uit de tekening op blz. 6 blijkt dat onder het kruispunt "Drachtsterweg –Aldlansdyk" ook wordt verstaan het deel van de Drachtsterweg ten noorden van het Drachtsterplein, tussen het Drachtsterplein en Tijnjedijk. Dit volgt ook uit de berekeningen zoals weergegeven in de bijlagen bij het onderzoeksrapport. Het onderzoeksrapport is van 3 november 2010 (nummer V.2010.0928.00.R001).

Voor de maatgevende componenten stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>) zijn luchtkwaliteitsberekeningen uitgevoerd. Het luchtkwaliteitsonderzoek voor de NIBM-toets (niet in betekenende mate – toets) is uitgevoerd voor het jaar 2012 (het jaar van realisatie). Indien vanaf de grens van het plangebied en op 10 meter van de rand van de wegen "niet in betekenende mate" is, wordt er, volgens het rapport ook voldaan aan de grenswaarden van de andere stoffen uit de Wet milieubeheer. In het onderzoeksrapport is de luchtkwaliteit bepaald voor de jaren 2012, 2015, en 2020.

Uit de resultaten van de concentratieberekeningen blijkt, dat de concentraties zowel af als toenemen. De toename is op enkele locaties groter dan 3% van de grenswaarde. Het project is in "betekenende mate" door een as-verschuiving van de weg. Een verdere toets aan de Wet milieubeheer (Wm) was noodzakelijk. De jaren 2015 en 2020 zijn daarom ook berekend. Daarom zijn voor de verdere toets aan de Wet milieubeheer (Wm), hoofdstuk 5, de jaren 2012, 2015 en 2020 berekend voor de situatie na de realisatie van het plan.

Uit de concentratieberekeningen is gebleken dat de geldende grenswaarden nergens worden overschreden. De berekende jaargemiddelde concentraties liggen ruim onder de grenswaarden, en ook het aantal overschrijdingsdagen van het 24 uurgemiddelde wordt nergens overschreden. Uit het rapport blijkt, dat hoewel de verkeersintensiteiten voor de toekomstige situaties toenemen ten opzichte van de huidige situatie de berekende concentraties afnemen. Dit is voornamelijk toe te schrijven aan het afnemen van de achtergrondconcentraties en het schonere verkeer. De conclusie van het rapport is dat het plan voldoet aan de normstelling uit de Wet milieubeheer (Wm) en zonder problemen doorgang kan vinden.

**Voor het volledige Luchtkwaliteitsonderzoek zie: Bijlage 6 van deze Toelichting, rapport DGMR Luchtkwaliteitsonderzoek Drachtsterweg d.d. 3 november 2010 (no. V.2010.0928.00.R001).**



### **3.4 Bodem**

Bij het opstellen van een bestemmingsplan moet onderzoek worden verricht naar de bodemkwaliteit binnen het plangebied. De reden hiervoor is dat het project op een uit milieuoogpunt zorgvuldige manier dient te worden uitgevoerd. Ook dient het project economisch uitvoerbaar te zijn.

Bodemonderzoeken kunnen in verschillende gradaties plaatsvinden. Naast de uitvoering van een historisch onderzoek, kan het noodzakelijk zijn een verkennend, of – indien de onderzoeksresultaten daar aanleiding toe geven – zelfs aanvullend bodemonderzoek te laten plaatsvinden in het kader van de voorbereiding van een bestemmingsplan.

Met het oog op de reconstructie van het Drachtsterplein en de Drachtsterweg is de bodemkwaliteit beoordeeld. (Zie hiervoor de memo's van de gemeente Leeuwarden [Bouwen, wonen en milieu, Team Advies en Ontwikkeling], Bijlagen 10 en 11).

#### ***Noordzijde Drachtsterplein***

Direct ten noorden van het Drachtsterplein is in 2002 bodemonderzoek uitgevoerd (Oranjewoud 11017-114302-3). Daarbij zijn hooguit lichte verontreinigingen aangetroffen. [Zie memo gemeente Leeuwarden, "Bodeminformatie Drachtstercomplex (tussen Tijnjedijk en Drachtsterplein)", BWM - A+O d.d. 9 september 2010]. Het bodemonderzoek van Oranjewoud is als Bijlage 8 bij de Toelichting van dit bestemmingsplan gevoegd.

#### ***Rotonde Tijnjedijk / Drachtsterweg***

Ter plaatse van de huidige rotonde Tijnjedijk / Drachtsterweg is in 1999 bodemonderzoek uitgevoerd (DHV, P4948.01.001). Ook daarbij zijn hooguit lichte verontreinigingen aangetroffen. (Zie memo gemeente Leeuwarden, "Bodeminformatie Drachtstercomplex (tussen Tijnjedijk en Drachtsterplein)", (BWM - A+O d.d. 9 september 2010). Het bodemonderzoek / grondonderzoek van DHV is als Bijlage 9 bij de Toelichting van dit bestemmingsplan gevoegd.

#### ***Tussenliggende deel***

Ter plaatse van het tussenliggende deel van de Drachtsterweg (tussen Drachtsterplein en Tijnjedijk) zijn geen specifieke bodemkwaliteitsgegevens bekend. Er is evenwel geen sprake van verdenkingen op dit gebied. (Zie memo gemeente Leeuwarden, "Bodeminformatie Drachtstercomplex (tussen Tijnjedijk en Drachtsterplein)", BWM - A+O, d.d. 9 september 2010.

#### ***Drachtsterplein***

Ter plaatse van het Drachtsterplein is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging in de zin van de Wet bodembescherming (Wbb). De verontreiniging ter plaatse van het Drachtsterplein bestaat uit verschillende onderdelen:

- De grond binnen het hele aangegeven gebied is tot circa 2 meter diepte verontreinigd met zware metalen (koper, lood, zink).
- Plaatselijk (oostelijk van het centrale deel van het plein) is de grond tot circa 3 meter diepte verontreinigd met minerale olie.
- Binnen een aanzienlijk deel van het aangegeven gebied is het grondwater sterk verontreinigd met zink.

Afhankelijk van de precieze werkzaamheden kan het verstandig of zelfs noodzakelijk zijn dat aanvullend bodemonderzoek wordt uitgevoerd om (graaf)werkzaamheden binnen het verontreinigde gebied te kunnen uitvoeren. Sowieso is het dan nodig om een saneringsplan te laten opstellen. Dat saneringsplan dient formeel te worden goedgekeurd door het bevoegd gezag Wbb. (Zie memo gemeente Leeuwarden "Bodemkwaliteit Drachtstercomplex", (BWM - A+O, d.d. 7 januari 2008). Naar aanleiding van het memo van de gemeente van 7 januari 2008 is onderzoek gedaan door CSO-Milfac "Actualisatie en

afperkend onderzoek. Locatie Drachtsterplein te Leeuwarden" d.d. 7 juli 2010 (Bijlage 7 bij de Toelichting van het onderhavige bestemmingsplan). Uit het onderzoek blijkt dat er ter plaatse van het Drachtsterplein sanering dient plaats te vinden. Deze sanering zal ook plaatsvinden.

Van belang is nog dat het grootste deel van het Drachtsterplein zelf buiten het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan is gelegen.

### **Conclusie**

De bodemkwaliteit van het deel van het projectgebied Drachtsterweg tussen de Tijnjedijk en het Drachtsterplein vormt op basis van de beschikbare gegevens geen belemmering voor de voorgenomen werkzaamheden. Binnen dit deel van het projectgebied bestaat geen saneringsopgave. Voor het Drachtsterplein zelf bestaat er wel zo'n saneringsopgave. Deze sanering zal worden uitgevoerd. Zie het rapport van CSO-Milfac "Actualisatie en afperkend onderzoek. Locatie Drachtsterplein te Leeuwarden" d.d. 7 juli 2010, Bijlage 7 bij de Toelichting van het onderhavige bestemmingsplan.

### 3.5 Ecologie

Bij ruimtelijke planvorming moet aandacht worden besteed aan de natuurwetgeving. Momenteel genieten zowel een groot deel van de flora en fauna zelf als de leefgebieden van diverse soorten wettelijke bescherming. Die bescherming vloeit voort uit zowel Europese als nationale regelgeving. Zo richt de EG-Habitatrichtlijn zich expliciet op de bescherming van de habitat van wilde planten en dieren en beschermt de EG-Vogelrichtlijn op soortgelijke wijze broed- en trekvogels. In het kader van deze richtlijnen heeft Nederland zogenaamde speciale beschermingszones ("Natura 2000"-gebieden) aangewezen. Gebiedsbescherming is in het Nederlands recht geregeld in de Natuurbeschermingswet.

De bescherming en het behoud van de gunstige staat van instandhouding van projecten- en diersoorten in hun natuurlijke leefgebied is geregeld in de Flora- en faunawet (Ff-wet). Het uitgangspunt van de wet is 'nee, tenzij'. Dit betekent dat activiteiten met een schadelijk effect op beschermde soorten in principe verboden zijn. Van het verbod op schadelijke handelingen ('nee') kan onder voorwaarden ('tenzij') worden afgeweken met een ontheffing of vrijstelling. Met de inwerkingtreding van deze wet per 1 april 2002 heeft de natuurtoets een sterker accent in de totale beoordeling van omgevingsaspecten in bestemmingsplannen gekregen. Het gaat hierbij voornamelijk om de gevolgen voor de flora en fauna van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Van belang is ook de AMvB "Besluit vrijstelling beschermde dieren- en plantensoorten", waarmee de ontheffingsmogelijkheden indertijd zijn verruimd.

#### ***Ecologie en het plangebied "Drachtsterweg (tussen Drachtsterplein en Tijnjedijk)"***

In verband met het gehele project Drachtstercomplex (vanaf de N31 tot en met de Tijnjedijk) is een ecologisch onderzoek uitgevoerd door het bureau Altenburg & Wymenga in de vorm van een ecologische quickscan. Het plangebied "Drachtsterplein (tussen Drachtsterplein en Tijnjedijk)" maakt onderdeel uit van dit projectgebied. Volgens het rapport is er op 11 maart 2009 een oriënterend veldonderzoek gedaan.

#### Geen conflicten ten aanzien de Natura 2000 gebieden.

Volgens Altenburg & Wymenga leiden de voorgenomen plannen binnen het plangebied niet tot conflicten met de Natura 2000 gebieden (zie blz. 5 van het rapport).

#### Beschermde soorten Flora- en faunawet en Rode Lijsten.

Altenburg & Wymenga wijst er in het rapport op, dat het plangebied een sterk stedelijk karakter heeft waar beperkt ruimte is voor natuurwaarden. Om te onderzoeken in hoeverre de omstandigheden in het plangebied het voorkomen van beschermde soorten mogelijk maken is op 15 april 2009 een veldonderzoek uitgevoerd.

#### Planten

Volgens het rapport is het, gelet op het huidige gebruik en beheer, niet waarschijnlijk dat beschermde plantensoorten uit de categorieën twee en drie van de Flora- en faunawet in het gebied voorkomen. Ook het voorkomen van plantensoorten van de Rode Lijst (zeldzame soorten) is niet waarschijnlijk.

#### Ongewervelde dieren

Gezien de verspreidingsgegevens en het ontbreken van belangrijke ecologische randvoorwaarden, zoals voortplantingswater voor beschermde libellen en waardplanten voor beschermde dagvlinders, worden in het plangebied geen wettelijk beschermde ongewervelde dieren verwacht.

### Reptielen

Uit verspreidingsgegevens van reptielen blijkt dat in de directe omgeving van het plangebied geen reptielen zijn waargenomen. Bovendien vormt het plangebied, zo schrijft Altenburg & Wymenga, voor reptielen geen geschikt leefgebied. Op basis hiervan worden geen reptielen in het plangebied verwacht.

### Vissen

Altenburg & Wymenga schrijft, dat in de omgeving van Leeuwarden de zwaar beschermde Bittervoorn en de middelzwaar beschermde Kleine modderkruiper en de Rivierdonderpad, die eveneens middelzwaar is beschermd, voor. De Bittervoorn komt vooral voor in sloten en het Friese kleigebied. Een voorwaarde daarvoor is dat in de sloot zwanenmossels voorkomen. De Bittervoorn is, zo schrijft Altenburg & Wymenga, van deze zoetwaterschelpdieren afhankelijk, omdat de eieren binnen in de schelp worden afgezet. De Kleine modderkruiper heeft een ruimere verspreiding, maar wordt vooral in wateren met een zandige of venige bodem aangetroffen. De Rivierdonderpad komt voor op plaatsen met een stenige bodem, bijvoorbeeld langs steenstortoevers. Altenburg & Wymenga schrijft dat in het zuiden van het gebied Drachtsterweg enkele sloten aanwezig zijn. De plantengroei in deze wateren bestaat uit drijvende algen ("flap") en soorten als Gewone waterpest e.d. Indien zwanenmossels voorkomen in een sloot, kunnen deze doorgaans op de slootkant worden aangetroffen (in verwijderde bagger, of als prooi van de Muskusrat). Dit was in het plangebied niet het geval. Gelet hierop zijn de sloten in het plangebied vermoedelijk niet erg geschikt voor de Bittervoorn. Ook voor de Kleine modderkruiper en de Rivierdonderpad zijn de sloten in het plangebied niet erg geschikt. Om de genoemde redenen gaat Altenburg & Wymenga ervan uit dat de Bittervoorn, de Kleine modderkruiper en de Rivierdonderpad niet in het plangebied voorkomen.

### Amfibieën

Het plangebied en de ruime omgeving daarvan kunnen een deel vormen van het leefgebied van algemeen voorkomende amfibieënsoorten. Deze zijn de Gewone pad, de Bruine kikker, en de Kleine watersalamander. Er worden geen zwaarder beschermde amfibieënsoorten, zoals bijvoorbeeld de Rugstreeppad) binnen het plangebied verwacht.

### Vogels

Het plangebied is gelegen in een stedelijke omgeving, direct nabij de drukke rondweg van Leeuwarden. Daarom is volgens Altenburg & Wymenga sprake van een behoorlijke verstoring door het verkeer en door de menselijke aanwezigheid. Daarom is het plangebied niet erg geschikt voor broedende vogels. De vogelsoorten, die mogelijk voorkomen, zijn bijvoorbeeld de Houtduif en de Merel. Altenburg & Wymenga merkt op dat het verstoren van broedende vogels verboden is door de Flora- en faunawet.

### Vleermuizen

Altenburg & Wymenga schrijft, dat in de omgeving van het plangebied waarnemingen bekend zijn van zeven soorten vleermuizen. Het gaat om de Gewone grootvleermuis, de Watervleermuis, de Meervleermuis, de Dwergvleermuis, de Ruige dwergvleermuis, de Rosse vleermuis en de Laatvlieger.

Altenburg & Wymenga schrijft, dat het plangebied voor een aantal van de genoemde vleermuizen kan dienen als foerageergebied. Met name de Dwergvleermuis, de Ruige dwergvleermuis, en de Laatvlieger zijn hier te verwachten. Deze soorten komen vaak voor in stedelijk gebied.

Binnen het plangebied zijn geen gebouwen aanwezig die geschikt zijn als vleermuisverblijfplaatsen. In de (midden)berm van de Drachtsterweg zijn op verschillende plaatsen groenzones aanwezig, waarin ook bomen staan. Het gaat om relatief jonge bomen (vooral de Gewone es en de Canadese populier, waarin geen voor vleermuizen geschikte

boomholten aanwezig zijn. Daarom, zo schrijft Altenburg & Wymenga, is de aanwezigheid van verblijfplaatsen van vleermuizen in het plangebied niet waarschijnlijk. Altenburg & Wymenga schrijft dat bij verplaatsingen tussen de verblijfplaats en het foerageergebied vleermuizen meestal gebruik maken van lijnvormige landschapselementen om zich te oriënteren. Tevens is een vliegroute over het Van Harinxmakanaal aanwezig van Meervleermuizen. Deze route wordt door vleermuizen gebruikt door vleermuizen uit de verschillende kolonies die aanwezig zijn in Leeuwarden en de omgeving. De Meervleermuizen zijn zeer plaatstrouw, en kolonieplaatsen en vliegroutes worden jaar in jaar uit gebruikt. Het Van Harinxmakanaal ligt echter buiten het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan dat is opgesteld voor de Drachtsterweg (tussen het Drachtsterplein en Tijnjedijk).

#### Overige zoogdieren

Uit de werkatlas "Zoogdieren in Fryslân" blijkt, dat in de gemeente Leeuwarden de middelzwaar beschermde soort Steenmarter voorkomt. Van deze zijn nog geen aanwijzingen voor verblijfplaatsen in het plangebied aangetroffen. Geschikte locaties (rustige overhoeken en dergelijke) ontbreken in het plangebied. Daarom mag worden aangenomen, dat de Steenmarter momenteel niet in het plangebied voorkomt. Wel komt waarschijnlijk een aantal licht beschermde zoogdieren in het plangebied voor, zoals de Egel, Mol, en diverse muizensoorten.

#### ***Effectbepaling en beoordeling***

De werkzaamheden die voortkomen uit de voorgenomen bestemmingsplanwijziging, hebben tot gevolg dat mogelijk enkele watergangen worden gedempt of vergraven, bosschages worden gekapt en bestaande verharding wordt vervangen. De werkzaamheden leiden vooral tot een tijdelijke verstoring gedurende de uitvoeringsfase van de werkzaamheden. Het verlies aan habitat is naar verwachting (zeer) beperkt, omdat het plangebied in de huidige situatie reeds is verhard. Habitatverlies treedt mogelijk wel op bij de kap van bomen of bij het dempen van wateren. Daarom is onderzocht of en in hoeverre er habitatverlies voor soorten optreedt ten gevolge van de plannen. Tevens kan de inrichting en het nieuwe gebruik van het plangebied leiden tot een verlies van kwaliteit en beschikbare biotoop voor soorten met een beschermde status.

#### ***Effecten op beschermde gebieden en beoordeling daarvan***

##### Natura 2000 gebieden

Gezien de aard van de herinrichting en het gebruik van het omliggende gebied, worden geen negatieve effecten op de overige natuurwaarden van de Natura 2000-gebieden "Groote Wielen" en "Alde Feanen" verwacht. De plannen stuiten daarom niet op de bescherming van de Natuurbeschermingswet.

##### Ecologische Hoofdstructuur

Binnen de begrenzing van het onderzoeksgebied of in de directe omgeving daarvan zijn geen gebieden aanwezig die vallen onder de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS). De plannen veroorzaken daarom geen aantasting van de wezenlijke waarden van de PEHS. Er treden geen conflicten op ten aanzien van deze regelgeving.

##### Overige gebiedsbescherming

Naast de hiervoor genoemde vormen van gebiedsbescherming, kunnen gebieden ook worden beschermd via bijvoorbeeld een structuurvisie. Het plangebied ligt niet binnen of aan gebieden die via bestemmingsplannen of het Streekplan (structuurvisie) of op een andere wijze worden beschermd.

## ***Effecten op beschermde soorten en beoordeling***

### Vissen

Ten gevolge van de plannen worden mogelijk enkele watergangen gedempt of vergraven. Dit kan leiden tot habitatverlies en verstoring van voorkomende vissen. Hieronder zijn soorten uit de tweede of derde beschermingscategorie van de Flora- en faunawet (zoals de Bittervoorn of de Kleine modderkruiper). Er treden daarom ten aanzien van vissen geen conflicten op met de Flora- en faunawet. Voor deze soortgroep hoeft geen ontheffing op grond van de Flora- en faunawet te worden aangevraagd. De zorgplicht van de Flora- en faunawet vereist overigens wel, volgens het rapport van Altenburg & Wymenga, dat het dempen van sloten op een visvriendelijke wijze wordt uitgevoerd. In paragraaf 5.3 van het rapport worden daarvoor enkele aanbevelingen gedaan.

### Amfibieën

Als gevolg van het dempen van sloten en het plaatselijk verwijderen van bosschages, treedt er voor een aantal licht beschermde amfibieënsoorten mogelijk habitatverlies op. In de omgeving is ruim voldoende alternatief leefgebied aanwezig en na de werkzaamheden kan het plangebied voor de meeste van deze soorten weer geschikt zijn. De betreffende diersoorten zijn alle ingedeeld in de lichte beschermingscategorie van de Flora- en faunawet, waarvoor een vrijstellingsregeling geldt bij ruimtelijke projecten. Voor de (eventuele) verstoring van deze soorten is dus geen ontheffing nodig. Daarom veroorzaken de beoogde werkzaamheden geen conflicten met de Flora- en faunawet ten aanzien van deze soorten.

### Vogels

Vogels zijn vooral in het broedseizoen gevoelig voor verstoring. Indien de werkzaamheden (bijvoorbeeld het kappen van bomen) starten binnen het broedseizoen, worden mogelijk nesten en broedende vogels in of in de omgeving van het plangebied verstoord. Deze verstoring is niet toegestaan. Het broedseizoen van de in het plangebied te verwachten vogels loopt van half maart tot half juli. De werkzaamheden dienen buiten deze periode te worden gestart. Wanneer voor het broedseizoen wordt gestart met de werkzaamheden, zullen zich geen broedvogels in het gebied vestigen door de verstoring die de werkzaamheden tot gevolg hebben. Indien onverhoopt toch in het plangebied wordt genesteld, moeten de werkzaamheden worden gestaakt tot na het broedseizoen. Daarom is het in dat geval verstandig om maatregelen te nemen die voorkomen dat er tijdens de werkzaamheden vogels in het gebied gaan nestelen. Deze maatregelen zijn bijvoorbeeld het afdekken van zandhopen en het direct afvoeren van snoei- en kaphout.

### Vleermuizen

#### *Foerageergebied*

Het plangebied maakt onderdeel uit van het foerageergebied van vleermuizen. De beoogde herinrichting zal geen grote wijzigingen veroorzaken in de huidige kwaliteit van dit deel van het foerageergebied. Bovendien is in de directe omgeving in ruime mate kwalitatief vergelijkbaar foerageergebied beschikbaar. Om die redenen kan worden geconcludeerd dat de beoogde herinrichting geen conflict met de Flora- en faunawet veroorzaakt ten aanzien van foerageergebied van vleermuizen.

#### *Vliegroutes*

In het rapport staat dat het Van Harinxmakanaal een vliegroute vormt voor de Meervleermuis. Het Van Harinxmakanaal valt buiten het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan "Leeuwarden - Drachtsterweg (tussen Drachtsterplein en Tijnjedijk)". Het zuidelijke deel van de Drachtsterweg komt aan de orde in de afzonderlijke procedure voor het bestemmingsplan "Leeuwarden - Drachtsterweg e.o. (inclusief nieuw Aquaduct)".

### *Verblijfplaatsen*

In het plangebied zijn geen verblijfplaatsen van vleermuizen aanwezig. Daarom treden er ten aanzien van vleermuisverblijfplaatsen geen negatieve effecten op ten gevolge van de plannen.

### Overige zoogdieren

Tijdens de uitvoering van de herinrichting gaat voor enkele licht beschermde zoogdieren een klein deel van het leefgebied tijdelijk verloren. Voor de betreffende soorten is echter voldoende alternatief leefgebied aanwezig en na voltooiing zal het gebied grotendeels weer geschikt zijn als leefgebied. Verblijfplaatsen van zoogdieren uit de categorieën twee en drie van de Flora- en faunawet (middelzwaar en zwaar beschermd) komen niet in het plangebied voor. Er treden geen negatieve effecten op ten aanzien van middelzwaar en/of zwaar beschermde overige zoogdiersoorten. De herinrichting van het plangebied veroorzaakt ten aanzien van overige zoogdiersoorten geen conflict met de Flora- en faunawet.

## **Conclusies met betrekking tot beschermde gebieden**

### *Natura 2000-gebieden*

Er worden volgens het rapport geen negatieve effecten op de Natura 2000-gebieden "Groote Wielen" en "Alde Feanen" verwacht. De plannen stuiten daarom niet op de bescherming van de Natuurbeschermingswet.

### *Ecologische Hoofdstructuur*

De voorgenomen plannen veroorzaken geen aantasting van de wezenlijke waarde van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS). Er is vanuit de regelgeving omtrent de PEHS geen bezwaar tegen de plannen.

### *Overige vormen van gebiedsbescherming*

Op het plangebied zijn geen overige vormen van gebiedsbescherming van toepassing.

## **Conclusies met betrekking tot beschermde soorten**

### *Planten, vissen, reptielen, steenmarter, eekhoorn, boommarter en overige soorten*

In het plangebied komen geen wettelijk beschermde planten en reptielen voor. Daarnaast zijn, door het ontbreken van geschikt biotoop, geen effecten op wettelijk beschermde vissen te verwachten. Van de middelzwaar beschermde Steenmarter komen naar verwachting geen verblijfplaatsen voor. De plannen veroorzaken ten aanzien van deze soorten en soortgroepen geen conflict met de Flora- en faunawet. Ten aanzien van overige in het plangebied voorkomende soorten (mollusken, dagvlinders et cetera) geldt, dat er geen conflicten met de Flora- en faunawet optreden ten gevolge van de plannen.

### *Licht beschermde amfibieën en zoogdiersoorten*

De werkzaamheden leiden ten aanzien van licht beschermde amfibieën- en zoogdiersoorten mogelijk tot tijdelijke effecten, die bestaan uit verstoring ten tijde van de werkzaamheden. Naar verwachting kunnen deze licht beschermde soorten na afronding van de werkzaamheden wederom gebruik maken van een deel van het gebied en is er geen sprake van permanente effecten. Bovendien geldt voor licht beschermde soorten een vrijstelling



van ontheffing bij projecten in het kader van ruimtelijke ontwikkeling. De plannen veroorzaken ten aanzien van de licht beschermde amfibieën- en zoogdiersoorten geen conflict met de Flora- en faunawet.

#### *Vogels*

De werkzaamheden in het plangebied veroorzaken ten aanzien van vogels geen conflict met de Flora- en faunawet, mits voldaan wordt aan de voorwaarde dat de werkzaamheden ten behoeve van de aanleg van de beoogde weg geen verstoring veroorzaakt voor broedende vogels. In paragraaf 4.3 van het rapport onder het kopje "Vogels" is uitgelegd, hoe aan deze voorwaarde kan worden voldaan.

#### *Vleermuizen*

Ten aanzien van vleermuizen worden er geen negatieve effecten verwacht.

#### *Visvriendelijk dempen*

Vanuit de zorgplicht van de Flora- en faunawet, is het wenselijk om het dempen van sloten op een visvriendelijke manier uit te voeren. Visvriendelijk dempen houdt in, een te dempen sloot voorafgaand aan de werkzaamheden wordt verbonden met een andere watergang (die niet wordt gedempt). Vervolgens wordt aan de andere zijde van de betreffende sloot begonnen met dempen. Vissen krijgen zo de kans te ontsnappen naar een andere watergang.

Voor het ecologisch onderzoek van Altenburg & Wymenga wordt verwezen naar het rapport "Ecologische beoordeling van de bestemmingsplanwijziging Drachtsterweg e.o., Leeuwarden d.d. 3 juni 2009, dat als Bijlage 12 bij de Toelichting van dit bestemmingsplan is gevoegd.

## **3.6 Waterparagraaf**

### **3.6.1 Watertoets en wettelijk kader**

#### **Europa**

De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) (van kracht vanaf 22 december 2000) heeft als doelstelling het bereiken van een goede ecologische toestand voor alle oppervlaktewaterlichamen en het beschermen en herstellen van alle grondwaterlichamen (waaronder het herstel van verbindingen tussen infiltratie- en kwelgebieden). De KRW verwoordt het streven om emissie naar oppervlakte- en grondwater terug te dringen. Daarnaast zal de onttrekking van grondwater in evenwicht worden gebracht met de aanvulling van het grondwater.

#### **Rijk**

##### ***Waterwet***

De acht bestaande wetten op watergebied, waaronder de Wet Gemeentelijke Watertaken, zijn vervangen door de Waterwet. Deze Waterwet is inclusief de invoeringsregeling en de invoeringswet op 22 december 2009 in werking getreden. De Waterwet stelt een integraal waterbeheer op basis van de "watersysteembenadering" centraal. De verantwoordelijkheden in het grondwaterbeheer van Rijk, provincie, waterschappen en gemeenten zijn in de Waterwet helderder vastgelegd. De belangrijkste veranderingen zijn de invoering van de watervergunning en een verbeterde doorwerking van water in andere beleidsterreinen, met name het ruimtelijke domein.

Verschillende vergunningstelsels zijn met de invoering van de Waterwet gebundeld tot een watervergunning voor alle handelingen in het watersysteem. Hierin zijn de vergunningstelsels uit de Wet verontreiniging oppervlaktewateren, de Wet verontreiniging zeewater, de Wet op de waterhuishouding, de Grondwaterwet, en de Wet beheer rijkswaterstaatswerken en de verordeningen (Keur) van de waterschappen samengevoegd.

Veel handelingen in het watersysteem vallen onder algemene regels en dan is er geen watervergunning nodig. Een melding is vaak wel nodig. Vergunningplichtige handelingen volgen uit de Waterwet en uit de nieuwe Keur wetterskip Fryslân. De Keur wetterskip Fryslân is een eigen verordening van het wetterskip. De Keur bevat een stelsel van verbods- en gebodsbepalingen en dient ter bescherming van de waterhuishoudkundige infrastructuur, de waterkeringen en handhaving van het waterpeil. Voor activiteiten die onder de Keur vallen is een watervergunning nodig.

##### ***Wet gemeentelijke Watertaken***

Op 1 januari 2008 is de Wet Gemeentelijke Watertaken in werking getreden. Nieuw is dat de gemeenten hiermee de zorgplicht voor hemelwater en grondwater kregen toebedeeld, terwijl de bestaande gemeentelijke zorgplichten voor afvalwater enigszins zijn aangepast. Bij de hemelwaterzorgplicht gaat het om de verwerking van overtollig hemelwater dat de perceeleigenaar niet zelf kan verwerken. De gemeente dient hiervoor een aansluitpunt aan te bieden. De zorgplicht voor het grondwater geldt voor bebouwd gebied. Deze zorg richt zich op het zoveel mogelijk voorkomen of beperken van structureel nadelige gevolgen van

de grondwaterstand voor de aan de grond gegeven bestemming. Met deze nieuwe gemeentelijke zorgplichten blijven particulieren de verantwoordelijkheid houden voor het nemen van maatregelen op eigen terrein. De gemeentelijke taken liggen vooral in de openbare ruimte en bij coördinatie en onderzoek. De Wet gemeentelijke Watertaken is opgenomen in de bovengenoemde Waterwet.

### ***Nationaal Bestuursakkoord Water actueel (NBW actueel)***

In 2003 is door het Rijk, de provincies, de waterschappen (Unie van Waterschappen) en de gemeenten (VNG) het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) ondertekend in navolging van het advies Waterbeheer 21e eeuw (WB21). Het doel van het NBW is om rekening houdend met klimaatveranderingen, zeespiegelrijzing, bodemdaling, en verstedelijking, het watersysteem op orde te hebben in 2015 en voor de toekomst op orde te houden. In 2008 is het NBW geactualiseerd. Op dat moment is onder andere afgesproken dat:

- gemeenten en waterschappen uiterlijk eind 2008 gezamenlijk de wateropgave in kaart brengen en afspraken maken over maatregelen en financiering. Indien wenselijk, wordt er een stedelijk waterplan opgesteld;
- gemeenten dienen uiterlijk in 2009 een gemeentelijk besluit te hebben genomen over de te nemen KRW-maatregelen die bijdragen aan het stroomgebiedsbeheerplan (SGBP).

### ***Nationaal Waterplan***

Op 22 december 2009 is het nationaal waterplan vastgesteld door het Rijk. Het nationaal waterplan vervangt de vierde nota waterhuishouding. In het Waterplan wordt beschreven welk beleid het Rijk voert in de periode 2009-2015 om te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het plan is vastgesteld op basis van de Waterwet en de Wet ruimtelijke ordening. Een goede bestemming tegen overstromingen, het zoveel mogelijk voorkomen van wateroverlast en droogte en het bereiken van een goede waterkwaliteit zijn hierin basisvoorwaarden voor welvaart en welzijn. Voor stedelijk gebied wordt het beleid zoals in NWB-actueel verwoord onverkort voortgezet.

### ***Handreiking watertoets***

Een belangrijke verplichting voor alle ruimtelijke plannen en projecten is de Watertoets. Het doel hiervan is om te waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen meer expliciet en op een evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Om het proces van de watertoets te bevorderen is door de provincie en het waterschap een Handreiking Watertoets opgesteld, die beschikbaar is via de website van provincie en waterschap.

### ***Provincie / Wetterskip Fryslân***

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

## **Gemeente Leeuwarden**

### *Kwaliteitsdocument Openbare Ruimte gemeente Leeuwarden*

In het kwaliteitsdocument Openbare Ruimte worden de algemene technische eisen beschreven die de gemeente stelt aan de openbare ruimte. Hieronder worden de eisen beschreven die betrekking hebben op het water. Er mag van deze eisen worden afgeweken, mits dit goed gemotiveerd wordt en de gemeente Leeuwarden akkoord gaat met de afwijkingen.

### *Waterplan De Blauwe Diamant*

De gemeente Leeuwarden, het Wetterskip Fryslân en de provincie Fryslân hebben in 2000 gezamenlijk het waterplan De Blauwe Diamant opgesteld. Hierin wordt aandacht besteed aan water bij ruimtelijke planvorming, bij kennisacquisitie, bij toeristische (vaar)mogelijkheden en milieuhygiënische aspecten.

## **3.6.2 Waterparagraaf (Samenvatting rapport Waterhuishouding en Waterparagraaf Drachtsterweg)**

### **Beleid**

Het Europese en Rijksbeleid ten aanzien van water is vertaald naar regionaal beleid in het provinciale waterhuishoudingsplan (WHP3) en het waterbeheerplan (WBP3) van het waterschap. De hoofddoelstelling is "het hebben en houden van een veilige en bewoonbare provincie en het in stand houden en versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen, zodat een duurzaam gebruik blijft gegarandeerd". Het beleid is verder uitgewerkt in de thema's waterveiligheid, schoon water en voldoende water. In alledrie de thema's is het voldoen aan de (inter)nationale waterwetgeving en landelijke afspraken tussen overheden een belangrijk uitgangspunt. De klimaatontwikkeling, de zeespiegelrijzing en de bodemdaling zijn tevens een terugkerend onderwerp in de thema's. De samenwerking met andere overheden is daarbij een belangrijk punt.

### **Huidige situatie**

De Drachtsterweg ligt aan de zuidkant van Leeuwarden in het beheersgebied van Wetterskip Fryslân. Het gehele traject van het Drachtstercomplex loopt van de kruising met de Tijnjedijk tot aan de N31 in het zuiden en het gehele traject is circa 2.800 meter lang. Het deel van de weg dat ligt in het bestemmingsplangebied van het onderhavige bestemmingsplan "Leeuwarden - Drachtsterweg (tussen Drachtsterplein en Tijnjedijk)" maakt onderdeel uit van het totale traject. Momenteel is er de bestaande weg aanwezig met enkele kruisingen en is het naastgelegen gebied grotendeels in gebruik als grasland, bedrijventerrein en wonen. De gehele Drachtsterweg bestaat uit circa 7,5 hectare verhard oppervlak. De bodem bestaat hier uit knippige poldervaaggronden. Dat betekent dat er vroeger kalkarme klei is afgezet en er weinig bodemvorming heeft plaatsgevonden. Uit sonderingen blijkt, dat er veen voorkomt op verschillende diepten en ook komt er een dikke laag klei voor op NAP -7,5 meter tot -13 meter. Uitgaande van de uitgevoerde sonderingen (op een onderlinge afstand van 40 tot 300 meter) lijkt deze laag ter plaatse van de weg aaneengesloten voor te komen.

De grondwaterstand wordt in de omgeving van de Drachtsterweg voornamelijk bepaald door de polderpeilen. Er zijn weinig grondwaterstandsmetingen beschikbaar. De grondwaterstand ligt op ongeveer NAP -0,7 meter en de stijghoogte in het watervoerend pakket onder de Eemklei op maximaal NAP -0,9 meter. In 2010 zal de grondwaterstand ter plaatse gemeten worden met behulp van dataloggers. Ten noorden van het van het Drachtsterplein liggen de watergangen Oude Potmarge en Wurdumer Faert, die met het centrum zijn verbonden. De

huidige weg watert af naar de bermen en de naastgelegen watergangen deels door middel van hemelwaterleidingen.

### ***Toekomstige situatie***

Ten behoeve van de benodigde waterberging als gevolg van het toenemen van het verhard oppervlak van 7,5 naar 9,0 hectare voor het gehele project Drachtstercomplex zal 10% oppervlaktewater gerealiseerd moeten worden. Dit betekent een oppervlak van 2.500 meter<sup>2</sup>. Deze ruimte wordt gevonden bij de aanleg van de sloepenroute Wiarda, en de aanleg van wegsloten aan weerszijden van de weg. De oevers van de watergangen zullen waar mogelijk natuurvriendelijk worden ingericht. Langs de oevers van de nieuw aan te leggen of te verleggen watergangen wordt rekening gehouden met de aanleg van een onderhoudspad van 3,5 meter (overige watergangen) of 5 meter (hoofdwatgangen).

Verschillende onderdelen van de weg zullen verlaagd worden aangelegd. Het betreft o.a. de fietspaden (fietstunnels) bij het Drachtsterplein. Vanwege de zettingsgevoelige ondergrond is het niet wenselijk om de grondwaterstand tijdelijk of structureel te verlagen.

De hemelwaterafvoer van de weg wordt bij voorkeur via grindkoffers aan weerszijden van de weg geregeld. In deze koffers vindt buffering van water plaats. Tevens zullen de koffers vervuilende deeltjes uit het afstromend wegwater filteren waardoor geen extra zuiveringsvoorziening nodig is. Een alternatief is het rechtstreeks af te wateren naar de pompkelders en het water via een zuiverende voorziening (bijvoorbeeld een helofyten-infiltratieveld of lamellenfilter) op het oppervlaktewater te lozen. De delen van de weg die niet verlaagd worden aangelegd, worden via filterende bermen naar de wegsloten afgewaterd.

Langs de weg worden de huidige peilen gehandhaafd. Om de water aan- en afvoer van het oppervlaktewater te handhaven zullen enkele watergangen moeten worden verlegd.

In de huidige situatie kruisen er enkele droogweerafvoerleidingen de Drachtsterweg nabij het Drachtsterplein. Bij de aanleg van de nieuwe weg moeten deze verbindingen behouden blijven. Bij het detailontwerp van de weg moet hiermee rekening worden gehouden.

Voor het rapport van Witteveen+Bos "Waterhuishouding en waterparagraaf Drachtsterweg" d.d. 22 februari 2010 wordt verwezen naar Bijlage 13 van de Toelichting van het onderhouds bestemmingsplan.

### **3.6.3 Vooroverleg Waterschap**

Met betrekking tot het de watertoets en de waterparagraaf is overleg gevoerd met het Wetterskip Fryslân. Het Wetterskip Fryslân kon met het plan instemmen. Zie de verslagen d.d. 14 oktober 2009 en van 18 oktober 2009 (gevoegd bij Bijlage 13 van de Toelichting van het onderhouds bestemmingsplan).

### **3.7 Externe veiligheid**

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

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

In het Vierde Nationaal Milieubeleidsproject heeft het kabinet de lijnen uitgezet voor de vernieuwing van het beleid inzake externe veiligheid. Het uiteindelijke beleidsdoel is de burger in zijn woon-, werk- of leefomgeving te beschermen door er voor te zorgen dat het persoonlijke risico veroorzaakt door activiteiten met gevaarlijke stoffen voldoende klein is. Tevens is het beleidsdoel erop gericht de kans op een ramp voldoende klein te houden. Burgers mogen voor de veiligheid van hun woonomgeving rekenen op een minimum beschermingsniveau. De kans op een groot ongeluk met veel slachtoffers moet expliciet worden afgewogen en verantwoord. Daarbij spelen maatschappelijke baten van en de beschikbare alternatieven voor de desbetreffende activiteit een belangrijke rol.

#### ***Gebruik, opslag en productie van gevaarlijke stoffen***

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) formuleert milieukwaliteitseisen op het gebied van de externe veiligheid. Met dit besluit zijn de risiconormen voor externe veiligheid met betrekking tot inrichtingen met gevaarlijke stoffen wettelijk vastgelegd. Het Bevi heeft tot doel zowel individuele als groepen burgers een minimum beschermingsniveau te bieden tegen een ongeval met gevaarlijke stoffen. Om dit doel te bereiken verplicht het Bevi de bevoegde gezagen Wet milieubeheer (Wm) en Wet ruimtelijke ordening (Wro) afstand te houden tussen kwetsbare objecten (objecten waar zich [veel] mensen ophouden) en risicovolle bedrijven. Tevens beperkt het Bevi het totale aantal aanwezige personen in de directe omgeving van een risicovolle inrichting. Hiertoe is de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi) vastgesteld. Het Revi beschrijft de normen met betrekking tot afstanden en de wijze van berekening van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico ter uitvoering van het Bevi. Gemeenten en provincies moeten de normen uit het Bevi (en het daarbij behorende Revi) naleven bij het opstellen van ruimtelijke besluiten, zoals ook bij een bestemmingsplan het onderhavige (en daarnaast ook bij het verlenen van milieuvergunningen). Eén van de normen is, dat zowel de gemeentelijke als de regionale brandweer bij dergelijke projecten, waarbij Bevi-aspecten aan de orde zijn, om advies moet worden gevraagd.

In het Bevi is voor het plaatsgebonden risico ten opzichte van kwetsbare objecten een grenswaarde vastgesteld en voor beperkt kwetsbare objecten is er voor dit plaatsgebonden risico een richtwaarde opgenomen.

De normen in het Bevi zijn niet effectgericht maar zijn gebaseerd op een risico-effectbenadering. Tevens geven de risiconormen alleen de kans weer om als direct gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen te overlijden; gezondheidsschade en de kans op verwonding of materiële schade zijn daarin niet meegenomen. In het Bevi is geen harde norm voor het groepsrisico vastgelegd. Er is voor gekozen om de norm voor het groepsrisico als oriëntatiewaarde te hanteren, zij het met een nadrukkelijke verantwoordingsplicht. In het Bevi is een voorschrift opgenomen (artikel 13) op grond waarvan inzicht moet worden gegeven in de actuele hoogte van het groepsrisico en de bijdrage aan het groepsrisico van ruimtelijke ontwikkelingen. Dit betekent een inspanningsverplichting bij de besluitvorming rond ruimtelijke projecten, waarbij onder andere de mogelijkheden tot het verlagen van de risico's, de zelfredzaam en de hulpverlening van belang zijn. Hiervoor is door het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de Handreiking verantwoordingsplicht groepsrisico (ontwerp) opgesteld, een document dat een handleiding geeft met betrekking tot het

verantwoorden van het groepsrisico.

### ***Transport van gevaarlijke stoffen***

In de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen wordt het beleid beschreven inzake de afweging van veiligheidsbelangen die een rol spelen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen in relatie tot de omgeving. Een wettelijke verankering van deze risiconormen in een AMvB is in voorbereiding (deze wordt in de loop van 2010 verwacht). Het vervoer van gevaarlijke stoffen kent verschillende modaliteiten:

- vervoer over de weg;
- vervoer over het spoor;
- vervoer over water (zee en binnenwater);
- vervoer door buisleidingen.

Voor de modaliteiten weg, spoor en water zijn in opdracht van het ministerie van Verkeer en Waterstaat de zogenoemde risicoatlassen opgesteld. Hierin zijn voor de verschillende modaliteiten de risico's en mogelijke knelpunten in kaart gebracht. Deze atlassen geven een beeld van de bestaande situatie met betrekking tot het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Voor buisleidingen is een dergelijke atlas nog niet opgesteld. Momenteel is een herziening van de wetgeving betreffende het vervoer door buisleidingen in voorbereiding. Met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen is ook de Wet vervoer gevaarlijke stoffen van belang. Op grond van het bepaalde in artikel 11 van deze wet is degene die gevaarlijke stoffen vervoert verplicht de bebouwde kom zoveel mogelijk te vermijden. Deze verplichting geldt niet indien het vervoer binnen de bebouwde kom noodzakelijk is ten behoeve van het laden of lossen of indien er redelijkerwijs geen route buiten de bebouwde kom beschikbaar is. Op grond van artikel 18 van de genoemde Wet vervoer gevaarlijke stoffen kan de gemeenteraad op het grondgebied van zijn gemeente wegen of weggedeelten aanwijzen waarover bij Ministeriële Regeling aangewezen gevaarlijke stoffen bij uitsluiting mogen worden vervoerd. Binnen de gemeente Leeuwarden zijn door de gemeenteraad een aantal wegen en weggedeelten aangewezen voor de routing (zie hiervoor het kaartje bij Bijlage 15 bij deze Toelichting). De route gevaarlijke stoffen gaat in en nabij het plangebied over de Drachtsterweg (het zuidelijke deel, tot aan het Drachtsterplein), het Drachtsterplein en de Aldlânsdyk (ten oosten van het Drachtsterplein).

### **3.7.1 Externe veiligheid (Bevi) en het plangebied**

#### ***Inleiding***

Ten behoeve van het onderhavige bestemmingsplan "Leeuwarden - Drachtsterweg (tussen Drachtsterplein en Tijnjedijk)" is er door de Milieuvadvisiedienst onderzoek verricht naar de externe veiligheidsaspecten. Dit onderzoek is gedateerd d.d. 18 augustus 2010. Dit rapport is als Bijlage 15 toegevoegd aan de Toelichting van dit bestemmingsplan. De conclusies van dit onderzoek luiden als volgt.

#### ***Risicobronnen***

In de nabijheid van het plangebied zijn een aantal risicobronnen gelegen. Deze risicobronnen kunnen worden opgesplitst in:

- inrichtingen waar risicovolle activiteiten plaatsvinden;
- transportroutes van gevaarlijke stoffen;
- buisleidingen.



**Risicovolle inrichtingen**

Binnen het plangebied zijn geen inrichtingen gelegen die onder het Bevi vallen. Buiten het plangebied zijn de volgende inrichtingen gelegen die onder het Bevi vallen: LPG-tankstation Esso Aldlân en LPG-tankstation Jorna Huizum. De invloedsgebieden van beide LPG-tankstations vallen niet over het plangebied.

**Transport gevaarlijke stoffen***Transport van gevaarlijke stoffen over de weg*

Door de gemeente Leeuwarden is een route gevaarlijke stoffen op grond van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen vastgesteld. Via het Drachtsterplein, de Drachtsterweg en de Aldlânsdyk vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Tijdens de reconstructie van het Drachtsterplein zal er bulktransport van gevaarlijke stoffen via dezelfde vastgestelde transportroutes blijven plaatsvinden. Door de reconstructie van het Drachtsterplein zal het vervoer, de routing, van gevaarlijke stoffen niet veranderen.

Hoe gemeenten rekening moeten houden met externe veiligheid bij bouwplannen langs infrastructuur is op dit moment opgenomen in de circulaire Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (cRNVGS). Hierin staat beschreven dat voor het Plaatsgebonden Risico de  $10^{-6}$ -contour in acht moet worden genomen voor kwetsbare objecten, er rekening gehouden moet worden met deze  $10^{-6}$ -contour bij beperkt kwetsbare objecten en dat voor het Groepsrisico een verantwoording moet worden gemaakt. In het kader van het Basisnet worden het PR en GR wettelijk geregeld. Dit zal gebeuren via het Besluit Transportroutes Externe Veiligheid (BTEV). Voornoemd Besluit zal naar verwachting nog in 2010 in werking treden.

In april 2006 heeft adviesbureau AVIV in het kader van het Fries Uitvoeringsprogramma Externe Veiligheid de transporten van gevaarlijke bulktransporten over rijks-, provinciale- en gemeentelijke wegen geteld. Daarbij zijn ook de Aldlânsdyk en de Drachtsterweg meegenomen. De telgegevens zijn vastgelegd in het rapport "Knelpunten en aandachtspunten vervoer van gevaarlijke stoffen door Fryslân" van februari 2007. De gegevens zijn tevens ter beschikking gesteld aan Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart (RWS DVS). Op de website van RWS DVS zijn de tellingen gecorrigeerd voor registratiegraad.

De tellingen laten de volgende vervoersintensiteiten zien:

Telpunt	Fr25	Fr46	Fr45	<b>Fr44</b>
GF3 (bv. LPG/Propan)	66	260	130	196
LF1 (bv. Dieselolie)	1040	2210	716	2210
LF2 (bv. Benzine)	910	910	390	976
LT2 (bv. Salpeterzuur)	66	130	130	66
<b>Totaal</b>	<b>2081</b>	<b>3510</b>	<b>1366</b>	<b>3447</b>

Opgemerkt dient te worden dat in juni 2010 opnieuw, in het kader van het Fries Uitvoeringsprogramma Externe Veiligheid, transporten van gevaarlijke bulktransporten over (rijks-), provinciale- en gemeentelijke wegen zijn geteld. Daarbij zijn ook de Aldlânsdijk en de Drachtsterweg meegenomen. Hoewel de telgegevens nog niet officieel zijn vrijgegeven kan wel reeds vermeld worden dat de totale transporthoeveelheden dusdanig afgenomen zijn dat de drempelwaarde nu beneden de 3250 blijft. Een nadere analyse van het groepsrisico is derhalve niet noodzakelijk.

In PGS 3 deel 2 "Handleiding voor de risicoanalyse van transportactiviteiten" zijn drempelwaarden voor LPG-transporten en transporten van overige gevaarlijke stoffen weergegeven, waarboven sprake is van een PR  $10^{-6}$  contour. De waarden die bij een weg binnen de bebouwde kom horen, zijn hieronder weergegeven.

### Drempelwaarden transportrisico's PR

Gevaarlijke stof	Aantal transporten	drempelwaarde
LPG	260	8000
Alle gevaarlijke stoffen	3510	22000

De vervoersintensiteiten van gevaarlijke stoffen blijven onder de drempelwaarden en laten zelfs nog een forse toename in vervoersintensiteit toe. Op basis van de tellingen is geen PR  $10^{-6}$  contour aanwezig.

### Groepsrisico

De bevolkingsdichtheid langs het invloedsgebied van het Drachtsterplein bedraagt, conform het via de Professionele risicokaart opgevraagde populatiebestand, ongeveer 50 personen per hectare.

In onderstaande tabel zijn de vervoersintensiteiten voor LPG en alle gevaarlijke stoffen weergegeven bij een personendichtheid van 50 personen per hectare. Deze drempelwaarden gelden alleen voor bulktransporten. De risico's van gevaarlijke stoffen in klein verpakking worden als verwaarloosbaar beschouwd.

### Drempelwaarden transportrisico's GR bij tweezijdige bebouwing (Gemeentelijke weg)

Personendichtheid per hectare	drempelwaarde groepsrisico	
	LPG	Alle gevaarlijke stoffen
50	500	3250

Uitgangspunt van het landelijk geldende beleid (cRNVGS) is dat buiten de zone van 200 meter rond een weg geen ruimtelijke beperkingen aanwezig zijn. Derhalve is de zone van 200 meter aangehouden als invloedsgebied.

Omdat de routes zich via het Drachtsterplein uitsplitsen zijn de gecumuleerde totalen niet zondermeer van toepassing. Telpunt Fr46 heeft het grootste aantal transporten van gevaarlijke stoffen. Deze transporten splitsen zich via het Drachtsterplein naar respectievelijk de noordelijke, oostelijke en westelijke richting. Daarom mag, volgens het onderzoeksrapport, gesteld worden dat de drempelwaarde van 3250 transporten op de afzonderlijke wegen van het Drachtsterplein niet overschreden zal worden.

Aangezien de locatie van de weg (het kruispunt) slechts marginaal wijzigt en er geen wijziging van de route gevaarlijke stoffen plaatsvindt zal het GR gelijk blijven t.o.v. de oorspronkelijke situatie. Een nadere analyse van het groepsrisico is derhalve niet noodzakelijk.

#### *Transport van gevaarlijke stoffen over het spoor*

Het spoor bevindt zich ongeveer 1000 meter verwijderd van het plangebied. Over de spoorlijn Leeuwarden-Groningen vindt in principe geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Wel kan er zeer incidenteel transport plaatsvinden in geval er geen transporten van gevaarlijke stoffen kunnen plaatsvinden over het traject Groningen – Meppel. Er dient in het kader van rampenbestrijding rekening gehouden te worden dat transport van gevaarlijke stoffen over het spoor zou kunnen plaatsvinden. Het invloedsgebied (1% letaal) zou in theorie voor bepaalde stoffen maximaal 3 km kunnen bedragen.

#### *Transport van gevaarlijke stoffen over het water*

Waterwegen zijn in de onderhavige situatie voor het bestemmingsplangebied "Drachtsterweg (tussen Drachtsterplein en Tijnjedijk)" niet van toepassing.

#### *Luchthavens*

Luchthavens zijn in het onderhavige bestemmingsplan niet van toepassing.

#### *Buisleidingen*

Er lopen geen hogedruk aardgas transportleidingen of andere hogedruk buisleidingen door of langs het plangebied. De invloedsgebieden van de hogedruk aardgas buisleidingen (die buiten het bestemmingsplan liggen) komen niet voor binnen het plangebied.

#### **Advies Regionale Brandweer**

Voor het bestemmingsplan "Drachtsterweg (tussen het Drachtsterplein en Tijnjedijk)" hoeft formeel geen advies bij de regionale brandweer gevraagd te worden.

#### **Conclusie**

De transportroutes voor gevaarlijke stoffen leiden niet tot een overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico. Door het bestemmingsplan treedt geen verandering op van het groepsrisico t.o.v. de oorspronkelijke situatie. In het rapport wordt tot slot geadviseerd om de invloedsgebieden van de transportroute gevaarlijke stoffen over de weg op de plankaart vast te leggen. Dit laatste advies is voor dit bestemmingsplan niet opgevolgd, omdat de transportroute gevaarlijke stoffen niet over de Drachtsterweg ten noorden van het Drachtsterplein loopt. Voor het bestemmingsplan dat wordt opgesteld voor de Drachtsterweg ten zuiden van het Drachtsterplein, het bestemmingsplan "Drachtsterweg e.o. (inclusief nieuw Aquaduct)" zal nog nader worden gezien of de invloedsgebieden van de transportroute gevaarlijke stoffen op de bestemmingsplankaart (de verbeelding) zullen worden opgenomen.

Voor het rapport externe veiligheid wordt verwezen naar het rapport van de Milieuadviesdienst "Externe veiligheidsparagraaf wijzigingsplan "Drachtsterplein" te Leeuwarden" d.d. 24 augustus 2010, dat als Bijlage 15 bij de Toelichting van het onderhavige bestemmingsplan is opgenomen.

### **3.8 Bedrijven en milieuzonering**

Het onderhavige bestemmingsplan betreft slechts de bestemmingen "Verkeer" en "Groen". Bij deze bestemmingen zijn milieuzoneringen niet aan de orde. Deze milieuzoneringen zijn vooral aan de orde bij bedrijfsbestemmingen en dat veelal in relatie tot woonbestemmingen. Dergelijke bestemmingen komen in het onderhavige plan niet voor. Wel dient de

verkeersbestemming zodanig te worden gekozen dat voldaan wordt aan de wetgeving met betrekking tot het geluid en de luchtkwaliteit (zie hierboven bij de paragrafen 3.2 en 3.3).

### 3.9 Cultuurhistorie en archeologie

#### ***Inleiding***

Het Europees Verdrag inzake de bescherming van het archeologisch erfgoed (Het Verdrag van Valetta) is in 1992 ondertekend. Het verdrag is geïmplementeerd via een wijziging van de Monumentenwet (Wet op de archeologische monumentenzorg), die op 1 september 2007 in werking is getreden. De doelstelling van de wet is om zo veel mogelijk bodemschatten in de bodem te behouden, om zo aantasting van het bodemarchief te voorkomen. Verder wordt bevorderd dat in een zo vroeg mogelijk stadium van de ruimtelijke ordening rekening wordt gehouden met archeologische waarden. Uitgangspunt is tevens dat bodemverstoorders archeologisch vooronderzoek en mogelijke opgravingen betalen.

De Wet op de archeologische monumentenzorg legt de zorgplicht voor het archeologische erfgoed bij gemeenten en bepaalt dat archeologie voortaan binnen het instrumentarium van de ruimtelijke ordening dient te worden meegewogen. De kern van de wetgeving is als volgt:

- het Rijk blijft verantwoordelijk voor het verlenen van vergunningen ingevolge de Monumentenwet 1988 en dus voor de aanwijzing van archeologische rijksmonumenten;
- de provincie kan archeologische attentiegebieden aanwijzen die moeten worden opgenomen in een bestemmingsplan van een gemeente en de provincie kan verplichtingen opleggen bij ontgrondingen;
- het inbedden van archeologie in ruimtelijke projecten;
- het behouden en beschermen van waardevolle archeologie in de bodem;
- verplicht archeologisch onderzoek bij bodemverstoring;
- de bodemverstoorder betaalt de kosten van archeologisch onderzoek.

De gemeente heeft ten aanzien van het omgaan met archeologie een substantiële inhoudelijke beleidsruimte om belangenafwegingen te maken. De uitvoering van de Wet op de Archeologische Monumentenzorg draagt bij aan de kennis van het ontstaan van de stad en samen met de monumenten, landschapshistorie en bouwhistorie, aan de kwaliteit van de ruimte en de identiteit en het imago van de gemeente Leeuwarden. Het gemeentelijke archeologiebeleid is vastgelegd in de "Erfgoedverordening gemeente Leeuwarden" (vastgesteld d.d. 17 maart 2008, datum van inwerkingtreding d.d. 28 mei 2008), Mede op basis daarvan is het aspect archeologie van het plangebied getoetst.

#### ***Archeologie en het plangebied "Drachtsterweg (tussen Drachtsterplein en Tijnjedijk)"***

In het kader van het zogenoemde Drachtstercomplex heeft onderzoek naar de archeologie plaatsgevonden, (Zie memo gemeente Leeuwarden, "Herzien aanvullend Planadvies archeologie Drachtstercomplex)" d.d. 12 augustus 2010. In dit memo worden een viertal vindplaatsen besproken, die binnen het gebied van het Drachtstercomplex aanwezig zijn. Vindplaats 1 bevindt zich grotendeels onder het Drachtsterplein en ligt juist ten zuiden van het plangebied van het bestemmingsplan "Drachtsterweg (tussen Drachtsterplein en Tijnjedijk)". De overige drie gebieden bevinden zich ten zuiden van het Van Harinxmakanaal en zijn voor het bestemmingsplan "Leeuwarden - Drachtsterweg (tussen Drachtsterplein en Tijnjedijk)" niet relevant. Deze gebieden worden meegenomen in het bestemmingsplan voor het zuidelijke deel van de Drachtsterweg, namelijk in het bestemmingsplan "Drachtsterweg e.o. (incl. nieuw Aquaduct)", dat begin 2011 ter inzage zal worden gelegd.

D.d. 18 oktober 2010 is door de gemeente Leeuwarden een aanvullend advies opgesteld

met betrekking tot de bovengenoemde vindplaats 1. In dit aanvullende advies staat dat in het eerder afgegeven advies is aangegeven dat bij het Drachtsterplein een terp van middelhoge archeologische waarde ligt, namelijk de terp Mellens. Ten aanzien van de terp en het terrein direct onder het Drachtsterplein is nadere informatie aan het licht gekomen waaruit blijkt dat de situatie anders ligt dan eerder was gemeld. Inmiddels is gebleken, dat de terp Mellens iets meer in oostelijke richting is gelegen. Vrijwel direct ten westen ervan, heeft de voormalige Abbinghastate gelegen. De Abbinghastate is een omgracht state-terrein geweest met daarop een woon- en bijgebouw. De state is uit de bronnen bekend vanaf het jaar 1463 en werd in 1859 afgebroken. Tot hoe diep de state is afgebroken en of er diepgaande funderingen of kelders onder zaten die eventueel nog in de bodem aanwezig zijn is niet bekend. De beschreven vindplaats 1 ligt ten zuiden van het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan "Leeuwarden - Drachtsterweg (tussen Drachtsterplein en Tijnjedijk)".

D.d. 3 november 2010 is er door de gemeente Leeuwarden een aanvullend advies opgesteld met betrekking tot het gebied Drachtsterweg, tussen het Drachtsterplein en de Tijnjedijk. In dit advies wordt een vijfde vindplaats beschreven die zich aan de noordrand van het plangebied (bij de kruising Tijnjedijk) van het onderhavige bestemmingsplan bevindt. Deze vindplaats valt binnen de zone met een middelhoge archeologische verwachtingswaarde. Dit betekent dat bij bodemverstoringen van dieper dan 50 cm en met een oppervlak van meer dan 500 meter<sup>2</sup> er archeologisch onderzoek moet plaatsvinden alvorens een bouw- of aanleg vergunning (sinds 1 oktober 2010 omgevingsvergunning) wordt afgegeven.

#### *Advies t.a.v de archeologische verwachtingswaarde.*

De archeologische verwachting voor vindplaats 5 (in het noorden van het plangebied van het bestemmingsplan "Drachtsterweg (tussen Drachtsterplein en Tijnjedijk)" is beperkt. Gezien het feit dat er sprake is van een grotendeels afgegraven terp, waarop in latere tijden een wegenstelsel/rotonde is aangelegd en die deels bebouwd is geworden, is de kans op het aantreffen van behoudenswaardige archeologische waarden beperkt. Volgens het advies is het toch raadzaam om bij eventueel grondverzet op deze locatie te laten onderzoeken in hoeverre er nog archeologische waarden aanwezig zijn in het plangebied, met name vanwege de vraag of deze locatie eventueel van de archeologische waardekaart kan worden afgevoerd.

Bij geplande bodemverstoringen binnen de zone met een middelhoge verwachtingswaarde van meer dan 500 meter<sup>2</sup> dient er archeologisch onderzoek plaats te vinden alvorens er een bouw- of aanlegvergunning (sinds 1 oktober 2010 omgevingsvergunning) kan worden afgegeven.

#### *Bestemmingsplan*

Geadviseerd is om op de plankaart de zone met een middelhoge archeologische verwachtingswaarde aan te geven met een dubbelbestemming "Waarde-Archeologie 3". Dit is ook gebeurd in het onderhavige bestemmingsplan, zodat het advies is opgevolgd.

#### *Advies t.a.v. archeologisch onderzoek*

De bestemmingswijzigingen betreffen vooral de aansluiting van de nieuwe wegvlakken op de bestaande wegvlakken nabij de rotonde Tijnjedijk. Daar ligt dus al een bestaande weg. Er kan daarom nu geen vooronderzoek plaatsvinden. Geadviseerd wordt daarom om op het moment dat de werkzaamheden aan de weg van start gaan gelijktijdig archeologisch onderzoek in de vorm van archeologische begeleiding te laten plaatsvinden. Dit advies wordt opgevolgd.

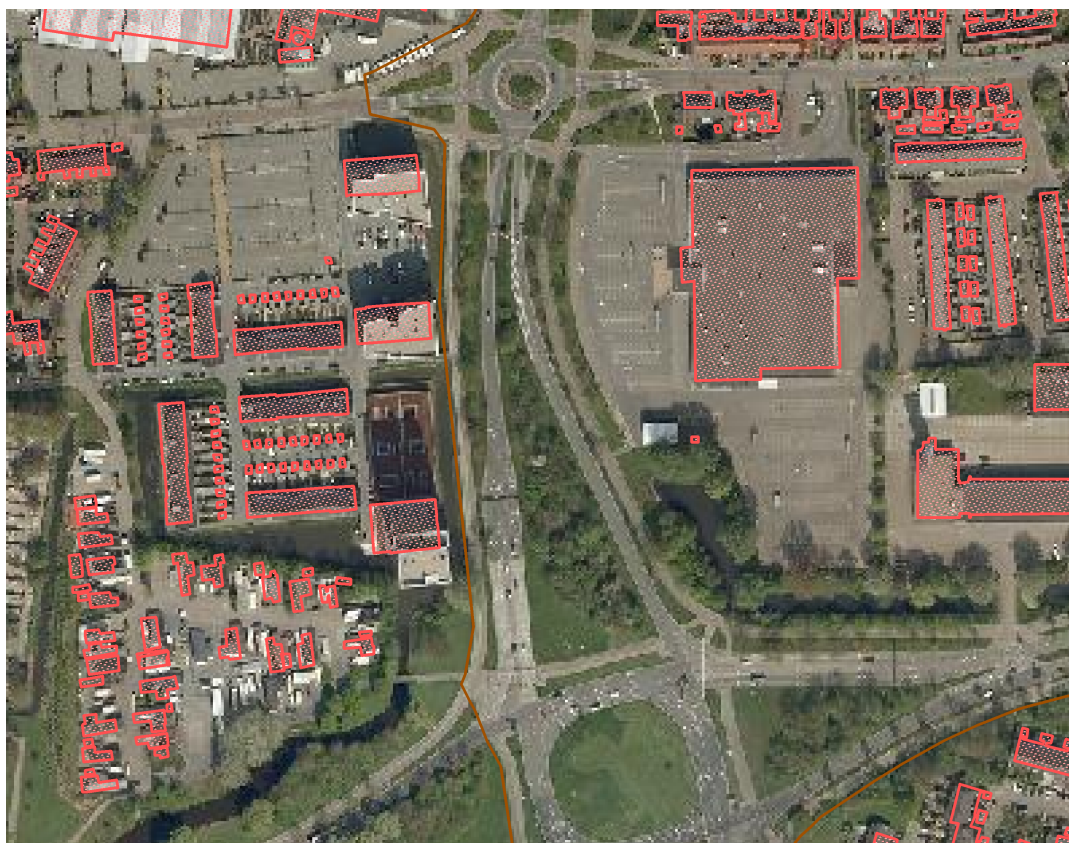
Voor de adviezen met betrekking tot de archeologie wordt verwezen naar de memo's d.d. 12

augustus 2010, d.d. 18 oktober 2010 en 3 november 2010, die als Bijlage 14 bij de Toelichting van het onderhavige bestemmingsplan zijn opgenomen.

## HOOFDSTUK 4 Huidige situatie en planuitgangspunten

### 4.1 Inleiding

De huidige situatie wijkt niet veel af van de situatie die wordt bewerkstelligd met de realisatie van het project dat mogelijk wordt gemaakt met het bestemmingsplan "Leeuwarden - Drachtsterweg (tussen Drachtsterplein en Tijnjedijk)". In de situatie voor de voorgenomen wijziging is er op vrijwel dezelfde plaats een weg aanwezig met twee rijbanen en met toegangswegen naar het Drachtsterplein.



**Afbeelding 2: Luchtfoto 2009 van de Drachtsterweg tussen het Drachtsterplein en de Tijnjedijk**

### 4.2 Ruimtelijke structuur

De huidige ruimtelijke structuur van het plangebied bestaat uit een weg met gescheiden rijstroken (met daartussen een groenstrook) tussen het Drachtsterplein en de Tijnjedijk met aan de oost en westkant daarvan groenvoorzieningen met fietspaden (zie hiervoor de luchtfoto zoals hierboven is weergegeven in Afbeelding 3).

### 4.3 Verkeersfunctie

De Drachtsterweg, met een verkeersfunctie, heeft op deze plaats ten noorden van het Drachtsterplein, een functie voor het verkeer dat van het zuiden de stad in komt, richting de Pieter Stuyvesantweg, naar het centrum van de stad, en met dezelfde functie indien men de stad uit wil.

De huidige verkeerssituatie op de Drachtsterweg is al enkele jaren een zwakke schakel in

de toegangswegen van de stad. In de ochtendspits leidt dit tot congestie stad in. Ook ontstaat er, vooral in de avondspits, congestie op de stadsring. Volgens onderzoek zal de filevorming in de komende jaren aanzienlijk toenemen, indien er althans niets gebeurt.

#### **4.4 Groenfunctie**

Tussen de rijbanen bevindt zich een groenstrook. Aan de west- en oostkant van de Drachtsterweg bevinden zich groenvoorzieningen. Binnen deze gebieden zijn fietspaden aangelegd ten behoeve van de doorgaande fietsroutes.

#### **4.5 Eindrapportage Onderzoek Drachtstercomplex (Verkeerskundig onderzoek)**

In opdracht van de gemeente Leeuwarden en de Provincie Fryslân is door het bureau Witteveen+Bos onderzoek gedaan naar een duurzame oplossing voor het (verkeers-)knelpunt Drachtstercomplex te Leeuwarden. Dit heeft geresulteerd in het verkeerskundig onderzoek "Eindrapportage Onderzoek Drachtstercomplex van Witteveen+Bos" d.d. 25 november 2008, dat als Bijlage 2 aan de Toelichting van dit bestemmingsplan is toegevoegd.

Geconstateerd is dat de huidige verkeerssituatie op de Drachtsterweg al enkele jaren een zwakke schakel is in de toegangswegen van Leeuwarden. De ochtendspits leidt tot congestie stad in, waarbij incidenteel terugslag plaatsvindt tot op de Wâldwei, resulterend in gevaarlijke verkeerssituaties. Ook ontstaat, vooral in de avondspits congestie op de stadsring.

Volgens het rapport zal naast de hiervoor genoemde reeds aanwezige problematiek op het Drachtstercomplex de filevorming in de komende jaren aanzienlijk toenemen. De context van het onderzoek is de verkeerssituatie in het jaar 2020. De autonome groei van het autoverkeer en de ontwikkelingen, zoals de realisatie van de Haak om Leeuwarden, de Westelijke Invalsweg, en de omvorming van de Overijsselseweg van invalsweg naar stadsas, zijn hierin meegenomen, en ook de stedelijke ontwikkelingen waaronder met name de Zuidlanden worden genoemd.

Naast een algehele toename van de verkeersintensiteit zijn er een aantal verschuivingen in de verkeersstromen als gevolg van andere belangrijke ontwikkelingen zoals de functiewijziging van de Overijsselseweg van invalsweg naar stadsas en de aanleg van de Centrale As. De bereikbaarheid van het noorden en oosten van Leeuwarden vanuit Drachten via de Centrale As wordt beter dan via de huidige route door Burgum.

Opvallend is volgens het rapport, dat:

- in de huidige situatie het verkeer in de ochtendspits vanuit Werpsterhoek / Warga naar De Hemrik al drie keer zoveel is als vanuit Drachten naar De Hemrik;
- op het Drachtsterplein het verkeer vanuit Drachten alleen toeneemt in de richting van het MCL. Waarschijnlijk wordt voor de andere richtingen (recht door en rechtsaf) de route van de Centrale As aantrekkelijker.
- op het Drachtsterplein neemt het verkeer vanuit Werpsterhoek/ Warga zeer sterk toe. De grootste toename is zichtbaar op de relatie Werpsterhoek/Warga naar De Hemrik.

De toename van het verkeer op de Drachtsterweg zal als vanzelfsprekend leiden tot een sterke toename van files. Gezien het verschil in verkeersintensiteit in de huidige situatie en het 2020-model mag worden verwacht dat wanneer de oplossing van het Drachtstercomplex elders wordt gezocht, het Drachtstercomplex zelf toch zeer belast zal blijven. Ook de functie van de stadsas is hierbij van belang. Om deze, zoals deze is bedoeld, te kunnen laten functioneren, is het noodzakelijk dat er een goede doorstroming mogelijk is op de Drachtsterweg.



Naast de filevorming op de Drachtsterweg, de stadsring en incidenteel op de Wâldwei geeft de huidige situatie onvoldoende kwaliteit aan de hoofdfietsroute noord-zuid. Fietsers ervaren nu lange wachttijden wanneer de brug open is, bij de verkeersregelininstallaties (VRI's) op het Drachtsterplein en bij het kruispunt Goutum-Zuiderburen. Tevens bestaat binnen deze VRI's druk op de groentijden van de fietsers (minder groengolven) door het toenemende autoverkeer. De huidige Drachtsterbrug heeft een beperkte doorvaarthoogte en -breedte (onvoldoende in vergelijking met de vaarwegklasse CEMT IV, volgens het PVVP). Dit resulteert in conflicterende belangen tussen het wegverkeer en het nautische verkeer op het Van Harinxmakanaal. Dit resulteert in relatief veel, voor het wegverkeer ongewenste, brugopeningen. Tot slot straalt de huidige stadsentree onvoldoende kwaliteit uit.

Besloten is dat het Drachtstercomplex moet worden geoptimaliseerd en qua capaciteit moet worden uitgebreid om de diverse verkeersstromen goed te kunnen afwikkelen. Het verbeteren van de verkeers- en sociale veiligheid voor het fietsverkeer en het stroomlijnen van de fietsroutes naar de stad zijn eveneens belangrijke opgaven. De te kiezen oplossingen moeten passen in de stedelijke omgeving en moeten bijdragen aan de entree van de stad.

### **Stedenbouwkundige eisen en wensen**

De belangrijkste stedenbouwkundige wens, die ook is geformuleerd in het GVVP, is dat de oplossing aansluit op de bestaande stedelijke omgeving en daarnaast een sterke bijdrage levert aan de uitstraling van de stadsentree.

Voor de vaarwegkruising is het wenselijk een duidelijke overgang te accentueren tussen de stedelijke en landelijke omgeving. Aan de zuidzijde van de vaarwegkruising bestaat de wens om het hoogteverschil zoveel mogelijk met groene taluds vorm te geven om zo de nadruk te geven aan de landelijke omgeving. Indien groene taluds niet mogelijk zijn, wordt gezocht naar een combinatie van gebouwde grondkeringen en groene taluds.

In het bestaand stedelijk gebied wordt de weg met respect voor de bestaande bebouwing c.q. perceelgrenzen ingepast. Het slopen van bestaande bebouwing is niet wenselijk.

### **Conclusies van het rapport met betrekking tot het Drachtsterplein**

Voor het Drachtsterplein wordt geconcludeerd dat de in het rapport beschreven fietsvariant, waarbij het Drachtsterplein half verhoogd wordt aangelegd en de fietstunnels halfverdiept worden gebouwd, de meest geschikte variant is. Verkeerskundig resulteert het in eenzelfde robuustheid maar het biedt op lange termijn meer mogelijkheden dan wanneer er een *flyunder* zou worden gerealiseerd. De geadviseerde oplossing is verkeerskundig een logische oplossing en het fietsverkeer zal geen wachttijden meer ervaren.

### **Het bestemmingsplangebied Drachtsterweg (tussen Drachtsterplein en Tijnjedijk)**

De noodzakelijke reconstructie van het gedeelte van de Drachtsterweg, ten noorden van het Drachtsterplein (tussen het Drachtsterplein en Tijnjedijk) is een direct gevolg van de reconstructie van het Drachtsterplein.

**Voor het rapport van Witteveen+Bos "Eindrapportage Onderzoek Drachtstercomplex" d.d. 25 november 2008 wordt verwezen naar Bijlage 2 bij de Toelichting van het onderhavige bestemmingsplan.**

## **4.6 Planuitgangspunten**

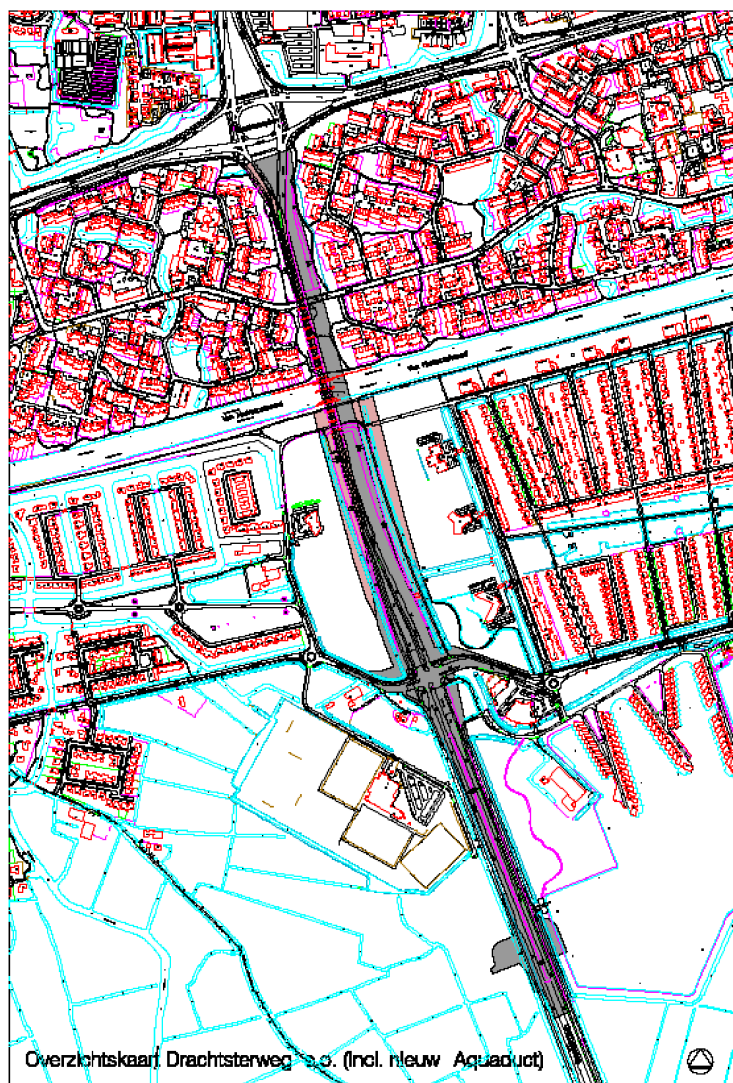
Op basis van het hierboven besproken onderzoeksrapport van Witteveen+Bos van 25 november 2008 is er op 16 december 2008 door het college van burgemeester en

wethouders van Leeuwarden en het college van gedeputeerde staten van Fryslân de voorkeursoplossing voor het project Drachtsterweg e.o. (het Drachtstercomplex) vastgesteld en vrijgegeven voor inspraak. Daarna is, de inspraakreacties in acht genomen, op d.d. 25 mei 2009 door de gemeenteraad een realisatiebesluit genomen (zie: Bijlage 4 bij de Toelichting van het bestemmingsplan). Het realisatiebesluit behelst de voorkeursoplossing en de verbijzonderingen naar aanleiding van de inspraak, voor wat betreft het Drachtsterplein: een compact kruispunt met verkeerslichten geregeld en half verhoogd aangelegd, met vier half verdiepte fietstunnels en twee vrije rechtsafstroken (naar de Hemrik en vanaf het MCL). Voor wat betreft de resultaten van de inspraak is voor dit bestemmingsplan "Leeuwarden - Drachtsterweg (tussen Drachtsterplein en Tijnjedijk)" met name van belang dat in het technisch ontwerp voldoende verlichting wordt opgenomen in de fietstunnels en dat deze fietstunnels onder het Drachtsterplein worden voorzien van zogenoemde "lichthappers". Dit ten behoeve van de sociale veiligheid van de tunnels.

Voor het ontwerp van het project Drachtsterplein (inclusief het gebied van het onderhavige bestemmingsplan "Leeuwarden - Drachtsterweg (tussen Drachtsterplein en Tijnjedijk)" wordt verwezen naar de "Ontwerptekening Drachtsterplein", zie Bijlage 17 bij de Toelichting van het onderhavige bestemmingsplan.

#### **4.7 Relatie van het bestemmingsplan met andere plannen**

Het onderhavige bestemmingsplan heeft een relatie met de andere projecten van het zogenoemde "Drachtstercomplex" (zie: [www.vrij-baan.nl](http://www.vrij-baan.nl)). Deze projecten betreffen de reconstructie van het Drachtsterplein zelf, waarvoor echter geen juridische procedure op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) noodzakelijk is, omdat het project voor de reconstructie van het Drachtsterplein past binnen het vigerende bestemmingsplan "Aldlân". Verder heeft het project een directe relatie met het project "Drachtsterweg e.o. (inclusief nieuw Aquaduct)". Dit laatste project is in de onderstaande afbeelding 4 weergegeven.



**Afbeelding 3: Project Drachtsterweg e.o. (incl. nieuw Aquaduct).**

Het project "Drachtsterweg e.o. (inclusief nieuw Aquaduct) betreft een verbreding van de Drachtsterweg ten zuiden van het Drachtsterplein waardoor er 2x2 rijstroken ontstaan. Verder wordt er een nieuw aquaduct onder het Van Harinxmakanaal gebouwd. De bestaande brug vervalt. Dit project is aangemeld voor de Crisis- en herstelwet. Hierdoor kan naar verwachting de procedure voor dat project uiteindelijk aanzienlijk worden versneld. Voor dit laatstgenoemde project "Drachtsterweg e.o. (incl. nieuw Aquaduct)" wordt een apart bestemmingsplan opgesteld dat in het eerste kwartaal van 2011 in procedure zal worden gebracht.

## HOOFDSTUK 5 Planbeschrijving

### 5.1 Algemeen

De planologische inpassing vindt plaats door nieuwe bestemmingen te geven in het gebied van het onderhavige bestemmingsplan "Leeuwarden - Drachtsterweg (tussen Drachtsterplein en Tijnjedijk)". Dit bestemmingsplangebied is gelegen in de gebieden van de volgende bestemmingsplannen, namelijk het bestemmingsplan "Huizum Dorp" en het bestemmingsplan "Wielenpolle".

Het bestemmingsplan is opgezet overeenkomstig de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening. De SVBP 2008 (Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplan) is toegepast. De SVBP maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze opgebouwd zijn en waarbij de bestemmingsplankaarten (verbeelding) op dezelfde manier worden gemaakt. De SVBP geeft bindende standaarden voor de opbouw en de verbeelding van een bestemmingsplan, en hoe een bestemmingsplan volgens de nieuwe Wro en Bro moeten worden gemaakt, en dit zowel digitaal als analoog. De regels van dit bestemmingsplan zijn opgesteld overeenkomstig deze standaarden. Verder is het bestemmingsplan aangepast aan het begrippenkader van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) die op 1 oktober 2010 in werking is getreden.

### 5.2 Toelichting op de bestemmingsregels

Hieronder worden de verschillende in het bestemmingsplan voorkomende regels toegelicht. De bestemmingen zijn op alfabetische volgorde in de planvoorschriften opgenomen. In paragraaf 5.2.1. wordt eerst ingegaan op de zogenoemde inleidende regels (begrippen en wijze van meten). In paragraaf 5.2.2. worden de regels van de bestemmingen beschreven. In paragraaf 5.2.3 wordt nader ingegaan op de regels van de in het plan voorkomende dubbelbestemmingen (in dit geval de bestemming "Waarde - Archeologie 3").

#### 5.2.1 Inleidende regels

##### **Artikel 1: Begrippen**

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

##### **Artikel 2: Wijze van meten**

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

#### 5.2.2 Bestemmingsregels

##### **Artikel 3: Groen**

De bestemming "Groen" is gelegd op een deel van het bestemmingsplangebied waar voornamelijk groenvoorzieningen zijn gepland. Binnen deze bestemming zijn o.a. voet- en fietspaden toegestaan. Verder kunnen binnen deze bestemming fietstunnels worden gerealiseerd.

#### **Artikel 4: Verkeer**

De belangrijkste bestemming van dit bestemmingsplan is de bestemming verkeer. Deze bestemming geeft de planologische basis voor de reconstructie van de Drachtsterweg tussen het Drachtsterplein en de Tijnjedijk. De bestemming "Verkeer" maakt het mogelijk dat de Drachtsterweg iets naar het oosten verschuift. Het aan te houden profiel van de weg is aangegeven middels dwarsprofielentekeningen die als bijlagen bij de regels zijn opgenomen en op de (digitale) verbeelding zijn weergegeven. Met de dwarsprofielen wordt niet alleen een beeld gegeven van de indeling van de bestemming, maar de dwarsprofielen zijn ook juridisch noodzakelijk vanuit de Wet geluidhinder (Wgh).

### **5.2.3 Regels dubbelbestemmingen**

#### **Artikel 5: Waarde - Archeologie 3**

Met de dubbelbestemming "Waarde -Archeologie 3" worden de gronden behalve voor de andere op die gronden voorkomende bestemmingen ook bestemd voor het behouden en de bescherming van de archeologische waarden van die gronden. Binnen de gemeente Leeuwarden wordt gewerkt met drie dubbelbestemmingen voor de archeologie, namelijk: "Waarde - Archeologie 1", "Waarde - Archeologie 2" en "Waarde - Archeologie 3". De dubbelbestemming "Waarde - Archeologie 3" geldt voor een middelhoge archeologische verwachtingswaarde en biedt daaraan bescherming.

### **5.3 Toelichting op de Algemene regels**

Hoofdstuk 3 van de planregels sluit af met een aantal algemene regels:

- **Artikel 6: de "Anti-dubbelregel":**  
Deze regel is erop gericht om gronden die eenmaal bij een bouwplan in beschouwing zijn genomen, bij latere bouwplannen niet opnieuw te betrekken.
- **Artikel 7: de "Algemene gebruiksregels".**  
Artikel 7 regelt dat het verboden is om de bestemmingen zoals hierboven omschreven te gebruiken op een andere wijze of tot een doel strijdig met de gegeven bestemmingen. Verder wordt aangegeven welke gebruiksvormen naast de bestemmingsomschrijving als strijdig gebruik moeten worden beschouwd.
- **Artikel 8: "Algemene regels inzake afwijking".**  
Binnen dit artikel worden een aantal punten gegeven waarmee met een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van bepaalde omschreven regels van het bestemmingsplan.
- **Artikel 9: "Algemene wijzigingsregels".**  
Met deze regels kan het plan op twee punten worden gewijzigd. a. De bouw- c.q. de bestemmingsgrens kunnen met deze wijzigingsbevoegdheid worden gewijzigd, mits de bouw- c.q. de bestemmingsgrens met niet meer dan 5,00 meter wordt overschreden, en b. het bestemmingsplan kan zodanig worden gewijzigd dat de bestemming "Waarde - Archeologie 3" geheel of gedeeltelijk kan worden verwijderd indien op grond van een archeologisch onderzoek is aangetoond dat er ter plaatse geen archeologische waarden meer aanwezig zijn.
- **Artikel 10: "Overige regels".**  
In artikel 10.1 van de Overige regels wordt geregeld dat de voorschriften van de

Bouwverordening ten aanzien van onderwerpen van stedenbouwkundige aard volgens het gestelde in artikel 9, lid 2 van de Woningwet buiten toepassing blijven, behalve ten aanzien van de onderwerpen:

- de bereikbaarheid van de gebouwen voor het wegverkeer;
- de bereikbaarheid van gebouwen voor gehandicapten;
- het bouwen bij hoogspanningsleidingen en ondergrondse hoofdtransportleidingen.

In artikel 10.2 van de Overige regels wordt geregeld dat "indien en voorzover in de regels wordt verwezen naar wettelijke regelingen c.q. verordeningen en dergelijke deze regelingen dienen te worden gelezen zoals ze luiden op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan".

#### **5.4 Toelichting op de Overgangs- en slotregels**

Standaard voorgeschreven in de Nederlandse bestemmingsplannen zijn de overgangsbepalingen. Ook de slotregels zijn volgens de standaard in dit bestemmingsplan opgenomen.





## **HOOFDSTUK 6      Uitvoerbaarheid**

### **6.1 Algemeen**

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de maatschappelijke uitvoerbaarheid (de interactie met de maatschappelijke omgeving). Verder is in dit hoofdstuk de verantwoording opgenomen m.b.t. de Grondexploitatiewet. Tot slot wordt in dit hoofdstuk de economische uitvoerbaarheid van het project onderbouwd.

### **6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid**

#### ***Vooroverleg***

Met dit bestemmingsplan zijn geen belangen gemoeid van de provincie Fryslân en van Rijksdiensten en de VROM-Inspectie. Om die reden was geen uitgebreid vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro noodzakelijk. Wel is er overeenkomstig artikel 3.1.6, lid 1, onder b Bro overleg gevoerd met het waterschap, het Wetterskip Fryslân.

#### ***Inspraak***

In 2009 is er een inspraakprocedure gevoerd over het gehele project "Drachtsterweg e.o.". Het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente en het college van Gedeputeerde Staten van de provincie hebben op 16 december 2008 besluiten genomen inzake de voorkeursoplossing project "Drachtsterweg e.o.". De voorkeursoplossing heeft daarna tot en met 3 februari 2009 ter inzage gelegen. Er zijn 22 inspraakreacties binnengekomen. Zie hiervoor de "Reactie- en Antwoordnota Oplossing Project Drachtsterweg e.o." (april 2009, Bijlage 16 bij deze Toelichting).

#### ***Zienswijzenprocedure***

Op grond van artikel 3.8 Wro zal het bestemmingsplan overeenkomstig afdeling 3.4 Awb zes weken ter inzage worden gelegd. Dit vindt plaats in de periode vanaf 2 december 2010 tot en met 12 januari 2011. Advertenties hieromtrent zijn geplaatst in het blad "Huis aan Huis" en in de "Nederlandsche Staatscourant" van woensdag 1 december 2010. Een ieder kan zienswijzen indienen in verband met het bestemmingsplan. Er zijn geen zienswijzen ingediend.

### **6.3 Grondexploitatie**

Het plan voor de reconstructie van het noordelijke gedeelte van de Drachtsterweg (tussen het Drachtsterplein en de Tijnjedijk) valt niet onder de soorten bouwplannen die worden genoemd onder artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), zodat er voor het onderhavige project geen exploitatieplan behoeft te worden opgesteld.

### **6.4 Economische uitvoerbaarheid**

Het voorliggende bestemmingsplan "Leeuwarden - Drachtsterweg (tussen Drachtsterplein en Tijnjedijk)" heeft betrekking op het deel van de Drachtsterweg dat ten noorden van het Drachtsterplein is gelegen (tussen het Drachtsterplein en de Tijnjedijk). De reconstructie van dit deel van de Drachtsterweg maakt deel uit van het project Drachtsterplein. Het project Drachtsterplein is weer een onderdeel van het project Drachtstercomplex bestaande uit Drachtsterplein, en Drachtsterweg e.o. (inclusief nieuw aquaduct).

De totale investering van het onderdeel Drachtsterplein is geraamd op: € 16,2 mln.

Deze investering bestaat uit de volgende onderdelen:

- Basisraming Infra en kunstwerken € 12,5 mln.
- Planontwikkelingskosten € 0,7 mln.
- Ondergrondse infra € 1,0 mln.
- Gebiedsinrichting € 0,5 mln.
- Overige kosten € 1,5 mln.

Totaal	€ 16,2 mln.
	=====

De investeringen worden gedekt uit:

Bijdrage uit RSP pakket	€ 16,2 mln.
	=====

Het project Drachtsterplein is een onderdeel van het zogenaamde project Drachtstercomplex dat weer onderdeel uitmaakt van het Regiospecifiek Pakket-Zuiderzeelijn (RSP-pakket) Bereikbaarheid Leeuwarden. Het budget voor die concrete projecten van het RSP pakket Bereikbaarheid Leeuwarden bedraagt € 285 mln. (prijspeil 2007). De gemeente Leeuwarden draagt de volledige regionale bijdrage ter grootte van maximaal € 26 mln. voor die projecten.

De kosten van het totale project Drachtstercomplex is geraamd op € 86 mln. (prijspeil 2008) en past binnen het daarvoor beschikbare budget binnen het RSP.

Middels het afsluiten van een overeenkomst met de provincie over het totale Programma Bereikbaarheid Leeuwarden, waar het RSP-pakket een onderdeel van is, zijn de financiële kaders gewaarborgd. De gemeenteraad heeft op 25-5-2009 de concept-overeenkomst met de Provincie vastgesteld. In dit besluit zijn tevens middelen beschikbaar gesteld ter dekking van de regionale bijdrage van de gemeente (26 mln.) in de RSP projecten.

Op 16 juni is de concept-overeenkomst door Provinciale staten vastgesteld. Hiermee is de verdeling van de RSP middelen over de projecten gewaarborgd en daarmee ook de dekking van het project Drachtstercomplex en als onderdeel daarvan het Drachtsterplein.

Met betrekking tot het project Drachtstercomplex is in het programma bereikbaarheid de volgende dekking opgenomen:

Rijksdeel RSP	79,35 mln.
Regionaal deel	6,65 mln.

Totaal	86,00 mln.
--------	------------

De reconstructie van de Drachtsterweg (tussen het Drachtsterplein en Tijnjedijk maakt financieel onderdeel uit van het budget van het Drachtsterplein en dus ook van het totale project Drachtstercomplex. De conclusie luidt dat het bestemmingsplan economisch uitvoerbaar is.