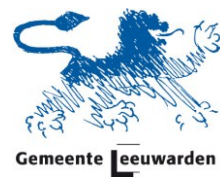
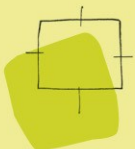


**Bestemmingsplan
Leeuwarden - Station Werpsterhoek**



V A S T G E S T E L D



BügelHajema

Plek voor ideeën

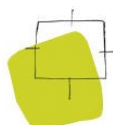
Bestemmingsplan
Leeuwarden - Station Werpsterhoek

V A S T G E S T E L D

Inhoud

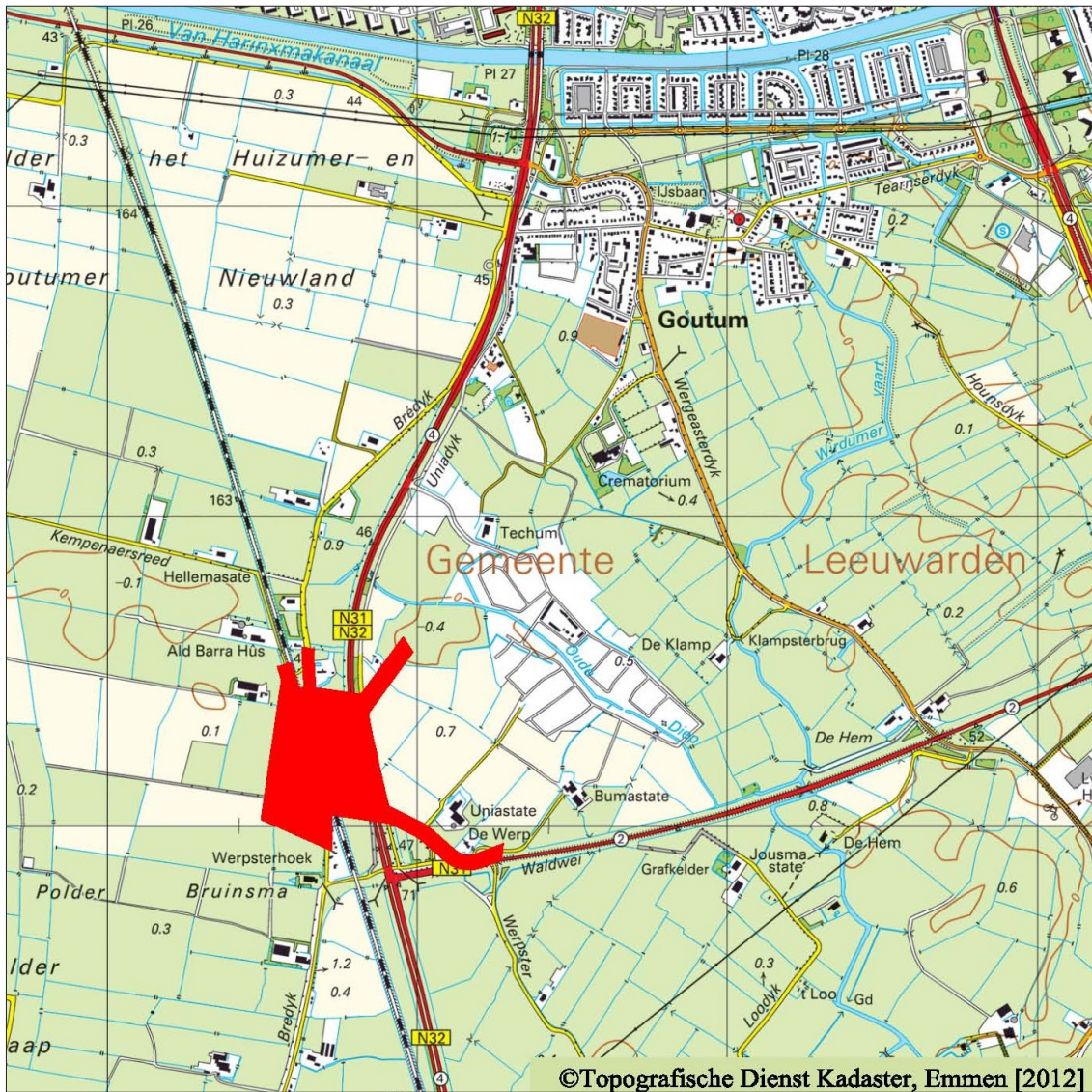
Toelichting + bijlagen
Regels
Verbeelding

17 december 2012
Projectnummer 129.00.00.21.00



Ideeën voor een plek

Overzichtskaart



Toelichting

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
2	Planbeschrijving	7
2.1	Bestaande situatie	7
2.2	Toekomstige situatie	7
3	Beleidskader	11
3.1	Rijksbeleid	11
3.2	Provinciaal beleid	11
3.2.1	Streekplan Fryslân: Om de kwaliteit fan de romte (2007)	11
3.2.2	Provinciale Verordening Romte Fryslân	12
3.2.3	Conclusie provinciaal beleid	13
3.3	Gemeentelijk beleid	13
3.3.1	Structuurvisie De Zuidlanden	13
3.3.2	Structuurvisie Nieuw Stroomland	14
3.3.3	Conclusie gemeentelijk beleid	14
4	Omgevingsaspecten	15
4.1	Geluidhinder	15
4.2	Luchtkwaliteit	16
4.3	Externe veiligheid	16
4.4	Ecologie	17
4.5	Bodem	19
4.6	Archeologie	21
4.7	Cultuurhistorie	23
4.8	Water	26
4.9	Verkeer en parkeren	28
5	Juridische toelichting	31
5.1	Inleiding	31
5.2	Bestemmingsplanprocedure	32
5.3	Inspraak en overleg	33
5.4	Juridische vormgeving	33
5.5	Toelichting op de bestemmingen	34

6	Uitvoerbaarheid	37
6.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	37
	6.1.1 Inleiding	37
	6.1.2 Overlegreacties	38
6.2	Economische uitvoerbaarheid	40

Bijlagen

Inleiding



De gemeente Leeuwarden werkt aan de realisering van een nieuw woon- en werkgebied “De Zuidlanden” ten zuiden van de stad. De Structuurvisie De Zuidlanden, die op 28 maart 2011 door de raad is vastgesteld, biedt de kwalitatieve en kwantitatieve randvoorwaarden voor de ontwikkeling. De structuurvisie is een actualisatie van het Masterplan De Zuidlanden uit 2003.

VOORTRAJECT

In totaal zullen in De Zuidlanden ongeveer 6.500 woningen, kantoren, commerciële en niet-commerciële voorzieningen worden gerealiseerd. Voor de ontwikkeling is gekozen voor een gefaseerde uitvoering, in stedenbouwkundig afgeronde eenheden; “buurtschappen”. Om de verschillende fasen planologisch-juridisch mogelijk te maken, wordt per deelgebied een bestemmingsplan opgesteld.

De eerste fase in de ontwikkeling van het woongebied De Zuidlanden betrof de bouw van plandeel Techum. Hierna zijn plannen opgesteld voor de plandelen Jabikswoude, Plandeel Oost, Wiarda en de Overijsselselaan.

Een belangrijk onderdeel van de ontwikkeling van De Zuidlanden is de realisering van Werpsterhoek; een gebied met stedelijke functies dat aansluit op het voor de toekomst te ontwikkelen “Nieuw Stroomland”, het zuidwestelijke gebied van de stad Leeuwarden. Voor de ontwikkelingskansen van de Werpsterhoek is een goede bereikbaarheid essentieel.

AANLEIDING

Naast de bereikbaarheid over de weg die wordt bereikt door het realiseren van de Haak om Leeuwarden, wordt ook bereikbaarheid per trein belangrijk geacht. Wanneer het nieuwe woongebied in combinatie met De Zuidlanden voldoende potentiële reizigers biedt, is de NS bereid het station te bedienen. Dit station zal tevens als transferium dienen voor reizigers van en naar de regio. De feitelijke ingebruikname van een nieuw station Werpsterhoek is niet eerder dan in 2018 voorzien. In verband met andere werkzaamheden aan het spoor door ProRail in 2013, doet zich de kans voor om een synergie-effect te bereiken door de werkzaamheden aan de onderdoorgangen van het spoor die nodig zijn voor het station al in 2013 te starten. Het geldende bestemmingsplan staat dit echter niet toe. Dit is de reden dat het nu voorliggende plan is opgesteld.

Het bestemmingsplan voorziet in de planologische mogelijkheden voor het realiseren van een station met enige bebouwing (stationskiosk, bushalte en dergelijke), parkeervoorzieningen voor auto's en fietsers en de nodige kunstwerken en perrons. Daarnaast zijn voor zover dit vanwege de geldende bestemming noodzakelijk is ook de naar het station aan te leggen ontsluitingswegen opgenomen in het bestemmingsplan.

PLANVOORNEMEN

Het geldende bestemmingsplan is voor het grootste deel van het plangebied het bestemmingsplan “Buitengebied 1970”. De gronden waarop dit bestemmingsplan betrekking heeft, zijn in het bestemmingsplan Buitengebied 1970 bestemd voor agrarisch gebied en spoorbanen. Beide bestemmingen bieden geen ruimte voor het realiseren van een treinstation met bijbehorende omgeving. Een beperkt deel van de gronden is gelegen in het bestemmingsplan “Wiardaburen”. Dit betreft de aan te leggen ontsluitingswegen.

PLANGEBIED Het plangebied heeft uitsluitend betrekking op het station Werpsterhoek met directe omgeving, parkeergelegenheid, en de daarvoor benodigde weginfrastructuur ter weerszijden van de spoorlijn Leeuwarden-Zwolle. De noordelijke begrenzing is de spoorwegovergang Barrahûs, de zuidelijke begrenzing wordt gevormd door het tracé van de Haak om Leeuwarden. Op de voorafgaand aan deze toelichting opgenomen overzichtskaart, is het plangebied exact weergegeven.

LEESWIJZER Na de inleiding in dit hoofdstuk is in hoofdstuk 2 een beschrijving van het plan gegeven. In hoofdstuk 3 is het van toepassing zijnde beleid van rijk, provincie en gemeente uiteengezet. Een omschrijving van de omgevingsaspecten is opgenomen in hoofdstuk 4. Een juridische toelichting op het plan is opgenomen in hoofdstuk 5. Als laatste is in hoofdstuk 6 de (economische en maatschappelijke) uitvoerbaarheid van het plan uiteengezet.

Planbeschrijving

2

2.1

Bestaande situatie

Het plangebied is gelegen aan de spoorlijn Leeuwarden-Zwolle tussen Barrahûs en knooppunt Werpsterhoek. Het overgrote deel van de gronden in het plangebied is in gebruik als grasland en ten behoeve van de bestaande spoorlijn.



Figuur 1. Luchtfoto plangebied en omgeving (bron: Google Earth)

2.2

Toekomstige situatie

Zoals aangegeven is het streven gericht op het realiseren van een treinstation dat zich richt op zowel de bewoners van De Zuidlanden als de werknemers die in het gebied werken, maar ook op mensen die van het station gebruik wensen te maken om van en naar de regio te reizen.

Het station Werpsterhoek wordt een relatief eenvoudig station met goede overstapmogelijkheden naar andere modaliteiten en met bijzondere aandacht voor architectuur en duurzaamheid.

Tot de projectinhoud van station plus omgeving behoren de volgende onderdelen:

- Station bestaande uit een halteplaats, perrons, opgangen en liften naar perrons, et cetera.
- Fietsonderdoorgang. Deze onderdoorgang ligt in de doorgaande fietsroute van de Brédyk. Daardoor hoeven fietsers niet meer het spoor over te steken bij de gelijkvloerse kruising bij Barrahûs. Het comfort en de veiligheid van deze belangrijke fietsroute wordt hiermee aanzienlijk vergroot. Vanaf de onderdoorgang zullen ook toegangen tot de perrons worden gemaakt.
- Auto-onderdoorgang. De meer zuidelijk gelegen onderdoorgang is bedoeld voor autoverkeer (en voorlopig ook landbouwverkeer) en heeft een doorrijhoogte van 4,60 meter. De primaire functie van deze onderdoorgang is het mogelijk maken van ontwikkelingen in Nieuw Stroomland. Het stadsdeel De Zuidlanden wordt zo verbonden met Nieuw Stroomland. De eerste jaren heeft de onderdoorgang een functie voor het bestemmings- en landbouwverkeer aan weerszijden van het spoor. Dit mede in het licht van de wens van ProRail om de huidige gelijkvloerse overwegen op termijn te kunnen verwijderen.
- 325 fietsenstallingsplaatsen en 40 fietskluizen (met optioneel nog 275 extra stallingsplaatsen).
- Parkeergelegenheid voor 400 auto's verdeeld over een deel ten oosten en een deel ten westen van het spoor (die in een later stadium zal worden ingericht).
- Overige faciliteiten: bushalte, 'kiss and ride', invalidenparkeerplaatsen.
- Verplaatsen of integreren van de hogedruk-gasleiding die vlak langs het spoor loopt.

In de eerste fase zullen twee onderdoorgangen plus de daarvoor benodigde infrastructuur worden aangelegd. De op- en afritten van de tunnels behoren tot de projectscope. De aansluitingen op het gemeentelijk wegennet worden verzorgd door de gemeente.

De invulling die in de Structuurvisie De Zuidlanden globaal is geschetst wordt uitgangspunt voor toekomstige planvorming.

In figuur 2 is een stedenbouwkundige verkenning weergegeven van hoe de inrichting van het stationsgebied vormgegeven zou kunnen worden. Dit geeft een idee van de toekomstige invulling van het gebied, zij het dat het definitieve beeld kan afwijken van de in deze afbeelding geschetste situatie.



Figuur 2. Conceptontwerp stationsomgeving
(bron: gemeente Leeuwarden)

3.1

Rijksbeleid

De aanpak van de bereikbaarheid van Leeuwarden door het realiseren van de Haak om Leeuwarden en het realiseren van het nieuwe station Werpsterhoek wordt actief ondersteund door de rijksoverheid. Ook is het project opgenomen in het convenant over het verdelen van gelden voor regio-specifieke projecten (RSP-gelden). Kortom, het voornemen om het station Werpsterhoek te realiseren past volledig in het rijksbeleid.

3.2

Provinciaal beleid

3.2.1

Streekplan Fryslân:

Om de kwaliteit fan de romte (2007)

Op 13 december 2006 is het streekplan vastgesteld door Provinciale Staten. Het streekplan geeft de visie van Provinciale Staten op het ruimtelijk beleid van de provincie weer. Het streekplan vormt de basis van het provinciale beleid voor de periode 2006 tot 2016.

Centraal in het streekplan staat het begrip “ruimtelijke kwaliteit”. Hiermee bedoelt de provincie dat in ruimtelijke plannen, in ontwerpen en in de uitvoering expliciet gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde worden toegevoegd aan de omgeving. De provincie zet daarbij in op zorgvuldig ruimtegebruik. Door het bestaande bebouwde gebied optimaal te benutten, wordt bijgedragen aan een efficiënt gebruik van de ruimte en daarmee aan een duurzame ruimtelijke inrichting.

LANDSCHAP EN RUIMTELIJKE
KWALITEIT

De provincie zet in op het in stand houden en verder ontwikkelen van de belangrijke landschappelijke kwaliteiten en waarden waardoor:

- de Friese landschapstypen en hun ontwikkelingsgeschiedenis herkenbaar blijven en de ruimtelijke kwaliteit en het identiteitsgevoel versterkt worden;
- landschap een inspiratiebron kan zijn voor nieuwe ontwikkelingen en een kernkwaliteit kan zijn voor nieuwe sociaaleconomische impulsen;
- waar gewenst en noodzakelijk geheel nieuwe eigentijdse landschappen met veel kwaliteit gerealiseerd worden.

BUNDELINGSGEBIEDEN

Verder zet de provincie in op de concentratie van verstedelijking in de stedelijke bundelingsgebieden, zonder dat dit ten koste gaat van de vitaliteit van het omringende platteland. Stedelijke centra hebben als kwaliteit dat zij brandpunten van bedrijvigheid en werkgelegenheid zijn en over een hoog voorzieningenniveau beschikken dat voor een groot gebied eromheen van betekenis is. Deze kwaliteiten hebben te maken met voldoende schaal, massa, dynamiek en bereikbaarheid van verschillende functies bij elkaar. Daarnaast zijn de cultuurhistorische betekenis van steden en de daaraan gekoppelde stedelijke uitstraling en recreatieve beleving van groot belang.

De provincie kiest voor zes stedelijke centra, die gezamenlijk het stedelijk netwerk Fryslân vormen. Het gaat allereerst om de provinciehoofdstad Leeuwarden, vervolgens om de centra Drachten, Heerenveen, Sneek, Harlingen en ten slotte de regiostad Dokkum.

WONINGBOUW

Om de leefbaarheid en de vitaliteit van heel Fryslân te bevorderen, binnen het uitgangspunt van concentratie van woningbouw in de stedelijke bundelingsgebieden, wordt uitgegaan van een evenwichtige verdeling van woningen en woningbouw over de regio's van Fryslân.

In het Streekplan wordt een aanzet gegeven voor een gebiedsgerichte uitwerking per regio. Leeuwarden ligt binnen de regio Midden Fryslân.

Met betrekking tot het wonen in Leeuwarden is aangegeven dat er nieuwe grote woon- en werklocaties aan de west- en zuidkant van de stad worden gesitueerd. Aan de zuidzijde ligt het accent op het wonen, aan de westzijde ligt het accent op het werken.

VERKEER

De provincie en het Rijk streven naar een verdere verbetering van de bereikbaarheid van Leeuwarden en de doorstroming van het autoverkeer bij Leeuwarden en Harlingen. Het Rijk heeft om die reden De Haak aangewezen als MIRT-project. Hiertoe wordt ingezet op de versterking van de ontsluitingsas Afsluitdijk-Leeuwarden-Drachten. De Haak zal in de toekomst Leeuwarden ontlasten van doorgaand verkeer. Daarnaast krijgt deze weg een functie voor de bereikbaarheid van Leeuwarden en de ontsluiting van Leeuwarden-Zuid door middel van een daarop aantakende nieuwe westelijke ontsluitingsweg.

In het streekplan wordt ook de realisering van het station Werpsterhoek al benoemd als een voorziening die een belangrijke bijdrage kan leveren aan de ontsluiting van Leeuwarden en aan het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer in de provincie Fryslân.

3.2.2

Provinciale Verordening Romte Fryslân

In de Provinciale Verordening Romte Fryslân geeft de provincie aan welke onderwerpen de provincie van provinciaal belang acht en op welke wijze de provinciale belangen moeten worden vertaald in gemeentelijke ruimtelijke plannen.

Als daaraan niet wordt voldaan, zal de provincie een zienswijze indienen en eventueel een aanwijzing geven als onvoldoende aan de zienswijze tegemoet wordt gekomen. Dit is bij het realiseren van een station op de locatie Werpsterhoek niet aan de orde.

3.2.3

Conclusie provinciaal beleid

De ontwikkeling van het station Werpsterhoek past niet alleen binnen het ruimtelijk beleid van de provincie, de realisering van dit station is één van de ambities van de provincie Fryslân in haar visie op bereikbaarheid.

3.3

Gemeentelijk beleid

3.3.1

Structuurvisie De Zuidlanden

De structuurvisie De Zuidlanden, vastgesteld op 28 maart 2011, biedt het kader waarin de kwalitatieve en kwantitatieve randvoorwaarden en uitgangspunten voor de ontwikkeling van het nieuwe stadsdeel van Leeuwarden zijn beschreven. De structuurvisie volgt op hoofdlijnen het Masterplan 2003. In de structuurvisie De Zuidlanden worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Structuurvisie en Grondexploitatieplan (GREX) vormen één geheel en worden tegelijkertijd en in samenhang opgesteld.
- Structuurvisie biedt een kader voor kostenverhaal.
- De MER-Zuidlanden 2006 (met geactualiseerd ecologisch onderzoek) blijft toetsingskader voor milieueffecten als gevolg van de structuurvisie. Het programma omvat:
 - tussen 5.600 en 6.500 woningen;
 - tussen 100.000 en 150.000 m² kantoren en bedrijven;
 - 55.000 m² commerciële voorzieningen;
 - 73.000 m² onderwijs-, zorg- en buurtvoorzieningen;
 - voorstadstation bij Werpsterhoek.
- Het planconcept wordt opgebouwd vanuit landschapstypen en cultuurhistorie.
- De benamingen Plantage, Lommerrijk en Waterrijk verdwijnen en de landschapstypen Middelzee, Kwelderwal en Kwelders blijven.
- De planopzet moet meer flexibiliteit en keuzemogelijkheden bieden.
- Commerciële en niet-commerciële voorzieningen worden geconcentreerd langs de Overijsselselaan.
- Werpsterhoek blijft gereserveerd voor grootschalige (commerciële) stedelijke voorzieningen.

3.3.2

Structuurvisie Nieuw Stroomland

Begin 2011 hebben de gemeente Leeuwarden en omliggende gemeenten de structuurvisie Nieuw Stroomland vastgesteld. In Nieuw Stroomland worden nieuwe ontwikkelingen, zoals de Dairy Campus, en toekomstige uitbreidingen van bedrijventerreinen zorgvuldig afgestemd op de landschappelijke en cultuurhistorische ondergrond. Het gebied ten westen van de spoorlijn Leeuwarden-Heerenveen is aangeduid als zoekgebied voor toekomstige economische functies. Het te realiseren station Werpsterhoek fungeert als katalysator in deze ontwikkeling, die vooral op de langere termijn gestalte zal krijgen.

3.3.3

Conclusie gemeentelijk beleid

Realisering van het station Werpsterhoek levert een belangrijke bijdrage aan realisering van de ambitie om in dit gebied stedelijke voorzieningen (waaronder commerciële voorzieningen en kantoren) te realiseren. Ook levert een station op deze locatie een bijdrage aan de bereikbaarheid en daarmee de aantrekkelijkheid van De Zuidlanden als woongebied. Vanuit dit perspectief bezien is realisering van het station één van de speerpunten van gemeentelijk beleid.

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

4

4.1

Geluidhinder

Op 1 februari 1981 is de Wet geluidhinder (Wgh) in werking getreden. Geluidhinder kan ondervonden worden van industrie, spoorwegen en wegen. De Wgh is er op gericht om de geluidhinder te voorkomen en te beperken. Deze wet is op 1 januari 2007 voor het laatst gewijzigd.

WET- EN REGELGEVING

In de Wgh is bepaald dat de hoogst toegestane geluidbelasting vanwege wegverkeerslawaai op een gevel van een woning binnen een geluidszone 48 dB is. De te onderzoeken zone langs tweebaanswegen in buitenstedelijk gebied is 250 m. De toegangswegen naar het station hebben een verkeersintensiteit van ongeveer 1.650 motorvoertuigen per etmaal (zie ook paragraaf 4.9). Vanwege het grote aandeel bussen ligt de voorkeurswaarde-contour op ongeveer 22 vanaf de as van de weg. Binnen deze zone langs de weg liggen geen geluidsgevoelige objecten. De berekening van de contour is als bijlage 1 bij deze toelichting opgenomen.

WEGVERKEERSLAWAAI

Ten aanzien van railverkeerslawaai is in de Wgh bepaald dat de hoogst toegestane geluidbelasting vanwege het wegverkeerslawaai op een gevel van een woning binnen een geluidszone 55 dB is. In artikel 106a van de Wgh is bepaald dat de breedte van de geluidzone van een spoorlijn op een bij afzonderlijk besluit vast te stellen kaart wordt aangegeven. Binnen deze geluidzones geldt een onderzoeksplicht naar geluidshinder. In het concrete geval is sprake van een zone van 300 meter.

SPOORWEGLAWAAI

Om inzicht te krijgen in de geluidsbelasting vanwege spoorwegverkeerslawaai is in maart 2012 door ingenieursbureau Stroop een akoestisch onderzoek uitgevoerd. De resultaten van het akoestisch onderzoek zijn opgenomen in het rapport "Akoestisch onderzoek railverkeer ter hoogte van het station Werpsterhoek" met als kenmerk 123887-00 en bijlage gevelbelastingen. Naar aanleiding van gewijzigde wet- en regelgeving heeft in september 2012 een update van dit onderzoek plaatsgevonden. Genoemde onderzoeken zijn als bijlage 2 bij de toelichting van dit bestemmingsplan opgenomen.

AKOESTISCH ONDERZOEK

Uit de resultaten blijkt dat binnen de begrenzing van het bestemmingsplan geen geluidgevoelige objecten aanwezig zijn. Net buiten de plangrenzen liggen ten noorden en ten zuiden van de plangrens wel een aantal woningen dat een hogere geluidsbelasting krijgt dan de voorkeurswaarde vanwege spoorweglawaai.

Deze woningen zijn gesaneerd door het ministerie van VROM. De geluidwaarden die vanwege de aanleg van station Werpsterhoek berekend zijn (zie bijlage gevelbelastingen) zijn lager dan de waarden waarop de sanering is uitgevoerd (zie Definitieve Raillijst). De wettelijke binnenwaarde in deze woningen blijft gegarandeerd.

CONCLUSIE Uit het uitgevoerde akoestische onderzoek blijkt dat noch wegverkeerslawaai noch spoorwegverkeerslawaai een belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het voorliggende bestemmingsplan.

4.2

Luchtkwaliteit

WET- EN REGELGEVING Op 1 maart 1993 is de Wet milieubeheer (Wm) in werking getreden. Onder andere de Europese regelgeving voor de luchtkwaliteit is met de inwerkingtreding van de wijziging van de Wm (onderdeel luchtkwaliteitseisen) op 15 november 2007 in de Nederlandse wet- en regelgeving verwerkt.

Uitgangspunt van de Wm is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het NSL is op 1 augustus 2009 in werking getreden. Hierin is bepaald wanneer en hoe overschrijdingen van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit moeten worden behandeld. In het NSL worden ook nieuwe ontwikkelingen zoals plannen voor de bouw van woningen overwogen. Plannen die binnen het NSL passen, hoeven niet meer te worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

ONDERZOEK Het gaat in dit geval om de realisering van een treinstation, dat de nodige verkeersbewegingen met zich mee zal brengen. Het verwachte aantal verkeersbewegingen bedraagt circa 1.650 (zie ook paragraaf 4.9). Op basis van dit aantal is een berekening uitgevoerd die tot de conclusie leidt dat een mogelijke verslechtering van de luchtkwaliteit zodanig gering zal zijn dat dit geen belemmering vormt voor de realisering van het plan. De berekening is als bijlage 3 bij de toelichting van dit plan opgenomen.

CONCLUSIE De door de ontwikkeling van station Werpsterhoek en de daarmee gepaard gaande verkeersaantrekkende werking leidt niet tot een overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen.

4.3

Externe veiligheid

WET- EN REGELGEVING Op 13 juni 2001 is door de regering het vierde Nationale milieubeleidsplan (NMP4) vastgesteld. Hierin zijn de lijnen uitgezet voor een vernieuwing van het externe veiligheidsbeleid.

Deze vernieuwing gaat om het beperken van de kans op en het effect van een ernstig ongeval voor de omgeving door:

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

ONDERZOEK

Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het beperken van de risico's voor de burger door bovengenoemde activiteiten.

Het externe veiligheidsbeleid is verankerd in diverse wet- en regelgeving. Voor het bestemmingsplan zijn de volgende besluiten relevant waaraan getoetst dient te worden:

WET- EN REGELGEVING

- Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi).
- Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRNVGS).
- Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

Risicobronnen kunnen worden opgesplitst in:

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

Binnen of buiten het bestemmingsplangebied zijn geen risicobronnen aanwezig en/of gepland waarvan de risicocontouren of de invloedsgebieden over objecten/bestemmingen in het plangebied lopen waar mensen kunnen verblijven. De nieuwe bestemmingen (station, bijbehorend parkeerterrein en aanvoerwegen) omvatten geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten. Voor het overige gebied binnen het bestemmingsplan worden geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten mogelijk gemaakt en zijn er evenmin aanwezig.

RISICOBRONNEN

De wet- en regelgeving betreffende externe veiligheid heeft dan ook geen gevolgen voor dit bestemmingsplan. In bijlage 4 zijn de resultaten van de digitale veiligheidstoets opgenomen.

CONCLUSIE

4.4

Ecologie

De Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn zijn met de inwerkingtreding van de Flora- en faunawet (Ffw) op 1 april 2002 en de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw) op 1 oktober 2005 in de Nederlandse wet- en regelgeving verwerkt.

WET- EN REGELGEVING

De Ffw is gericht op het beschermen en het behouden van de goede staat van instandhouding van in het wild levende plant- en diersoorten en hun directe leefomgeving. Uitgangspunt hierbij is het zogenoemde "nee, tenzij-principe". Dit betekent dat werkzaamheden en dergelijke in beginsel niet zijn toege-

staan. Onder voorwaarden kan hier op grond van een vrijstelling of ontheffing van worden afgeweken. In de Ffw is onder andere bepaald dat eenieder die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat zijn handelen of nalaten te handelen nadelige gevolgen kan hebben voor flora en fauna, gedwongen is dergelijk handelen of nalaten achterwege te laten. Dit voor zover dit in redelijkheid van hem kan worden gevraagd. Diegene moet alle maatregelen nemen die in redelijkheid van hem kunnen worden gevraagd om die nadelige gevolgen te voorkomen, te beperken of ongedaan te maken.

De Nbw is gericht op het beschermen van (natuur)gebieden. Deze natuurgebieden betreffen onder andere de zogenoemde Speciale Beschermingszones op grond van de Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. Samen worden deze gebieden aangeduid als het Natura 2000-netwerk. Voor de bescherming van deze natuurgebieden is in de Nbw een uitgebreide wet- en regelgeving opgenomen.

ONDERZOEK

In september 2012 is door Altenburg & Wymenga een ecologisch onderzoek in het plangebied uitgevoerd. De resultaten van het onderzoek zijn opgenomen in het rapport "Ecologische beoordeling bestemmingsplan Leeuwarden - Station Werpsterhoek" met als kenmerk A&W rapport 1833. Het rapport is als bijlage 5 bij het voorliggende bestemmingsplan opgenomen. De conclusies ten aanzien van beschermde gebieden en beschermde soorten zijn in deze paragraaf opgenomen.

Gebiedsbescherming

De voorgenomen ontwikkelingen binnen het bestemmingsplangebied veroorzaken geen conflicten met de wet- en regelgeving ten aanzien van gebiedsbescherming volgens de Natuurbeschermingswet en de regelgeving omtrent de Ecologische Hoofdstructuur.

Ten aanzien van aantasting van gebieden van openheid en rust (weidevogels) wordt geadviseerd contact op te nemen met de provincie Fryslân om vast te stellen of het nodig is om compensatie uit te voeren. Dit staat in verband met de nauwe verwevenheid van het project met de huidige ontwikkeling van de Haak om Leeuwarden. Omdat voor dit laatste project al compensatie wordt uitgevoerd, is het waarschijnlijk dat voor ontwikkelingen binnen het bestemmingsplangebied geen extra compensatie nodig is.

Soortenbescherming

Bij activiteiten en ontwikkelingen binnen de planregels van het nieuwe bestemmingsplan in plangebied is er mogelijk sprake van negatieve effecten op wettelijke beschermde soorten. Deze soort(groepen) zijn:

- Vissen (bittervoorn, kleine modderkruiper, paling).
- Vogels.
- Vleermuizen.
- Steenmarter.

Op dit moment is voor een aantal van deze soorten niet duidelijk of deze daadwerkelijk in het plangebied voorkomen. Bij de voorgenomen ontwikkelingen binnen de nieuwe planregels, dient ervoor te worden gezorgd dat de verbodsbepalingen in de Flora- en faunawet niet worden overtreden. Om deze reden dient de initiatiefnemer voorafgaand aan de ingreep te laten bepalen, eventueel via aanvullend onderzoek naar één of meer van de genoemde soorten, of en welke vervolgstappen volgens de Flora- en faunawet noodzakelijk zijn. Afhankelijk van de resultaten van aanvullend onderzoek kunnen de volgende vervolgstappen nodig zijn:

- De werkzaamheden uitvoeren volgens voorwaarden (betreft broedvogels).
- De werkzaamheden uitvoeren volgens een door het ministerie van EL&I goedgekeurde gedragscode (betreft kleine modderkruiper, paling, steenmarter).
- Het uitvoeren van mitigerende maatregelen en/of het aanvragen van een ontheffing volgens de Flora- en faunawet (betreft vissen, vogels, vleermuizen, steenmarter).

In de tabel in hoofdstuk 5 van het ecologisch onderzoek zijn deze conclusies per aspect weergegeven en welke vervolgstappen eventueel noodzakelijk zijn indien activiteiten of ontwikkelingen effecten kunnen veroorzaken op beschermde natuurwaarden.

ONDANKS DE noodzakelijke aanvullende onderzoeken, (mogelijke) aanwezigheid van wettelijk beschermde natuurwaarden en mogelijke vervolgstappen volgens de ecologische wet- en regelgeving, wordt de kans op onoverkomelijke bezwaren vanuit deze wet- en regelgeving gering geacht. Om deze reden kunnen de bestemmingen en planregels in het nieuwe bestemmingsplan worden vastgesteld. Initiatiefnemers dienen bij toekomstige activiteiten en ontwikkelingen te laten bepalen of en welke vervolgstappen volgens de ecologische wet- en regelgeving noodzakelijk zijn.

CONCLUSIE

4.5

B o d e m

Op 1 april 2007 is de gewijzigde Woningwet (Ww) in werking getreden. In de Ww is bepaald dat door de gemeenteraad in de bouwverordening regels moeten worden opgenomen om het bouwen op verontreinigde bodem te voorkomen. Deze regels hebben onder andere betrekking op het uitvoeren van een (bodem)onderzoek naar de aard en schaal van de verontreiniging van de bodem.

WET- EN REGELGEVING

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is bepaald dat in een bestemmingsplan inzicht verkregen moet worden in de uitvoerbaarheid van het plan. Dit betekent dat er inzicht verkregen moet worden in de noodzakelijke financiële investering van een (mogelijk noodzakelijke) bodemsanering. Een onderzoek

naar de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem is dus feitelijk een onderdeel van de onderzoeksverplichting van Burgemeester & Wethouders en de gemeenteraad bij de voorbereiding van een bestemmingsplan.

Een bepaalde mate van bodemverontreiniging hoeft in veel gevallen niet direct een probleem op te leveren. In veel gevallen zal historisch onderzoek inzake de betreffende verdachte locatie kunnen uitwijzen of er voldoende aanleiding is om ook bodemonderzoek te laten uitvoeren. Met een verkennend bodemonderzoek en/of een nader bodemonderzoek kan worden vastgesteld of inderdaad sprake is van bodemverontreiniging, en zo ja, in welke mate en van welke omvang. Op basis van een nader onderzoek kan de gemeente Leeuwarden bepalen of er een noodzaak is tot gedeeltelijke of gehele sanering van de locatie en of er beveiligingsmaatregelen moeten worden getroffen. Daarbij zal ook de huidige en/of toekomstige bestemming en het gebruik van de locatie een rol spelen uit welke saneringsvarianten kan worden gekozen.

PLANGEBIED

De gemeente Leeuwarden heeft een zogenoemde bodeminformatie en -onderzoekskloket ontwikkeld. Hierin is informatie opgenomen over bodemonderzoeken en -saneringen die zijn uitgevoerd. Hieronder is het voor het plangebied relevante fragment van de kaart van het loket opgenomen.



Figuur 3. Fragment van de kaart van de bodeminformatie en het bodemonderzoekskloket

Op grond van het voorliggende bestemmingsplan wordt geen voor bodemverontreiniging gevoelige gebruik van de gronden mogelijk gemaakt. Het uitvoeren van aanvullend bodemonderzoek wordt dan ook niet noodzakelijk geacht. Eventuele grondsaneringen vallen binnen de scope van het project station Werpstershoek. De kosten daarvan zijn derhalve binnen het project afgedekt.

De uitvoerbaarheid van voorliggend bestemmingsplan wordt niet door onvoldoende milieuhygiënische kwaliteit van de bodem belemmerd.

CONCLUSIE

4.6

Archeologie

Op 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz) in werking getreden. Met deze inwerkingtreding werd het Verdrag van Malta, dat op 16 april 1992 onder andere door Nederland is ondertekend, in de Nederlandse wet- en regelgeving verwerkt. Het Verdrag van Malta is gericht op het behouden van archeologische waarden in de bodem. Uitgangspunt hierbij is onder meer het uitvoeren van een onderzoek naar archeologische waarden in het plangebied voor vaststelling van een ruimtelijk plan. Ook het zogenoemde veroorzakerprincipe is een uitgangspunt van het Verdrag van Malta. Dit betekent dat diegene die mogelijke archeologische waarden in de bodem verstoort, financieel verantwoordelijk is voor een voldoende onderzoek naar en het behoud van die archeologische waarden. Met de inwerkingtreding van de Wamz werd ook de Monumentwet 1988 (Mw) gewijzigd. Op grond van de Mw moeten in een ruimtelijk plan met de (mogelijke) archeologische waarden in de bodem van het plangebied rekening worden gehouden.

WET- EN REGELGEVING

Op welke plaatsen archeologisch onderzoek aan de orde is, wordt op grond van gemeentelijk of provinciaal beleid bepaald. In februari 2010 hebben Provinciale Staten de Nota Erfgoed - Deelnota Archeologie 2010 - 2013 vastgesteld. In deze nota is het provinciale archeologiebeleid vastgelegd. De FAMKE (Friese Archeologische Monumentenkaart Extra) is hierin opgenomen als belangrijk instrument om ervoor te zorgen dat archeologie een volwaardige plaats krijgt in ruimtelijke plannen. De FAMKE bestaat uit twee provinciedekkende advieskaarten, één voor de periode Steentijd - vroege Bronstijd, en één voor de periode midden Bronstijd - Middeleeuwen.

De gemeente heeft met de Beleidsnota Archeologische Monumentenzorg Leeuwarden (AMzL) 2008-2013 de archeologische koers voor de komende jaren uitgezet. Met dit archeologisch beleidsplan maakt de gemeente de eigen keuzes voor alle betrokkenen helder en brengt duidelijk naar voren hoe en waar in de stad zorg draagt voor haar kwetsbare bodemarchief en welke consequenties dat heeft. Er is een strategie bepaald die het provinciale beleid vervangt, inclusief de FAMKE, binnen het grondgebied van de gemeente. Dit beleid is afgestemd met de provincie, maar de gemeente heeft wel een eigen invulling gegeven aan de manier waarop Leeuwarden met archeologie omgaat.

In het archeologiebeleid zijn de volgende elementen van belang:

- Archeologie wordt meegenomen in nieuwe bestemmingsplannen ten behoeve van een omgevingsvergunning voor bouwen, slopen en andere graafwerkzaamheden.
- Bij bepaalde werkzaamheden wordt getoetst op archeologische waarde.

Op 1 oktober 2010 is de Erfgoedverordening gemeente Leeuwarden in werking getreden. Op grond van de verordening is het uitvoeren van bodemwerkzaamheden in onder andere gebieden met een archeologische (verwachtings)waarde niet toegestaan bij een diepte van meer dan 0,50 m onder het maaiveld en een oppervlakte van:

- meer dan 50 m² in een gebied met hoge archeologische waarde, of:
- meer dan 100 m² in een gebied met een hoge verwachtingswaarde, of:
- meer dan 500 m² in een gebied met een middelhoge verwachtingswaarde, of:
- meer dan de 'drempelwaarde' zoals opgenomen in het Besluit milieufectrapportage in een gebied met een lage verwachtingswaarde.

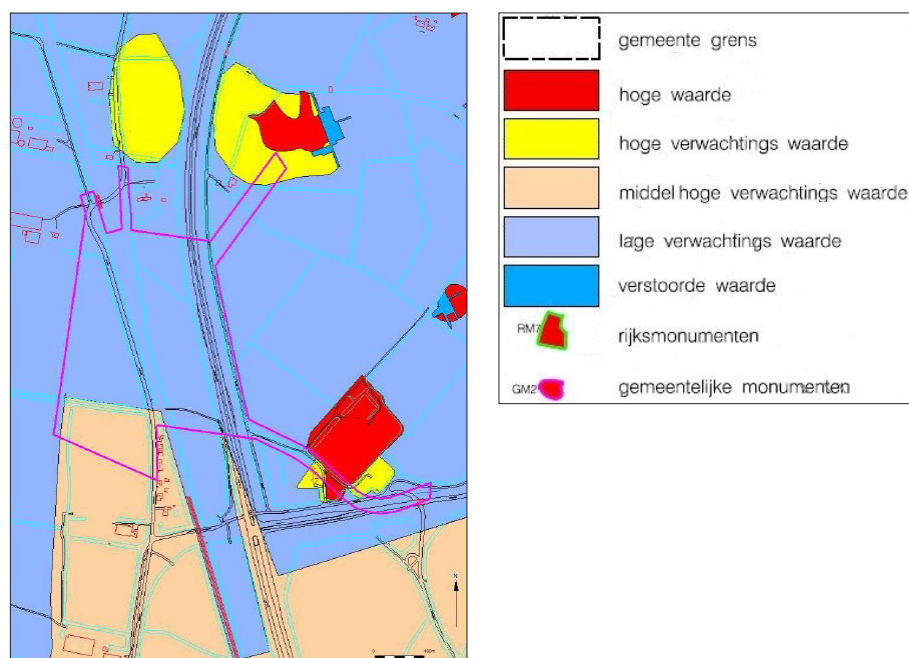
Wanneer uit de resultaten van een archeologisch onderzoek blijkt dat:

- het behouden van de archeologische waarden gewaarborgd kan worden, of:
- er geen onaanvaardbare nadelige gevolgen voor de archeologische waarden zijn, of:
- er geen archeologische waarden zijn,

is het uitvoeren van de bodemwerkzaamheden toegestaan.

ONDERZOEK

Onderdeel van de Erfgoedverordening gemeente Leeuwarden is de archeologische waardenkaart waarop archeologische monumenten, gebieden met een hoge archeologische waarde en met verwachtingswaarden zijn weergegeven. In figuur 4 is het voor het plangebied relevante fragment van de archeologische waardenkaart weergegeven.



Figuur 4. Fragment van de archeologische waardenkaart met daarop geprojecteerd de contour van het bestemmingsplangebied

Archeologische Waardenkaart Leeuwarden

Het plangebied ligt landschappelijk gezien op een kwelderwal direct ten oosten van de voormalige Middelzee. Conform de huidige gemeentelijke waardenkaart heeft het grootste deel van het plangebied een lage archeologische verwachtingswaarde; de overige delen hebben respectievelijk een middelhoge of hoge verwachtingswaarde of een hoge waarde.

In 2000 heeft RAAP in het kader van “Integraalplan Leeuwarden Zuid-West” (RAAP-rapport 647) een archeologisch booronderzoek uitgevoerd, waarvan ook het huidige bestemmingsplangebied deel uitmaakte. Het plangebied heeft op de waardenkaart op basis van de boorresultaten grotendeels een lage archeologische verwachting gekregen. Het zuidwestelijke deel heeft een middelhoge verwachtingswaarde omdat hier nog geen boor- of ander archeologisch onderzoek heeft plaatsgevonden. Verder liggen binnen het plangebied delen van terpen en een voormalig stateterrein met verhoogde huisplaatsen. Het terpresant direct ten oosten van de Overijsselsestraatweg betreft een vindplaats met de toponiem “Barrahûs Oost” en dateert al uit de Romeinse tijd. De terp heeft buiten de kern een hoge verwachtingswaarde. Het stateterrein betreft dat van de Uniastate. Dit laat-middeleeuwse terrein was ooit geheel omgeven door een gracht. Direct ten zuiden ervan ligt een restant van de terp De Werp. Deze dateert uit de Romeinse tijd en heeft een hoge archeologische waarde. Ten westen en oosten daarvan liggen 2 verhoogde huisplaatsen die uit de late Middeleeuwen/nieuwe tijd dateren. De zuidwestelijke dekt mogelijk nog een oudere vindplaats af. Beide hebben een hoge archeologische verwachtingswaarde.

NADERE ARCHEOLOGISCHE
INVENTARISATIE

In gebieden met een lage verwachtingswaarde geldt geen onderzoeksplicht behalve voor m.e.r.-plichtige ingrepen. In gebieden met een middelhoge verwachtingswaarde geldt een onderzoeksplicht voor ingrepen dieper dan 50 cm en groter dan 500 m². In gebieden met een hoge verwachtingswaarde is dit 100 m², in gebieden met een hoge waarde is dit 50 m². Ter bescherming van mogelijk archeologische waarden in deze gebieden, is een dubbelbestemming opgenomen.

De uitvoerbaarheid van het voorliggende bestemmingsplan wordt door archeologische waarden niet belemmerd.

CONCLUSIE

4.7

Cultuurhistorie

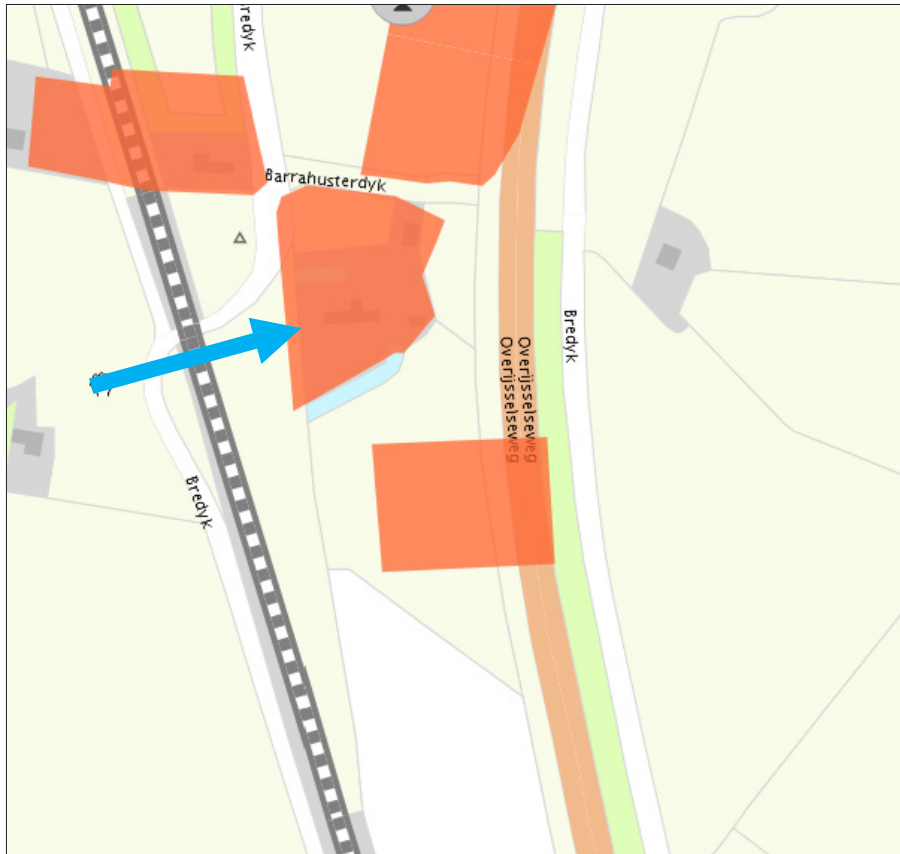
Het plangebied ligt op de grens van de polder van de voormalige Middelzee en de kwelderwal. De polder heeft een typische grootschalige blokverkaveling. De voormalige middeleeuwse zeedijk, de Brédyk, is deels nog in steeds in gebruik als weg. Op het deel waar hij naar het westen is verlegd voor de aanleg van het spoor, loopt ten oosten van het spoor nog een sloot en bomenrij als overblijfsel van de oude dijk. Door de aanleg van het station verdwijnt de sloot en bomenrij, maar het gedeelte van de Brédyk dat nog steeds als weg wordt ge-

bruikt (in het uiterste noorden en in het zuiden van het plangebied), wordt zoveel mogelijk intact gelaten.



Figuur 5. De loop van de oude dijk (rode lijn)

In het noorden ligt het buurtschap Barrahûs, ooit een uithof van het klooster van Burgum. Het terrein met omgrachting zijn nog steeds een zichtbaar overblijfsel hiervan. De plangrens loopt dwars door de westelijke gracht van dit middeleeuwse terrein. De gracht blijft zoveel mogelijk onaangeroerd.



Figuur 6. De voormalige uithof van klooster Burgum (blauwe pijl)

In het zuidwesten is in het landschap nog een belangrijk historisch relict zichtbaar, het stateterrein van Uniastate. De plangrens doorsnijdt het zuidoostelijke deel van dit terrein. Hier is nog een deel van de gracht aanwezig. Dit terrein heeft daarnaast archeologische waarde (paragraaf 4.6). Ook hier zal er naar gestreefd worden dit terrein voor zover mogelijk onaangeroerd te laten.



Figuur 7. Het terrein van de voormalige Uniastate (blauwe pijl)

CONCLUSIE Bij de realisatie van het station Werpssterhoek wordt rekening gehouden met de aanwezige cultuurhistorische waarden in en nabij het plangebied. De uitvoerbaarheid van het voorliggende bestemmingsplan wordt door cultuurhistorische waarden niet belemmerd.

4.8

Water

Inleiding

WET- EN REGELGEVING

Op grond van een afspraak uit de Startovereenkomst “Waterbeleid 21^e eeuw” dienen decentrale overheden in de toelichting op ruimtelijke plannen een waterparagraaf op te nemen. In die paragraaf dient uiteengezet te worden wat voor gevolgen het plan in kwestie heeft voor de waterhuishouding, dat wil zeggen het grondwater en het oppervlaktewater. Het is de schriftelijke weerslag van de zogenaamde watertoets die sinds 1 november 2003 is verankerd in het Besluit op de ruimtelijke ordening en opnieuw is bekrachtigd in de Waterwet (2009). Het doel van de watertoets is waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Door middel van de watertoets wordt in een vroegtijdig stadium aandacht besteed aan het wateraspect.

Rol van de gemeente en van het waterschap in het waterbeheer

Voor het uitvoeren van de watertoets is het beleid van het Wetterskip Fryslân van belang. Dit beleid is neergelegd in het Waterbeheerplan 2010-2015 (WBP) "Wiis mei wetter" en het waterhuishoudingsplan (WHP) "Wetter jout de romte kwaliteit". Beide waterplannen houden rekening met de nieuwe Waterwet.

BELEID
WETTERSKIP FRYSLÂN

De Watertoets voor duurzame ruimtelijke inrichting heeft betrekking op veiligheid tegen overstromingen en op de kwantiteit en kwaliteit van zowel oppervlakte- als grondwater. Het is een instrument om verdroging te bestrijden en wateroverlast te voorkomen. Door toepassing van de watertoets worden de effecten van ruimtelijke ingrepen op de waterhuishouding duidelijk. Dit kan leiden tot aanpassingen in het ruimtelijke ontwerpplan.

De aandacht gaat daarbij uit naar:

- **Inrichting voor waterkwantiteit**
De inrichting voor kwantiteit volgt de prioriteitstrits "vasthouden-bergen-afvoeren". Geprobeerd wordt eerst het gebiedseigen water vast te houden in de bodem. Als dat niet toereikend is, wordt gezocht naar locaties om water te bergen. Wanneer ook deze pogingen niet tot het gewenste effect leiden, wordt afvoeren als optie overwogen. Aandachtspunten bij het toekennen van bestemmingen zijn het zoveel als mogelijk voorkomen van verzilting, verdroging, watertekorten en wateroverlast.
- **Inrichting voor waterkwaliteit**
Hierbij staat de trits: "schoonhouden-scheiden-zuiveren" centraal. Eerst wordt een brongerichte aanpak toegepast, zonder te vervuilen. Als dat niet toereikend is, wordt ervoor gezorgd dat de verontreinigende stoffen zich niet kunnen verspreiden. Als dat niet volledig te voorkomen is, worden de verontreinigingen gezuiverd. De nadruk bij de voorkeursvolg-orde ligt dus op het zoveel als mogelijk vasthouden van schoon water. Aandachtspunten zijn grondwaterbeschermingsgebieden en zwemwaterlocaties.
- **Voorkomen van afwenteling**
Bij de toepassing van de watertoets wordt niet alleen naar het plangebied zelf gekeken. Ook de benedenstroomse gebieden vragen aandacht. Het is niet de bedoeling dat lokale ruimtelijke ingrepen leiden tot negatieve effecten elders. Als deze afwenteling niet te voorkomen is, moeten maatregelen leiden tot compensatie (liefst binnen het plangebied) en mitigatie (beperking van de effecten). Desgewenst moet het plangebied vergroot worden om de benodigde ruimtelijke maatregelen mee te nemen in het bestemmingsplan.
- **Op tijd**
De watertoets kent naast deze inhoudelijke criteria ook een procesmatig criterium; namelijk het zeer vroegtijdig betrekken van de waterbeheerders bij het planproces. Eerder dan tot nu toe. Dit is vooral van belang

bij locatiekeuzen, in bijvoorbeeld structuurvisies. Een optimale locatiekeuze vanuit de waterhuishouding voorkomt een vergaande en dus dure compensatie van nadelige effecten.

WATERADVIES	De waterbeherende instantie in en in de directe omgeving van het plangebied is Wetterskip Fryslân. Met Wetterskip Fryslân wordt, mede met het oog op een voorgenomen peilbesluit voor het hele plangebied De Zuidlanden, overleg gevoerd over de toekomstige (water)inrichting van het gebied.
CONCLUSIE	Het aspect water leidt niet tot belemmeringen ten aanzien van de uitvoerbaarheid van voorliggend bestemmingsplan.

4.9

Verkeer en parkeren

Het toekomstige station Werpsterhoek langs de spoorlijn tussen Leeuwarden en Heerenveen zal worden gerealiseerd nabij de aansluiting van de Haak om Leeuwarden met de Overijsselselaan. Hier is straks de belangrijkste toegangspoort tot de stad op het kruispunt van de Wâldwei (N31), de A32 en de spoorverbinding tussen Heerenveen en Leeuwarden. De Haak om Leeuwarden is de opwaardering van de route via Rijksweg N31 tot een verkeersveilige en volwaardige autoweg met 2 stroken per richting, ongelijkvloerse aansluitingen en een 100 km/u regiem. De Haak verbetert de bereikbaarheid van Leeuwarden en is daardoor een stimulans voor het (economische) functioneren van stad en de regio. Daarnaast maakt de Haak de verstedelijkingsopgave aan de zuidwestkant van Leeuwarden mogelijk. Bovendien zorgt de Haak ervoor dat doorgaand verkeer niet door de stad gaat maar er omheen. De Overijsselselaan is de vernieuwde invalsweg voor Leeuwarden vanaf het zuiden en tegelijkertijd ook de ontsluitende structuur voor De Zuidlanden. De gemeente voert deze weg uit met twee rijstroken per richting. De wettelijke maximumsnelheid bedraagt 50 km/u en de kruispunten worden met verkeerslichten geregeld. De Overijsselselaan krijgt een groen en stedelijk karakter.

Station Werpsterhoek heeft diverse functies, te weten:

- bediening van de diverse in De Zuidlanden geplande functies zoals wonen, werken en onderwijs;
- opstapstation richting de Randstad (vanuit auto, OV en eventueel ook fiets);
- overstapstation/transferium richting het stedelijk gebied van Leeuwarden.

Het station is een belangrijk onderdeel van het geplande transferium op deze locatie. Transferia zijn een belangrijk instrument voor het bevorderen van de mogelijkheden van ketenverplaatsingen. Het doel van transferia is overstapplaatsen aan te bieden van de ene vervoerswijze naar de andere vervoerswijze. Het gaat daarbij vooral om de overstap van auto naar openbaar vervoer of de fiets in vervoerrelaties gericht op de binnenstad en grote werkgelegen-

heidsconcentraties. Belangrijke verbindingen voor alle vervoerswijzen is essentieel voor het kunnen functioneren van het transferium. De diverse infrastructurale voorzieningen voor die verschillende vervoerwijzen komen daarom samen op deze belangrijke locatie. De gemeente hanteert een groeimodel bij de ontwikkeling van transferia. In eerste instantie realiseert zij kleinschalige transferia van beperkte omvang. Na gebleken gebruik kan een transferium worden uitgebreid met parkeerplaatsen en voorzieningen.

De fietsonderdoorgang zorgt voor een logische en veilige spoor kruising zo veel mogelijk aansluitend op de bestaande route over de Brédyk. De aansluitingen vanuit de bestaande of nog aan te leggen infrastructuur op deze onderdoorgang worden op maaiveld op logische plaatsen gerealiseerd.

De tunnel voor autoverkeer is, om de fietsverbinding noord-zuid zo gestrekt mogelijk aan te kunnen leggen, op enige afstand gelegd. Ook hier geldt dat de aansluitingen op de bestaande of nog aan te leggen infrastructuur op zo logisch mogelijke wijze worden gesitueerd. Met logisch wordt zowel voor de fiets- als voor de autotunnels bedoeld: zo kort mogelijk, maar wel rekening houdend met de bestaande verkaveling en aanwezige bebouwing en dergelijke.

Door het station Werpsterhoek worden ongeveer 1.650 motorvoertuigbewegingen gegeneerd. Een berekening is opgenomen in bijlage 6.

Juridische toelichting

5

5.1

Inleiding

Bij het opstellen van dit bestemmingsplan zijn de Wet ruimtelijke ordening (Wro), het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) (in werking getreden per 1 juli 2008) en de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2008 (SVBP2008) (in werking getreden op 1 januari 2010) toegepast. Dit houdt onder andere in dat in de nieuwe Wro de strafbepaling en de algemene gebruiksbepaling zijn neergelegd, zodat deze niet meer hoeven te worden opgenomen in de planregels.

De SVBP2008 bevat een aantal voorschriften dat moet worden opgevolgd. Voor de planregels betekent dit onder meer dat niet meer wordt gesproken van voorschriften maar van regels. Tevens is er een aantal dwingend voorgeschreven begripsbepalingen, die worden neergelegd in het artikel aangaande begrippen. Ook schrijft de SVBP2008 voor op welke wijze er invulling moet worden gegeven aan de wijze van meten.

In het nieuwe Bro is een formulering opgenomen ten aanzien van de anti-dubbelregel en het overgangsrecht. Deze teksten zijn neergelegd in de planregels. De nieuwe regelingen hebben tot gevolg dat het bestemmingsplan, wat betreft de vorm en de inhoud, enigszins kan afwijken van de tot nu toe gebruikelijke wijze van opstellen.

Op 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) met het bijbehorende Besluit omgevingsrecht (Bor) in werking getreden. De invoering van de Wabo en het Bor heeft grote gevolgen voor het ruimtelijk omgevingsrecht zoals dat nu geldt op grond van de Wro. Met de inwerkingtreding van de Wabo is de Wro deels vervallen en opgegaan in de Wabo.

WET ALGEMENE BEPALINGEN
OMGEVINGSRECHT

In de Wabo en het Bor is de omgevingsvergunning geïntroduceerd en geregeld. In de omgevingsvergunning zijn de verschillende toestemmingen voor locatiegebonden activiteiten geïntegreerd, waarbij sprake is van een samenloop met andere locatiegebonden activiteiten die gevolgen hebben voor de fysieke leefomgeving. Ook de ontheffingen die in een bestemmingsplan zijn geregeld, zijn na 1 oktober 2010 vervangen door de omgevingsvergunning. Dit geldt ook voor de aanlegvergunning. Het algemene gebruiksverbod dat is opgenomen in artikel 7.10 Wro is komen te vervallen en is vervangen door het algemene gebruiksverbod dat is opgenomen in artikel 2.1 Wabo. Voor een gebruik in strijd met een bestemmingsplan is een omgevingsvergunning vereist.

Door de komst van de Wabo en het Bor is een aantal begrippen uit de Wro vervallen (onder andere ontheffing en aanlegvergunning); deze begrippen worden ook in de RO-standaard SVBP2008 gebruikt. In september 2010 zijn er werkafspraken met betrekking tot de SVBP2008 gepubliceerd. Het voorliggende plan is aangepast aan de werkafpraak september 2010 SVBP2008. Zo wordt er niet meer gesproken over ontheffingen, maar over afwijkingen. De in het overgangsrecht genoemde bouwvergunning is vervangen door een omgevingsvergunning voor het bouwen.

5.2

Bestemmingsplanprocedure

De bestemmingsplanprocedure is geregeld in de Wet ruimtelijke ordening (Wro), afdeling 3.2 van de Wro, hoofdzakelijk in artikel 3.8 Wro. Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) geeft een aantal aanvullende regels met betrekking tot bestemmingsplannen. In de procedure als beschreven in artikel 3.8 Wro zijn verschillende fasen te onderscheiden:

Vorbereidingsprocedure

Voor het opstellen van een voorontwerpbestemmingsplan verricht de gemeente onderzoek naar de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen, naar de bestaande toestand en naar mogelijke en wenselijke ontwikkelingen binnen een gemeente. Het voorontwerpbestemmingsplan is voor overleg gezonden aan de in artikel 3.1.1 van het Bro genoemde instanties. De gemeente heeft vervolgens op het overleg ex artikel 3.1.1 Bro gereageerd door in de toelichting van het plan op de gemaakte op- en aanmerkingen in te gaan en aan te geven welk standpunt de gemeente daarover inneemt. De opmerkingen en de gemeentelijke reactie daarop zijn in paragraaf 6.1 opgenomen. Inspraak is niet geboden, al is er wel een informele informatieavond gehouden waar een ieder de gelegenheid heeft gekregen om zijn mening over het plan weer te geven.

Vaststellingsprocedure

Na aankondiging in de Staatscourant en in één of meer plaatselijke dag-, nieuws-, of huis-aan-huisbladen wordt het ontwerpbestemmingsplan gedurende zes weken ter inzage gelegd. Gedurende deze periode kan een ieder zienswijzen omtrent het ontwerp naar voren brengen. Na afloop van de termijn van de terinzagelegging stelt de gemeenteraad het bestemmingsplan, al dan niet gewijzigd, uiterlijk 12 weken na de termijn van terinzagelegging vast.

Beroepsprocedure

Na de vaststelling van het bestemmingsplan maakt de gemeenteraad het vaststellingsbesluit bekend en legt het vastgestelde bestemmingsplan ter inzage. Indien Gedeputeerde Staten of de minister een zienswijze hebben ingediend die door de gemeenteraad niet volledig is overgenomen of indien de gemeenteraad het bestemmingsplan gewijzigd heeft vastgesteld, geschiedt bekendmaking en terinzagelegging uiterlijk 6 weken na vaststelling. Uiterlijk 6 weken na

bekendmaking van het vaststellingsbesluit kan er beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Indien het bestemmingsplan ongewijzigd is vastgesteld en/of gehoor is gegeven aan zienswijzen van Gedeputeerde Staten en/of de VROM inspectie wordt het vaststellingsbesluit door de gemeenteraad uiterlijk 2 weken na vaststelling hiervan bekend gemaakt. Tevens wordt uiterlijk 2 weken na vaststelling van het bestemmingsplan het vaststellingsbesluit bekendgemaakt.

5.3

Inspraak en overleg

Inspraak

In het kader van de uitvoeringsmaatregelen Wro heeft de gemeenteraad op 23 maart 2009 wat betreft het onderdeel inspraak het volgende besloten. Alleen wanneer de omvang van het plangebied of het maatschappelijk belang van de inhoud daar aanleiding toe geeft, wordt er gelegenheid geboden tot inspraak op een voorontwerpbestemmingsplan. In dit geval is geoordeeld dat er weliswaar sprake is van een groot maatschappelijk belang, maar dat de aard van het project zodanig is ten opzichte van zijn omgeving dat een uitgebreide inspraak niet nodig is geoordeeld en bovendien gezien de tijd en gezien de nog volgende ontwerpfasen, waarin uiteraard zienswijzen ingediend kunnen worden.

5.4

Juridische vormgeving

Op grond van artikel 3.1.3 Bro en artikel 3.1.6 Bro moet een bestemmingsplan worden vervat in:

1. een beschrijving van de bestemmingen, waarbij per bestemming het doel of de doeleinden worden aangegeven;
2. bestemmingen die bij of krachtens wet kunnen worden voorgeschreven;
3. regels die bij of krachtens wet kunnen worden voorgeschreven;
4. voor zover nodig uitwerkings-, wijzigings- en afwijkingsbepalingen.

Daarnaast dient een dergelijk plan vergezeld te gaan van een toelichting, waarin de aan het plan ten grondslag liggende gedachten, de uitkomsten van het onderzoek en de uitkomsten van het overleg zijn vermeld.

Bij de vormgeving van de regels en verbeelding is aangesloten bij de systematiek die is voorgeschreven door de SVBP2008. Dit heeft tot gevolg dat er meer uniformiteit in bestemmingsplannen ontstaat.

De wijze waarop de regeling is vormgegeven wordt in grote lijnen bepaald door de Wro en het Bro. Dit betekent dat het bestemmingsplan bestaat uit een analoge bestemmingsplan, bestaande uit een kaart, regels en toelichting en ook

INHOUD
BESTEMMINGSPLAN

uit een digitaal bestemmingsplan, de verbeelding, bestaande uit een kaart, regels en toelichting.

Het digitale bestemmingsplan is via www.ruimtelijkeplannen.nl raadpleegbaar.

5.5

Toelichting op de bestemmingen

Er is voor een eenvoudige planologische regeling gekozen die voorziet in een helder stelsel van regels en de nodige flexibiliteit biedt. Aan de hand van de bestemmingsregels kan het planvoornemen worden gerealiseerd. In de toekomst kan de gerealiseerde situatie vervolgens worden gehandhaafd. In het plan zijn 2 bestemmingen opgenomen, te weten 'Verkeer - Railverkeer' en 'Verkeer - Verblijf'.

VERKEER - RAILVERKEER	Deze bestemming ziet op de spoorbaan zelf en alle rechtstreeks daarmee samenhangende voorzieningen als een stationsgebouw, perrons en dergelijke. Deze bestemming is afgestemd op de wensen van ProRail en maakt tevens de bouw van een aantal voorzieningen mogelijk die horen bij een station.
VERKEER - VERBLIJF	Onder deze bestemming vallen niet alleen de ontsluitingswegen voor auto's en fietsers, maar ook de parkeervoorzieningen ten behoeve van het station.
LEIDING - GAS	Binnen het plangebied bevindt zich een aardgastransportleiding van zodanige omvang dat deze als zodanig moet worden bestemd door middel van de dubbelbestemming 'Leiding - Gas'. Deze wordt opgenomen voor een gebied 4 meter ter weerszijden van de bewuste leiding. Binnen dit gebied geldt een verbod om zonder meer te bouwen, alsmede een verbod op het uitvoeren van diverse werken en werkzaamheden zonder omgevingsvergunning (aanlegvergunning).
WAARDE - ARCHEOLOGIE	Archeologisch waardevolle gebieden in het plangebied zijn aangegeven met diverse dubbelbestemmingen 'Waarde - Archeologie'. Hiermee zijn verschillende aanvullende criteria gesteld voor het verlenen van omgevingsvergunning vanwege ruimtelijke ontwikkelingen in een met 'Waarde - Archeologie' bestemd gebied (zie ook paragraaf 4.6).
WAARDE - ARCHEOLOGIE 1	De gebieden met een hoge waarde zijn onder de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 1' gebracht. Voor bouwwerken en daaraan gerelateerde werkzaamheden groter dan 50 m ² dient vooraf een omgevingsvergunning te worden verkregen. Ter bescherming van de archeologische waarden is tevens een omgevingsvergunning vereist voor diverse werkzaamheden op en in de bodem.
WAARDE - ARCHEOLOGIE 2	De gebieden met een hoge verwachtingswaarde zijn onder de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 2' gebracht. Voor bouwwerken en daaraan gerelateerde werkzaamheden groter dan 100 m ² dient vooraf een omgevingsvergunning te worden verkregen. Ter bescherming van de archeologische waarden is

tevens een omgevingsvergunning vereist voor diverse werkzaamheden op en in de bodem.

De gebieden met een middelhoge verwachtingswaarde zijn onder de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 3' gebracht. Voor bouwwerken en daaraan gerelateerde werkzaamheden groter dan 500 m² dient vooraf een omgevingsvergunning te worden verkregen. Ter bescherming van de archeologische waarden is tevens een omgevingsvergunning vereist voor diverse werkzaamheden op en in de bodem.

WAARDE - ARCHEOLOGIE 3

De cultuurhistorische waarden in het plangebied (zie ook paragraaf 4.7), zijn opgenomen op de verbeelding middels de dubbelbestemming 'Waarde - Cultuurhistorie'. Hiermee is een beschermingsregeling voor deze elementen en structuren van kracht.

WAARDE - CULTUURHISTORIE

Uitvoerbaarheid

6

6.1

Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.1.1

Inleiding

Het voorontwerp van het bestemmingsplan “Leeuwarden - Station Werpsterhoek” is in het kader van het Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening toegezonden aan de volgende overleginstanties:

1. Provincie Fryslân;
2. Ministerie van Defensie;
3. Ministerie van Economische zaken Landbouw en Innovatie;
4. Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit;
5. Ministerie van Economische zaken;
6. Rijkswaterstaat;
7. LTO Noord;
8. Wetterskip Fryslân;
9. ProRail;
10. Gasunie;
11. Brandweer Fryslân;
12. Brandweer Leeuwarden;
13. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed;
14. Liander;
15. KPN;
16. Vitens;
17. Enexis;
18. Gemeente Boarnsterhim;
19. Gemeente Littenseradiel;
20. Gemeente Menaldumadeel;
21. Gemeente Leeuwarderadeel;
22. Gemeente Tytsjerksteradiel.

De schriftelijke reacties van de overlegpartners onder 1, 9, 10, 11, 14 zijn hierna afzonderlijk van commentaar voorzien. De overige instanties hebben aangegeven dat het voorontwerp van het bestemmingsplan “Station Werpsterhoek” hen geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen of hebben niet gereageerd. Alle ontvangen reacties zijn in bijlage 7 bij deze toelichting aan het plan toegevoegd.

6.1.2

Overlegreacties

1. Provincie Fryslân

Gedeputeerde Staten van Fryslân hebben bij brief van 15 mei 2012 een reactie gegeven op het voorontwerpbestemmingsplan. Het bestemmingsplan beoogt de juridisch-planologische mogelijkheden te scheppen voor:

- de aanleg van een treinstation, met halteplaats, perrons en wat er voor een directe stationsfunctie nodig is;
- een fietsonderdoorgang, die west- en oostzijde van de spoorlijn met elkaar verbindt;
- een auto-onderdoorgang, zuidelijker gelegen dan de feitelijke stationslocatie;
- fietsenstalling en parkeervoorzieningen;
- de noodzakelijke verplaatsing van de hogedrukgasleiding.

De nadere invulling van het ruimere gebied rondom de stationslocatie zal op een later moment verder worden uitgewerkt en planologisch worden geregeld. De provincie Fryslân wijst erop dat zij in gesprek met de gemeente Leeuwarden zijn over de programmering van functies in de stad. Deze gedachtewisseling over het beleid voor de toekomst van dit type functies zal naar alle waarschijnlijkheid consequenties hebben voor de verdere invulling van het gebied rond het station.

Verder stelt de provincie het op prijs om vanuit het gezamenlijk belang bij de realisatie van het station, de ontwikkeling van de stedelijke functies in het gebied rondom het station met de gemeente nauwlettend te blijven volgen.

Reactie gemeente

Zoals de provincie Fryslân in hun overlegreactie aangeeft, regelt dit bestemmingsplan niet de nadere invulling van het ruimere gebied rondom de stationslocatie. Dit zal op een later moment verder worden uitgewerkt en planologisch worden geregeld.

De gemeente is op dit moment in gesprek met de provincie over de programmering van functies in de stad. Bij een nadere invulling van het gebied rondom de stationslocatie zal in overleg met de provincie gezocht moeten worden naar de optimale programmering van deze stationslocatie.

9. ProRail

Bij brief van 5 april 2012 heeft ProRail gereageerd op het voorontwerpbestemmingsplan. Voor de verbeelding wordt aangegeven dat de naam aangepast moet worden op de naam van het bestemmingsplan. Verder is het niet duidelijk welke bestemming rust op de spoorbaan.

Voor de regels is aangegeven dat in artikel 3.1 de verwijzing naar kruisende wegen/onderdoorgangen ontbreekt. Verder bedraagt de bouwhoogte 9 meter.

Op het perron zijn mogelijk ook liften voorzien, waardoor de bouwhoogte van gebouwen opgehoogd dient te worden tot 11 meter.

In de regels en de toelichting dient rekening te worden gehouden met de gasleiding. Verder worden in de toelichting enkele afkortingen gebruikt zonder deze nader te verklaren (RSP, GREX). Met betrekking tot het onderdeel externe veiligheid is de redenering dat mensen niet gedurende langere tijd op het station verblijven niet te volgen. Verder wordt er verwezen naar het Basisnet. Deze is echter nog niet van kracht. De Circulaire risiconormering is van toepassing.

Over het onderdeel ecologie merkt ProRail op dat onder de kopjes Vissen en Andere soorten verschillende teksten zijn opgenomen. Verzocht wordt deze teksten op elkaar aan te passen.

Reactie gemeente

Naar aanleiding van de reactie van ProRail wordt het bestemmingsplan op de volgende onderdelen aangepast:

- De naam van het nieuwe bestemmingsplan “Leeuwarden - Station Werpsterhoek” wordt door het hele plan consequent toegepast.
- In artikel 3.1 van de regels wordt een regeling opgenomen dat kruisende wegen/onderdoorgangen mogelijk zijn.
- De bouwhoogte van gebouwen wordt aangepast tot 11 meter.
- De aanwezige gasleiding worden op de verbeelding aangegeven, waarbij een beschermende regeling voor deze leidingen in de regels wordt opgenomen.
- De gebruikte afkortingen worden nader verklaard.
- De teksten onder de kopjes vissen en andere soorten worden op elkaar aangepast.

Verder rust op de spoorbaan de bestemming ‘Verkeer - Railverkeer’. Voor de reacties op het onderdeel externe veiligheid wordt verwezen naar de reactie van de Brandweer Fryslân op dit onderdeel en onze reactie hierop.

10. Gasunie

De Gasunie heeft op 4 april 2012 een reactie gegeven op het voorontwerpbestemmingsplan. Geconstateerd is dat in het plangebied twee aardgastransportleidingen aanwezig zijn. Deze dienen planologisch beschermd te worden. De ligging van de leidingen is meegezonden. Rond de leiding dient een belemmeringsstrook opgenomen te worden van 4 meter aan weerszijde van de hartlijn van de leiding. Voor deze belemmeringsstrook dient in de regels de bestemming ‘Leiding - Gas’ opgenomen te worden.

Verder wordt geconcludeerd dat ter plaatse van de leidingen de gronden zijn aangewezen voor verkeersdoeleinden. Deze gronden zijn onder andere bestemd voor gebouwen en overige voorzieningen ten behoeve van een spoorwegstation. Meegegeven wordt dat het niet toegestaan is enig bouwwerk op te

richten boven de leidingen of binnen een afstand van 4 meter aan weerszijde van de hartlijn van de leidingen.

Reactie gemeente

De aanwezige gasleidingen worden conform de toegestuurde tekeningen van de Gasunie inbestemd, inclusief een belemmeringsstrook van 4 meter aan weerszijde van de hartlijn van deze leidingen. Verder wordt voor deze leidingen de bestemming 'Leiding - Gas' opgenomen.

Voor het overige wordt bij de uitwerking van de plannen rekening gehouden met de opmerkingen van de Gasunie.

11. Brandweer Fryslân

Brandweer Fryslân heeft bij brief van 3 april 2012 gereageerd op het voorontwerpbestemmingsplan. De brandweer ziet geen noodzaak om bij dit bestemmingsplan opmerkingen te plaatsen in het kader van externe veiligheid. Dit heeft te maken met het feit dat (trein)stations niet gezien kunnen worden als (beperkt) kwetsbaar object, omdat de aanwezige personen zich slechts gedurende korte periodes op de locatie bevinden.

Er is verder onvoldoende bluswater in/rond het plangebied aanwezig. Geadviseerd wordt in overleg te treden met brandweer Leeuwarden over hoe dit wordt opgelost.

Reactie gemeente

In het kader van de uitvoering van de plannen zal overleg plaatsvinden met brandweer Leeuwarden.

14. Liander

Liander heeft bij brief van 14 maart 2012 gereageerd op het voorontwerpbestemmingsplan. Meegedeeld is dat er geen kabels en leidingen van Liander in het gebied zijn.

6.2

Economische uitvoerbaarheid

In de financiering van het station met de bijbehorende voorzieningen is voorzien vanuit de RSP-gelden; het station is benoemd als 'concreet project'. Het station is als zodanig opgenomen in het Programma Noord Nederland waarover overeenstemming bestaat tussen het Samenwerkingsverband Noord Nederland, ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Het is ook opgenomen in het convenant bereikbaarheid tussen Provincie Friesland en gemeente Leeuwarden.

De realisering van het stationsgebied loopt vooruit op de feitelijke ingebruikname. De gemeente draagt de kosten voor de aan te leggen ontsluitingswegen. De gemeenteraad stelt daarvoor het benodigde krediet beschikbaar. De economische uitvoerbaarheid van het plan is daarmee voldoende verzekerd.

Colofon

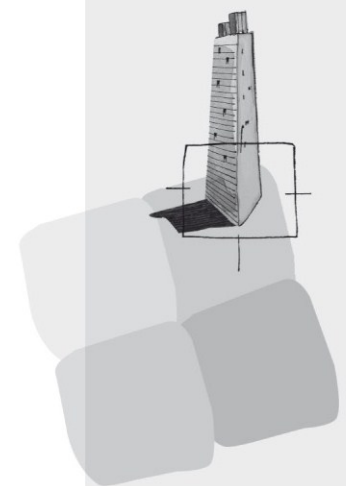
Opdrachtgever
Gemeente Leeuwarden

Contactpersoon
De heer C. Tasma

Bestemmingsplan
BügelHajema Adviseurs b.v.

Projectleiding
BügelHajema Adviseurs b.v.

Projectnummer
129.00.00.21.00



BügelHajema Adviseurs bv
Bureau voor Ruimtelijke
Ordering en Milieu BNSP
Balthasar Bekkerwei 76
8914 BE Leeuwarden
T 058 215 25 15
F 058 215 91 98
E leeuwarden@bugelhajema.nl
W www.bugelhajema.nl

Vestigingen te Assen,
Leeuwarden en Amersfoort