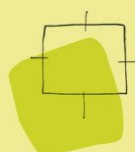
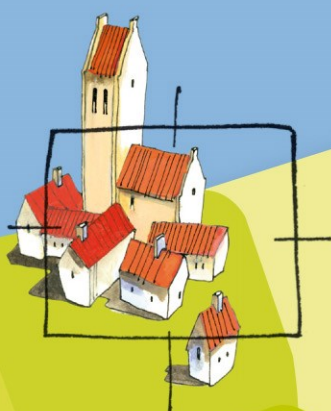


Bestemmingsplan Jirnsum Sylsbrêge



Gemeente Leeuwarden

VASTGESTELD



BügelHajema

Plek voor ideeën

Bestemmingsplan Jirnsom Sylsbrêge

V A S T G E S T E L D

Inhoud

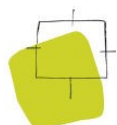
Toelichting + bijlagen

Regels

Verbeelding

24 november 2014

Projectnummer 025.00.08.10.00



Ideeën voor een plek

Overzichtskaart



Toelichting

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Algemeen	5
1.2	Ligging van het plangebied	5
1.3	Andere ontwikkelingen	6
1.4	Leeswijzer	6
2	Beleid	9
2.1	Provinciaal beleid	9
2.2	Gemeentelijk beleid	11
2.2.1	Het Friese Merenproject	11
2.2.2	Schetsvisie Jirnsumer Sylsbrêge	11
2.2.3	Vigerende bestemmingsplannen	13
3	Onderzoek	15
3.1	Water	15
3.2	Bodem	16
3.3	Geluid	17
3.4	Archeologie en cultuurhistorie	19
3.4.1	Archeologie	19
3.4.2	Cultuurhistorie	20
3.5	Ecologie	21
3.6	Overige aspecten	22
3.7	Conclusie	22
4	Toelichting op de planregels	23
4.1	Algemeen	23
4.2	Nadere toelichting op de regels	24
5	Uitvoerbaarheid	27
5.1	Economische uitvoerbaarheid	27
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	27
5.2.1	Inspraak	27
5.2.2	Overleg	29

Bijlagen

Inleiding



1.1

Algemeen

De voormalige gemeente Boarnsterhim (per 1 januari 2014 de gemeente Leeuwarden) wil in samenwerking met de provincie Fryslân in het kader van het Friese Merenproject de bestaande brug (de 'Sylsbrêge') in de Grousterdyk in Jirnsum vervangen voor een brug met een doorvaarthoogte van 2,5 m en een minimale doorvaartbreedte van 7 tot (maximaal) 10 m. De nieuwe brug komt iets noordelijker te liggen dan de bestaande brug.

Het voorliggende bestemmingsplan vormt de planologisch-juridische onderlegger voor de realisatie van de nieuwe brug. Het plan vervangt gedeeltelijk de volgende vigerende bestemmingsplannen:

- Bestemmingsplan Jirnsum, vastgesteld op 10 juli 2012.
- Bestemmingsplan Buitengebied, vastgesteld op 10 maart 2009.

1.2

Ligging van het plangebied

Het bestemmingsplan heeft betrekking op de brug aan de noordoostzijde van Jirnsum. Het betreft eigenlijk twee naast elkaar gelegen bruggen, één voor fietsers en één voor autoverkeer. Ze zijn gelegen over de waterloop de Kromme Grou. Ten zuiden van de brug gaat de Kromme Grou over in De Boarn. Aan de westzijde sluit de bestaande brug aan op de Grousterdyk die naar het dorpscentrum van Jirnsum leidt. Aan de oostzijde leidt de brug naar de weg richting Grou, die eerst 'Op 'e Syl' genoemd wordt en daarna overgaat in de Reinerswei.



Figuur 1. Luchtfoto van het plangebied en omgeving

1.3

Andere ontwikkelingen

De realisatie van een nieuwe brug bij Jirnsum houdt verband met de wens van de provincie Fryslân en de voormalige gemeente Boarnsterhim om de Kromme Grou geschikt te maken voor met name motorboten met een hoogte van 2,5 m ('Middelséhoogte') naast de sloepen en andere open boten die er nu gebruik van maken. Wanneer de doorvaarthoogte van de beide vaste bruggen in de autosnelweg A32 over de Kromme Grou ter hoogte van Grou te zijner tijd ook worden verhoogd, ontstaat een alternatieve route tussen Leeuwarden - Wergea - Grou - Akkrum - Sneek, waarmee het Prinses Margrietkanaal kan worden gemeden.

Met de aanleg van de brug wordt ook rekening gehouden met een aantal andere ontwikkelingen in de directe omgeving:

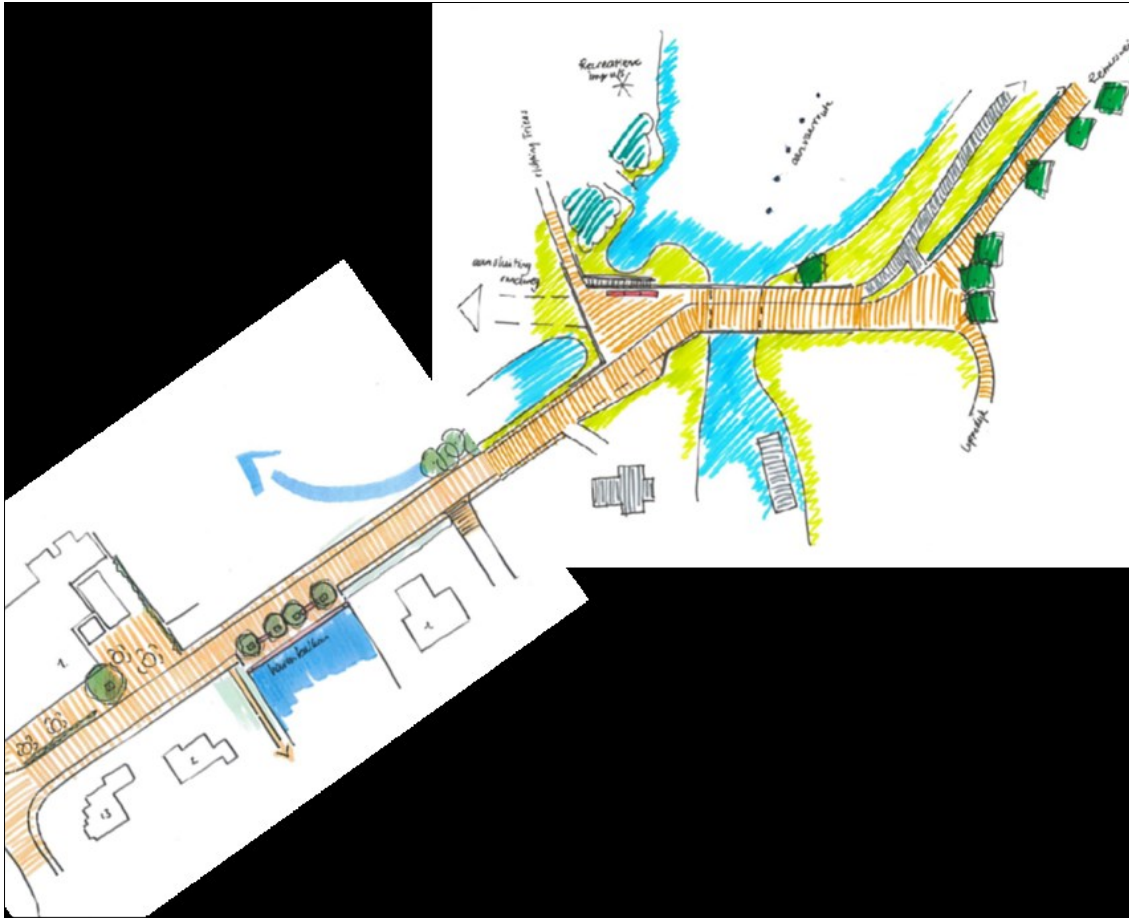
- Ten eerste wordt in de toekomst mogelijk een 'rondweg' gerealiseerd vanaf de nieuwe brug aansluitend op de Rijksweg. Dit zou betekenen dat de Grousterdyk autoluw gemaakt kan worden. Hiervoor wordt een risicoanalyse opgesteld, waaruit moet blijken of de realisatie van de rondweg haalbaar is.
- Tevens ontstaat in combinatie met de rondweg de mogelijkheid om een aantal kleinschalige recreatieve voorzieningen te realiseren aan de noordzijde van de brug: een zwemgelegenheid, een steiger en een aanlegplaats voor kano's. Op deze voorzieningen wordt in de schetsvisie Jirnsumer Sylsbrêge nader ingegaan.

Het voorliggende bestemmingsplan heeft alleen betrekking op de realisatie van de nieuwe brug.

1.4

Leeswijzer

Na deze inleiding wordt in hoofdstuk 2 kort ingegaan op het relevante beleid. De planologische randvoorwaarden worden in hoofdstuk 3 nader toegelicht. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 een toelichting gegeven op de planregels. Hoofdstuk 5 behandelt de uitvoerbaarheid van het plan.



Figuur 2. Schets van de nieuwe Sylsbrêge en omgeving

2.1

Provinciaal beleid

Streekplan Fryslân 2007: 'Om de kwaliteit fan de romte'

Het beleid inzake de ruimtelijke inrichting van Friesland is in grote lijnen neergelegd in het Streekplan Fryslân 2007: 'Om de kwaliteit fan de romte'. Provinciale Staten van Fryslân hebben op 13 december 2006 het Streekplan voor Fryslân vastgesteld.

Het streekplan is de schakel tussen het abstracte rijksbeleid en het concrete gemeentelijke beleid. Het bovenlokaal belang wordt benadrukt bij het in stand houden en verder ontwikkelen van de gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde van de ruimte. Stad en platteland hebben elkaar nodig en ondersteunen elkaar. Het doel is een economisch sterk en tegelijkertijd mooi Friesland.

Recreatie en toerisme

De provincie streeft naar een verdere verbetering en uitbreiding van de toeristisch-recreatieve netwerken en naar versterking van de onderlinge samenhang. De waterlopen bij Jirnsum, waar de brug overheen gaat, maakt onderdeel uit van het waternetwerk. Naast het bieden van voorzieningen voor verblijf en ontspanning, besteedt het streekplan ook aandacht aan het opheffen van bestaande barrières.

Met de nieuwe brug wordt het bestaande toeristisch-recreatieve netwerk sterk verbeterd. Het plan past daarmee in het provinciaal beleid.

CONCLUSIE

Verordening Romte Fryslân

Op 1 augustus 2011 is de Verordening Romte Fryslân in werking getreden. De verordening stelt regels die ervoor moeten zorgen dat de provinciale ruimtelijke belangen doorwerken in de gemeentelijke ruimtelijke plannen. De verordening voorziet niet in nieuw beleid. Uitsluitend geldend provinciaal ruimtelijk beleid is omgezet in algemeen geldende regels. Het gaat met name om beleid in het Streekplan Fryslân 2007, het Derde provinciale Waterhuishoudingsplan 2010-2015 en het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan.

Uitgangspunt is dat de verordening niet meer regelt dan noodzakelijk is. Wat elders al goed geregeld is (in de AMvB Ruimte of in andere wet- en regelgeving) hoeft niet over te worden gedaan. Verder is bij de wijze van regeling rekening gehouden met de verantwoordelijkheid van gemeenten. Binnen randvoorwaarden is ruimte voor lokaal maatwerk. De kern Jirnsum valt in de Verordening onder 'overige kernen' en is aangemerkt als bestaand stedelijk gebied.

Het plangebied is net buiten dit bestaand stedelijk gebied gelegen (zie figuur 3). Het bestaand stedelijk gebied wordt in de verordening als volgt omschreven: “een krachtens artikel 2.4 (AMvB Ruimte) door het provinciebestuur aangewezen gebied dat de bestaande, onderscheidenlijk bij bestemmingsplan toegelaten en voorziene woon- of bedrijfsbebouwing, waaronder mede begrepen de daarbij behorende openbare voorzieningen en verkeersinfrastructuur, van een stad, dorp of kern bevat.”



Figuur 3. Het bestaand stedelijk gebied van (de noordzijde van) de kern Jirnsom

In principe mag alleen binnen of (onder voorwaarden) aansluitend op het bestaand stedelijk gebied gebouwd worden. Van aansluiting kan in dit verband ook worden gesproken indien een uitbreiding een infrastructuurproject betreft dat het bestaand stedelijk gebied overschrijdt, maar wel op de kern aansluit. Ook de bestaande brug is gelegen buiten het bestaand stedelijk gebied.

CONCLUSIE Om een goede landschappelijke inpassing in combinatie met een verbetering van de verkeersveiligheid te bereiken, is verplaatsing van de brug richting het noorden de beste optie. Aangezien het een bestaande infrastructurele voorziening betreft die buiten het bestaand stedelijk gebied gelegen is (maar wel aan de rand ervan), is deze verplaatsing passend binnen het provinciaal beleid.

2.2

Gemeentelijk beleid

2.2.1

Het Friese Merenproject

Het Friese Merenproject is een samenwerkingsverband van Friese gemeenten, Wetterskip Fryslân, Recreatieschap De Marrekrite en een aantal branche- en natuurorganisaties. Het project, onder regie van de provincie Fryslân, heeft als doel de provincie als watersportgebied aantrekkelijker te maken, waarmee ook de Friese economie gestimuleerd wordt.

De inzet van het Friese Merenproject is zeer breed. Zo wordt er gestreefd naar een forse verbetering van de werkgelegenheid in de Friese watersportbranche. Tevens wil Het Friese Merenproject de leefbaarheid en het vestigingsklimaat in Fryslân verbeteren, onder meer door een betere doorstroming van het autoverkeer en kortere wachttijden voor bruggen en sluizen. De doorvaarbaarheid van de Friese wateren wordt verbeterd door werkzaamheden aan de waterwegen en het ophogen van vaste bruggen.

De Sylsbrêge bij Jirnsum vormt een obstakel in de doorvaarbaarheid; de bestaande fietsbrug en brug voor autoverkeer hebben in de huidige situatie een hoogte die de doorvaarbaarheid zeer beperkt. Jirnsum ligt aan een vaarroute die in de toekomst toegankelijk moet zijn voor boten met een hoogte tot 2,5 m. Door een nieuwe, hogere brug willen provincie Fryslân en de voormalige gemeente Boarnsterhim het recreatieve waterverkeer langs Jirnsum verder stimuleren. De nieuwe brug past daarmee in het gemeentelijk beleid.

CONCLUSIE

2.2.2

Schetsvisie Jirnsumer Sylsbrêge

De voormalige gemeente Boarnsterhim heeft samen met de provincie Fryslân een kerngroep opgericht, waarin ook diverse andere belanghebbenden (zoals bewoners van Jirnsum) zitting hebben. De kerngroep heeft gezamenlijk een schetsvisie gemaakt voor de nieuwe brug en zijn directe omgeving, waarbij de voorwaarden en zoveel mogelijk wensen werden betrokken. Uiteindelijk kwamen hieruit twee modellen voort (één met nieuwe rondweg en één zonder nieuwe rondweg).

Dit bestemmingsplan maakt alleen de nieuwe brug mogelijk. De rondweg wordt mogelijk later gerealiseerd. Ook de recreatieve voorzieningen die in de modellen worden voorgesteld, zijn niet in dit bestemmingsplan opgenomen. Ook deze voorzieningen worden mogelijk later gerealiseerd. Door het voorgestelde ontwerp voor de nieuwe brug mogelijk te maken middels dit bestemmingsplan, inclusief het naastgelegen pleintje, is het mogelijk zowel de rondweg als de recreatieve voorzieningen in de toekomst nog te realiseren. Het ontwerp voor

de brug moet dan ook gezien worden in samenhang met de gewenste overige ontwikkelingen.



Figuur 4. Inrichtingsschets van de Sylsbrêge

Het ontwerp voor de brug is tot stand gekomen met de volgende uitgangspunten als basis:

Ruimtelijke uitgangspunten op hoofdlijnen:

- a. Dorpsentree grijpt terug naar historie (richting brug en rechte aansluiting met zichtlijn over de Grousterdyk).
- b. Historische richting van de brug geeft tweemaal een knik, verkeersremmend.
- c. Grousterdyk inrichten als dorpse woon- en verblijfsomgeving.
- d. 7 m meer afstand tussen brug en woonarken, tracé Grousterdyk enigszins verlengd.
- e. Verbetering vaarveiligheid, meer zicht door draaiing van de brug en aanvaarroute vanaf brug is herkenbare entree voor het dorp.
- f. Toekomstige aansluiting op rondweg blijft mogelijk/kan direct worden gerealiseerd.
- g. Tracé rondweg op enige afstand van het dorp, een dorpse afronding blijft dan mogelijk.

Uitgangspunten entree dorp:

- a. Overgang in snelheid inzetten vanaf de Reinerswei van 80 naar 50.
- b. Verplaatsen kombord, meer richting dorp.
- c. Zo mogelijk, overgang van asfalt naar klinkers.
- d. Bomenlaan stopt bij het kombord.
- e. Snelheid zonder rondweg, van 80 km naar 50 km naar 30 km.
- f. Snelheid met rondweg, van 80 km naar 50 km inrichting brug wel met klinkers (30 km regiem).

Uitgangspunten functioneel gebruik Sylsbrêge:

- a. Vaste brug, combinatie van verkeersbrug voor motorvoertuigen, fietsers en voetgangers.
- b. Aansluiting op lokale wegen (Leppedyk, recreatieve + landbouw verbinding Friens).
- c. Fietsoversteek op het hoogste punt, voldoende zicht naar beide richtingen.
- d. Opstelbaarheid bij oversteek voor fietsers.
- e. 7 m meer afstand tussen brug en woonarken, tracé Grousterdyk enigszins verlengd.
- f. Doorvaarbreedte minimaal 7 m, doorvaarhoogte 2,5 m t.o.v. waterpeil.
- g. Verbetering vaarveiligheid door draaiing van de brug; er ontstaat meer zicht over het water.
- h. Aanvaarroute vanaf Grou, markering in het water.

Uitgangspunten beeldkwaliteit Sylsbrêge:

- a. Brug is herkenbare entree voor het dorp, een Jirnsumer brêge.
- b. Historisch 'verhaal' van de Sylsbrêge draagt bij aan de identiteit van de brug.
- c. De ruimtelijke ligging grijpt terug naar de historie (knik).
- d. Asymmetrische brug met 'pleintje', ontmoetingsplek bij de kruising van water en wegen, van oudsher de plek waar iets valt te beleven.
- e. Uitstraling landelijk, enigszins klassieke met moderne materialen.
- f. Gemetselde landhoofden, inclusief lage borstwering.
- g. Midden van de brug transparant (zicht over het water en het landschap).
- h. Moderne leuning als 'kroon' op de brug, vertaling van historische boog.

2.2.3

Vigerende bestemmingsplannen

Het voorliggende bestemmingsplan vervangt gedeeltelijk de volgende vigerende bestemmingsplannen:

- Bestemmingsplan Jirnsum, vastgesteld op 10 juli 2012.
- Bestemmingsplan Buitengebied, vastgesteld op 10 maart 2009.

CONCLUSIE De reden dat een nieuw bestemmingsplan opgesteld dient te worden is gelegen in het feit dat de nieuwe brug iets meer naar het noorden komt te liggen. Daarmee past de brug niet binnen de regeling van de genoemde bestemmingsplannen. Hierdoor is het opstellen van een nieuw bestemmingsplan verplicht.

Onderzoek 3

3.1

Water

Vanwege het grote belang van het water in de ruimtelijke inrichting, wordt van gemeenten een sterke betrokkenheid met water bij het opstellen van ruimtelijke plannen verwacht. De watertoets is een verplicht onderdeel in bestemmingsplannen geworden. De gemeente heeft Wetterskip Fryslân geïnformeerd over het voorliggende bestemmingsplan via de Digitale watertoets. Gezien de aard van het project, het feit dat de toename van verhard oppervlak gering is en er geen waterpeilen gewijzigd worden en de brug mede in samenspraak met Wetterskip Fryslân tot stand is gekomen, is een nader wateradvies van Wetterskip Fryslân overbodig. In het kader van het overleg ex artikel 3.1.1. Bro zal het Wetterskip worden gevraagd om deze visie te onderschrijven.

Het beleid met betrekking tot water is onder meer beschreven in het Nationaal Waterplan, het provinciaal Waterhuishoudingsplan 2010-2015, getiteld: “Wiis mei wetter” en het waterbeheerplan 2010-2015 van het Wetterskip Fryslân met de titel “Wetter jout de romte kwaliteit”.

BELEID

Als beleidsuitgangspunt geldt de kwantiteitstrits vasthouden-bergen-afvoeren. Bij de ruimtelijke inrichting wordt rekening gehouden met de waterhuishoudkundige situatie. Vertrekpunt is dat de huidige situatie niet nadelig wordt beïnvloed. Dit leidt tot de volgende uitgangspunten voor inrichting:

- Hemelwater zal zoveel als mogelijk binnen het plangebied worden vastgehouden en/of worden geborgen. Hemelwater afkomstig van een schone oppervlakte kan worden afgekoppeld.
- Infiltratiemogelijkheden worden maximaal benut.
- Om eventuele verontreiniging van bodem, grond- en oppervlaktewater te voorkomen, worden duurzame, niet-uitlogende bouwmaterialen en een milieuvriendelijk beheer en onderhoud toegepast.
- Bij ontwikkelingen in het plangebied zal bij de aanleg van riolering op verbetering van het rioolstelsel worden aangestuurd. Gedacht moet worden aan afkoppelen, verbeterd gescheiden stelsel of gelijkwaardig rioolstelsel.
- Geprobeerd moet worden zo veel mogelijk overstortpunten en overstortfrequenties te minimaliseren.

De gemeente heeft in samenwerking met Wetterskip Fryslân een waterplan opgesteld. Het Waterplan Boarnsterhim is op 7 juli 2010 door de gemeenteraad vastgesteld. Het doel van het waterplan is het ontwikkelen van een gemeen-

WATERPLAN BOARNSTERHIM

schappelijke visie van de gemeente en het waterschap op integraal en duurzaam waterbeheer in de gemeente.

Gemeente en Wetterskip Fryslân werken nauw samen op alle niveaus en er is sprake van integrale beleidsvorming. In het Waterplan wordt een aanzet gegeven voor projecten die kunnen worden uitgevoerd om knelpunten in de huidige situatie op te lossen, kansen te benutten en de visie te bewerkstelligen.

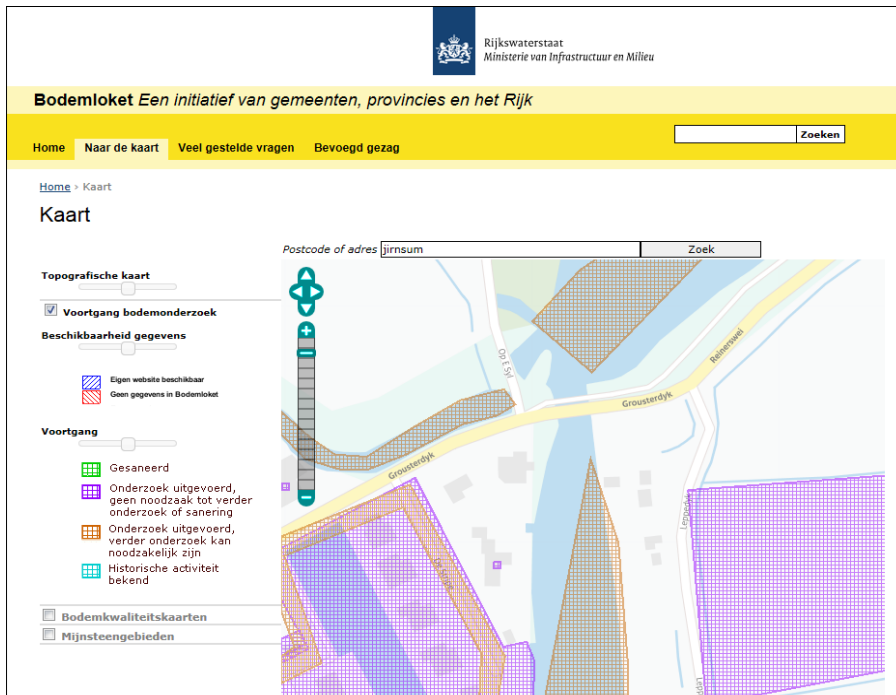
In het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 Bro heeft de gemeente het voorontwerpbestemmingsplan ter beoordeling voorgelegd aan het Wetterskip Fryslân. Hun reactie wordt behandeld in paragraaf 5.2.2, en is tevens volledig opgenomen als bijlage 6 van deze toelichting.

3.2

B o d e m

Om vast te stellen hoe de bodemgesteldheid in het plangebied is, kan gebruik gemaakt worden van de gegevens van het Bodemloket. Hieruit blijkt dat de bodemkwaliteit van de waterlopen in de omgeving van het plangebied in 2003 zijn onderzocht. Daarbij viel niet uit te sluiten dat de bodemkwaliteit voldoende is. De werkzaamheden in het plangebied voor de realisatie van de nieuwe brug hebben geen gevolgen voor de bestaande waterlopen. Er worden geen waterlopen gedempt of uitgegraven. Een verder onderzoek naar deze gronden is dan ook niet nodig.

Het deel van het plangebied waar het pleintje zal worden gerealiseerd, staat op het Bodemloket niet aangeduid als potentieel verontreinigd. Indien grond wordt afgegraven, zal wel vooraf vastgesteld moeten worden of deze grond schoon is. Deze procedure heeft voor het bestemmingsplan verder geen gevolgen.



Figuur 5. Detail van het Bodemloket, met het plangebied en de directe omgeving

3.3

Geluid

De Wet geluidhinder (Wgh) heeft tot doel de volksgezondheid en het milieu te beschermen tegen geluidsoverlast. Op grond van deze wet dient bij ruimtelijke ontwikkelingen een akoestisch onderzoek te worden ingesteld naar geluidbelastingen op de gevels van woningen afkomstig van wegverkeerslawaai, spoorweglawaai en lawaai vanwege industrie.

Onderzoek naar wegverkeerslawaai en spoorweglawaai kan achterwege blijven indien op het tijdstip van de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan een weg of spoorweg reeds aanwezig of in aanleg is en de woningen of andere geluidsgevoelige objecten ook reeds aanwezig of in aanbouw zijn. Bovendien kan het onderzoek binnen het gebied waar een maximale snelheid van 30 km/uur geldt zonder meer achterwege blijven.

ONDERZOEK WGH

Het verkeersregiem na aanleg blijft hetzelfde: er is geen aanleiding om te verwachten dat de hoeveelheid verkeer toeneemt als gevolg van de vervanging van de brug. Voor de weg in het plangebied geldt een maximum snelheid van 30 km/uur. Ook na realisatie van de nieuwe brug zal deze maximum snelheid gehandhaafd blijven. Een onderzoek naar geluidhinder is op grond van de Wgh dan ook niet nodig.

CONCLUSIE WGH

Aangezien het plangebied zal worden ingericht als verblijfsgebied, is bovendien de verwachting dat de werkelijke snelheid van het autoverkeer lager zal worden dan nu het geval is. Ook dit komt de geluidbelasting op de omgeving te goede.

ONDERZOEK WRO

Niet alleen de Wet geluidhinder is bepalend voor de aanvaardbaarheid van de geluidhinder. Op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) moet worden beoordeeld of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Daarin speelt ook de geluidsbelasting op woningen in de omgeving een rol. De Wgh bepaalt weliswaar dat er geen sprake is van geluidshinder, maar deze conclusie is gebaseerd op de wettelijke bepaling dat een weg waarvoor een snelheidsbeperking van 30 km/uur is ingesteld geen onderzoekszone heeft. Daarmee is nog niet gesteld dat er geen sprake is van geluidhinder.

Vanwege de plicht om te zorgen voor een goede ruimtelijke ordening is daarom toch een berekening uitgevoerd van de geluidsbelasting op de woningen aan de Grousterdyk. Daarbij is uitgegaan van de woningen aan de Grousterdyk 21 en 23 aangezien deze woningen het dichtst op de as van de weg staan. Ook enkele andere woningen aan de Grousterdyk staan redelijk dicht op de weg, met afstanden die net iets groter zijn. De berekening wijst uit dat de geluidsbelasting met de huidige verkeersbelasting op de Grousterdyk 54 dB (L_{den}) bedraagt. In de planperiode van 10 jaar kan een toename van wegverkeer verwacht worden van 1,5 % per jaar. Volgens de geluidberekening zal dit geen grote gevolgen hebben voor de geluidsbelasting, deze blijft 54 dB. De gehanteerde uitgangspunten en de uitkomst van de berekening zijn opgenomen in bijlage 1 achter in deze toelichting.

CONCLUSIE

Op grond van deze uitkomsten kan het volgende worden geconcludeerd:

- De voorkeursgrenswaarde van 48 dB (L_{den}) zoals die in de Wgh is bepaald, wordt in de bestaande situatie overschreden.
- De voorkeursgrenswaarde wordt aan het einde van de planperiode overschreden, maar neemt niet toe.
- Het verschil tussen de geluidsbelasting in de bestaande situatie en de geluidsbelasting aan het einde van de planperiode bedraagt derhalve minder dan 2 dB. Op grond daarvan is er op grond van het wettelijk kader in de Wgh geen sprake van een reconstructie. Dit betekent dat op grond van de Wgh geen maatregelen moeten worden genomen.

Op grond hiervan kan worden gesteld dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

3.4

Archeologie en cultuurhistorie

3.4.1

Archeologie

Op 1 september 2007 is de Wet op de archeologische monumentenzorg in werking getreden. De nieuwe wet bestaat uit een herziening en aanvulling van de genoemde Monumentenwet 1988. De essentie van de Wet op de archeologische monumentenzorg is dat waardevolle archeologische resten in de bodem behouden blijven. Van gemeenten wordt verlangd dat zij de bescherming van archeologische waarden vroegtijdig en op een passende wijze bij de voorbereiding van hun ruimtelijk beleid betrekken.

Een betere bescherming van het bodemarchief vraagt om een zo goed mogelijk inzicht in de verwachte ligging, verspreiding en aard van het bodemarchief. Om deze reden heeft de provincie het initiatief genomen om, zoveel mogelijk in samenwerking met het Rijk en de gemeenten, het bodemarchief zo goed mogelijk in kaart te brengen. Dit gebeurt op de FAMKE (Friese Archeologische Monumentenkaart Extra).

De FAMKE is in de eerste plaats gebaseerd op twee bestaande landelijke kaarten: de Archeologische Monumentenkaart (AMK) en de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW). Daarnaast houdt de FAMKE rekening met de kans dat de mogelijk aanwezige archeologische resten verstoord zijn. Aan de andere kant houdt de FAMKE ook rekening met de omvang van de bodemingreep. Dit alles bij elkaar is vertaald in provinciedekkende kaarten die aangeven hoe er het beste met het bodemarchief kan worden omgegaan.

De FAMKE bestaat uit twee advieskaarten, één voor de periode steentijd-bronstijd (300.000 v. Chr. - 800 v. Chr.) en één voor de periode ijzertijd-middeleeuwen (800 v. Chr. - 1500 n. Chr.). Voor deze indeling in twee periodes is gekozen omdat de adviezen voor mogelijke vindplaatsen uit de steentijd vaak verschillen van die voor mogelijke jongere vindplaatsen. De adviezen die voor de verschillende zones in Fryslân gegeven worden variëren van “streven naar behoud” tot “geen nader onderzoek nodig”.

Uit de FAMKE-kaart blijkt dat voor het grootste deel van het plangebied voor de periode steentijd-bronstijd geen onderzoek noodzakelijk is. Voor de periode ijzertijd-middeleeuwen blijkt dat voor het hele plangebied het advies voor een karterend onderzoek 1 geldt. De provincie beveelt aan om bij ingrepen van meer dan 500 m² een archeologisch onderzoek uit te voeren. Ook worden deze gebieden op voorhand voorzien van een dubbelbestemming ‘Waarde - Archeologische verwachtingswaarde 1’, tenzij uit het onderzoek blijkt dat deze waarde niet aanwezig blijkt te zijn.

Een nader onderzoek naar archeologie is in het kader van dit bestemmingsplan niet nodig geacht. De gronden ter plaatse van de bestaande brug zijn bij de

CONCLUSIE

aanleg van de bestaande bruggen al zodanig verstoord dat het niet waarschijnlijk is dat hier nog archeologische waarden aanwezig zijn. Dit is geconcludeerd na overleg met de archeoloog. De dubbelbestemming 'Waarde - Archeologische verwachtingswaarde 1' die in het vigerende bestemmingsplan Jirnsum is opgenomen, is daarom voor het plangebied achterwege gelaten.

3.4.2

Cultuurhistorie

Het dorp Jirnsum ligt in het beekdallandschap van de Boarn en de Mûzel. Beide historische waterlopen liggen in en nabij het plangebied. De locatie van de Sylsbrêge heeft een belangrijke cultuurhistorische waarde. Het is van oudsher de plek waar de waterloop De Boarn overgestoken wordt. Hier kwamen vroeger de schepen langs die voeren naar Leeuwarden, Stavoren of andere provincies. Het is ook de plaats waar de relatieve smalle Boarn overgaat in de bredere Kromme Grou, en de plaats waar de kleine waterloop De Mûzel aansluit op de Kromme Grou¹.

De cultuurhistorische waarde van het plangebied is vooral de locatie zelf. Het plangebied bevat geen oude historische kenmerken meer, zoals de oorspronkelijke brug. Ook de vroegere bebouwing die hier volgens de cultuurhistorische kaarten van de provincie heeft gestaan, is volledig verdwenen.

De bestaande brug is op de cultuurhistorische kaart aangeduid als 'jongere bouwkunst'. Onder deze categorie worden objecten aangeduid die zijn verzameld tijdens het Monumenten Inventarisatieproject (MIP), uitgevoerd tussen 1987 en 1994. De geïnventariseerde objecten en complexen zijn een historische getuigenis en bouwkundige vertaling van de ontwikkelingen die in de periode 1850-1940 op maatschappelijk, cultureel, technisch en economisch gebied hebben plaatsgevonden. De MIP-lijst heeft verder geen beleidsmatige status.

Sinds de inventarisatie is de brug ingrijpend verbouwd, om hem geschikt te maken voor de toename van verkeer. Tevens is een aparte fietsbrug tegen de bestaande brug 'aangebouwd' ten behoeve van de verkeersveiligheid. De oorspronkelijke waarde is daarmee grotendeels verloren gegaan.

De functie van de brug en zijn omgeving als verblijfsgebied, waar "altijd wat te beleven viel" is door de tijd heen verdwenen. Met het voorliggende plan wordt deze oude functie weer in zekere mate in ere hersteld, met de realisatie van een klein plein aansluitend aan de nieuwe brug en de inrichting van het gebied als verblijfsgebied.

¹ Een uitgebreide beschrijving van de historie van de locatie, de ooit hier aanwezige zijk en latere sluis en de hier aanwezige bruggen, is opgenomen op de website van de dorps historie van Jirnsum (www.irnsum.nl) en is als bijlage 2 aan deze toelichting toegevoegd.

3.5

Ecologie

In Nederland is het rijksbeleid voor natuur vormgegeven via de Ecologische Hoofdstructuur. Het beleid van de Europese Unie (Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn), heeft echter grote invloed op dit nationale natuurbeleid. Veel Natura 2000-gebieden (Vogel- en Habitatrichtlijngebieden, ook wel aangeduid als “speciale beschermingszones”) liggen dan ook binnen de Ecologische Hoofdstructuur.

Bij ruimtelijke planvorming moet aandacht worden besteed aan de natuurwetgeving. De op 1 oktober 2005 vastgestelde gewijzigde Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet vormen het belangrijkste juridische kader voor natuurbescherming in Nederland. De verplichtingen voor de bescherming van natuurgebieden zijn opgenomen in de Natuurbeschermingswet 1998 en de bescherming van plant- en diersoorten is vastgelegd in de Flora- en faunawet. Deze wetten kunnen worden gezien als een vertaling van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn (Natura 2000). Er kan een tweedeling worden gemaakt in gebieds- en soortenbescherming.

Voor het plangebied is een verkennend ecologisch onderzoek uitgevoerd. Het ecologisch onderzoek is toegevoegd aan deze toelichting als bijlage 3.

Uit dit onderzoek blijkt het volgende:

- Er is geen sprake van een effect op beschermd natuurgebied.
- Binnen het plangebied kunnen een aantal beschermde vissoorten worden verwacht (rivierdonderpad en kleine modderkruiper). Het is niet zeker of deze soorten zich binnen het plangebied bevinden. Om hierover duidelijkheid te verkrijgen moet nader onderzoek plaatsvinden. Wanneer blijkt dat de vissoorten aanwezig zijn, dient hiervoor een ontheffing van de Flora- en faunawet te worden verkregen. Deze ontheffing wordt verleenbaar geacht. Indien Wetterskip Fryslân als waterbeheerder een gedragscode hanteert voor het uitvoeren van werken waar deze vissoorten een rol spelen en deze gedragscode wordt bij de uitvoering van de werken gehanteerd, dan is een ontheffing niet nodig.
- De Kromme Grou en Boorn vormen een vliegroute voor meervleermuizen. Daarin speelt ook de brug een rol. Ten einde de vliegroute niet te verstoren is het noodzakelijk dat de brug een doorvaarthoogte van ten minste 1,5 m en een doorvaartbreedte van ten minste 4 m krijgt. Wanneer dit in de regels van dit bestemmingsplan wordt vastgesteld, is de route daarmee voldoende geborgd. Ook tijdens de aanlegwerkzaamheden moet de route in stand worden gehouden. Dat betekent dat bij de bouw een vliegopening van 4 m bij 1,5 m dient te worden gehandhaafd. Deze voorwaarde dient in de omgevingsvergunning voor het bouwen te worden vastgelegd.

In oktober 2013 is een vervolgonderzoek uitgevoerd naar de aanwezigheid van beschermde vissoorten in het plangebied. Dit vervolgonderzoek is opgenomen als bijlage 4 bij deze toelichting. Op basis van het uitgevoerde aanvullend onderzoek komt naar voren dat er zonder nadere maatregelen verbodsovertredingen in het kader van de Flora- en faunawet ten aanzien van bittervoorn, kleine modderkruiper en rivierdonderpad aannemelijk zijn. Voor de streng beschermde bittervoorn dient hierdoor een ontheffing van de Flora- en faunawet verkregen te worden. Voor de middelzwaar beschermde kleine modderkruiper en rivierdonderpad geldt een vrijstelling van de verbodsbepalingen als de activiteit wordt uitgevoerd op basis van een goedgekeurde gedragscode, zoals de gedragscode van de Unie voor Waterschappen.

De benodigde ontheffing zal door de gemeente worden aangevraagd zodat deze beschikbaar is ten tijde van de aanvraag voor de omgevingsvergunning.

3.6

Overige aspecten

Ook voor het overige heeft het bestemmingsplan geen negatieve effecten op de omgeving:

- a. Doordat een niet meer dan normale toename van verkeer verwacht wordt nadat de nieuwe brug in gebruik is genomen, heeft de brug geen negatieve effecten op de luchtkwaliteit.
- b. De risicokaart toont geen risicovolle inrichtingen of bedrijven in de nabijheid van het plangebied, waar bij de verdere planuitwerking rekening mee gehouden dient te worden. Ook worden geen gevoelige functies in het plangebied gerealiseerd.
- c. Er liggen in het plangebied geen kabels, leidingen of straalpaden die planologisch van belang zijn en in die hoedanigheid bescherming in het kader van dit bestemmingsplan behoeven.
- d. De nieuwe verkeerskundige inrichting creëert geen hinder voor de nabijgelegen woningen. Er worden geen trillingsproblemen verwacht. Doordat de Grousterdyk autoluw gemaakt zal worden, zal er geen doorgaand vrachtverkeer door de straat rijden, waardoor de situatie voor de woningen aan de weg zal verbeteren. De wijzigingen zijn ook niet zodanig dat er sprake zal zijn van nieuwe lichthinder.

3.7

Conclusie

Uit het in dit hoofdstuk gerapporteerde onderzoek blijkt dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is. Er is geen sprake van planologische/milieukundige beperkingen die voortvloeien uit beleid of uit wet- en regelgeving, die tot een nadere restrictie leiden voor dit bestemmingsplan.

Toelichting op de planregels

4

4.1

Algemeen

In dit hoofdstuk worden de van het bestemmingsplan deel uitmakende regels van een nadere toelichting voorzien. De regels geven inhoud aan de (op de verbeelding aangegeven) bestemmingen. Ze geven aan waarvoor de gronden en opstallen al dan niet gebruikt mogen worden en wat en hoe er gebouwd kan of mag worden. Bij de opzet van de regels is getracht het aantal zo beperkt mogelijk te houden en slechts datgene te regelen, wat werkelijk noodzakelijk is. Daarbij is aangesloten bij het komplan van de kern Jirnsum, zodat de bestemmingen zoveel mogelijk uniform zijn.

De bij dit plan behorende regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken, te weten:

- Hoofdstuk 1: Inleidende regels.
- Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels.
- Hoofdstuk 3: Algemene regels.
- Hoofdstuk 4: Overgangs- en slotregels.

Hoofdstuk 1: Inleidende regels

In dit hoofdstuk worden de in regels gehanteerde begrippen nader verklaard, zodat interpretatieproblemen zoveel mogelijk worden voorkomen. Daarnaast wordt aangegeven op welke wijze bepaalde afmetingen dienen te worden gemeten.

Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels

Dit hoofdstuk bevat de bestemmingsregels voor de bestemmingen 'Verkeer' en 'Water'. De bestemmingen bestaan uit:

- a. een bestemmingsomschrijving, en
- b. bouwregels.

Daarnaast is bij de bestemming 'Water' tevens een afwijkingsmogelijkheid opgenomen.

Ad a. Bestemmingsomschrijving

De bestemmingsomschrijving is vooral van belang om vast te stellen waartoe de gronden mogen worden gebruikt. In het kader van de handhaving is de bestemmingsomschrijving dan ook van groot belang.

Ad b. Bouwregels

De bouwregels geven de bouwmogelijkheden aan. Omdat steeds is opgenomen dat alleen mag worden gebouwd ten dienste van de bestemming, zijn de bouwmogelijkheden niet los te zien van de bestemmingsomschrijving.

Ad c. Afwijkingsmogelijkheid

Met een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van bepaalde regels. In beginsel betreft het afwijkingen van geringe aard, waarbij de aan de grond toegekende bestemming niet mag worden gewijzigd.

Hoofdstuk 3: Algemene regels

Dit hoofdstuk bevat regels die in hun algemeenheid voor het hele bestemmingsplan gelden. Vaak zijn ze van toepassing op meerdere bestemmingen. Daarom zijn ze in een afzonderlijk hoofdstuk ondergebracht.

Hoofdstuk 4: Overgangs- en slotregels

Hoofdstuk 4 geeft regels over hoe om te gaan met bouwwerken en het gebruik vallend onder het overgangsrecht en de benaming van het plan.

4.2

Nadere toelichting op de regels

Voor zover nodig worden de afzonderlijke bestemmingen van een toelichting voorzien.

Verkeer

De wegen in het plangebied zijn bestemd als 'Verkeer'. De bestemming is gericht op de verblijfsfunctie van wegen. Naast wegen zijn ook voet- en fietspaden, parkeervoorzieningen, groenvoorzieningen en speelvoorzieningen binnen de bestemming toegestaan. Ook de nieuw te realiseren brug is gelegen binnen deze bestemming.

Water

De grotere en structuurbepalende waterlopen in het plangebied zijn apart bestemd. Er mogen geen gebouwen worden gerealiseerd. Ook steigers zijn niet toegestaan, maar kunnen middels een omgevingsvergunning gerealiseerd worden na beoordeling van de in het geding zijnde belangen.

Anti-dubbeltelregel

Deze regel is opgenomen om een ongewenste verdichting van de bebouwing te voorkomen. Gronden waarvoor een bouwplan is toegestaan blijven bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Algemene gebruiksregels

Voor de redactie van dit artikel is de algemene formulering aangehouden. Het gebruik mag uitsluitend plaatsvinden in overeenstemming met de bestemming. In beginsel is de bestemmingsomschrijving bepalend.

Algemene afwijkingsregels

Hier wordt geregeld wanneer in algemene zin van het plan kan worden afgeweken. Voorts is van belang dat het toestaan van afwijkingen niet mag leiden tot een automatisme: conform het bepaalde in de Algemene wet bestuursrecht moeten burgemeester en wethouders de rechtstreeks bij het besluit betrokken belangen afwegen. Overigens is de bevoegdheid beperkt in die zin dat geen omgevingsvergunning mag worden verleend indien onevenredige afbreuk wordt gedaan aan een aantal met name genoemde belangen.

Algemene wijzigingsregels

Er is een algemene wijzigingsbevoegdheid opgenomen ten behoeve van het verwijderen of aangeven van nadere aanduidingen en grenzen van bestemmingsvlakken.

Overgangsrecht

Bij het overgangsrecht wordt onderscheid gemaakt naar bouwwerken en gebruik. Bij bouwwerken gaat het er om of ze op de peildatum in enigerlei opzicht afwijken van het plan. Doorgaans betreffen die afwijkingen de bouwregels. Ze mogen gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd of na een calamiteit worden herbouwd, mits de bestaande afwijkingen naar hun aard niet worden vergroot. Bij de vraag of de afwijking wordt vergroot kan ook het gebruik relevant zijn. Van de mogelijkheid tot gedeeltelijke vernieuwing of verandering zijn uitgesloten de illegale bouwwerken. Daaronder worden verstaan de bouwwerken die zonder of in afwijking van een vergunning - voor zover vereist - zijn gebouwd in strijd met het toen geldende bestemmingsplan.

Voor een vergroting van de oppervlakte met niet meer dan 10% kan eenmalig een omgevingsvergunning worden verleend. Peildatum voor bouwwerken is het tijdstip van de inwerkingtreding van het bestemmingsplan.

Ten aanzien van het gebruik is bepaald dat bestaand, met het plan strijdig gebruik in beginsel mag worden voortgezet.

Uitvoerbaarheid

5

5.1

Economische uitvoerbaarheid

De realisatie van de nieuwe brug is initiatief van de provincie Fryslân en de gemeente, om het recreatieve waterverkeer langs Jirnsum verder te stimuleren en de verkeersveiligheid op en rond de brug te vergroten. De gemeente en de provincie Fryslân dragen zorg voor de financiële uitvoering van het plan. Daarmee is de economische uitvoerbaarheid van het plan verzekerd.



Figuur 6. Impressie van de nieuwe brug

5.2

Maatschappelijke uitvoerbaarheid

5.2.1

Inspraak

Op basis van de inspraakverordening heeft het voorontwerp van het bestemmingsplan “Jirnsum Sylsbrêge” gedurende een periode van 6 weken (van 4 september 2013 tot en met 15 oktober 2013) ter inzage gelegen.

Er is in deze periode één inspraakreactie ingediend. Hieronder is de inspraakreactie samengevat en van een reactie voorzien. De volledige inspraakreactie is ter informatie als bijlage 5 opgenomen bij deze toelichting.

Inspraakreactie 1

Opmerking 1

Op zich heeft de indiener van deze inspraakreactie geen bezwaar tegen de nieuwe brug. Ze maken zich zorgen over de (mogelijke) toename van geluids-overlast doordat de nieuwe brug hoger wordt en ook dichters naar hun woning toe komt.

Reactie gemeente

De Wet geluidhinder (Wgh) heeft tot doel de volksgezondheid en het milieu te beschermen tegen geluidsoverlast. Op grond van deze wet dient bij ruimtelijke ontwikkelingen een akoestisch onderzoek te worden ingesteld naar geluidsbelastingen op de gevels van woningen afkomstig van onder meer wegverkeerslawaai. Op dit aspect is uitgebreid ingegaan in paragraaf 3.3 van deze toelichting.

In paragraaf 3.3 is ingegaan op de geluidbelasting op de woningen aan de Grousterdyk. Daarbij is uitgegaan van de woningen aan de Grousterdyk 21 en 23 aangezien deze woningen het dichtst op de as van de weg staan. Deze woningen staan op een afstand van 9 meter van de as van de weg. De woning van de indiener van de inspraakreactie is op een veel grotere afstand van de as van de weg gelegen, op zo'n 150 meter afstand van de as van de nieuwe brug.

De berekening wijst uit dat de geluidsbelasting met de huidige verkeersbelasting op de Grousterdyk 54 dB (L_{den}) bedraagt. In de planperiode van 10 jaar kan een toename van wegverkeer verwacht worden van 1,5 % per jaar. Volgens de geluidberekening zal dit geen grote gevolgen hebben voor de geluidsbelasting, deze blijft 54 dB. De gehanteerde uitgangspunten en de uitkomst van de berekening zijn tevens opgenomen in bijlage 1 van deze toelichting.

Geconcludeerd wordt dat de geluidbelasting op de woningen langs de Grousterdyk niet verder toe zal nemen. Gezien de veel grotere afstand van de woning van de insprekers, kan geconcludeerd worden dat ook hier de geluidbelasting niet zal toenemen.

Specifiek voor de brug kan nog toegevoegd worden dat de toegestane snelheid op de brug 30 km/uur blijft. Tevens zal er bij de bouw van de nieuwe brug gebruik worden gemaakt van nieuwer materiaal waardoor het brugdek naar alle waarschijnlijkheid stiller is dan in de huidige situatie het geval is. Trillingen in de huidige oude brug zullen in de nieuwe brug worden ondervangen.

Op grond hiervan kan gesteld worden dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Opmerking 2

De tweede opmerking heeft betrekking op de realisatie van de rondweg. Mocht die worden gerealiseerd, dan komt er veel meer verkeer dichters bij de woning van de insprekers langs.

Reactie gemeente

De aanleg van de rondweg is geen onderdeel van dit bestemmingsplan. Mocht er in de toekomst wel sprake zijn van realisatie van de rondweg, dan zal hiervoor een eigen bestemmingsplanprocedure worden doorlopen. In die procedure zal ook de mogelijkheid worden geboden om een inspraakreactie dan wel zienswijze in te dienen.

Conclusie

Het bestemmingsplan is inhoudelijk niet aangepast naar aanleiding van de inspraakreactie.

5.2.2

Overleg

In het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 Bro heeft de gemeente het voorontwerpbestemmingsplan ter beoordeling voorgelegd aan de Provincie Fryslân en aan het Wetterskip Fryslân.

De reacties van deze instanties zijn samengevat en beantwoord. De volledige overlegreactie van het Wetterskip is opgenomen in bijlage 6. De reactie van de provincie is binnengekomen via de e-mail, waarbij ook informatie werd verstrekt die geen betrekking heeft op dit plan. Daarom is deze reactie niet opgenomen in de bijlage.

Provincie Fryslân

De provincie Fryslân heeft via de e-mail aangegeven geen opmerkingen te hebben ten aanzien van dit voorontwerpbestemmingsplan.

Reactie gemeente

Wij nemen het advies van de Provincie Fryslân ter kennisgeving aan. In het kader van de vervolgprocedure zal het ontwerpbestemmingsplan ter kennisgeving worden toegezonden.

Wetterskip Fryslân

Voor dit bestemmingsplan is door Wetterskip Fryslân een wateradvies afgegeven. Verzocht wordt dit advies op te nemen in het bestemmingsplan. Voor de uitvoer van het plan dient nog een watervergunning te worden aangevraagd. Deze watervergunning kan gelijktijdig worden aangevraagd met de omgevingsvergunningaanvraag. Wanneer de vermelde adviezen worden opgevolgd zien wij met betrekking tot het voorliggende plan geen waterhuishoudkundige bezwaren.

Reactie gemeente

Wij nemen het advies van het Wetterskip Fryslân op in het bestemmingsplan. De watervergunning zal gelijktijdig met de omgevingsvergunningaanvraag worden aangevraagd.