

# **BESTEMMINGSPLAN DRACHTEN DRACHTSTERVAART**

**BESTEMMINGSPLAN DRACHTEN  
DRACHTSTERVAART**

**CODE 118603.01 / 11-06-13**

**GEMEENTE SMALLINGERLAND 118603.01 / 11-06-13**  
**BESTEMMINGSPLAN DRACHTEN DRACHTSTERVAART**

---

**TOELICHTING**

<b><u>INHOUDSOPGAVE</u></b>	<b><u>blz</u></b>
<b>1. INLEIDING</b>	<b>1</b>
1. 1. Aanleiding	1
1. 2. Begrenzing van het plangebied	1
1. 3. Geldende (bestemmings)plannen	2
1. 4. Leeswijzer	2
<b>2. HUIDIGE SITUATIE</b>	<b>3</b>
<b>3. BELEIDSKADER</b>	<b>6</b>
3. 1. Inleiding	6
3. 2. Provinciaal beleid	6
3. 3. Gemeentelijk beleid	6
<b>4. PLANOLOGISCHE RANDVOORWAARDEN</b>	<b>10</b>
4. 1. Kabels en leidingen	10
4. 2. Archeologie en cultuurhistorie	10
4. 3. Bodem	11
4. 4. Geluid	12
4. 5. Luchtkwaliteit	14
4. 6. Externe veiligheid	14
4. 7. Milieuzonering bedrijven	16
4. 8. Ecologie	16
4. 9. Water	17
<b>5. PLANBESCHRIJVING</b>	<b>19</b>
5. 1. Inleiding	19
5. 2. Wonen	19
5. 3. Werken	19
5. 4. Drachtstervaart en openbare ruimte	20
<b>6. JURIDISCHE TOELICHTING</b>	<b>22</b>
6. 1. Inleiding	22
6. 2. Uitleg op de bestemmingen	22
6. 3. Handhaving	25
<b>7. GRONDEXPLOITATIE / ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID</b>	<b>26</b>
<b>8. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID</b>	<b>27</b>

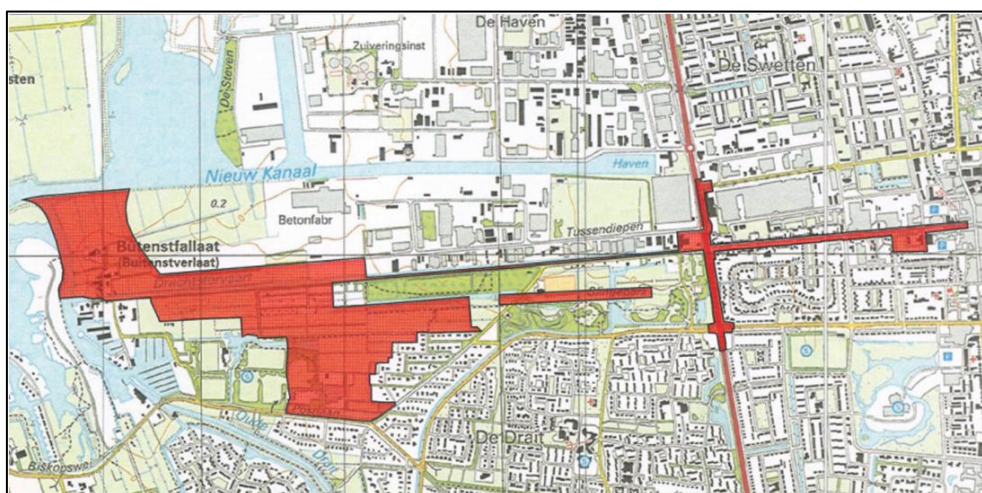
<b><u>Bijlage 1</u></b>	<b>Onderzoek geluid en luchtkwaliteit</b>
<b><u>Bijlage 2</u></b>	<b>Externe veiligheid</b>
<b><u>Bijlage 3</u></b>	<b>Overleg- en inspraakreacties</b>
<b><u>Bijlage 4</u></b>	<b>Raadsstukken vaststelling</b>

# 1. INLEIDING

## 1. 1. Aanleiding

Voor u ligt het bestemmingsplan “Drachten Drachtstervaart” dat voorziet in een actuele juridisch-planologische regeling voor een deel van dit gebied in Drachten (zie figuur 1). Met dit bestemmingsplan worden de nu geldende (verouderde) planologische regelingen gedeeltelijk herzien op basis van het Handboek Bestemmingsplannen van de gemeente, waarmee een eenduidige plansystematiek voor dit gebied geboden wordt.

Het bestemmingsplan actualiseert de huidige, feitelijke situatie op basis van recentelijk vastgesteld beleid, verleende ontheffingen en nieuwe wet- en regelgeving. Het bestemmingsplan voorziet daarmee niet in nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, anders dan mogelijke wijzigingen op basis van recent vastgesteld beleid.



Figuur 1. De ligging van het plangebied

Het bestemmingsplan beslaat een langgerekt gebied langs de Drachtstervaart en het Moleneind met een totale lengte van bijna vier kilometer, dat zich uitstrekt van het Buitenstverlaat tot in het centrum van Drachten. Het grootste deel van het plangebied ligt ten westen van de Zuiderhogeweg, tussen de wijk De Draait en het bedrijventerrein De Haven. Hier is sprake van een woongebied, de nog niet ingevulde delen hiervan vallen buiten dit bestemmingsplan. Oostelijk van de Zuiderhogeweg omvat het plangebied het Moleneind en een daaraan grenzend gebiedje ten zuiden daarvan, vlakbij het centrum. In dit deel van het plangebied is het vaarwater de Drachtstervaart gepland, met een passantenhaven.

## 1. 2. Begrenzing van het plangebied

Het plangebied is grotendeels afgestemd op de geldende bestemmingsplannen en de omliggende bestemmingsplannen en wordt begrensd door:

- de Nieuwe Draait / het Buitenstverlaat aan de westzijde;
- industrieterrein De Haven en het Moleneind NZ aan de noordzijde;
- de Zuider- en de Noorderbuurt aan de oostzijde;
- woonwijk De Draait, sportpark Drachtsterbos en het Moleneind ZZ aan de zuidzijde.

### **1. 3. Geldende (bestemmings)plannen**

Het geldende bestemmingsplan voor de Drachtstervaart betreft het bestemmingsplan "Drachtstervaart", dat is vastgesteld op 3 juli 2001 en goedgekeurd op 28 februari 2003. Dit bestemmingsplan is tweemaal herzien.

Het bestemmingsplan "Drachtstervaart" gold als globaal bestemmingsplan met uitwerkingsplichten en wijzigingsbevoegdheden. Vanuit dit moederplan zijn diverse uitwerkings- en/of wijzigingsplannen opgesteld. Hiermee werd een concrete regeling geboden waarmee verschillende (bouw)initiatieven zijn gerealiseerd.

### **1. 4. Leeswijzer**

De toelichting van het voorliggende bestemmingsplan is als volgt opgebouwd. Na deze inleiding wordt in hoofdstuk 2 een beschrijving gegeven van de huidige situatie. Daarbij wordt ingegaan op de huidige, ruimtelijke en functionele waarden in het plangebied en haar directe omgeving. In hoofdstuk 3 wordt het algemene beleidskader van de provincie en de gemeente aangegeven.

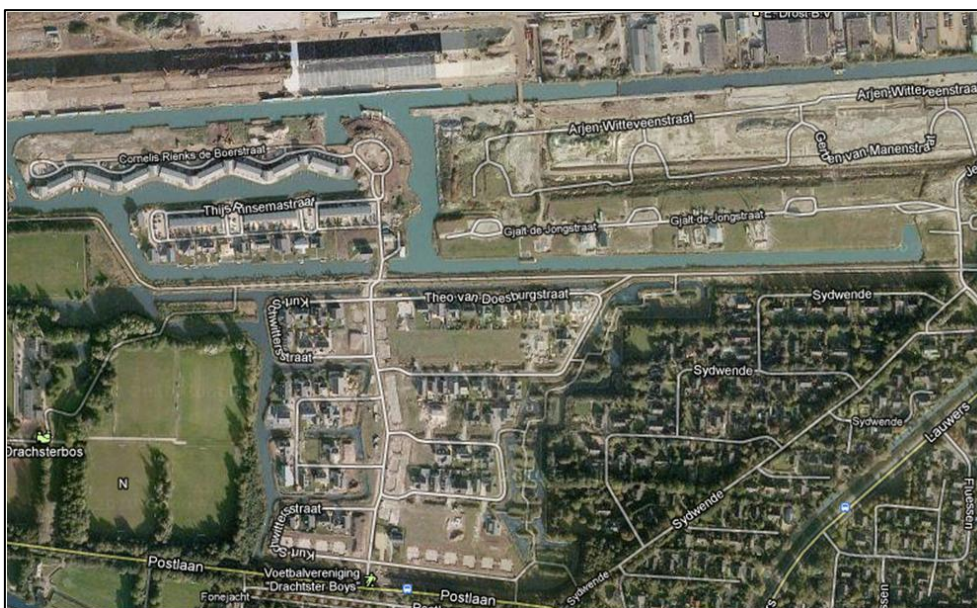
In hoofdstuk 4 komen de planologische randvoorwaarden, oftewel de relevante milieu- en omgevingsaspecten waar in het bestemmingsplan aandacht aan besteed moet worden, aan bod. In hoofdstuk 5 wordt vervolgens de beoogde situatie van het bestemmingsplan neergezet, waarna in hoofdstuk 6 een uitleg gegeven wordt van het juridische systeem. In hoofdstuk 7 en 8 wordt ingegaan op de grondexploitatie en de uitvoerbaarheid van het plan en op de bestemmingsplanprocedure.

## 2. HUIDIGE SITUATIE

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de huidige ruimtelijk-functionele situatie in het plangebied. Door zijn grote lengte bestaat het plangebied uit delen met een verschillend karakter. Het plangebied is te verdelen in een westelijk deel en een oostelijk deel, met de Noorder- en de Zuiderhogeweg als fysieke scheiding. Tussen industrieterrein De Haven en het plangebied is een geluidswal aangelegd.

### *Westelijk deel*

In het westelijke deel van het plangebied vindt in hoofdzaak wonen plaats. De onderstaande luchtfoto toont hier een fragment van.



Figuur 2. Luchtfoto woongebied Drachtstervaart

De opzet van het woongebied bestaat onder andere uit een aantal wooneilanden. Met name de bebouwing aan de noordzijde hiervan is in een waterrijke setting gelegen. Hier is aan het (doorgaande) vaarwater ook aanleggelegenheid aanwezig. Dit deel van het plangebied is vanaf de Postlaan en de Lauwers te bereiken. De bebouwing bestaat voornamelijk uit vrijstaande en halfvrijstaande woningen in één of twee lagen met een kap. Langs de Cornelis Rienks de Broerstraat komen ook rijenwoningen voor en aan de Thijs Rinsumastraat bevindt zich een woongebouw. Aan de Kurt Schwittersstraat 2a is een kinderopvang aanwezig.

Het uiterste westen van het plangebied wordt gevormd door een gedeelte van de buurtschap Buitenstverlaat, een cluster van enkele karakteristieke voormalige boerderijen met bijgebouwen, gelegen ten noorden van de Drachtstervaart. Hier bevindt zich een woning en een medisch bedrijf en bestaan mogelijkheden voor de bouw van drie woningen.

Tussen het Buitenstverlaat en het woongebied Drachtstervaart bevinden zich woonschepen aan de Passchier Bollemanhaven. De woonschepen zijn als gevolg van de ontwikkeling van het woongebied hierheen verplaatst. Het Buitenstverlaat en de woonschepen zijn in figuur 3 weergegeven. Hierop is ook een deel van de geluidswal te zien, ten noorden van de woonschepen aan de overzijde van het water.



*Figuur 3. Luchtfoto Buitenstverlaat en woonschepen*

#### *Oostelijk deel*

Oostelijk van de Zuiderhogeweg wordt het plangebied overwegend gevormd door de openbare ruimte in het Moleneind. De bebouwing aan weerszijden van deze lange straat is grotendeels buiten het plangebied gehouden. Het plangebied is afgestemd op het toekomstige beloop van de Drachtstervaart. Een bestaand hertenkampje ten zuiden van het Moleneind is opgenomen in het plangebied van dit bestemmingsplan, omdat ter plaatse een passantenhaven wordt geprojecteerd (evenals in het geldende bestemmingsplan). Enige daaraan grenzende bebouwing en gedeelten van de omliggende bestaande straten (de Oude Nering en de J.M. Houwenstraat) zijn hier eveneens in het plangebied opgenomen. In de huidige situatie bevinden zich momenteel twee kantoorgebouwen.

#### *Openbaar gebied*

Het woongebied Drachtstervaart dient via de bestaande wegen de Lauwers en de Postlaan (beide gelegen ten zuiden van het woongebied) voor het verkeer te worden ontsloten. Voor de ontsluiting van het noordelijk deel van Buitenstverlaat is voorzien in aanleg van een brug en een nieuwe ontsluitingsweg ten gevolge van de nieuwe vaarverbinding. Het gehele woongebied is ingericht als verblijfsgebied, waar een maximumsnelheid geldt van 30 km/uur. Voor langzaamverkeer is in het woongebied een doorgaande route in oost-west-richting aangelegd, waarmee een snelle en directe verbinding ontstaat met het centrum van Drachten.

In de huidige situatie heeft het Moleneind nog een belangrijke verkeersfunctie met een maximumsnelheid van 50 km/uur. In verband met het doortrekken van de Drachtstervaart zal deze functie in de toekomst afnemen.

In het westelijke deel van het plangebied zijn enkele grotere groenpartijen aanwezig die bijdragen aan een hoogwaardige uitstraling van het gebied. Dit geldt met name voor het Buitenstverlaat, dat voor vaartuigen de entree vormt tot Drachten en hiermee beeldbepalend is.

De vroegere agrarische gronden zijn daar in gebruik als grasvelden. Rondom de woonwijk zijn grote groenpartijen aanwezig die de woonwijk inkleden dan wel afschermen van de noordelijk en zuidelijk gelegen functies. De geluidswal is gelegen ten noorden van de Drachtstervaart en heeft naast de landschappelijke inpassing ook een geluidsreducerende werking. Met een hoogte van 12,5 meter boven het maaiveld wordt geluidhinder als gevolg van bedrijfsactiviteiten voorkomen. Paragraaf 4.4 gaat nader in op de geluidsaspecten.

Water speelt in het plan Drachtstervaart een grote rol en vervult drie functies:

- een verkeersfunctie;
- het waarborgen van een goede waterhuishouding in het plangebied;
- het creëren van een attractieve woonomgeving.

De verkeersfunctie wordt met name vervuld door de Drachtstervaart en de vaarverbinding tussen de Drachtstervaart en het Gaasterdiep, oostelijk van Buitenstvallaat. De gehele Drachtstervaart, en met name het te graven gedeelte in het Molen-eind, zal in toenemende mate een functie vervullen voor de recreatievaart. Door deze watergang wordt het centrum van Drachten voor de recreatievaart verbonden met het Friese merengebied.

Behalve de Drachtstervaart zijn binnen het plangebied ook andere watergangen voor de recreatievaart bevaarbaar, waardoor een groot deel van de woningen in het plangebied per boot bereikbaar is en boten bij de woningen kunnen worden afgemeerd.

De waterhuishoudkundige functie van de waterpartijen betreft met name het in stand houden van de juiste waterpeilen in verschillende delen van het plangebied en daarbuiten. De Drachtstervaart kan als waterberging fungeren.

De bijdrage van open water aan de attractiviteit van de woonomgeving is aanzienlijk, in de opzet van het woongebied Drachtstervaart is dan ook uitgegaan van het creëren van een aantal wooneilanden, dat door watergangen van elkaar worden gescheiden. Daardoor is het merendeel van de (tuinen van de) hier aanwezige woningen aan water gesitueerd, hetgeen de wijk Drachtstervaart een herkenbaar eigen en attractief karakter verleent.



### **3. BELEIDSKADER**

#### **3. 1. Inleiding**

In dit hoofdstuk zal nader ingegaan worden op het ruimtelijk beleid dat als kader dient voor onderhavig bestemmingsplan. Hierbij komt het provinciaal en het gemeentelijk beleid aan bod. Dit beleid is afgestemd op het Rijksbeleid ten aanzien van de ruimtelijke ordening. Gezien het abstractieniveau en het grotendeels actualiserende karakter van het bestemmingsplan, wordt het in dit kader dan ook niet noodzakelijk geacht nog apart aandacht te besteden aan het Rijksbeleid.

#### **3. 2. Provinciaal beleid**

Het provinciaal ruimtelijk beleid vormt een belangrijk kader voor het gemeentelijk (bestemmingsplan)beleid. Dit beleid is onder andere neergelegd in het *Streekplan Fryslân 2007* (december 2006). Hierin wordt het beleid ten aanzien van sterke steden en een vitaal platteland voortgezet. In het streekplan wordt gekozen voor zes stedelijke centra, waaronder het stedelijk centrum Drachten, die tezamen het stedelijk netwerk Fryslân vormen. De stedelijke centra wordt ontwikkelingsruimte geboden om opgaven voor wonen, werken en voorzieningen te kunnen realiseren. Daarbij dient ongebreidelde groei zoveel mogelijk te worden voorkomen, maar zal het beleid in eerste instantie gericht moeten zijn op de kwaliteiten en ruimtelijke mogelijkheden van het bestaande bebouwde gebied. Efficiënt ruimtegebruik staat hierbij centraal.

Concentratie van woningbouw zal plaats moeten vinden in de bundelingsgebieden van de zes stedelijke centra in de provincie. Hiermee wordt voldoende schaal en massa voor sterke steden en een voldoende draagvlak voor de stedelijke voorzieningen nagestreefd. Daarnaast wordt ingezet op een gevarieerde bevolkings- en huishoudensamenstelling voor leefbaarheid in de stedelijke centra, waarbij ook hogere inkomensgroepen aan de stad kunnen worden gebonden. Met de versterking van het wonen in de steden zal de druk op het platteland verminderd moeten worden wat de kleinere kernen meer ruimte geeft voor de opvang van de plaatselijke woningbehoefte en de landschappelijke openheid zoveel mogelijk behouden kan blijven.

In de bundelingsgebieden dient een breed en divers aanbod aan woningtypen en woonmilieus beschikbaar te zijn. Aandacht daarbij gaat in ieder geval uit naar de realisering van voldoende betaalbare en levensloopbestendige woningen in het lagere segment en het middensegment, in zowel de koop- als huursector.

Op 15 juni 2011 hebben Provinciale Staten de *Verordening Romte Fryslân* vastgesteld. De verordening stelt regels die ervoor moeten zorgen dat de provinciale ruimtelijke belangen doorwerken in de gemeentelijke ruimtelijke plannen. De verordening zet het streekplan om in algemeen geldende regels.

De bestemmingsplanregeling is afgestemd op het beleid van de provincie. Hiermee voldoet het bestemmingsplan aan het provinciale beleid.

#### **3. 3. Gemeentelijk beleid**

##### *Wonen*

Het beleid ten aanzien van het wonen in Drachten is onder andere vastgelegd in het in januari 2006 door de gemeenteraad vastgestelde Woonplan "Nieuwe Stijl". Met dit woonplan zijn de doelen van het woonbeleid van de gemeente de komende jaren vooral gericht op het bieden van voldoende aanbod voor verschillende doel-

groepen. Goed wonen voor iedereen in een leefbare omgeving. Dat is de kern van het gemeentelijke woonbeleid. De zorg voor voldoende aanbod van goedkope en betaalbare woningen voor starters en lagere inkomensgroepen op de woningmarkt, verdient vooral de aandacht.

Ook de vergrijzing is de komende jaren een gegeven waar in de woningmarkt aandacht aan besteed dient te worden in de vorm van realisatie van groeiwoningen en levensloopbestendige woningen. Daarnaast onderscheidt Drachten zich van andere plaatsen door het gevarieerde aanbod van (duurdere) woningen in een groene en rustige woonomgeving. Hierdoor is Drachten aantrekkelijk voor vestigers van buiten de gemeente, iets waar de gemeente zich de komende jaren op zal blijven richten.

Een derde doel is het bieden van een hoge ruimtelijke kwaliteit van het wonen en de woonomgeving, door het aanbrenge van diversiteit in de woonmilieus. Naast een kwaliteitsverbetering van het centrum is ook de opwaardering van de kwaliteit van bestaande delen van de stad één van de speerpunten voor Drachten.

Het woonplan en de actualisaties daarvan (de meest recente is van juni 2011) vormen een belangrijk toetsingskader voor nieuwe ruimtelijke plannen. Bij het opstellen van een bestemmingsplan dient aldus getoetst te worden of de nieuwbouwplannen die het bestemmingsplan mogelijk maakt, passen binnen het woonplan en de actualisatie hiervan. Voor een evenwichtiger verdeling van de woningproductie binnen de lokale en regionale woningmarkt is de komende jaren een gemeentelijke regie onontbeerlijk. De planologische bouwruimte voor woningen dient op een verantwoorde wijze ruimte te geven aan regionale en gemeentelijke ambities, passend binnen de kwantitatieve afspraken met provincie Fryslân, zonder dat onevenredige concurrentie ontstaat tussen gemeenten en tussen regio's.

In het "Woningbouwprogramma 2010-2015" (versie 1 juni 2011) zijn voor Drachtstervaart tussen 2011 en 2015 in totaal 249 woningen opgenomen. Na 2016 bedraagt dit 110 woningen. Een klein deel van deze woningen is nog in het plangebied te bouwen, voor het overgrote deel worden op basis van het geldende bestemmingsplan uitwerkingsplannen opgesteld. De planologische mogelijkheden uit het geldende bestemmingsplan worden hiermee gecontinueerd.

#### *Werken*

De gemeente kent beleid voor de zogeheten beroepen of bedrijven aan huis. Dit beleid is neergelegd in de *Nota beroep aan huis*. Deze notitie heeft als doel om inzichtelijk te maken welke soorten van beroep zonder procedure gerealiseerd mogen worden in een (deel van) de woning. De notitie heeft gediend als werkbasis voor bepalingen omtrent beroepen aan huis voor onder andere dit bestemmingsplan.

De notitie kent een tweedeling in *vrije beroepen* en de *beroepen aan huis* (geen vrije beroepen). Onder de eerste groep worden beroepen verstaan op administratief, juridisch, medisch, therapeutisch of ontwerp-technisch gebied. Hieraan kunnen geen planologisch-juridische regels worden gesteld. Aan beroepen aan huis worden wel planologisch-juridische regels gesteld.

#### *Verkeer en vervoer*

Het verkeers- en vervoerbeleid van de gemeente Smallingerland is vastgelegd in het *Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP)* van februari 2011, dat op (korte) termijn als opvolger zal fungeren voor het momenteel nog geldende GVVP uit 1996. Niet het gemotoriseerde verkeer, maar de mens moet de maat vormen voor de inrichting van de openbare ruimte. In dit kader heeft de gemeente in de jaren '90 van de vorige eeuw het "shared space" concept geïntroduceerd. Het doel hiervan is om de openbare ruimte zodanig in te richten dat er weer (meer) interactie is tussen de verschillende weggebruikers. Hierbij worden verkeersregels en meer in het bijzonder verkeersborden en typische verkeerskundige elementen vervangen

door sociale regels. De belangrijkste doelstelling van het GVVP is dan ook om de menselijke maat terug te brengen in het verkeer en daarmee de leefbaarheid en de leefkwaliteit te vergroten.

Het GVVP maakt onderscheid in wegen met een verkeersfunctie (de stroomwegen en de gebiedsontsluitingswegen) en wegen met een verblijfsfunctie (de erftoegangswegen). De Noorder- en de Zuiderhogeweg, de Lauwers en de Postlaan zijn belangrijke gebiedsontsluitingswegen voor Drachten en ook voor het plangebied. Deze wegen verbinden de bebouwde kom met het buitengebied en ontsluiten de woonwijken.

De overige wegen in het plangebied worden gecategoriseerd als erftoegangsweg en lenen zich voor "shared space". Voor fietsverkeer wordt de verbinding tussen Drachtstervaart van en naar het centrum van Drachten een hoofdfietsroute. Dit traject wordt als "missing link" genoemd in het GVVP. Om het water tot aan het centrum te laten lopen, moet een aantal bruggen worden gerealiseerd, waaronder in de Noorder- en de Zuiderhogeweg. Hierbij wordt tevens een onderdoorgang voor voetgangers en fietsers gerealiseerd, zodat zij deze wegen kunnen kruisen. Tevens wordt er een verbinding gerealiseerd tussen de bestaande fietsvoorzieningen langs deze wegen. Het bestemmingsplan biedt hiervoor de mogelijkheden en is afgestemd op het GVVP.

#### *Welstandsbeleid*

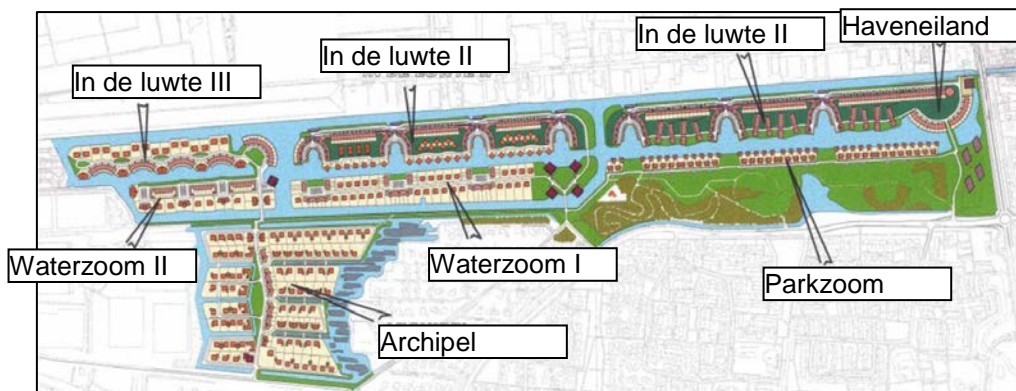
De gemeente Smallingerland heeft medio 2004 een *Welstandsnota* vastgesteld. Deze nota is niet van toepassing voor het plangebied. De welstandsnota verwijst naar het beeldkwaliteitsplan dat voor de Drachtstervaart is opgesteld. Deze maken in formele zin deel uit van de welstandsnota. Hierin zijn de welstandseisen omschreven die aan een bouwwerk worden gesteld. Het gaat dan om criteria die betrekking kunnen hebben op onder andere de hoofdvorm, het materiaalgebruik, de kleurkeuze en de detaillering van een concreet bouwwerk. Het uiteindelijke doel van de nota is het streven naar behoud en zonodig versterking van de beeldkwaliteit in het algemeen en die van de cultuurhistorische en bepaalde stedenbouwkundige en architectonische waarden in het bijzonder.

Bij de ruimtelijke toetsing van bouwaanvragen in het onderhavige plangebied zijn twee toetsingsinstrumenten van belang: de welstandsnota / het beeldkwaliteitsplan en het bestemmingsplan. Inhoudelijk zijn deze instrumenten op elkaar afgestemd. Als regel geldt dat de welstandscriteria zich bewegen binnen de bebouwingsmogelijkheden die door het bestemmingsplan worden gegeven.

De regels in dit bestemmingsplan gaan met name over de maatvoering en de plaatsing van gebouwen en andere bouwwerken. De zaken die niet in dit bestemmingsplan zijn geregeld of niet kunnen worden geregeld, maar wel vanuit het oogpunt van welstand belangrijk zijn, worden via de welstandsnota met de beeldkwaliteitsplan geregeld.

Volgens de *Woningwet* mogen in het welstandsbeleid criteria worden opgenomen die betrekking hebben op het uiterlijk en de plaatsing van bouwwerken. Het is duidelijk dat er een bepaalde overlap tussen het bestemmingsplan en de welstandsnota of het beeldkwaliteitsplan voor kan komen. Daarom geldt dat bij strijdigheid tussen de welstandscriteria en de regels in het bestemmingsplan als regel dat de regels in het bestemmingsplan leidend zijn.

Het beeldkwaliteitsplan "Drachtstervaart" geeft het welstandsbeleid weer voor het woongebied. De verwevenheid van het water en het wonen is hierin een belangrijk uitgangspunt. Voor de architectonische vormgeving en de materiaalkeuze is de ligging aan het water bepalend. De architectuur moet hoogwaardig zijn. Het woongebied is opgesplitst in deelgebieden, zoals hieronder te zien is.



Figuur 4. Deelgebieden welstandsbeleid

Per deelgebied gelden ruimtelijke uitgangspunten. Voor het bestemmingsplan zijn dit de deelgebieden "Archipel", "In de Luwte III", "Parkzoom" en "Waterzoom I en II". De thema's zijn per deelgebied ontleend aan de historische relatie van Friesland met andere landen. Het beeldkwaliteitsplan geeft per thema uitgangspunten voor de verschillende gebieden en voor de openbare ruimte. Per deelgebied zijn dit uitgangspunten op het gebied van realiseringwijze, hoofdvorm, hoofdvorm, kleuren en materialen en de inrichting van erven. Dit alles heeft geleid tot het beeld wat is ontstaan in het plangebied, de bestemmingsplanregeling is hierop afgestemd.

#### *Duurzaam bouwen*

Duurzaam bouwen is een belangrijk aspect waarmee de gemeente Smallingerland in den lande toonaangevend is. Speerpunten in dit duurzaam bouwen-beleid zijn het integraal waterbeheer en het toepassen van alternatieve energiebronnen. Naast deze fysieke tak van het duurzaam bouwen-beleid, kent de gemeente ook een sociale tak in de vorm van de kwaliteit van de leefomgeving. Aan deze sociale duurzaamheid wordt bijgedragen door onder andere het toepassen van een bepaalde variatie in de bebouwing, een differentiatie in functies, inbreiden in plaats van uitbreiden en een kwalitatief hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte. Voor met name de nog in te vullen kavels in het onderhavige bestemmingsplan geldt dat de uitgangspunten van het duurzaam bouwen bij de uitwerking van de betreffende plannen dienen te worden betrokken.

#### *Handhaving*

In de *Wet algemene bepalingen omgevingsrecht* (Wabo) is de plicht voor het opstellen van handhavingsbeleid en een uitvoeringsprogramma vastgelegd. Dit handhavingsbeleid en het uitvoeringsprogramma zijn grotendeels gebaseerd op de uitvoeringsprogramma's "Milieu en bouwen" en de opgedane ervaringen van voorgaande jaren. Het beleid en programma bevatten de gemeentelijke taken m.b.t. het omgevingsrecht. Dit betreft vooral de aandachtspunten met betrekking tot bouwen, brandveilig gebruik, milieu, bestemmingsplannen, de kap- en inritvergunningen. Het accent van de werkzaamheden ligt bij de afdeling Publiek, eenheid Vergunningen en Handhaving. Het doel hiervan is om helder te maken wat het college, de gemeenteraad, de burgers en bedrijven ten aanzien van de uitvoering en handhaving mogen verwachten.

## 4. PLANOLOGISCHE RANDVOORWAARDEN

Voor het plangebied en omgeving kunnen (wettelijke) belemmeringen en/of voorwaarden een rol spelen. Het uitgangspunt voor het bestemmingsplan is dat er een goede omgevingssituatie ontstaat. In de volgende paragrafen zijn het toetsingskader en de randvoorwaarden die voortvloeien uit de milieu- en omgevingsaspecten beschreven.

### 4. 1. Kabels en leidingen

Teneinde een goede belangenafweging mogelijk te maken voor de vele functies binnen het plangebied, is het noodzakelijk om inzicht te hebben in de ligging en eigenschappen van binnen het plangebied voorkomende kabels en leidingen. Sommige van deze kabels en leidingen vereisen een bepaalde afstand tot gevoelige functies. Voor het bestemmingsplan is met name de ligging van de hoofdtransportleidingen van belang, aangezien deze gekoppeld zijn aan een bepaalde afstand die aangehouden dient te worden waarbinnen geen bebouwing mag plaatsvinden.

In het plangebied komen een gasleiding, een hoogspanningsverbinding en een rioolpersleiding voor. De gasleiding ligt direct ten westen van de Noorder- en de Zuiderhogeweg, hiervoor geldt een aan te houden afstand van 5 meter aan weerszijden. Voor deze leiding is een toetsing aan de externe veiligheidswetgeving van belang. Een aparte paragraaf verder in dit hoofdstuk gaat hierop in.

De hoogspanningsverbinding vindt zijn beloop tussen de woonwijk De Drait en het Industrierrein de Haven en loopt voor een klein deel (langs de Jelle Plantingastraat) over het plangebied. Hiervoor geldt een aan te houden afstand van 15 meter aan weerszijden.

De rioolpersleiding ten slotte, loopt van woonwijk De Drait via de Theo van Doesburgstraat naar industrierrein De Haven, aan weerszijden van deze leiding geldt een aan te houden afstand van 4 meter.

Met de ligging van deze leidingen alsmede de aan te houden afstand, is rekening gehouden in het bestemmingsplan.

### 4. 2. Archeologie en cultuurhistorie

Voor de bescherming van archeologische en cultuurhistorische waarden is de *Monumentenwet* van toepassing. De kern van *Monumentenwet* is dat, wanneer de bodem wordt verstoord, archeologische resten intact moeten blijven (in situ). Wanneer dit niet mogelijk is, worden archeologische resten opgegraven en elders bewaard (ex situ). Op welke plaatsen archeologisch onderzoek aan de orde is, wordt op grond van gemeentelijk of provinciaal beleid bepaald.

#### *Archeologie*

Voor het plangebied is op basis van de Friese Archeologische MonumentenKaart Extra (FAMKE) van de provincie Fryslân onderzocht welke archeologische waarden aanwezig zijn. Op deze kaart is op basis van zowel de aanwezige archeologische monumenten als de te verwachten archeologische waarden een advies aangegeven. De FAMKE bestaat uit twee provinciedekkende advieskaarten, één voor de periode Steentijd - Bronstijd, en één voor de periode IJzertijd - Middeleeuwen. Voor het betreffende plangebied kan op basis van de kaarten uit de twee verschillende perioden tot de volgende conclusies worden gekomen.

De advieskaart "Steentijd - Bronstijd" geeft een drietal adviezen: "Geen onderzoek

noodzakelijk”, “Onderzoek nodig bij grote ingrepen” en “Karterend onderzoek 3”. Volgens de advieskaart “IJzertijd - Middeleeuwen” geldt voor het gehele plangebied het advies “Karterend onderzoek 3”. Deze adviezen hebben geen gevolgen voor het westelijke deel van het plangebied. Bij het oostelijke deel van het plangebied is archeologisch onderzoek noodzakelijk bij ingrepen van meer dan 5000 m<sup>2</sup>, zoals het graven van de Drachtstervaart. In deze gebieden kunnen zich archeologische resten bevinden, zoals archeologische lagen buit de steentijd, die zijn afgedekt door een veen- of kleidek. Ook kan het gaan om vroeg en vol-middeleeuwse veenontginningen. Daarbij bestaat de kans dat er zich huisterpjes uit deze tijd in het plangebied bevinden. Ook de wat oudere boerderijen kunnen archeologische sporen of resten afdekken, hoewel de veengronden eromheen al afgegraven zijn.

Het bestemmingsplan biedt hiervoor een regeling.

#### *Cultuurhistorie*

Wat betreft de cultuurhistorische waarden in het plangebied kunnen vooral het Buitenstverlaat en de Drachtstervaart worden genoemd als elementen met cultuurhistorische waarden.

Drachten vroeger ontstaan als veenkolonie en bestond aanvankelijk uit twee dorpen; Noorder Drachten en Zuyder Drachten. De fusie van beide dorpen begon met het graven van de Drachtstervaart in 1641. De reden daarvoor was het ontbreken van een goed afvoerkanaal voor de turfwinning. Er werd een "schipsloot" gegraven op een zodanige plaats dat zowel de bewoners van Noorder- als die van Zuider Drachten er profijt van konden trekken. Die vaart, loodrecht op de "lijkweg" deed een woonplek ontstaan waar de vervening een belangrijk stuk werkgelegenheid met zich mee zou brengen. In volgende jaren groeiden Noorder en Zuyder Drachten meer naar elkaar toe en nam het aantal inwoners, vooral langs de vaart, toe. In 1743 werd door de kerkvoogdijen van Noorder- en Zuider Drachten de beslissing genomen om aan de vaart gezamenlijk een kerk te bouwen.

Het graven de Drachtstervaart in 1641 en de bouw van de Nederlands Hervormde kerk zijn in de geschiedenis van Drachten van grote betekenis geweest. Het voornaamste knooppunt daarbij was rond de brug, waar zich tegenwoordig het carillon bevindt. De laatste brug die daar dienst heeft gedaan (de in 1932 gebouwde elektrische Hoofdbrug) is in 1966 verwijderd. Tijdens deze periode is ook de Drachtstervaart gedempt, ter plaatse van het huidige Moleneind. Als vaarverbinding voor de beroepsvaart had deze vaart zijn functie verloren, en vanwege de stank van het stilstaande water (waarop afvalwater werd geloosd) stond de vaart bekend als “de stjonkfeart”. De extra ruimte die zo ontstond, kon benut worden voor het toegenomen autoverkeer.

Door de opkomst van de recreatievaart is de keuze genomen voor het reconstrueren van de oorspronkelijke vaart. Hiermee wordt een attractief, oorspronkelijk ruimtelijk beeld hersteld. Buiten het plangebied gelegen, bevinden zich aan het Moleneind een Rijksmonument en een viertal gemeentelijke monumenten.

In dit noordelijke deel van het Buitenstverlaat bevinden zich geen Rijksmonumenten en/of gemeentelijke monumenten. Wel is de groene setting van dit gebied, als entree voor het vaarverkeer naar Drachten, behoudenswaardig. De bestemmingsplanregeling is hierop afgestemd.

#### **4. 3. Bodem**

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening, moet in geval van ruimtelijke ontwikkelingen worden aangetoond dat de bodem geschikt is voor het beoogde func-

tiegebruik. Ter plaatse van locaties die verdacht worden van bodemverontreiniging, moet ten minste verkennend bodemonderzoek worden uitgevoerd. In geval van verontreinigingen is de *Wet bodembescherming* van toepassing. In de wet is geregeld dat indien ter plaatse van een plangebied ernstige verontreinigingen worden aangetroffen, er sprake is van een saneringsgeval.

Voor het plangebied geldt dat de bestaande situatie opnieuw wordt inbestemd, deze gronden zijn in het verleden geschikt gebleken voor de aanwezige functies. Hiervoor is in het verleden onder andere de voormalige vuilstort ontgraven, waarna grondwatersanering heeft plaatsgevonden.

In het plangebied momenteel zijn geen ernstige verontreinigingen meer bekend. Vanuit bodem gelden er geen belemmeringen voor het bestemmingsplan.

#### **4. 4. Geluid**

Op grond van de *Wet geluidhinder* geldt rond wegen met een maximumsnelheid hoger dan 30 km/uur, spoorwegen en inrichtingen die "in belangrijke mate geluidhinder veroorzaken", een geluidzone. Bij de ontwikkeling van nieuwe geluidsgevoelige objecten binnen deze geluidzones moet akoestisch onderzoek worden uitgevoerd om aan te tonen dat de ontwikkeling voldoet aan de voorkeursgrenswaarden die in de wet zijn vastgelegd.

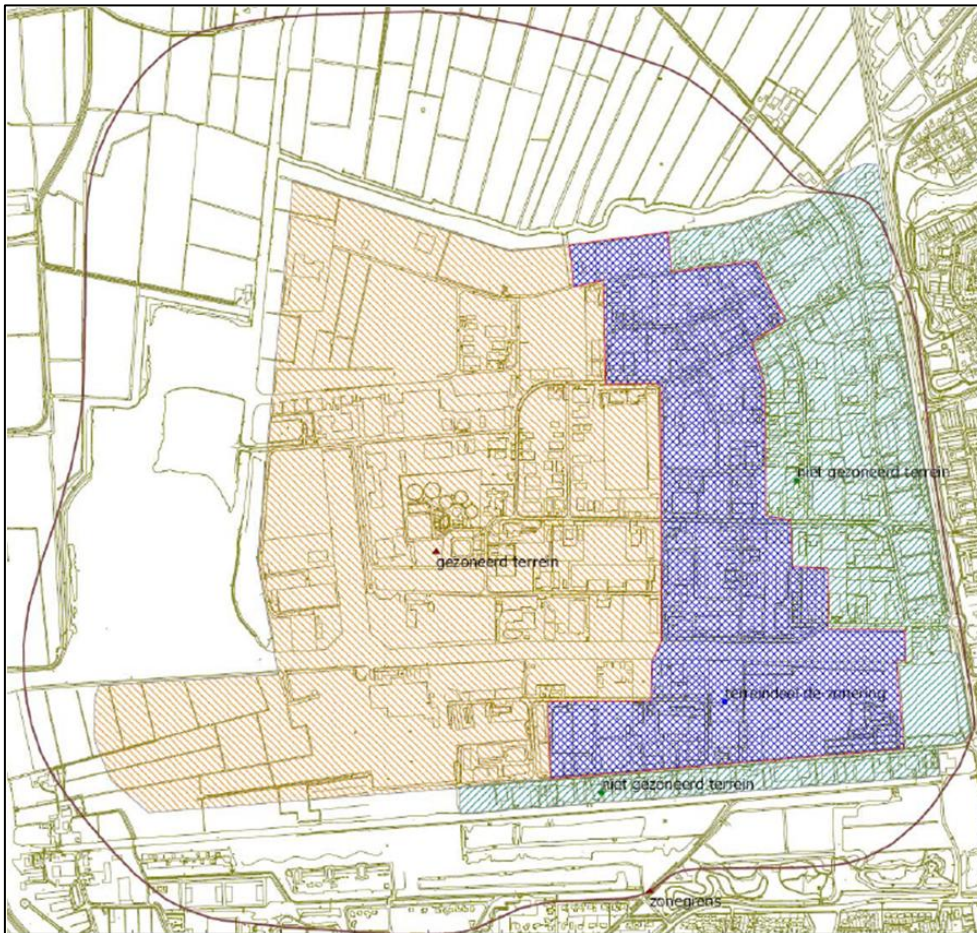
Indien niet aan de voorkeursgrenswaarde kan worden voldaan, kan het bevoegd gezag, in de meeste gevallen de gemeente, hogere grenswaarden vaststellen. Hiervoor geldt een bepaald maximum, de uiterste grenswaarde genoemd. Bij de vaststelling van hogere grenswaarden moet worden afgewogen of bronmaatregelen of maatregelen in de overdrachtssfeer kunnen worden getroffen.

##### *Wegverkeersgeluid*

In en rond het plangebied ligt een aantal zoneplichtige wegen, te weten de Noorder- en de Zuiderhogeweg, de Lauwers en de Postlaan. Ook het Moleneind is momenteel zoneplichtig. Voor het overige bestaat het plangebied uit 30 km/uur-gebied. Het gehele plangebied betreft echter een (planologisch) bestaande situatie, waar vanuit akoestisch perspectief in de doorlooptijd van het plan geen veranderingen mogelijk zijn. Ook is in het bestemmingsplan een regeling opgenomen waarin het niet mogelijk is het aantal geluidgevoelige gebouwen (woningen) ten opzichte van de mogelijkheden in het geldende bestemmingsplan uit te breiden en deze gebouwen dichter bij de weg te situeren. Bij realisatie van de Drachtstervaart zal het Moleneind zijn verkeersfuncties verliezen en worden ingericht als verblijfsgebied met een maximumsnelheid van 30 km/uur. De aanleg hiervan heeft wat betreft wegverkeersgeluid een positief effect op de geluidsbelasting van de omliggende woningen. Hiermee wordt voldaan aan de *Wet geluidhinder* en zijn er op dit vlak geen belemmeringen voor het bestemmingsplan.

##### *Industriegeluid*

Rondom industrieterrein De Haven is, vanwege de aanwezigheid van geluidzoneeringsplichtige inrichtingen op het terrein, een geluidzone ex artikel 41 van de *Wet geluidhinder* vastgesteld. Deze geluidzone is onlangs herzien. Het beloop van de zone is in figuur 5 weergegeven.



*Figuur 5. Geluidzone rondom industrieterrein De Haven*

Zoals te zien is, loopt de geluidzone voor een deel over het plangebied. Bij de herziening van de zone is onder andere rekening gehouden met het woongebied de Drachtstervaart. Om een goed woon- en leefklimaat mogelijk te maken, is ten noorden van het woongebied, aan de overzijde van de Drachtstervaart een geluidwal aangelegd. Daarnaast is bij de planvorming van het geldende bestemmingsplan rekening gehouden met een tweede geluidreducerende voorziening, in het oostelijke deel van het woongebied net ten westen van de Zuiderhogeweg. Deze wordt geïntegreerd in het woongebied en de afscherpende voorzieningen zullen bestaan uit een wal in combinatie met geluidsafschermende bebouwing. Op deze wijze werd de realisatie van woningen mogelijk op een akoestisch verantwoorde manier.

Binnen de geluidzone mogen in principe geen nieuwe geluidsgevoelige gebouwen (zoals woningen) worden gebouwd, tenzij hiervoor een hogere waarde is verkregen. Voor de bestaande woningen in het plangebied binnen de geluidzone zijn in het verleden door Gedeputeerde Staten van Fryslân hogere waarden verleend. Aangezien het bestemmingsplan voor de bestaande situatie een actualiserende regeling treft, kan worden geconcludeerd dat wat betreft het aspect industrielawaai aan de wettelijke randvoorwaarden wordt voldaan. Dit wordt bevestigd in het ge



luidsonderzoek in bijlage 1.

#### 4. 5. Luchtkwaliteit

In hoofdstuk 5 van de *Wet milieubeheer* zijn de grenswaarden op het gebied van de luchtkwaliteit vastgelegd. Daarbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk met name de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijnstof (PM<sub>10</sub>) van belang. Projecten die slechts in zeer beperkte mate bijdragen aan de luchtverontreiniging, zijn op grond van het *Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)* daarbij vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden. Op grond van de *Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)* zijn (onder andere) de volgende projecten vrijgesteld van toetsing:

- woningbouwprojecten met minder dan 1.500 woningen;
- kantoorlocaties met een vloeroppervlak van minder dan 100.000 m<sup>2</sup>;
- projecten die minder dan 3% van de (toekomstige) grenswaarde voor stikstofdioxide of fijnstof bijdragen. Dit komt overeen met 1,2 µg/m<sup>3</sup>.

Gezien de actualiserende aard van dit bestemmingsplan, waar planologische geen nieuwe ontwikkelingen in voorkomen, draagt het plan "niet in betekenende mate" bij aan de luchtkwaliteit. Ook worden de drempelwaarden van de *Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)* niet overschreden.

In het kader van luchtkwaliteit kan volgens het *Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)* van 1 december 2008 nog sprake zijn van gevoelige bestemmingen (scholen ten behoeve van onderwijs voor minderjarigen, kinderdagverblijven, verzorgings-, verpleeg-, en bejaardenhuizen). Deze mogen niet binnen 300 meter van rijksweg en 50 meter van provinciale weg en bij een overschrijdingssituatie gebouwd worden. In het plangebied is hier geen sprake van.

Derhalve kan worden geconcludeerd dat de *Wet milieubeheer* wat betreft luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van het plan. Dit wordt bevestigd in het luchtkwaliteitsonderzoek in bijlage 1.

#### 4. 6. Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat om het beperken van de kans op en het effect van een ernstig ongeval voor de omgeving door ondermeer:

- het gebruik, de opslag en productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen);
- het transport van gevaarlijke stoffen (weg en buisleidingen).

Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het beperken van de risico's voor de burger door bovengenoemde activiteiten. De volgende normen worden onderscheiden:

- *Plaatsgebonden risico* (PR). Dit betreft afstandseisen, die moeten worden gezien als grenswaarde (harde norm) waarvan niet kan worden afgeweken;
- *Groepsrisico* (GR). Het groepsrisico is afhankelijk van de bevolkingsdichtheid rondom een risicovolle activiteit. Dit betreft geen harde norm, maar een oriëntatie waarde. Daarvoor bestaat een verantwoordingsplicht.

Relevante wet- en regelgeving betreffen:

- Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi);
- Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb);
- circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen (CRnvgs).

De relevante risicobronnen voor het plangebied betreffen twee LPG-tankstations

en twee hogedruk aardgastransportleidingen. Daarnaast vinden over de Noorderhogeweg en Zuiderhogeweg transporten van gevaarlijke stoffen plaats.

#### *LPG-tankstations*

Aan de Loswal en aan de Zuiderhogeweg te Drachten zijn LPG-tankstations aanwezig. Voor LPG-tankstations zijn in het Bevi normen opgenomen voor de aan te houden afstanden. Beide tankstations bevinden zich buiten het plangebied. De PR  $10^{-6}$  contouren van het reservoir en het vulpunt aan de Zuiderhogeweg vallen deels over het plangebied. De bestemming binnen deze contouren in het plangebied is "Verkeer". Er is geen sprake van (beperkt) kwetsbare objecten binnen deze zone. De overige PR  $10^{-6}$  contouren van zowel het LPG-tankstation aan de Loswal als de Zuiderhogeweg lopen niet over het plangebied.

Het invloedsgebied voor het GR bedraagt 150 meter vanaf het vulpunt en de ondergrondse tank. Het plan ligt voor een deel binnen het invloedsgebied van beide LPG-tankstations. De bestemming binnen het invloedsgebied dat is gelegen binnen het plangebied is in beide gevallen "Verkeer". Er is geen sprake van (beperkt) kwetsbare objecten binnen deze zone.

Omdat alleen infrastructuur binnen de PR  $10^{-6}$  contour en het invloedsgebied ligt en dus geen objecten worden toegestaan binnen het invloedsgebied van de LPG tankstations waar mensen verblijven, kan een verantwoording van het GR achterwege blijven. Geconcludeerd kan worden dat de LPG tankstations geen belemmering geven voor dit plan.

#### *Transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen*

In en in de nabijheid van het plangebied lopen twee ondergrondse hogedruk aardgastransportleidingen van Gasunie. Omdat sprake is van hogedruk aardgastransportleiding is het Bevb van toepassing. Met behulp van een rekenprogramma is bepaald of voldaan wordt aan de risiconormen voor de externe veiligheid. Het blijkt dat geen PR  $10^{-6}$  contour geldt. Voor beide leidingen is gebleken dat ter hoogte van het plangebied sprake is van een GR binnen het invloedsgebied van de transportleiding. Het GR is echter ruim onder de oriëntatiewaarde gelegen. Dit plan betreft de actualisatie van een bestaand plan. Het aantal personen binnen het invloedsgebied van de transportleidingen neemt door dit bestemmingsplan niet toe. Ten opzichte van de nulsituatie treedt geen wijziging op. Op de verbeelding bij het bestemmingsplan is de ligging van de in het plangebied aanwezige buisleidingen en de belemmeringenstrook, van vijf meter aan weerszijden van de leidingen, opgenomen.

Geconcludeerd kan worden dat de hogedruk aardgastransportleidingen geen belemmeringen vormen voor het GR van het plan.

#### *Transport van gevaarlijke stoffen over wegen*

Door het plangebied loopt de Zuiderhogeweg. Hierover vindt lokaal transport van gevaarlijke stoffen plaats. Hoewel formeel geen rekening hoeft te worden gehouden met deze wegen wordt daar toch kort op ingegaan. Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Zuiderhogeweg is een risicoberekening uitgevoerd. Het blijkt dat geen PR aanwezig is. Het GR wordt bepaald door de combinatie van de transportintensiteit van gevaarlijke stoffen over de weg en het aantal aanwezige personen aan weerszijden van de transportroute. Het GR ligt onder de oriëntatiewaarde.

Het transport over de Noorderhogeweg en Zuiderhogeweg vormt geen belemmering voor het bestemmingsplan.

#### *Conclusie*

Geconcludeerd kan worden dat het aspect externe veiligheid geen belemmering

vormt voor de haalbaarheid van voorliggend plan. Een nadere uitwerking van de externe veiligheidsaspecten is opgenomen in bijlage 1.

#### **4. 7. Milieuzonering bedrijven**

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is ruimtelijke afstemming tussen bedrijfsactiviteiten, voorzieningen en gevoelige functies (waaronder woningen) noodzakelijk. Bij deze afstemming kan gebruik worden gemaakt van de richtafstanden uit de basiszoneringlijst van de VNG-brochure "Bedrijven en milieuzonering" (2009). Een richtafstand wordt beschouwd als de afstand waarbij onaangename milieuhinder als gevolg van bedrijfsactiviteiten redelijkerwijs kan worden uitgesloten.

In en rondom het plangebied zijn functies aanwezig waar vanuit de milieuzonering rekening gehouden moet worden. In het plangebied bestaan in het Buitenstverlaat mogelijkheden voor een bedrijf uit milieucategorie 1, in het oosten van het plangebied (bij de locatie van de beoogde passantenhaven) betreffen dit mogelijkheden voor een uiteenlopend tal functies, ook uit de milieucategorie 1. Dit is een voortzetting van de bestaande (planologische) situatie die goed inpasbaar is in de woonomgeving.

Rondom het plangebied zijn met name de bedrijven op het industrieterrein De Haven van belang, en als functies zoals het sportpark ten zuidwesten van het woongebied. In het kader van het gelende bestemmingsplan is geconcludeerd dat er vanuit de milieuzonering geen belemmeringen zijn voor de bouw van de woningen. Voor de bedrijven op industrieterrein De Haven geldt dat de zonering in het onlangs vastgestelde bestemmingsplan "Industrieterrein De Haven" is vastgelegd. Hoe dichterbij de woonbebouwing, des te lager is de milieucategorie die is toegeestaan. Hiermee is een goede afstemming tussen het woonklimaat enerzijds en het ondernemersklimaat anderzijds gewaarborgd.

Voor het bestemmingsplan betreft het een bestaande situatie, die ten opzichte van de geldende bestemmingsplanregeling geen veranderingen bevat. Wat betreft bedrijven en milieuzonering, gelden er dan ook geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

#### **4. 8. Ecologie**

Bij elk ruimtelijk plan moet, met het oog op beschermenswaardige natuurwaarden, rekening worden gehouden met de regelgeving op het gebied van gebiedsbescherming en soortenbescherming.

##### *Gebiedsbescherming*

De bescherming van Natura 2000-gebieden en Beschermde Natuurmonumenten is geregeld in de *Natuurbeschermingswet*. Als ontwikkelingen (mogelijk) leiden tot aantasting van de natuurwaarden binnen deze gebieden, moet een vergunning worden aangevraagd. Daarnaast moet rekening worden gehouden met het beleid ten aanzien van de Ecologisch Hoofdstructuur (EHS). Ten aanzien van ontwikkelingen binnen de EHS geldt het "nee, tenzij-principe". Het plangebied ligt niet in de nabijheid van een Natura 2000 en/of een EHS-gebied is. Vanuit gebiedsbescherming gelden dan ook geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

##### *Soortenbescherming*

Op grond van de *Flora- en faunawet* geldt een algemeen verbod voor het verstoren en vernietigen van beschermde plantensoorten, beschermde diersoorten en hun vaste rust- of verblijfplaatsen. Onder voorwaarden is ontheffing van deze verbods-

bepalingen mogelijk. Voor soorten die vermeld staan in Bijlage IV van de Habitatrichtlijn en een aantal Rode-Lijst-soorten zijn deze voorwaarden zeer streng. Voor het plangebied draait het wat betreft de soortenbescherming om een bestaande (planologische) situatie waarin geen nieuwe (grootschalige) ontwikkelingen worden toegestaan ten opzichte van de ontwikkelingen die la mogelijk zijn. Dit geldt ook voor de realisatie van de Drachtstervaart. Wat betreft de soortenbescherming, zijn er daarom voor het bestemmingsplan geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van te verwachten.

#### **4. 9. Water**

Van groot belang voor de ruimtelijke ordeningspraktijk is de wettelijk verplichte "watertoets". De watertoets wordt gezien als een procesinstrument dat moet waarborgen dat de gevolgen van ruimtelijke ontwikkelingen voor de waterhuishouding meer expliciet worden afgewogen. Belangrijk onderdeel van de watertoets is het vroegtijdig afstemmen van ontwikkelingen met de betrokken waterbeheerder. Het plangebied valt onder het beheer van het Wetterskip Fryslân, dat zorg draagt voor de kwaliteit van het oppervlaktewater in het gebied en dat de grotere boezemwateren en sloten beheert, alsmede de waterkeringen. Ook is het waterschap belast met het peilbeheer in het plangebied.

##### *Beleid*

Wetterskip Fryslân is verantwoordelijk voor het integrale waterbeheer, de kwaliteit en kwantiteit en voor de veiligheid van het water in de provincie. Het waterschap streeft naar gezonde en veerkrachtige watersystemen die door hun inrichting en beheer bijdragen aan een duurzaam veilig, bewoonbaar Fryslân. Het Derde Waterhuishoudingsplan Fryslân 2010-2015 "Wiis mei wetter" is op 1 september 2009 vastgesteld. De in dit plan geformuleerde hoofddoelstelling is "het hebben en houden van een veilige en bewoonbare provincie en het in stand houden en versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen, zodat een duurzaam gebruik blijft gegarandeerd". Net als in de vorige plannen is de primaire waterkering een belangrijk aandachtspunt.

##### *Watertoets*

Bij de opzet en realisatie van de Drachtstervaart heeft het water een belangrijke rol gespeeld. Binnen het plangebied liggen enkele watergangen en grotere waterpartijen. Het bestemmingsplan bevat de mogelijkheid om de Drachtstervaart door te trekken tot aan het Drachtster centrum. Het beleid van de waterbeheerder ten aanzien van het water in bebouwd gebied is, naast het realiseren van het basisniveau, gericht op het bereiken van biologisch gezonde watersystemen. Deze watersystemen dienen zodanig te zijn ingericht dat het water geschikt is voor meerdere doeleinden. In het plangebied is rekening gehouden met de volgende basisprincipes:

- vasthouden van gebiedseigen schoon water;
- besparen gebruik van (drink-)water;
- herstellen van natuurlijke waterhuishouding;
- aanleg van natuurvriendelijke oevers.

De Drachtstervaart functioneert daarbij als regenwaterberging. Binnen het plangebied wordt volstaan met de toepassing van een vuilwaterriool in plaats van een verbeterd gescheiden stelsel.

In het plangebied is het van belang dat de aanwezigheid van water daadwerkelijk gewaarborgd is. Daarom is in het plangebied expliciet de bestemming "Water" (voor de grotere watergangen) en de aanduiding "water" (voor de waterpartijen en

de kleinere watergangen) opgenomen. Hiermee wordt een goede waterhuishouding gewaarborgd. In het vooroverleg is het bestemmingsplan voor een wateradvies naar Wetterskip Fryslân gestuurd. Hier is geen reactie uit voortgekomen.

## **5. PLANBESCHRIJVING**

### **5. 1. Inleiding**

In de vorige hoofdstukken is de ruimtelijk-functionele structuur van het plangebied weergegeven, is het plangebied getoetst aan het relevante beleid en aan de milieu- en omgevingsaspecten. Op basis hiervan worden de volgende uitgangspunten voor het onderhavige bestemmingsplan geformuleerd.

De woon en de verblijfsfunctie zijn de belangrijkste functies in het plangebied. In dit bestemmingsplan is het bestaande deel van het woongebied Drachtstervaart gecombineerd met het uitgraven van de ooit gedempte vaart in het Moleneind, waardoor de waterverbinding tussen Drachten en het Friese watersportgebied wordt hersteld. Het beleid ten aanzien van het plangebied is gericht op het handhaven en waar mogelijk versterken van de bestaande ruimtelijke en functionele structuur, zoals dat in het geldende bestemmingsplan is uitgezet.

### **5. 2. Wonen**

Bij de woonfunctie staat het behoud en waar mogelijk versterken van de bestaande karakteristieken voorop. Het uitgangspunt voor de regeling van de woonfunctie is de uiterlijke verschijningsvorm en de maatvoering(en) van de woonbebouwing. De woningbouwmogelijkheden in het plangebied zijn geregeld onder een aantal woonbestemmingen, dat afgestemd is op de karakteristieken van de woningen het woongebouw. Binnen de woonbestemmingen is het verschil in de (gewenste) uiterlijke verschijningsvorm geregeld door het vastleggen van de maten van het hoofdbouw (de woning) en de daaraan gekoppelde maximale en minimale afmetingen. Elk type woning is ondergebracht in een separate bestemming. Dit geldt ook voor het woongebouw en de woonschepen in het plangebied. Met het regelen van alle reguliere grondgebonden woningen in één hoofdbestemming wordt de bouwmogelijkheden voor deze woningtypen zoveel mogelijk gelijk getrokken. Daarmee wordt aan het woningbestand een zekere uniforme uitbreidingsruimte geboden.

Bij de woonfunctie worden mogelijkheden geboden voor beroeps- of bedrijfsactiviteiten aan huis, die in ruimtelijk-functioneel opzicht ondergeschikt zijn aan de woonfunctie en daardoor verantwoord zijn in woongebieden. Om de ruimtelijke uitstraling van de activiteit in de hand te kunnen houden en te voorkomen dat beroeps- of bedrijfsactiviteiten het woonkarakter van een gebied gaan domineren, worden criteria gehanteerd die het ondergeschikte karakter van de activiteit ten opzichte van de woonfunctie waarborgen. Mede omwille van de handhaafbaarheid is de regeling duidelijk afgebakend tot een bepaalde oppervlakte.

### **5. 3. Werken**

De werkfuncties zijn in het uiterste westen en oosten van het plangebied aanwezig: aan het Buitenvallaat en aan het Moleneind ZZ. Voor de huidige aanwezig bedrijven geldt het uitgangspunt dat de bestaande mogelijkheden behouden blijven in goede harmonie met de (woon)omgeving.

Bij het doortrekken van de Drachtstervaart langs het Moleneind ZZ is een passantenhaven geprojecteerd. Ten oosten hiervan is bij de twee bestaande bedrijven een mogelijkheid opgenomen voor diverse centrumfuncties ter versterking van het Drachtster centrum en ook de pleziervaart.

Ook is hier de mogelijkheid (door middel van een wijzigingsbevoegdheid) aanwezig

voor de bouw van een molen. Overwogen wordt hier een historische stellingmolen te herbouwen. De hoogte van deze molen bedraagt exclusief wieken circa 25 meter, de maximumhoogte inclusief wieken (tiphoogte) bedraagt circa 38 meter. Het wordt mogelijk gemaakt een passende functie in de molen onder te brengen. Als uitgangspunt geldt dat er geen functies worden toegelaten die overlast voor de omgeving kunnen veroorzaken. Ook wordt een woonfunctie niet toegestaan. Mogelijke toe te laten functies zijn onder meer lichte horeca (bijvoorbeeld een theehuis of een pannenkoekenrestaurant) of passende lichte (ambachtelijke) bedrijvigheid. Wellicht dienen in een gebied rondom de molen (de molenbiotoop) beperkingen te worden opgelegd aan de bebouwingsmogelijkheden, met name met betrekking tot de toelaatbare bebouwingshoogte. Bij de voorbereiding van het voorstel tot planwijziging zal dit worden onderzocht. Een uitgangspunt daarbij zal zijn dat deze beperkingen geen onaanvaardbare belemmering mogen vormen voor wenselijk geachte ontwikkelingen in de omgeving (waaronder het centrum van Drachten).

#### **5. 4. Drachtstervaart en openbare ruimte**

Met name de vaarroute Drachtstervaart is een belangrijk element in de openbare ruimte. De realisatie van het project heeft nogal wat waterhuishoudkundige en verkeerskundige consequenties. Het Buitenstverlaat vormt de entree van de vaarroute. Dit deel van het plangebied krijgt een groene setting waarin de bestaande bebouwing wordt ingepast. Dit geldt als belangrijk uitgangspunt. Ook bestaan er mogelijkheden voor de bouw van drie vrijstaande woningen aan de noordzijde van het Buitenstverlaat.

Het plan voor de vaarroute gaat uit van het reconstrueren van de oorspronkelijke vaart voor de pleziervaart. Niet alleen wordt hierdoor een attractief oorspronkelijk ruimtelijk beeld hersteld, maar bovendien zal dit een positieve impuls geven aan bedrijvigheid, economische en toeristische functies en initiatieven.

De vaart krijgt een breedte van circa 10 meter. Omdat diverse bruggen over de vaart noodzakelijk zijn, die niet allemaal beweegbaar kunnen worden gemaakt, zal het gedeelte van de vaart ten oosten van de Zuiderhogeweg niet bevaarbaar zijn voor boten met een staande mast, voor deze boten worden hier aanlegmogelijkheden gecreëerd. De doorvaarhoogte bedraagt circa 2.90 meter, lagere boten kunnen doorvaren tot een aan te leggen passantenhaventje aan het Moleneind ZZ. Dit haventje dient tevens als zwaairom (keermogelijkheid voor langere boten). Omdat de bebouwing langs het Moleneind voor autoverkeer goed bereikbaar dient te blijven, zal over het grootste deel van het tracé op beide oevers van de vaart een rijbaan worden aangelegd.

In verband met het doortrekken van de Drachtstervaart zal tussen de Noorder- en de Zuiderhogeweg een brug moeten worden gemaakt. De directe aansluiting van het Moleneind op de Noorder- en Zuiderhogeweg kan daarom niet worden gehandhaafd. In het plan wordt ervan uitgegaan dat de zuidzijde van het Moleneind zal worden ontsloten via een parallelweg langs de Zuiderhogeweg, die aansluit op de rotonde die zal worden aangelegd ter plaatse van het kruispunt de Zuiderhogeweg / de Lauwers / de Gauke Boelensstraat. De noordzijde van het Moleneind zal worden ontsloten via een parallelweg langs de Noorderhogeweg, uitkomend op de Lange West. Op deze wijze worden de beide kanten van het Moleneind in het plan tweezijdig ontsloten.

De verkeersintensiteit op het Moleneind zal afnemen, ook de Oliemolenstraat en de Tjalling Wagenaarstraat zullen naar verwachting minder verkeer te verwerken krijgen. Andere wegen zoals de Lange West en de Gauke Boelensstraat zullen meer verkeer te verwerken krijgen, de capaciteit en de inrichting van die wegen zijn daarvoor geschikt. Een gedeelte van het Moleneind maakt tot dusver deel uit

van de parkeerroute die de verschillende parkeerterreinen in en om het centrum verbindt. Door de aanleg van de vaart en van een passantenhaven moet het tracé van de parkeerroute worden gewijzigd.

Een belangrijk uitgangspunt voor dit plan is dat de winkels en bedrijven langs het Moleneind in de toekomst goed bereikbaar dienen te blijven. Daartoe worden verkeersbruggen over de Drachtstervaart aangelegd in het verlengde van de Oliemolenstraat en in de Oude Nering. Voor langzaamverkeer zijn bruggen voorzien in het verlengde van de Houtzaagmolen en van de Watermolen.

Het woongebied Drachtstervaart wordt via de bestaande wegen de Lauwers en de Postlaan voor het verkeer ontsloten. Het gehele woongebied Drachtstervaart is ingericht als verblijfsgebied, waar een maximum rijsnelheid geldt van 30 km/uur.

Naast de eerder genoemde uitgangspunten, zijn ook de structuren en (zicht)lijnen van de onbebouwde gebieden c.q. de tuinen, straten, bermen, groenelementen en pleintjes in het woongebied van belang. Er moet aandacht worden geschonken aan de kwaliteit van de woonomgeving. Hierbij gaat het om openbaar groen en de inrichting van wegen en woonstraten (bijvoorbeeld parkeerplaatsen en straatmeubilair en verkeersdrempels).

Wat betreft de groen- en waterstructuur is het beleid erop gericht om de aanwezige groenelementen/beplantingen, waterlopen en waterpartijen te handhaven en waar mogelijk te versterken. Eén en ander zal moeten leiden tot een versterking van het woon- en leefmilieu en de totale ruimtelijke structuur van het plangebied.

Watergangen met een duidelijke verkeersfunctie (de Drachtstervaart en de vaarverbinding tussen de Drachtstervaart en het Gaasterdiep) zijn in het bestemmingsplan bestemd als "Water". De plaats hiervan is in het bestemmingsplan nauwkeurig bepaald. De plaats van de overige waterpartijen is in het bestemmingsplan vastgelegd door middel van de aanduiding "water" in de bestemming "Groen".

Ook de groenvoorzieningen zijn in dit plan als zodanig bestemd. Dit betreft onder meer een de afscherpende landschappelijke beplanting aan de westzijde van het bedrijventerrein De Haven en de beplanting in combinatie met een geluidswal aan de noordzijde van de Drachtstervaart. Verder is het gebied tussen de bestaande woonbuurt de Sydwende en de woonbebouwing in Drachtstervaart als groen en water ingericht. In dit gebied mag geen woonbebouwing worden gerealiseerd.

Voor langzaamverkeer (voetgangers en fietsers) wordt in het nieuwe woongebied een doorgaande route in oost-west-richting worden aangelegd, ten behoeve van een goede en zo direct mogelijke verbinding tussen het woongebied en het centrum van Drachten.



## 6. JURIDISCHE TOELICHTING

### 6. 1. Inleiding

In het voorgaande hoofdstuk zijn de uitgangspunten van dit bestemmingplan geformuleerd. In dit hoofdstuk zijn de bestemmingen en de bijbehorende regels beschreven.

Het bestemmingsplan voldoet aan alle vereisten die zijn opgenomen in de *Wet ruimtelijke ordening (Wro)* en het *Besluit ruimtelijke ordening (Bro)*. Inherent hieraan is de toepassing van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. De SVBP maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op dezelfde manier worden verbeeld. De SVBP 2008 is toegespitst op de regels die voorschrijven hoe bestemmingsplannen conform de Wro en het Bro gemaakt moeten worden. De SVBP geeft bindende standaarden voor de opbouw en de verbeelding van het bestemmingsplan, zowel digitaal als analoog. De regels van dit bestemmingsplan zijn opgesteld conform deze standaarden, met inachtneming van de aanpassingen die voortvloeien uit de *Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)* die op 1 oktober 2010 in werking is getreden.

Het bestemmingsplan regelt de gebruiks- en bebouwingsbepalingen van de gronden in het plangebied. De juridische regeling is vervat in een verbeelding en bijbehorende regels. Op de verbeelding zijn de verschillende bestemmingen vastgelegd, in de regels (per bestemming) de bouw- en gebruiksmogelijkheden.

Het Bro bepaalt dat een bestemmingsplan vergezeld gaat van een toelichting. Deze toelichting heeft echter geen juridische status, maar is wel belangrijk als het gaat om de onderbouwing van hetgeen in het bestemmingsplan is geregeld.

### 6. 2. Uitleg op de bestemmingen

#### *Bedrijf - 1*

Op het perceel Buitenstverlaat 12 (in het westen van het plangebied) zijn bedrijven uit ten hoogste de milieucategorie 1 toegestaan en maximaal twee bedrijfswoningen. De mogelijkheden zijn afgestemd op de bestaande situatie, een verdere uitbreiding van het bedrijf is niet toegestaan in verband met de omliggende woonmogelijkheden.

#### *Gemengd - 1*

De bestemming "Gemengd - 1" is van toepassing op de percelen Moleneind ZZ 69b en 71 in het oosten van het plangebied. Hier zijn diverse centrumfuncties mogelijk, waaronder maatschappelijke instanties, dienstverlenende bedrijven, kantoren en horeca. De woonfunctie en nachthoreca zijn hier niet toegestaan. De gebouwen dienen in het bouwvlak gebouwd te worden tot een maximaal bebouwingspercentage van 75% en een maximale bouwhoogte van 10 meter.

#### *Groen*

Al het openbare groen en ook de geluidwal (door middel van een aanduiding) zijn onder deze bestemming geregeld. Binnen deze bestemming zijn gebouwen, anders dan gebouwen voor openbare nutsvoorzieningen, niet toegestaan en voor bouwwerken (zoals speelvoorzieningen) gelden eveneens beperkingen.

Naast het groen is ook al het oppervlaktewater in het plangebied in deze bestemming ondergebracht. De watergangen en -partijen oftewel de delen van het plangebied die voor meer dan 90% uit water (moeten) bestaan, zijn van een aandui-

ding voorzien. Binnen deze aanduiding wordt de waterhuishoudkundige functie van het oppervlaktewater gewaarborgd. Dit heeft onder meer tot gevolg dat voor werken en/of werkzaamheden die van invloed zijn op dit water, een omgevingsvergunning moet worden aangevraagd bij het bevoegd gezag.

Het doorgaande water in het plangebied is geregeld onder de bestemming "Water".

#### *Verkeer en Verkeer - Verblijf*

De stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen die primair een functie hebben voor de aan- en afvoer van (gemotoriseerd) verkeer zijn geregeld onder de bestemming "Verkeer". Dit geldt voor de Noorder- en de Zuiderhogeweg, het deel van het plangebied tussen de Oliemolenstraat en de Tj. Wagenaarstraat en bij de toekomstige passantenhaven. De inrichting is hoofdzakelijk gericht op de afwikkeling van doorgaand verkeer. Ook een aantal toekomstige bruggen is in deze bestemmingen geregeld.

De overige straten die naast de verkeersfunctie in belangrijke mate een verblijfsfunctie herbergen, zijn geregeld onder de bestemming "Verkeer - Verblijf".

Binnen de bestemming "Verkeer - Verblijf" is bij de toekomstige passantenhaven een wijzigingsbevoegdheid opgenomen voor een molen met een maximale hoogte van 40 meter (waarin onder voorwaarden horeca en bedrijven mogelijk zijn tot en met categorie 2) met een sanitaire voorziening (tot maximaal 50 m<sup>2</sup> en 4 meter hoog).

#### *Water*

Het water in het plangebied dat een ontsluitende, doorgaande en recreatieve functies heeft is geregeld door middel van de bestemming "Water". Het betreft de Drachtstervaart en het water in en rondom het woongebied en het Buitenstverlaat. Aanleggelegenheid, waaronder de toekomstige passantenhaven, is hier toegeestaan. De (beoogde) bruggen zijn in deze (en in verkeers-)bestemming geregeld door middel van een dienovereenkomstige aanduiding.

#### *Wonen - 1, - 2 en - 3*

De reguliere woningen in het plangebied zijn geregeld onder drie verschillende woonbestemmingen. Op basis van de ruimtelijke verschijningsvorm van de woning (vrijstaand, halfvrijstaand, rijen) is de woonbestemming gesplitst in de bestemmingen "Wonen - 1", "Wonen - 2" en "Wonen - 3". Het bestaande aantal woningen is als maximum vastgelegd. Op de percelen is onder voorwaarden werk aan huis en/of bēd en brochje mogelijk in combinatie met het wonen. De kinderopvang in het plangebied is geregeld door middel van een specifieke aanduiding. Het dient hier te gaan om een kleinschalige kinderopvang die de ruimtelijke uitstraling van een woonhuis behoudt.

De woningen en de erfbebouwing (aan- en uitbouwen, bijgebouwen en overkappingen bij de woningen) dienen binnen de bouwvlakken gebouwd te worden. De planregeling maakt onderscheid hiertussen. De voorgevels van de woningen zijn leidend voor de ligging van de bouwvlakken. Voor de afstand van de bouwvlakken tot het openbare gebied is een vaste afstand van 2 meter gehanteerd, tenzij de huidige afstand van de woningen (hoofdgebouwen) kleiner is. Voor vrijstaande woningen gelden ruimere mogelijkheden dan voor halfvrijstaande woningen en rijenwoningen. Het stedenbouwkundige aanzicht van de woonbebouwing is vooral van belang daar waar het gaat om voor- en zijaanzichten van de woning. Deze aanzichten worden beschermd door de begrenzing van het bouwvlak langs de voorgevel (en in hoeksituaties tevens langs de zijgevel) van hoofdgebouwen te leggen. Op deze manier wordt voorkomen dat erfbebouwing (aan-, uitbouwen, bijgebouwen en overkappingen) het straatbeeld gaat domineren en wordt een heldere begrenzing tussen particuliere en openbare ruimte gewaarborgd.

Door middel van het aangeven van maatvoeringen in de planregeling, zijn de ver-

schillen in uiterlijke verschijningsvorm van de woningen binnen deze bestemming tot uiting gebracht. Dit is gedaan door minimale en maximale dakhellingen en goot- en bouwhoogten aan te geven waaraan de woningen moeten voldoen. Naast bepalingen ten aanzien van de hoofdbebouwing, zijn in de regels maatvoeringen opgenomen waaraan erfbebouwing op de woonpercelen moeten voldoen. Bij elk type woning is een maximum oppervlakte aan bebouwing binnen de bouwvlakken van toepassing. Ook het bouwperceel mag tot ten hoogste een maximum percentage worden volgebouwd. Zo is het dat op grotere bouwpercelen bij een woning ruimere mogelijkheden gelden dan voor eenzelfde type woning op een kleiner bouwperceel. Hiermee wordt voorkomen dat bijvoorbeeld kleinere erven volledig bebouwd worden en er op grotere erven een overmaat aan erfbebouwing verschijnt. Om tot slot de ondergeschiktheid in ruimtelijke zin van de erfbebouwing ten opzichte van de hoofdbebouwing zo goed mogelijk te waarborgen, worden maximale hoogtes en dieptes gesteld.

Voor de drie nog te bouwen woningen aan het Buitenstverlaat is een specifieke regeling geboden voor de botenhuizen en de bergingen. Deze zijn hier in de bouwvlakken niet toegestaan, maar alleen op de locaties die specifiek zijn aangeduid ten oosten van de woningen. Om de botenhuizen per boot bereikbaar te maken is hier de aanduiding "water" opgenomen.

#### *Wonen - Woongebouw*

Het enige appartementengebouw in het plangebied is bestemd onder de bestemming "Wonen - Woongebouw". De bouwhoogte mag maximaal 14 meter bedragen.

#### *Wonen - Woonschepen*

De 17 woonschepen in het plangebied zijn geregeld onder een aparte bestemming. Het bestaande aantal is hier als maximum vastgelegd. Aan de maatvoering van de woonschepen zijn voorwaarden gekoppeld.

Per woonschip mag maximaal 70 m<sup>2</sup> aan bijgebouwen worden gebouwd in het bouwvlak, met een maximale goot- en bouwhoogte van respectievelijk 3 en 4,5 meter.

#### Dubbelbestemmingen

##### *Leiding - Gas, Leiding - Hoogspanningsverbinding en Leiding - Riool*

De gasleiding, de hoogspanningsverbinding en de rioolleiding in het plangebied zijn onder dubbelbestemmingen gebracht, met een bebouwingsvrije afstanden aan weerszijden daarvan (zie ook paragraaf 4.1). Op de hiervoor bestemde gronden mogen geen gebouwen worden opgericht. Afwijkende werkzaamheden mogen alleen worden uitgevoerd op grond van een omgevingsvergunning van Burgemeester en Wethouders.

##### *Waarde - Archeologie*

In het oostelijke deel van het plangebied is in verband met het graven van de Drachtstervaart een dubbelbestemming "Waarde - Archeologie" van toepassing (zie ook paragraaf 4.2). Hierin is geregeld dat bij bepaalde werkzaamheden (waaronder bodemingrepen en ophogingen) die de archeologische waarden kunnen schaden en een groter oppervlak beslaan dan 5.000 m<sup>2</sup> en dieper zijn dan 30 centimeter een archeologisch onderzoek en een omgevingsvergunning is vereist.

#### Algemene regels

Voor het gehele plangebied geldt een aantal algemene regels, zoals de anti-dubbeltelregel en algemene gebruiks-, aanduidings-, afwijkings-, en wijzigingsregels.

*Algemene gebruiksregels*

In de algemene gebruiksregels zijn bepaalde gebruiksvormen uitgesloten omdat deze in strijd zijn met de *Wet ruimtelijke ordening*. Het betreft gebruik van de gronden in het plangebied voor onder andere prostitutiedoeleinden en seksinrichtingen (waaronder escortbedrijven) en het opslaan of storten van zaken als puin, vuil, afvalstoffen en onklare voer- en vaartuigen.

*Geluidszone - Industrie*

In verband met de geluidszone van Industrierrein De Haven is op de gronden in het noorden van het plangebied de aanduiding "Geluidzone - Industrie" van toepassing. Op deze plaatsen zijn de gronden, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor het tegengaan van een te hoge geluidsbelasting vanwege een industrierrein van geluidsgevoelige objecten.

**6. 3. Handhaving**

In de Wabo is de plicht voor het opstellen van handhavingsbeleid en een uitvoeringsprogramma vastgelegd. Dit handhavingsbeleid en het uitvoeringsprogramma zijn grotendeels gebaseerd op de uitvoeringsprogramma's "Milieu en bouwen" en de opgedane ervaringen van voorgaande jaren. Het beleid en programma bevatten de gemeentelijke taken met betrekking tot het omgevingsrecht. Dit betreft vooral de aandachtspunten met betrekking tot bouwen, brandveilig gebruik, milieu, bestemmingsplannen en de kap- en inritvergunningen. Het accent van de werkzaamheden ligt bij de afdeling Publiek, eenheid "Vergunningen en Handhaving". Het doel hiervan is om helder te maken wat het college, de gemeenteraad, de burgers en bedrijven ten aanzien van de uitvoering en handhaving mogen verwachten.

## **7. GRONDEXPLOITATIE / ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID**

Door middel van de grondexploitatie­regeling in de Wro en het Bro beschikken gemeenten over mogelijkheden voor het verhalen van kosten. Hierbij valt te denken aan kosten voor het bouw- en woonrijp maken en kosten voor het bestemmingsplan. Daarnaast hebben gemeenten sturings­mogelijkheden, zodat in het geval van grondexploitatie door derden diverse eisen en regels gesteld kunnen worden. Indien sprake is van bepaalde bouwplannen, dient de gemeente hiervoor in beginsel een exploitatieplan op te stellen. Van het opstellen van een exploitatieplan kan worden afgezien als voornoemde kosten “anderszins verzekerd” zijn, bijvoorbeeld door overeenkomsten, en het stellen van eisen met betrekking tot kwaliteit en fase­ring niet noodzakelijk wordt geacht. Een combinatie van een exploitatieplan en overeenkomsten is ook mogelijk.

Het voorliggende bestemmingsplan is gebaseerd op de geldende regelingen voor het plangebied. Ook de toegestane functies en de bouwregels zijn op zowel de geldende regelingen als op de bestaande situatie afgestemd. Om deze redenen is geen exploitatieplan vastgesteld.

Ten principale verandert er thans niets aan de economische onderbouwing. Het weergeven van de economische uitvoerbaarheid ten behoeve van de inzet van gemeentelijke middelen door middel van een cijfermatige opzet, is daarom voor het voorliggende bestemmingsplan niet relevant.

## 8. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

Het bestemmingsplan biedt een actualiserende regeling voor een bestaand gebied. De mogelijkheden die het plan biedt zijn grotendeels afgestemd op het geldende bestemmingsplan, perceelsgebonden van karakter en kleinschalig van aard. Het plan voorziet niet in ingrijpende veranderingen waarbij maatschappelijke belangen geschaad kunnen worden.

Ook doorloopt het bestemmingsplan de in de Wro vastgelegde bestemmingsplan-procedure. Tijdens deze procedure zijn er verschillende momenten waarop een ieder een zienswijze op het plan kenbaar kan maken. De maatschappelijke uitvoerbaarheid is hiermee gewaarborgd.

### *Overleg en inspraak*

Omdat de gemeente participatie van burgers en belangenorganisaties belangrijk vindt, heeft de gemeente deze partijen de mogelijkheid gegeven reacties op het voorontwerpbestemmingsplan kenbaar te maken. In dit kader is het voorontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd worden en is het plan opgestuurd naar de overlegpartners. Hier is een viertal reacties (zie bijlage 3) uit voortgekomen die niet leiden tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

Wel is de regeling voor de kinderopvang als ambtshalve wijziging in het bestemmingsplan aangepast.

### *Ontwerpbestemmingsplan*

De resultaten van overleg en inspraak worden verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan. Het ontwerpbestemmingsplan wordt vervolgens zes weken ter inzage gelegd. In deze periode kan een ieder zijn zienswijze kenbaar maken.

### *Vaststelling bestemmingsplan*

Het bestemmingsplan is op 11 juni 2013 ongewijzigd vastgesteld. De raadsstukken zijn in bijlage 4 opgenomen. Na de vaststelling wordt het bestemmingsplan nogmaals zes weken ter inzage gelegd. Tijdens deze periode bestaat de mogelijkheid tot het indienen van beroep bij de Raad van State.

===