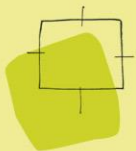


Bestemmingsplan Bushalte Plus Noord

Drachten | Smallerland

V A S T G E S T E L D



BügelHajema

Plek voor ideeën

Bestemmingsplan Bushalte Plus Noord

V A S T G E S T E L D

Inhoud

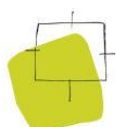
Toelichting + bijlagen

Regels

Verbeelding

12 juli 2016

Projectnummer 232.00.05.53.00



Ideeën voor een plek

Topographic map of Emmen [2014] showing the area around Het Zwartveen and Rottevalle. The map includes labels for 'Polder de Oostelijke Binnen Leijen', 'Gaswinning', 'Klokkenstoel', 'Opeinde (De Pein)', 'Nijep', 'Kietsterlaan', 'De Folgeren', 'Fennepark', 'Rottevalle (Rottefalle)', 'Lutemanteloane', 'Folgerahoeve', 'Folgeren', 'Gemeent', 'Noorderend (Noorderein)', and 'De Regenboog'. A red line indicates a railway or major road, and a yellow line indicates a secondary road. A pink rectangle highlights a specific area near the center of the map.

©Topografische Dienst Kadaster, Emmen [2014]

Toelichting

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Plangebied	5
1.3	Geldend bestemmingsplan	6
1.4	Leeswijzer	7
2	Huidige en toekomstige situatie	9
2.1	Ruimtelijke en functionele situatie	9
2.2	Toekomstige functionele en ruimtelijke situatie	9
3	Beleid	11
3.1	Provinciaal beleid	11
3.1.1	Streekplan Fryslân 2007	11
3.1.2	Provinciale verordening Romte Fryslân	12
3.2	Gemeentelijk beleid	13
3.2.1	Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP), 2013	13
3.2.2	Een visie op het OV voor Smallingerland	14
3.2.3	Structuurvisie Smallingerland	15
3.3	Waterbeleid	15
3.3.1	Nationaal beleid	15
3.3.2	Rol van de gemeente en van het waterschap in het waterbeheer	16
3.3.3	Integraal Waterbeheerplan Friese Waterschappen	17
3.3.4	Waterplan Smallingerland, Smelne's Wetterwrâld (2007)	17
3.3.5	Gemeentelijk Waterplan Smallingerland 2013-2016	18
4	Planologische randvoorwaarden	19
4.1	Archeologisch onderzoek	19
4.2	Wegverkeerslawaaï	19
4.3	Milieuhinder	20
4.4	Luchtkwaliteit	21
4.5	Ecologisch onderzoek	21
4.6	Waterparagraaf	22
4.7	Externe veiligheid	22
4.8	Bodem	23
5	Juridische toelichting	25
5.1	Inleiding	25
5.2	Plansystematiek	25
5.3	Bestemmingen	26

6	Uitvoerbaarheid	27
6.1	Economische uitvoerbaarheid	27
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	27
6.2.1	Overleg	27
6.2.2	Inspraak	29

Bijlagen

Inleiding

1.1

Aanleiding

Het voorliggende bestemmingsplan maakt de inrichting van een onbebouwd terrein mogelijk aan de noordzijde van Drachten, bij de hoek van de Noorderhogeweg en de N31. Op deze plek is reeds een carpoolplaats gerealiseerd. Middels het voorliggende bestemmingsplan wordt bij de carpoolplaats een zogenoemde plushalte gerealiseerd met een fietsenstalling. Verder wordt in het plangebied een nieuw fietspad mogelijk gemaakt, een zwemstrandje en een bruggetje over de bestaande waterloop richting het in aanbouw zijnde woongebied.

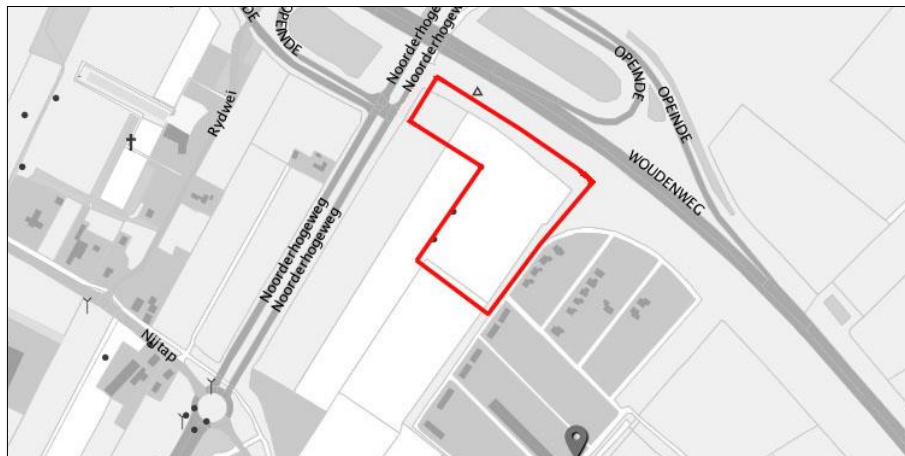


Figuur 1. Ligging van het plangebied aan de noordzijde van Drachten

1.2

Plangebied

Het plangebied is gelegen in de oksel van de Noorderhogeweg en de N31. Aan de noordoost- en zuidoostzijde volgt het de plangrens van het geldende bestemmingsplan Bedrijventerrein Noorderhogeweg Drachten. De zuidwestelijke grens van het plangebied wordt begrensd door de beoogde inrichting met bosschages.

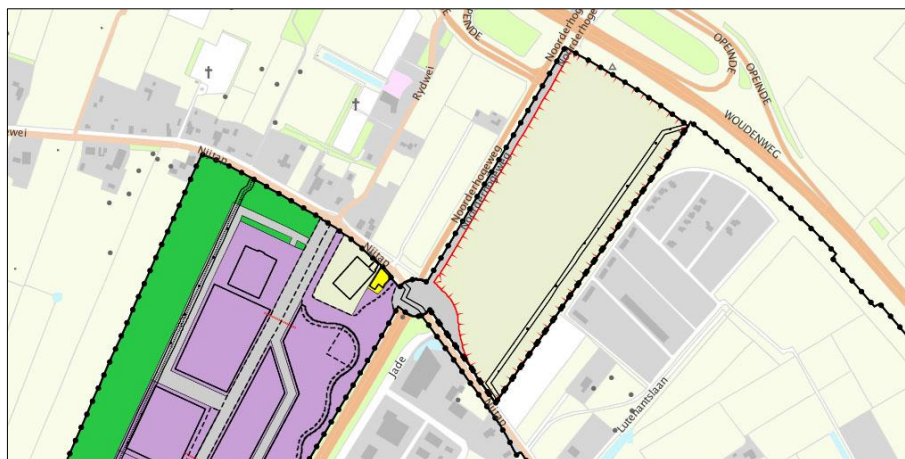


Figuur 2. Globale plangrens van het bestemmingsplan

1.3

Geldend bestemmingsplan

Het geldende bestemmingsplan is het bestemmingsplan Bedrijventerrein Noorderhogeweg Drachten. Dit plan is vastgesteld op 5 juni 2011. De gronden hebben hier de bestemming 'Agrarisch - Cultuurgrond'. Er is tevens een wijzigingsbevoegdheid opgenomen waarbij de bestemming kan worden gewijzigd in 'Bedrijventerrein-3', 'Groen' en 'Verkeer-Verblijf'. De wijzigingsbevoegdheid geeft wel aan dat de agrarische bestemming van het gebied van tijdelijke aard was. Het gebied kan ingericht worden ten behoeve van bedrijfsfuncties, recreatie, groen en verkeersvoorzieningen.



Figuur 3. Detail geldend bestemmingsplan Bedrijventerrein Noorderhogeweg Drachten (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

1.4

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de huidige en toekomstige situatie in en om het plangebied. In hoofdstuk 3 komt het relevante provinciaal en gemeentelijk beleid aan bod.

In hoofdstuk 4 worden de planologische randvoorwaarden behandeld. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de juridische vorm van het plan en in hoofdstuk 6 op de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Huidige en toekomstige situatie



2.1

Ruimtelijke en functionele situatie

De noordzijde van Drachten is het afgelopen decennium sterk in ontwikkeling geweest. Er is een nieuw bedrijventerrein gerealiseerd (Noorderhogeweg) en een nieuwe woonwijk (Vrijburgh).

Het voorliggende plangebied is gelegen in de oksel van de kruising tussen de Noorderhogeweg en de N31. Het is in de bestaande situatie onbebouwd en in gebruik als grasland. Door de nabijgelegen wegen overheerst hier het infrastructuurle karakter. Recent is er een carpoolplaats aangelegd.

2.2

Toekomstige functionele en ruimtelijke situatie

De plushalte maakt deel uit van een pakket aan maatregelen waarmee de gemeente Smallingerland het openbaar vervoersaanbod een flinke kwaliteitsimpuls wil geven. Naast de nieuwe plushalte wordt aan de oostzijde van Drachten een nieuw bustransferium gerealiseerd. Ook wordt aandacht besteed aan het huidige busstation aan het Knobelsdorffplein (herinrichting), en de doorstroming van de bussen.

De beoogde plushalte heeft een belangrijke functie in het optimaliseren van het OV-systeem in de regio, de bereikbaarheid van Drachten wordt sterk verbeterd en de ontwikkeling is positief vanuit het duurzaamheidsoogpunt. Bij de plushalte komen meerdere regionale lijnen bij elkaar, waardoor overstappen hier goed mogelijk is.

De nieuwe plushalte wordt gerealiseerd naast de carpoolplaats. Bij de plushalte komen meerdere regionale lijnen, waardoor het belangrijke halte wordt voor de ontsluiting van de noordzijde van Drachten.

BUSHALTE MET
VOORZIENIGNEN

De plushalte krijgt twee halteperons voor bussen. Tevens wordt er een digitaal reisinformatiesysteem geïnstalleerd, er wordt een fietsenstalling geplaatst met ruimte voor 40 fietsen, een uitgiftepunt voor OV-fietsen en er komt een

overkapping voor wachtende reizigers. Het gebied wordt hoogwaardig ingericht met groen, zodat er een verblijfsgebied ontstaat.

FIETSPAD EN RECREATIEVE VOORZIENINGEN

Vanaf de plushalte wordt een nieuw fietspad (van beton) aangelegd. Het te realiseren fietspad met bruggetje vormt de langzaam verkeer-verbinding richting Drachten. Vanwege de sociale veiligheid is de noordzijde van het fietspad redelijk open gehouden, zodat er vanuit Vrijburgh zicht is op het fietspad. Deze noordkant is ingericht met recreatieve voorzieningen, zoals een wandelpad met speelelementen, een klein zwemstrandje en een groene inrichting. Ten zuiden van het fietspad wordt het plangebied ingericht met een groene bosschage. Hiermee wordt Vrijburgh afgeschermd van de plushalte en de carpoolplaats.



Figuur 4. Schetsmatige inrichting van het plangebied (rood omkaderd)

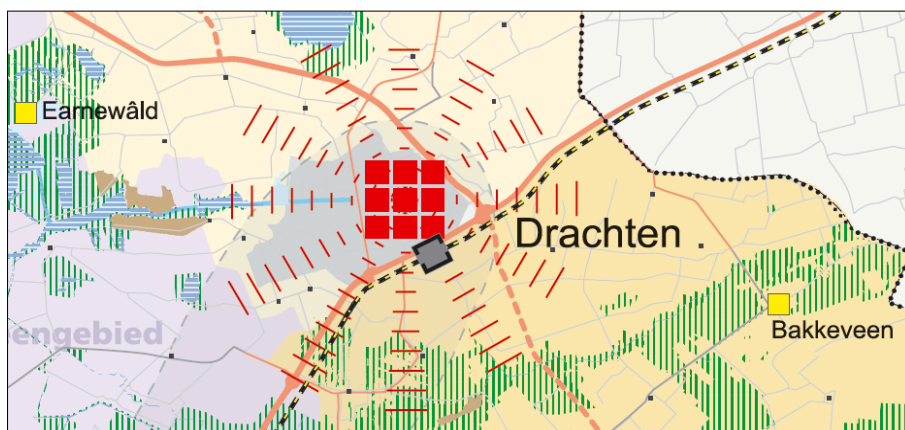
3.1

Provinciaal beleid

3.1.1

Streekplan Fryslân 2007

Op 13 december 2006 is het Streekplan Fryslân 2007 "Om de kwaliteit van de Romte" door Gedeputeerde Staten vastgesteld. Dit integraal-ruimtelijke beleidsplan heeft betrekking op de periode 2006 - 2016. Uitgangspunt van de provincie voor hun ontwikkelingsgerichte tweeledige ruimtelijke beleid is "een ondeelbaar Fryslân met ruimtelijke kwaliteit".



Figuur 5. Detail Streekplan Fryslân (Bron: provincie Fryslân)

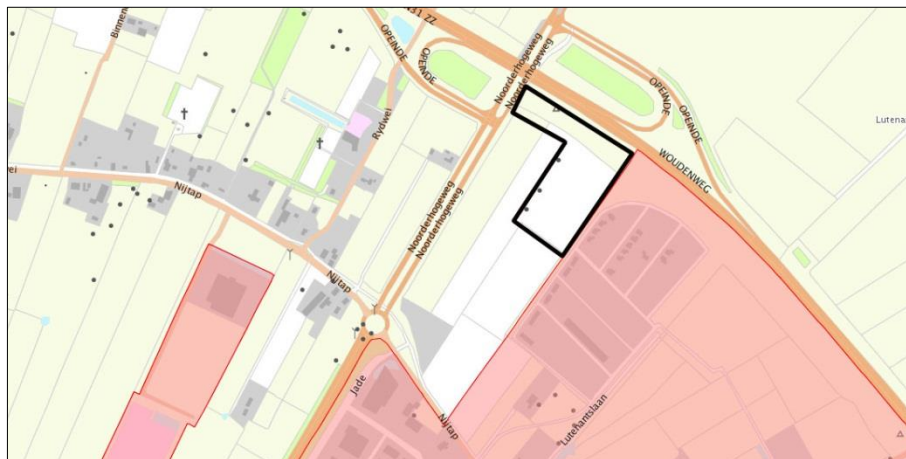
Een ondeelbaar Fryslân benadrukt dat stad en platteland elkaar nodig hebben en elkaar ondersteunen. Een Fryslân met ruimtelijke kwaliteit benadrukt het bovenlokale belang bij het in stand houden en verdere ontwikkeling van de landschappelijke kwaliteiten van Fryslân. Op die manier wil de provincie een economisch sterk en tegelijkertijd mooi Fryslân creëren. Er wordt ingezet op de verhoging van de ruimtelijke kwaliteit. Dit betekent dat in alle ruimtelijke plannen expliciet aandacht moet worden besteed aan de gebruikswaarde, de belevingswaarde en de toekomstwaarde.

Leefbare steden en een vitaal en aantrekkelijk platteland versterken elkaar wanneer ze elkaar aanvullen. Daarom wordt gekozen voor concentratie van verstedelijking in stedelijke gebieden. Wat betreft het platteland moet de vitaliteit en leefbaarheid bewaard blijven, met werk en voorzieningen die passen bij de aard en schaal van het gebied. De verstedelijking dient geconcentreerd te worden in de stedelijke bundelingsgebieden, vooral in de economische kernzones (A7-zone en Westergozone), en hierbinnen ook bij voorkeur

In het Streekplan is nog uitgegaan van de aanleg van de Zuiderzeespoorlijn, met een eigen station voor Drachten. De beslissing om de spoorlijn niet aan te leggen, vormt feitelijk de aanleiding voor investeringen in de andere vormen van openbaar vervoer in Drachten, waaronder ook de realisatie van de plushalte.

Provinciale verordening Romte Fryslân

In de Verordening Romte Fryslân wordt uitgegaan van bundeling van stedelijke functies. Om te voorkomen dat in het landelijk gebied verdere verstedelijking plaatsvindt, worden stedelijke functies geconcentreerd in het bestaand stedelijk gebied. De voorkeur gaat steeds uit naar herstructurering, transformatie of intensivering voordat gekeken wordt naar uitbreidingen buiten het bestaand stedelijk gebied. Het voorliggende plan betreft feitelijk een intensivering binnen de bestaande stedelijke structuur. Het plangebied is gelegen buiten het bestaand bebouwd gebied zoals dat door de provincie is aangegeven.



3.2

Gemeentelijk beleid

3.2.1

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP), 2013

Het verkeer- en vervoerbeleid van de gemeente is vastgelegd in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) van 2013. Doel van dit beleid is om:

- de leefbaarheid en leefkwaliteit te vergroten en de menselijke maat terug te brengen in het verkeer;
- de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid te verbeteren;
- een optimale bereikbaarheid te creëren en te garanderen voor zowel locaties als weggebruikers;
- zorg te dragen voor een herkenbare inrichting van de verkeersstructuur, waardoor weggebruikers hun weg kunnen vinden en weten welk (verkeers)gedrag van hun verwacht wordt.

Voor het bereiken van deze doelstellingen worden de principes van Shared Space en Duurzaam Veilig gecombineerd toegepast: Shared Space waar kan, Duurzaam Veilig waar moet.

Wegenstructuur

Er wordt onderscheid gemaakt naar wegen die primair een verkeersfunctie hebben en wegen waar verblijven centraal staat. Op wegen uit deze laatste categorie is vaak ook sprake van meerdere functies, zoals spelen, groen, ontsluiten, wonen of werken. Afhankelijk van de mate van de verkeersfunctie, zijn de wegen ingedeeld als stroomweg (pure verkeersfunctie), gebiedsontsluitingsweg (op wegvakken verkeersfunctie, op kruispunten uitwissel/verblijfsfunctie) of erftoegangsweg (pure verblijfsfunctie).

In verblijfsgebieden (erftoegangswegen) wordt gewerkt volgens het Shared Space-principe, waarbij de inrichting bepaald wordt door het gehele perspectief van functies, omgeving en landschap. Bij gebiedsontsluitingswegen moeten de kansen voor Shared Space benut worden. De kruispunten, waar juist de uitwisseling van verkeer en functies plaatsvindt, vormen hierbij primair de potentieel kansrijke locaties. Bij stroomwegen worden de inrichtingsprincipes van Duurzaam Veilig gevolgd.

Langzaam verkeer

Ten aanzien van fietsvoorzieningen is op gebiedsontsluitingswegen uitgangspunt dat het fietsverkeer wordt gescheiden van het gemotoriseerde verkeer door middel van vrij liggende paden of parallelle routes. Op erftoegangswegen geeft de gemeente de voorkeur aan een inrichting die past binnen het concept van Shared Space. Dit betekent dat fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer gezamenlijk de ruimte delen. Mits hiervoor goede argumenten zijn, kan van dit

principe worden afgeweken. Voor voetgangers geldt dat er voldoende ruimte voor hen moet zijn en dat deze ruimte ook goed toegankelijk is voor lichamelijk en visueel gehandicapten.

Parkeren

In bestaande gebieden geldt dat de gemeente terughoudend is met het opofferen van (openbare) groenvoorzieningen ten behoeve van extra parkeerplaatsen. Bij nieuwbouwplannen of nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dient rekening te worden gehouden met voldoende parkeerruimte voor zowel de auto als de fiets. Hierbij dient het parkeren primair op eigen terrein opgelost te worden. Het benodigde aantal parkeerplaatsen wordt bepaald door de parkeernormennota van de gemeente Smallerland, of indien deze niet aanwezig is de geldende parkeerkencijfers van het CROW.

Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer levert een belangrijke bijdrage de bereikbaarheid en ontsluiting van Smallerland. Om goed openbaar vervoer te waarborgen worden busroutes 'busvriendelijk' ingericht en dienen haltes/overstappunten te voldoen aan eisen met betrekking tot opstel- en wachtruimte, stallingvoorzieningen en fiets- en looproutes.

In het GVVP is ingegaan op de vernieuwingen die nodig zijn op het openbaar vervoer in de gemeente. Als een van de actiepunten wordt de realisatie van nieuwe bushaltes plus genoemd.

3.2.2

Een visie op het OV voor Smallerland

In Drachten bestaat de bereikbaarheid per openbaar vervoer, in tegenstelling tot veel andere gemeenten alleen uit busvervoer. Geruime tijd is er gestudeerd op de mogelijkheden van een spoorverbinding tussen Groningen en Amsterdam via Drachten en een spoorverbinding tussen Groningen en Heereveen. Deze verbinding bleek echter niet haalbaar. Dit vraagt om een eigen maar ook kritische kijk op de OV-ontsluiting voor Smallerland.

Met de visie op het OV geeft de gemeente Smallerland weer op welke wijze zij de gereserveerde investeringsgelden wil aanwenden om haar bereikbaarheid met het OV een impuls te geven. In de visie zijn ideeën vormgegeven zodat voor de gemeente Smallerland goede handvatten ontstaan voor de overleggen met provincie om te komen tot een nieuwe samenwerkingsagenda voor de inzet van de gereserveerde spoor gelden.

De realisatie van een pushalte aan de noordzijde van Drachten maakt onderdeel uit van de beoogde voorzieningen die in de visie worden gepresenteerd.

3.2.3

Structuurvisie Smallerland

De Structuurvisie Smallerland geeft inzicht waarom bepaalde ontwikkelingen, die afwijken van bestemmingsplannen, wel of niet wenselijk zijn. De visie maakt het voor iedereen duidelijk hoe de gemeente de ontwikkeling binnen de rode contouren ziet en op welke wijze zij deze gewenste ontwikkeling mogelijk denkt te maken. Daarnaast helpt de (ruimtelijke) structuurvisie gemeentelijke prioriteiten te stellen.

De structuurvisie gaat uit van de potentiële kracht van de ligging van Drachten in haar landschappelijke omgeving. De kern Drachten bevindt zich namelijk op een knoop van drie soorten landschappen. Het contrast tussen stad en platteland is daarmee uitgangspunt, waarbij het maken van sterke verbindingen vanuit de stad naar buiten en andersom een voorwaarde is.

De pijlers voor dit beleid richten zich op de thema's wonen, werken, sport en recreatie, cultuur, onderwijs en wijken. Voor voorliggend plan zijn met name de eerste twee thema's van belang.

Voor wat betreft werken zijn de volgende twee doelstellingen van belang:

Drachten is een centrumplaats in Noord-Nederland, met alle noodzakelijke voorzieningen binnen handbereik, zowel binnen als buiten de gemeentegrenzen.

Er wordt prioriteit gegeven aan de bereikbaarheid van Drachten voor zowel personen- als goederenverkeer. Verkeersknelpunten worden hiervoor aangepakt.

3.3

Waterbeleid

3.3.1

Nationaal beleid

In het nationale waterbeleid, vastgelegd in onder meer de Vierde Nota Waterhuishouding (1998), de adviezen van de Commissie Waterbeheer 21e eeuw en de Europese Kaderrichtlijn water, staat het duurzaam omgaan met water centraal: het waarborgen van voldoende veiligheid en het zo klein mogelijk houden van de kans op wateroverlast. Dit moet mede gezien worden in het kader van de problematiek met betrekking tot ontwikkelingen als klimaatverandering, bodemdaling en zeespiegelstijging. Hiervoor is de trits 'vasthouden - bergen - afvoeren' maatgevend. Kort gezegd betekent dit dat overtollig water zoveel mogelijk bovenstrooms wordt vastgehouden in de bodem en in het oppervlaktewater. Vervolgens wordt zo nodig het water tijdelijk geborgen in bergingsgebieden en pas als vasthouden en bergen te weinig opleveren wordt het water afgevoerd.

Uitgangspunten in dit verband zijn:

1. Geen afwenteling van problemen naar andere compartimenten in ruimte en tijd.
2. Zoveel mogelijk gebiedseigen water vasthouden en de inlaat van gebiedsvreemd water zoveel mogelijk beperken.
3. Beperking van overlast door (grond)water of tekort aan water.

Naast de waterkwantiteit heeft duurzaam omgaan met water ook betrekking op de waterkwaliteit. Hierbij staat de trits 'schoonhouden - scheiden - zuiveren' centraal. Bij schoonhouden, scheiden en zuiveren gaat het erom dat het water zo veel mogelijk schoon wordt gehouden. Vervolgens worden schoon en vuil water zoveel mogelijk gescheiden en als laatste wanneer schoonhouden en scheiden niet mogelijk is, komt het zuiveren van verontreinigd water aan bod.

Uitgangspunten in dit verband zijn:

1. Vervuiling waar mogelijk bij de bron aanpakken.
2. Voorkomen van verspreiding van verontreinigingen.
3. Benutten van schoon water.

Het beleidsdoel duurzaam omgaan met water dient niet alleen in waterbeheerplannen te worden uitgewerkt, maar er dient ook in de ruimtelijke ordening, waaronder de bestemmingsplannen, rekening mee te worden gehouden.

Afstemming van waterbeleid en ruimtelijke ordening kan door:

1. het bieden van ruimte voor water in verband met veiligheid, wateroverlast en zoetwaterbeheer;
2. water als ordenend principe in de functietoekenning;
3. kansen benutten die water biedt voor de vergroting van de belevingswaarde en functiecombinaties (bijvoorbeeld cultuurhistorische waarden van voormalige waterlinies);
4. randvoorwaarden aan de inrichting en het beheer op basis van water (bijvoorbeeld kruipruimteloos bouwen, zodat de grondwaterstand hoog kan blijven);
5. effecten op waterkwaliteit meewegen bij besluitvorming in de ruimtelijke ordening.

3.3.2

Rol van de gemeente en van het waterschap in het waterbeheer

Tegenwoordig wordt veelal de lijn gevolgd dat het waterschap primair verantwoordelijk is voor de (oppervlakte)waterhuishouding, zoals waterkwaliteit, beveiliging tegen hoog water, peilbeheer en aan- en afvoer van water. (Het grondwater wordt beheerd door de provincie.) Per 1 januari 2004 zijn de Friese waterschappen gefuseerd tot één Wetterskip Fryslân. Het beleid van het waterschap is neergelegd in het Waterbeheerplan en in de Keur.

3.3.3

Integraal Waterbeheerplan Friese Waterschappen

De zes voormalige Friese waterschappen hebben samen een Integraal Waterbeheerplan (IWP) opgesteld. Het bestaat uit een algemeen deel en zeven deelplannen voor afzonderlijke gebieden.

In het Integraal Waterbeheerplan geven de voormalige waterschappen aan hoe zij de komende jaren hun doelstellingen van het integraal waterbeheer willen bereiken. Daarbij wordt aandacht besteed aan onder meer veiligheid, afwatering, peilbeheer, oevers, eutrofiëring, emissies, waterbodems en onderhoud.

Keur

Het Wetterskip Fryslân heeft een Keur opgesteld. De keur is een verordening die strekt tot bescherming van de werken in beheer bij het waterschap. De keur bevat een stelsel van gebods- en verbodsbepalingen ten aanzien van de waterkeringen, waterkwaliteit en de waterkwantiteit. Voor de uit te voeren werken in de plangebieden moet op basis van de Keur een ontheffingsaanvraag ingediend worden door de initiatiefnemer.

Gemeentelijke taken liggen bij de aanleg en het beheer van riolering, vaarwegenbeheer, bescherming van landschappelijke waarden van wateren, verlenen en handhaven van vergunningen op basis van het bestemmingsplan, en momenteel ook nog het onderhoud van watergangen (hoewel deze laatste taak meer en meer richting het waterschap gaat).

Uit het vorenstaande blijkt dat, ondanks de verschillende rollen, de gemeente en het waterschap elkaars natuurlijke partner zijn bij het voeren van het waterbeheer. Dat betekent dat beide partijen vanuit hun eigen verantwoordelijkheid en bevoegdheden een rol spelen in de uitvoering van het waterbeheer én elkaar daarbij zoveel mogelijk informeren en bijstaan in gevallen waarbij dit vanuit het perspectief van het waterbeheer van belang is. Concreet: het waterschap handhaaft de regels die in de Keur zijn opgenomen; de gemeente handhaaft de gemeentelijke verordeningen (waaronder het bestemmingsplan) en daar waar er sprake is van gemeenschappelijk belang of gemeenschappelijke betrokkenheid zoeken partijen elkaar op om tot afstemming te komen.

3.3.4

Waterplan Smallerland, Smelne's Wetterwâld (2007)

In 2007 is het Waterplan van de gemeente Smallerland gereed gekomen. Het plan is opgesteld in nauwe samenwerking met het Wetterskip Fryslân.

De gemeente en het Wetterskip hebben een samenhangend pakket van maatregelen opgesteld:

1. Meer betrokkenheid, efficiënter waterbeheer (creëren van interne betrokkenheid en draagvlak).
2. Stedelijke wateropgave in beeld (maatregelen om wateroverlast te voorkomen).
3. Geld als water (financieren door werk met werk te maken, externe middelen, het verbreed rioolrecht en subsidies).
4. Van streefbeeld naar maatregel (opstellen van een maatregelenprogramma met een omschrijving per project).

Vervolgens gaat het Waterplan in op de 4 pijlers van het maatregelenprogramma:

1. Droge plantsoenen en tuinen: meer ruimte voor het watersysteem creëren, volgens het principe van vasthouden - bergen - afvoeren.
2. Bewustwording: afstemming met andere organisaties en een goede informatievoorziening naar burgers.
3. Europese Kaderrichtlijn Water (EKW) en het waterleven: het naleven van de Europese richtlijnen om een goede waterkwaliteit te waarborgen.
4. Recreatie: creëren van mogelijkheden voor recreatie, zichtbaar maken van water en het verbeteren van de wateroevers en -kwaliteit.

Op basis van het voorgaande wordt verreweg het grootste deel van het Waterplan besteed aan de lijst met concrete projecten. Dit betreft bijvoorbeeld het opstellen van een grondwaterplan, het opstellen van diverse waterstructuurplannen voor wijken in Drachten, het verrijken van de begroeiing bij waterpartijen en oevers in het Fennepark en de Singels, voorlichting aan burgers over duurzaam waterbeheer en de monitoring van de uitvoering van plannen. Ieder project is uitgewerkt volgens dezelfde opzet, waarbij aspecten als 'eindresultaat', 'einddatum' en 'projectstructuur' worden benoemd.

In de laatste hoofdstukken gaat het plan in op de kosten en de organisatie.

3.3.5

Gemeentelijk Waterplan Smallingerland 2013-2016

De gemeente heeft een nieuw waterplan opgesteld (vastgesteld op 4 december 2012). Doel van het waterplan is het oude waterplan te actualiseren (zowel visie als maatregelenprogramma), waarbij ook een grondwaterplan hoort en daarnaast afstemming te zoeken met andere beleidsplannen. Het waterplan dient als basis voor de voortzetting van het beleid op het gebied van duurzaam waterbeheer tegen zo laag mogelijke maatschappelijke kosten.

Planologische randvoorwaarden



4.1

Archeologisch onderzoek

Op grond van de Wet op de archeologische monumentenzorg is het noodzakelijk in ruimtelijke plannen aandacht te besteden aan mogelijk aanwezige archeologische waarden in het betreffende plangebied. De provincie heeft op haar website een kaart (Friese Archeologische MonumentenKaart Extra, FAMKE) geplaatst, waarop staat aangegeven in welke gebieden een bepaald soort onderzoek dient te worden uitgevoerd en in welke gevallen dit onderzoek achterwege kan blijven.

Het plangebied staat op de FAMKE-kaart niet aangeduid als bijzonder waardevol. Voor de periode steentijd-bronstijd geldt voor het plangebied dat archeologisch onderzoek alleen nodig is bij grote ingrepen. Voor de periode ijzertijd - middeleeuwen moet archeologisch onderzoek uitgevoerd worden bij ingrepen groter dan 5.000 m². Het plangebied is wel groter dan deze oppervlakte. De ingrepen in het plangebied zijn echter dermate gering dat een archeologisch onderzoek niet nodig is.

Het bestemmingsplan is wat betreft het aspect archeologie uitvoerbaar.

CONCLUSIE

4.2

Wegverkeerslawaaï

Op grond van de Wet geluidhinder is langs elke weg een geluidzone van kracht. Deze verplichte zonering heeft een tweeledige functie. Enerzijds worden de gebieden afgeperkt waarbinnen de ondervonden geluidhinder moet worden teruggedrongen. Anderzijds bieden de geluidszones de gemeente de mogelijkheid te voorkomen dat in de toekomst geluidhinderlijke situaties ontstaan. De breedte van de geluidszones hangt samen met de aard van de omgeving (stedelijk of buitenstedelijk). In principe heeft elke weg een zone, met uitzondering van wegen:

1. die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied;
2. waarvoor een maximum snelheid geldt van 30 km/uur.

Het plangebied is gelegen in een gebied met een sterk infrastructureel karakter. Er liggen diverse wegen in de omgeving waar een geluidzone van kracht

is. Dit plan maakt echter geen hindergevoelige functies mogelijk, waardoor niet ingegaan hoeft te worden op dit aspect.

De maximum snelheid op de toegangsweg in het plangebied (van en naar de plushalte) zal 30 km/uur bedragen. De afstand ten opzichte van de dichtstbijzijnde woning (aan de Noorderhogeweg) ligt op ongeveer 150 meter. Een nader onderzoek naar wegverkeerslawaaï is daardoor niet nodig. Wel zal in paragraaf 4.3 ingegaan worden op de mogelijke milieuhinder die de plushalte kan creëren op hindergevoelige functies zoals woningen.

CONCLUSIE Het bestemmingsplan mag wat betreft geluidhinder uitvoerbaar worden geacht.

4.3

Milieuhinder

Bedrijven of andere milieubelastende functies in de directe omgeving van woningen (of (andere) milieugevoelige gebieden) kunnen daar (milieu)hinder vanwege geur, stof, geluid, gevaar en dergelijke veroorzaken. Ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening, zoals dat uitgangspunt is van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), is het waarborgen van voldoende afstand tussen milieubelastende functies en woningen noodzakelijk.

Bij het voorliggende plan dient te worden aangetoond dat de plushalte geen belemmering vormt voor de nabijgelegen hindergevoelige functies. Hiervoor kan gebruik gemaakt worden van de richtafstandenlijst van de VNG, als opgenomen in de publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering'. In de lijst zijn busstations (dan wel tram- of metrostations en remises) opgenomen in categorie 3.2 (de plushalte is overigens een veel kleinere voorziening dan een volledig transferium), waarbij een afstand van 100 meter ten opzichte van hindergevoelige functies wordt geadviseerd. De dichtstbijzijnde hindergevoelige functie betreft de woningen in het woongebied Vrijburgh. Deze woningen zijn gelegen op ruim 300 meter afstand.

Ook het nieuwe recreatieve zwemstrandje kan gezien worden als een hindergevoelige functie. De afstand tussen het nieuwe strandje en de plushalte is ruim 100 meter. Ook hier voldoet het plan dus aan de richtafstanden van de VNG.

CONCLUSIE Vanuit het oogpunt van milieuhinder mag het plan daarom uitvoerbaar worden geacht.

4.4

Luchtkwaliteit

De wetgeving met betrekking tot de luchtkwaliteit is opgenomen in titel 5.2 van de Wet milieubeheer. De normstelling die daarop is gebaseerd is opgenomen in bijlage 2 van de Wet milieubeheer.

In het algemeen kan worden gesteld dat onder meer uit de actuele grootschalige basiskaarten Nederland (GCN-kaarten) van het Milieu en Natuur Planbureau (www.mnp.nl) blijkt dat in de noordelijke provincies de achtergrondconcentraties laag zijn. Er worden geen grenswaarden overschreden. In de gemeente Smallingerland zijn de Zuider- en Noorderhogeweg in Drachten de drukste wegen. Voor deze wegen zijn in 2008 berekeningen uitgevoerd. Uit de resultaten blijkt dat er geen overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnormen zijn aangetoond (stikstofoxide (NO_2), koolmonoxide (CO), fijn stof (PM_{10}) en benzeen (C_6H_6)).

De plushalte heeft een wijziging in de routing van regionale bussen tot gevolg, maar niet zozeer een toename. Het kan dan ook niet gezegd worden dat de komst van de plushalte een significante toename van het aantal verkeersbewegingen tot gevolg heeft, en daarmee een verslechtering van de luchtkwaliteit. Een verder onderzoek naar luchtkwaliteit is dan ook in het kader van dit bestemmingsplan niet nodig.

Het bestemmingsplan is op het gebied van luchtkwaliteit uitvoerbaar.

CONCLUSIE

4.5

Ecologisch onderzoek

Bij de aanleg van de rotondes aan de Noorderhogeweg is een ecologisch vooronderzoek (quickscan) uitgevoerd. Dit onderzoek is als bijlage opgenomen bij deze toelichting. Voor het plangebied wordt geconcludeerd dat werkzaamheden in het broedseizoen waarbij struiken worden verwijderd of bomen worden gekapt kunnen leiden tot verstoring of vernietiging van nesten. Dergelijke werkzaamheden moeten daarom buiten het broedseizoen plaatsvinden. Het broedseizoen loopt globaal van half maart tot augustus. Bij het uitvoeren van werkzaamheden in het broedseizoen is van belang dat vogels ontmoedigd worden om in het gebied tot broeden te komen. Het plangebied dient hiervoor voorafgaand aan het broedseizoen onaantrekkelijk gemaakt te worden voor vogels, en gedurende het broedseizoen onaantrekkelijk gehouden. Wanneer dit niet mogelijk is, moet het plangebied voorafgaand aan de werkzaamheden gecontroleerd worden op de aanwezigheid van nesten. Deze controle moet worden uitgevoerd door een vogelkundige. De kans bestaat dan dat het werk stilgelegd moet worden tot na het broedseizoen.

4.6

Waterparagraaf

In 2012 is door de gemeente Smallingerland met het Wetterskip Fryslân een waterplan opgesteld. In paragraaf 3.3 is hier op ingegaan. Voor het plan is de digitale watertoets ingevuld. De relevantie voor de waterhuishouding van het plangebied is beperkt. Er is wel sprake van een toename van het verharde oppervlak (met circa 800 m²). Met compensatie van deze toename is al rekening gehouden met de realisatie van de woonwijk Vrijburgh. Met het extra wateroppervlak wat toen gerealiseerd is, kan de toename van verhard oppervlak in dit plan gecompenseerd worden.

Het plangebied grenst aan een hoofdwatergang. Aan deze watergang zal een waterpartij gerealiseerd worden, dit water staat echter niet in contact met de hoofdwatergang en valt onder een ander peil. De waterpartij dient ook niet per definitie als watercompensatie maar geeft een belangrijke ruimtelijke component aan de invulling van het gebied.

Het voorlopige wateradvies is als bijlage 2 opgenomen in deze toelichting. Voorliggend bestemmingsplan mag wat betreft het aspect water uitvoerbaar worden geacht.

4.7

Externe veiligheid

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

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

Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het beperken van de risico's voor de burger door bovengenoemde activiteiten. Het externe veiligheidsbeleid is verankerd in diverse wet- en regelgeving. Dat betreft:

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

Binnen of buiten dit plangebied zijn geen risicobronnen aanwezig waarvan de risicocontouren of de invloedsgebieden over het plangebied lopen. De wet- en regelgeving voor externe veiligheid heeft dan ook geen gevolgen voor dit bestemmingsplan.

4.8

Bodem

Op grond van de bodemkwaliteitskaart en het bodemloket is gebleken dat een bodemonderzoek niet nodig is voor deze locatie.

Juridische toelichting

5

5.1

Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het juridische deel van het bestemmingsplan; de verbeelding en de planregels. Allereerst zal kort worden ingegaan op de plansystematiek die door de gemeente wordt gehanteerd. Daarna komen de verschillende bestemmingen, die op de verbeelding en in de planregels voorkomen, aan bod. Ten slotte wordt kort ingegaan op het gemeentelijk beleid betreffende de handhaving van de in het bestemmingsplan opgenomen planregels.

Het plan is zodanig opgesteld dat is aangesloten op de systematiek van de gemeente.

5.2

Plansystematiek

Algemeen

Wat betreft de opzet van de planregels en de verbeelding, heeft de gemeente aansluiting gezocht bij de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012). De standaardopzet betreft onder meer de opbouw van de planregels en de verbeelding, de benaming van bestemmingen en een aantal standaard begripsbepalingen.

Digitaal en analoog

De planregels zijn zodanig opgesteld dat deze kunnen fungeren in zowel een digitaal bestemmingsplan als in een analoog bestemmingsplan. Het digitale bestemmingsplan is weliswaar het bindende plan, maar het is nog steeds mogelijk een analoge versie van het bestemmingsplan te raadplegen. Het plan voldoet daarmee aan de Wet ruimtelijke ordening.

Vaste hoofdstukindeling planregels

De hoofdstukindeling van de planregels van het bestemmingsplan is als volgt ingericht:

Inleidende regels:

- Begrippen.
- Wijze van meten.

Bestemmingsregels:

- Bestemmingen.

Algemene regels:

- Anti-dubbeltelregel.
- Algemene gebruiksregels.
- Algemene afwijkingsregels.
- Algemene wijzigingsregels.

Overgangs- en slotregels:

- Overangsrecht.
- Slotregel.

Algemene regels

De algemene gebruiksregels zijn voor de overzichtelijkheid in het hoofdstuk “Algemene regels” opgenomen. Slechts in enkele gevallen bestaat er noodzaak om specifieke gebruiksregels te formuleren. De specifieke gebruiksregels zijn in de desbetreffende bestemmingsregels opgenomen.

Dit geldt ook voor de afwijkingen bij omgevingsvergunning en de wijzigingsbevoegdheden; deze zijn in de algemene regels opgenomen en, voor zover nodig, als specifieke regel in de desbetreffende bestemmingsregels.

Overgangs - en slotregels

Overeenkomstig de algemene regels zijn ook de overgangs- en slotregels gezamenlijk in een hoofdstuk opgenomen.

5.3

Bestemmingen

Verkeer en Verblijf

In de bestemming ‘Verkeer - Verblijf’ wordt de realisatie van de nieuwe plus-halte mogelijk gemaakt. Binnen de bestemming vallen ook de te realiseren overkappingen.

Om de flexibiliteit zo groot mogelijk te houden, is voor deze elementen geen specifieke locatie opgenomen (bijvoorbeeld een bouwvlak of aparte bestemming) maar wordt volstaan met percentages.

Groen

Het grootste deel van het plangebied heeft de bestemming ‘Groen’ gekregen. Binnen deze bestemming mogen uitsluitend gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen worden gebouwd. Ook deze bestemming is flexibel opgezet, er zijn een aantal functies toegestaan, waaronder een fietspad, speelvoorzieningen en dagrecreatieve voorzieningen, maar er is niet aangegeven waar deze voorzieningen binnen de bestemming komen.

Uitvoerbaarheid



6.1

Economische uitvoerbaarheid

Dit bestemmingsplan maakt een nieuwe plushalte mogelijk. Het betreft een initiatief van de gemeente, dat daarmee ook de kosten draagt van dit project. Het project is opgenomen in de investeringsagenda. Daarmee is de financiering geborgd.

Voorgaande betekent dat de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan niet door onvoldoende economische uitvoerbaarheid wordt belemmerd.

6.2

Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.2.1

Overleg

Het bestemmingsplan is voor overleg ex artikel 3.1.1 Bro naar de betrokken instanties gezonden. Vanuit het overleg ex artikel 3.1.1 Bro is een reactie ingediend door het Wetterskip Fryslân en door de Provincie Fryslân.

Wetterskip Fryslân

Het Wetterskip geeft een samenvatting van de plannen en de gevolgen daarvan op de waterhuishouding. Er zijn geen vragen meer gesteld. De gemeente zal rekening houden met de adviezen van het Wetterskip en neemt de brief ter kennisgeving aan.

Provincie Fryslân

Archeologie

De provincie stelt de vraag of archeologisch onderzoek uitgevoerd dient te worden, aangezien het plangebied groter is dan 5000 m².

Reactie

Het plangebied is inderdaad groter dan 5.000 m². Echter, feitelijk passen alleen de verkeersvoorziening en de kleinschalige recreatieve voorziening niet binnen het huidige bestemmingsplan. Deze voorzieningen zijn samen circa 5.000 m² groot. De beoogde bosschages en fietspaden passen ook al binnen de geldende agrarische bestemming. Hier geldt vooral de wettelijke verplichting dat een signaal naar waardevolle archeologische elementen nader onderzocht

moet worden. De gemeente zal uiteraard voldoen aan deze eis. De activiteiten waarbij de grond geroerd zal worden, is, met uitzondering van de twee genoemde voorzieningen, zeer gering.

Reclamemasten

De provincie adviseert reclamemasten als strijdig gebruik aan te merken, of alleen reclamemasten met een maximale hoogte van 6 meter toe te staan.

Reactie

De gemeente heeft de regels van het bestemmingsplan aangepast en een regeling opgenomen om reclamemasten met een maximale hoogte van 6 meter toe te staan.

Ontgrondingen

De provincie stelt de vraag of de Ontgrondingenverordening Fryslân van toepassing is.

Reactie

Een vergunning op basis van de Ontgrondingenverordening Fryslân is niet van toepassing, de mate van ontgroning overschrijdt de criteria uit de verordening niet.

Bodem

De provincie vraagt of het aspect bodem kan worden toegelicht.

Reactie

De toelichting is aangevuld op dit punt. De gemeente heeft de bodemkwaliteitskaart geraadpleegd en is tot de conclusie gekomen dat een bodemonderzoek ter plaatse niet nodig is.

Milieu

De provincie verzoekt in te gaan op de nieuw te ontwikkelen recreatiefunctie in de paragraaf milieu.

Reactie

Deze paragraaf zal worden aangevuld. Er vindt geen strijdigheid plaats tussen de verschillende (beoogde) functies.

Plantetechnisch

De provincie merkt op dat er geen bouwregels voor toiletruimtes en dergelijke zijn opgenomen in de bouwregels.

Reactie

Een gebouwtje ten behoeve van sanitairvoorzieningen of kiosk wordt in het plangebied niet beoogd. Aanvulling van de planregels is op dit punt niet nodig.

6.2.2

Inspraak

Ook is het bestemmingsplan ter inzage gelegd voor inspraak van af 6 november tot en met 3 december 2015. Tijdens de inspraakperiode is één reactie ontvangen door de gemeente. Deze is hieronder samengevat en van een antwoord voorzien. De inspraakreactie is opgenomen als bijlage 4 bij deze toelichting.

De heer W. Lap, Rottevalle

De Bushalte Plus Noord is niet alleen belangrijk voor de noordzijde van Drachten, maar ook voor omliggende dorpen als Rottevalle. Met de fiets vanuit Rottevalle naar de Bushalte Plus Noord is meer dan 5 km fietsen terwijl de afstand via de provinciale weg veel korter is. Zou u bij de verdere uitwerking van de plannen zich willen inzetten om een fietspad te realiseren ten zuiden van de Litswei, om zo deze korte fietsverbinding te realiseren.

Reactie

Puur als fietspad richting de bushalte plus is dit een logische verbinding. In het huidige plan is met dit fietspad geen rekening gehouden. In de huidige procedure kan de aanleg van dit fietspad ook niet meer meegenomen worden.

Financieel gezien is hier geen rekening mee gehouden en planning-technisch is dit nu niet meer in te passen. De Bushalte Plus Noord moet in december 2016 gereed zijn. Op dat moment start de nieuwe openbaar vervoersconcessie, waarbij de nieuwe vervoerder gebruik moet gaan maken van de Bushalte Plus.

Het budget ontbreekt om dit ca. 1200 meter lange fietspad aan te leggen. Het gaat hierbij niet alleen om de aanlegkosten, maar ook om grondaankoop en vooral de kosten voor een ongelijkvloerse oversteek bij de op- en afrit van de Wâldwei (N31). Rijkswaterstaat zal hier niet zonder meer een gelijkvloerse oversteek toestaan. Verkeerskundig gezien is een gelijkvloerse oversteek ook niet wenselijk, omdat ter plekke een dubbele rijstrook op de afrit moet worden overgestoken. Dit levert een grote kans op ongevallen op. Bij de op- en afrit zal dus een fietstunnel of -brug moeten komen, wat hoge kosten met zich meebrengt.

De idee om een fietspad aan te leggen vanaf Rottevalle is wel bij de provincie aangedragen in het kader van hun programma voor ketenknooppunten en voor hun programma voor fietsverkeer.

Ketenknooppunten zijn locaties waar naast bushaltes ook meerdere voorzieningen worden aangelegd om het gebruik van het openbaar vervoer nog aantrekkelijker te maken. Hierbij moet gedacht worden aan fietsvoorzieningen maar ook parkeerplaatsen, etc. De bedoeling hiervan is dat het achterland zo optimaal mogelijk wordt bediend.