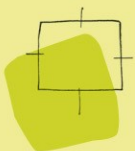


**Bestemmingsplan
Bedrijvenpark A7-Noord**

Drachten | Smallingerland

V A S T G E S T E L D



BügelHajema

Plek voor ideeën

**Bestemmingsplan
Bedrijvenpark A7-Noord**

V A S T G E S T E L D

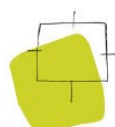
Inhoud

Toelichting + bijlagen
Regels + bijlagen
Verbeelding

11 juli 2017

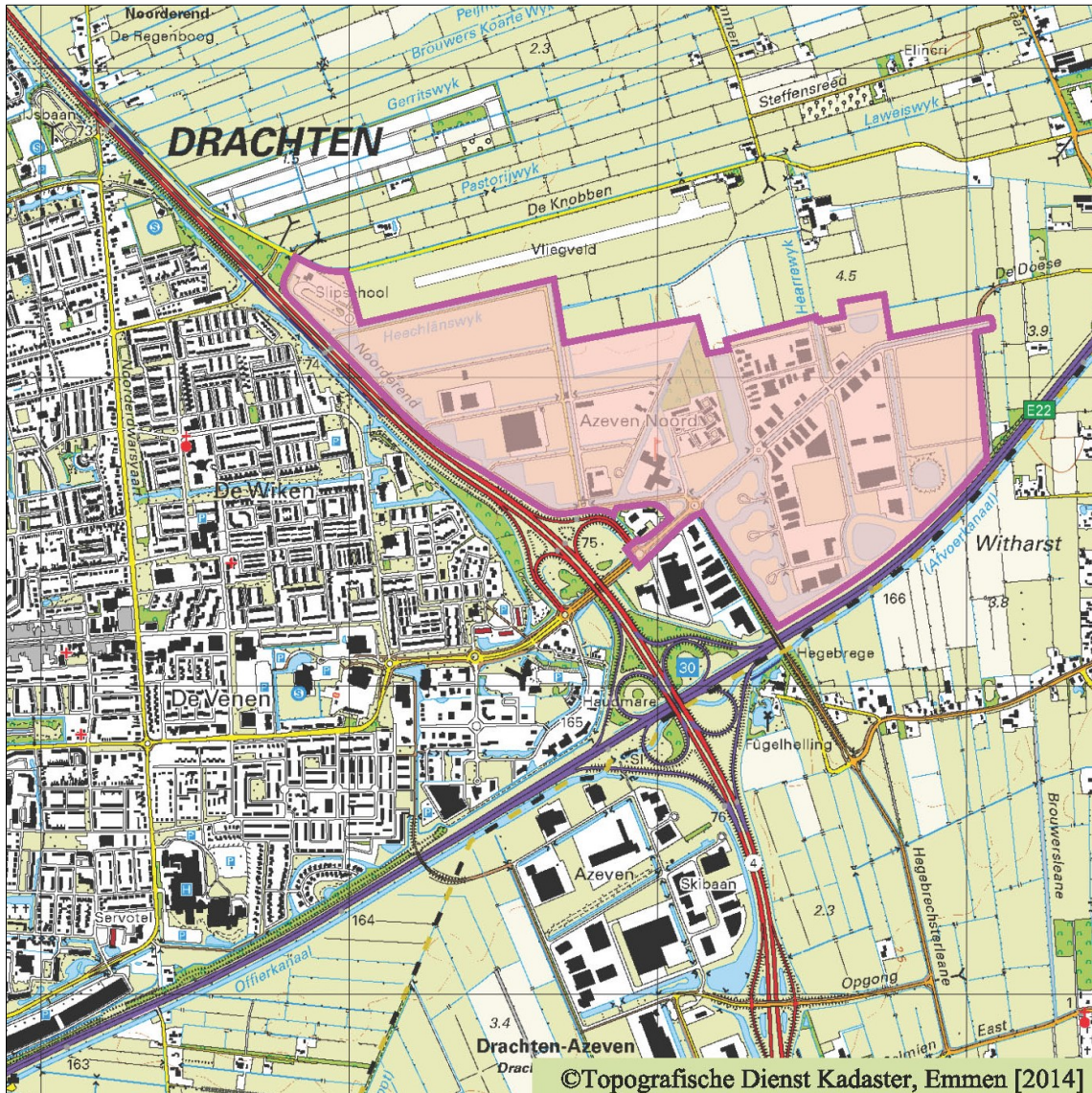
VASTGESTELD: 31 oktober 2017

Projectnummer 232.00.05.49.00



Ideeën voor een plek

Overzichtskaart



Toelichting

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Begrenzing plangebied	5
1.3	Geldende bestemmingsplannen	6
1.4	Leeswijzer	6
2	Huidige situatie	7
2.1	Inleiding	7
2.2	Twee deelgebieden: west en oost	8
2.3	Het middengebied	9
2.4	Randen en overgangen naar het landschap	9
2.5	Ontsluiting	10
3	Beleid	11
3.1	Rijksbeleid	11
3.1.1	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	11
3.1.2	AMvB Ruimte (Besluit algemene regels ruimtelijke ordening)	12
3.2	Provinciaal beleid	12
3.2.1	Streekplan Fryslân 2007	12
3.2.2	Verordening Romte Fryslân 2014	13
3.3	Regionaal beleid	15
3.3.1	Structuurschets A7-zone	15
3.3.2	Bedrijventerreinplan 2010-2020 Zuidoost Fryslân	16
3.4	Gemeentelijk beleid	16
3.4.1	Strategie werklocaties 2020	16
3.4.2	Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan, 2013	18
3.4.3	Handhavingsbeleid en Uitvoeringsprogramma Bouwen, Ruimte en Milieu 2013	19
3.4.4	Duurzaam bouwen	20
3.4.5	Welstands- en reclamenota	20
3.4.6	Parkeerbeleid	21
4	Planologische randvoorwaarden	23
4.1	Hinder van bedrijven	23
4.2	Cultuurhistorie	24
4.3	Archeologie	24
4.4	Bodem	27
4.5	Ecologie	28
4.6	Externe veiligheid	28
4.7	Geluidhinder	30

4.8	Luchtkwaliteit	32
4.9	Water	33
4.10	Vliegveld Drachten	34
4.11	Militaire belangen	35
5	Juridische toelichting	37
5.1	Inleiding	37
5.2	Plansystematiek	37
5.3	Bestemmingen	39
6	Uitvoerbaarheid	41
6.1	Economische uitvoerbaarheid	41
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	41

Bijlagen

Inleiding

1

1.1

Aanleiding

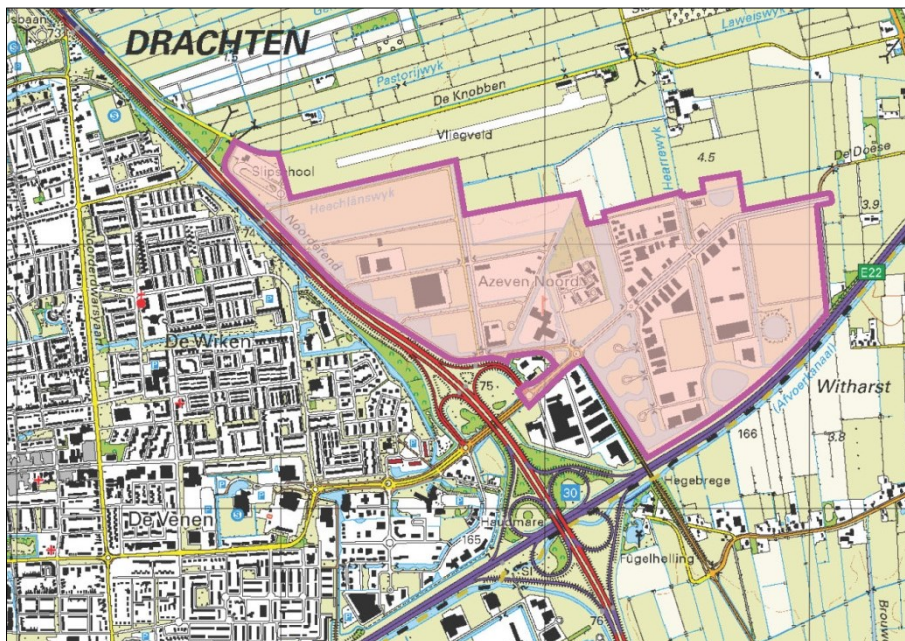
Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in een actuele juridisch-planologische regeling voor het gebied het Bedrijvenpark A7-Noord in Drachten. Met dit bestemmingsplan worden de nu geldende (verouderde) planologische regelingen integraal herzien. De regeling is in lijn gebracht met de overige bestemmingsplannen in de gemeente.

Door middel van voorliggend bestemmingsplan wordt planologisch gezien de bestaande situatie opnieuw vastgelegd. Het bestemmingsplan is geactualiseerd zodat het aansluit bij de geldende wet- en regelgeving.

1.2

Begrenzing plangebied

Het plangebied Bedrijvenpark A7-Noord ligt ten noorden van Drachten en wordt begrensd door de N31 aan de zuidwestzijde, de A7 aan de zuidoostzijde en het vliegveld en enkele agrarische percelen aan de noordzijde. Het plangebied is globaal aangegeven in figuur 1.



Figuur 1. Ligging plangebied (Bron: Topografische Dienst Emmen, 2014)

1.3

Geldende bestemmingsplannen

Door het voorliggende bestemmingsplan worden de volgende bestemmings- en uitwerkingsplannen herzien:

- Bestemmingsplan Bedrijvenpark Drachten, Azeven-Noord.
- Bestemmingsplan Bedrijvenpark Drachten, Azeven-Noord, 1^e uitwerking.
- Bestemmingsplan Bedrijvenpark Drachten, Azeven-Noord, herziening locatie Kunstwerk A7n.

Een deel van het bestemmingsplan Bedrijvenpark Drachten, A7-Noord is reeds herzien in het bestemmingsplan Buitengebied 2013. Het betreft het noordoostelijke deel van het plangebied met daarin agrarische gronden, een tweetal agrarische bedrijven en een viertal woonpercelen. Deze gronden zijn dan ook buiten het plangebied gelaten.

Een ander deel van dit bestemmingsplan (noord- en oostzijde van het bestemmingsplangebied) wordt niet herzien; daarvoor blijft voorlopig het bestemmingsplan Bedrijvenpark Drachten, Azeven-Noord voor gelden. Te zijner tijd zal hiervoor een nieuw plan worden opgesteld.

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 en toekomstige situatie in het plangebied. In hoofdstuk 3 wordt het relevante beleid voor verschillende overheidsniveaus beschreven. In hoofdstuk 4 komen de planologische randvoorwaarden, oftewel de relevante milieu- en omgevingsaspecten waar in het bestemmingsplan aandacht aan besteed moet worden, aan bod. Hoofdstuk 5 is de juridische toelichting bij het plan. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op respectievelijk de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid.

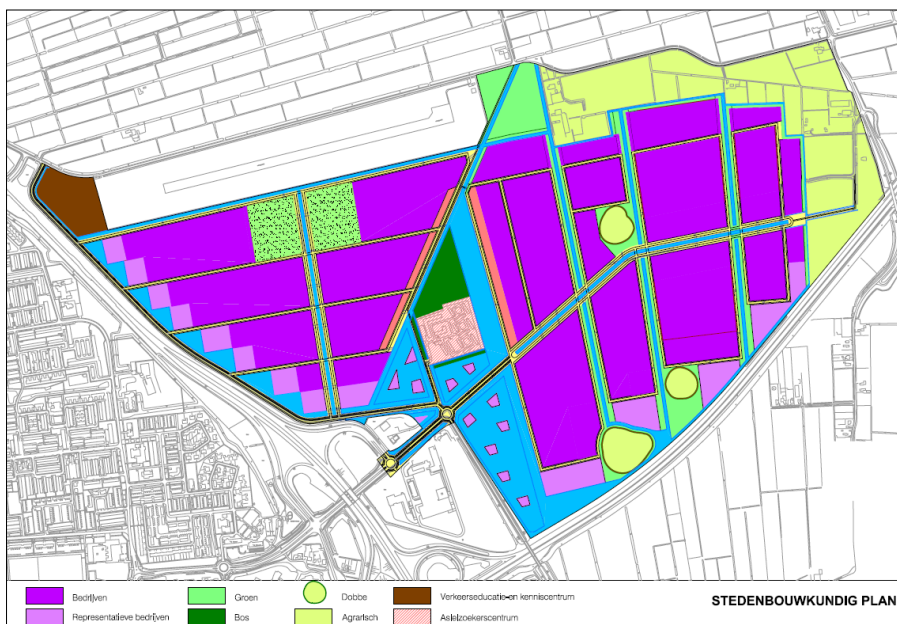
Huidige situatie

2

2.1

Inleiding

Bedrijvenpark A7-Noord is een bedrijventerrein in ontwikkeling in het noorden van Drachten. In figuur 2 is de beoogde indeling van het terrein weergegeven.



Figuur 2. Stedenbouwkundig plan met deelgebieden
(Bron: Bestemmingsplan Bedrijvenpark Drachten A7-Noord)

Het ontwerp voor het Bedrijvenpark Drachten A7-Noord is aangegeven op de afbeelding 'Stedenbouwkundig plan'. De aangegeven indeling is gebaseerd op het zogenoemde mma (meest milieuvriendelijke alternatief), dat is ontworpen op basis van een vergelijking van diverse inrichtingsvarianten in het milieueffectrapport (MER). De ruimtelijke structuur van het bedrijventerrein wordt in hoofdzaak bepaald door de verkavelingsstructuur van het landschap met haar wijken en elzensingels. Daarnaast zijn de pingoruïnes, het AZC en het bosje van It Fryske Gea (it Skiedingsboskje) bepalend geweest voor de ruimtelijke opzet. Er kan onderscheid gemaakt worden in:

- twee deelgebieden, west en oost;
- het middengebied;
- de randen en overgangen naar het landschap.



Figuur 3. Feitelijke situatie plangebied (Bron: Bing Maps 2014)

De daadwerkelijke realisatie in het plangebied wijkt enigszins af van het stedenbouwkundig plan, met name wat betreft de oostelijke helft van het plangebied.

2.2

Twee deelgebieden: west en oost

De twee deelgebieden, west en oost, bieden ruimte aan bedrijven uit de milieucategorieën 1 tot en met 4.2 zoals genoemd in de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering'. Aangezien de gemeente nog niet alle gronden in eigendom heeft, heeft een deel van het bedrijventerrein een uit te werken bestemming. Een belangrijk uitgangspunt voor de ruimtelijke inrichting van deze deelgebieden is het behoud van de huidige verkavelingsrichtingen. In het westelijke deel van het plangebied is de huidige richting oost - west. Deze richting komt met name tot uitdrukking in de ontsluitingsstructuur. In het oostelijke deel van het plangebied is de huidige richting noord - zuid. Deze richting blijft herkenbaar in de groenstructuur: het uitgeefbaar terrein voor bedrijven wordt op een aantal plekken afgewisseld met groenstroken, waarin een aantal bestaande wijken zijn opgenomen. In het oostelijk en westelijk deelgebied is tevens een zone opgenomen voor wonen-en-werken-kavels. Deze zone dient als buffer tussen het AZC, it Skiedingsboskje en de bedrijven.

In het westelijk deel staat ook het kunstwerk dat in 2012 is gerealiseerd. Dit 'fabriekje' op de kop van Hoofdvaart van Bedrijventerrein A7-Noord. Het kunstwerk is niet alleen een landmark, het kan ook worden gebruikt als atelier voor kunstinitiatieven en kunstproductie in en om Smalingerland.



Figuur 4. Kunstwerk (Bron: www.karindaan.nl)

2.3

Het middengebied

Het middengebied heeft de vorm van een wig en vormt het scharnierpunt tussen de twee deelgebieden west en oost. In dit gebied liggen onder andere het AZC en het bosje van It Fryske Gea. Het middengebied is tevens de centrale entree van waaruit het bedrijventerrein wordt ontsloten. Rond de entree wordt ruimte geboden aan de vestiging van representatieve bedrijven. Het entreegebied bestaat uit een fors wateroppervlak, waarbij de representatieve bedrijven op eilanden in het water gesitueerd worden. Dit grote wateroppervlak heeft niet alleen een sterke beeldfunctie, maar dient ook om te kunnen voorzien in voldoende oppervlaktewater in het plangebied. Op één van de eilanden is het de noordelijke meldkamer voor hulpdiensten gerealiseerd.

2.4

Randen en overgangen naar het landschap

De randen van het plangebied zijn en worden verschillend vormgegeven. De westrand van het bedrijventerrein, aan de N31, ligt tegenover het stedelijk gebied van Drachten, dat afgeschermd wordt door een geluidswal. Die wal is destijds in het kader van de N31 aangelegd langs de westelijke zijde van die weg. Het bedrijventerrein is wel zichtbaar vanaf de N31 en zal zich daar representatief moeten manifesteren. Als overgang tussen de N31 en het bedrijventerrein is grotendeels een doorlopende waterpartij aangelegd. Tussen de N31

en het bedrijventerrein loopt een bestaande weg (Noorderend), deze weg is gehandhaafd en dient als secundaire ontsluitingsroute voor het bedrijventerrein. De zuidrand van het bedrijventerrein wordt begrensd door de A7 en ligt tegenover het landelijk gebied. Deze zone heeft een overwegend groen karakter afgewisseld met representatieve bedrijven. De pingoruïnes die hier liggen, blijven gehandhaafd en worden in de groenzone opgenomen.

2.5

Ontsluiting

Het plangebied wordt ontsloten door een centrale ontsluiting. Aan het einde van Ureterpvalleat is een rotonde aangelegd van waaruit het westelijk en oostelijk deel van het plangebied worden ontsloten.

3.1

Rijksbeleid

3.1.1

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) van kracht geworden. In de SVIR is de visie van de rijksoverheid op de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven voor Nederland richting 2040 aangegeven. Dit betreft een nieuw, integraal kader dat de basis vormt voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. In de SVIR is gekozen voor een meer selectieve inzet van het rijksbeleid dan voorheen. Voor de periode tot 2028 zijn de ambities van het Rijk in drie rijksdoelen uitgewerkt:

- Vergroten van de concurrentiekracht door versterking van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland.
- Verbeteren van de bereikbaarheid.
- Zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

Het Rijk zet in op topsectoren, zoals logistiek, water, hightech, creatieve industrie, chemie en voedsel en tuinbouw, waar de kracht van Nederland ligt ten opzichte van internationale concurrenten. De bereikbaarheid en mobiliteit van personen en goederen is daarbij van groot belang. Ontwikkelingen in leefbaarheid en veiligheid hangen sterk samen met bevolkingsgroei en in krimp. De veranderende behoeften op het gebied van wonen en werken leggen daarbij een extra druk op een markt waar de totale vraag afneemt: kwaliteit gaat voor kwantiteit. De ambitie is dat in 2040 de woon-werklocaties in steden en dorpen aansluiten op de kwalitatieve vraag en dat locaties voor transformatie en herstructurering zoveel mogelijk worden benut.

Met bovengenoemde rijksdoelen zijn 13 nationale belangen aan de orde die in de SVIR verder gebiedsgericht zijn uitgewerkt in concrete opgaven voor de diverse onderscheiden regio's. Buiten deze nationale belangen hebben decentrale overheden meer beleidsvrijheid op het terrein van de ruimtelijke ordening gekregen; het kabinet is van mening dat provincies en gemeenten beter op de hoogte zijn van de actuele situatie in de regio en de vraag van bewoners, bedrijven en organisaties en daardoor beter kunnen afwegen welke (ruimtelijke) ingrepen in een gebied nodig zijn.

In het plangebied speelt het Nationaal belang 12 een rol: Ruimte voor militaire terreinen en activiteiten. Het betreft hier een laagvliegroute voor militaire

vliegtuigen en een aandachtsgebied radarverstoring. Hierop wordt paragraaf 4.11 nader ingegaan.

3.1.2

AMvB Ruimte (Besluit algemene regels ruimtelijke ordening)

De Wro biedt in artikel 4.3 de basis voor het stellen van algemene regels, op te nemen in een AMvB. Die regels richten zich primair op gemeenten, die het eerst verantwoordelijke overheidsniveau zijn voor de inhoud van bestemmingsplannen. In de AMvB Ruimte zijn nationale belangen, die juridische doorwerking vragen, gewaarborgd. Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), de AMvB Ruimte, is op 30 december 2011 in werking getreden, met uitzondering van enkele onderdelen.

De AMvB ruimte staat niet in de weg aan het voorliggende bestemmingsplan (zie ook paragraaf 4.11).

3.2

Provinciaal beleid

3.2.1

Streekplan Fryslân 2007

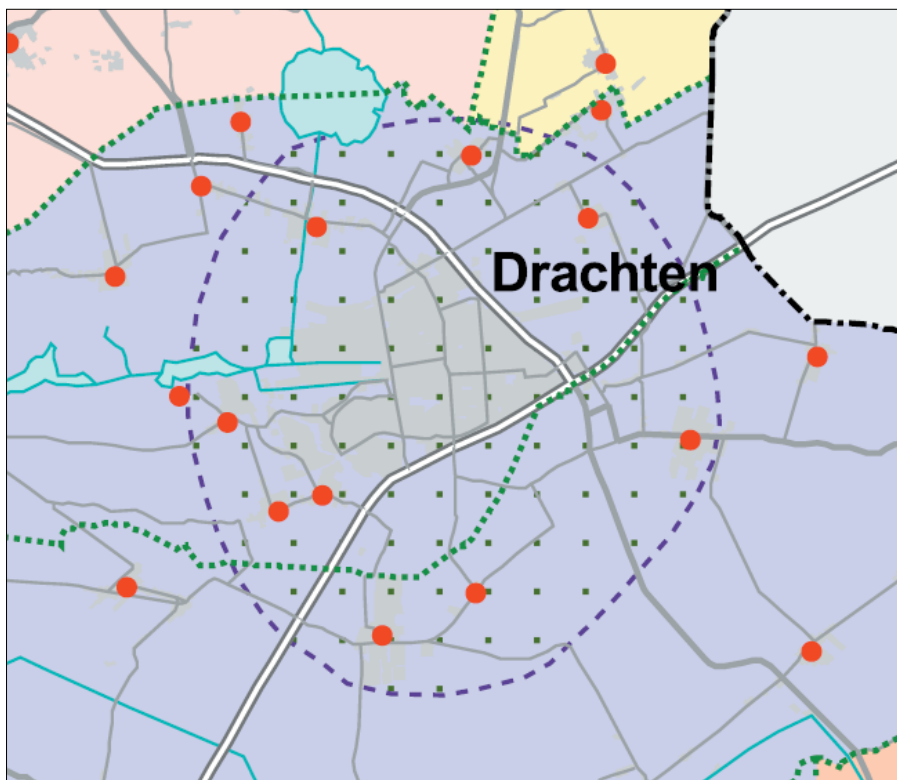
De provinciale kaders waarbinnen het bestemmingsplan tot stand moet komen zijn verwoord in het 'Streekplan Fryslân 2007: Om de kwaliteit fan de romte'. Hierin gaat de provincie uit van het versterken en in stand houden van de aanwezige kernkwaliteiten. Er wordt gestuurd op bovenlokale belangen, met als leidende gedachte: lokaal wat kan en provinciaal wat moet.

Op 3 december 2006 is het 'Streekplan Fryslân 2007: Om de kwaliteit fan de romte' vastgesteld door Provinciale Staten. Het streekplan geeft de visie van Provinciale Staten op het ruimtelijk beleid van de provincie weer. Het streekplan vormt de basis van het provinciale beleid voor de periode 2006 tot 2016.

Centraal in het streekplan staat het begrip 'ruimtelijke kwaliteit'. Hiermee bedoelt de provincie dat in ruimtelijke plannen, in ontwerpen en in de uitvoering expliciet gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde worden toegevoegd aan de omgeving. Deze drie waarden waarborgen op de langere termijn een doelmatig gebruik en herkenbaarheid van de ruimte. Het betekent ook een ruimtelijke inrichting die bijdraagt aan duurzame ontwikkeling.

Vanuit deze doelstellingen kiest de provincie voor concentratie van wonen, werken en voorzieningen in stedelijke bundelingsgebieden. Drachten is één van de stedelijke kernen met een eigen bundelingsgebied. Het streekplan biedt

voor de bundelingsgebieden ontwikkelingsruimte om de opgaven voor wonen, werken en voorzieningen te kunnen realiseren.



Figuur 5. Kaart streekplan 'stedelijke bundelingsgebieden en woningbouwregio's' (Bron: Provinsje Fryslân)

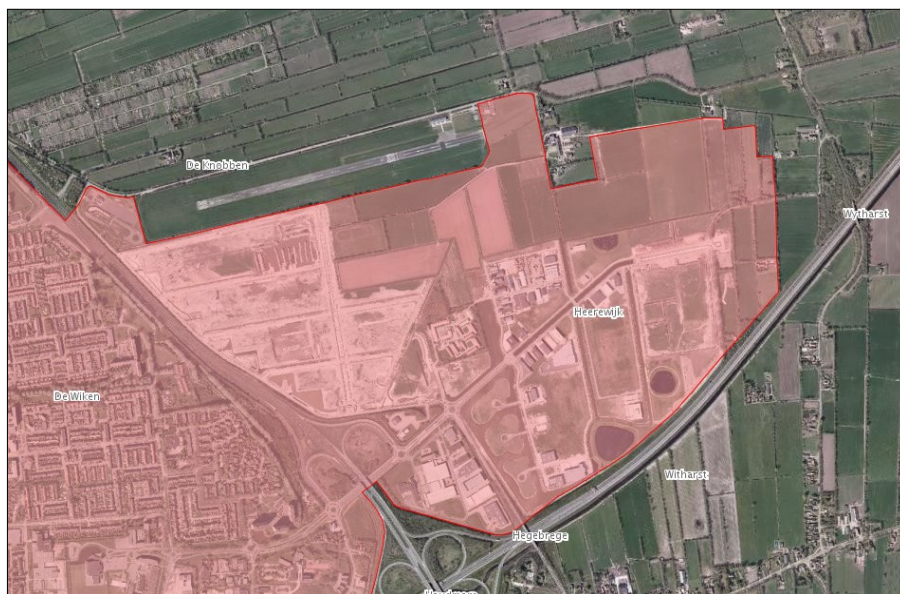
3.2.2

Verordening Romte Fryslân 2014

Het Streekplan Fryslân uit 2007 heeft op basis van het overgangsrecht van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) de status van structuurvisie gekregen. Met de invoering van de Wro is de goedkeuringsbevoegdheid van bestemmingsplannen van de gemeente vervallen. De provincie heeft daarentegen wel de mogelijkheid gekregen om een provinciale verordening op te stellen. In 2010 heeft de Provincie Fryslân derhalve het initiatief genomen om te komen tot de Provinciale Verordening Romte (PVR). Deze is op 25 juni 2014 opnieuw vastgesteld als Verordening Romte Fryslân (VRF).

In de VRF is aangegeven welke onderwerpen de provincie van provinciaal belang acht en op welke wijze de provinciale belangen moeten worden vertaald in gemeentelijke ruimtelijke plannen. Als daaraan niet wordt voldaan, zal de provincie een zienswijze indienen en eventueel een aanwijzing geven als onvoldoende aan die zienswijze tegemoet wordt gekomen. Het streekplanbeleid, zoals dat hiervoor is aangegeven, is in het kader van de verordening voorzien van concrete beleidsregels. Deze beleidsregels zijn betrokken bij het opstellen van dit bestemmingsplan.

Het hele plangebied maakt deel uit van het stedelijk gebied zoals dat is bepaald op de kaarten die deel uitmaken van de verordening.



Figuur 6. Stedelijk gebied (Bron: Verordening Romte Fryslân, 2014)

Over de programmering van bedrijventerreinen heeft de provincie bestuurlijke afspraken gemaakt met gemeenten. In een situatie van afnemende behoeften aan nieuwe bedrijventerreinen en hogere eisen die bedrijven en de samenleving stellen aan de kwaliteit en de ruimtelijke inpassing van bedrijventerreinen, wordt regionale afstemming steeds belangrijker. Op deze wijze wordt onnodig ruimtegebruik voorkomen en kunnen bestaande bedrijventerreinen beter benut en eerder gerevitaliseerd/geherstructureerd worden. De regionale afspraken hebben onder andere betrekking op:

- de regionale vervangings- en uitbreidingsvraag naar bedrijventerreinen;
- de mogelijkheden om deze vraag op bestaande bedrijventerreinen op te vangen, waarbij de herstructurering en revitalisering van bestaande terreinen worden betrokken;
- de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte aan nieuwe terreinen die per saldo overblijft en de fasering daarvan, met inbegrip van de ruimtevraag van bedrijven met speciale locatie-eisen.

Deze afspraken zijn voor alle regio's (buiten de eilanden) neergelegd in intergemeentelijke bedrijventerreinenplannen. Daarin is de behoefte aan en invulling van nieuwe bedrijventerreinen afgezet tegen de regionale vervangings- en uitbreidingsvraag en de herstructurering en revitalisering van bestaande terreinen. Voor Smallingerland heeft dit plaatsgevonden in het Bedrijventerreinplan 2010-2020 Zuidoost Fryslân (zie ook paragraaf 3.3.2). De verordening sluit aan op deze gemaakte bestuurlijke afspraken.

Uitgangspunt van de regeling in de verordening is dat de programmering van bedrijventerreinen en kantorenterreinen verloopt via een structurele, planmatige, bij voorkeur intergemeentelijke of regionale aanpak. Ruimtelijke plannen met ontwikkelingen die passen in een bedrijventerreinenplan of kantorenplan, waarmee Gedeputeerde Staten hebben ingestemd, voldoen aan de verordening.

Wat betreft reclame-uitingen is in de verordening bepaald dat binnen een afstand van 400 meter grotere objecten invloed uitoefenen op de visuele beleving vanaf auto(snel)wegen, ook rekening houdend met kruisingen en kunstwerken. Als grootschalig worden aangemerkt masten hoger dan 6 m.

De regeling voor reclame-uitingen is aangescherpt ten opzichte van de regeling zoals die was opgenomen in artikel 3.5.1 van de verordening van 2011. Voorheen waren reclamemasten via een afwijkingmogelijkheid toegestaan tot een maximale hoogte van 20 meter, indien de reclamemast bedrijfsgebonden was en geen onevenredige afbreuk werd gedaan aan landschappelijke en cultuurhistorische waarden. Die mogelijkheid is nu vervallen.

3.3

Regionaal beleid

3.3.1

Structuurschets A7-zone

De Structuurschets A7-zone is eind 2001/begin 2002 vastgesteld door de gemeenteraden van de A7-gemeenten (Sneek, Skarsterlân, Heerenveen, Smallingerland en Opsterland) en de Provinciale Staten. Voorafgaand aan de vaststelling van de schets heeft een uitvoerige inspraak- en adviesronde plaatsgevonden. Met de structuurschets wordt een vervolg gegeven aan de samenwerking tussen de gemeenten in de A7-zone en de provincie. Deze samenwerking heeft tot doel om de sterke economische groei in deze zone verder op te stuwten.

Het uitgangspunt daarbij is behoud en versterking van de landschappelijke kwaliteit. In de structuurschets A7 wordt voor Drachten een belangrijke taak toebedeeld om te voorzien in voldoende bedrijventerrein. Voor de prognose van de toekomstige vraag naar bedrijventerrein zijn twee scenario's voor het uitgiftetempo opgesteld. Bij het scenario van de minimale uitgifte is er van uitgegaan dat de Zuiderzeelijn niet aangelegd wordt, bij het maximale scenario is wel van de aanleg uitgegaan. Op basis van deze scenario's is de vraag toen geprognosticeerd op 112 à 182 hectare in 10 jaar.

De beoogde bedrijfsontwikkeling in het voorliggende bestemmingsplan past binnen de Structuurschets A7-zone.

3.3.2

Bedrijventerreinplan 2010-2020 Zuidoost Fryslân

Op 14 juni 2011 heeft de gemeenteraad het Bedrijventerreinenplan vastgesteld. In dit plan zijn afspraken gemaakt tussen de gemeenten Opsterland, Ooststellingwerf, Heerenveen en Smallingerland over regionale samenwerking bij ontwikkeling van bedrijventerreinen. Voordelen hiervan zijn:

1. Gezamenlijk kan een breed, gevarieerd aanbod worden gerealiseerd. Individueel kunnen niet alle gewenste typen van bedrijventerreinen worden aangeboden.
2. Samenwerking maakt een goede afstemming tussen vraag en aanbod mogelijk, zodat niet onnodig veel terreinen worden ontwikkeld.
3. Onderling kunnen afspraken gemaakt worden om door een getemporeerde ontwikkeling van terreinen een zekere druk op de markt te bereiken, zodat ook zorgvuldiger met de ruimte wordt omgegaan en beter wordt gekeken naar de hergebruikmogelijkheden van bestaande bedrijventerreinen.
4. Een ruimtelijke concentratie van terreinen wordt mogelijk en dat biedt, door de schaalgrootte, kansen voor een bovenregionale aantrekkingskracht, goede OV-ontsluiting en andere voorzieningen.
5. Grondprijzen in de regio kunnen langs de lijn van prijs-kwaliteit-verhoudingen op elkaar worden afgestemd, zodat onnodige onderlinge concurrentie wordt tegengegaan.

Voor het Bedrijvenpark A7-Noord is afgesproken dat er een fasering plaatsvindt: 45 hectare wordt tot en met 2020 uitgegeven, 47 hectare na 2020. Op deze manier wordt beter aangesloten bij de behoefte die er in de regio tot 2020 is.

3.4

Gemeentelijk beleid

3.4.1

Strategie werklocaties 2020

In juli 2010 is de 'Strategie Werklocaties 2020' door het college vastgesteld. In deze strategie wordt rekening gehouden met de nieuwe beleidslijnen van het Rijk en de Provincie (alsmede rapport Noordanus, SER-ladder). De strategie is uitgewerkt in 4 onderdelen:

1. toekomstige ruimtevrage opvangen op bestaande en voldoende nieuwe terreinen;
2. aandacht houden voor zorgvuldig ruimtegebruik op bedrijventerreinen;
3. inzetten op vraaggestuurd bedrijventerreinaanbod;
4. goede segmentering en temporisering van nieuwe kantorenlocaties.

Dit laatste onderdeel is gericht op kantorenlocaties en daarmee niet van toepassing op voorliggend bestemmingsplan.

De onderdelen 1 tot en met 3 zijn gericht op de bedrijventerreinen. Gestreefd wordt naar locaties die aansluiten op de wensen en eisen van ondernemers. Deze strategie leidt tot meer sturing vanuit de gemeente op de vraag en het aanbod naar bedrijventerreinen (fasering, segmentering, ontwikkeling).

Er worden op een afgewogen wijze bedrijventerreinen ontwikkeld, waarbij eerst de huidige voorraad wordt opgemaakt. Hiertoe wordt eerst de voorraad aan bedrijventerreinen op A7 Noord (fase 1-3) en De Haven aangeboden (segment modern gemengd).



Figuur 7. Fasering plangebied (Bron: Bestemmingsplan Bedrijvenpark Drachten A7-Noord)

Tabel 1. Beschikbaar aanbod op uitgeefbaar bedrijventerrein t/m 2020

Beschikbaar voor uitgifte	Hectare (netto)
A7-Noord I, II en III	45
De Haven	12
Totaal	57

Door de gefaseerde ontwikkeling van Noorderhogeweg/Vrijburg en het temporiseren van A7-Noord (fase IIIb en IV) na 2020, blijft de gemeente binnen de door de provincie gesignaleerde harde voorraad. De exploitatiemaatschappij bedrijvenpark A7 heeft hier mee ingestemd.

Tabel 2. Aanbod op bedrijventerrein t/m 2020 in de planvormingsfase

Planvorming	Hectare (netto)	Hectare (netto)
	t/m 2020	Na 2020
A7-Noord, IIIb en IV		47
De Haven - noord	15	
Noorderhogeweg en Vrijburg	25	
Totaal	40	47

De komende periode wordt ingezet op een ontwikkelscenario van 9,5 ha/jaar. Er is gekozen voor een tweetal ijkmomenten in de periode tot 2020, te weten 2017 en 2020. Omdat op dit moment de toekomstige ontwikkeling van de uitgifte van bedrijventerreinen moeilijk voorspelbaar is, wordt de voortgang van de bedrijventerreinenontwikkeling tijdens deze ijkmomenten bepaald met daarin indien nodig bijstelling van het gekozen ontwikkelscenario en mogelijk te nemen maatregelen/stappen.

Vooruitlopend op het ijkmoment van 2017 is - mede ingegeven door de provinciale wens tot temporisering - fase IIIb en IV buiten het bestemmingsherziening gelaten. De gemeente heeft het voornemen om de bedrijventerreinenstrategie te herijken. In dat kader zal de behoefte aan bedrijventerrein voor de komende periode worden bepaald. De resultaten zullen in 2017 gereed zijn en op basis daarvan zal een actualisatieplan worden opgesteld voor fase IIIb en fase IV van het bedrijventerrein.

Met bovenstaande stappen gaat Smalingerland richting een vraaggestuurd aanbod (zowel in kwantitatieve als in kwalitatieve insteek (segmentering)). Dit houdt in dat er alleen wordt voorzien in de ontwikkeling van bedrijventerreinen indien hier kwalitatief en kwantitatief behoefte is.

3.4.2

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan, 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), gebiedsontslui-

tingsweg (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 Smalingerland, 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 Smalingerland. 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.

3.4.3

Handhavingsbeleid en Uitvoeringsprogramma Bouwen, Ruimte en Milieu 2013

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 bevat de gemeentelijke taken met betrekking tot 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.

3.4.4

Duurzaam bouwen

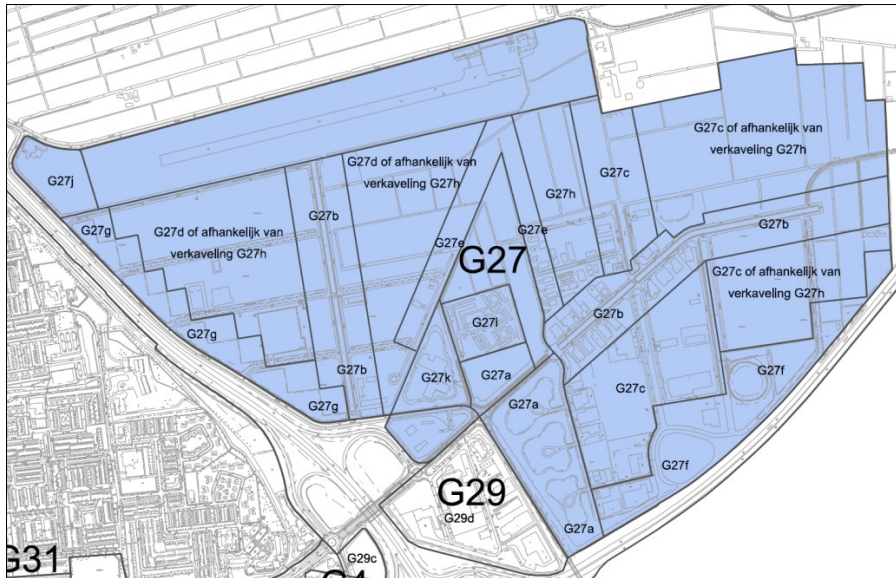
Duurzaam bouwen is een belangrijk aspect waarmee de gemeente Smallerland in den lande toonaangevend is. Speerpunten in dit duurzaam bouwen-beleid zijn het integraal waterbeheer en het toepassen van alternatieve energiebronnen. Naast deze fysieke tak van het duurzaam bouwen-beleid, kent de gemeente ook 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.

3.4.5

Welstands- en reclamenota

Op 9 juni 2015 heeft de gemeente een nieuwe Welstands- en reclamenota Smallerland 2014 vastgesteld. In deze nota is bestaand beleid betreffende de voorheen geldende welstandsnota, het reclamebeleid en de beeldkwaliteitsplannen in één digitaal document samengevoegd. In de welstand- en reclamenota is specifiek beleid opgenomen voor het bedrijvenpark A7-Noord. Er is een indeling gemaakt in diverse welstandgebieden.



Figuur 8. Indeling in welstandsgebieden in het bedrijvenpark A7-Noord

Voor het plangebied zijn de criteria genoemd onder ‘Bedrijvenpark A7 Noord’ (G27) relevant. Hierin is sprake van de volgende onderverdeling, als getoond in figuur 8: a - ‘Waterpark’, b - ‘Hoofdvaarten’, c - ‘Wijken’, d - ‘Wegen in verkavelingsrichting’, e - ‘Werk-woonlocaties’, f - ‘Representatieve zone A7’, g - ‘Representatieve zone N31’, h - ‘Zijstraten’, i - ‘Asielzoekerscentrum (AZC)’, j - ‘Verkeers Educatie Centrum’ en k - ‘Politie Centrum’. Voor de gebieden onder a, b, f en g geldt een hoog ambitieniveau, voor c, d, e, j en k een middenniveau en voor i een laag ambitieniveau. Deelgebied h is welstandsvrij verklaard.

3.4.6

Parkeerbeleid

In de 'Parkeernormennota 2015' heeft de gemeente Smallerland overwogen dat het niet wenselijk is om in ieder bestemmingsplan apart normen op te nemen voor het parkeren, maar dat het logischer is om de parkeernormering en de wijze waarop die moet worden toegepast, op te nemen in een aparte 'Parkeernormennota'. Door in concrete bestemmingsplannen te werken met het begrip 'voldoende parkeergelegenheid', waarvan de begripsinhoud is uitgewerkt in de Parkeernormennota, wordt inhoud gegeven aan het gemeentelijk parkeerbeleid. In dit bestemmingsplan is het parkeerbeleid aldus vormgegeven.

Planologische randvoorwaarden

4

4.1

Hinder van bedrijven

Bedrijven (of andere milieubelastende bedrijvigheid) 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 bedrijven en woningen noodzakelijk.

KADER

In de publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (2009) van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) wordt de richtafstandenlijst voor milieubelastende activiteiten gehanteerd, zowel voor bedrijven als maatschappelijke instellingen als scholen en sportvoorzieningen. Per bedrijfstype zijn voor elk van de aspecten geur, stof, geluid en gevaar de minimale afstanden aangegeven die in de meeste gevallen kunnen worden aangehouden tussen een bedrijf en woningen om hinder en schade aan mensen binnen aanvaardbare normen te houden. De grootste afstand is bepalend. De genoemde maten zijn richtinggevend, maar met een goede motivering kan en mag hiervan worden afgeweken.

Er dient te worden aangetoond dat het plan buiten de invloedssfeer van bedrijvigheid in de nabije omgeving valt. Tevens dient te worden aangetoond dat het plan geen belemmering vormt voor de nabijgelegen functies.

Binnen het plangebied komt een groot aantal verschillende bedrijfsfuncties voor. Het betreft bedrijven en functies in diverse milieucategorieën, variërend van 1 en 2 met een grootste afstand van 30 meter tot en met categorie 4.2 met een grootste afstand van 300 meter. Al deze bedrijfsfuncties waren reeds mogelijk op basis van het vigerende bestemmingsplan. Er zullen geen nieuwe ontwikkelingen plaatsvinden die niet op basis van het vigerende bestemmingsplan reeds planologisch mogelijk gemaakt werden. Er zal dus geen toename zijn van onderlinge hinder tussen hindergevoelige functies en functies die juist hinder voor de omgeving zouden kunnen veroorzaken. Om dit te garanderen, is een milieuzonering op de verbeelding aangebracht.

ONDERZOEK

Vanuit het oogpunt van hinder van bedrijven mag het plan uitvoerbaar worden geacht.

CONCLUSIE

4.2

Cultuurhistorie

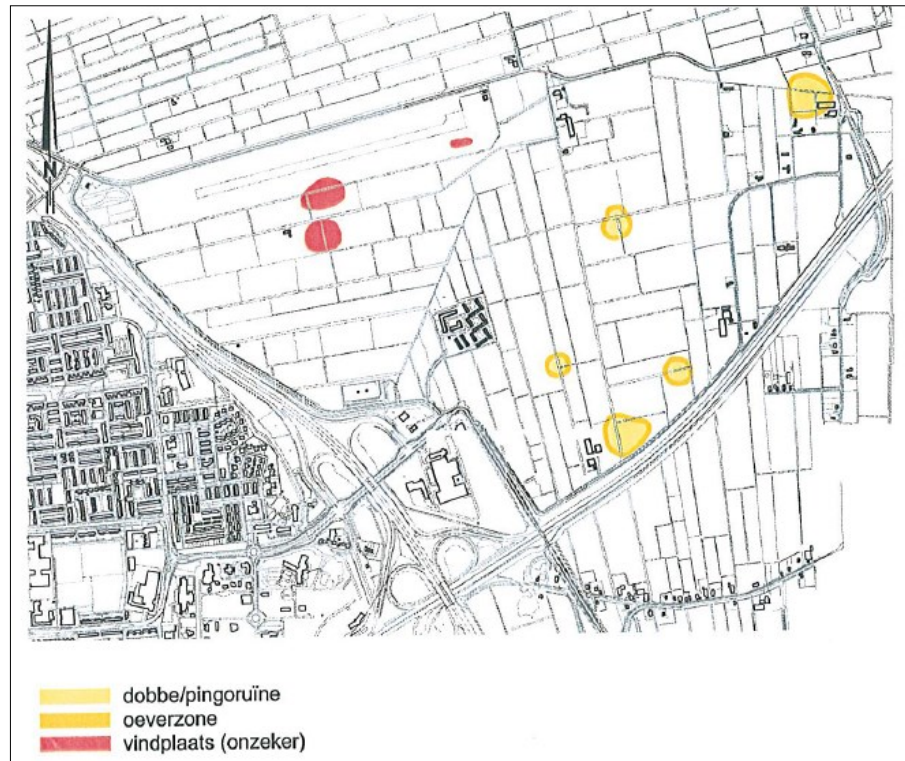
- KADER** De Modernisering Monumentenzorg (MoMo) heeft op 1 januari 2012 tot een wijziging geleid van art. 3.6.1, lid 1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Ieder bestemmingsplan dient dan tevens een analyse van cultuurhistorische waarden van het plangebied te bevatten. In de toelichting van een bestemmingsplan dient een beschrijving opgenomen te worden van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden. Hierbij dient tevens de historische (stede)bouwkunde en historische geografie te worden meegenomen in de belangenafweging. Aangegeven dient te worden welke conclusies aan de geanalyseerde waarden worden verbonden en op welke wijze deze worden geborgd in het bestemmingsplan.
- ONDERZOEK** Om na te gaan of er cultuurhistorische waarden in het plangebied aanwezig zijn, is de cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Fryslân geraadpleegd. Hierop staat in het plangebied geen bijzonderheden aangegeven.
- CONCLUSIE** Vanuit het oogpunt van cultuurhistorie mag het plan uitvoerbaar worden geacht.

4.3

Archeologie

- KADER** Begin 1992 ondertekende Nederland het Verdrag van Valletta/Malta. Daarmee heeft de zorg voor het archeologische erfgoed een prominentere plaats gekregen in het proces van de ruimtelijke planvorming. Uitgangspunten van het verdrag zijn het vroegtijdig betrekken van archeologische belangen in de planvorming, het behoud van archeologische waarden in situ (ter plaatse) en de introductie van het zogenaamde ‘veroorzakerprincipe’. Dit principe houdt in dat degene die de ingreep pleegt financieel verantwoordelijk is voor behoudsmaatregelen of een behoorlijk onderzoek van eventueel aanwezige archeologische waarden. Ondertussen is dit vertaald in de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz) die op 1 september 2007 van kracht is geworden. Met name de Monumentenwet is door de Wamz aangepast en gaat concreet in op de bescherming van archeologische waarden in bestemmingsplannen.
- De Provincie Fryslân heeft voor het hele grondgebied een archeologische verwachtingskaart (FAMKE) opgesteld waarin voor twee tijdperiodes, steentijd-bronstijd en ijzertijd-middeleeuwen, een advies met betrekking tot de noodzaak van archeologisch onderzoek opgenomen.
- ONDERZOEK** In figuur 9 is een uitsnede opgenomen van de FAMKE voor de periode steentijd-bronstijd. Voor het plangebied gelden diverse beschermingsregimes. Voor de

In juni 2002 is door archeologische adviesbureau RAAP een inventariserend archeologisch onderzoek uitgevoerd. Het RAAP-rapport 816 Startnotitie Bedrijvenpark A7-Noord; Gemeente Smallingerland, Een inventariserend archeologisch onderzoek geeft aan dat aan de noordwestzijde van het plangebied vier archeologische vindplaatsen liggen. Genoemde vindplaatsen liggen deels buiten het plangebied. De vindplaatsen in het plangebied zijn bij het vaststellen van het bestemmingsplan Bedrijvenpark Dachten A7-Noord niet behoudenswaardig geacht en derhalve ook niet van een beschermingsregime voorzien.



Figuur 11. Aangetroffen dobbes/pingoruïnes en mogelijke vindplaatsen (Bron: Bestemmingsplan Bedrijvenpark Drachten A7-Noord)

In het oostelijk deel van het plangebied liggen vijf dobbes. Uit het onderzoek komt naar voren dat vier van de vijf dobbes pingoruïnes zijn. Pingoruïnes zijn ontstaan in de laatste ijstijd. De ondergrond was toen permanent bevroren. Op lage plekken kon onder bepaalde omstandigheden een kern van ijs ontstaan. Die drukte de afdekkende bodemlaag omhoog, zodat een heuvel ontstond. Deze heuvel heet pingo. Wanneer de deklaag barstte, smolt bij stijgende temperatuur het ijs en spoelde de deklaag af. Dat afgespoelde materiaal kwam als een wal aan de voet van de pingo terecht. Na het smelten van al het ijs bleef op de plaats van de pingo een laagte achter. Vaak zijn deze laagten in latere tijd geheel of gedeeltelijk met veen dichtgegroeid. Dan spreekt men over een dobbe. In veel gevallen zijn de randen van pingoruïnes in de Steentijd vestigingsplaatsen geweest. Pingoruïnes waarin het veen nog aanwezig is, zijn ongeroerd en daarmee potentiële archeologische vindplaatsen. De vier pingoruïnes bevatten nog een intacte veenlaag. De kans is daardoor groot dat in deze

pingoruïnes archeologisch interessant materiaal aanwezig is, deze dobben worden dan ook als behoudenswaardig beschouwd. Vanwege de potentiële archeologische waarde is in het rapport de aanbeveling gedaan te streven naar behoud, inpassing en planologische bescherming van de dobben. De laatste dobbe is geen pingoruïne en wordt archeologisch niet als behoudenswaardig beschouwd.

De drie dobbes/pingoruïnes die beschermingswaardig worden geacht, zijn van een archeologische dubbelbestemming voorzien.

Vanuit het oogpunt van archeologie mag het plan uitvoerbaar worden geacht.

CONCLUSIE

4.4

Bodem

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is bepaald dat in de toelichting op een bestemmingsplan inzicht moet worden verkregen over de uitvoerbaarheid van het plan. Dit betekent dat er onder andere inzicht moet worden verkregen in de noodzakelijke financiële investering van een (mogelijk noodzakelijke) bodemsanering. Een onderzoek naar de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem is een onderdeel van de onderzoeksverplichting van het college van burgemeester en wethouders en de gemeenteraad bij de voorbereiding van een bestemmingsplan. Met het oog op een goede ruimtelijke ordening moet voorkomen worden dat gronden waarvan bekend is dat de milieuhygiënische kwaliteit onvoldoende is, worden bestemd met een bestemming die daarvoor gevoelig is.

KADER

Voor het plangebied is in het kader van het bestemmingsplan uit 2007 een groot aantal onderzoeken verricht naar de milieuhygiënische kwaliteit van bodem en grondwater. In totaal is 90 hectare onderzocht. Uit deze onderzoeken is naar voren gekomen dat de grond niet tot hooguit licht verontreinigd is. De verontreinigingen zijn normaal voor voormalig agrarisch gebied. De bodem- en grondwaterkwaliteit voldoet voor de huidige en beoogde functies, saneringsmaatregelen waren en zijn dan ook niet aan de orde.

ONDERZOEK

Op 28 maart 2012 is de Nota bodembeheer voor de gemeente Smalingerland vastgesteld. De resultaten van het uitgevoerde onderzoek zijn daar in meegenomen. Op basis van de Nota is de ondergrond van het plangebied beoordeeld als Industrie. Het is mogelijk om bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning de Nota te gebruiken als bewijsmiddel voor de kwaliteit van de bodem.

Vanuit het oogpunt van de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem mag het plan uitvoerbaar worden geacht.

CONCLUSIE

4.5

Ecologie

In het plangebied is ecologisch onderzoek uitgevoerd. Dit ecologisch onderzoek is gezien de noodzaak tot aanvullend onderzoek naar verschillende beschermde soorten (vleermuizen, steenmarter, broedvogels - algemeen en jaarrond beschermde nestplaatsen - en vissen) nog niet afgerond. Bij vaststelling van dit bestemmingsplan zullen de definitieve resultaten hiervan wel bekend zijn.

4.6

Externe veiligheid

ALGEMEEN

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

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

Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het beperken van de risico's voor de burger door deze activiteiten. De volgende normen zijn van toepassing.

Plaatsgebonden risico (PR)

Het PR is de berekende kans per jaar, dat een persoon overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval bij een risicobron, aangenomen dat hij op die plaats permanent en onbeschermd verblijft. De normen die zijn opgenomen voor het PR betreffen grenswaarden waarvan niet kan worden afgeweken.

Groepsrisico (GR)

Dit is de kans dat een groep mensen overlijdt door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het GR moet worden gezien als een maat voor maatschappelijke oriënting. De norm voor het GR betreft een oriëntatiewaarde. Hiervoor bestaat een verantwoordingsplicht.

De volgende wetgeving is voor externe veiligheid relevant:

1. *Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)*
Met het Bevi zijn risiconormen voor externe veiligheid met betrekking tot bedrijven met gevaarlijke stoffen wettelijk vastgelegd.
2. *Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb)*
Op basis van het Bevb dienen plannen, vergelijkbaar met het Bevi, te worden getoetst aan de grens- en richtwaarde voor het PR en de oriëntatiewaarde voor het GR.

ciale Staten van de provincie besluit over de milieugebruiksruimte (o.a. over het aspect externe veiligheid) van een luchthaven. Gemeenteraden moeten op grond van de Wet luchtvaart de ruimtelijke beperkingen uit een luchthavenbesluit die betrekking hebben op hun grondgebied in hun bestemmingsplannen opnemen. Op dit moment is nog geen luchthavenbesluit door Provinciale Staten vastgesteld. Voor vliegveld Drachten is bekend dat een Luchthavenbesluit noodzakelijk is. Zodra dat wordt vastgesteld, moet dat binnen een jaar in het bestemmingsplan worden opgenomen.

De overgangsbepalingen in de wijziging van de Wet luchtvaart, die per 1 november 2009 in werking is getreden, zijn op dit moment van toepassing. Voor Externe Veiligheid zijn in de Omzettingssregeling voor het Vliegveld Drachten - in werking sinds 1 januari 2011 - geen normen opgenomen omdat de betreffende Omzettingssregeling een 'één op één' omzetting is van de tot dat moment geldende aanwijzingsbesluiten voor het vliegveld. Om te voorkomen dat nieuwe bestemmingen ontstaan in gebieden waar dit vanwege Externe veiligheid ongewenst is, moet bij planologische procedures wel rekening met de externe veiligheid van het vliegveld worden gehouden. Daarbij is ook van belang dat op grond van de Wet luchtvaart andere regels gelden voor wat wordt verstaan onder (beperk) kwetsbare objecten en wanneer die wel of niet zijn toegestaan dan bij het Bevi.

De thans geldende PR-contour ligt op de rand van het vliegveld en ligt daarmee buiten het plangebied. De activiteiten op het vliegveld zouden desalniettemin kunnen leiden tot een verhoogd groepsrisico. Door in het bestemmingsplan te bepalen dat binnen het invloedsgebied van het vliegveld geen functies worden toegestaan waar verminderd zelfredzame personen kunnen verblijven, wordt voorkomen dat het groepsrisico wordt vergroot. De luchthaven geeft op deze wijze geen verdere belemmering voor dit plan.

4.7

Geluidhinder

WET- EN REGELGEVING

De Wet geluidhinder (Wgh) is er op gericht om de geluidhinder vanwege onder andere wegverkeerslawaai, spoorweglawaai en industrielawaai te voorkomen en te beperken. De Wgh bepaalt dat de 'geluidsbelasting' op gevels van woningen en andere geluidsgevoelige objecten niet hoger mag zijn dan een in de wet bepaalde norm. In veel gevallen is deze norm 48 dB, die als voorkeursgrenswaarde wordt aangeduid. Aangezien in de omgeving van het plangebied geen sprake is van industrielawaai en spoorweglawaai is hierop verder niet ingegaan. Wel is sprake van geluidhinder vanwege wegverkeerslawaai afkomstig van de provinciale weg N31.

WEGVERKEERSLAWAAI

In de Wgh is bepaald dat elke weg in principe een geluidzone heeft, behoudens wegen die binnen een als woonerf aangeduid gebied liggen en wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt. De breedte van een geluidzone is

afhankelijk van het aantal rijstroken en de ligging van de weg binnen of buiten stedelijk gebied. In tabel 3 is hiervan een overzicht gegeven.

Tabel 3. Overzicht breedte geluidzones per type weg

Aantal rijstroken	Wegligging binnen stedelijk gebied	Wegligging buiten stedelijk gebied
2	200 m	250 m
3 of 4	350 m	400 m
5 of meer	n.v.t.	600 m

(Bron: Wgh)

Wanneer binnen een geluidzone sprake is van een nieuwe situatie en geluidsgevoelige functies zijn betrokken, moet door middel van akoestisch onderzoek worden vastgesteld of aan de grenswaarden uit de Wgh wordt voldaan. Dit geldt bijvoorbeeld bij het oprichten van nieuwe geluidsgevoelige objecten of wanneer reconstructie van weginfrastructuur plaatsvindt. Behoudens situaties waarbij door Gedeputeerde Staten of burgemeester en wethouders een hogere waarde is vastgesteld, geldt voor geluidsgevoelige bebouwing binnen een zone als hoogst toelaatbare geluidsbelasting van de gevel 48 dB. Dit is de voorkeursgrenswaarde. In buitenstedelijk gebied kan een hogere waarde worden vastgesteld tot maximaal 53 dB en in binnenstedelijk gebied doorgaans tot 63 dB. Alvorens dit te doen, moeten eerst geluidbeperkende maatregelen worden onderzocht om de geluidsbelasting zoveel mogelijk terug te brengen naar de voorkeursgrenswaarde.

Onderzoek

In verband met de actualisatie van voorliggend bestemmingsplan is door de FUMO (Fryske Utfieringstsjinst Miljeu en Omjouwing) onderzoek verricht naar de ligging van belangrijke grenswaardecontouren met betrekking tot wegverkeerslawaai in het plangebied. De gehele rapportage³ van dit onderzoek naar geluid is (samen met het onderzoek naar luchtkwaliteit) als separate bijlage bij dit bestemmingsplan opgenomen. In onderstaande is kort ingegaan op de resultaten hiervan.

Rapportage geluid ten gevolge van wegverkeer

Voor het wegverkeerslawaai is de ligging van de 48 dB- en 53 dB-grenswaardecontouren van enkele maatgevende zoneplichtige wegen vlak buiten en binnen het plangebied berekend. De 48 dB-contour betreft de contour van de voorkeursgrenswaarde. Voor woningen gelegen in stedelijk gebied geldt een maximaal vast te stellen hogere waarde van 63 dB. De 53 dB-contour is evenwel berekend omdat deze in dit geval de maximaal vast te stellen hogere waarde vormt voor de woningen aangezien deze in een geluidzone van een auto(snel)weg liggen, te weten provinciale weg N31 (de Wâldwei) en rijksweg A7.

³ Onderzoek geluid en luchtkwaliteit ten gevolge van wegverkeer ten behoeve van actualisatie bestemmingsplan 'Bedrijvenpark A7-Noord' te Drachten, FUMO, Grou, 3 februari 2015, JD/FUMO0003544/2015/0688, versie 1, status: gecontroleerd.

In bijlage 2 van het als separate bijlage van dit bestemmingsplan geldende onderzoek naar wegverkeerslawaai zijn de uitsneden van de voor het plangebied relevante contouren getoond, inclusief de aftrek artikel 110g Wgh, in het toekomstig maatgevende jaar 2025 waarbij voor de A7 en N31 is uitgegaan van de data ten behoeve van het geluidsproductieplafond (GPP) + 1,5 dB. Alle berekende contouren betreffen 'poldercontouren' op een waarneemhoogte van 4,5 meter boven maaiveld.

Met voorliggend bestemmingsplan wordt bij recht niet voorzien in het oprichten van nieuwe geluidgevoelige objecten. Met voorliggend bestemmingsplan wordt enkel de bestaande (vergunde) situatie in het plangebied opnieuw planologisch-juridisch vastgelegd. Ook vinden vanwege dit bestemmingsplan geen ingrijpende wijzigingen in de verkeersinfrastructuur plaats waardoor verkeersstromen in belangrijke mate zullen veranderen ten nadele van geluidgevoelige objecten in de omgeving.

CONCLUSIE Op grond van voorgaande mag worden geconcludeerd dat de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan niet door geluidhinder vanwege wegverkeerslawaai wordt belemmerd.

4.8

Luchtkwaliteit

In hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (Wm) zijn de grenswaarden op het gebied van de luchtkwaliteit vastgelegd. Daarbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀) van belang. Projecten met een invloed van 'niet in betekende mate' (nibm) op de luchtkwaliteit zijn daarbij vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden. Op grond van de Regeling niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) zijn (onder andere) de volgende projecten vrijgesteld van toetsing:

- woningbouwprojecten met minder dan 1.500 woningen;
- projecten die minder dan 3% van de (toekomstige) grenswaarde voor NO₂ of PM₁₀ bijdragen, wat overeenkomt met 1,2 µg/m³. (Grenswaarde ligt per 30-03-2015 op 1.283 auto's dan wel 87 vrachtwagens per weekdagemaal.)

Onderzoek

In verband met de actualisatie van voorliggend bestemmingsplan is door de FUMO eveneens de luchtkwaliteit onderzocht van het totale verkeer op de rondom liggende en voor het plangebied relevante wegen. De gehele rapportage⁴ van dit onderzoek naar luchtkwaliteit is (samen met het onderzoek naar

⁴ Onderzoek geluid en luchtkwaliteit ten gevolge van wegverkeer ten behoeve van actualisatie bestemmingsplan 'Bedrijvenpark A7-Noord' te Drachten, FUMO, Grou, 3 februari 2015, JD/FUMO0003544/2015/0688, versie 1, status: gecontroleerd.

geluid) als separate bijlage bij dit bestemmingsplan opgenomen. In onderstaande is kort ingegaan op de resultaten hiervan.

Rapportage luchtkwaliteit ten gevolge van wegverkeer

De luchtkwaliteit als gevolg van het totale verkeer op de betrokken wegen voldoet aan de jaargemiddelde grenswaarden betreffende de stoffen NO₂ en PM₁₀. Uit de in de rapportage opgenomen onderzoeksresultaten blijkt dat in de zichtjaren 2015, 2020 en 2025 er nergens een overschrijding is van de grenswaarden met betrekking tot de jaargemiddelden van de stoffen PM₁₀ en NO₂. Alle waarden zijn aanzienlijk lager dan 40 µg/m³. Er vindt alleen maar een overschrijding plaats van het 24-uurgemiddelde van de grenswaarde van de stof PM₁₀. De hoogste overschrijding bedraagt 4 maal. Deze overschrijding mag echter 35 maal bedragen. Hieruit komen dan ook geen consequenties naar voren. Eveneens is uit de resultaten af te leiden dat in de genoemde zichtjaren er ook geen overschrijding is van grenswaarden uit de Europese richtlijn luchtkwaliteit met betrekking tot de stof PM_{2,5}. Met het bestemmingsplan is derhalve geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van de grenswaarde.

Gelet op voorgaande wordt dit bestemmingsplan niet belemmerd door de wettelijk gestelde eisen wat betreft het aspect luchtkwaliteit.

CONCLUSIE

4.9

Water

Op grond van artikel 3.1.1 Bro is de watertoets verplicht voor bestemmingsplannen. In een hierover op te nemen paragraaf dient te worden aangegeven op welke wijze rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie. In die paragraaf dient uiteengezet te worden of en in welke mate het plan in kwestie gevolgen heeft voor de waterhuishouding, dat wil zeggen het grondwater en het oppervlaktewater. Het is de schriftelijke weerslag van de zogenaamde watertoets: 'het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren (door de waterbeheerder), afwegen en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten'.

KADER

Het bestemmingsplan is door middel van de digitale watertoets op 13 januari 2015 aan Wetterskip Fryslân voorgelegd. Per brief van 14 juli 2015 is door Wetterskip Fryslân een wateradvies afgegeven die als bijlage bij dit bestemmingsplan geldt. Hierin staan de volgende zaken aangegeven:

ONDERZOEK

- Het bestemmingsplan is overwegend conserverend van aard. Wetterskip Fryslân gaat er van uit dat er geen ontwikkelingen bij recht mogelijk worden gemaakt die op basis van het huidige bestemmingsplan niet mogelijk zijn. Als deze veronderstelling niet juist is, dient voor de ontwikkelingen die bij recht nu wel mogelijk worden gemaakt een specifiek wateradvies opgesteld te worden.

- In het plangebied ligt een hoofdwatgang. Het bestemmingsplan dient de waterfunctie ter plaatse van deze gronden mogelijk te maken. Dit geldt planologisch gezien in principe voor al het aanwezige oppervlaktewater in het plangebied. Omdat hoofdwatgangen een belangrijke aan-, af- en doorvoerfunctie hebben, moet voor het onderhoud van deze watgangen aan beide zijden een obstakelvrije zone van 5 meter vanaf de oever worden aangehouden waar niet gebouwd mag worden.

Wetterskip Fryslân geeft aan dat wanneer vorengaande advisering wordt opgevolgd, er met betrekking tot het bestemmingsplan geen waterhuishoudkundige bezwaren bestaan en een positief wateradvies wordt afgegeven waarmee de watertoetsprocedure is afgerond.

CONCLUSIE De gemeente volgt de wettelijk gestelde eisen die door Wetterskip Fryslân aan het wateraspect in het plangebied worden gesteld. Er bestaan voor het aspect water geen belemmeringen ten aanzien van dit bestemmingsplan.

4.10

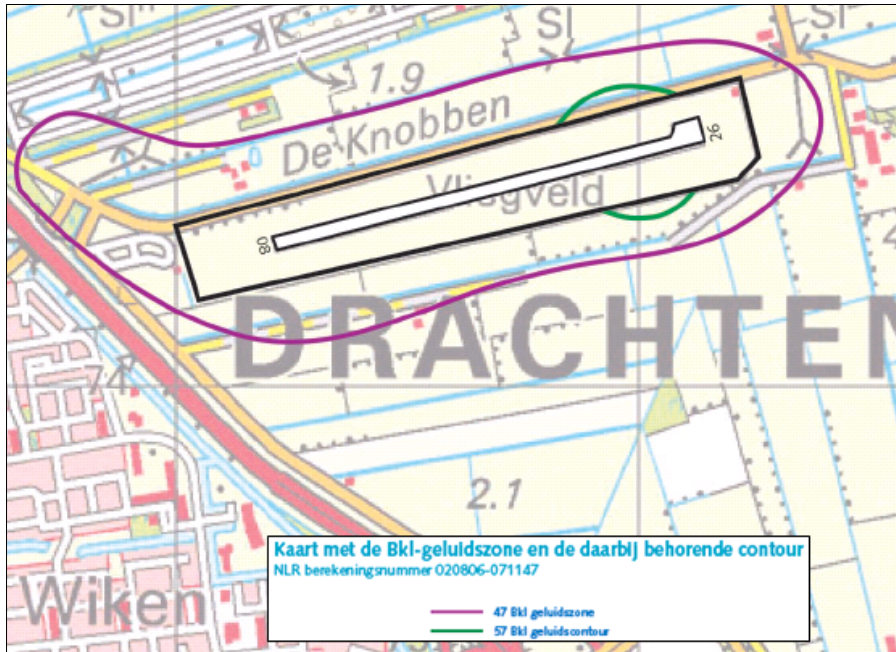
Vliegveld Drachten

KADER Rondom vliegveld Drachten gelden geluidzones. Deze geluidzones zijn niet verwerkt in het geldende bestemmingsplan. Het Besluit geluidsbelasting kleine luchtvaart (Bgkl) regelt de toe te laten geluidsbelasting van geluidgevoelige objecten voor zover deze niet reeds vallen onder het regiem van het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart.

Tussen de 47 Bkl- en 57 Bkl-contour zijn geluidgevoelige objecten alleen toegestaan ten behoeve van:

- het opvullen van open plekken;
- grond- of bedrijfsgebondenheid;
- vervanging van reeds bestaande bebouwing.

ONDERZOEK Deze Bkl-contouren zijn op de verbeelding vastgelegd en voorzien van een passende regeling.



Figuur 13. Blk-geluidzones zoals opgenomen in het Aanwijzingsbesluit luchthaven Drachten

Vanuit het oogpunt van geluid in verband met het vliegveld mag het plan uitvoerbaar worden geacht.

CONCLUSIE

4.11

Militaire belangen

Laagvliegroute

Over een deel van het plangebied loopt een laagvliegroute waar de vliegtuigen op een hoogte van 75 meter mogen vliegen. De strook heeft een breedte van circa 3700 meter. Op basis van artikel 2.6.10 van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) gelden onder de route beperkingen voor de bouw van obstakels, namelijk een bouwhoogte van maximaal 40 meter. In het plan worden evenwel geen bouwwerken toegestaan met een hoogte van meer dan 40 meter. Het plan is derhalve niet in strijd met het defensiebeleid.

Aandachtsgebied radarverstoring

In verband met het voorkomen van radarverstoring van de radar van de vliegbasis Leeuwarden zijn er binnen het verstoringgebied beperkingen aan de bouwhoogte van gebouwen of andere bouwwerken met een maximum van 45 meter. Het belang hiervan is vastgelegd in artikel 2.6.9 van het Barro. In het plan worden evenwel geen bouwwerken toegestaan met een hoogte van meer dan 45 meter. Het plan is derhalve niet in strijd met het defensiebeleid.

Vanuit het oogpunt van militaire belangen mag het plan uitvoerbaar worden geacht.

CONCLUSIE

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 planverbeelding, 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 planverbeelding, de benaming van bestemmingen en een aantal standaardbegripsbepalingen.

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 aanduidingsregels.
- Algemene afwijkingsregels.
- Algemene wijzigingsregels.
- Overige regels.

Overgangs- en slotregels:

- Overgangsrecht.
- Slotregel.

Inrichting bestemmingsregels

De bestemmingsregels zijn als volgt ingericht:

1. Bestemmingsomschrijving.
2. Bouwregels.
3. Afwijken van de bouwregels (in een aantal bestemmingen).
4. Specifieke gebruiksregels (in een aantal bestemmingen).
5. Afwijken van de specifieke gebruiksregels (in een aantal bestemmingen).
6. Wijzigingsbevoegdheden (in een aantal bestemmingen).

Bestemmingsomschrijving

In de planregels is uitgegaan van een volledige opsomming van wat binnen een bestemming functioneel is toegestaan. Soms komt het voor dat verschillende functies of bestemmingen naast elkaar zijn toegelaten, soms als primaire bestemming en soms als ondergeschikte bestemming.

Ondergronds bouwen

Binnen een bouwvlak is ondergronds bouwen in beginsel toegestaan als het gebruiksdoel niet in strijd is met de aan de gronden toegekende bestemming.

Erf- en terreinafscheidingen

De toegelaten hoogte van erf- en terreinafscheidingen is in de planregels opgenomen.

Criteria bij afwijken of wijziging

Bij de afwijkingen bij omgevingsvergunning en wijzigingsbevoegdheden worden in de planregels algemene criteria genoemd. In een bestemmingsplan dienen deze geconcretiseerd te worden, in de eerste plaats in de planregels en voorts in de toelichting bij het bestemmingsplan.

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

Bedrijf - Bedrijvenpark

Het entreegebied is bestemd voor 'Bedrijf - Bedrijvenpark'. Ter plaatse zijn hoogwaardige en kennisintensieve bedrijven in de milieucategorieën 1 tot en met 4.2 toegestaan, die in de bij de planregels behorende Staat van bedrijven zijn genoemd. Het plan is dusdanig vormgegeven dat bedrijven in de milieucategorie 1 alleen zijn toegestaan op de gronden die zijn aangeduid met 'bedrijf tot en met categorie 2'.

Voor bedrijven die niet zijn genoemd in de in de bijlage opgenomen staat van bedrijven, maar die qua milieubelasting wel vergelijkbaar zijn met bedrijven die wel zijn genoemd, is een afwijkingsregeling opgenomen. Ook zijn bij afwijking van de regels bedrijven in een naasthogere milieucategorie mogelijk en kunnen zich na afwijking productiegebonden detailhandel, detailhandel in brand- en explosiegevaarlijke goederen en detailhandel in volumineuze goederen vestigen.

Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - noordelijke meldkamer voor hulpdiensten' is alleen een meldkamer (voor de noordelijke hulpdiensten) toegestaan.

Bedrijventerrein

Het grootste deel van het plangebied is bestemd voor 'Bedrijventerrein'. Ter plaatse zijn bedrijven in de milieucategorieën 2 tot en met 4.2 toegestaan, die de bij de planregels behorende Staat van bedrijven zijn genoemd. De gehele bestemming geeft dus geen ruimte aan bedrijven in de milieucategorie 1.

Voor bedrijven die niet zijn genoemd, maar die qua milieubelasting wel vergelijkbaar zijn met bedrijven die wel zijn genoemd, is een afwijkingsregeling opgenomen. Ook zijn bij afwijking van de regels bedrijven in een naasthogere milieucategorie mogelijk en kunnen zich na afwijking productiegebonden detailhandel, detailhandel in brand- en explosiegevaarlijke goederen en detailhandel in volumineuze goederen vestigen. Tevens is een zone voor bedrijfswoningen opgenomen.

Het verkeerseducatie- en kenniscentrum in het westen van het plangebied is aangeduid als 'specifieke vorm van bedrijf - verkeerseducatief centrum. De gezamenlijke oppervlakte van gebouwen mag maximaal 2.500 m² zijn.

Bos

Het Skiedingsboskje bij het asielzoekerscentrum is onder deze bestemming geregeld. Binnen de bestemming zijn gebouwen niet toegestaan en voor andere bouwwerken geldt dat deze maximaal 2 meter mogen zijn. Tevens is een omgevingsvergunningstelsel opgenomen voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden.

Groen

Het openbaar groen is onder deze bestemming geregeld. Binnen de bestemming zijn gebouwen, anders dan gebouwen voor openbare nutsvoorzieningen, niet toegestaan en voor bouwwerken (zoals speelvoorzieningen) gelden eveneens beperkingen.

Maatschappelijk - 1

Het politiebureau en het asielzoekerscentrum hebben de bestemming 'Maatschappelijk - 1' gekregen. Binnen de bestemming is een zekere uitwisselbaarheid van de verschillende functies mogelijk, waarmee de nodige flexibiliteit in de planperiode van het bestemmingsplan wordt geboden.

Verkeer - Verblijf

De wegen en straten die in belangrijke mate een verblijfsfunctie herbergen, zijn geregeld onder de bestemming 'Verkeer - Verblijf'.

Water

De waterlopen en waterpartijen, met de bijbehorende oevers en kaden zijn geregeld onder de bestemming 'Water'.

Er is een omgevingsvergunningstelsel opgenomen voor het wijzigen en/of dempen van waterlopen en het vergraven van oevers.

Wonen - Werken

Op een aantal plekken biedt het bestemmingsplan de mogelijkheid voor wonen in combinatie met bedrijfsactiviteiten tot en met milieucategorie 3.1.

Waarde - Archeologisch/cultuurhistorisch waardevol gebied

Voor de archeologisch waardevolle dobbes/pingoruïnes die beschermingswaardig worden geacht, is een dubbelbestemming opgenomen. Voor deze gronden geldt onder andere een beperking voor het bouwen van bouwwerken groter dan 100 m² en een omgevingsvergunningstelsel voor werkzaamheden die de grond roeren.

Uitvoerbaarheid

6

6.1

Economische uitvoerbaarheid

Dit bestemmingsplan is een actualiserend plan. Dit houdt in dat de bestaande situatie opnieuw als zodanig is bestemd. Met dit bestemmingsplan worden geen grootschalige nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen bij recht in het plangebied mogelijk gemaakt. Kleinschalige ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied kunnen plaatsvinden door middel van het bij omgevingsvergunning afwijken van de bouw- of gebruiksregels. Dit betreft in alle gevallen particulier initiatief waaraan in beginsel geen kosten voor de gemeente zijn verbonden, afgezien van kosten van het ambtelijk apparaat voor de begeleiding en toetsing van aanvragen voor omgevingsvergunning. Deze kosten worden door middel van leges gedekt.

Na vaststelling van het bestemmingsplan zijn planschadekosten de enige kosten die verder nog uit dit bestemmingsplan kunnen voortkomen. Planschadekosten zijn op voorhand niet uit te sluiten. De gemeente zal daarom bij iedere aanvraag bezien of er planschade kan ontstaan. Indien dit het geval kan zijn, zal met de belanghebbende aanvrager een overeenkomst worden gesloten, zoals bedoeld in artikel 6.4a van de Wro. Daarmee kan worden voorkomen dat de gemeenschap de planschadekosten moet betalen die gemaakt worden in het belang van de aanvrager.

Gezien het bovenstaande is een exploitatieplan voor dit bestemmingsplan niet nodig.

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

CONCLUSIE

6.2

Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Overleg ex artikel 3.1.1 Bro

In het kader van het bestuurlijk vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro wordt dit bestemmingsplan aan verschillende maatschappelijke instanties aangeboden die daarmee in de gelegenheid worden gesteld om een overlegreactie op het plan in te dienen.

Inspraak en zienswijzen op terinzagelegging

Het bestemmingsplan Bedrijvenpark A7 Noord heeft vanaf 27 januari t/m 23 februari 2017 ter inzage gelegen voor inspraak en overleg. Tijdens deze periode zijn er geen inspraakreacties ontvangen. Wel zijn er twee overlegreacties binnengekomen, nl. van provincie Fryslân en Brandweer Fryslân. Daarnaast heeft het ontwerpbestemmingsplan vanaf 17 maart 2017 zes weken ter inzage gelegen voor zienswijzen. Gedurende deze periode is van Liander N.V. 1 zienswijze ontvangen.

Hierna is kort de inhoud van de reacties en zienswijze weergegeven en de wijze waarop hiermee in het plan is omgegaan.

Provincie Fryslân

De Provincie reageert op de begrenzing van het plangebied en kan daarmee instemmen.

Brandweer Fryslân

- De Brandweer verwijst naar eerder uitgebrachte adviezen en merkt op dat de uitgebrachte adviesbrieven in de bijlage van het plan ontbreken.
Reactie: Het in 2016 uitgebrachte advies is in de bijlage van het plan opgenomen.
- De Brandweer constateert dat er geen verantwoording van het groepsrisico is opgenomen.
Reactie: In par. 4.6 is alsnog een verantwoording van het groepsrisico opgenomen. Daarbij is overigens geen berekening gemaakt, zoals de Brandweer suggereert, maar er is door het opnemen van de regel in dit plan dat het aantal verblijfsfuncties voor verminderd zelfredzamen niet mag uitbreiden. Daarmee is voorkomen dat het groepsrisico wordt vergroot.
- De Brandweer beveelt aan om de provincie Fryslân als bevoegd gezag voor de luchthaven te vragen naar de thans geldende PR-contour en om op grond daarvan zo nodig regels in het bestemmingsplan op te nemen.
Reactie: Uit contact met provincie Fryslân is gebleken dat er nog geen luchtvaartbesluit is genomen waarin de PR-contour is opgenomen. Daarom is aangenomen - en ook telefonisch met Brandweer Fryslân en provincie Fryslân afgestemd - om de oude PR-contour opnieuw als uitgangspunt in dit plan te verwerken. Dat is inmiddels gedaan in par. 4.6.

Liander Infra N.V.

In de door Liander naar voren gebrachte zienswijze wordt opgemerkt dat bij een tweetal gasdrukmeet- en regelstations in het plangebied geen veiligheidscontour is opgenomen. Hierbij wordt verwezen naar artikel 3.12 lid 6 van het Activiteitenbesluit waarin veiligheidsafstanden staan opgenomen voor de verschillende soorten gasdrukmeet- en regelstations. De stations waar het in dit geval om gaat zijn in eigendom van Liander. Verzocht wordt om de gasdrukmeet- en regelstations te koppelen aan de functieaanduiding 'nutsvoorziening' en een veiligheidscontour op te nemen.

Reactie: naar aanleiding van de ingebrachte zienswijze is contact gezocht met Liander om zo vast te kunnen stellen om wat voor type gasdrukmeet- en regelstation het precies gaat. Uit dit contact is gebleken dat het gaat om kaststations. Op grond van artikel 3.12 lid 6 van het Activiteitenbesluit bedraagt de veiligheidsafstand tot kwetsbare objecten ten minste 6 meter en tot beperkt kwetsbare objecten ten minste 4 meter. In het bestemmingsplan zijn twee aanduidingen opgenomen. De aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - gasdrukmeet- en regelstation' is opgenomen om de aanwezigheid van de stations kenbaar te maken. Er is dus niet gekozen voor de aanduiding 'nutsvoorziening' zoals is voorgesteld, omdat door middel van een specifieke functieaanduiding beter kan worden weergegeven om welke functie het precies gaat.

De gebiedsaanduiding 'veiligheidszone - gasdrukmeet- en regelstation' is opgenomen om de veiligheidscontour rondom het station aan te geven. In de algemene aanduidingsregels zijn aan deze gebiedsaanduiding tevens regels gekoppeld met betrekking tot de afstand van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten tot het gasdrukmeet- en regelstation.