

b i j l a g e

een nadere motivatie van de locatiekeuzes

Bijlage: een nadere motivatie van de locatiekeuzes

In deze bijlage ligt de nadruk op de beoordeling van de keuze modellen voor nieuwe locaties voor wonen en werken. Bij deze beoordeling is het ruimtelijk beleidskader betrokken zoals dat door het rijk, de provincie en de gemeente is vastgelegd. Daarnaast zijn de doelstellingen van het ruimtelijk beleid gehanteerd. Op basis hiervan zijn toetsingscriteria ontwikkeld die tot voorkeurslocaties hebben geleid.

A: Beleidskader

Extern

Uitgangspunt is het actuele ruimtelijk beleid van het rijk, de provincie en de gemeente

Nota Ruimte/ streekplan

In het streekplan zijn relevante elementen van rijksbeleid (Nota Ruimte) verwerkt. Het streekplan legt in haar visie een accent op: ruimtelijke kwaliteit, wisselwerking stad en platteland en lokaal wat kan, provinciaal wat moet.

Over Bolsward wordt gesteld;

“Bolsward is aangewezen als regionale kern “ met ontwikkeling van werkfuncties vooral ten westen van de kern, door verdere uitbreiding van de Marne (bedrijven) en de Ward (zowel woon- als werkfuncties). Voor de lange termijn kan binnen de bestaande kern aan de (noord)oostkant van Bolsward voldoende uitbreidingsruimte voor wonen worden gevonden.

Ontwikkeling aan de zuidkant van de A7 is voorlopig vanwege landschappelijke eisen en beschikbaarheid van alternatieve locaties niet aan de orde.”

Verder versterking van Bolsward als cultureel centrum en als knooppunt voor de kleine watersport.”

Het nationaal landschap van de Hemmen/Friese Meren wordt gekarakteriseerd door;

- uitgestrekte laat-middeleeuwse waterpartijen als brekken, meren en poelen,
- onregelmatige opstreckende ontginningen met karakteristieke Hemdijken als laat-middeleeuwse binnendijken,
- het stelsel van vaarwegen,
- oriëntatie van dorpen en steden op het water met een aantal beschermde dorpsgezichten (IJlst, Heeg, Balk, Sloten en Woudsend) en twee stadsgezichten (Hindeloopen, Workum),
- de overslibde nederzettingen, terpen en andere archeologische monumenten,
- enkele droogmakerijen (zuidkant Fluessen).

In het streekplan vindt aanwijzing van de zuidkant (ten zuiden van de A7) van Bolsward als nationaal landschap plaats.

Notitie regionale woningbouwafspraken

In de laatste prognoses is sprake van verlaging van de woningbehoefte prognoses voor Friesland met gevolgen.

Met betrekking tot Bolsward wordt daarin aangegeven:

“Voor Bolsward zijn 163-218 woningen in periode 2008-2016 voorzien.”

Koopstromenonderzoek provincie Friesland, gemeente Bolsward

De verzorgingsfunctie van het kernwinkelgebied van Bolsward is duidelijk bovenlokaal.

Naast de koopkrachtbinding is ook de toevloeiing van koopkracht in Bolsward hoog. Vooral het relatief grote aanbod, de aanwezigheid van supermarkten aan de rand van de binnenstad met goede parkeergelegenheid en de mogelijkheid van combinatiebezoek van dagelijks aanbod met het niet-dagelijkse aanbod in de binnenstad vormen sterke punten van Bolsward.

De afhankelijkheid van de regio is tamelijk groot. Hierin schuilt een bepaalde kwetsbaarheid.

Intern

Een aantal beleidskaders zijn op gemeentelijk niveau van kracht. Deels zijn deze vastgesteld, deels recent en/of in ontwikkeling.

Verkeersstructuurvisie

De huidige verkeersstructuurvisie is nader in onderzoek; naar verwachting zullen daar geen andere beleidslijnen ten aanzien van de hoofdpvatting over de verkeersstructuur voorkomen.

Detailhandelstructuurvisie

De detailhandelstructuurvisie is geactualiseerd; de uitkomst is dat er een voortzetting van het vigerend beleid wordt voorgestaan.

De positie van Bolsward als middelgrote Friese stad in de nabijheid van een detailhandelsconcentratie van hogere orde vraagt om zorgvuldig manoeuvreren tussen vernieuwing en behoud.

Bomenbeleidsplan

Uitgegaan wordt van bestending van het bomenbeleid.

Waterplan

Het Waterplan wordt niet geactualiseerd. Een aantal uitgangspunten die voor de planologische samenhang met het waterbeleid gelden blijken nog actueel te zijn.

Reop

In het reop is het ruimtelijk economisch ontwikkelingsprogramma voor de gemeente

voor de periode 2006-2015 vastgelegd. Het gaat om een actualisatie van het eerder vastgestelde beleid, vooral op het vlak van projecten en uitvoeringsprogramma's. De inhoud wordt voor zover die ruimtelijke relevantie heeft, in de actualisatie van de structuurvisie verwerkt.

Toeristisch-recreatief beleidsadvies voor de gemeente Bolsward

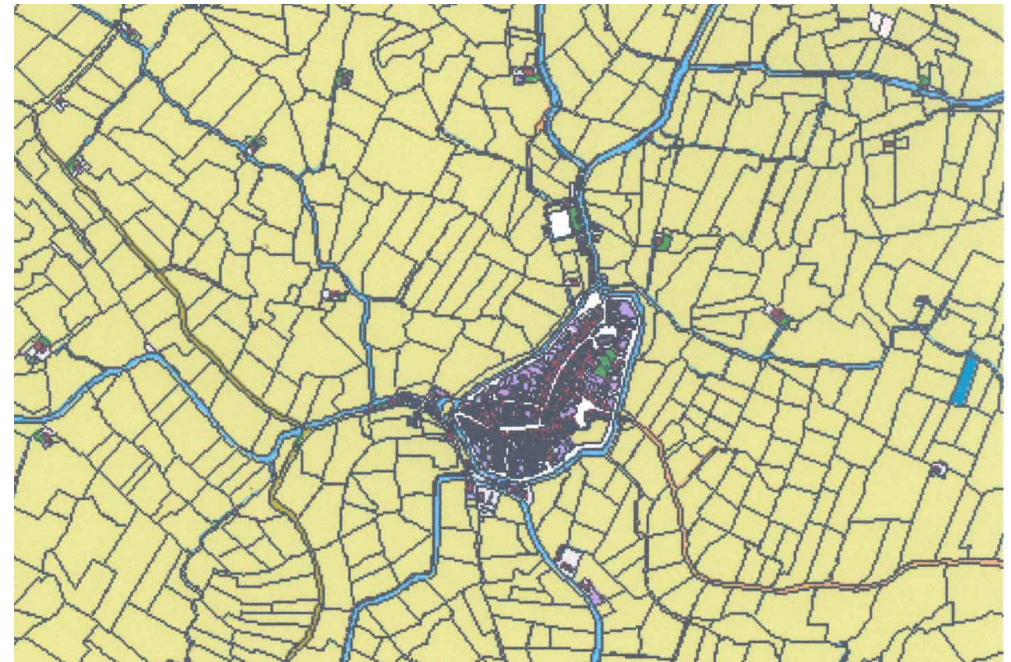
Algemene lijn in het advies is- het versterken en beter benutten van het cultuurhistorisch centrum en het versterken van de positie van Bolsward voor de (kleine) watersport. Basisvoorwaarden voor deze ontwikkeling zijn: bereikbaarheid en parkeren (ook voor mindervaliden), promotie, organisatie en financiering. Voor de structuurvisie zijn de ruimtelijke componenten van de beleidsvisie van belang, zoals: vaarroutes in de binnenstad, verbeteren vaarverbindingen, jacht- en passantenhaven bij het kruiswater, kuuroord/ontspanningsoord Bolsward, onderzoek Lytse Marrenplan, toeristische wandel- en fietspaden om de stad,

Parkeernota binnenstad

De parkeernota gaat uit van parkeervoorzieningen aan de rand van de binnenstad en van het meer autoluw maken van de binnenstad.

Openbaar vervoer

Er is een onderzoek verricht (GVVP) naar de meest gewenste afwikkeling van het openbaar busvervoer in Bolsward. Gezocht is naar een kwalitatief hoogwaardige voorziening die tegelijk de binnenstad niet belast met doorgaand zwaar busverkeer.



Landschappelijk historische structuur Bolsward en omgeving

B: Afweging woon- en werkgebieden

Algemeen

Naast de uitgangssituatie (later in te vullen) zijn er randvoorwaarden aan het te ontwikkelen structuurplan te stellen. Het gaat daarbij om relatief harde, beslissende condities, die de vorm van de toekomstige structuur van Bolsward bepalen. Deze randvoorwaarden worden als toetsingscriteria bij de locatiekeuze gebruikt.

Formele criteria ontstaan uit de beleidskaders die de provincie en het rijk stellen. In het uiterste geval kan een gemeentelijke beslissing in strijd met het provinciaal of rijksbeleid tot een aanwijzing leiden. Inhoudelijke criteria komen voort uit de uitgangspunten die voor het gemeentelijk beleid zijn geformuleerd.

Criteria woongebieden

De formele criteria zijn voor woongebieden:

- niet aan de zuidkant van de rijksweg A7
- niet in nationaal landschap (zoals in het streekplan is aangegeven)
- aan de noord/oostzijde van de stad

Als inhoudelijke criteria voor woongebieden worden gehanteerd;

- nabijheid (van binnenstad en voorzieningen),
- ontsluiting, capaciteit van wegen
- openbaar vervoer en langzaam verkeer
- ruimtelijke opbouw van de stad als geheel, invloed op bestaand woongebied
- milieuhygiënische zonering
- integratie landschap/water,
- meervoudig gebruik stadsrand/ontsluiting buitengebied
- functiemenging
- landschapsinbreuk, archeologie/cultuurhistorie

Nabijheid

Om recht te doen aan de duurzaamheidsdoelstellingen moeten een aantal randvoorwaarden op structuurplanniveau worden gehanteerd. Hierdoor is te verzekeren, dat op het abstracte niveau van structurele beslissingen al aandacht wordt besteed aan deze doelstelling.

Daarmee is niet alles gezegd. Bij de concrete uitwerking komen vanzelfsprekend meer aspecten van duurzaamheid aan bod. Als beslissend criterium voor duurzaamheid is gekozen voor 'nabijheid' als maatstaf voor de locatiekeuze van nieuwe ontwikkelingen in de stad. Op basis van het structuurprincipe uit de detailhandelsstructuurvisie is de nabijheid tot voorzieningen in en grenzend aan de binnenstad als basis genomen. Door afstanden van respectievelijk 400 en 800 meter te hanteren ontstaat inzicht in dié gebieden, die op loopafstand van het verzorgingscentrum zijn gelegen en dus met het oogpunt van nabijheid aantrekkelijk zijn gesitueerd. Tegelijkertijd blijkt, dat met de uitleg

van Altenburg en Fûgelkrite aan de noordzijde van de stad deze afstanden al behoorlijk zijn overschreden.

Ontsluiting, capaciteit van wegen

Alle gebieden zijn behoorlijk ontsloten door hoofdwegen. De capaciteit van deze wegen is toerijkend om de toename als gevolg van nieuw woongebied op te vangen.

Openbaar vervoer, langzaam verkeer

Ook de nabijheid van openbaar vervoer is een locatiecriterium waarmee een duurzame stedelijke ontwikkeling wordt ondersteund. Het voorkeursmodel van de lijnvoering van het openbaar vervoer uit de verkeersstructuurvisie bevat op een aantal punten potenties voor nieuwe haltes binnen die beoogde lijnvoering, maar daarnaast ook gebieden die niet adequaat worden bediend, zoals de omgeving Twibakdyk. De situatie zal echter enige wijzigingen ondergaan conform het GVP.

Voor het langzaam verkeer is van betekenis of er relatief drukke wegen met 50 km/h moeten worden gepasseerd.

Milieuhygiënische zonering

Tot die randvoorwaarden moet in ieder geval de milieuzonering ten gevolge van de bedrijvigheid en verkeer gerekend worden. Voor alle gebieden is er sprake van geluidbelasting van wegen, de rijksweg A7, de provinciale weg en de 50 km wegen rond Bolsward.

Voor de gezamenlijke bedrijfsterreinen aan de westkant van de stad is een geluidzonering van kracht met een contour die zich uitstrekt over een deel van het gebied ten noorden van de Ward.

Ruimtelijke opbouw van de stad als geheel, invloed op bestaand woongebied

Er is een algemeen principe dat de westkant van Bolsward beter te reserveren is voor bedrijfsactiviteiten en de overige randen voor woondoeleinden.

Daarbij kan ook een rol spelen of en hoe een nieuw woongebied aansluit bij bestaand woongebied. Dat kan zowel een positieve als een nadelige invloed hebben.

Integratie landschap/water

De benutting van water als structuurbepalend onderdeel van een gebied en als element in de woonkwaliteit is voor Bolsward van groot belang. Dit geldt zowel uit een oogpunt van waterbeheer, recreatie als historische waarde.

De potenties zijn er op alle overwogen plekken, maar de mogelijkheden verschillen in de kwaliteit die daar mee te bereiken is. Er is op het vlak van de waterhuishouding een voorkeur om het water op boezempeil te brengen. De mogelijkheden daartoe zijn aan de zuidkant van de stad het best.

Vanuit recreatief oogpunt is er een onderscheid te maken tussen water waar varen

met staande mast, varen met een hoogtebeperking en kanovaren mogelijk is. De woonkwaliteit is daar mede door te bepalen.

Meervoudig gebruik stadsrand/ontsluiting buitengebied

De mogelijkheden om de ontsluiting van het buitengebied te vergroten zijn met de ontwikkeling van de Fûgelkrite aan de oostkant van de stad uitgebreid. Daar zijn niet veel extra ontwikkelingen op dat gebied mogelijk. De west en zuidkant van het stad zouden wel zeer zijn gediend met een vergrote toegankelijkheid van het buitengebied.

Funciemenging

Funciemenging is een aspect waar de komende tijd meer aandacht aan kan worden besteed.

Er moeten dan wel functies zijn, die zich lenen inpassing in een woongebied. De ligging van het woongebied nabij andere voorzieningen is daarbij van belang om kans tot zulke vestigingen te bieden.

Landschap, archeologie/ cultuurhistorie

Voor het zorgvuldig omgaan met archeologische, cultuurhistorische, natuurlijke en landschappelijke kwaliteiten zijn verschillende ingangen gekozen. In eerste instantie is het landschap rondom Bolsward als één type - open - landschap (kleigebied met terpen) te waarderen. Binnen dit gebied komen vooral moziekverkavelingen en onregelmatige blokverkavelingen voor. In de zuid-west-hoek is sprake van gerichte blokverkaveling en langerekte kavels.

Er zijn veel archeologische elementen bekend, maar er is geen zekerheid dat er niet meer waarden aanwezig zijn.

De steentijd vergt karterend onderzoek (3) op een beperkt aantal plaatsen.

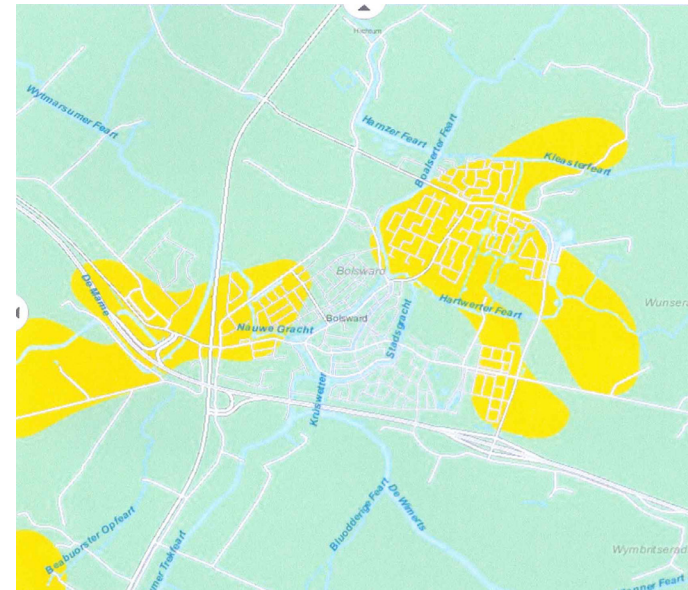
De archeologische waarden uit de ijzertijd -middeleeuwen vergen rond Bolsward steeds karterend onderzoek (1) behalve in een strook langs de A7 en de provinciale weg (de vroegere slenk) waar een minder zwaar onderzoek vereist is.

Afweging woongebieden

Rond de kern van Bolsward zijn globaal een vijftal gebieden aan te wijzen, waar een nieuw woongebied gerealiseerd zou kunnen worden. Deze zijn:

- 1 Laad en Zaad
- 2 Snekerstraat noord
- 3 Rondweg midden
- 4 Rondweg noord
- 5 Twibacksdijk

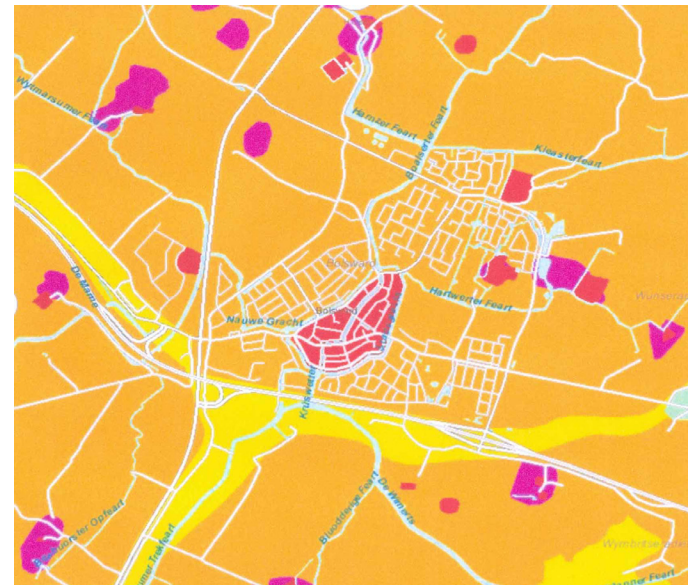
Op grond van de eerder benoemde criteria zijn de verschillende locaties beoordeeld.



Archeologische waarde steentijd/ijzertijd:

geel: karterend onderzoek 2

groen: geen onderzoek



Archeologische waarde bronstijd/middeleeuwen: bruin: karterend onderzoek 1

geel: karterend onderzoek 2

	Laad en Zaad	Snekerstraat noord	Rondweg midden	Rondweg noord	Twibacksdijk
	1	2	3	4	5
formeel					
niet aan de zuidkant	0	1	1	1	1
niet in het nationaal landschap	0	1	1	1	1
aan de noord/oostzijde	0	1	1	1	0
rangorde	3	1	1	1	2
	0	3	3	3	2
inhoudelijk					
nabijheid binnenstad en voorzieningen	2	1	0	0	2
ontsluitingen wegverkeer	1	1	1	1	1
openbaar vervoer, langzaam verkeer	2	2	2	2	2
ruimtelijke opbouw van de stad	2	1	0	0	1
milieuzones	1	1	1	1	0
integratie landschap/water	3	1	1	2	1
meervoudig gebruik stadsrand	2	1	1	1	1
functiemenging	2	2	0	0	2
landschap/archeologie/cultuurhistorie	2	1	1	1	1
rangorde	1	3	4	5	2
0= ongeschikt	17	11	7	8	11

1,2,3 = geschikt in gradaties

Uit de toetsing volgt een voorkeursvolgorde als alleen naar de inhoudelijke criteria wordt gekeken:

Laad en zaad, Twibacksdijk, Snekerstraat noord, Rondweg midden, Rondweg noord. Voor de beide eerste gebieden is op grond van provinciaal beleid een formele beperking aan de orde.

Die is in het streekplan met betrekking tot Laad en Zaad verwoord als: *“voorlopig vanwege landschappelijke eisen en beschikbaarheid van alternatieve locaties niet aan de orde”*.

Deze zinsnede duidt er overigens op dat een keuze voor Laad en zaad niet uitgesloten is, maar pas na ontwikkelingen elders. Het houdt in dat niet op grond van inhoudelijke criteria de beste plaats kan worden gekozen.

De uitspraak in het streekplan dat aan de westzijde van de stad de werkfunctie kunnen ontwikkelen maakt een keuze voor Twibacksdijk als woongebied niet aannemelijk.

Daar treden overigens nu al belemmeringen op als gevolg van de heersende geluidszone van het bestaand bedrijfsterrein.

De overwegingen van zowel de formele als de inhoudelijke criteria leidt tot de conclusie dat de meest in aanmerking komende locatie voor verdere ontwikkeling in eerste instantie Snekerstraat noord is en vervolgens Rondweg Noord.

Criteria werkgebieden

De formele criteria voor werkgebieden zijn:

- niet aan de zuidkant van de A7
- niet in nationaal landschap, zoals in het streekplan is aangegeven
- aan de westzijde van de stad

Als inhoudelijke criteria voor werkgebieden worden gehanteerd;

- milieuhygiënische zonering
- aansluitend aan bestaand bedrijfsterrein
- differentiatiemogelijkheden
- meervoudig gebruik stadsrand/ontsluiting buitengebied
- nabijheid van de stad, structuur langzaam verkeer
- nabijheid knooppunten hoofdwegen, ontsluiting, capaciteit van wegen
- landschapsinbreuk, archeologie/cultuurhistorie
- flexibiliteit

Milieuhygiënische zonering

Tot die randvoorwaarden moet in ieder geval de milieuzonering ten gevolge van de bedrijvigheid en verkeer gerekend worden. Voor de keuze van een nieuw bedrijfsleven is dit aspect niet zo doorslaggevend, behoudens voor zover die keuze invloed heeft op bestaand of te ontwikkelen woongebied.

Aansluitend aan bestaand bedrijfsterrein

Uit praktische overwegingen is het verstandig een nieuwe ontwikkeling van bedrijfsterrein aansluitend aan bestaand terrein te kiezen.

Differentiatiemogelijkheden

De differentiatie mogelijkheden hebben vooral betrekking op de mogelijkheden om werkgebied met een gebied voor wonen en werken te combineren.

Voor zo'n laatste terrein is een plaats enigszins nabij de stad van betekenis met het oog op de woonkwaliteit.

Meervoudig gebruik stadsrand/ontsluiting buitengebied

In dit geval is van betekenis of de locatiekeuze potenties heeft om meer functie aan de stadsrand toe te kennen en bij te dragen aan de aantrekkelijker ontsluiting van het buitengebied.

In het kader van de aanpak “de Marne in het groen” zijn er potenties gesignaleerd om de noordrand van een meervoudig bruikbare groene rand te voorzien. Of dat vereist dat er ook een aanvulling van bedrijfsterrein voor nodig is, is nog niet te overzien.

Nabijheid van de stad, structuur langzaam verkeer

Een ligging relatief dicht bij de stad en de woonfunctie heeft als aantrekkelijke kant dat de verkeers- bewegingen van en naar het werk beperkt blijven.

Van belang is ook of de verbindingen voor langzaam verkeer aantrekkelijk zijn.

Nabijheid knooppunten hoofdwegen, ontsluiting, capaciteit van wegen

De nabijheid van knooppunten van het hoofdwegen stelsel is vooral van belang om de verkeersbewegingen die extern zijn gericht te kunnen afwikkelen zonder het bestaand stedelijk gebied te belasten.

Landschapsinbreuk, archeologie/cultuurhistorie

Als ingang voor het zorgvuldig omgaan met archeologische, cultuurhistorische, natuurlijke en landschappelijke kwaliteiten zijn verschillende ingangen gekozen. In eerste instantie is het landschap rondom Bolsward als één type - open - landschap (kleigebied met terpen) te waarderen. Binnen dit gebied komen vooral moziekverkavelingen en onregelmatige blokverkavelingen voor. In de zuid-west-hoek is sprake van gerichte blokverkaveling en langgerekte kavels.

Er zijn veel archeologische elementen bekend, maar er is geen zekerheid dat er niet meer waarden aanwezig zijn.

De steentijd vergt karterend onderzoek (3) op een beperkt aantal plaatsen.

De archeologische waarden uit de ijzertijd -middeleeuwen vergen rond Bolsward steeds karterend onderzoek (1) behalve in een strook langs de A7 en de provinciale weg (de vroegere slenk) waar een minder zwaar onderzoek vereist is.

Flexibiliteit

Flexibiliteit is voor bedrijfsterrein van betekenis omdat er niet op voorhand voldoende bekend is over de aard van de bedrijvigheid. Of het gaat om terreinintensieve of juist om arbeidsintensieve activiteiten.

Op de schaal van Bolsward is het niet aannemelijk dat daarvoor apart benoemde gebieden kunnen worden aangewezen en een aanbod van bij voorbaat zeer verschillend geaarde bedrijfsterreinen mogelijk is.

De differentiatie die nu bestaat tussen terrein waar bedrijfswoningen zijn uitgesloten en een woon-werkgebied is al moeilijk te handhaven.

Afweging werkgebieden

Uit een eerste scan zijn twee gebieden naar voren gekomen, waar een nieuw werkgebied gerealiseerd zou kunnen worden. Deze zijn:

1 de Marne noord

2 Twibaksdyk noord (omgeving Hichtumerweg)

	de Marne noord 1	Twibaksdyk noord 2
formeel		
niet aan de zuidkant	1	1
niet in het nationaal landschap	1	1
aan de noord/oostzijde	1	1
rangorde	1 3	1 3
inhoudelijk		
milieuzonering	1	1
aansluitend aan bestaand terrein	1	1
differentiatiemogelijkheden	0	1
meervoudige gebruik,stadstrand	1	0
nabijheid van de stad	0	2
nabijheidknooppunt van hoofdwegen	1	2
Landschap/archeologie/cultuurhistorie	0	1
flexibiliteit	0	1
rangorde	2	1
0= ongeschikt	4	9
1,2,3 =geschikt in gradaties		

De Twibaksdyk noord komt uit de toets naar voren als de meest in aanmerking komende locatie.

Voor de nabijheid van de stad zijn daarbij doorslaggevend.

Voor het gebied de Marne noord geldt een dubbelzinnige situatie. Er zijn in potentie mogelijkheden om een meervoudige gebruik van de stadstrand te ontwikkelen, echter wel in een gebied met belemmeringen (oa de hoogspanningsleiding en de molen) die niet zomaar opgeheven zijn.

Op het gebied Twibaksdyk noord (omgeving Hichtumerweg) is het mogelijk op dat gebied meer differentiatie in de aard van de nieuwe vestigingen toe te passen.

