



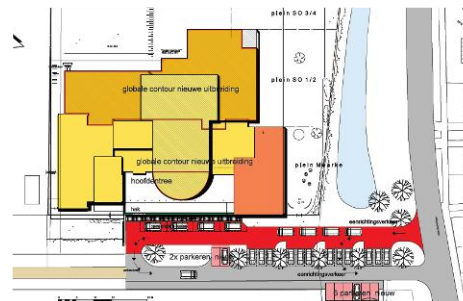
**Ruimtelijke
onderbouwing**

**KEERLUS PIET
BAKKERSCHOOL**

**Plevierenpad 3
Sneek**



september 2013



Team: Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken
Datum: juli 2013

Inhoudsopgave

Bijlage: Wateradvies

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Leeswijzer	4
2	Planbeschrijving	5
2.1	Huidige situatie	5
2.2	Toekomstige situatie	6
2.2.1	Keerlus	6
2.2.2	Parkeren	7
3	Beleid	8
3.1	Provinciaal beleid	8
3.2	Gemeentelijk beleid	8
4	Planologische randvoorwaarden	9
4.1	Geluidhinder	9
4.2	Hinder van bedrijven	10
4.3	Lichthinder	10
4.4	Bodem	10
4.5	Externe veiligheid	11
4.6	Luchtkwaliteit	12
4.7	Ecologie	13
4.8	Cultuurhistorie en archeologie	13
4.9	Water	15
4.10	Kabels en leidingen	15
5	Juridische toelichting	17
6	Economische uitvoerbaarheid	19

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De Piet Bakkerschool in Sneek wordt op dit moment verbouwd/uitgebreid. De Piet Bakkerschool is een school voor speciaal onderwijs aan zeer moeilijk lerende leerlingen. Ook voor leerlingen die naast een verstandelijke beperking een lichamelijke beperking en/of ontwikkelingsstoornis hebben verzorgt de school het onderwijs. Deze leerlingen worden veelvuldig met taxibussen van en naar school gehaald en gebracht. Door dit taxivervoer vraagt de verkeerssituatie van de school speciale aandacht en de 'huidige' situatie kan dat nu niet goed opvangen.

Om de verkeerssituatie van de school te verbeteren is er een ontwerp gemaakt waarbij taxibussen meer bufferruimte hebben en de fietsroute over het Plevierenpad wordt ontlast (keerlus). De keerlus is in strijd met het geldende bestemmingsplan Hemdijk. Planologische medewerking verlenen is mogelijk met toepassing van een zogeheten projectafwijkingsbesluit. Dit houdt in dat het plan moet zijn voorzien van een ruimtelijke onderbouwing en de gemeenteraad heeft verklaard geen planologische bedenkingen tegen het plan te hebben.

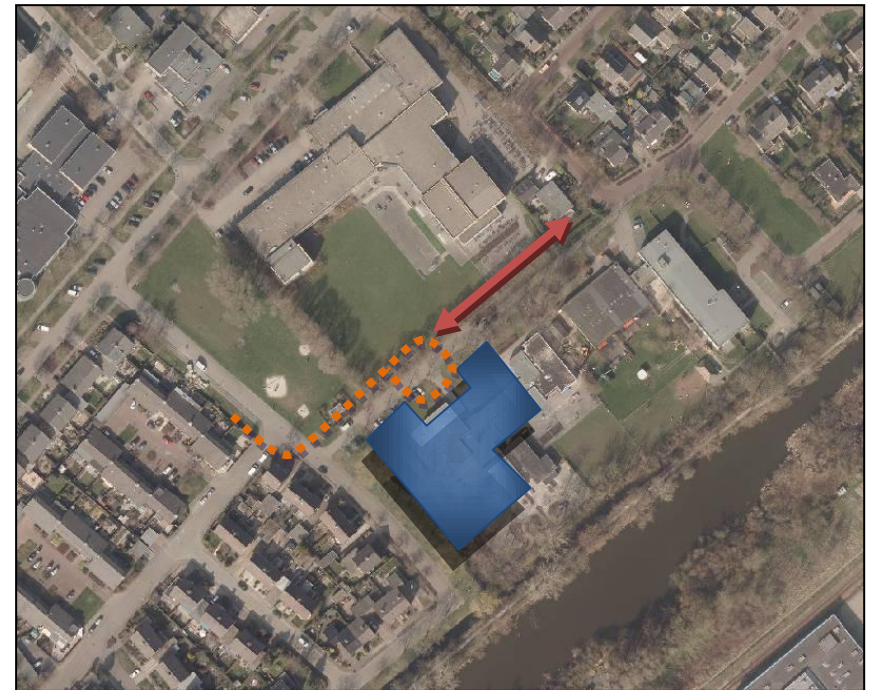
1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de huidige situatie. In hoofdstuk 3 wordt kort ingegaan op het relevante beleid. Hoofdstuk 4 behandelt de van toepassing zijnde planologische randvoorwaarden. Hoofdstuk 5 gaat kort in op de uitvoerbaarheid van het plan.

2 Planbeschrijving

2.1 Huidige situatie

De Piet Bakkerschool is gelegen aan het Plevierenpad te Sneek. Het Plevierenpad is in noordoostelijke richting een fietspad (zie rode pijl) en het gedeelte voor de school kan gebruikt worden door zowel het gemotoriseerde verkeer als het fietsverkeer (in oranje gestippeld). Dit gemotoriseerde verkeer komt via de Aalscholverlaan bij de school.



Figuur 2.1: locatie

In de 'huidige' situatie maken taxibussen in twee rijrichtingen gebruik van het Plevierenpad om bij de school de leerlingen te halen en te brengen. Het Plevierenpad is

eigenlijk een fietspad en heeft hier slechts een breedte van ongeveer vier meter. Door deze beperkte ruimte kunnen taxibussen elkaar lastig of niet passeren. Doordat de taxibussen gebruik maken van het Plevierenpad komen de fietsers in de verdrukking. Gevolg is dat taxibussen zich gaan opstellen aan de Aalscholverlaan, waar woonbebouwing is.

Voor de ingang van de school is een keerlus aangelegd, deze is echter te klein waardoor er maar een paar taxibussen kunnen worden opgesteld. De verkeerssituatie is daarmee niet optimaal. De school en omwonenden vragen daarom om verbetering van de verkeerssituatie.



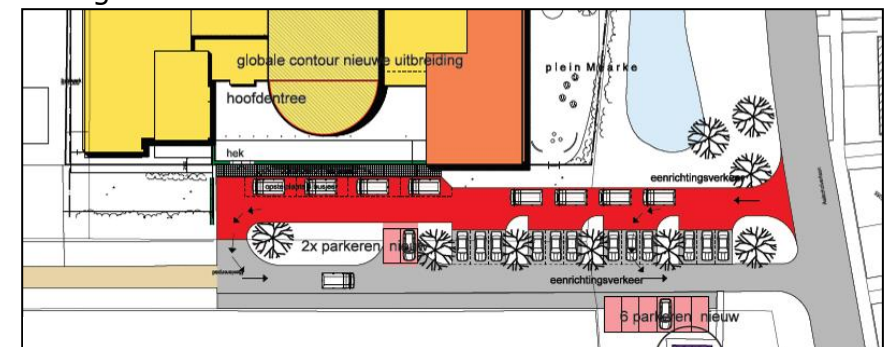
Figuur 2.2: foto's omgeving (uit 2011)

2.2 Toekomstige situatie

2.2.1 Keerlus

Door de beperkte ruimte bij de school ligt er een uitdaging om tot een goede oplossing te komen. De oplossing is gevonden door naast de huidige toegangsweg van de school een extra weg aan te leggen, hierdoor ontstaat er feitelijk een grotere keerlus. Hierdoor ontstaat een extra bufferruimte voor de taxibussen. Door eenrichtingsverkeer voor de taxibussen in te stellen, rijden de taxibussen elkaar niet meer klem en wordt de fietsroute minder belast.

Voor de direct omwonenden van de Aalscholverlaan blijven het aantal taxibussen gelijk ten opzichte van een ongewijzigde huidige situatie. Positief gevolg van de grotere keerlus is dat er minder taxibussen in de woonstraat geparkeerd worden. Door het instellen van éénrichtingsverkeer ontstaat er geen extra overlast van inschijnende koplampen in het donker ten opzichte van de huidige situatie.



Figuur 2.3: toekomstige situatie

Gelet op de beperkte ruimte bij de school zijn er weinig alternatieven mogelijk. Een alternatief waarbij het gehele Plevierenpad open gesteld wordt voor taxibussen is onwenselijk. Gelet op het verzwaren van de fietsroute met taxibussen, het ontbreken van bufferruimte, het belasten van andere woonstraten met taxibussen en het aantrekken van ander gemotoriseerd verkeer langs het Plevierenpad (afsluitpalen staan er tijdens de strooiperiode niet en dynamische palen zijn erg kostbaar en scheppen precedent voor andere routes).

2.2.2 Parkeren

De school en omwonenden vragen om verbetering van de verkeerssituatie. Om dit te verbeteren is een 'grotere' keerlus nodig. Maar ook zijn er extra parkeerplaatsen nodig om personeel en eventueel ouders van de leerlingen op te vangen. Op basis van de CROW-parkeerkencijfers wordt de parkeerbehoefte bepaald. Bij toetsing aan de parkeerkencijfers blijkt dat het aantal parkeerplaatsen in de toekomstige situatie voldoet.

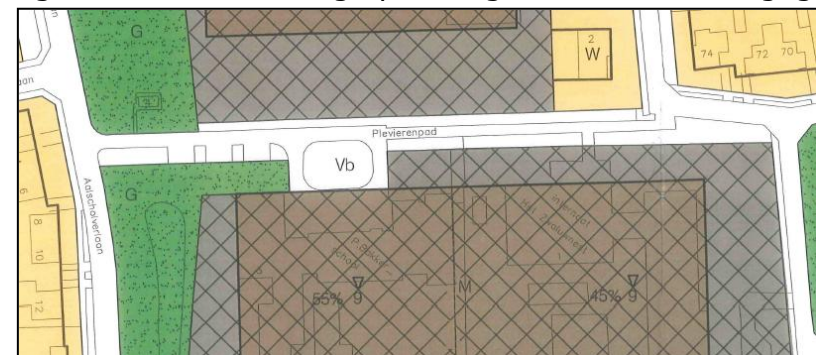
3 Beleid

3.1 Provinciaal beleid

Het provinciaal beleid met betrekking tot de ruimtelijke kwaliteit is verwoord in het streekplan "Kwaliteit fan de romte" en in de uitwerking daarvan die is verwoord in de "Verordening Romte". De Verordening Romte is in 2011 vastgesteld en in werking getreden. Ruimtelijke kwaliteit dient zowel economische, sociale, ecologische als culturele belangen en is daarmee voor alle functies essentieel. De provincie zet in op het benutten van de potenties van de stedelijke centra voor wonen, bedrijven en dienstverlening.

3.2 Gemeentelijk beleid

Van toepassing is het bestemmingsplan 'Hemdijk' vastgesteld op 16 september 2008 en goedgekeurd op 10 december 2008. Ingevolge dit bestemmingsplan rust op de betreffende gronden de bestemmingen "groenvoorzieningen -(G)-" en "verblijfsdoeleinden -(Vb)-". Op grond van de bestemming "Groenvoorzieningen" is de aanleg van een verharding ten behoeve van de extra toegangsweg en parkeervoorzieningen niet mogelijk. In figuur 3.1. is de huidige planologische situatie aangegeven.



Figuur 3.1: vigerende planologische situatie

4 Planologische randvoorwaarden

4.1 Geluidhinder

Ten aanzien van het aspect geluid is veelal de Wet geluidhinder (Wgh) van toepassing. Doel van deze wet is het terugdringen van hinder als gevolg van geluid en het voorkomen van een toename van geluidhinder in de toekomst.

In de Wgh is bepaald dat elke weg een zone heeft, waarbinnen onderzoek naar de geluidbelasting aan de gevels van nieuw te bouwen woningen en gebouwen ten behoeve van andere geluidgevoelige functies moet vinden. Een uitzondering geldt voor:

- Wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied;
- Wegen waarvoor een maximumsnelheid geldt van 30 km per uur.

Voorliggende ruimtelijke onderbouwing maakt een keerlus bij de Piet Bakkerschool mogelijk. Er wordt een extra stuk weg, parallel aan het Plevierenpad gerealiseerd met een extra uitrit op de Aalscholverlaan.

Het gaat hier eigenlijk om een verbetering van de huidige situatie. De taxibussen rijden twee keer op een werkdag en het gaat dan om ongeveer 15 á 20 taxibussen. Deze taxibussen maakten voorheen gebruik van één rijbaan en nu van twee rijbanen in eenrichting bereden. Daarmee is er geen toename van eventuele (geluid)overlast. Gelet op het feit dat er feitelijk geen sprake is van een toename van het aantal verkeersbewegingen en het een weg betreft binnen een 30 km per uur gebied is het niet nodig een akoestisch onderzoek uit te voeren naar wegverkeerslawaaï.

4.2 Hinder van bedrijven

Onderzocht is of de keerlus op de beoogde locatie op gespannen voet staat met eventuele bedrijvigheid in de nabijheid van de locatie. In de nabijheid van de keerlus zijn geen bedrijven gelegen die qua geur, stof geluid of gevaar te dicht op de keerlus zijn gelegen. Er zijn dus geen bedrijven aanwezig die in hun bedrijfsvoering zullen worden beperkt door de aanleg van de keerlus. Omgekeerd zijn er ook geen bedrijven aanwezig waarmee rekening moet worden gehouden met het realiseren van de toegangsweg en het vergroten van de keerlus. Er is derhalve geen sprake van hinder van bedrijfsactiviteiten.

4.3 Lichthinder

Na het realiseren van de nieuwe toegangsweg wordt de nieuwe toegangsweg en het Plevierenpad ingesteld als eenrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer. Het aanpassen van de keerlus heeft geen gevolgen op het gebied van lichthinder. Door het instellen van eenrichtingsverkeer wordt voorkomen dat het aspect lichthinder wordt vergroot.

Het instellen van eenrichtingsverkeer heeft ook een enigszins gunstig effect ten aanzien van de bebouwing die recht tegenover het Plevierenpad is gelegen. De lichten van de taxibussen die van de Piet Bakkerschool afkomen worden deels afgeschermd door de taxibussen die naar de school toegaan. De huidige inrit wordt door het aanleggen van de nieuwe toegangsweg minder gebruikt.

4.4 Bodem

Op 1 april 2007 is de gewijzigde Woningwet (Ww) in werking getreden. In de Ww is bepaald dat door de gemeenteraad in de bouwverordening regels moeten worden opgenomen om het bouwen op verontreinigde bodem te voorkomen. Deze regels hebben onder andere betrekking op het uitvoeren van een (bodem)onderzoek naar de aard en schaal van de verontreiniging van de bodem.

Ook is bepaald dat het college van burgemeester en wethouders een beslissing op een aanvraag voor een omgevingsvergunning moet aanhouden als blijkt dat de bodem is verontreinigd of wanneer het vermoeden bestaat dat sprake is van ernstige verontreiniging. 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 ruimtelijke plannen. 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.

In verband met de kwaliteit van de bodem ter plaatse van het projectgebied zijn de gegevens van het Bodemloket geraadpleegd. Het bodemloket geeft inzicht in maatregelen die de afgelopen jaren getroffen zijn om de bodemkwaliteit in kaart te brengen (bodemonderzoek) of te herstellen (bodemsanering). Er zijn geen aanwijzingen dat ter plaatse bodemverontreinigende bedrijfsactiviteiten hebben plaatsgevonden en/of de bodem verontreinigd is.



Figuur 4.1: kaart bodemloket

In het verleden is, zo blijkt uit de kaart van het bodemloket (zie figuur 4.1) dat er voor een zeer klein deel van plangebied een bodemonderzoek is uitgevoerd. De uitkomsten van dat onderzoek geven aan dat er geen nader onderzoek nodig is of sprake is van een saneringssituatie.

Daarnaast heeft de onderhavige aanvraag omgevingsvergunning geen betrekking op een bouwactiviteit of intensief grondgebruik, maar beperkt de activiteit zich tot de aanleg van een toegangsweg. Het aspect bodem vormt daarmee geen belemmering voor de aanleg van de toegangsweg.

4.5 Externe veiligheid

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

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

Op 27 oktober 2004 is het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) in werking getreden. De regelgeving, zoals die in het Bevi is opgenomen, is gericht op het beperken van de risico's van een ongeval met gevaarlijke stoffen in inrichtingen (bedrijven) voor personen. Het Bevi heeft een rechtstreekse werking. In het Bevi wordt de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico gegeven; voor het groepsrisico geldt slechts een oriënterende waarde. Kortheidshalve houdt dit in dat binnen de PR 10-6-contour geen kwetsbare objecten zijn toegestaan.

Op 1 januari 2011 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) in werking getreden. Dit besluit is gebaseerd op de Wet milieubeheer en de Wet ruimtelijke ordening. Het Bevb regelt onder andere welke veiligheidsafstanden moeten worden aangehouden rond buisleidingen met gevaarlijke stoffen. De normstelling is in lijn met het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Er wordt nog gewerkt aan een Structuurvisie Buisleidingen.



Figuur 4.2: provinciale risicokaart

In en in de directe nabijheid van het projectgebied is geen sprake van risicobronnen, zoals blijkt uit de provinciale risicokaart. Het benzinestation aan de Kanaalstraat ligt op ca. 300m afstand. De veiligheidszones liggen op grote afstand van het plangebied. Daarnaast vormen de keerlus en uitbreiding van parkeerplaatsen geen (beperkt) kwetsbare objecten als bedoeld in het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI).

Gelet hierop levert het aspect externe veiligheid geen belemmeringen op voor de realisatie van de toegangsweg en het vergroten van de keerlus.

4.6 Luchtkwaliteit

Nederland heeft de Europese regels ten aanzien van luchtkwaliteit geïmplementeerd in de Wet milieubeheer. De in deze wet gehanteerde normen gelden overal, met uitzondering van een arbeidsplaats (hierop is de Arbeidsomstandighedenwet van toepassing).

Op 15 november 2007 is het onderdeel luchtkwaliteit van de Wet milieubeheer in werking getreden. Kern van de wet is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hierin staat wanneer en hoe overschrijdingen van de luchtkwaliteit moeten worden aangepakt. Het programma houdt rekening met nieuwe ontwikkelingen zoals bouwprojecten of de aanleg van infrastructuur. Projecten die passen in dit programma, hoeven niet meer te worden getoetst aan de normen (grenswaarden) voor luchtkwaliteit. De ministerraad heeft op voorstel van de minister van VROM ingestemd met het NSL. Het NSL is op 1 augustus 2009 in werking getreden. Ook projecten die 'niet in betekenende mate' (nibm) van invloed zijn op de luchtkwaliteit hoeven niet meer te worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. De criteria om te kunnen beoordelen of er voor een project sprake is van nibm, zijn vastgelegd in de AMvB-nibm. In de AMvB-nibm is vastgelegd dat na vaststelling van het NSL of een regionaal programma een grens van 3% verslechtering van de luchtkwaliteit (een toename van maximaal 1,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 of PM_{10}) als 'niet in betekenende mate' wordt beschouwd.

Gezien de omvang van het project wordt vastgesteld dat het project, ingevolge de systematiek van de Regeling NIBM, dient te worden beschouwd als een NIBM-project. Het project kan derhalve zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

4.7 Ecologie

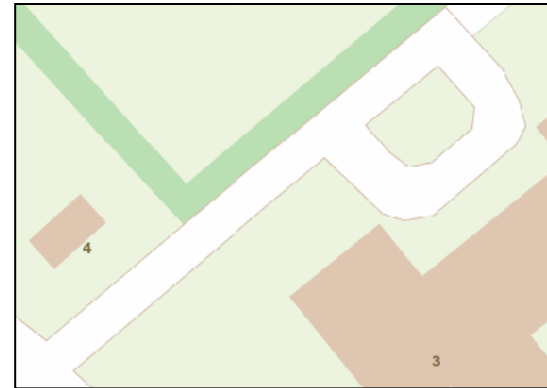
Het plangebied ligt in het stedelijk gebied en heeft geen ecologische waarde. De gronden zijn nu in gebruik als groenstrook tussen het Plevierenpad, het schoolgebouw en het schoolplein. Binnen het plangebied is geen bebouwing aanwezig waarin dieren zich kunnen huisvesten. Daarnaast blijft het open karakter van het plangebied niet gewijzigd. Het aspect ecologie vormt daardoor geen belemmering voor de aanleg van de toegangsweg en het vergroten van de keerlus.

4.8 Cultuurhistorie en archeologie

4.8.1 Cultuurhistorie

Op grond van de Modernisering Monumentenwet (MoMo) op 1 januari 2012 dienen ruimtelijke plannen tevens een analyse van cultuurhistorische waarden van het plangebied te bevatten. Er 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.



Figuur 4.3: cultuurhistorische kaart

Op basis van de cultuurhistorische kaart heeft het plangebied geen specifieke waarde en vormt cultuurhistorie geen belemmering voor de aanleg van de toegangsweg en het vergroten van de keerlus.

4.8.2 Archeologie

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

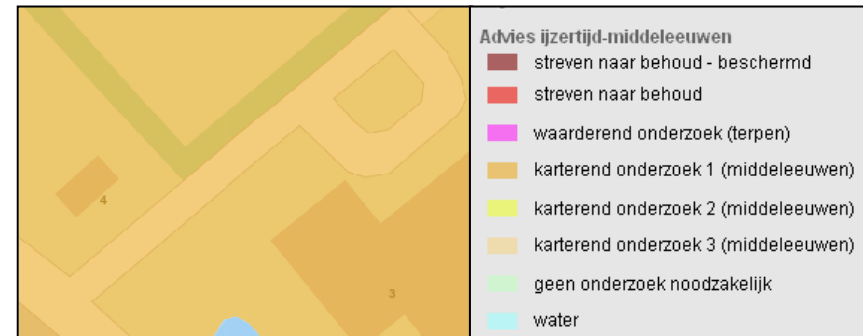
behoudsmaatregelen of een behoorlijk onderzoek van eventueel aanwezige archeologische waarden. Ondertussen is dit vertaald in de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz) die op 1 september 2007 van kracht is geworden.

Om vast te stellen hoe groot de kans is dat er archeologische waarden geschaad zullen worden als gevolg van de plannen om in het plangebied een innovatiecentrum te realiseren, is de FAMKE geraadpleegd. Deze kaart, de Friese Monumentenkaart Extra, laat de verschillende archeologische regimes in de provincie Fryslân zien. Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen steentijdbronstijd en ijzertijd-middeleeuwen. De kaartuitsneden van de omgeving van het plangebied zijn weergegeven in deze paragraaf.

Voor het plangebied geldt voor de periode IJzertijd-Middeleeuwen het volgende advies: **Karterend onderzoek 1**. In het gebied kunnen archeologische resten bevinden uit de periode ijzertijd-middeleeuwen. De provincie beveelt aan om bij ingrepen van meer dan 500m² een karterend archeologisch onderzoek uit te voeren. Dit archeologisch onderzoek moet bestaan uit minimaal zes boringen per hectare, met een minimum van zes boringen per plan, waarbij duidelijk wordt of er vindplaatsen in het plangebied aanwezig zijn.

De resultaten van het karterend onderzoek kunnen ook uitwijzen dat de voorgenomen ingreep niet bezwaarlijk is, of met welke randvoorwaarden in het plan rekening dient te worden gehouden. Mocht het plangebied een bebouwde kom betreffen, dan dient in de onderzoeksstrategie rekening te worden gehouden met recente verstoringen die

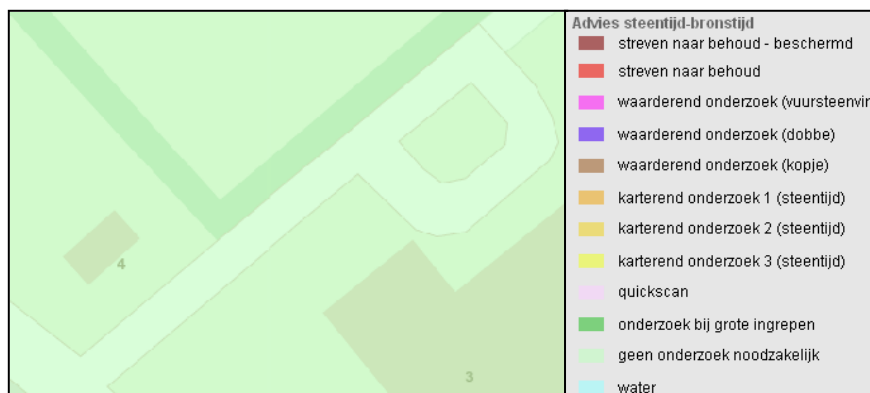
zich kunnen hebben voorgedaan. Worden er een of meerdere vindplaatsen aangetroffen, dan zal uit nader onderzoek moeten blijken hoe waardevol deze vindplaatsen zijn. De aard van dit waarderend onderzoek hangt af van het type aangetroffen vindplaats.



Figuur 4.4: kaart ijzertijd-middeleeuwen

Het plangebied is kleiner dan 500m², derhalve is geen karterend onderzoek 1 nodig.

Voor het plangebied geldt voor de periode steentijd-bronstijd het volgende advies: **geen onderzoek nodig**. Uit eerdere onderzoeken is gebleken dat er zich geen archeologische resten in de bodem bevinden, of wanneer de archeologische verwachting op gefundeerde gronden zeer laag is, en waar eventuele resten uit de steentijd zich vermoedelijk zodanig diep onder het maaiveld bevinden dat de kans op aantasting bij de meeste ingrepen zeer klein is.



Figuur 4.5: kaart steentijd-bronstijd

Het aspect cultuurhistorie en archeologie vormt geen belemmering voor de aanleg van de toegangsweg en het vergroten van de keerlus.

4.9 Water

Op grond van artikel 6.18 Bor is de watertoets verplicht voor omgevingsvergunningen. 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'.

Voorliggende ruimtelijke onderbouwing is door middel van de digitale watertoets voorgelegd aan Wetterskip Fryslân. Wetterskip Fryslân heeft geconstateerd dat de voorgenomen ontwikkeling een beperkte invloed heeft op de waterhuishouding en dat daarmee volstaan kan worden met een standaard wateradvies. Het Wetterskip ziet af van verdere compensatie van de toename van het verhard oppervlak, mits de parkeerstrook wordt aangelegd met graskeien en klinkers. Het vergroten van de bestaande waterpartij binnen het plangebied zou tot gevaarlijke situaties kunnen leiden voor de kinderen met een beperking die op deze locatie het onderwijs volgen. Dit wateradvies is opgenomen als bijlage van deze ruimtelijke onderbouwing.

4.10 Kabels en leidingen

Er bevinden zich geen hoofdtransportleidingen in de directe omgeving van het projectgebied. Voor de overige aanwezige leidingen wordt er door de initiatiefnemer melding gedaan alvorens er met de bouwwerkzaamheden gestart wordt.

5 Juridische toelichting

5.1 Vormgeving

Zoals in de inleiding is aangegeven, is ervoor gekozen het onderhavige project mogelijk te maken door middel van een omgevingsvergunning voor het afwijken van een bestemmingsplan (hierna omgevingsvergunning) als bedoeld in artikel 2.12, lid a onder 3 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (voorheen een projectbesluit als bedoeld in artikel 3.10 Wro). De omgevingsvergunning bestaat in ieder geval uit een goede ruimtelijke onderbouwing (2.12, lid a onder 3 Wabo) en uit een verbeelding die het mogelijk maakt om in een digitale omgeving de plannen weer te geven en de locatie (geometrische plaatsbepaling) vast te leggen.

5.2 Procedure

In artikel 3.10 Wabo is bepaald dat voor de in deze ruimtelijke onderbouwing bedoelde omgevingsvergunning de uitgebreide voorbereidingsprocedure als beschreven in artikel 3.10 Wabo van toepassing is. Na aankondiging in de Staatscourant en in één of meer plaatselijke dag-, nieuws-, of huis-aan-huisbladen wordt de ontwerp-omgevingsvergunning gedurende zes weken ter inzage gelegd. Gedurende deze periode kan een ieder zienswijzen omtrent het ontwerp naar voren brengen. Deze procedure is vastgelegd in de Algemene wet bestuursrecht, afdeling 3.4. Tevens draagt het bevoegd gezag zorg voor het verkrijgen van de verklaring van geen bedenkingen van de gemeenteraad door het toezenden van alle benodigde stukken (artikel 3.11 Wabo).

De beslistermijn op de ontwerp-omgevingsvergunning van zes maanden begint te lopen op de dag ná de dag van ontvangst van de aanvraag (art. 3.12 lid 7 Wabo). De beslistermijn van zes maanden mag eenmaal verlengd worden, met ten hoogste zes weken (art. 3.12 lid 8 Wabo). Na de vaststelling van de omgevingsvergunning maakt het bevoegd gezag het vaststellingsbesluit bekend. De mededeling van het definitieve besluit wordt tevens langs elektronische weg gedaan en beschikbaar gesteld (art. 6.14 Bor juncto. Regeling standaarden ruimtelijke ordening 2008).

Op de ontwerp-omgevingsvergunning moet tevens het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 Wet ruimtelijke ordening worden gevoerd (artikel 6.18 Bor). Indien door Gedeputeerde Staten of de inspecteur een zienswijze is ingediend en deze zienswijze niet volledig is overgenomen, wordt het vaststellingsbesluit na 6 weken na de vaststelling van de omgevingsvergunning bekendgemaakt. Uiterlijk 6 weken na bekendmaking van het vaststellingsbesluit kan er beroep worden ingesteld bij de sector bestuursrecht van de rechtbank en eventueel hoger beroep bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

6 Economische uitvoerbaarheid

Voorliggende ruimtelijke onderbouwing is opgesteld naar aanleiding van het voornemen om een toegangsweg aan te leggen en de bestaande keerlus te verbreden aan het Plevierenpad bij de Piet Bakkerschool in Sneek. De kosten voor de bouw alsook de kosten voor de noodzakelijke onderzoeken voor voorliggende ruimtelijke onderbouwing zullen door de initiatiefnemer, de gemeente Súdwest-Fryslân, worden gedragen. Daarnaast heeft de gemeente ook de gebruikelijke kosten voor de planbegeleiding.

Door het verlenen van de omgevingsvergunning is er de kans dat door eigenaren van gronden in de directe omgeving van het plangebied bij de gemeente op grond van artikel 6.1 van de Wro een verzoek tot tegemoetkoming in de planschade wordt ingediend. De mogelijke kosten die samenhangen met deze tegemoetkoming in de planschade zullen door de initiatiefnemer worden gedragen. Op basis van deze overweging moet de voorliggende ruimtelijke onderbouwing economisch uitvoerbaar worden geacht.

De exploitatiekosten zijn derhalve anderszins verzekerd. Een exploitatieplan op grond van de Grondexploitatiewet is dan ook niet noodzakelijk. Dit betekent dat de uitvoerbaarheid van het voorliggende plan niet door onvoldoende economische uitvoerbaarheid wordt belemmerd.

Bijlage: Wateradvies