

omgevingsvergunning

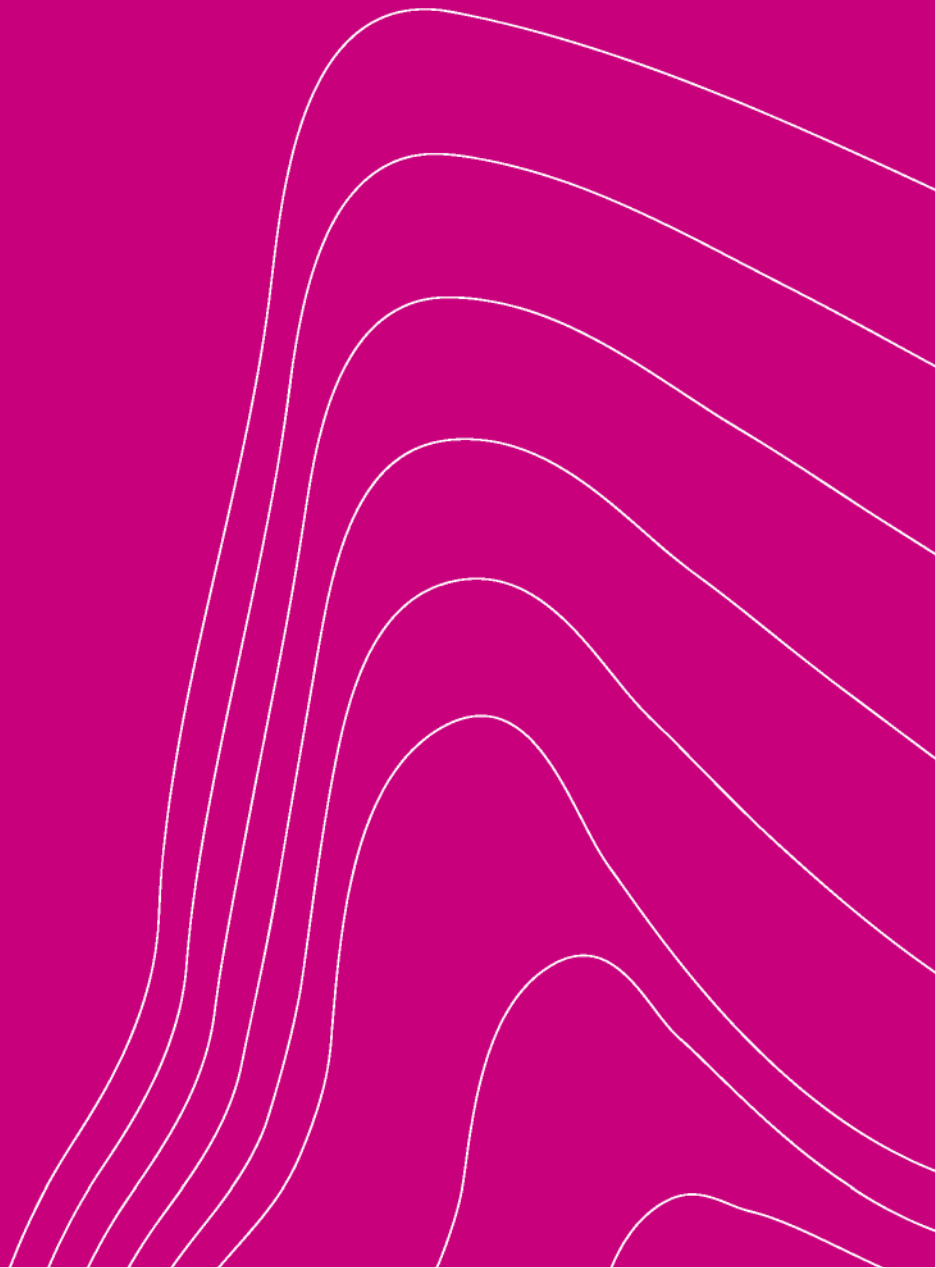


Realiseren van een tweede inrit en brug te Hearekeunst 25 Workum

Súdwest-Fryslân

RHO ADVISEURS

DATUM





Inhoudsopgave

Ruimtelijke onderbouwing		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	6
1.1	Aanleiding	6
1.2	Ligging projectgebied	6
1.3	Planologische regeling	7
1.4	Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2	Projectbeschrijving	10
2.1	De huidige situatie	10
2.2	Voorgenomen situatie	10
2.3	Verkeer en parkeren	12
Hoofdstuk 3	Beleidskader	14
3.1	Rijksbeleid	14
3.2	Provinciaal beleid	15
3.3	Gemeentelijk beleid	15
Hoofdstuk 4	Milieu- en omgevingsaspecten	17
4.1	Archeologie	17
4.2	Cultuurhistorie	17
4.3	Ecologie	18
4.4	Bodem	19
4.5	Luchtkwaliteit	19
4.6	Geluid	20
4.7	Water	20
4.8	Kabels en leidingen	21
4.9	Externe veiligheid	21
4.10	Vormvrije m.e.r.-beoordeling	22
Hoofdstuk 5	Uitvoerbaarheid	24
5.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	24
5.2	Economische uitvoerbaarheid	24
Hoofdstuk 6	Conclusie	25
6.1	Aanleiding	25



6.2	Afweging	25
6.3	Conclusie	25
Bijlagen		27
Bijlage 1	Mobiliteitstoets Hearekeunst 25 Workum	29
Bijlage 2	Watertoets	35



Ruimtelijke onderbouwing

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Aan de Hearekeunst 25 in Workum zijn twee bedrijven gevestigd: [REDACTED]. Beide bedrijven maken op dit moment gebruik van dezelfde in- en uitrit.

De voorliggende onderbouwing ziet op het bedrijf [REDACTED] (hierna initiatiefnemer). De initiatiefnemer gaat een nieuwe loods, een nieuw magazijn en een nieuw kantoor bouwen met bijbehorende voorzieningen waaronder een eigen entree die aansluit op de Hearewei. Met de realisatie van de nieuwe entree wordt het verkeer van beide bedrijven gesplitst en vermenging van vrachtverkeer en bezoekers van de jachthaven voorkomen.

De nieuwe gebouwen en de bijbehorende voorzieningen zoals de uitbreiding van de parkeergelegenheid zijn planologisch vergunbaar op basis van het geldende bestemmingsplan *Workum-Kom*. De nieuwe entree met bijbehorende kleine brug ligt echter ten dele binnen de enkelbestemmingen 'Groen' en 'Water'. Op basis van deze bestemming is de realisatie van de inrit en de kleine brug niet mogelijk. Om de ontwikkeling juridisch-planologisch mogelijk te maken, moet een omgevingsvergunning (art. 2.12 lid 1, sub a onder 3° Wabo) worden aangevraagd. Het verlenen van de vergunning is slechts mogelijk indien de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Om aan te kunnen tonen dat de beoogde ontwikkeling niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening, dient een ruimtelijke onderbouwing te worden opgesteld. Deze ruimtelijke onderbouwing heeft als doel om het voorliggende initiatief inzichtelijk te maken, aan te tonen dat deze aansluit bij de huidige beleidskaders en om de ruimtelijke en maatschappelijke haalbaarheid te onderbouwen.

1.2 Ligging projectgebied

Het projectgebied is gelegen in het zuid-oosten van Workum aan de Hearekeunst 25. In figuur 1.1 is de ligging van het projectgebied van de totale ontwikkeling weergegeven.



Figuur 1.1 Ligging projectgebied

Deze ruimtelijke onderbouwing richt zich alleen op het deel van de inrit met brug die planologisch niet inpasbaar is.

1.3 Planologische regeling

Bestemmingsplan

Het projectgebied is geregeld in het bestemmingsplan *Workum - Kom*, vastgesteld op 31 maart 2011. In figuur 1.2 is een uitsnede van het bestemmingsplan *Workum - Kom* opgenomen.



Figuur 1.2 Uitsnede bestemmingsplan Workum - Kom (bron: www.ruimtelijkeplannen.nl)

Het projectgebied heeft in het bestemmingsplan *Workum - Kom* de bestemming 'Bedrijventerrein', 'Water' en 'Groen'.

De voor 'Bedrijventerrein' aangewezen gronden zijn bestemd voor bedrijven tot en met categorie 2.1 volgens de bijlage bij het bestemmingsplan en voor een scheepsbouwbedrijf. De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor water met daaraan ondergeschikt groenvoorzieningen, wegen, straten en paden, waterhuishoudkundige voorzieningen en openbare nutsvoorzieningen.

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor groenvoorzieningen, bermen en beplanting, paden, water en recreatief medegebruik.

De bestemming 'Water' is bedoeld voor water, waarbij bruggen alleen mogelijk zijn binnen de aanduiding 'brug'. Ondergeschikt zijn wegen, straten en paden wel mogelijk.

Toetsing aan bestemmingsplan

Bij de toetsing van de ontwikkeling in het projectgebied aan het bestemmingsplan blijkt dat er strijd is met het bestemmingsplan *Workum - Kom*. De nieuw aan te leggen inrit is namelijk deels gelegen op gronden met de bestemming 'Groen' en de bestemming 'Water'. Het realiseren van een inrit en met een bijbehorende brug is niet mogelijk binnen deze bestemmingen, omdat de aanduiding 'brug' ontbreekt. Het deel van de ontwikkeling



in het projectgebied dat valt binnen de bestemming 'Bedrijf', is planologisch inpasbaar.

1.4 Leeswijzer

Na deze inleiding wordt in Hoofdstuk 2 een beschrijving gegeven van de huidige situatie en de gewenste ontwikkeling. In Hoofdstuk 3 worden de uitgangspunten getoetst aan het, voor het project relevante, beleid op de verschillende niveaus. In Hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de omgevingsaspecten. Ten slotte worden in Hoofdstuk 5 de maatschappelijk en economische uitvoerbaarheid van het project besproken. De ruimtelijke onderbouwing sluit af met een conclusie in Hoofdstuk 6.

Hoofdstuk 2 Projectbeschrijving

2.1 De huidige situatie

De ontsluiting van de bedrijven vindt nu plaats ten westen van het terrein op de Hearekeunst. Het terrein is op dit moment beperkt bebouwd. Op het terrein bevindt zich een werkplaats met opslag. In figuur 2.1 is een luchtfoto van de bestaande situatie opgenomen.



Figuur 2.1 Luchtfoto huidige situatie

2.2 Voorgenomen situatie

De bedrijven [REDACTED] maken op dit moment gebruik van dezelfde in- en uitrit. Aan de Heareweel wordt een nieuwe in- en uitrit inclusief een kleine brug over de watergang gerealiseerd voor [REDACTED]. De daarbij te realiseren toegangspoort zal op aanzienlijke afstand van de openbare weg komen te liggen. De nieuwe in- en uitrit zorgt ervoor dat het personeel, vrachtverkeer en koeriers het bedrijf kunnen bereiken via een eigen entree. Hiermee wordt vermenging van vrachtverkeer en bezoekers van de jachthaven voorkomen waarmee de verkeersveiligheid wordt verbeterd.

Om een veilige verkeerssituatie te waarborgen, wordt de uitrit met een afwijkende verharding en afwijkende kleur aangelegd. Met de aanleg wordt duidelijk gemaakt dat het wegverkeer van de Heareweel voorrang heeft op het verkeer afkomstig van de uitrit.

Opgemerkt wordt dat naast de realisatie van een nieuwe in- en uitrit ook een nieuwe loods, een nieuw magazijn en een nieuw kantoor wordt gerealiseerd. Dit is planologisch gezien al mogelijk en wordt verder buiten beschouwing gelaten.

Tevens wordt de bestaande watergang verbreed om te dienen als watercompensatie.

In figuur 2.2 is een situatieschets en een 3D weergave van de toekomstige situatie opgenomen.



Figuur 2.2 *Situatieschets en 3D weergave toekomstige situatie*

2.3 Verkeer en parkeren

Op het gebied van verkeer en vervoer bestaat geen specifieke wetgeving die relevant is voor de voorgenomen activiteit. Wel dient in het kader van het ruimtelijk plan dat de activiteit mogelijk maakt, te worden onderbouwd dat het geheel voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Dit houdt onder meer in dat er voldoende parkeergelegenheid aanwezig dient te zijn en de eventuele verkeersstoename niet leidt tot knelpunten in de verkeersafwikkeling. Voor deze onderbouwing is een mobiliteitstoets uitgevoerd. De toets is opgenomen in bijlage 1.

Verkeersgeneratie beoogde ontwikkeling

In de huidige situatie wordt het verkeer gegenereerd door personeel, ligplaatshouders, koeriers, vrachtverkeer en bezoekers. Volgens [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED], komen gemiddeld 28 voertuigen per dag. Dit zorgt voor een gemiddelde verkeersgeneratie van 56 mvt/etmaal.

Hiervan zal in de toekomstige situatie gemiddeld 40 mvt/etmaal gebruik maken van de bestaande entree. De nieuwe entree zal door gemiddeld 16 mvt/etmaal worden gebruikt. De beoogde ontwikkeling zal niet leiden tot een verkeersstoename.

Voor het beoordelen van de verkeersafwikkeling dient gekeken te worden naar het maatgevende uur, waarin doorgaans 10% van de etmaalintensiteit wordt afgewikkeld. Gedurende het drukste spitsuur zorgt de ontwikkeling van het projectgebied voor een verkeersgeneratie van 6 mvt/uur.

Ontsluiting

Gemotoriseerd verkeer

Het projectgebied wordt in de huidige situatie ontsloten vanaf de weg Hearekeunst, een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/uur. De Hearekeunst heeft een wegbreedte van circa 4,80 meter. In de toekomstige situatie komt er een tweede nieuwe aansluiting van het terrein op de Hearewei die ervoor zorgt dat het projectgebied beter wordt ontsloten.

In noordelijke en oostelijke richting wordt het bedrijf ontsloten via Hearewei. De Hearewei sluit aan op de Spoardyk die vervolgens aansluit op provinciale weg de N359. Zowel de Hearewei als de Spoardyk zijn erftoegangswegen met een 30 km/uur regime. In zuidelijke richting wordt het bedrijf ontsloten via de route Hearewei-Hylperdijk-Lange Leane naar N359 in de richting van Koudum. De Hylperdijk en de Lange Leane zijn ingericht als erftoegangswegen met een verzamelingsfunctie met een 60 km/uur regime.

De omvang van de verkeersgeneratie en het feit dat het verkeer zich daarnaast over verschillende routes verdeelt leidt op de verschillende routes tot een dusdanig laag aandeel in de verkeersintensiteit dat dit niet van invloed is op de verkeersveiligheid en/of de verkeersafwikkeling.

Langzaam verkeer

Het fietsverkeer wordt op de wegen die het bedrijf ontsluiten gemengd afgewikkeld met het autoverkeer.

Gezien het geldende 30 km/uur-regime binnen de kern en het feit dat de verkeersomvang niet wezenlijk wijzigt als gevolg van de ontwikkeling, kan worden gesteld dat de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling van het langzaam verkeer na realisatie van de ontwikkeling voldoende is gewaarborgd.



Openbaar vervoer

De dichtstbijzijnde bushalte is gelegen op circa 250 meter loopafstand aan de Hearewei. Bij deze halte halteert buslijn 44 tussen het busstation van Bolsward en Harich Rotonde in Balk. Er is sprake van een frequentie van 1 keer per uur in beide richtingen.

Gezien de kort loopafstand tot de bushalte en rekening houdend met de bediening per openbare vervoer is de ontsluiting van de ontwikkeling per openbaar vervoer voldoende gewaarborgd.

Parkeren

De boogde ontwikkeling zal volgens   niet leiden tot een toenemende parkeerbehoefte. De parkeerbehoefte wordt in de huidige situatie voorzien op eigen terrein.

Conclusie

De verkeerstoename door de ontwikkeling van een nieuwe loods, magazijn en kantoor zal niet leiden tot knelpunten in de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op de omliggende wegen. Dit wordt mede ingegeven door het feit dat de toegangspoort op aanzienlijke afstand van de openbare weg wordt gerealiseerd, waardoor eventuele wachtrijen de verkeersafwikkeling op de omliggende wegen niet negatief zal beïnvloeden. Ook kan worden voorzien in voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein om in de parkeerbehoefte van het plan te voorzien. De aspecten verkeer en parkeren staan de planontwikkeling dan ook niet in de weg. Er zijn verschillende vergunning nodig voordat de nieuwe ontsluiting op de Hearewei kan worden gerealiseerd.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld. De NOVI is de langetermijnvisie van het Rijk op de toekomstige inrichting en ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De NOVI geeft richting en helpt om keuzes te maken, te kiezen voor slimme combinaties van functies en uit te gaan van de specifieke kenmerken en kwaliteiten van gebieden. Het is de bedoeling er nu mee aan de slag te gaan en beslissingen niet uit te stellen of door te schuiven. Het versterken van de omgevingskwaliteit staat in de NOVI centraal. Dat wil zeggen dat alle plannen met oog voor de natuur, gezondheid, milieu en duurzaamheid gemaakt moeten worden. Bij de NOVI hoort een Uitvoeringsagenda. Hierin staat hoe uitvoering wordt gegeven aan de NOVI.

Binnen de NOVI zijn 8 voorlopige aandachtsgebieden geformuleerd als zogeheten NOVI-gebied. In een NOVI-gebied krijgt een aantal concrete vraagstukken extra prioriteit. Dit helpt om grote veranderingen en ruimtelijke opgaven in een regio beter te realiseren.

Opgaven

Er is in Nederland sprake van een aantal dringende maatschappelijke opgaven. Deze opgaven kunnen niet apart van elkaar worden opgelost. Ze moeten in samenhang bekeken worden. Ze grijpen in elkaar en vragen meer ruimte dan beschikbaar is in Nederland. Niet alles kan, niet alles kan overal. Op het niveau van nationale belangen wil het Rijk sturen en richting geven aan de omgeving in Nederland, verwoord in vier opgaven:

1. ruimte maken voor klimaatverandering en energietransitie;
2. de economie van Nederland verduurzamen en het groeipotentieel behouden;
3. steden en regio's sterker en leefbaarder maken;
4. een toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Realiseren opgaven

In de NOVI zijn twee instrumenten opgenomen om de opgaven te realiseren:

1. De Omgevingsagenda

In de Omgevingsagenda agenderen het Rijk en regio de gezamenlijke vraagstukken en de gewenste aanpak daarvan. De Omgevingsagenda biedt een basis voor uitvoeringsafspraken en inzet van programma's en projectbesluiten van Rijk en regio.

2. De NOVI-gebieden

Een NOVI-gebied is een instrument waarbij Rijk en regio meerdere jaren verbonden zijn aan de gezamenlijke uitwerking van de verschillende opgaven in het ruimtelijke domein. Vaak wordt voortgebouwd op bestaande samenwerkingstrajecten. Denk aan een Regio Deal en een verstedelijkingsstrategie.

De regio waarvan de gemeente Súdwest-Fryslân deel uitmaakt is niet aangewezen als NOVI-gebied. De voorgenomen ontwikkeling raakt geen rijksbelangen als opgenomen in de NOVI.

3.2 Provinciaal beleid

Omgevingsvisie Fryslân - De romte diele

Op 23 september 2020 is de omgevingsvisie *Fryslân - De romte diele* vastgesteld waarin de ambitie voor de provincie voor 2030 - 2050 uitgesproken. Hierbij wordt gewerkt met 9 principes die richting geven bij het maken van keuzes. Enerzijds zijn de principes inhoudelijk van aard, zoals zuinig ruimtegebruik, omgevingskwaliteit als ontwerpbasis, koppelen van ambities, gezondheid en veilig. Anderzijds zijn er samenwerkingsprincipes, zoals rolbewust, decentraal wat kan, het ja, mits principe, aansluiting zoeken en sturen op proces, ruimer op inhoud. De insteek om de ambities te realiseren is niet door verandering tegen te houden, maar door de gewenste nieuwe ontwikkelingen te laten aansluiten bij bestaande kwaliteiten. In de Verordening Romte Fryslân 2014 zijn de beleidsuitgangspunten vertaald naar regels voor ruimtelijke projecten.

Verordening Romte Fryslân 2014

Op 25 juni 2014 is de Verordening Romte Fryslân 2014 vastgesteld, deze is daarna een aantal keren partieel herzien. In de verordening zijn regels opgenomen die ervoor moeten zorgen dat de provinciale ruimtelijke belangen doorwerken in de gemeentelijke ruimtelijke plannen. De verordening wordt vervangen door de Omgevingsverordening.

In artikel 1 van de verordening worden regels gegeven gericht op het bundelen van stedelijke functies in stedelijk gebied. Indien dit niet mogelijk is, kan aansluitend op bestaand stedelijk gebied een uitbreidingslocatie worden toegestaan. Tot het bestaand stedelijk gebied van een kern rekent de provincie het (aaneengesloten) gebied met stedelijke functies (woonbebouwing, bedrijfsbebouwing in brede zin en maatschappelijke functies), waaronder mede begrepen de daarbij behorende voorzieningen (inclusief groenvoorzieningen) en verkeersinfrastructuur. Volgens de verordening valt de locatie binnen het bestaand stedelijk gebied. Hier kunnen stedelijke functies, zoals uitbreidingen bij bestaande bedrijven, toegevoegd worden.

In artikel 2 is bepaald dat in de plantoelichting van een ruimtelijk plan wordt aangegeven op welke wijze het plan rekening houdt met de (eventuele) aanwezige archeologische waarden. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 4.1 waar ingegaan wordt op archeologie ter plaatse.

In artikel 4 is bepaald dat nieuw bedrijfsterrein of uitbreiding van een bestaand bedrijfsterrein daarvoor schriftelijk instemming van Gedeputeerde Staten noodzakelijk is. In het voorliggend geval gaat het om de realisatie van een inrit met brug bij een bestaand bedrijventerrein en geen uitbreiding van het terrein.

In het projectgebied wordt een nieuwe loods van circa 1.125 m², een nieuw magazijn van circa 300 m² en een nieuw kantoor van 277 m² gerealiseerd. Echter alleen de bijbehorende nieuw te realiseren inrit inclusief brug past niet binnen de geldende planologische kaders. Gelet op het vorenstaande wordt geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling passend is binnen de Verordening Romte Fryslân.

3.3 Gemeentelijk beleid

Omgevingsvisie Súdwest-Fryslân



Op 29 april 2021 is de *Omgevingsvisie Súdwest-Fryslân* vastgesteld. In deze omgevingsvisie staan de volgende vijf thema's centraal:

1. gezonde vitale mensen in een gezonde en veilige omgeving;
2. sterke kernwaarden: cultureel erfgoed, natuur, weids en waterrijk landschap;
3. veerkrachtige en leefbare wijken, dorpen en steden;
4. vitaal en aantrekkelijk landschap;
5. duurzaam, energieneutraal en klimaatadaptief.

In het projectgebied wordt een nieuwe loods van circa 1.125 m², een nieuw magazijn van circa 300 m² en een nieuw kantoor van 277 m² gerealiseerd. Echter alleen de nieuw te realiseren inrit met bijbehorende brug past niet binnen de geldende planologische kaders. In hoofdstuk 2 is aangetoond dat het verkeerstechnisch niet zorgt voor belemmeringen. In hoofdstuk 4 is aangetoond dat het milieutechnisch niet zorgt voor belemmeringen. Geconcludeerd wordt dat wordt voldaan aan de gemeentelijke omgevingsvisie.

Hoofdstuk 4 Milieu- en omgevingsaspecten

4.1 Archeologie

Toetsingskader

Per 1 juli 2016 is de Monumentenwet 1988 vervallen. Een deel van de wet is op deze datum overgegaan naar de Erfgoedwet. Het deel dat betrekking heeft op de besluitvorming in de fysieke leefomgeving gaat over naar de Omgevingswet. Dit geldt ook voor de verordeningen, bestemmingsplannen, vergunningen en ontheffingen op het gebied van archeologie. Vooruitlopend op de datum van ingang van de Omgevingswet zijn deze artikelen te vinden in het Overgangsrecht in de Erfgoedwet, waar ze ongewijzigd van toepassing blijven zolang de Omgevingswet nog niet van kracht is.

De kern van de wet is dat wanneer de bodem wordt verstoord, archeologische resten intact moeten blijven. Als dit niet mogelijk is, is opgraving een optie. Om inzicht te krijgen in de kans op het aantreffen van archeologische resten in bepaalde gebieden zijn op basis van historisch onderzoek archeologische verwachtingskaarten opgesteld. Voor de gemeente Súdwest-Fryslân wordt gebruik gemaakt van de Friese Archeologische Monumentenkaart Extra (FAMKE).

Toetsing

Uit de Friese Archeologische Monumentenkaart Extra (FAMKE) blijkt dat er in het projectgebied mogelijk archeologische resten aanwezig zijn uit de periode ijzertijd - middeleeuwen. Bij ingrepen van meer 500 m² moet karterend archeologisch onderzoek worden verricht. Het voorgenomen initiatief ziet enkel op de aanleg van een inrit met brug. Daarmee wordt de grenswaarde voor karterend (boor)onderzoek van 500 m² niet overschreden en is geen archeologisch onderzoek noodzakelijk.

Daarnaast blijkt dat in het projectgebied mogelijk archeologische resten uit de steentijd aanwezig zijn. De provincie beveelt daarom aan om bij ingrepen van meer dan 5.000 m² een karterend (boor)onderzoek uit te laten voeren. Zoals hierboven is benoemd ziet het initiatief enkel op de aanleg van een inrit met brug. Daarmee wordt de grenswaarde voor karterend (boor)onderzoek van 5.000 m² niet overschreden en is geen archeologisch onderzoek noodzakelijk.

Er is op basis van het archeologiebeleid geen noodzaak tot het uitvoeren van archeologisch onderzoek. Voor de uitvoering van het plan blijft de meldingsplicht van kracht. Indien onverhoopt archeologische resten worden aangetroffen, dan moet dit bij het bevoegd gezag worden gemeld.

Het aspect archeologie staat de beoogde ontwikkeling niet in de weg.

4.2 Cultuurhistorie

Toetsingskader

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is bepaald dat in een ruimtelijk plan een beschrijving opgenomen moet worden van de manier waarop met de aanwezige cultuurhistorische waarden rekening is gehouden.



Toetsing

Binnen het projectgebied zijn geen specifieke cultuurhistorische waarden aanwezig. Ten zuiden van het projectgebied loopt een cultuur-historisch pad. Met de aanleg van de nieuwe inrit met brug wordt dit pad niet doorkruist.

De cultuurhistorische waarden van de omgeving blijven in tact. Het aspect cultuurhistorie vormt derhalve geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

4.3 Ecologie

Toetsingskader

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet rekening gehouden worden met de natuurwaarden van de omgeving en met beschermde plant- en diersoorten. Met de Wet natuurbescherming (Wnb) zijn alle bepalingen met betrekking tot de bescherming van natuurgebieden en dier- en plantensoorten samengebracht in één wet. De Wnb implementeert diverse Europeesrechtelijke regelgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn in de Nederlandse wetgeving.

Gebiedsbescherming

De Wnb kent diverse soorten natuurgebieden, te weten:

- Natura 2000-gebieden;
- Natuurnetwerk Nederland (NNN).

Soortenbescherming

In de Wnb wordt een onderscheid gemaakt tussen:

- soorten die worden beschermd in de Vogelrichtlijn;
- soorten die worden beschermd in de Habitatrichtlijn;
- overige soorten.

Toetsing

De ontwikkeling van het projectgebied betreft een ruimtelijke ingreep waarbij een groenstrook doorkruist wordt ten behoeve van een inrit met brug.

Gebiedsbescherming

Natura 2000-gebieden en NNN

Het projectgebied vormt geen onderdeel van een natuur- of groengebied met een beschermde status, zoals Natura 2000. Het projectgebied maakt ook geen deel uit van het Natuurnetwerk Nederland (NNN).

Rondom het projectgebied liggen verschillende Natura 2000-gebieden. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied in de omgeving van het projectgebied die overbelasting ervaart van stikstofdepositie is de Waddenzee (op 14,5 kilometer afstand). Negatieve effecten op habitattoorten of habitattypen waarvoor de Waddenzee en andere Natura 2000-gebieden zijn aangewezen, kunnen op grond van deze afstand alsmede de beperkte omvang en uitstraling van de voorgenomen werkzaamheden, op voorhand worden uitgesloten. Andere Natura 2000-gebieden die overgevoelig zijn voor stikstof liggen verder weg en zullen geen negatief effect ondervinden



van de werkzaamheden. Ook effecten op het NNN in de omgeving van het projectgebied kunnen op grond van de geringe uitstraling van het planvoornemen op de omgeving op voorhand worden uitgesloten.

Stikstofdepositie

Gezien de relatief grote afstand kunnen negatieve effecten op dit gebied en op grotere afstand gelegen Natura 2000-gebieden als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling op voorhand worden uitgesloten. In de gebruiksfase is geen sprake van stikstofdepositie door gasverbruik en daarnaast neemt het aantal verkeersbewegingen niet toe. Hierdoor is in de gebruiksfase geen sprake van stikstofuitstoot.

Tijdens de aanlegfase is het aantal verkeersbewegingen voor de aanvoer van het materiaal dermate beperkt, omdat het een kleine ontwikkeling betreft. Bovendien wordt zeer gering gebruik gemaakt van (zware) machines voor de aanleg van de inrit en kleine brug. Hierdoor kan ook voor de aanlegfase worden gesteld dat er geen negatieve effecten op de stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden zullen optreden.

Soortenbescherming

Deze ruimtelijke onderbouwing ziet enkel op de aanleg van een inrit met brug binnen een bestaande groenstrook en watergang. De groenstrook bestaat uit gras en bomen. Voor het voornemen worden geen bomen gekapt. Gelet hierop heeft de locatie geen potenties voor vast leefgebied of verblijfplaatsen van beschermde soorten.

Er vinden geen fysieke ingrepen plaats in de watergang en daardoor heeft de ontwikkeling geen invloed op de aanwezige flora en fauna in het water. Het is daarom niet noodzakelijk om een ecologisch onderzoek uit te voeren.

4.4 Bodem

Toetsingskader

Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan rekening te worden gehouden met de bodemgesteldheid in het projectgebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden vastgesteld of er sprake is van een saneringsnoodzaak. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren). Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur te worden gerealiseerd op bodem die geschikt is voor het beoogde gebruik.

Toetsing

De inrit en de brug zijn geen bodemgevoelige functies. Onderzoek naar de bodemkwaliteit kan achterwege blijven.

4.5 Luchtkwaliteit

Toetsingskader

In de Wet milieubeheer zijn normen voor luchtkwaliteit opgenomen. Deze normen zijn bedoeld om de negatieve effecten op de volksgezondheid, als gevolg van te hoge niveaus van luchtverontreiniging, tegen te gaan. Als maatgevend voor de luchtkwaliteit worden de gehalten fijnstof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂) gehanteerd.



Plannen die slechts in zeer beperkte mate bijdragen aan luchtverontreiniging zijn op grond van het besluit 'niet in betekenende mate' (NIBM) vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden. Een plan voldoet hieraan als het een toename van minder dan 3% van de grenswaarden tot gevolg heeft.

Toetsing

De beoogde ontwikkeling leidt niet tot een wezenlijke wijziging van de verkeersomvang, zoals blijkt uit de mobiliteitstoets opgenomen in bijlage 1. Nader onderzoek is niet noodzakelijk. De ontwikkeling heeft geen invloed op de luchtkwaliteit in (de omgeving van) het projectgebied. Het aspect luchtkwaliteit staat de beoogde ontwikkeling niet in de weg.

4.6 Geluid

Toetsingskader

In de Wet geluidhinder (Wgh) is bepaald dat elke weg in principe een zone heeft waar aandacht aan geluidhinder moet worden besteed. Daarbij onderscheidt de Wgh geluidsgevoelige gebouwen enerzijds en niet-geluidsgevoelige functies anderzijds. Het uitgangspunt is dat op de gevels van geluidsgevoelige functies voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Indien hier niet aan wordt voldaan, kan een hogere grenswaarde worden vastgesteld.

Toetsing

Binnen het projectgebied worden geen geluidgevoelige functies gerealiseerd. De beoogde ontwikkeling leidt niet tot een wezenlijke wijziging van de verkeersomvang, zoals blijkt uit de mobiliteitstoets opgenomen in bijlage 1. De omvang van de verkeersgeneratie en het feit dat het verkeer zich daarnaast over verschillende routes verdeeld leidt op de verschillende routes tot een dusdanig laag aandeel in de verkeersintensiteit dat dit niet van invloed is op de geluidbelasting van omliggende woningen. Nader akoestisch onderzoek is daarom niet noodzakelijk.

Het aspect geluid staat de beoogde ontwikkeling niet in de weg.

4.7 Water

Toetsingskader

Een belangrijk onderdeel van de planvorming is de Watertoets. Het doel van de Watertoets is waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen meer expliciet en op een evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten.

Het projectgebied is gelegen in het beheergebied van Wetterskip Fryslân. Het waterschap is verantwoordelijk voor het watersysteem en het zuiveren van het aangeboden stedelijk afvalwater. De ontwikkeling is op 1 februari 2022 aan het waterschap kenbaar gemaakt via de digitale watertoets. Uit deze digitale watertoets blijkt dat voor dit project de normale procedure gevolgd moet worden.

Toename verharding

Het is niet toegestaan zonder watervergunning neerslag versneld tot afvoer te laten komen indien daarbij meer



dan 200 m² onverharde grond in stedelijk gebied en 1500 m² in landelijk gebied wordt bebouwd of verhard. Er geldt een vrijstelling van de vergunningsplicht wanneer wordt voldaan aan de compensatieregels genoemd in dit wateradvies. De meest voorkomende manier van compenseren is het graven van extra oppervlaktewater. Bij het graven van extra oppervlaktewater hanteren wij de volgende compensatienorm:

- Boezem 5%, dit heeft alleen betrekking op de Friese boezem;
- Polder 10%,
- Vrij afstromend, alternatieve maatregelen.

Uiteraard is het toepassen van alternatieve maatregelen in het plan ook mogelijk. Afhankelijk van de maatregel kunnen andere normen gelden dan hier vermeld. Zie de 'Leidraad watertoets' voor meer informatie over compenserende maatregelen of neem contact op met Wetterskip Fryslân. Indien er niet wordt gecompenseerd door extra oppervlaktewater te graven waarbij bovenstaande percentages worden gehanteerd of indien er geen overeenstemming plaatsvindt in de watertoetsprocedure over alternatieve maatregelen dan dient een watervergunning bij het waterschap te worden gevraagd.

In de toekomstige situatie neemt het verhard oppervlak toe met circa 300 m² binnen bestaand stedelijk gebied en daarom is het verplicht compenserende maatregelen te treffen. In de toekomstige situatie wordt de bestaande sloot deels verbreedt, zoals vermeld in paragraaf 2.2. Deze verbreding is van voldoende volume om te dienen als compenserende maatregelen.

4.8 Kabels en leidingen

Toetsingskader

Bij de uitvoering van ruimtelijke ontwikkelingen moet rekening worden gehouden met de aanwezigheid van elektriciteit- en communicatiekabels en nutsleidingen in de grond. Hier gelden beperkingen voor ingrepen in de bodem. Daarnaast zijn zones, bijvoorbeeld rondom hoogspanningsverbindingen, straalpaden en radarsystemen van belang. Deze vragen vaak om het beperken van gevoelige functies of van de hoogte van bouwwerken. Voor ruimtelijke plannen zijn alleen de hoofdleidingen van belang. De kleinere, lokale leidingen worden bij de uitvoering door middel van een KLIC-melding in kaart gebracht.

Toetsing

Er lopen geen relevante kabels en leidingen in of nabij het projectgebied.

4.9 Externe veiligheid

Toetsingskader

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's voor de omgeving bij gebruik, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen.

Bij ruimtelijke plannen dient ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten te worden gekeken, namelijk:

- bedrijven waar activiteiten plaatsvinden die gevolgen hebben voor de externe veiligheid;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of door buisleidingen.

Voor zowel bedrijvigheid als vervoer van gevaarlijke stoffen zijn twee aspecten van belang, te weten het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt



getroffen door een ongeval, indien hij zich onafgebroken (dat wil zeggen 24 uur per dag gedurende het hele jaar) en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting dan wel infrastructuur. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. De norm voor het GR is een oriëntatiewaarde. Het bevoegd gezag heeft een verantwoordingsplicht als het GR toeneemt en/of de oriëntatiewaarde overschrijdt.

Het toetsingskader wordt gevormd door verschillende besluiten en documenten (Bevi, Bevb, Bevt). Risico's zijn inzichtelijk gemaakt op de risicokaart die per provincie wordt bijgehouden.

Toetsing

Voor het aspect externe veiligheid is de risicokaart geraadpleegd. Hieruit blijkt dat in de omgeving van het projectgebied geen sprake is van risicovolle inrichtingen of buisleidingen. Met de ontwikkeling in het projectgebied worden ook geen risicovolle inrichtingen mogelijk gemaakt. Ten aanzien van het aspect externe veiligheid zijn er geen belemmeringen voor het project.

4.10 Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Toetsingskader

In onderdeel C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. is aangegeven welke activiteiten in het kader van het omgevingsvergunning plan-m.e.r.-plichtig, project-m.e.r.-plichtig of m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn. Voor deze activiteiten zijn in het Besluit m.e.r. drempelwaarden opgenomen. Indien een activiteit onder de drempelwaarden blijft, dient alsnog een vormvrije m.e.r.-beoordeling uitgevoerd te worden, waarbij onderzocht dient te worden of de activiteit belangrijke nadelige gevolgen heeft voor het milieu, gelet op de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling. Deze omstandigheden betreffen de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten.

Per 16 mei 2017 is de regelgeving voor de MER en m.e.r.-beoordeling gewijzigd met daarin een nieuwe procedure voor de vormvrije m.e.r.-beoordeling.

- Voor de ontwerp-bestemmingsplanfase moet een m.e.r.-beoordelingsbeslissing worden genomen, waarin wordt aangegeven of wel of geen MER nodig is, gelet op de kenmerken van het project, de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële (milieu)effecten en mogelijke mitigerende maatregelen. Deze beslissing wordt als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen.
- Voor elke aanvraag waarbij een vormvrije m.e.r.-beoordeling aan de orde komt, moet de initiatiefnemer een aanmeldingsnotitie opstellen, waarbij ook mitigerende maatregelen mogen worden meegenomen. Het bevoegd gezag dient binnen zes weken na indienen een m.e.r.-beoordelingsbesluit af te geven. Een vormvrije m.e.r.-beoordelingsbeslissing hoeft echter niet gepubliceerd te worden.

Toetsing

Het aanleggen van een inrit met brug is geen activiteit welke in onderdeel C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. voorkomt. Voorliggend initiatief is niet plan-m.e.r.-plichtig, project-m.e.r.-plichtig of m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn. Een m.e.r.-beoordelingsnotitie is dan niet noodzakelijk.



Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

5.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Op grond van artikel 6.18 van het Besluit omgevingsrecht (Bor) wordt de ontwikkeling voorgelegd aan de betrokken overlegpartners. De resultaten hieruit worden te zijner tijd in deze paragraaf verwoord. De ontwerp-omgevingsvergunning met bijbehorende stukken wordt daarna gedurende een periode van zes weken ter inzage gelegd. Tijdens deze periode bestaat de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen. Een ieder wordt op deze wijze in de gelegenheid gesteld om bedenkingen tegen het initiatief kenbaar te maken.

Eventuele zienswijzen worden door de gemeente beantwoord en meegewogen in de besluitvorming omtrent het verlenen van de omgevingsvergunning. Tegen dit besluit bestaat de mogelijkheid voor beroep en hoger beroep. De voorgenoemde procedure toont de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het project aan.

Brandweer Fryslân heeft meerdere adviezen gegeven ten aanzien van de uitrit en het creëren van een opstelplaats. Deze adviezen worden meegenomen bij de uitvoering van het plan.

5.2 Economische uitvoerbaarheid

Ten behoeve van de uitvoerbaarheid van het project is het van belang te weten of het economisch uitvoerbaar is. De economische uitvoerbaarheid wordt enerzijds bepaald door de exploitatie van het plan (financiële haalbaarheid) en anderzijds door de wijze van kostenverhaal van de gemeente (grondexploitatie).

Voorliggend plan betreft een particulier initiatief. De voor dit plan en de ruimtelijke procedure te maken kosten zijn voor rekening van de initiatiefnemer. De initiatiefnemer zal separaat een Planschadeverhaalovereenkomst afsluiten met de gemeente Súdwest-Fryslân.



Hoofdstuk 6 Conclusie

6.1 Aanleiding

Deze ruimtelijke onderbouwing dient ter afweging voor het verlenen van een omgevingsvergunning met toepassing van artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 van de Wabo, waarmee de aanleg van de inrit met brug aan de Hearewei in afwijking van het bestemmingsplan wordt vergund.

6.2 Afweging

De afwijking van het bestemmingsplan betreft de inrichting van een gebied met de bestemming 'Groen' en 'Water' als inrit met brug. Met de inrichting van het projectgebied wordt de verkeersstructuur van het terrein sterk verbeterd. De ontwikkeling is in overeenstemming met de relevante beleidsuitgangspunten op alle niveaus en veroorzaakt geen conflicten met de sectorale wet- en regelgeving.

6.3 Conclusie

Het verlenen van een omgevingsvergunning voor het project is in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening.



Bijlagen

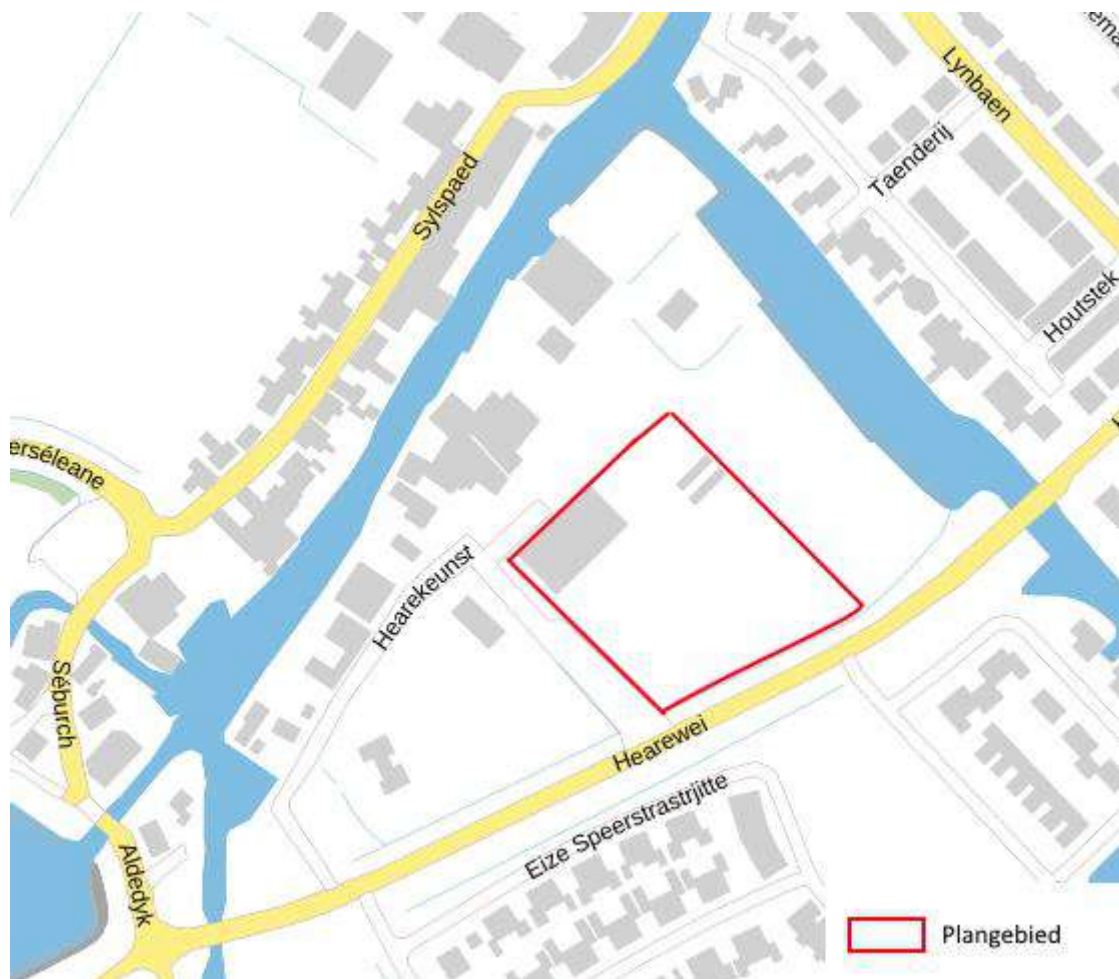


Bijlage 1 Mobiliteitstoets Hearekeunst 25 Workum

Mobiliteitstoets ontwikkeling Hearekeunst 25 Workum

Aanleiding

Aan de zuidwestzijde van de kern Workum is de uitbreiding van een bedrijf beoogd. De uitbreiding bestaat uit een nieuwe loods van circa 1.125 m², een nieuw magazijn van circa 300 m² en een nieuw kantoor van 277 m². De ligging van het plangebied is weergegeven in figuur 1. Het toevoegen van een nieuwe loods kan in potentie leiden tot een toename van het aantal verkeersbewegingen op de ontsluitende wegen. In voorliggende mobiliteitstoets wordt getoetst of dit aan de orde is en of de verkeerstoename op een goede en verkeersveilige wijze kan worden afgewikkeld en of er in voldoende parkeerplaatsen wordt voorzien.



Figuur 1 De ligging van het plangebied

Toetsingskader

Op het gebied van verkeer en vervoer bestaat geen specifieke wetgeving die relevant is voor de voorgenomen activiteit. Wel dient in het kader van het ruimtelijk plan dat de activiteit mogelijk maakt, te worden onderbouwd dat het geheel voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. Dit houdt onder meer in dat er voldoende parkeergelegenheid aanwezig dient te zijn en de eventuele verkeerstoename niet leidt tot knelpunten in de verkeersafwikkeling.

Verkeersgeneratie beoogde ontwikkeling

In de huidige situatie betreft het plangebied een werkplaats met opslag. De nieuwe loods en het magazijn betreft uitbreiding van de werkplaats. De verkeersgeneratie van de toekomstige situatie is aangeleverd door [REDACTED] zelf. De uitbreiding van het bedrijf leidt naar verwachting niet tot een toename in verkeer.

In de huidige situatie wordt het verkeer gegenereerd door personeel, ligplaatshouders, koeriers, vrachtverkeer en bezoekers. Volgens [REDACTED] komen er gemiddeld 28 voertuigen per dag. Dit zorgt voor een gemiddelde verkeersgeneratie van 56 mvt/etmaal.

Hiervan zal in de toekomstige situatie gemiddeld 40 mvt/etmaal gebruik maken van de bestaande entree. De nieuwe entree zal door gemiddeld 16 mvt/etmaal worden gebruikt.

De beoogde ontwikkeling zal niet leiden tot een verkeerstoename. Voor het beoordelen van de verkeersafwikkeling dient gekeken te worden naar het maatgevende uur, waarin doorgaans 10% van de etmaalintensiteit wordt afgewikkeld. Gedurende het drukste spitsuur zorgt de ontwikkeling van het plangebied voor een verkeersgeneratie van 6 mvt/uur.

Ontsluiting

gemotoriseerd verkeer

Het plangebied wordt in de huidige situatie ontsloten vanaf de weg Hearekeunst, een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/uur. De Hearekeunst heeft een wegbreedte van circa 4,80 meter. In de toekomstige situatie komt er een tweede nieuwe aansluiting van het terrein op de Hearewei die ervoor zorgt dat het plangebied beter wordt ontsloten.

In noordelijke en oostelijke richting wordt het bedrijf ontsloten via Hearewei. De Hearewei sluit aan op de Spoardyk die vervolgens aansluit op provinciale weg de N359. Zowel de Hearewei als de Spoardyk zijn erftoegangswegen met een 30 km/uur regime. In zuidelijke richting wordt het bedrijf ontsloten via de route Hearewei-Hylperdijk-Lange Leane naar N359 in de richting van Koudum. De Hylperdijk en de Lange Leane zijn ingericht als erftoegangswegen met een verzamelingsfunctie met een 60 km/uur regime.

De omvang van de verkeersgeneratie en het feit dat het verkeer zich daarnaast over verschillende routes verdeeld leidt op de verschillende routes tot een dusdanig laag aandeel in de verkeersintensiteit dat dit niet van invloed is op de verkeersveiligheid en/of de verkeersafwikkeling.

Langzaam verkeer

Het fietsverkeer wordt op de wegen die het bedrijf ontsluiten gemengd afgewikkeld met het autoverkeer.

Gezien het geldende 30 km/h-regime binnen de kern en het feit dat de verkeersomvang niet wezenlijk wijzigt als gevolg van de ontwikkeling, kan worden gesteld dat de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling van het langzaam verkeer na realisatie van de ontwikkeling voldoende is gewaarborgd.

Openbaar vervoer

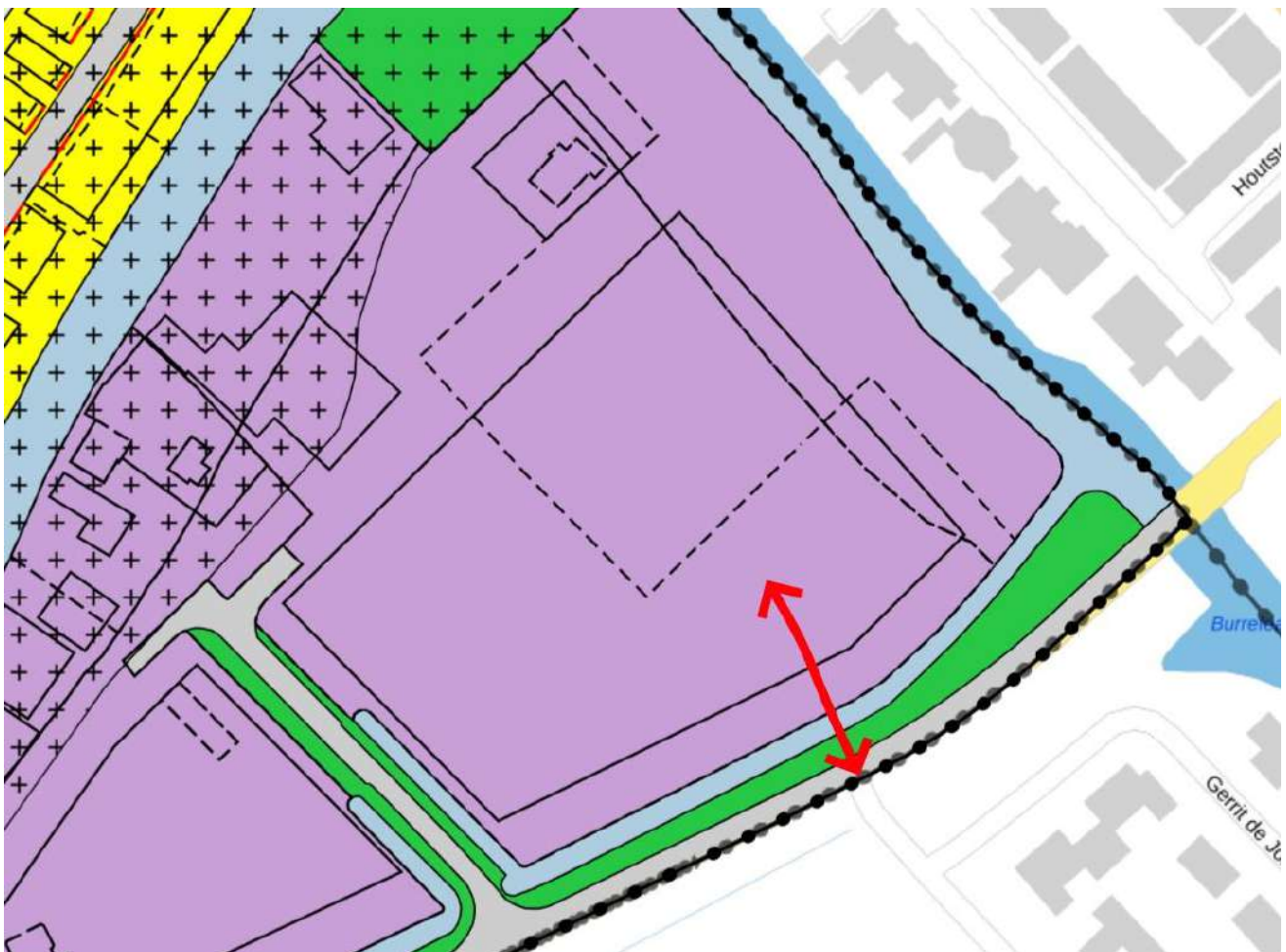
De dichtstbijzijnde bushalte is gelegen op circa 250 meter loopafstand aan de Hearewei. Bij deze halte halteert buslijn 44 tussen het busstation van Bolsward en Harich Rotonde in Balk. Er is sprake van een frequentie van 1 keer per uur in beide richtingen.

Gezien de kort loopafstand tot de bushalte en rekening houdend met de bediening per openbare vervoer is de ontsluiting van de ontwikkeling per openbaar vervoer voldoende gewaarborgd.

Nieuwe uitrit

In de beoogde ontwikkeling komt er een nieuwe uitrit aan de zuidoostkant van het terrein. Dit staat aangegeven in figuur 2. Deze uitrit doorkruist in het bestemmingsplan de bestemmingen Groen, Water en Bedrijventerrein. In artikel 14 van het bestemmingsplan staat dat er geen weg mag worden aangelegd binnen de bestemming Groen. Binnen de bestemming Water (artikel 22) mogen bruggen worden gebouwd. De toegangspoort zal op aanzienlijke afstand van de openbare weg komen te liggen.

Om de nieuwe uitrit te realiseren moeten er enkele vergunningen worden aangevraagd. Zo moet er een uitwegvergunning worden aangevraagd bij de wegbeheerder, in dit geval de gemeente Súdwest-Fryslân. Maar ook een watervergunning voor de brug en een vergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan i.v.m. het doorsnijden van de bestemming Groen.



Figuur 2 Bestemmingsplan met locatie nieuwe uitrit

Parkeren

De boogde ontwikkeling zal volgens [REDACTED] niet leiden tot een toenemende parkeerbehoefte. De parkeerbehoefte wordt in de huidige situatie voorzien op eigen terrein.

Conclusie

De verkeerstoename door de ontwikkeling van een nieuwe loods, magazijn en kantoor zal niet leiden tot knelpunten in de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op de omliggende wegen. Dit wordt mede ingegeven door het feit dat de toegangspoort op aanzienlijke afstand van de openbare weg wordt gerealiseerd, waardoor eventuele wachtrijen de verkeersafwikkeling op de omliggende wegen niet negatief zal beïnvloeden.

Ook kan worden voorzien in voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein om in de parkeerbehoefte van het plan te voorzien.

De aspecten verkeer en parkeren staan de planontwikkeling dan ook niet in de weg. Er zijn verschillende vergunning nodig voordat de nieuwe ontsluiting op de Hearewei kan worden gerealiseerd.



Bijlage 2 Watertoets

Digitale Watertoets

Resultaat van de check gedaan op 01-02-2022

Digitale watertoets

De watertoets helpt u om aan de hand van de locatie van uw ruimtelijke plan en een aantal vragen te toetsen of u de belangen van het Waterschap raakt. Indien dit het geval is krijgt u tekst en uitleg over het vervolg proces.

VOOR DE ACTIVITEIT DIGITALE WATERTOETS IS OP BASIS VAN DE GEGEVEN ANTWOORDEN NODIG:

1. Normale procedure
2. Advies aanbrengen toename verharding
3. Advies Vrij voor de boezem

OP BASIS VAN ONDERSTAANDE LOCATIE



Digitale Watertoets

VRAGEN EN ANTWOORDEN UIT DE CHECK

1. Gaat het plan uitsluitend over de functiewijziging van bestaande bebouwing zonder fysieke aanpassing van bebouwing en ruimte?
 - nee
2. Verwacht je een toename van verharding in het plan?
 - ja
3. Is er sprake van een toename van lozing van verontreinigd water op het oppervlaktewater?
 - nee
4. Wordt het oppervlaktewaterpeil in het plangebied ook gewijzigd?
 - nee
5. Wordt er oppervlaktewater gegraven en/of gedempt?
 - nee
6. Ga je tijdelijk of permanent op de ingetekende locatie grondwater onttrekken?
 - nee
7. Raak je de laag primaire waterkeringen?
 - nee
8. Raak je de laag regionale en/of lokale waterkeringen?
 - nee
9. Raak je de laag hoofdwateren?
 - nee
10. Raak je de laag rioolwaterpersleidingen?
 - nee
11. Raak je de laag Grondwaterbeschermingsgebied?
 - nee

Digitale Watertoets

12. Raak je de laag Kaderichtlijn water?

- nee

13. Raak je de laag vrij voor de boezem?

- ja

14. Raak je de laag waterzuiveringsobject?

- nee

DETAILS

1. Normale procedure

Voor je plan moet je de normale procedure met advies volgen. We verzoeken je het plan kenbaar te maken bij Wetterskip Fryslân via de knop 'Direct aanvragen'.

Wat moet ik doen?

Wij vragen je om het plan bij ons in te dienen. Dit kun je doen via de knop 'Direct aanvragen' in het overzicht, in te loggen en hiermee de procedure af te ronden.

Uit de door jou ingevulde gegevens blijkt dat je plan grote invloed heeft op het water of de wateraspecten (zoals dijken, gemalen, stuwen of persleidingen) in de omgeving.

Onder 'details' van de samenvatting aanvraag staat aangegeven waar je per onderdeel rekening mee moet houden. Dit moet je verwerken in je ruimtelijk plan of besluit. We nemen contact met je op wanneer er nog een aanvulling nodig is op dit wateradvies.

Daarnaast moet je in je plan een onderdeel opnemen over de 'toename verharding'. Kijk bij 'Achtergrondinformatie' wat wij van je verwachten.

Waar moet ik op letten?

Voor sommige werkzaamheden heb je een watervergunning nodig. Bijvoorbeeld als je een sloot wilt dempen, afvalwater wilt lozen op oppervlaktewater of grondwater wilt onttrekken. Soms is het doen van een melding voldoende. Via Omgevingsloket online www.omgevingsloket.nl kun je nagaan of je een watervergunning nodig hebt of een melding moet doen (vergunningcheck). Je kunt hier ook meteen de vergunning aanvragen of de melding doen.

Achtergrondinformatie

Watertoets

De watertoets zorgt ervoor dat in alle ruimtelijke plannen aandacht wordt besteed aan veiligheid, kwaliteit én kwantiteit van water. Als richtlijn bij het beoordelen van ruimtelijke plannen werken we met de Leidraad Watertoets. Hierin staat voor alle wateraspecten uitgangspunten omschreven waar je rekening mee moet houden. Ook is er informatie te vinden over de te nemen maatregelen. Je kunt de leidraad vinden via deze link: www.wetterskipfryslan.nl/vergunningen-wetten-en-regels/online-watertoets-voor-nieuwe-plannen

Toename verharding

Wij willen je verzoeken om in de waterparagraaf de volgende passage op te nemen over het onderdeel toename verharding. Door ruimtelijke ontwikkelingen neemt de hoeveelheid verhard oppervlak toe met als gevolg een versnelde afvoer van hemelwater. Het is nodig om deze versnelde afvoer te compenseren om de waterberging in een gebied in stand te houden. Dit geldt ook voor toevoegen van

Digitale Watertoets

oppervlakteverharding die wel past binnen het bestemmingsplan, maar waarvan de grond al meer dan vijf jaar braak ligt en waar in het verleden niet voor gecompenseerd is.

Het is niet toegestaan zonder watervergunning neerslag versneld tot afvoer te laten komen indien daarbij meer dan 200 m² onverharde grond in stedelijk gebied en 1500 m² in landelijk gebied wordt bebouwd of verhard. Er geldt een vrijstelling van de vergunningsplicht wanneer wordt voldaan aan de compensatieregels genoemd in dit wateradvies. De meest voorkomende manier van compenseren is het graven van extra oppervlaktewater. Bij het graven van extra oppervlaktewater hanteren wij de volgende compensatienorm:

- Boezem 5%, dit heeft alleen betrekking op de Friese boezem;
- Polder 10%,
- Vrij afstromend, alternatieve maatregelen.

Uiteraard is het toepassen van alternatieve maatregelen in het plan ook mogelijk. Afhankelijk van de maatregel kunnen andere normen gelden dan hier vermeld. Zie de 'Leidraad watertoets' voor meer informatie over compenserende maatregelen of neem contact op met ons. Indien er niet wordt gecompenseerd door extra oppervlaktewater te graven waarbij bovenstaande percentages worden gehanteerd of indien er geen overeenstemming plaatsvindt in de watertoetsprocedure over alternatieve maatregelen dan dient een watervergunning bij het waterschap te worden gevraagd.

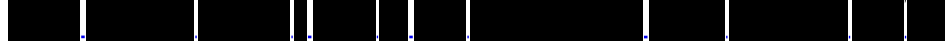
Bekijk ook de 'Leidraad Watertoets' voor meer informatie over maatregelen die je kunt treffen om te compenseren. Als je niet compenseert dan moet je een watervergunning aanvragen voor het snel afvoeren van regenwater.

Klimaat

Om ook in de toekomst prettig te kunnen wonen, werken en recreëren moeten steden en dorpen ingericht worden met het oog op de toekomst. Zo is het mogelijk om het bebouwd gebied beter bestand te maken tegen hevige regenbuien, periodes van droogte en hitte en de gevolgen van een mogelijke overstroming. Meer informatie hierover kun je vinden op 'De Friese klimaatatlas': www.frieseklimaatatlas.nl

Privacyverklaring

Nadere informatie over de verwerking van je gegevens en je rechten vind je op



DETAILS

2. Advies aanbrengen toename verharding

Je gaat verharding aanbrengen.

Wat moet ik doen?

We verzoeken je om het plan bij ons aan te vragen, via de blauwe knop 'Direct aanvragen' in het overzicht op de vorige pagina

Waar moet ik op letten?

Neemt het aantal vierkante meters toe ten opzichte van de bestaande bebouwing en bedraagt deze toename meer dan 200 m² in de bebouwde kom (stedelijk gebied) of 1500 m² buiten de bebouwde kom (landelijk gebied) dan geldt de vergunningsplicht. Dit geldt ook voor toevoegen van oppervlakteverharding die wel past binnen het bestemmingsplan, maar waarvan de grond al meer dan vijf jaar braak ligt en waar in het verleden niet voor gecompenseerd is.

Achtergrondinformatie

Meer informatie hierover kun je vinden in de Leidraad Watertoets (onder andere paragraaf 4.3.6)

DETAILS

3. Advies Vrij voor de boezem

Het plangebied ligt vrij voor boezem.

Wat moet ik doen?

Wij adviseren je om toekomstige wateroverlast tegen te gaan door voldoende hoog te bouwen.

Waar moet ik op letten?

Je ingetekende locatie ligt vrij voor de boezem. (streefpeil: -0,52 m NAP). Dit betekent dat het plangebied niet door een boezemkade is beschermd tegen hoge waterstanden in de Friese boezem. Je moet daarom rekening houden met hoogwater in het kader van regionale wateroverlast. Het is van belang om rekening te houden met de droogleggingsnorm (Leidraad watertoets, paragraaf 4.3.7) of het maatgevend boezempeil (MBP) (op te vragen bij Wetterskip Fryslân). Het MBP, behorend bij een situatie met een kans van voorkomen van 1/100 per jaar, mag tot 1 meter voor de gevel voorkomen. Wij adviseren de nieuwe bebouwing/infrastructuur voldoende hoog aan te leggen. De hoogte van het plangebied kun je inschatten op [REDACTED]. We adviseren u echter om dit in te laten meten omdat hoogtemetingen een moment opname betreffen en er kans is dat dit niet helemaal accuraat is.

Let op: wij zijn niet de bevoegde instantie voor de aanleghoogte, maar adviseren je hierin.

Achtergrondinformatie

Meer informatie hierover kun je vinden in de Leidraad Watertoets (onder andere paragraaf 4.2.4) [REDACTED]