

Bestemmingsplan Fietsbrug Ritsumasyl

gemeente
Menameradiel



V A S T G E S T E L D



BügelHajema

Plek voor ideeën

Bestemmingsplan Fietsbrug Ritsumasyl

V A S T G E S T E L D

Inhoud

Toelichting + bijlage

Regels

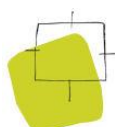
Verbeelding

Separaat bijgevoegd:

- Archeologisch bureauonderzoek
- Ecologisch onderzoek

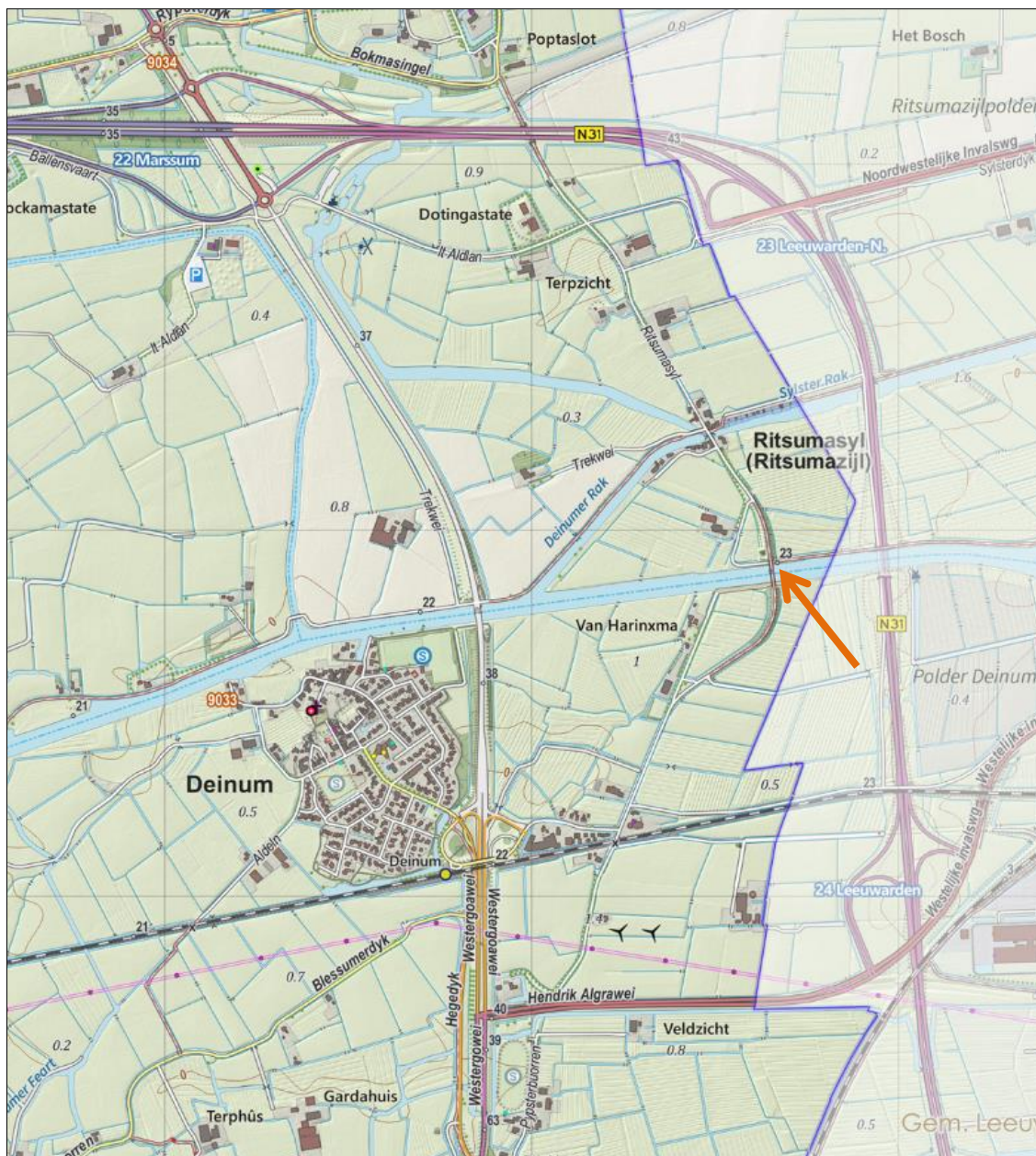
2 maart 2017

Projectnummer 148.00.15.01.00



Ideeën voor een plek

Overzichtskaart



(bron: gemeentenatlas, 2016)

Toelichting

Inhoudsopgave

1	Inleiding	9
1.1	Plangebied en bestaande situatie	9
1.2	Planvoornemen	10
1.3	Achtergrond en juridisch-planologisch kader	11
1.4	Aanleiding en doelstelling	12
1.5	Leeswijzer	12
2	Beleidskader	13
2.1	Beleidsoverzicht	13
2.2	Relevantie	13
2.3	Beeldkwaliteit	14
3	Omgevingsaspecten	17
3.1	Erfgoed	17
3.2	Ecologie	18
3.3	Bodem	19
3.4	Water	20
3.5	Externe veiligheid	21
3.6	Geluidhinder	22
3.7	Luchtkwaliteit en verkeer	22
3.8	Bedrijven- en milieuhinder	23
3.9	Overig	23
	3.9.1 Bebouwingsvrije zone Van Harinxmakanaal	23
	3.9.2 Vormvrije m.e.r.-beoordeling	24
4	Juridische vormgeving	25
4.1	Plansystematiek	25
4.2	Toelichting op de regels	26
4.3	Overige aspecten	27
	4.3.1 Additionele voorzieningen	27
	4.3.2 Handhaving	27
4.4	Bestemmingsplanprocedure	27
5	Uitvoerbaarheid	29
5.1	Economische uitvoerbaarheid	29
5.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	29
	5.2.1 Overleg en inspraak	29
	5.2.2 Tervisielegging ontwerp	29

Bijlagen

1.1

Plangebied en bestaande situatie

De ligging van het plangebied van dit bestemmingsplan is op de topografische kaart voorafgaand aan deze toelichting weergegeven. De exacte ligging van het plangebied blijkt uit de planbegrenzing van de verbeelding van dit bestemmingsplan. De in figuur 1 opgenomen luchtfoto geeft tevens een concrete indruk van het plangebied en de directe omgeving.



Figuur 1. Gemeentelijke luchtfoto, het plangebied is aangepijld

Het plangebied ligt ten zuiden van Ritsumasyl en bestaat in de bestaande situatie uit een brug over het Van Harinxmakanaal, met direct aangrenzende gronden behorende bij het kunstwerk en kanaal.

De brug betreft een basculebrug die in 1950 is gebouwd. De huidige doorvaartshoogte is ongeveer 5,45 m (ten opzichte van streefpeil) en de doorvaartbreedte van het beweegbare brugdeel is circa 12 m. Ter hoogte van de brug is het Van Harinxmakanaal ongeveer 45 m breed.

Aan de noordzijde loopt een langzaamverkeersverbinding onder de brug door. Dit betreft de Marsumerdyk langs het Van Harinxmakanaal, die over het nieuwe Richard Hageman-aquaduct in de Haak om Leeuwarden richting Leeuwarden leidt.

Met het openstellen van nieuwe weginfrastructuur in het kader van de Haak om Leeuwarden is de brug over het kanaal sinds enige tijd door een fysieke beperking (een inklapbaar paaltje) afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Alleen langzaam verkeer kan er nog langs. Bewoners aan de noordzijde van het

kanaal kunnen via It Holt zodoende Deinum aan de zuidzijde van het kanaal bereiken.



Figuur 2. Bestaande basculebrug bij Ritsumasyl
(bron: Google Streetview)

1.2

Planvoornemen

Vanwege de staat van de brug en de ambitie vanuit het Coalitieakkoord 2015-2019 van de Provinsje Fryslân ligt het plan voor om de bestaande brug bij Ritsumasyl te vervangen door een beweegbare fietsbrug.

SCHAKEL IN
RECREATIEVE ROUTE

De fietsbrug vormt een belangrijk onderdeel van de recreatieve fietsroute (in noord-zuid richting) over een groot deel van de oude en cultuurhistorisch gezien waardevolle Middelzeedijk: De Hegedyk. Samen met de nieuwe fietstunnel bij Marsum en de aanleg van een onderdoorgang in de N31 bij Pypsterbuorren is de doorgaande route over de Hegedyk hersteld. Daarnaast vormt de brug een schakel in het fietsroutenetwerk tussen de stad en dorpen aan weerszijden van het Van Harinxmakanaal.

Dit bestemmingsplan beoogt de nieuwe fietsbrug mogelijk te maken. De bedoeling is dat het bestaande kunstwerk hiertoe wordt omgebouwd. Dit ombouwen is dusdanig ingrijpend dat de brug er feitelijk in zijn geheel uitgaat en dat alleen de opritten/taluds worden hergebruikt; de nieuwe brug komt op dezelfde locatie als de huidige brug.

De doorvaarthoogte zal met ongeveer 5,5 m vrijwel gelijk zijn aan de bestaande doorvaarthoogte. In verband met de geldende richtlijnen om schepen van CEMT klasse Va te faciliteren, wordt voor de nieuwe fietsbrug gekozen om een 17 m doorvaartbreedte van het beweegbare deel te realiseren. De brug zal op afstand worden bediend.

Het idee is verder om een innovatieve brug te realiseren door bio-composiet op het beweegbare deel en de overspanning toe te passen. Dat is een samenstelling van natuurlijke vezels (biologisch hernieuwbaar) en hars die ijzersterk is. Het project vormt daarmee een unieke kans voor Fryslân omdat een brug van dit materiaal en met een dergelijke omvang nog nergens ter wereld is gerealiseerd.

1.3

Achtergrond en juridisch-planologisch kader

Op 26 februari 2010 is van rijkswege het Tracébesluit Rijksweg 31 Leeuwarden (werknaam: De Haak om Leeuwarden) vastgesteld. Het tracébesluit ziet toe op de ontwikkeling van nieuwe weginfrastructuur ter ontsluiting van Leeuwarden.

In deel I van het daadwerkelijke tracébesluit is voor deeltraject 2: 'Van Harinxmakanaal + spoor' onder het 4^{de} punt de *“sloop van de bestaande beweegbare brug in de Hegedyk (Marsumerdyk) zuidelijk van Ritsumasyl, inclusief de zuidelijke toerit van de brug”* aangegeven. Op kaartmateriaal behorende bij het tracébesluit is dit verder niet vastgelegd.

In deel II, betreffende de toelichting op het tracébesluit, is niet concreet op de bestaande brug ingegaan. Wel is een nadere toelichting op deeltraject 2 gegeven. Hieruit kan worden afgeleid dat de brug bij Ritsumasyl moet worden opgeruimd vanwege het met het tracébesluit realiseren van een nieuwe route voor gemotoriseerd verkeer, te weten de Haak om Leeuwarden. De provinciale weg bij Deinum is hierom ook opgeruimd, evenals het verwijderen van de brug over het Van Harinxmakanaal.

Het opruimen van de brug bij Ritsumasyl is bedoeld om ongewenste routes van gemotoriseerd verkeer (sluipverkeer) te voorkomen. Om de verbindingen voor langzaam verkeer te behouden, is in de toelichting op het tracébesluit evenwel aangegeven dat een fietsoversteek over het Van Harinxmakanaal zal worden gerealiseerd. Over onder meer deze ontwikkeling is opgetekend dat hierover in het gebied aanvullende afspraken zouden worden gemaakt met omwonenden/direct betrokkenen en gemeente. Dit is verder niet in het tracébesluit geregeld, maar zou nadien - en voor zover nodig - een gemeentelijke planologische procedure doorlopen.

In de toelichting op het tracébesluit is verder aangegeven dat de exacte ligging op een later moment zou worden bepaald; mede in nauwe samenhang met de gebiedsontwikkeling rondom Deinum-Oost en het hiervoor op te stellen noodzakelijke gemeentelijke bestemmingsplan. Uiteindelijk is door de raad besloten om de eerder bij Deinum gedachte fietsbrug op de plek van de bestaande brug bij Ritsumasyl te positioneren.

1.4

Aanleiding en doelstelling

Tekstueel is met het tracébesluit de mogelijkheid van een oversteek ter plaatse van de bestaande brug bij Ritsumasyl uit het geldende bestemmingsplan Buitengebied 2007 (vastgesteld door de raad op 1-02-2007 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 25-09-2007) wegbestemd. Het tracébesluit heeft een looptijd van 10 jaar. Er dient voor de voorgenomen fietsoversteek daarom opnieuw een brug te worden geregeld in het 'noodzakelijke gemeentelijke bestemmingsplan'.

Het idee was eerst om de nieuwe brug in het op te stellen nieuwe bestemmingsplan voor het buitengebied mee te nemen. Dat proces duurt echter langer dan door de projectorganisatie voor de fietsbrug is gewenst. De bedoeling is namelijk dat medio 2017 zal worden gebouwd en dat de fietsbrug voor aanvang van Leeuwarden als culturele hoofdstad van Europa in 2018 gereed is.

Er is besloten om nu een eigenstandige procedure voor de fietsbrug te voeren. De inzet is er daarbij verder sterk op gericht dat dit nieuwe bestemmingsplan uitgaat van een fietsoversteek (brug ten behoeve van langzaam verkeer en niet voor gemotoriseerd verkeer), omdat anders in strijd met de bedoelingen van het tracébesluit wordt gehandeld (namelijk het voorkomen van sluipverkeer).

1.5

Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk is het geldende beleidskader in hoofdstuk 2 benoemd. Een omschrijving van de omgevingsaspecten betreffende de planologische en milieukundige randvoorwaarden is opgenomen in hoofdstuk 3. Hoofdstuk 4 betreft de toelichting op de juridische vormgeving van het bestemmingsplan en de hiervoor te volgen procedure. Als laatste is in hoofdstuk 5 de (economische en maatschappelijke) uitvoerbaarheid uiteengezet.

BIJLAGEN

De toelichting van dit bestemmingsplan verder één bijlage met betrekking tot de uitgevoerde watertoets. Daarnaast zijn twee afzonderlijke bijlagen met betrekking tot het uitgevoerde onderzoek naar archeologie en ecologie bij dit bestemmingsplan opgenomen.

Beleidskader

2

2.1

Beleids overzicht

Dit bestemmingsplan gaat uit van de beleidskaders als opgenomen in de volgende relevante en van toepassing zijnde beleidstukken en voldoet hier aan:

Rijksbeleid

- [Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte](#) (SVIR, 2012);
- [Besluit algemene regels ruimtelijke ordening](#) (Barro, 2011);
- Tracébesluit Rijksweg 31 Leeuwarden (2010).

Provinciaal beleid

Plannen en programma's

- [Streekplan Fryslân 2007](#);
- [Grutsk op 'e romte](#) (2014);
- [Coalitieakkoord 2015-2019](#);
- [Uitvoeringsagenda 2015-2019](#);
- [Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 2006](#) (versie 2011);
- [Uitvoeringsprogramma Verkeer & Vervoer 2016](#) (2014);
- Bereikbaarheidsprogramma: [Leeuwarden Vrij-baan!](#) (2010).

Verordeningen

- [Verordening Romte Fryslân](#) (2014);
- [Ontgrondingenverordening Friesland](#) (1995);
- [Vaarwegenverordening Fryslân 2014](#).

Regionaal beleid

- [Intergemeentelijke Structuurvisie Nieuw-Stroomland](#) (2011);
- Landschapsonwikkelingsplan (2004);
- [Handboek voor het Landschap](#) (2013).

2.2

Relevantie

Het Rijk laat de ruimtelijke ordening steeds meer over aan lagere overheden en kiest tegenwoordig voor een selectieve inzet van het Rijksbeleid. Voor het initiatief met een dusdanig aard en schaal als in het planvoornemen van dit bestemmingsplan geldt verder geen specifiek beleid op grond van het SVIR en het Barro. Wel valt het plangebied, als toegelicht in de inleiding, onder de werkingssfeer van het tracébesluit.

RIJKSBELEID

PROVINCIAAL BELEID

Wat betreft het beleid van Provinsje Fryslân mag het planvoornemen worden beschouwd in overeenstemming te zijn met het streekplan en de naderhand in de provinciale verordening vastgelegde beleidsregels. Het planvoornemen is in het provinciale coalitieakkoord specifiek benoemd onder punt 32 betreffende het onderwerp ‘waterwegen’. Bij dit punt is aangegeven dat het vervoer over water een duurzame manier van vervoeren is waar de provincie de komende jaren in wil investeren. De bruggen bij Dronryp, Ritsumasyl en in de bocht bij Franeker in het Van Harinxmakanaal worden aangepast zodat er grotere binnenvaartschepen, van CEMT klasse Va, doorheen kunnen varen, zonder het gehele kanaal naar deze klasse te brengen. In de provinciale uitvoeringsagenda is voor deze projecten €30 miljoen gereserveerd.

REGIONAAL EN
GEMEENTELIJK BELEID

Het plan is verder niet in strijd met regionaal beleid. Er is geen lokaal beleid van toepassing.

2.3

Beeldkwaliteit

BEELDKWALITEITSVISIE

Voor diverse te vervangen bruggen over het Van Harinxmakanaal is een beeldkwaliteitsvisie¹ opgesteld. Deze visie biedt uitgangspunten en randvoorwaarden voor het opstellen van een beeldkwaliteitsplan voor een te vervangen brug. In de beeldkwaliteitsvisie is per brug een nadere uitwerking gemaakt waar de globale uitgangspunten voor de ruimtelijke kwaliteit locatiespecifiek worden gemaakt. Dit vormt het kader waarbinnen het ontwerp van de desbetreffende brug verder uitgewerkt dient te worden. Ook de brug bij Ritsumasyl is in de beeldkwaliteitsvisie betrokken.

Het doel van deze beeldkwaliteitsvisie is het borgen van de ruimtelijke kwaliteit waarmee rekening gehouden moet worden bij vervanging van bruggen over het Van Harinxmakanaal in de komende jaren. De visie beperkt zich tot de ruimtelijke kwaliteit voor de bruggen. Voor het kanaal zelf (oevers en kaden en dergelijke) moet mogelijk ook nog worden nagedacht. Dit kan als aanvulling op en uitvloeisel van de visie in een concreet beeldkwaliteitsplan worden meegenomen.

De beeldkwaliteitsvisie en de uitwerking daarvan in beeldkwaliteitsplannen per brug vormen het kader waarbinnen een architect het ontwerp voor de nieuwe brug dient te maken. De beeldkwaliteitsvisie is geen gemeentelijk vastgesteld document maar wordt toegevoegd als achterliggend document bij het beeldkwaliteitsplan. Het beeldkwaliteitsplan zal als toetsend document worden gebruikt door de gemeente, provincie en Hûs en Hiem (welstand).

¹ [“Beeldkwaliteitsvisie: Van Harinxmakanaal - bruggen”](#), Provinsje Fryslân, 11 januari 2016, revisie 02, definitief.

Voor de fietsbrug bij Ritsumasyl wordt nog een beeldkwaliteitsplan opgesteld dat een eigenstandige procedure naast dit bestemmingsplan doorloopt.

O m g e v i n g s a s p e c - t e n

3

3.1

Erfgoed

De belangrijkste wettelijke basis voor het behoud van erfgoed is per 1 juli 2016 de Erfgoedwet. De kern van deze wet is dat, wanneer de bodem wordt verstoord, archeologische resten intact moeten blijven (in situ). Wanneer dit niet mogelijk is, worden archeologische resten opgegraven en elders bewaard (ex situ). Daarnaast dient ieder ruimtelijk plan vanwege de Modernisering Monumentenzorg (MoMo) een analyse van cultuurhistorische waarden van het plangebied te bevatten. Voor zover in een plangebied sprake is van erfgoed, dient op grond van voorgaande dan ook aangegeven te worden op welke wijze met cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten archeologie rekening wordt gehouden.

NORMSTELLING
EN BELEID

Archeologie

Om nader inzicht te krijgen in de archeologische waarde van onder meer het plangebied van dit bestemmingsplan is in opdracht van Provinsje Fryslân een archeologisch bureauonderzoek door De Steekproef uitgevoerd². De locatie van de brug ten zuiden van Ritsumasyl is in dit onderzoek samen met het herinrichten van de Tsjusterewei onderzocht. In het onderzoek is aangegeven dat de Hegedyk (Marsumerdyk) rond 1950 oostwaarts is verlegd om het toen nieuwe Van Harinxmakanaal recht (haaks) te kunnen kruisen. Dit betreft de huidige toerit naar de brug aan zowel de noord- als zuidzijde. Vanwege de nabijheid van de middeleeuwse zeedijk rond Westergo en vroegere bewoning op de westelijke oever van de Middelsee (vanaf midden ijzertijd) is de kans op het aantreffen van archeologische waarden in de directe omgeving als middelhoog aangemerkt. Omdat de toerit naar de brug over het Van Harinxmakanaal tot 4,5 m boven maaiveld is opgehoogd, wordt voor de gronden behorende bij de brug en de toerit geen verder archeologisch vervolgonderzoek geadviseerd. Voorwaarde is wel dat de ingrepen beperkt blijven tot activiteiten ter plaatse van de reeds geroerde gronden (en dus betrekking hebbende op het bestaande kunstwerk en recente ophogingen).

ARCHEOLOGISCH
ONDERZOEK

Gelet op het planvoornemen van dit bestemmingsplan kan het plangebied van nader archeologisch onderzoek worden vrijgegeven. Het opnemen van een

CONCLUSIE

² "De Haak om Leeuwarden (Gemeenten Menameradiel en Leeuwarden, Frl.) Een Archeologisch Bureauonderzoek", De Steekproef bv, Zuidhorn, steekproefrapport 2014-08/13Z, definitief, september 2014.

archeologisch beschermingsregime is niet nodig. Het bestemmingsplan mag op het onderdeel archeologie uitvoerbaar worden geacht.

NOTA BENE In alle gevallen blijft de archeologische meldingsplicht van kracht. Dit betekent dat wanneer bij graafwerkzaamheden vondsten worden aangetroffen waarvan redelijkerwijs kan worden aangenomen dat het archeologie betreft, dit gemeld moet worden bij het bevoegd gezag, zijnde de gemeente Mename-radiel.

TOETSING **Cultuurhistorie**
Informatie over cultuurhistorische waarden kan worden verkregen van de [Cultuurhistorische Kaart Fryslân 2 \(CHK2\)](#) van de Provinsje Fryslân. Hieruit blijkt dat het Van Harinxmakanaal als cultuurhistorisch lijnelement is aangemerkt. Het planvoornemen van dit bestemmingsplan leidt evenwel niet tot een nieuwe verstoring, aangezien de bestaande brug op dezelfde locatie wordt vervangen.

CONCLUSIE Met dit bestemmingsplan is geen sprake van aantasting van cultuurhistorische waarden. Het planvoornemen is uitvoerbaar op dit punt.

3.2

Ecologie

NORMSTELLING EN BELEID In het kader van de uitvoerbaarheid van ruimtelijke plannen is het van belang om aandacht te besteden aan beschermde natuurwaarden. De effecten op natuurwaarden dienen te worden beoordeeld in relatie tot bestaande wet- en regelgeving op het gebied van gebiedsbescherming, betreffende de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw 1998), Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en provinciale verordeningen, en de soortenbescherming als vastgelegd in de Flora- en faunawet (Ffw).

ECOLOGISCH ONDERZOEK Door Altenburg & Wymenga is in opdracht van de Provinsje Fryslân een ecologische inventarisatie³ naar de opruimwerkzaamheden op een tiental locaties voor het tracé van de Haak om Leeuwarden uitgevoerd, waaronder ook het plangebied van dit bestemmingsplan. De brug bij Ritsumasyl is onderdeel van het onderzochte deelgebied 6: Herinrichting Tsjusterewei.

De gehele ecologische beoordeling geldt als separate bijlage bij dit bestemmingsplan. Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat de beoogde plannen in het kader van de gebiedsbescherming geen conflict met ecologische regelgeving veroorzaakt. Ten aanzien van de soortbescherming is aangegeven dat bij de planning en uitvoering van inrichtingswerkzaamheden voldoende reke-

³ "Ecologische beoordeling van de gebiedsinrichting rondom de Haak om Leeuwarden", Altenburg & Wymenga ecologisch onderzoek, Feanwâlden, A&W-notitie 2032_25, concept, 2 oktober 2014.

ning moet worden gehouden met het broedseizoen van vogels om zo een verbodsovertreding van de Ffw te voorkomen. Voor het broedseizoen geldt in het kader van de Ffw geen standaardperiode. Van belang is of een broedgeval aanwezig is, ongeacht de periode. Voor de meeste vogels geldt dat het broedseizoen ongeveer van 15 maart tot 15 juli duurt. Enkele vogelsoorten kunnen een jaarrond beschermd nest hebben (dus ook buiten het broedseizoen).

Uit de ecologische beoordeling is geen noodzaak tot een vervolgonderzoek gebleken of dat ontheffingen voor het plangebied van dit bestemmingsplan nodig zijn. Ten aanzien van de gebiedsbescherming alsook de soortenbescherming mag het planvoornemen van dit bestemmingsplan ecologisch gezien uitvoerbaar worden geacht.

CONCLUSIE

3.3

Bodem

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening moet in geval van ruimtelijke ontwikkelingen worden aangetoond dat de bodem geschikt is voor het beoogde functiegebruik. Ter plaatse van locaties die verdacht worden van bodemverontreiniging, moet ten minste verkennend bodemonderzoek worden uitgevoerd. In geval van verontreinigingen is de Wet bodembescherming (Wbb) van toepassing, waarin is geregeld dat als ter plaatse van een plangebied ernstige verontreinigingen worden aangetroffen er sprake is van een saneringsgeval.

NORMSTELLING
EN BELEID

Op de [bodeminformatiekaart](#) van Rijkswaterstaat is zoveel mogelijk informatie verzameld over de kwaliteit van de bodem in Nederland. Dit zogeheten bodemloket biedt informatie over bodemonderzoeken en -saneringen die in het verleden zijn uitgevoerd. Ook is er informatie opgenomen over bedrijven of terreinen waar 'verdachte' werkzaamheden hebben plaatsgevonden die mogelijk bodemverontreiniging hebben veroorzaakt en waar mogelijk bodemonderzoek moet worden uitgevoerd.

TOETSING

Uit de informatie van het bodemloket blijken geen verdenkingen op bodemverontreiniging in het plangebied. Aangezien met dit bestemmingsplan geen verblijfsfuncties in het plangebied worden gerealiseerd, mag het planvoornemen in beginsel dan ook uitvoerbaar worden geacht. Voor onverdachte terreinen geldt echter ook dat bodemverontreiniging kan worden aangetroffen, omdat altijd activiteiten kunnen hebben plaatsgevonden die tot verontreiniging van de (water)bodem hebben geleid en die thans niet bekend zijn. In dat kader dient daarom rekening te worden gehouden met het mogelijk werken in en het afvoeren van licht tot sterk verontreinigde grond (dan wel slib).

Om er zeker van te zijn dat er geen sprake is van bodemverontreiniging is het noodzakelijk dat er een verkennend bodemonderzoek in het plangebied uitgevoerd wordt. Dit onderzoek dient plaats te vinden voordat er begonnen wordt met graaf- en bouwwerkzaamheden. Het uitvoeren van het bodemonderzoek is

een voorwaarde waaraan voldaan moet worden voordat omgevingsvergunning verleend kan worden. De uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan wordt echter op voorhand niet door een onvoldoende milieuhygiënische kwaliteit van de bodem belemmerd. Indien de grond vervuild blijkt, heeft dit consequenties voor de wijze van verwerken in of afvoeren uit het plangebied.

CONCLUSIE Vanuit oogpunt van de milieuhygiënische bodemkwaliteit kan dit bestemmingsplan planologisch gezien uitvoerbaar worden geacht omdat geen bodemgevoelige functies (zoals wonen) mogelijk worden gemaakt.

NOTA BENE Voor toekomstig te ontgraven en eventueel buiten het plangebied af te voeren gronden kan op basis van het Besluit bodemkwaliteit (Bbk) een milieuhygiënische verklaring van de gronden noodzakelijk zijn. Dit is evenwel sterk afhankelijk van de toepassingslocatie. Een milieuhygiënische verklaring is middels bodemonderzoek te verkrijgen.

3.4

Water

NORMSTELLING EN BELEID In de ruimtelijke ordeningspraktijk is tevens de wettelijk verplichte ‘watertoets’ van belang. De watertoets wordt gezien als een procesinstrument dat moet waarborgen dat de gevolgen van ruimtelijke ontwikkelingen voor de waterhuishouding meer expliciet worden afgewogen. Belangrijk onderdeel van de watertoets is het vroegtijdig afstemmen van ontwikkelingen met Wetterskip Fryslân als betrokken waterbeheerder.

WATERTOETS Het initiatief van dit bestemmingsplan is in het kader van de watertoets op 01-07-2016 via de [digitale watertoets](#) bij Wetterskip Fryslân ingediend. Op basis van de aangeleverde gegevens is met de digitale watertoets geconstateerd dat een ‘normale procedure’ moet worden gevolgd vanwege de ligging van een regionale kering en de boezem. Op 12-07-2016 is van Wetterskip Fryslân per mail het advies in het kader van de watertoets ontvangen die als bijlage bij deze toelichting opgenomen.

In het wateradvies is een beschrijving van het watersysteem van het plangebied gegeven. Hieruit blijkt dat de landhoofden van de brug vrij voor de boezem liggen; dit houdt in dat het plangebied niet door een boezemkade tegen hoge waterstanden in de Friese boezem wordt beschermd. De landhoofden liggen hoog boven boezempeil en regionale kering. Verder is ingegaan op de beschrijving van diverse wateraspecten waarbij zoveel mogelijk is aangesloten bij de indeling van het Waterbeheerplan en de Leidraad Watertoets in de thema’s veilig, voldoende en schoon. Advies is uitgebracht met betrekking tot de onderwerpen:

- regionale kering;
- peilbeheer (drooglegging, grondwateronttrekking);
- compensatie (toename verhard oppervlak);

- afvalwater- en regenwatersysteem;
- waterkwaliteit;
- Waterwet, en;
- procedure.

De adviezen van Wetterskip Fryslân worden opgevolgd en meegenomen in de verdere planvorming. In dat geval bestaan er tot het voorliggende plan geen waterhuishoudkundige bezwaren en wordt door Wetterskip Fryslân een positief wateradvies afgegeven waarmee de watertoetsprocedure is afgerond.

CONCLUSIE

Watervergunning (en/of Keurontheffing) van Wetterskip Fryslân als waterbeheerder is nodig voor werkzaamheden in, onder, langs, op, bij of aan open water, waterkeringen en wegen in het beheer van het waterschap, het onttrekken van grondwater en het lozen op het oppervlaktewater. Voor zover noodzakelijk om tot realisatie van het planvoornemen te komen, zullen te zijner tijd de benodigde vergunningen dan wel ontheffingen bij het waterschap moeten worden aangevraagd. De diverse benodigde vergunningen en ontheffingen worden voor het planvoornemen verleenbaar geacht.

NOTA BENE

3.5

Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's voor de woon- en leefomgeving bij gebruik, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen, zoals vuurwerk, aardgas of LPG. Het aandachtsveld van externe veiligheid richt zich op zowel inrichtingen (bedrijven) waar gevaarlijke stoffen aanwezig zijn als het transport van gevaarlijke stoffen. Dit vervoer kan plaatsvinden over weg, water en spoor en door buisleidingen. Het beleid is er op gericht te voorkomen dat te dicht bij gevoelige bestemmingen activiteiten met gevaarlijke stoffen plaatsvinden. Dit is verankerd in diverse wet- en regelgeving, zoals het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb), Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (Barim: Activiteitenbesluit).

NORMSTELLING
EN BELEID

In het kader van het Interprovinciaal Overleg (IPO) is een zogenoemde [risicokaart](#) ontwikkeld. Hierin is informatie opgenomen die met risico te maken heeft; zowel risicobronnen als kwetsbare objecten worden getoond die aandacht verdienen bij ruimtelijke ontwikkelingen. Om na te gaan of er voor het planvoornemen ook aandachtspunten aanwezig zijn, is de risicokaart geraadpleegd. Hieruit blijkt dat wettelijk te beschouwen aspecten van externe veiligheid in het kader van vorengenoemde wet- en regelgeving in een straal van minimaal 1.050 m rondom het plangebied geen rol speelt.

TOETSING

Op de risicokaart staat het Van Harinxmakanaal (met jaarlijks 15.000 passages) wel aangegeven als risicobron met betrekking tot een 'ongeval op water' op deze vaarroute. Van een dergelijke risicobron is sprake als er minstens vijftig

keer per jaar grote passagiersschepen varen. Het gevaar is dat schepen te maken kunnen krijgen met brand, ontploffing en aanvaringen; ze kunnen stranden, zinken of kapseizen op zee of op binnenwateren. De kans op dergelijke ongevallen staat de uitvoerbaarheid van het planvoornemen verder niet in de weg. Wel dient de fietsbrug bouwkundig berekend te zijn op een eventuele calamiteit. Er is op de vaarroute voor het overige geen relevant risico ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen, aangezien hier in de gegevens van Basisnet Water geen melding van wordt gemaakt.

CONCLUSIE Uit oogpunt van externe veiligheid bestaan er geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

3.6

Geluidhinder

WET- EN REGELGEVING De Wet geluidhinder (Wgh) is er op gericht om de geluidhinder vanwege onder andere wegverkeerslawaaï, spoorweglawaaï en industrielawaaï te voorkomen en te beperken. De Wgh bepaalt dat de ‘geluidsbelasting’ op gevels van woningen en andere geluidsgevoelige objecten niet hoger mag zijn dan een in de wet bepaalde norm die als voorkeursgrenswaarde wordt aangeduid.

TOETSING Met dit bestemmingsplan wordt niet voorzien in het oprichten van een nieuw geluidgevoelig object of functie. Ook vinden er geen ingrijpende wijzigingen in de verkeersinfrastructuur vanwege dit bestemmingsplan plaats waardoor verkeersstromen in belangrijke mate zouden kunnen veranderen ten nadele van geluidgevoelige objecten in de omgeving. Door het buitengebruik stellen van de brug voor gemotoriseerd verkeer en ter plaatse alleen langzaam verkeer toe te staan, is sprake van een verbetering ten aanzien van de akoestische situatie. Akoestisch onderzoek is voor dit bestemmingsplan niet nodig.

CONCLUSIE De uitvoering van het voorliggende planvoornemen wordt niet door geluidhinder belemmerd.

3.7

Luchtkwaliteit en verkeer

NORMSTELLING EN BELEID In hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (Wm) zijn de grenswaarden op het gebied van de luchtkwaliteit vastgelegd. Daarbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀) en zeer fijn stof (PM_{2,5}) van belang. Grenswaarden ten aanzien van de jaargemiddelde concentratie betreffen 40 µg/m³ voor zowel NO₂ als PM₁₀ en 25 µg/m³ voor PM_{2,5}. Projecten met een invloed van ‘niet in betekenende mate’ (nibm) op de luchtkwaliteit zijn verder vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden. Dit geldt op grond van de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) onder meer voor projecten die minder dan 3% van de

(toekomstige) grenswaarde voor NO₂ of PM₁₀ bijdragen, wat overeenkomt met 1,2 µg/m³ (Grenswaarde per 14-07-2016 is 1.236 auto's dan wel 80 vrachtwagens per weekdagemaal). PM₁₀ en PM_{2,5} zijn sterk gerelateerd, aangezien PM_{2,5} onderdeel uitmaakt van de emissie van PM₁₀. Als aan PM₁₀ wordt voldaan, mag daarom worden aangenomen dat ook de grenswaarde van PM_{2,5} niet wordt overschreden.

Het planvoornemen ziet toe op de vervanging van een bestaande brug door een fietsbrug. Van autoverkeer ter plaatse is geen sprake meer. Uitsluitend langzaam verkeer wordt op de brug toegelaten. Het planvoornemen leidt dan ook niet tot extra verkeer. Grenswaarden worden niet overschreden. Het plan moet worden beschouwd als een nibm-plan. Nader onderzoek naar luchtkwaliteit is niet nodig.

TOETSING

Het planvoornemen is uitvoerbaar wat betreft het aspect luchtkwaliteit.

CONCLUSIE

3.8

Bedrijven- en milieuhinder

Op grond van de Wet milieubeheer (Wm) zijn bedrijven en instellingen verplicht te voldoen aan de eisen van een AMvB, dan wel een milieuvergunning te hebben voor de exploitatie van het bedrijf, waarbij rekening gehouden dient te worden met de omliggende woonbebouwing. Door middel van de milieuwet- en regelgeving wordt (milieu)hinder door bedrijven en instellingen op hindergevoelige functies zo veel mogelijk voorkomen. Er dient te worden aangetoond dat het planvoornemen geen belemmering vormt voor nabijgelegen functies.

NORMSTELLING
EN BELEID

Met het planvoornemen vindt reconstructie van weginfrastructuur plaats door het vervangen van een bestaande brug. Hierbij is geen sprake van het mogelijk maken van nieuwe in de wet geregelde milieuhinderlijke of milieugevoelige activiteiten. Er is dan ook geen sprake van hinder van of voor bedrijven dan wel woonfuncties als gevolg van het planvoornemen.

TOETSING

Van bedrijven- en milieuhinder is vanwege het planvoornemen geen sprake.

CONCLUSIE

3.9

Overig

3.9.1

Bebouwingsvrije zone Van Harinxmakanaal

Gemeenten dienen ontwikkelingen die belemmerend zijn voor het functioneren en de verdere ontwikkeling van het vaarwegennet, te voorkomen. Bij de totstandkoming van bestemmingsplannen moet dan ook met de door de provincie gestelde eisen in de "Vaarwegenverordening Fryslân 2014" rekening wor-

den gehouden. Voor alle vaarwegen voor de beroeps- en recreatievaart zijn beheerzones vastgelegd waarbinnen in beginsel een verbod voor bouwwerken, houtopstanden en werkzaamheden geldt die het functioneren van de vaarweg zouden kunnen beïnvloeden. Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet hier rekening mee worden gehouden.

De fietsbrug wordt over het Van Harinxmakanaal gelegd ter vervanging van de bestaande brug. Het Van Harinxmakanaal is een provinciale vaarweg van lijst A (vaarwegdiepte -2,75 m, onderhoudsdiepte -4,25 m) en is aangewezen als 'CEMT-klasse Va'. Voor activiteiten binnen de geldende beheers- en bebouwingsvrije zones langs het Van Harinxmakanaal moet van provinciewege ontheffing op grond van de vaarwegenverordening worden verkregen. Gelet op de bestaande bebouwingssituatie is het aannemelijk dat ontheffing kan worden verkregen.

3.9.2

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

De m.e.r.-beoordeling houdt in dat nagegaan moet worden of er activiteiten plaatsvinden die negatieve effecten op het milieu kunnen hebben. De grondslag hiervoor is enerzijds het Besluit m.e.r. (Besluit milieueffectrapportage) en anderzijds de hiervoor beschreven onderzoeken. De activiteiten die in het plangebied worden beoogd, overschrijden geen drempelwaarden in de D-lijst van het Besluit m.e.r. Voor het bestemmingsplan geldt daarom de vormvrije m.e.r.-beoordeling. In dit kader kan worden aangegeven dat milieueffecten in voorgaande paragrafen al voldoende zijn onderzocht. Op grond hiervan kan in alle redelijkheid worden aangenomen dat de toekomstige activiteiten in het plangebied geen onaanvaardbare gevolgen voor het milieu zullen hebben.

Juridische vormgeving



4.1

Plansystematiek

Voorliggend bestemmingsplan is zodanig vormgegeven dat het voldoet aan de vereisten voortkomend uit de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Bij de vormgeving en de bijbehorende verbeelding is aangesloten op de regeling Ruimtelijke Standaarden ruimtelijke ordening en is de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2012 (SVBP2012) toegepast. Het bestemmingsplan voldoet daarmee aan de digitale verplichtingen zoals die per 1 januari 2010 van kracht zijn.

De SVBP2012 bevat een aantal juridische regels die moeten worden opgevolgd. Voor de planregels betekent dit dat er sprake is van een aantal dwingend voorgeschreven begripsbepalingen, die worden neergelegd in artikel 1 aangaande de begrippen. Ook schrijft de SVBP2012 voor op welke wijze er invulling moet worden gegeven aan artikel 2 betreffende de wijze van meten. Vanwege het Bro geldt verder een formulering die ten aanzien van de anti-dubbeltelregel en het overgangsrecht eveneens in de planregels moet worden overgenomen.

SVBP2012

De hoofdstukindeling van de regels is op een standaardwijze opgesteld, te weten:

- In **hoofdstuk 1 ('Inleidende regels')** zijn de algemene artikelen opgenomen die voor het gehele bestemmingsplan van belang zijn. In artikel 1 ('Begrippen') zijn omschrijvingen opgenomen van de in het plan voorkomende relevante begrippen die niet op voorhand voor een eenduidige uitleg, conform normaal spraakgebruik, vatbaar zijn. In artikel 2 ('Wijze van Meten') is ten behoeve van eenduidigheid en rechtszekerheid vastgelegd op welke wijze maten, afstanden en dergelijke gemeten moeten worden.
- In **hoofdstuk 2 ('Bestemmingsregels')** zijn de bestemmingen en de gebruiks- en/of bebouwingsmogelijkheden van de gronden aangegeven. Er is sprake van een enkelbestemming 'Verkeer - Verblijf' (artikel 3).
- In **hoofdstuk 3 ('Algemene regels')** staan verder die artikelen benoemd die doorgaans voor het gehele bestemmingsplan gelden en min of meer losstaan van de specifieke bestemmingsregels. Naast de anti-dubbeltelregel gaat het bij voorliggend bestemmingsplan tevens om algemene afwijkingsregels.
- Tot slot is in **hoofdstuk 4 ('Overgangs- en slotregels')** de in het Bro voorgeschreven formulering van het overgangsrecht en de SVBP2012 opgenomen.

De regels zijn zo opgesteld dat deze gebruikt kunnen worden in een analoog alsook in een digitaal bestemmingsplan. Op basis van de Wro is het digitaal vastgestelde bestemmingsplan leidend. Als er een verschil bestaat tussen het analoge en digitale bestemmingsplan, is het digitale bestemmingsplan bepalend qua vormgeving en inhoud.

4.2

Toelichting op de regels

Het gehele plangebied is van één bestemming voorzien, te weten ‘Verkeer - Verblijf’. Hiermee is vastgelegd dat de met deze bestemming aangewezen gronden bestemd zijn voor wegen en straten, paden en een fietsbrug ter plaatse van de aanduiding “brug”, die eveneens ter plaatse van het gehele plangebied geldt.

In de begrippenlijst in artikel 1 is nader gedefinieerd wat onder de beoogde fietsbrug wordt verstaan. Het gaat hierbij om een langzaamverkeersverbinding met een bijpassende inrichting en verhardingsopbouw die in overeenstemming is met de functie voor langzaam verkeer. Een langzaamverkeersverbinding is omschreven als een verbinding voor fietsers en/of voetgangers en daarmee in (voortbewegings)snelheid gelijk te stellen weggebruikers.

Een fietsbrug wordt niet geschikt geacht voor standaardgebruik door motorvoertuigen. Het is van enkele gemotoriseerd aangedreven voertuigen echter wel denkbaar dat deze gebruik van de fietsbrug gaan maken en waarvan (om verschillende redenen) in zijn algemeenheid ook wordt gevonden dat dit mogelijk moet zijn, zoals dat er anders voor deze weggebruikers geen goede alternatieve routes zijn. Het gaat hierbij om bromfietsen, fietsen met trapondersteuning, gehandicaptenvoertuigen en hiermee gelijk te stellen voertuigen (veelal tweewielers zoals snorfietsen, scooters, solexen en dergelijke). Het betreft in alle gevallen voertuigen die geen gebruik kunnen maken van het bovenliggende wegennet. Deze voertuigen zijn derhalve uitgezonderd in de begripsomschrijving van motorvoertuigen.

In de bestemmingsregels in artikel 3 is verder voorgeschreven dat alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogen worden gebouwd. De te realiseren fietsbrug wordt als een dergelijk bouwwerk aangemerkt. In de regels is de bouwhoogte op 10 m gemaximeerd. De wijze van meten in artikel 2 en de bepaling van het begrip “peil” (art. 1, lid 17) schrijven voor hoe deze maximaal te realiseren bouwhoogte moet worden beoordeeld. Indien nodig kan het bevoegd gezag nadere eisen stellen met het oog op het voorkomen van een onevenredige aantasting van gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden, het straat- en bebouwingsbeeld en de verkeersveiligheid.

4.3

Overige aspecten

4.3.1

Additionele voorzieningen

In het bestemmingsplan zijn de al dan niet in directe relatie met een bestemming staande voorzieningen, zoals ondergrondse leidingen, verhardingen, bermen, geluidswerende voorzieningen, centrale installaties ten behoeve van de energievoorziening, voorzieningen ten behoeve van de waterbeheersing in de vorm van watergangen, duikers, waterkeringen en dergelijke bij de bestemming inbegrepen zonder dat dit uitdrukkelijk wordt vermeld.

4.3.2

Handhaving

Het bestemmingsplan geeft de gewenste planologische situatie voor het plangebied aan. Bestemmingsplannen zijn bindend voor de overheid en de burger. Enerzijds kan de overheid naleving van bestemmingsplannen afdwingen, anderzijds vormt het bestemmingsplan een juridisch kader voor burgers waaruit deze kan afleiden wat de bouw- en gebruiksmogelijkheden zijn, op de in eigendom zijnde dan wel de naastgelegen buurpercelen, in de directe woon- en leefomgeving.

4.4

Bestemmingsplanprocedure

In de Wro en het Bro zijn wettelijke regels voor de bestemmingsplanprocedure vastgelegd. Hierin zijn de volgende fasen onderscheiden:

Vorbereidingsfase

De gemeente voert ten behoeve van de voorbereiding van een bestemmingsplan onderzoek uit naar de bestaande situatie en de mogelijke (ruimtelijke) ontwikkelingen in de gemeente. De gemeente stelt voor het overleg op grond van artikel 3.1.1 Bro haar voornemen beschikbaar aan de besturen en diensten van hogere overheden. Ook kan de gemeente aan belangstellenden de mogelijkheid bieden om te reageren op het voorontwerpbestemmingsplan via inspraak. De gemeente geeft een reactie op mogelijke reacties die voor zover noodzakelijk worden verwerkt in de regels en verbeelding.

Terinzageleggingsfase

Het ontwerpbestemmingsplan wordt na aankondiging in de Staatscourant en de website www.officielebekendmakingen.nl voor een periode van 6 weken ter inzage gelegd. In deze periode kan door iedereen een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan worden ingediend.

Vaststellingsfase

Na de periode van terinzagelegging stelt de gemeenteraad het ontwerpbestemmingsplan, mogelijk met wijzigingen, binnen een periode van ten hoogste 12 weken vast.

Beroepsfase

Na de vaststelling van het bestemmingsplan maakt de gemeenteraad het vaststellingsbesluit bekend en legt het vastgestelde bestemmingsplan ter inzage. Dit gebeurt als volgt:

- Indien Gedeputeerde Staten (GS) of de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) een zienswijze hebben ingediend die door de gemeenteraad niet volledig is overgenomen of indien de gemeenteraad het bestemmingsplan gewijzigd heeft vastgesteld, geschiedt bekendmaking en terinzagelegging 6 weken na vaststelling.
- Indien het bestemmingsplan ongewijzigd is vastgesteld en er gehoor is gegeven aan eventuele zienswijzen van GS en/of de ILT wordt het vaststellingsbesluit door de gemeenteraad uiterlijk 2 weken na vaststelling bekend gemaakt. Tevens wordt uiterlijk 2 weken na vaststelling het bestemmingsplan ter inzage gelegd.

Uiterlijk 6 weken na bekendmaking van het vaststellingsbesluit kan er door belanghebbenden beroep worden ingesteld bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS). Belanghebbenden zijn diegenen die tegen het ontwerpbestemmingsplan een zienswijze hebben ingediend en diegenen die hebben aangetoond in redelijkheid niet in de mogelijkheid zijn geweest om een zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan in te dienen.

Indien geen beroep tegen het vastgestelde bestemmingsplan is ingediend, is het bestemmingsplan na afloop van de beroepstermijn onherroepelijk.

Uitvoerbaarheid

5

5.1

Economische uitvoerbaarheid

Op grond van artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening (Wro) stelt de gemeenteraad een exploitatieplan vast voor gronden waarop een bouwplan is voorgenomen. Wat onder een bouwplan moet worden verstaan, is in artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) aangegeven. Omdat het planvoornemen van dit bestemmingsplan de vervanging van een bestaand kunstwerk betreft, kan het niet als bouwplan worden aangemerkt. Er hoeft dan ook geen exploitatieplan te worden opgesteld.

Dit bestemmingsplan maakt een maatregel in het kader van de Haak om Leeuwarden mogelijk; het voorzien in een fietsbrug over het Van Harinxmakanaal. De hierbij betrokken overheden verlenen hun medewerking aan de uitvoering van de diverse projecten in het kader van de Haak om Leeuwarden en nemen de daarbij behorende financiële verplichtingen op zich. Tussen gemeente en provincie geldt een samenwerkingsovereenkomst. Onderdeel van die overeenkomst is een kosten- en dekkingsoverzicht. Op grond van de raming en het beschikbare budget kan worden gesteld dat het voorliggende plan voor vervanging van de brug bij Ritsumasyl door een fietsbrug economisch uitvoerbaar is.

5.2

Maatschappelijke uitvoerbaarheid

5.2.1

Overleg en inspraak

Er zijn in het kader van het vooroverleg op grond van artikel 3.1.1 Bro geen reacties op voorliggend plan ingekomen.

VOOROVERLEG

Conform de gemeentelijke inspraakverordening is het voorontwerpplan met ingang van 3 oktober 2016 gedurende vier weken ter inzage gelegd. Belangstellenden zijn daarmee in de gelegenheid gesteld om kennis te nemen van het planvoornemen en hierop schriftelijk dan wel mondeling te reageren. Er zijn naar aanleiding van de terinzagelegging geen inspraakreacties ontvangen.

TERINZAGELEGGING

5.2.2

Tervisielegging ontwerp

Na het stadium van overleg en inspraak heeft dit bestemmingsplan als ontwerp ter visie gelegen. Binnen de termijn van tervisielegging kon door een ieder

zienswijzen op het plan naar voren worden gebracht. Van deze mogelijkheid is door één indiener gebruik gemaakt. Afzonderlijk van deze toelichting is hiervan bij het raadsvoorstel verslag gedaan. De ingekomen zienswijze heeft niet tot wijzigingen aan dit bestemmingsplan geleid.