

**Bestemmingsplan Gebiedsontwikkeling
Deinum-Oost Fase 1**

gemeente
Menameradiel



VAST TE STELLEN



BügelHajema
Plek voor ideeën

**Bestemmingsplan Gebiedsontwikkeling
Deinum-Oost Fase 1**

V A S T T E S T E L L E N

Inhoud

Toelichting + bijlagen

Regels

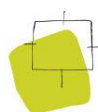
Verbeelding

Separaat bijgevoegd:

- Inrichtingsplan
- Beeldkwaliteit kunstwerken
- Ecologisch onderzoek
- Archeologisch onderzoek (2x)

25 maart 2015

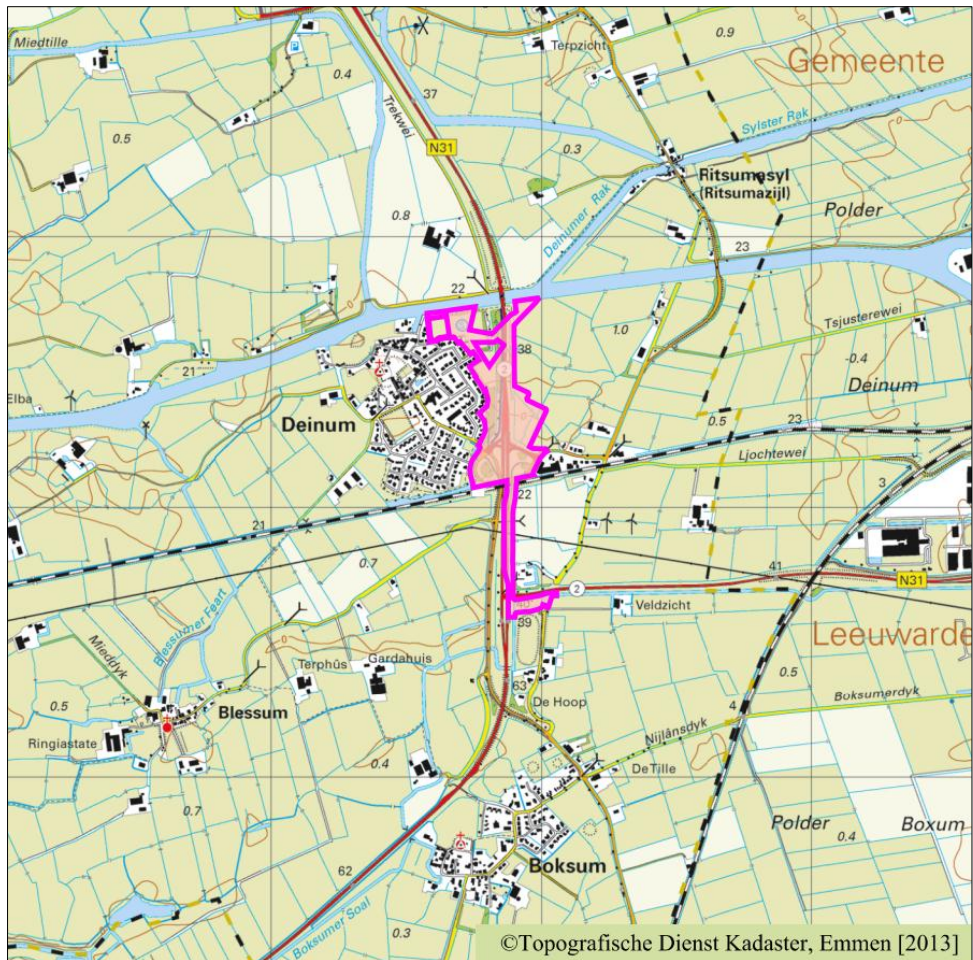
Projectnummer 148.00.06.06.00



Ideeën voor een plek

BügelHajema Adviseurs bv, Bureau voor Ruimtelijke Ordening en Milieu BNSP

Overzichtskaart



Toelichting

Inhoudsopgave

1	Inleiding	11
1.1	Achtergrond	11
1.2	Planvoornemen	11
1.3	Ligging van plangebied	13
1.4	Aanleiding en doel	13
1.5	Planvorming	14
1.5.1	Planning	14
1.5.2	Karakter	15
1.5.3	Van voorontwerp naar ontwerp	15
1.5.4	Van ontwerp naar vaststelling	16
1.5.5	Achtergrond van opsplitsing in deelgebieden	16
1.6	Leeswijzer	17
2	Planbeschrijving	19
2.1	Voorgeschiedenis	19
2.2	Relatie met betrekking tot De Haak om Leeuwarden	20
2.3	Analyse van plangebied	22
2.3.1	Huidige situatie	22
2.3.2	Gewenste situatie	23
2.4	Globale planuitgangspunten	24
2.5	Algemene stedenbouwkundige opzet	25
2.6	Deelgebied 1 (bij recht in dit plan)	26
2.6.1	Vaarverbinding Deinumer Feart met haventje	26
2.6.2	Verbindende bomenweide / parkzone	29
2.6.3	Sportcomplex	29
2.6.4	Weginfrastructuur	31
2.6.5	Beeldkwaliteit	32
2.7	Woon-werkeenheden aan It Holt (bij wijziging in dit plan)	33
2.8	Ladder duurzame verstedelijking	34
3	Beleidskader	37
3.1	Rijksbeleid	37
3.2	Provinciaal beleid	39
3.2.1	Plannen en programma's	39
3.2.2	Verordeningen	43
3.3	Regionaal beleid	45
3.4	Gemeentelijk beleid	48
3.5	Conclusie	53
4	Randvoorwaarden	55
4.1	Hinder van en voor bedrijven en voorzieningen	55
4.2	Lichthinder	57

4.3	Verkeerseffecten	59
4.4	Luchtkwaliteit	62
4.5	Geluidhinder	64
4.5.1	Wegverkeerslawaaï	65
4.5.2	Spoorweglawaaï	65
4.5.3	Industrielawaaï	66
4.5.4	Luchtvaartlawaaï	66
4.5.5	Conclusie	67
4.6	Externe veiligheid	67
4.7	Bodem	68
4.8	Ecologie	70
4.9	Erfgoed	74
4.9.1	Archeologie	74
4.9.2	Cultuurhistorie	79
4.10	Waterparagraaf	81
4.11	Kabels en leidingen	84
4.11.1	Hoogspanningsleiding	84
4.11.2	Overig	86
4.12	Overige aspecten	86
4.12.1	Vliegbasis Leeuwarden	86
4.12.2	Bebouwingsvrije zones	86
4.13	Vormvrije m.e.r.-beoordeling	87
4.14	Duurzaamheidsaspecten	90
4.14.1	Algemeen	90
4.14.2	Inzet	91
4.14.3	Mogelijkheden in plangebied	91
4.14.4	Mogelijkheden in bestemmingsplan	92
5	Juridische vormgeving	93
5.1	Plansystematiek	93
5.1.1	Inleidende regels	94
5.1.2	Bestemmingsregels	94
5.1.3	Algemene regels	98
5.1.4	Overgangs- en slotregels	99
5.2	Overige aspecten	99
5.2.1	Additionele voorzieningen	99
5.2.2	Handhaving	99
5.3	Bestemmingsplanprocedure	99
6	Uitvoerbaarheid	101
6.1	Initiatiefnemers	101
6.2	Planning, flexibiliteit en fasering	101
6.3	Economische uitvoerbaarheid	102
6.3.1	Exploitatieopzet	102
6.3.2	Grondexploitatieplan	103
6.3.3	Planschade	103
6.4	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	103

6.4.1	Informatiebijeenkomsten	103
6.4.2	Terinzagelegging voorontwerp	104
6.4.3	Tervisielegging ontwerp	106

Bijlagen

Bijlage 1.	Inrichtingstekening en dwarsprofielen
Bijlage 2.	Memo ecologische suggesties
Bijlage 3.	Inspraak en overleg
Bijlage 4.	Beplantingsplan

Inleiding

1.1

Achtergrond

De afgelopen jaren is uitvoering gegeven aan de realisatie van het infrastructu-
rele project de Haak om Leeuwarden. In het kader van dit grootschalige pro-
ject is gewerkt aan de aanleg van een nieuwe wegverbinding tussen de
provinciale weg N31 (Wâldwei)/Rijksweg A32 (snelweg naar Heerenveen) ten
zuiden van Leeuwarden met de provinciale weg N31 (Hendrik Algera-
wei)/Rijksweg A31 (snelweg naar Harlingen) ten westen van Leeuwarden, in-
clusief verbindende wegen naar het stedelijk wegennet van Leeuwarden.

Verwijderd: Momenteel

Verwijderd: wordt

Verwijderd: wordt

Het doel van de Haak om Leeuwarden is een goed ingepaste, veilige doorgaan-
de wegverbinding aan de zuidwestkant van Leeuwarden met ongelijkvloerse
kruisingen van wegen, vaarwegen en spoorlijnen. Niet alleen de bereikbaar-
heid van Leeuwarden wordt met het project verbeterd; het project leidt ook
tot een vlottere doorstroming van het doorgaande verkeer in de bredere regio
rondom Leeuwarden. Daarnaast worden nieuw gerealiseerde en nog te realise-
ren uitbreidingslocaties voor wonen en werken goed ontsloten.

Verwijderd: om

Verwijderd: te realiseren,

Het project de Haak om Leeuwarden leidt ertoe dat ook delen van de gemeen-
te Menameradiel flink op de schop gaan. De aanleg van de nieuwe wegverbin-
ding tussen de N31 (Hendrik Algerawei) en A31 (snelweg naar Harlingen) heeft
onder meer tot gevolg dat de bestaande provinciale weg N31 bij Deinum over-
bodig wordt en derhalve door de Provinsje Fryslân in zijn geheel zal worden
opgeruimd. Hiermee komt onder meer de gehele oostelijke dorpsrand van
Deinum vrij voor herontwikkeling. Vanuit diverse perspectieven vormt dit een
uitgelezen mogelijkheid om in het gebied kansen te benutten en knelpunten op
te lossen. Het verwijderen van de bestaande provinciale weg vindt in 2015
plaats, waarna het gebied heringericht kan worden. Voorliggend bestemmings-
plan voorziet in een groot deel van de ter plekke voorgenomen gebiedsontwik-
keling.

Verwijderd: thans in uitvoering zijnde

1.2

Planvoornemen

In samenspraak met diverse belanghebbende partijen in het dorp heeft de
gemeente Menameradiel op de noodzakelijke herontwikkeling van het gebied
oostelijk van Deinum geanticipeerd. Dit heeft geleid tot een door H+N+S Land-

SEPARATE BIJLAGE:
INRICHTINGSPLAN

schapsarchitecten te Amersfoort (hierna H+N+S) opgesteld inrichtingsplan¹. Hierin is een schetsmatige visie op de inrichting van het gebied gegeven. Het gehele inrichtingsplan is als separate bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.

HERZIEN
KAARTMATERIAAL

Gedurende de planvorming is het bij het inrichtingsplan opgenomen kaartmateriaal herzien. In het ontwerpbestemmingsplan is een “definitieve inrichtingstekening”, gedateerd 10 december 2014, opgenomen. Uiteraard is tussen december 2014 en het moment van vaststelling nog verder gewerkt aan de inrichting; deze is geoptimaliseerd, bijgeslepen en op enkele punten bijgesteld. Dit vanuit technische overwegingen of eisen, wensen vanuit gebruikers en aanwonenden en gewijzigde inzichten. Deze aanpassingen doen overigens geen afbraak aan de ontwerpgedachten achter de inrichtingstekening. De “definitieve inrichtingstekening” is opgenomen in bijlage 1 bij dit bestemmingsplan. De toelichting op het planvoornemen in het inrichtingsplan van januari 2014 is niet meer gewijzigd. Dit concept inrichtingsplan vormt dan ook nog steeds een belangrijke basis voor dit bestemmingsplan en is hierom als afzonderlijke bijlage opgenomen.

Verwijderd: Dit is door H+N+S verwerkt in de begin november 2014 opgestelde definitieve inrichtingstekening voor het gebied.

Als belangrijk uitgangspunt voor het planvoornemen geldt het behoud en versterking van bestaande kwaliteiten, alsook het benutten van bijzondere kansen. Ingezet wordt op de thema's landschapsherstel en verweving tussen dorp en landschap. Dit is in lijn met de gekozen koers voor andere tevens te verwijderen tracés van de N31, te weten de autowegen Marsum-Leeuwarden en Deinum-Marsum. Daarnaast is versterking van cultuurhistorische elementen en het versterken van (vaar)recreatie in het gebied gewenst.

IN DIT
BESTEMMINGSPLAN

Opvallende elementen in de gebiedsontwikkeling van Deinum-Oost, die met voorliggend bestemmingsplan bij recht mogelijk worden gemaakt, betreffen de verplaatsing van de bestaande sportvoorzieningen aan de Sportleane, het realiseren van een vaarweg met havenvoorzieningen, de verbetering (en het nieuw aanleggen) van routes naar het omliggende gebied en het herstellen van de verbinding met de bestaande bebouwingsituatie aan It Holt.

BUITEN DIT
BESTEMMINGSPLAN

Woningnieuwbouw (naar verwachting circa 40 woningen) vormt eveneens onderdeel van het planvoornemen voor de gehele gebiedsontwikkeling van Deinum-Oost, maar zal met een eigen bestemmingsplantraject worden gefaciliteerd en is dan ook geen onderdeel van voorliggend bestemmingsplan.

BIJ WIJZIGING

Het gebied met de beoogde woon-werkeenheden aan It Holt is wel in dit bestemmingsplan opgenomen, maar kan enkel door toepassing van een wijzigingsbevoegdheid plaatsvinden.

¹ “Inrichtingsplan Deinum-Oost”, H+N+S Landschapsarchitecten, Amersfoort, projectnummer 1881, januari 2014, concept.

1.3

Ligging van plangebied

De ligging van het plangebied van dit bestemmingsplan en de planbegrenzing is op de topografische kaart voorafgaand aan deze toelichting weergegeven, alsook op de verbeelding van dit bestemmingsplan. De in figuur 1 opgenomen luchtfoto geeft tevens een actueel beeld van het plangebied en de directe omgeving daarvan weer.



Figuur 1. Luchtfoto van het plangebied (gearceerde deel)
[Bron: Gemeente Menameradiel, 2014]

De begrenzing van dit bestemmingsplan is afgestemd op de thans nog van kracht zijnde bestemmingsplannen in het gebied en is zo gekozen dat het inrichtingsplan, zonder de beoogde woongebieden, binnen het plangebied kan worden gerealiseerd.

1.4

Aanleiding en doel

Voor het plangebied gelden de volgende bestemmingsplannen:

- *Bestemmingsplan Buitengebied*, vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 1 februari 2007, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 25 september 2007.
- *Bestemmingsplan Deinum*, vastgesteld door de gemeenteraad d.d. 3 mei 2007, goedgekeurd door Gedeputeerde Staten d.d. 20 juli 2007.

Voortkomend uit de werkzaamheden in het kader van de Haak om Leeuwarden ziet het planvoornemen toe op de integrale gebiedsontwikkeling van de vrijkomende gronden in het plangebied. Hiertoe zijn tal van verschillende ruimtelijke ingrepen voorzien. De plannen zijn evenwel niet altijd passend binnen de geldende juridisch-planologische kaders van de in bovenstaande genoemde, conservatieve en op beheer gerichte bestemmingsplannen. Hierom vindt dan ook een herziening van beide geldende bestemmingsplannen plaats. In voorliggend bestemmingsplan zijn nieuwe juridisch-planologisch kaders vastgelegd om de plannen voor een groot deel mogelijk te maken; als gezegd zijn de gebieden voor woningniewbouw niet in dit bestemmingsplan meegenomen.

1.5

Planvorming

De gemeente draagt de verantwoordelijkheid om de bijzondere planvorming optimaal te faciliteren en de bestemmingsplanprocedure te verzorgen. Het bijzondere in het planvoornemen ligt verscholen in het feit dat een maatschappelijk gedragen reconstructie van het gebied wordt gerealiseerd. Dit blijkt zoal uit het vooraf bij werksessies omtrent het opstellen van het inrichtingsplan betrekken van verschillende maatschappelijke organisaties (dorpsbelangen van Deinum en Boksum en de sportverenigingen uit het dorp) alsook het organiseren van informatiebijeenkomsten voor de bevolking door de gemeente en het in de gelegenheid stellen van een ieder om conform de gemeentelijke inspraakverordening een reactie op het voorontwerpbestemmingsplan in te dienen om zich uit te spreken op verschillende punten die nog ter nadere bepaling voorlagen.

1.5.1

Planning

Wat betreft het planvoornemen van dit bestemmingsplan wordt een ambitieuze planning aangehouden. Deze hangt sterk samen met de opruim-/herinrichtingswerkzaamheden van de N31 die in 2015 gepland staan. [Het werk zal starten in 2015 en moet grotendeels gereed zijn op 1 januari 2017.](#) Om de snelheid in het proces en de wettelijke procedures te houden, ligt het zwaartepunt van planvorming en ruimtelijke procedures voor de gebiedsontwikkeling van Deinum-Oost in 2014 met een uitloop naar begin 2015.

Verwijderd: Het opruimen start in 2015 en het werk moet gereed zijn in 2016.

1.5.2

Karakter

Eenzijds dient dit bestemmingsplan de nodige ruimte te bieden voor een passende gebiedsontwikkeling van Deinum-Oost en zodanig van een planopzet te zijn voorzien dat, mocht dit nodig zijn, de voorgenomen plannen ook in de toekomst nog kunnen worden bijgestuurd. Anderzijds dient dit bestemmingsplan ook voldoende rechtszekerheid te bieden aan direct belanghebbenden in de omgeving zodat hun belangen zo veel mogelijk worden gewaarborgd. Dit vraagt om een maatwerkbenadering. Hiervan is met voorliggend bestemmingsplan sprake. In het verloop van het bestemmingsplanproces (van voorontwerp via ontwerp- naar vaststellingsfase) is van de mogelijkheid gebruik gemaakt om verschillende zaken met diverse belanghebbenden nader te concretiseren. Dit heeft direct betrokkenen bij de planvorming de tijd en ruimte gegeven om de plannen gedurende het proces gaandeweg te optimaliseren en bij te schaven, zo ook de (technische) uitwerking en detaillering van het geheel.

1.5.3

Van voorontwerp naar ontwerp

In het voorontwerpbestemmingsplan was nog sprake van verschillende discussiepunten dan wel nader te bepalen zaken waar beslissingen op dienden te worden genomen; met het voorontwerp was bijvoorbeeld sprake van het opnemen van verschillende mogelijke inrichtingsvarianten. In de toelichting waren die varianten en discussiepunten zoveel mogelijk uitgewerkt waarmee geprobeerd werd om voor iedereen een zo helder mogelijk beeld te schetsen welke keuzes nog gemaakt moesten worden. Als voorbeeld kan het te volgen tracé van water en wegen worden genoemd waardoor verschillende grenzen van de opgenomen aanliggende bestemmingen nog aan discussie onderhevig waren, wat ook weer van invloed zou zijn op het aantal te realiseren kunstwerken zoals bruggen. Het proces van planvorming leidde er ook toe dat nog niet alle wettelijke onderzoeksaspecten bij het ter inzage leggen van het voorontwerp in voldoende mate waren bestudeerd. Dit omdat nog diverse zaken voor het planvoornemen moesten worden besloten en uitgewerkt. Hier zou vervolgens concreet onderzoek op kunnen plaatsvinden waarna ten slotte de juiste vertaling in het bestemmingsplan plaats zou kunnen hebben.

Gedurende en na de terinzagelegging van het voorontwerpbestemmingsplan is door betrokken partijen doorgewerkt aan het definitief maken van de plannen voor de inrichting van het plangebied. Tevens zijn in de tussentijd verschillende onderzoeken verricht die eveneens de grondslag van voorliggend bestemmingsplan vormen. Ten opzichte van het eerder ter inzage gelegen voorontwerp heeft met het ontwerpbestemmingsplan dan ook een concretiseringslag plaatsgevonden die is vertaald in de verbeelding en de regels en tot wijzigingen in de toelichting heeft geleid. Zo zijn de plan- en bestemmingsgrenzen op de verbeelding aan wijzigingen onderhevig geweest en is in dit ontwerpbe-

stemmingsplan nu inzichtelijk hoe het plan juridisch zijn uitwerking krijgt met betrekking tot rechtensregelingen, afwijkingsmogelijkheden en dergelijke.

1.5.4

Van ontwerp naar vaststelling

Het ontwerpbestemmingsplan heeft ter visie gelegen waarop verschillende zienswijzen zijn ingediend. De zienswijzen zijn behandeld en beantwoord in het raadsvoorstel. Naar aanleiding van een enkele zienswijze is voorliggend bestemmingsplan gewijzigd, alsook dat diverse ambtshalve aanpassingen aan het bestemmingsplan hebben plaatsgevonden. In het raadsvoorstel, waar door de raad op wordt besloten voor de gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan, zijn deze wijzigingen aan het plan inzichtelijk gemaakt. Het raadsbesluit geldt als vaststellingsdocument bij het GML-bestand van dit bestemmingsplan op ruimtelijkeplannen.nl en is hier door een ieder in te zien.

1.5.5

Achtergrond van opsplitsing in deelgebieden

Een belangrijke verandering ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan is dat het plangebied is opgesplitst in twee gebiedsdelen die elk een eigen bestemmingsplan zullen hebben. Reden hiertoe is dat de woongedeelten uit het planvoornemen op korte termijn nog niet op een afdoende onderbouwing uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening kunnen rekenen. Dit is enerzijds ingegeven door het aspect geurhinder dat verder uitgewerkt moet worden vanwege de aan de overzijde van het Van Harinxmakanaal op een afstand van 225 m gelegen geitenhouderij aan de Trekwei 2. Anderzijds omdat de resultaten van het bodemonderzoek in januari 2015 worden verwacht en er dan meer duidelijkheid is omtrent de precieze milieuhygiënische bodemkwaliteit.

Door de woongebieden nu al van een voor hinder gevoelige woonbestemming te voorzien, zonder afdoend onderzoek naar geur en bodem, kan de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan onvoldoende worden aangetoond en zou de juridische houdbaarheid van dit bestemmingsplan onvoldoende gewaarborgd zijn.

Daarnaast is het ontwerpen en planologisch vertalen van de woongebieden een opgave op zichzelf, waarbij aspecten als marktverkenning (aan welke typen en aantallen is naar verwachting behoefte), volkshuisvestelijke afspraken met zowel de Provincie Fryslân als de omliggende gemeenten en stedenbouwkundige en architectonische keuzes nader uitgewerkt moeten worden.

Omdat het grotere kader voor de gebiedsontwikkeling echter wel verder moet worden gebracht, vanwege de bestuurlijke besluiten die zijn genomen om het gebied binnen afzienbare termijn te gaan herinrichten, is het bestemmingsplan in twee delen gesplitst, te weten:

- **Gebiedsdeel 1:** Dit is fase 1 in de gebiedsontwikkeling van Deinum-Oost en betreft het plangebied ten behoeve van de reconstructiewerkzaamheden, zonder de drie voorgenumen woonvelden.
- **Gebiedsdeel 2:** Dit is fase 2 in de gebiedsontwikkeling van Deinum-Oost en betreft het resterende deel van het planvoornemen, met in ieder geval de drie woonvelden.

Voorliggend bestemmingsplan ziet toe op het eerste gebiedsdeel. Een eigen bestemmingsplan voor de woonvelden wordt te zijner tijd opgesteld en in procedure gebracht. Dit zal plaatshebben wanneer de onderzoeken met betrekking tot geur en bodem zijn afgerond.

Daarnaast moet worden gemeld dat nog onduidelijkheid bestaat over de inpassing van de woon-werkeenheden aan It Holt, aangezien ter plaatse tevens sprake is van nutsvoorzieningen ten behoeve van het huidige weg-/spoorviaduct. Het gebied voor de mogelijk in te passen woon-werkeenheden is daarom voor nu van een groenbestemming voorzien, maar wel met de mogelijkheid om op termijn middels een opgenomen wijzigingsbevoegdheid tot realisatie te kunnen komen. Dit vindt niet eerder plaats dan wanneer voldoende duidelijkheid bestaat omtrent de inpassingsmogelijkheden in relatie tot de thans aanwezige nutsvoorzieningen. Hiertoe moet te zijner tijd een wijzigingsplan worden opgesteld waarna vervolgens een eigen ruimtelijke procedure wordt doorlopen. Het is ook goed mogelijk dat dit gebied wordt meegenomen in het nog op te stellen bestemmingsplan voor 'Gebiedsdeel 2' wanneer er op dat moment al wel voldoende duidelijkheid is over de inpassing.

1.6

Leeswijzer

Deze toelichting is opgebouwd uit zes hoofdstukken. Na dit inleidende hoofdstuk is in hoofdstuk 2 ingegaan op de beschrijving van het planvoornemen. In hoofdstuk 3 is vervolgens ingegaan op het voor dit bestemmingsplan van belang zijnde beleidskader van zowel het Rijk, de provincie, regionale samenwerkingsverbanden en van de gemeente. In hoofdstuk 4 zijn de planologische en milieukundige randvoorwaarden uitgewerkt die in en om het plangebied een rol spelen. Hoofdstuk 5 betreft de juridische vormgeving van het bestemmingsplan waarbij een toelichting op de plansystematiek en de bestemmingsplanprocedure is gegeven. In hoofdstuk 6 is tot slot nader ingegaan op onder meer de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan. Deze toelichting telt verder vier bijlagen en vijs separate bijlagen.

Verwijderd: drie

Verwijderd: vier

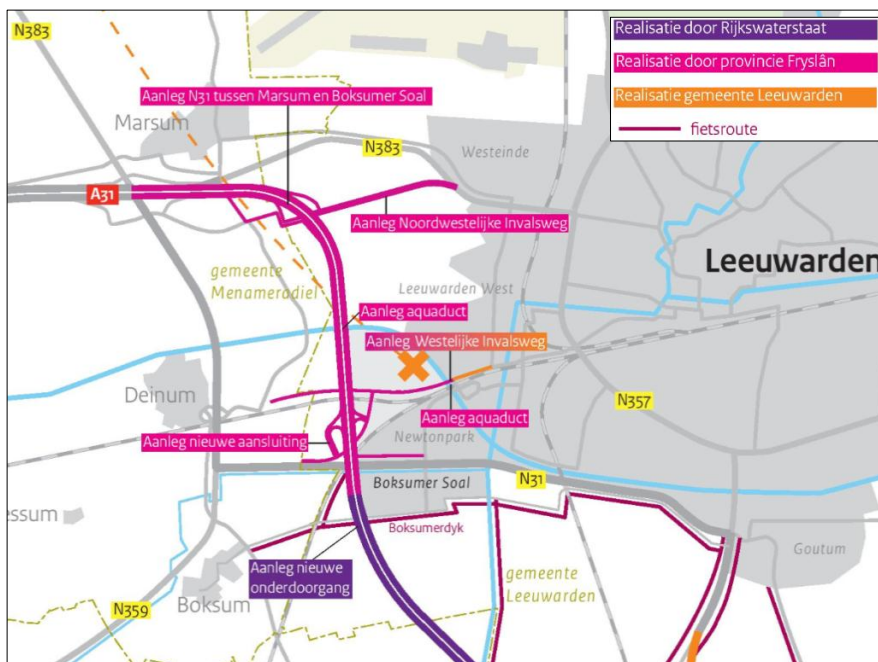
Planbeschrijving

2

2.1

Voorgeschiedenis

De Haak om Leeuwarden betreft het infrastructurele project omtrent de nieuwe Rijksweg aan de (zuid)westkant van Leeuwarden. De weg vormt de verbinding tussen de huidige Rijksweg A31 (richting Harlingen-Afsluitdijk) bij het knooppunt Marsum met de N31 en de Rijksweg A32 bij Hemriksein (de Wâldwei). De nieuwe Rijksweg is onderdeel van de nieuwe ontsluiting aan de west- en zuidkant van Leeuwarden en wordt aangelegd onder regie van Rijkswaterstaat. De weg zal een lengte van circa 12 km kennen, wordt vierbaans uitgevoerd (2x2-rijstroken) en er zal een snelheidsregime van 100 km/uur gaan gelden. Het huidige tracé van de N383 (Harlingerstraatweg) komt door de nieuwe infrastructuur te vervallen. Een nieuwe noordwestelijke invalsweg van Leeuwarden wordt aangelegd op het tracé van de Sylsterdyk.



Figuur 2. Tracé van noordelijk deel van Haak om Leeuwarden
[Bron: Rijkswaterstaat, 2012]

De achterliggende reden voor de Haak om Leeuwarden is dat de wegenstructuur in en rond Leeuwarden ontoereikend is om de bestaande verkeersstromen adequaat af te wikkelen. Filevorming, verkeersonveiligheid en sluipverkeer zijn hiervan de directe gevolgen. Extra ruimtelijke ontwikkelingen die (met name zuidelijk van het Van Harinxmakanaal) zijn voorzien, verslechteren deze

situatie nog verder wanneer geen maatregelen worden getroffen. De Haak om Leeuwarden is daarom nodig om de infrastructuur en daarmee de bereikbaarheid van Leeuwarden te verbeteren en zo de diverse functies die de Friese hoofdstad vervuld ook in de toekomst te kunnen waarborgen. Daarbij vormt de genoemde verbinding een ontbrekende schakel in het landelijke hoofdwegenet die nu wordt ingevuld om Leeuwarden met de hiervan ten westen gelegen regio (de Westergozone) op een volwaardige wijze te ontsluiten. Aangezien de werkzaamheden een verbinding in het Rijkshoofdwegenet betreffen, wordt het project conform de Tracéwet uitgevoerd. Hiertoe is door de landelijke overheid een Tracébesluit genomen die alle werkzaamheden aan rijkswegen rondom Leeuwarden omvat, te weten de Rijksweg A32 ten zuiden van Werpsterhoek, de Wâldwei, de nieuw aan te leggen Haak om Leeuwarden en de Noordelijke invalsweg.

2.2

Relatie met betrekking tot De Haak om Leeuwarden

Het project 'De Haak om Leeuwarden' kent een lange historie. Voorafgaand aan de planstudiefase is een lange periode van overleg tussen Rijkswaterstaat, Provinsje Fryslân en gemeente Leeuwarden voorafgegaan. In 2006 is de Trajectnota/MER-fase² afgerond met de vaststelling (d.d. 13 november 2006) van een voorkeustracé middels het zogenaamde Standpunt van de ministers van Verkeer en Waterstaat (VW) en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM). Na het uitwerken van het in het Standpunt aangewezen tracé (inclusief informatieavonden) hebben beide ministers het Ontwerp-Tracébesluit op 14 april 2009 vastgesteld en vrijgegeven voor formele inspraak. Na verwerking van de inspraak en aanpassing van het ontwerp hebben beide ministers het Tracébesluit op 26 februari 2010 vastgesteld. Op 17 november 2010 heeft de Raad van State uitspraak gedaan in de beroepsprocedure tegen het Tracébesluit. Alle bezwaren zijn ongegrond verklaard en daarmee is het Tracébesluit onherroepelijk geworden.

Op basis van het onherroepelijke Tracébesluit is vervolgens gewerkt aan de uitvoering van de Haak om Leeuwarden. De Haak om Leeuwarden is in december 2014 opgeleverd. In dit kader is ook de planvorming voor de gebiedsontwikkeling rondom de Haak om Leeuwarden in de afgelopen tijd steeds concreter geworden. De aanleg van de nieuwe Rijksweg en het overbodig worden van de bestaande infrastructuur leidt er toe dat grote gebiedsdelen rondom de Haak een andere inrichting dienen te krijgen. Hiermee verandert het karakter van het gebied in hoge mate.

Verwijderd: Inmiddels wordt o

Verwijderd: een afronding van het project nadert met rasse schreden.

Verwijderd: wordt

² MER: Milieu Effect Rapport

- Cluster 1: Marsum
- Cluster 2: Ritsumasyl-Oost
- Cluster 3: Deinumerrak / Ritsumasyl-West
- Cluster 4: Boksum
- Cluster 5: Deinum

The map displays the following clusters and features:

- Cluster 1 Marsum:** Located in the top left, shaded in pink with diagonal lines.
- Cluster 2 Ritsumasyl:** Located in the top right, shaded in pink with diagonal lines.
- Cluster 3 Ritsumasyl:** Located in the center, shaded in pink with diagonal lines.
- Cluster 4 Ritsumasyl:** Located in the bottom right, shaded in pink with diagonal lines.
- Cluster 5 Deinum:** Located in the bottom left, shaded in pink with diagonal lines.

Other labels on the map include:

- Cluster 1 Marsum:** Located in the top left.
- Cluster 2 Ritsumasyl:** Located in the top right.
- Cluster 3 Ritsumasyl:** Located in the center.
- Cluster 4 Ritsumasyl:** Located in the bottom right.
- Cluster 5 Deinum:** Located in the bottom left.
- Cluster 6 Ritsumasyl:** Located in the bottom right.
- Cluster 7 Ritsumasyl:** Located in the bottom right.
- Cluster 8 Ritsumasyl:** Located in the bottom right.
- Cluster 9 Ritsumasyl:** Located in the bottom right.
- Cluster 10 Ritsumasyl:** Located in the bottom right.
- Cluster 11 Ritsumasyl:** Located in the bottom right.
- Cluster 12 Ritsumasyl:** Located in the bottom right.
- Cluster 13 Ritsumasyl:** Located in the bottom right.
- Cluster 14 Ritsumasyl:** Located in the bottom right.
- Cluster 15 Ritsumasyl:** Located in the bottom right.
- Cluster 16 Ritsumasyl:** Located in the bottom right.
- Cluster 17 Ritsumasyl:** Located in the bottom right.
- Cluster 18 Ritsumasyl:** Located in the bottom right.
- Cluster 19 Ritsumasyl:** Located in the bottom right.
- Cluster 20 Ritsumasyl:** Located in the bottom right.

148.00.06.06.00.toe - Bestemmingsplan Gebiedsontwikkeling Deinum-Oost Fase 1 -
25 maart 2015

Thans wordt gewerkt aan de uitvoering van de projecten die voor de clusters 1 en 2 zijn opgesteld. Dit betreft de eerste fase van de gebiedsontwikkeling rondom het noordelijk deel van de Haak om Leeuwarden. Voorliggend bestemmingsplan ziet toe op de uitvoering van de voorgenomen plannen betreffende cluster 5 (Deinum) en deels wat betreft cluster 4 (Boksum), te weten het noordelijke deel. Deze beide clusters worden aangemerkt als de tweede fase van de gebiedsontwikkeling rondom het noordelijke deel van de Haak om Leeuwarden.

2.3

Analyse van plangebied

2.3.1

Huidige situatie

H+N+S heeft de huidige kwaliteiten en knelpunten van het plangebied bestudeerd en heeft op basis daarvan gezocht naar mogelijke aanknopingspunten voor de nieuwe inrichting. Daarbij is het beoogd programma en de wensen die bestaan vanuit de gemeente en het dorp betrokken.

Ontwikkeling Deinum

Deinum is een terpdorp met een sterk kenmerkende radiale structuur rondom de markant gelegen kerk. Het beplante en besloten dorp staat in contrast met het open landschap. Vroeger lag Deinum aan de Harnzer Trekfeart en werd daarmee verbonden middels een kleine opvaart. Later is de Harnzer Trekfeart bij de aanleg van het Van Harinxmakanaal verlegd en verbreed waarbij ook een nieuw haventje (bij de Sportleane) werd aangelegd. Met de aanleg van de spoorlijn Leeuwarden-Harlingen aan de zuidzijde van het dorp is langs It Holt een bebouwde situatie ontstaan. Hierlangs was Deinum voorheen verbonden met de hiervan ten oosten gelegen Hegedyk. Deze verbinding is met de aanleg van de N31 doorsneden en omgelegd. Door het aanleggen van grootschalige infrastructuur en door diverse stedelijke uitbreidingen is de voorheen nauwe relatie tussen het dorp en het landschap veranderd.

Landschap

Kenmerkend voor het landschap rondom Deinum is het onderscheid tussen de kwelderwallen en de Middelzeepolder. De kwelderwallen liggen hoger in het landschap en hebben een grillige, onregelmatige verkaveling die tot uitdrukking komt in het wegen- en waterpatroon. Op de kwelderwallen liggen de beplante dorpen. De Middelzeepolder heeft een zeer open karakter met een meer rationele verkaveling. De grens tussen beide landschapstypen wordt gevormd door de ten oosten van Deinum gelegen Hegedyk richting Ritsumasyl.

Dorpsrand

In de huidige situatie is er een sterk contrast tussen de noord- en westzijde van het dorp en de zuid- en oostzijde. Aan de noord- en westzijde is de histori-

sche structuur van het terpdorp nog goed afleesbaar. Er is een sterke verweving tussen dorp en landschap; het is een halfopen rand waarbij het landschap op een aantal plekken het dorp in prikt. De woningen zijn afwisselend richting het dorp en het landschap georiënteerd. Aan het Van Harinxmakanaal liggen twee woonclusters. Aan de zuid- en oostzijde zijn grotere dorpsuitbreidingen aangelegd. Het dorp wordt hier begrensd door de spoorlijn en de N31. Er is een minder nauwe relatie met het landschap, het dorp is meer naar binnen gekeerd. Aan de zuidzijde ligt een parkrand met een open karakter van open water, riet en verspreide bomen. De achtertuinen grenzen aan de parkrand. Er loopt een wandelroute. Langs de oostzijde is het sterk beplante talud van de N31 beeldbepalend. Ook hier ligt een openbare groenzone met daaraan gelegen achtertuinen. Tussen de parkrand en de N31 ligt een open grasveld (Koningsveld). Er loopt een wandelpad. Het verkeersknooppunt bij de N31 en het station is zeer groot opgezet en beeldbepalend.

Verwijderd: (Flûgelpaad)

2.3.2

Gewenste situatie

Met het verwijderen van de N31 ontstaat uitbreidingsruimte aan de oostzijde van Deinum. Vanuit het dorp en de gemeente bestaan er een aantal wensen met betrekking tot de invulling van dit gebied. Het dorp heeft daartoe al in een eerder stadium een plan gemaakt (*“Deinumer Perspectieven”*, 2008). De uitgangspunten en ambities die daarin zijn verwoord, zijn door H+N+S zoveel mogelijk meegenomen in de uitwerking van het inrichtingsplan en betreffen de volgende aspecten:

1. Sport

Het dorp beschikt over een voetbal-, korfbal- en kaatsvereniging. Vooral doordat de conditie van de velden onvoldoende is voor het intensieve gebruik, is er momenteel onvoldoende capaciteit. De wens bestaat om het aantal velden uit te breiden en om het complex te verplaatsen naar een locatie die minder nat is. Ook is er een wens voor een passend clubgebouw die gecombineerd door de verschillende verenigingen kan worden gebruikt. De wens is om de sportvelden dicht bij het dorp te situeren en om voldoende ruimte te hebben om in de toekomst te kunnen uitbreiden. Ook dient er voldoende parkeergelegenheid te zijn. Het kaats- en korfbalveld kan gecombineerd blijven, mits de twee gewenste velden naast elkaar liggen. Door één voetbalveld in kunstgras uit te voeren, zijn twee velden voldoende. De wens is om het kunstgrasveld te verlichten.

2. Woningbouw

De woningmarkt is onzeker, maar er lijken kansen te liggen voor nieuwbouw in Deinum. Aan de Sportleane zijn bij de oude haven middels inbreiding vijf woningen door woningbouwcorporatie Wonen Noordwest-Friesland gebouwd. Voor de oostrand is sprake van een bescheiden opgave die gefaseerd kan worden uitgevoerd. Er is vraag naar gemengde woningtypes, waaronder ook levensloopbestendige woningen en woningen voor starters.

3. Haven

Er is een wens om een haventje te realiseren aan het Van Harinxmakanaal. Daarbij is het zoveel als mogelijk voorkomen van zuiging, die optreedt vanuit het kanaal, een aandachtspunt.

4. Relatie stad | land

Vanuit het dorp bestaat de wens om de verbinding tussen Deinum en It Holt weer in ere te herstellen en daarmee de relatie tussen beide gebieden te versterken. Ook is er behoefte aan versterking van de relatie tussen stad en land, onder meer door de aanleg van langzaamverkeerroutes.

5. Zwemplek

Er is behoefte aan een plek om te kunnen zwemmen. Nu wordt veelal bij warm weer door schooljeugd in het Van Harinxmakanaal gezwommen. In verband met veiligheid is dat echter geen wenselijke situatie (vanwege de passerende binnenvaartschepen).

Voorgaande punten genoemd onder 1, 3, 4 en 5 zijn met dit bestemmingsplan verder uitgewerkt.

2.4

Globale planuitgangspunten

Voorgaande analyse van het plangebied en de wensbeelden die er in het dorp bestaan, hebben geleid tot een viertal algemene uitgangspunten die de basis vormen voor het inrichtingsplan, te weten:

1. Landschapsherstel

Het kenmerkende, knikkende verkavelingspatroon wordt hersteld, het programma voor herinrichting voegt zich hierin. Hierbij wordt ingezet op een verweven dorpsrand waarbij wordt voortgebouwd op de grote kwaliteit van de westelijke en noordelijke dorpsrand. Het voormalig verkeersknooppunt komt te vervallen. Hiermee ontstaat de mogelijkheid om de vroegere verbinding tussen Deinum en It Holt weer in ere te herstellen. Het gewenste haventje wordt aangelegd op het historische tracé van de Harnzer Trekfeart. Cultuurhistorische lijnen en elementen vormen op deze wijze de inspiratie voor het nieuwe inrichtingsplan.

2. Voortbouwen op bestaande kwaliteiten

Met het verwijderen van de N31 ontstaat een bijzondere kans om een nieuwe dorpsrand van Deinum te maken en de relatie met het landschap te herstellen. De nieuw ontstane kansen worden optimaal benut, waarbij ook wordt voortgebouwd op bestaande kwaliteiten betreffende:

- de doorgaande wandelroute en parkrand langs het dorp;
- het Koningsveld als uitloopruinte;
- de bijzondere ligging van Deinum aan het Van Harinxmakanaal;

- het zicht over het open landschap en de beslotenheid van het dorp daarbinnen;
- de sterke verweving tussen dorp en landschap, zoals aan de westelijke en noordelijke dorpsrand.

3. Flexibiliteit en faseerbaarheid

Een ander belangrijk uitgangspunt is dat het plan flexibel is en zowel groter als kleiner kan worden. Achterliggende gedachte hierbij is dat het plan, mocht verdere realisatie in de toekomst niet haalbaar blijken, ook na een eerste fase al als afgerond zou kunnen worden beschouwd. Daarbij gaat het om het gefaseerd kunnen ontwikkelen en het inspelen op nieuwe ontwikkelingen. Vooral de woningmarkt is erg onzeker; er wordt daarom ingezet op losse woonvelden die gefaseerd tot ontwikkeling kunnen worden gebracht en afhankelijk van de vraag anders ingevuld kunnen worden. In de tussentijd is tijdelijk gebruik van de grond mogelijk. Zo kan het dorp organisch groeien met een dorpschaal en maat.

4. Duurzaamheid

Een speerpunt in de *“Intergemeentelijke Structuurvisie Nieuw-Stroomland”* (zie paragraaf 3.3) is duurzaamheid. Er wordt wat betreft de gebiedsontwikkeling van Deinum-Oost daarom ook aandacht besteed aan specifieke thema’s hieromtrent, zoals groene energie, duurzaam waterbeheer en ecologie. In het inrichtingsplan zijn een aantal aspecten al concreet uitgewerkt, andere spelen op een lager schaalniveau en kunnen te zijner tijd pas bij de nadere uitwerking meegenomen worden.

Voorgaande punten genoemd onder 1, 2 en 4 zijn van toepassing op voorliggend bestemmingsplan.

2.5

Algemene stedenbouwkundige opzet

Het overbodig geworden tracé van de N31 en het verkeersknooppunt worden volledig verwijderd en er vindt een reconstructie van het landschap plaats. Daarbij wordt de historische verkavelingsstructuur zoveel als mogelijk hersteld. Er wordt ingezet op een sterke verweving tussen dorp en landschap met de west- en noordzijde van het dorp als inspiratie. De toekomstige woongebieden en het naar de oostzijde van het dorp te verplaatsen sportcomplex liggen als clusters in de nieuwe dorpsrand en worden geleed door groene ruimtes. De sportvelden krijgen een gezamenlijke entree, parkeerruimte en voorzieningengebouw. Er wordt een verbindende groen- en waterstructuur aangelegd die de verschillende onderdelen van het planvoornemen aan elkaar smeedt; dit betreft een bomenweide en de nieuw te graven Deinumer Feart die vanaf het Van Harinxmakanaal langs de dorpsrand en verder door naar het zuiden loopt om uiteindelijk aan te sluiten op de Boksumer Soal. De Deinumer Feart vormt zo een aanvulling op het bestaande (vaar)waternetwerk. Aan de Deinumer Feart wordt bij de toekomstige woonvelden een klein haventje, als nieuw

brandpunt van het dorp, aangelegd. De te realiseren bomenweide vormt samen met de bestaande parkzone aan de zuidzijde van Deinum een doorgaande groene rand om het dorp. Door de bomenweide worden fiets- en wandelpaden aangelegd. De toekomstige woonvelden en het haventje worden hoofdzakelijk ontsloten door reeds bestaande dorpswegen. De verbinding tussen Deinum en It Holt wordt ter plaatse hersteld en vormt daarmee de nieuwe entree van het dorp. De toegangsweg vanuit het zuiden takt hier haaks op aan. Een deel van het viaduct over de N31 richting It Holt (het weggedeelte) kan komen te vervallen en wordt verwijderd. Het stationsgebied wordt geherstructureerd om ruimte te maken voor de bushalte met keerlus en extra parkeren.

2.6

Deelgebied 1 (bij recht in dit plan)

BIJLAGE 1:
INRICHTINGSTEKENING EN
DWARSPROFIELEN

De “definitieve inrichtingstekening”, gedateerd 10 december 2014, van H+N+S voor het gebied is opgenomen in bijlage 1 bij dit bestemmingsplan. Daarbij zijn 10 dwarsdoorsneden opgenomen die de “principeprofielen” van onder meer de nieuw te graven Deinumer Feart laten zien.

Verwijderd: in
begin novem-
ber 2014 opge-
stelde

Zoals in het inleidende hoofdstuk van dit bestemmingsplan al is aangegeven, is tussen december 2014 en het moment van vaststelling uiteraard nog verder gewerkt aan de inrichting, ook ten aanzien van de zogenaamde “principeprofielen”; deze is geoptimaliseerd, bijgeslepen en op enkele punten bijgesteld. Dit vanuit technische overwegingen of eisen, wensen vanuit gebruikers en aanwonenden en gewijzigde inzichten. Deze aanpassingen hebben evenwel geen afbraak aan de ontwerpgedachten achter de inrichtingstekening gedaan.

In het hiernavolgende zijn de verschillende onderdelen van het inrichtingsplan behandeld die met dit bestemmingsplan bij recht mogelijk worden gemaakt. De tekstuele toelichting is ontleend aan het concept inrichtingsplan van H+N+S (januari 2014) dat als basis voor de planvorming heeft gediend.

Afsluitend is ingegaan op de beoogde beeldkwaliteit van de verschillende te realiseren openbare kunstwerken in het gebied en het voorzieningengebouw op het sportcomplex.

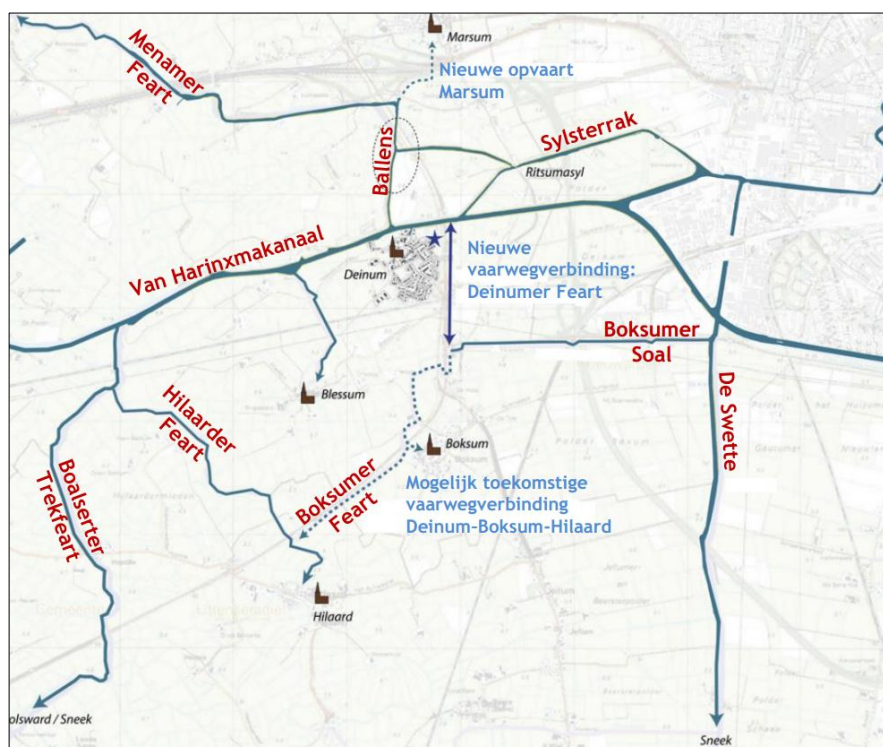
2.6.1

Vaarverbinding Deinumer Feart met haventje

De Deinumer Feart vormt een belangrijk verbindend element in de nieuwe dorpsrand. Met de aanleg van deze nieuwe vaart wordt een ontbrekende schakel in het recreatief vaarwaternetwerk hersteld (zie figuur 4), wordt het areaal oppervlaktewater vergroot en wordt ecologische betekenis aan het gebied toegevoegd. Het eerste deel van het tracé (aan de noordzijde) volgt de historische loop van de vroegere Harnzer Trekfeart (ter plaatse destijds Deinumer Rak geheten). Hier wordt het te realiseren haventje aangelegd. Op aangeven

van recreatiestichting De Marrekrite, waar de gemeente inmiddels bij aangesloten is, mag er van worden uitgegaan dat hier voor tenminste 15 ligplaatsen plus een enkele passantenplek ruimte is. Het gaat hierbij om te realiseren 'ligboxen' die haaks op de kade worden geprojecteerd; dit is zonder steigers maar met afmeerpalen. Er zullen enige voorzieningen in de vorm van een watertap- en vuilwaterpunt bij de passantenplekken worden getroffen.

Vanaf het haventje loopt de vaart tussen de bomenweide en het sportcomplex door. Bij het sportcomplex zal aan de oostzijde van de Deinumer Feart een locatie voor oeverrecreatie (o.m. een zwemplek, wellicht mogelijkheid voor kanoverhuur, etc.) worden ingeruimd. De verdere loop van de vaart is onder het spoor door richting het zuiden en aan de zuidzijde langs de nieuwe toegangslaan van Deinum. Hier volgt de vaart goeddeels het tracé van de voormalige N31 om zodoende de verkaveling ter plaatse van het oude tracé te herstellen en de resterende gronden weer in agrarisch gebruik te nemen. De Deinumer Feart wordt vervolgens bij de Pypsterbuorren op de Boksumer Soal aangesloten waarmee de verbinding met de Swette ontstaat. Ook hier zal met het planvoornemen worden voorzien in enige aanleggelegenheid (permanente ligplaatsen dan wel tijdelijke aanlegplaatsen) voor boten.



Figuur 4. Huidig en toekomstig vaarrouthenetwerk

Verder geldt nog de ambitie om op termijn eveneens de verbinding met de Boksumer Feart en de Hilaarder Feart te leggen, zodat Boksum ook weer over water bereikbaar wordt. Op dit moment is echter nog niet zeker op welke termijn dit zou kunnen plaatsvinden en in hoeverre dit uit kosten oogpunt haal-

baar is. Deze vaarverbinding geldt dan ook nadrukkelijk als wens en wordt met voorliggend bestemmingsplan niet gefaciliteerd. Op termijn zou dit kunnen worden gerealiseerd door de huidige kunstwerken in de tussenliggende route op te waarderen. Landschappelijk gezien zou het daarbij fraai zijn om grotendeels de historische lijnen te volgen.

Voorts kan worden opgemerkt dat de Deinumer Feart op het peil van de Friese boezem (-0,52 m NAP) komt te liggen. Hierdoor kunnen aangrenzende watergangen op de vaart worden aangesloten en hoeven geen kades nodig te zijn. In die gevallen wordt de Deinumer Feart van natuurlijke rietoevers (plasdras) voorzien. Hiervan is sprake tussen het spoor en de Hendrik Algerawei. Voor de gebieden die op een ander peil liggen, geldt wel dat in kades langs de Deinumer Feart moet worden voorzien.

Verwijderd: Figuur 5 toont het profiel van de oever bij genoeg en bij weinig ruimte.

Opvallend aan de Deinumer Feart is dat verschillende knikken in het noordelijk deel van het tracé zijn voorzien. Dit is zowel uit ruimtelijk oogpunt ingegeven, door de vaart hiermee het historische verkavelingspatroon te laten volgen en onnadrukkelijk door het landschap te laten slingeren, alsook dat hiermee zoveel mogelijk zuiging van het Van Harinxmakanaal wordt voorkomen. Er is tevens sprake van het realiseren van een vernauwing aan deze zijde in de Deinumer Feart om verdere zuiging van het Van Harinxmakanaal tegen te gaan. Dit betreft een maatregel die uit het nautisch overleg met Provincie Fryslân naar voren is gekomen.

Verwijderd: Figuur 5. Principe van toepassen rietoevers langs nieuwe watergang bij genoeg en bij weinig ruimte [Bron: H+N+S, 2014]

Uit praktische overwegingen is de Deinumer Feart in het definitieve inrichtingsplan overigens rechtsonder langs het middelste woonveld (#2: 'Gemeenschappelijk woonerf') gelegd. In eerdere plannen was de Deinumer Feart nog linksom geprojecteerd. Hierdoor zou de watergang echter op korte afstand van de bestaande woonbebouwing aan Pypsterhûf 44 komen te liggen met eventueel wateroverlast tot gevolg, alsook dat ter ontsluiting van het woonveld een brug over de Deinumer Feart nodig zou zijn met een zeker talud voor de woningen aan Pypsterhûf 42 en 44. Met het rechtsonder leggen van de Deinumer Feart wordt nu afstand bewaard richting de bewoners aan het Pypsterhûf en hoeft bovendien geen brug te worden aangelegd. Daarnaast is dit gunstiger met betrekking tot ongewenste golfeffecten in de te realiseren haven. Op de waterbeheersituatie is nader ingegaan in paragraaf 4.10 betreffende de waterparagraaf.

Ook aan de zuidzijde is uit praktische overwegingen uiteindelijk gekozen voor een andere loop van de Deinumer Feart dan eerst in het inrichtingsplan was gepresenteerd. Tot aan het bestaande knooppunt N31/N359 was één variant in het inrichtingsplan opgenomen om de waterverbinding richting Boksum te realiseren, terwijl aanvullend nog twee varianten voor de aansluiting van de Deinumer Feart op de Boksumer Soal in het voorontwerpbestemmingsplan kansrijk werden geacht. Uiteindelijk is gekozen voor de in het bestemmingsplan als derde variant gepresenteerde mogelijkheid betreffende het tussendoorsteken van de waterverbinding aan de westelijke zijde van het perceel aan de

Pypsterbuorren 7 waardoor alleen de Hendrik Algerawei met een kunstwerk hoeft te worden gepasseerd. De andere twee varianten zouden tot extra (onderzoeks)kosten leiden vanwege de ter plaatse noodzakelijk te realiseren weg-infrastructuur (meerdere kunstwerken), alsook grondaankopen en de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden ter plaatse. Daarnaast kan de gekozen variant op veel draagvlak rekenen. [Ten opzichte van de principeprofielen is de loop van de Deinumer Feart nog iets naar het oosten verlegd. Dit heeft te maken met het verkrijgen van een betere aansluiting met de bestaande agrarische percelen langs de vroegere N31.](#)

2.6.2

Verbindende bomenweide / parkzone

De huidige parkrand als doorgaand element langs de zuidelijke en oostelijke dorpsrand wordt gezien als van grote landschappelijke kwaliteit. Hier is in het inrichtingsplan verder op voortgebouwd door aanvullend een transparante bomenweide te realiseren; in het gras staan kleine boomgroepen en solitaire bomen verspreid, waarbij vrij zicht onder de boomkronen door zal bestaan, en incidenteel een heestergroep. Deze bomenweide vormt naast de Deinumer Feart een belangrijk verbindend element tussen de verschillende planonderdelen. Er zal een gemengd assortiment parkbomen worden aangeplant (gedacht kan worden aan es, iep, kastanje). De bestaande volgroeide bomen worden (waar mogelijk) behouden. Dit geldt vooral voor de boomgroep ten zuiden van het Koningsveld en rondom de sportvelden. Dichte onderbegroeiing met struikgewas wordt wel verwijderd. De beplanting op de taluds van de N31 zal met de grondlichamen worden verwijderd. Met de te realiseren bomenweide wordt beoogd een groene buffer te creëren tussen de bestaande woningen aan het Mennerdahôf en het sportcomplex. De bomenweide zal ecologische betekenis hebben en kan een bijdrage leveren aan een groen en duurzaam woon- en leefmilieu.

[Inmiddels is een definitief beplantingsplan voor het plangebied beschikbaar. Het beplantingsplan is ter nadere informatie als bijlage 4 bij deze toelichting opgenomen.](#)

[BIJLAGE 4:
BEPLANTINGSPLAN](#)

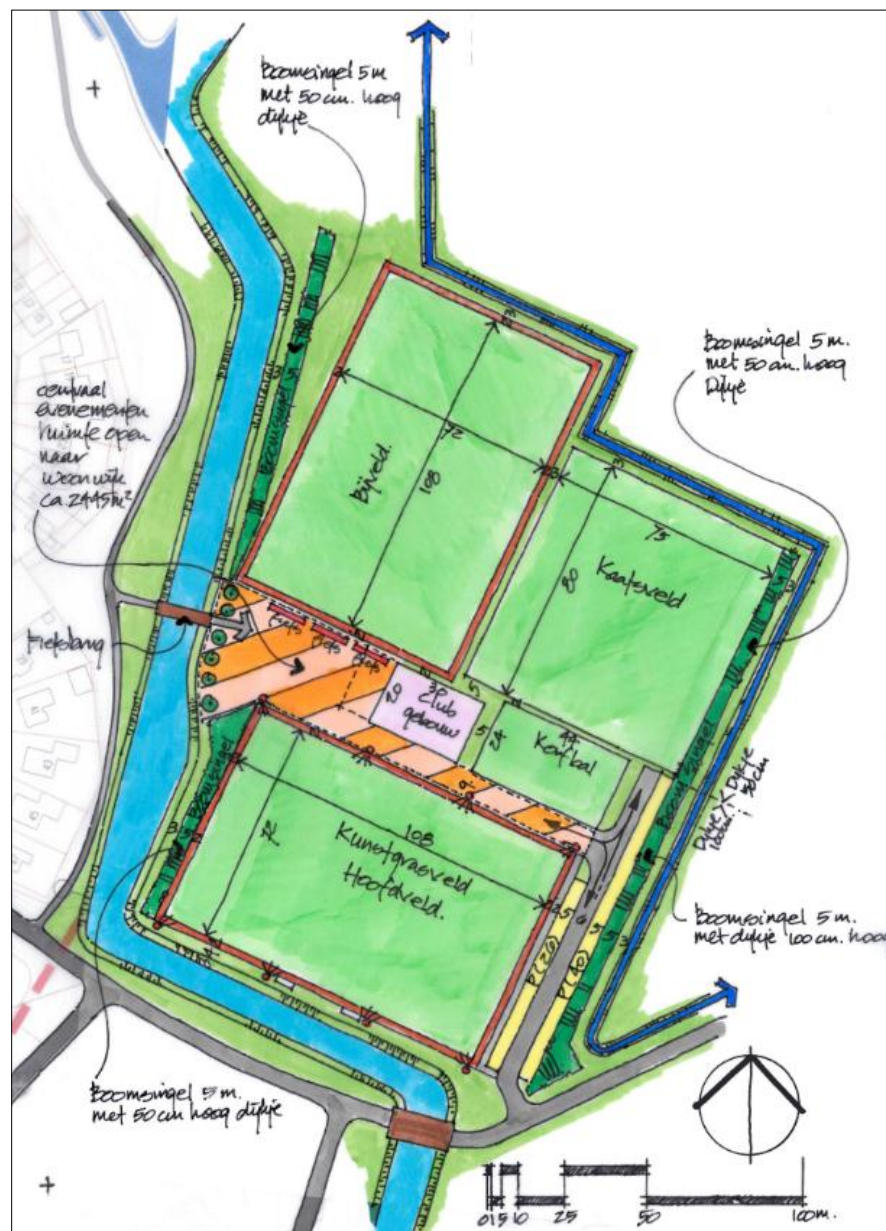
2.6.3

Sportcomplex

Het huidige sportcomplex met sportvelden en bijbehorende voorzieningen aan het Van Harinxmakanaal wordt verplaatst naar een nieuwe locatie in de dorpsrand. Daarbij zal tevens een locatie langs de nieuwe vaarweg worden ingericht voor een informele zwemplek (deze zal van provincieweg niet als officiële zwemwaterlocatie worden aangewezen).

[Figuur 5 toont de thans voorgestane inrichting van het sportcomplex. Ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan is de inrichting gewijzigd. Voor de](#)

planuitvoering wordt nu uitgegaan van het spiegelen van de sportvelden en de entree naar het sportcomplex ten opzichte van de eerder getoonde uitwerking.



Figuur 5. Inrichtingstekening sportcomplex
[Bron: Grontmij/Witteveen+Bos, 12-02-2015]

Verwijderd: 6

Verwijderd: 2
014

Er is sprake van de realisatie van één gecombineerd voorzieningengebouw voor de gezamenlijke voetbal-, kaats- en korfbalvereniging (thans is een Omnivereniging in oprichting). In het programma is rekening gehouden met een oppervlakte van 600 m² voor het gebouw (30 m bij 20 m). Voorliggend bestemmingsplan gaat tevens uit van de mogelijkheid tot uitbreiding hiervan met nog eens 400 m² in het geval van eventuele realisatie van een sportzaal. Derhalve is de mogelijkheid van een gebouw van 1.000 m² met een maximale bouwhoogte van 10 m in de regels van dit bestemmingsplan opgenomen.

De verschillende aan te leggen sportvelden worden verder ingepast met een boomsingel aan de oostelijke zijde die zich in de historische verkavelingsstructuur voegt. Er worden twee voetbalvelden van wedstrijdformaat aangelegd. Eén daarvan betreft een kunstgrasveld met verlichting. Dit ligt aan de zuidzijde van het sportcomplex. Het onverlichte voetbalveld ligt aan de noordwestzijde en is met een bomenrij afgeschermd van de Deinumer Feart en de achtergelegen groenzone. In de noordoostelijke hoek wordt een kaatsveld (eveneens onverlicht) aangelegd. Tenslotten zal tussen het kaatsveld en het kunstgrasvoetbalveld een verlicht korfbalveld in kunstgras worden aangelegd. Het sportcomplex wordt aan de zuidoostelijke zijde ontsloten met een aansluiting op de Spoorstrjitte. Parkeren gebeurt aan weerszijden langs de toegangsweg op het sportcomplex, waarbij eventueel ruimte voor extra overloopparkeren kan worden geboden. Tevens wordt ten westen van het sportcomplex een bruggetje voor fietsers en voetgangers over de nieuwe vaarweg gerealiseerd. In paragraaf 4.3 is nader op de verkeerseffecten ingegaan.

2.6.4

Weginfrastructuur

Entreegebied

Het grootschalige verkeersknooppunt van de N31 komt te vervallen. Het landschap wordt ter plaatse hersteld en de vroegere verbinding tussen het dorp en It Holt wordt weer teruggebracht door de Spoorstrjitte door te trekken richting It Holt. Deze verbinding zal als een laantje worden vormgegeven die iets hoger wordt aangelegd en aan weerszijden zal worden beplant. Tussen het laantje en het sportcomplex loopt de Deinumer Feart. Het spoorviaduct blijft gehandhaafd. Het talud vanaf het hoger gelegen station naar de toegangsweg wordt hol aangelegd met daarop transparante boombeplanting. Het wegviaduct wordt verwijderd. Bij het station wordt ruimte gemaakt voor de bushalte met keerlus en extra parkeerplekken.

Verwijderd: Eén daarvan betreft een kunstgrasveld met verlichting. Deze ligt in de noordoostelijke hoek van het sportcomplex. Het hoofdveld (onverlicht) voor de wedstrijden is aan de zuidzijde geprojecteerd. In de noordwestelijke hoek wordt een kaatsveld (eveneens onverlicht) gerealiseerd die met een boomsingel van de Deinumer Feart wordt gescheiden. Tot slot zal tussen het kaatsveld en het voorzieningsgebouw een korfbalveld worden gerealiseerd die ook van kunstgras en verlichting wordt voorzien.¶
¶ Over de weg wordt het sportcomplex aan de zuidwestelijke zijde middels een brug ontsloten.

Verwijderd: (iepen)

Verwijderd: (essen)

Verwijderd: Bestaande volgroeide bomen worden hierbij gehandhaafd.

Ontsluiting noordelijke woonvelden

Wat betreft de noordzijde van het plangebied bij de geprojecteerde noordelijke woonvelden was in het conceptstadium van het inrichtingsplan enkel sprake van een infrastructurele ontsluiting langs de bestaande Sportleane. De in het bestemmingsplan voorgestelde mogelijkheid om langs de Deinumer Feart, via de reeds aanwezige weginfrastructuur om het bestaande sportcomplex heen, tussendoor te steken naar het Pypsterhûf is nu overgenomen. Met het realiseren van deze tweede verbinding kan een betere spreiding van verkeer afkomstig van het toekomstige noordoostelijke woonveld over de weginfrastructuur plaatshebben. Zo hoeft het verkeer vanwege woningnieuwbouw in het noordelijke deel van Deinum niet alleen aan de Sportleane, Skoallestrjitte en St. Janswei richting Spoorstrjitte te worden toegedeeld, maar kan een deel hiervan ook worden afgewikkeld langs Pypsterhûf en Mennerdahûf richting Spoorstrjitte. Daarnaast geldt deze tweede verbindingsmogelijkheid met het woongebied uit oogpunt van veiligheid als gewenst. Dit vanwege de bereik-

baarheid van het toekomstige woongebied door hulpdiensten als wel het snel uit het woongebied kunnen vluchten bij calamiteiten.

Bruggen

Het aanleggen van de Deinumer Feart leidt er toe dat op verschillende locaties kunstwerken in de vorm van bruggen nodig zijn. Als eerder gemeld in het voorontwerpbestemmingsplan verdient het uit financieel oogpunt en uit oogpunt van ruimtebehoefte de voorkeur om zo min mogelijk bruggen aan te leggen. In het definitieve plan zijn uiteindelijk twee bruggen voor autoverkeer voorzien, te weten de brug in de Spoorstrjitte, ter verbinding van It Holt met de rest van het dorp en de noodzakelijke passage in de Hendrik Algerawei. Daarnaast is sprake van een bruggetje voor voetgangers en fietsers tussen de parkzone met het sportcomplex en een voet-/fietsbrug tussen Pypsterbuorren en Hegedyk ten behoeve van het creëren van een doorgaande toeristisch-recreatieve route. Wat betreft alle oversteken over de Deinumer Feart zullen de minimale technische vereisten van een doorvaarhoogte van 1,50 m en doorvaarbreedte van 4,00 m in acht worden genomen.

Verwijderd: d
rie

Verwijderd: .
Het gaat hier-
bij om een
brug vanaf de
Spoorstrjitte
naar het sport-
complex, een
brug

2.6.5

Beeldkwaliteit

Het geldende beleid van de gemeente in de welstandsnota biedt geen voldoende toetsingskader voor het te zijner tijd beoordelen van aanvragen om omgevingsvergunning voor het bij recht bouwen van bouwwerken op grond van voorliggend bestemmingsplan in het plangebied. Hierom heeft een uitwerking van de beoogde beeldkwaliteit van de met voorliggend bestemmingsplan te bouwen bouwwerken plaatsgevonden.

Kunstwerken

SEPARATE BIJLAGE:
BEELDKWALITEIT
KUNSTWERKEN

Door H+N+S is een beeldkwaliteitsplan opgesteld voor de diverse in het plangebied te realiseren kunstwerken. Het gaat hierbij om de verschillende auto-bruggen en voet-/fietsbruggen over de nieuwe vaarverbinding, de fietstunnel in de Hegedyk die de Hendrik Algerawei kruist, een stenen kade in het nieuwe haventje aan de noordzijde en de vaarverbinding onder het spoor door.

Voor de beeldkwaliteitseisen die van toepassing worden verklaard op de kunstwerken in het plangebied, wordt op deze plaats verwezen naar het beeldkwaliteitsplan van H+N+S dat als separate bijlage³ bij dit bestemmingsplan is opgenomen.

Voor de beeldkwaliteitseisen die van toepassing worden verklaard op kunstwerken die buiten het plangebied van dit bestemmingsplan vallen, wordt genoemd beeldkwaliteitsplan eveneens afzonderlijk vastgesteld.

³ "Inrichtingsplan Deinum oost: beeldkwaliteit kunstwerken", H+N+S Landschapsarchitecten, Amersfoort, 12.11.2014.

Voorzieningengebouw

Ook op het nieuw te bouwen voorzieningengebouw zullen nieuwe criteria voor de beeldkwaliteit van toepassing worden verklaard. Dit nog definitief te maken beeldkwaliteitskader zal te zijner tijd als aanvulling op de gemeentelijke welstandsnota worden vastgesteld.

2.7

Woon-werkeenheden aan It Holt (bij wijziging in dit plan)

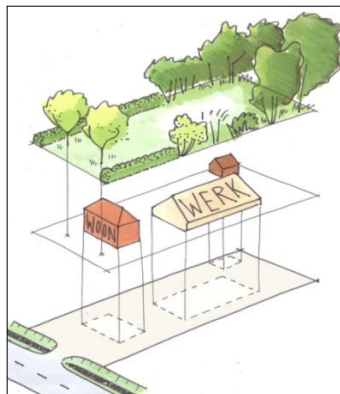
Als gezegd maken de woonvelden geen onderdeel uit van voorliggend bestemmingsplan. De voorgestane ruimtelijke ontwikkeling zal op termijn in een eigenstandig bestemmingsplantraject mogelijk kunnen worden gemaakt. Verder is in het verlengde van de bestaande lintbebouwing aan It Holt gedacht om de ruimte, die vrijkomt door het opruimen van het verkeersknooppunt, in te richten voor een enkel erf met de combinatievorm van wonen en werken. Hierbij wordt bedoeld op bedrijvigheid die zich goed verhoudt met een bedrijfswoning op het eigen erf en van een milieucategorie niet hoger dan 2 (met een minimale richtafstand van 30 m tot hindergevoelige objecten, in geval van een rustige woonwijk dan wel buitengebied). Dit is ingegeven op grond van de regels in de Verordening Romte Fryslân 2014 betreffende het thema ‘werken’ bij een zogeheten overige kern waartoe Deinum wordt aangemerkt. Bedrijvigheid tot milieucategorie 2 wordt in de ruimtelijke ordening als functioneel goed inpasbaar in een woonomgeving geacht.

Verwijderd: enkele erven

Verwijderd: en

De volgende stedenbouwkundige uitgangspunten kunnen hier voor planvorming worden gehanteerd:

- langgerekte kavels tussen It Holt en de spoorlijn, passend binnen de schaal van de overige erven aan het lint;
- de bedrijfswoning staat aan de voorzijde van de kavel en is op It Holt georiënteerd, achter de bedrijfswoning is ruimte voor werkgerelateerde bebouwing.



Figuur 6. Ontwerpprincipe erven woon-werkeenheden [Bron: H+N+S, 2014]

Verwijderd: 7

Als gezegd (zie paragraaf 1.5.4) wordt de mogelijkheid om bij recht tot realisatie van de woon-werkeenheden over te gaan niet in dit bestemmingsplan geboden, maar is een wijzigingsbevoegdheid in de groenbestemming opgenomen ter plaatse van het op de verbeelding aangeduide vlak “wetgevingzone - wijzigingsbevoegdheid”. Ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan is de aangegeven zone van de wijzigingsbevoegdheid op de verbeelding verkleind. De

eerdere regel dat maximaal 50% van de aangewezen gronden kunnen worden uitgegeven, is hiermee komen te vervallen.

Aanvullende voorwaarden die voor toepassing van de opgenomen wijzigingsbevoegdheid gesteld worden, zijn:

- de oppervlakte per bouwperceel bedraagt niet meer dan 2.500 m² (op grond van regelgeving in de Verordening Romte Fryslân 2014);
- toepassen van een bouwhoogte van niet meer dan 9 m, waarbij de goot- en bouwhoogte van de bedrijfswoning niet meer dan 4 m respectievelijk 9 m bedraagt.

Verwijderd: < maximaal 50% van de aangewezen gronden kunnen worden uitgegeven;¶

Met een wijzigingsbevoegdheid wordt aangegeven dat de onderliggende bestemming mag wijzigen in een andere bestemming waar regels voor de inpassing bij worden gegeven. Een reden voor het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid kan zijn dat de toekomstige situatie ruimtelijk gezien anders bedoeld is, maar er op het moment van het opstellen van het bestemmingsplan geen mogelijkheid/middelen bestaan om de bestemming ook daadwerkelijk te veranderen. Een wijzigingsbevoegdheid anticipeert op het moment dat die mogelijkheid zich wel voordoet. Middels een te zijner tijd op te stellen wijzigingsplan en het vervolgens doorlopen van een ruimtelijke procedure voor wijziging zou een enkele woon-werkeenheid aan It Holt mogelijk kunnen worden gemaakt. De mogelijkheid bestaat ook dat het gebied niet met een eigen wijzigingsplan zal worden ontwikkeld, maar dat dit over enige tijd alsnog in het bestemmingsplan voor de woonvelden kan worden meegenomen.

Verwijderd: dit

2.8

Ladder duurzame verstedelijking

TOETSINGSKADER

Nationaal belang 13, zoals geformuleerd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR, zie paragraaf 3.1), vraagt om een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten. Dit moet met behulp van de Ladder duurzame verstedelijking worden onderbouwd. Deze verplichte toetsing is vastgelegd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het Barro verwijst naar het Besluit ruimtelijke ordening (Bro); geformuleerd is dat deze toetsing een procesvereiste is bij alle nieuwe ruimtelijke besluiten en plannen ten aanzien van bijvoorbeeld kantoorlocaties en woningbouwlocaties. Gemotiveerd dient te worden hoe een zorgvuldige afweging is gemaakt ten aanzien van het ruimtegebruik. De toetsing aan de Ladder duurzame verstedelijking werkt volgens drie stappen:

1. beoordeling door betrokken overheden of de beoogde ontwikkeling voorziet in een regionale en gemeentelijke behoefte voor bedrijventerreinen, kantoren, woningbouwlocaties, detailhandel en andere stedelijke voorzieningen;
2. indien er een vraag is aangetoond, beoordeling door betrokken overheden of deze binnen bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd door locaties voor herstructurering of transformatie te benutten;

3. indien herstructurering of transformatie van bestaand stedelijk gebied onvoldoende mogelijkheden biedt, beoordelen betrokken overheden of de ontwikkeling zo kan worden gerealiseerd dat deze passend multimodaal ontsloten is of als zodanig wordt ontwikkeld.

Met voorliggend bestemmingsplan, dat toeziet op deelgebied 1 van het planvoornemen, worden geen nieuwe woningbouwmogelijkheden mogelijk gemaakt. Wel vindt verplaatsing van het huidige sportcomplex op grond van dit bestemmingsplan plaats. Ook wordt middels een wijzigingsbevoegdheid de mogelijkheid geboden om enige gronden te zijner tijd met een wijzigingsplan te kunnen invullen met een enkel erf voor woon-werkeenheden. Vorengenoemde (mogelijke) ontwikkelingen leiden tot enige verstedelijking van het landelijk gebied. Daarentegen wordt met het planvoornemen beoogd om tot een goede landschappelijke en functionele afronding van de oostzijde van Deinum te komen. In dat kader wordt de provinciale weg N31 opgeruimd. Verschillende hierbij betrokken gronden worden als zijnde agrarisch dan wel water aan het landelijk gebied teruggegeven. Daarnaast geldt dat het planvoornemen vanaf 2006 in het streekplan van de Provinsje Fryslân staat benoemd. Provinsje Fryslân is voorts initiator van de plannen, voortkomend uit de ontwikkelingen omtrent het infrastructurele project De Haak om Leeuwarden.

BEOORDELING

Verwijderd: Dit leidt tot

Geconcludeerd mag worden dat de behoefte aan het planvoornemen ruim voldoende bestaat. Voorliggend planvoornemen voldoet aan de ladder duurzame verstedelijking.

3.1

Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

Het rijksbeleid op ruimtelijk gebied is neergelegd in de “*Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*” (SVIR; 13 maart 2012). In de SVIR is de visie van de rijksoverheid op de ruimtelijke opgaven en mobiliteitsopgaven voor Nederland richting 2040 aangegeven. Voor de periode tot 2028 zijn de volgende rijksdoelen uitgewerkt:

- vergroten van de concurrentiekracht door versterking van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- verbeteren van de bereikbaarheid;
- zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

Met bovengenoemde rijksdoelen zijn 13 nationale belangen aan de orde die in de SVIR verder gebiedsgericht zijn uitgewerkt in concrete opgaven voor de diverse onderscheiden regio's. Buiten deze nationale belangen hebben decentrale overheden meer beleidsvrijheid op het terrein van de ruimtelijke ordening gekregen. Het kabinet is van mening dat provincies en gemeenten beter op de hoogte zijn van de actuele situatie in de regio en de vraag van bewoners, bedrijven en organisaties en daardoor beter kunnen afwegen welke (ruimtelijke) ingrepen in een gebied nodig zijn. Voor een initiatief als in voorliggend planvoornemen geldt op grond van het SVIR geen specifiek beleid. Met uitzondering van toepassing van nationaal belang 13 betreffende de “*zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructuurle besluiten*” heeft het planvoornemen verder dan ook geen betrekking op nationale belangen. Geconstateerd mag worden dat voorliggend plan aansluit bij de derde in bovenstaande genoemde doelstelling van het Rijk om te zorgen voor een goede en (be)leefbare omgeving. Geconcludeerd mag worden dat het planvoornemen van dit bestemmingsplan dan ook in lijn met rijksbeleid is.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (2011)

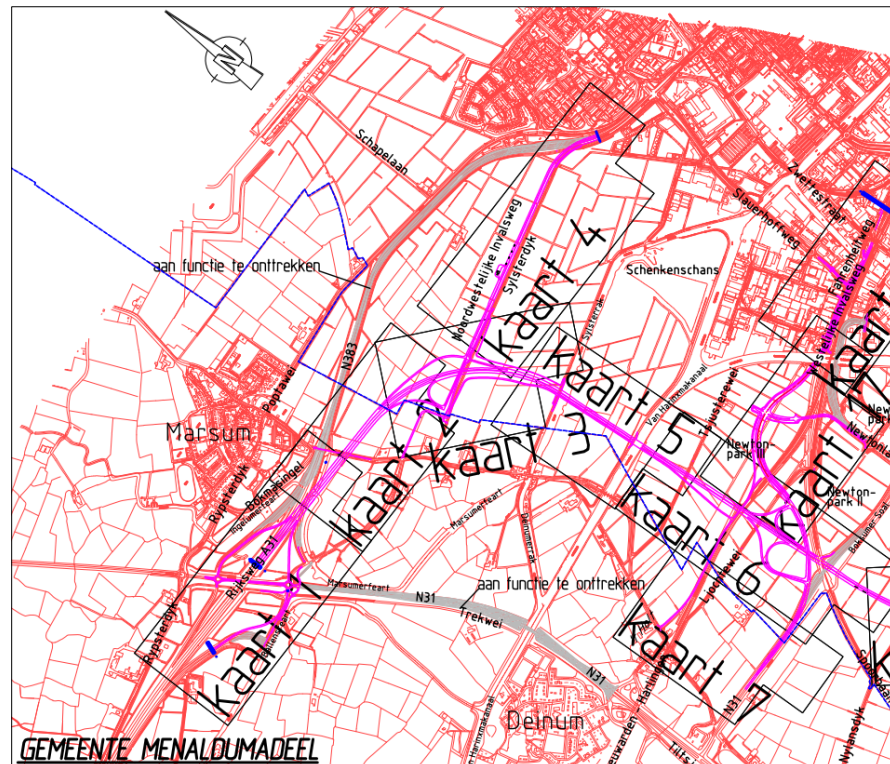
De Wet ruimtelijke ordening (Wro) biedt de basis voor het stellen van algemene regels, op te nemen in een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB). Die regels richten zich primair op gemeenten, die het eerstverantwoordelijke overheidsniveau zijn voor de inhoud van ruimtelijke plannen. In het ‘*Besluit algemene regels ruimtelijke ordening*’ (Barro, 7 december 2011), ook wel bekend onder de naam AMvB Ruimte, zijn de nationale belangen uit de SVIR

voorzien van juridische kaders, waarmee de doorwerking van de nationale belangen op ruimtelijk gebied is geborgd.

Nationaal waterplan (2009)

Het “*Nationaal Waterplan*” (NWP) uit 2009 heeft een formele rol in de ruimtelijke ordening en bevat de hoofddoelstelling voor waterbeheer in Nederland en is de vervanger van de Vierde Nota Waterhuishouding en alle voorgaande nota's hieromtrent. Het NWP is tevens een structuurvisie op basis van de Waterwet (die per 22 december 2009 van kracht is geworden en heeft gezorgd voor een ingrijpende bundeling van waterwetgeving) en de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en is opgesteld voor de planperiode 2009-2015. Het NWP gaat uit van integraal waterbeheer en van een watersysteembenadering. Het hoofdthema is ‘*Nederland, een veilige en leefbare delta, nu en in de toekomst*’. Het NWP beoogt te komen tot een duurzaam waterbeheer. Het beleid richt zich op bescherming tegen overstromingen, voldoende en schoon water en andere vormen van gebruik van water. In het NWP is beleid opgenomen voor het IJsselmeergebied, de Noordzee en de stroomgebiedbeheerplannen op grond van de Europese Kaderrichtlijn Water. Daarnaast bevat het NWP, naar aanleiding van het advies van de Deltacommissie in 2008, beleid over maatregelen die genomen moeten worden vanwege de verwachte klimaatsveranderingen.

Tracébesluit Rijksweg 31 Leeuwarden (2010)



Figuur 7. Overzichtskaat Tracébesluit N31 - kaart 0

Verwijderd: 8

Op 26 februari 2010 is het “*Tracébesluit Rijksweg 31 Leeuwarden*” (werknaam: De Haak om Leeuwarden) door de Minister van VW, in overeenstemming met

de Minister van VROM, vastgesteld. Het Tracébesluit ziet toe op de ontwikkeling van nieuwe weginfrastructuur ter ontsluiting van Leeuwarden. In figuur [Z](#) is de overzichtskaart van het Tracébesluit weergegeven vanwege de nabijheid met het plangebied van voorliggend bestemmingsplan. Hieruit blijkt dat het plangebied van voorliggend bestemmingsplan geen gronden insluit die in het Tracébesluit zijn opgenomen. Wel is de N31 op de kaart aangegeven als ‘aan functie te onttrekken’. De nabij het plangebied van dit bestemmingsplan gelegen gronden van het Tracébesluit maken onderdeel uit van deeltraject 1: Noord en Deeltraject 2: Van Harinxmakanaal + spoor.

Verwijderd: 8

Wat betreft de voor beide trajecten voorgenomen werkzaamheden zijn de volgende voor dit bestemmingsplan relevant:

- de bestaande N31 vanaf Marsum tot de aansluiting N359 bij Deinum wordt aan het verkeer onttrokken en verwijderd, inclusief de brug over het Van Harinxmakanaal;
- aanleg van een rotonde op de aansluiting van de N31 met de N359 ten zuiden van Deinum, inclusief een nieuwe aansluiting voor Deinum/Boksum.

[De Haak om Leeuwarden is medio december 2014 in gebruik genomen. De N31 tussen Marsum tot voorbij de brug over het Van Harinxmakanaal bij Deinum is vanaf dat moment buiten gebruik gesteld.](#)

3.2

Provinciaal beleid

3.2.1

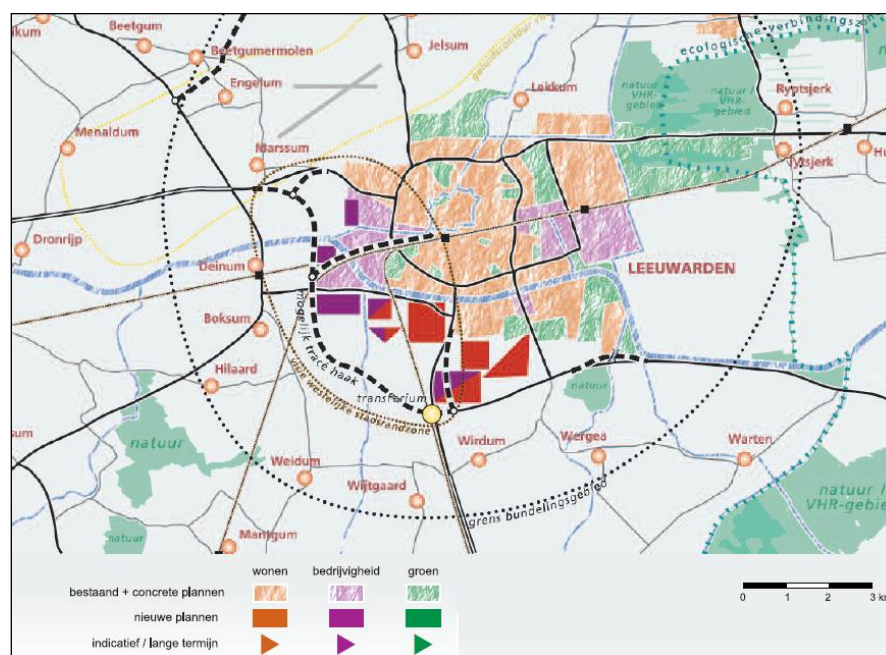
Plannen en programma's

Streekplan Fryslân 2007

Op 13 december 2006 is door Provinciale Staten het “*Streekplan Fryslân 2007: Om de kwaliteit fan de romte*” vastgesteld. Het streekplan geeft de visie van Provinciale Staten op het ruimtelijk beleid van de provincie weer. Het streekplan vormt de basis van het provinciale beleid voor de periode 2006 tot 2016. Centraal in het streekplan staat het begrip ‘ruimtelijke kwaliteit’. Hiermee bedoelt de provincie dat in ruimtelijke plannen, in ontwerpen en in de uitvoering expliciet gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde worden toegevoegd aan de omgeving. Deze drie waarden waarborgen op de langere termijn een doelmatig gebruik en herkenbaarheid van de ruimte. Het betekent ook een ruimtelijke inrichting die bijdraagt aan duurzame ontwikkeling. De provincie wil deze doelstellingen koppelen aan een krachtige sociaaleconomische ontwikkeling in een leefbare omgeving. Vanuit deze doelstellingen kiest de provincie voor concentratie van onder meer woningbouw in stedelijke bundelingsgebieden. Deinum ligt binnen het stedelijk bundelingsgebied van Leeuwarden. Deinum ligt op fietsafstand van Leeuwarden en is voor veel voorzieningen van deze kern afhankelijk.

Met het bundelingsbeleid wordt onder meer beoogd dat er voldoende schaal en massa is voor sterke steden en voldoende draagvlak voor (hoogwaardige) stedelijke voorzieningen en werkgelegenheid. Voor het bundelingsgebied Leeuwarden worden onder andere de volgende voor Deinum relevante mogelijkheden genoemd ten opzichte van het wonen:

- Bij de overige kernen in het bundelingsgebied kunnen, naast opvang van de plaatselijke woningbehoefte, woonkwaliteiten worden ontwikkeld aanvullend op het woningaanbod in Leeuwarden. Hiermee wordt ongewenste concurrentie voorkomen en is een compleet palet aan woonmilieus in het stedelijk bundelingsgebied beschikbaar. De kwaliteit staat centraal.
- Bij Deinum kunnen (op termijn) specifieke aanvullende woonmogelijkheden ontstaan door de ligging nabij de westelijke invalsweg en de aanwezigheid van een treinstation. Ontwikkelingen zijn hier afhankelijk van de realisering van het tracé van de Haak en daaraan gekoppeld de nieuwe ontsluitingsstructuur bij Deinum.
- In het kader van de uitvoering van het streekplan wordt door de provincie samen met de betrokken gemeenten een verdere invulling aan het bundelingsgebied gegeven.



Figuur 8. Bundelingsgebied Leeuwarden [Bron: Provinsje Fryslân, 2006]

Verwijderd

Realisering van de Haak om Leeuwarden is tevens genoemd in het streekplan als zijnde essentieel voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling en een betere ontsluiting van Leeuwarden en voor de doorstroming van Rijksweg 31. Daarbij is aangegeven dat bij realisatie een integrale gebiedsontwikkeling aan de orde zal zijn. Provinsje Fryslân geeft aan dat een ruimtelijke visie op het gebied rond Leeuwarden-West, Marsum en Deinum dient te worden opgesteld. Met de ontwikkeling van een visie op de westelijke stadsrandzone ["Interge-

meentelijke Structuurvisie Nieuw-Stroomland", zie §3.3] is hieraan vervolgens invulling gegeven.

Grutsk op 'e romte (2014)

Provinciale Staten hebben op 26 maart 2014 het document "*Grutsk op 'e Romte*" als thematische structuurvisie over landschap en cultuurhistorie vastgesteld. In deze thematische structuurvisie zijn landschappelijke en cultuurhistorische structuren van provinciaal belang in samenhang geanalyseerd en gewaardeerd. Het doel hiervan is behoud en verdere ontwikkeling van de ruimtelijke kwaliteit door middel van informeren, inspireren en adviseren. Op deze wijze verwacht Provinsje Fryslân de doorwerking van provinciale belangen in ruimtelijke plannen van gemeenten, rijk en provincie te borgen.

Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 2006 (versie 2011)

Het hoofddoel van het "*Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan*" (PVVP, herziene versie in 2011) is het realiseren van een duurzaam verkeer- en vervoersysteem in Fryslân dat dient te voldoen aan de verplaatsingsbehoefte van inwoners en bezoekers en de behoefte om goederen te transporteren, dat dient bij te dragen aan de versterking van de economie, dat veilig dient te zijn en dat schade aan natuur, landschap en milieu weet te beperken. Met het PVVP wordt vorm gegeven aan de bereikbaarheid, mobiliteit en veiligheid van Fryslân. De Provinsje Fryslân doet dit met een ambitieus en realistisch investeringsprogramma voor wegen en vaarwegen, met een nieuwe toekomstvisie voor het openbaar vervoer en een maatregelenpakket voor het fietsverkeer.

Het project Haak om Leeuwarden is in het PVVP benoemd als zijnde een gewenst infrastructureel rijksproject ten behoeve van het oplossen van knelpunten in het rijkswegennet.

WEGEN

Wat betreft dit bestemmingsplan is verder van belang dat het PVVP zich wat betreft de recreatievaart primair richt op de vier grootste doelgroepen, met als hoogste categorie klasse 'Azm' en als laagste 'Dm':

VAARWEGEN

- grotere zeilschepen (Azm en Bzm);
- open zeilboten en kleinere kajuitzeilboten (Czm);
- (grotere) motorboten (Cm en Dm);
- snelle motorboten (aanwijzing gebieden).

Voor deze categorieën vaarwegen gelden op grond van het PVVP vastgestelde maten ten aanzien van doorvaarbreedte en -hoogte van kunstwerken en diepte van de vaarweg. Dit is in tabel 1 aangegeven. Indien geen behoefte aan een bepaalde maatvoering bestaat of als de kosten hiervoor te hoog zijn, dan kan hiervan worden afgeweken.

Voor het Van Harinxmakanaal geldt voor de recreatievaart categorie 'Azm' (vaarweg met verbindingfunctie voor grote zeil- en motorboten). De realisering van de vaarverbinding Deinumer Feart ziet toe op het inbrengen van een nieuwe waterweg. Hiervoor wordt uitgegaan van een in waterbreedte vari-

erende vaarverbinding van 8 m tot 12 m met het daarbij toepassen van natuurlijke oevers. De eerder voorgenomen te faciliteren recreatievaartklasse 'Dm' vraagt op grond van geldende provinciale regelgeving echter om een breder vaarwaterprofiel dan is voorgenomen, namelijk een minimale breedte van 15 m. Uit landschappelijk oogpunt was het maar de vraag of dit ook wenselijk is. Omdat de gemeente als waterbeheerder wordt aangemerkt, staat het evenwel vrij om van de voorgeschreven richtlijnen af te wijken. Dit is dan ook gedaan. De Deinumer Feart zal niet als 'Dm' (vaarweg met verbindingfunctie voor motorboten) worden uitgevoerd, maar als categorie F betreffende de categorie voor sloepen. Hiervoor geldt 8 m als minimale breedte van de vaarweg. Kunstwerken worden voor deze klasse uitgevoerd met een doorvaarhoogte van minimaal 1,5 m en doorvaarbreedte van minimaal 4 m.

Tabel 1. Normering van kunstwerken en watergangdiepten ten behoeve van recreatievaart

Categorie	Minimum	Minimum	Geadviseerde	Toegepaste
	doorvaarhoogte	doorvaarbreedte	baggerdiepte	diepgang
Azm (grote zeewaardige boten)	30 m of BB* > 3,75 m	7,00 m	2,5 m	2,1 m
Bzm (niet-zeewaardige boten)	30 m** of BB > 3 m	6,00 m	2,3 m	1,9 m
Czm (niet-zeewaardige boten)	30 m** of BB > 3 m	5,50 m	2,1 m	1,7 m
Cm (grote motorboten)	3 m of BB	4,75 m	1,9 m	1,5 m
Dm (motorboten)	2,50 m of BB	4,00 m	1,7 m	1,3 m
E (kleine motorboten)	2,00 m of BB	4,00 m	1,3 m	1,0 m
F (sloepen)	1,50 m of BB	4,00 m	1,2 m	0,8 m
G (kano's)	1,00 m***	3,00 m	1,2 m	0,5 m

* Binnen bebouwde kom

** Alleen 12,50 m als er op korte afstand een alternatieve route van ten minste dezelfde vaarklasse met onbeperkte hoogte voorhanden is, in andere gevallen moet 30 m worden aangehouden.

*** Obstakels toegestaan

Uitvoeringsprogramma Verkeer & Vervoer 2012

Middels uitvoeringsprogramma's geeft de Provinsje Fryslân jaarlijks een overzicht van de inzet op het gebied van verkeer en vervoer. Het gaat daarbij om het realiseren en onderhouden van droge en natte infrastructuur, het bieden van adequaat openbaar vervoer, het bevorderen van verkeersveiligheid en het verduurzamen van mobiliteit. Daarnaast is er aandacht voor beleidsvorming en samenwerking met anderen. Het "Uitvoeringsprogramma Verkeer & Vervoer 2012" is een sturingsmiddel voor het verkeer- en vervoerbeleid; het is de basis van de provinciale planning en voortgangsbewaking en een adequaat middel om helder te maken waar de provinciale inzet op is gericht. De Haak om Leeuwarden betreft een rijksproject en is als zodanig in het provinciale uitvoeringsprogramma voor verkeer en vervoer van 2012 opgenomen.

Bereikbaarheidsprogramma: Leeuwarden Vrij-baan! (2010)

De Haak om Leeuwarden maakt onderdeel uit van het "Bereikbaarheidsprogramma Leeuwarden Vrij-Baan! Zo maken we Fryslân beter bereikbaar".

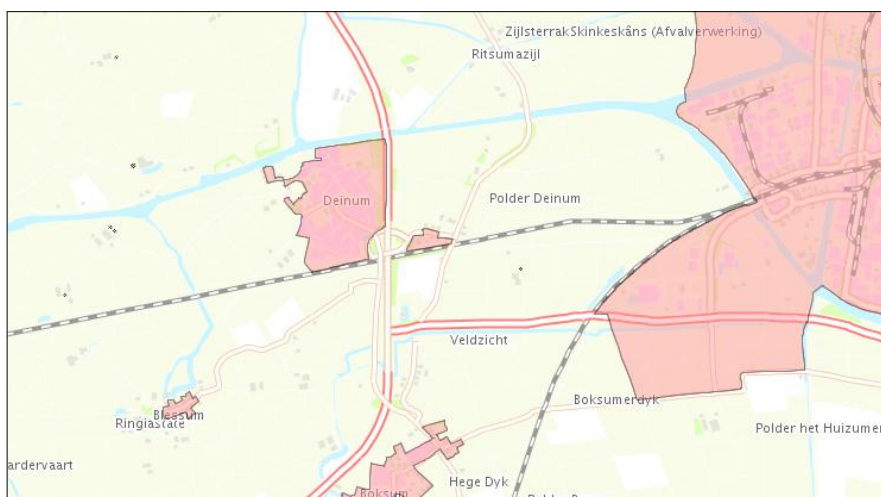
Leeuwarden Vrij-baan betreft een groot en meerjarig infraprogramma, met ongeveer veertig projecten, dat loopt van 2010 tot 2020. Bereikbaarheid is noodzakelijk voor de sociale en economische toekomst van de regio. Het doel van Leeuwarden Vrij-Baan is de bereikbaarheid te verbeteren en te waarborgen. Alle gebruikers van de wegen in en om Leeuwarden profiteren hiervan. Dankzij Leeuwarden Vrij-Baan nemen de files af, neemt de veiligheid toe en worden stad en regio veel aantrekkelijker voor bewoners, bedrijfsleven en bezoekers. Rijkswaterstaat en de provinciale en lokale overheid zetten zich hiervoor gezamenlijk in. In tien jaar tijd worden alle werkzaamheden van de betrokken partijen zorgvuldig op elkaar afgestemd om de werkzaamheden zo efficiënt mogelijk te laten verlopen en de overlast te beperken.

3.2.2

Verordeningen

Verordening Romte Fryslân (2014)

Door Provinciale Staten is d.d. 25 juni 2014 de “Verordening Romte Fryslân 2014” vastgesteld die per 1 augustus 2014 in werking is getreden. Deze verordening betreft een integrale herziening van de eerdere “Provinciale Verordening Romte Fryslân” uit 2011. Middels deze verordening stelt Provinsje Fryslân concrete regels die ervoor moeten zorgen dat de provinciale ruimtelijke belangen (onder meer uit het streekplan) doorwerken in de gemeentelijke ruimtelijke plannen. Als daaraan niet wordt voldaan, zal de provincie een zienswijze indienen en eventueel een aanwijzing geven als onvoldoende aan die zienswijze tegemoet wordt gekomen. In de verordening is onder meer de grens tussen het landelijke en het stedelijke gebied vastgelegd. In stedelijk gebied bestaat een grotere mate van beleidsvrijheid wat betreft de ruimtelijke ordening dan in het landelijk gebied.



Figuur 9. Bestaand stedelijk gebied [Bron: Provinsje Fryslân, 2014]

Verwijderd: 10

In figuur 9 is zichtbaar dat de gronden direct ten westen van de N31 als bestaand stedelijk gebied zijn aangewezen. Het planvoornemen ten behoeve van de herstructurering van de oostelijke zijde van Deinum betreft dan ook hoofd-

Verwijderd: 10

zakelijk een herstructureringsproject van stedelijk gebied. Enkele gedeelten van het plangebied, waaronder een deel van de uitplaatsing van het sportcomplex, liggen hier evenwel buiten (op het tracé van de provinciale weg en ten oosten hiervan). Deze onderdelen van het planvoornemen worden op grond van provinciale regelgeving dan ook als plan in het landelijk gebied aangemerkt. Van provinciewege is in dergelijke gevallen voorgeschreven dat een ruimtelijk plan voor die gebieden dient te voorzien in een zorgvuldige inpassing, binnen de kernkwaliteiten per landschapstype. In hoofdstuk 2 is hierop vanaf paragraaf 2.3 reeds verschillende malen nader op ingegaan. Het zo goed mogelijk herstellen van het oorspronkelijke landschap en de verweving tussen stad en land is een belangrijk uitgangspunt voor het planvoornemen van dit bestemmingsplan geweest.

Ontgrondingenverordening Friesland (1997)

Er is sprake van een ontgroning als het maaiveld wordt verlaagd. De bodem wordt dan door afgraving ontdaan van een grondlaag. Bij ontgronden dient te worden beschikt over een ontgrondingsvergunning, tenzij er een vrijstellingscategorie van toepassing is. In de “*Ontgrondingenverordening Friesland*” (in werking getreden op 1 januari 1997) is in ‘Artikel 2: Uitzonderingen’ aangegeven dat de Ontgrondingenwet niet van toepassing is op tal van werkzaamheden. Wat betreft de verschillende voorgenomen ontgroningen voor de projecten die met dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, kunnen verschillende uitzonderingscategorieën van toepassing worden verklaard, te weten:

- a. ontgroningen, bestaande uit het aanleggen of wijzigen van waterstaatswerken, waterkeringen daaronder begrepen, door of op last van rijk, provincie of waterschap uit te voeren.
- b. ontgroningen bestaande uit:
 1. het aanleggen of wijzigen van wegen;
 2. het aanleggen, verruimen of verdiepen van watergangen ten behoeve van de waterhuishouding en/of de scheepvaart door het met de plaatselijke zorg daarvoor belaste openbaar lichaam.

Gezien de betrokkenheid van Provinsje Fryslân en Wetterskip Fryslân bij de totstandkoming van het plan is het verkrijgen van een ontgrondingsvergunning vanwege bovenstaande uitzonderingscategorieën niet nodig.

Vaarwegenverordening Fryslân (2014)

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 worden 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. Het aan het plangebied grenzende Van Harinxmakanaal betreft een provinciale vaarweg van lijst A (vaarwegdiepte -2,75 m,

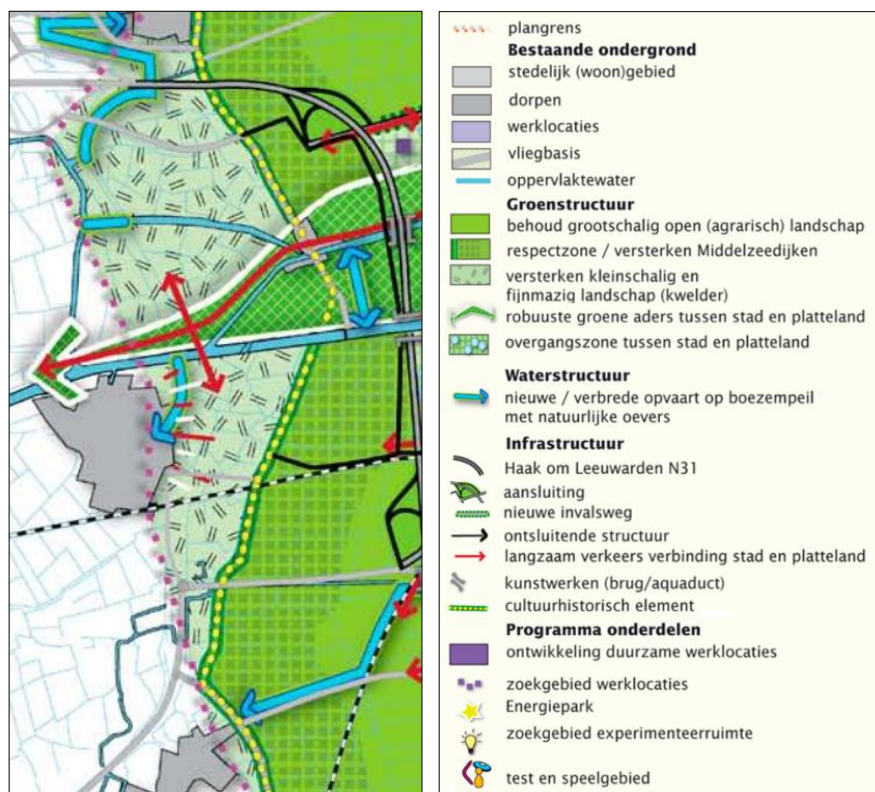
onderhoudsdiepte -4,25 m) en is in het PVVP aangewezen als 'CEMT-klasse Va'. Voor activiteiten binnen de geldende beheers- en bebouwingsvrije zones langs het Van Harinxmakanaal dient ontheffing op grond van de vaarwegenverordening te worden verkregen. De overige bij het plan betrokken watergangen (perceelsloten en dergelijke) kennen geen classificatie. Hiertoe gelden dan ook geen beheergrenzen en er zijn dan ook geen door de Provincie Fryslân opgelegde bebouwingsvrije zones van toepassing.

3.3

Regionaal beleid

Intergemeentelijke Structuurvisie Nieuw-Stroomland (2011)

In de "Intergemeentelijke Structuurvisie Nieuw-Stroomland" uit 2011 ontvouwen de gemeenten Leeuwarden, Littenseradiel en Menameradiel hun plannen voor het gebied ten zuiden en ten westen van Leeuwarden. Het gebied van de structuurvisie loopt in de gemeente Menameradiel tot aan de westzijde van Deinum door. Het plangebied van dit bestemmingsplan ligt dan ook in zijn geheel in het aangegeven structuurvisiegebied.



Figuur 10. Fragment structuurvisiekaart

Verwijderd: 11

Doel van de structuurvisie is om ruimte te scheppen voor duurzame initiatieven ten behoeve van de transitie van Leeuwarden naar een zogenaamde 'Full Sustainable City'. Dat vergt de nodige afstemming om enerzijds aantasting van het landschap te voorkomen en anderzijds de ruimtelijke kwaliteit van het

gebied met een scherpe overgang tussen stad en land te versterken. Naast autonome ontwikkelingen als de aanleg van de Haak om Leeuwarden en de ontwikkeling van De Zuidlanden zetten de gemeenten in op nieuwe stedelijke functies als het Energiepark en de uitbreiding van bedrijventerrein. Deze projecten hebben een duurzaam karakter of worden op een duurzame manier ingevuld.

De structuurvisie mondt uit in een ontwikkelingsrichting per deelgebied. Met name tussen de Haak om Leeuwarden en de huidige stadsrand van Leeuwarden zijn er goede mogelijkheden om de ambities te realiseren. Het gebied ten westen en ten zuiden van de Haak houdt een overwegend open karakter, met aandacht voor cultuurhistorisch bepaalde lijnen en elementen.

Het planvoornemen van dit bestemmingsplan ligt in het gebied dat in de structuurvisie als deelgebied '4a - cultuurlandschap' is aangemerkt. In dit deelgebied staat het landschap centraal. Vooral de Hegedyk is hierbij als cultuurhistorische grens herkenbaar, evenals de fijnmazige blokverkaveling op de kwelderwal en de zichtlijnen op de dorpen. Ook zijn er belangrijke recreatieve verbindingen tussen stad en omgeving, waardoor het deelgebied een belangrijk overgangsgebied vormt tussen stad en platteland.

De kleinschalige en fijnmazige kwaliteiten van de kwelderwallen worden in de structuurvisie hersteld en versterkt door barrières op te heffen. Bij de aanleg van de Haak zullen hiertoe de oude wegtracés worden ontmanteld en het landschap hersteld.

Naast ruimte voor agrarische ontwikkeling zijn er voor de agrarische sector mogelijkheden om zich in dit gebied te verbreden. Hierbij worden kansen gezien om functies als agrarisch natuurbeheer, landschapsbehoud, recreatie, verkoop aan huis, verwerking van producten, zorglandbouw en groene energie te combineren met de reeds aanwezige boerenbedrijven. Dit als aanvulling op de dorpse voorzieningen en stedelijke recreatiebehoefte. Verder wordt in de visie terughoudend met woningbouw in of rondom dorpen omgegaan. Enkel op strategische plekken langs de oude Middelzeedijken wordt in de structuurvisie ruimte gezien voor nieuwe bebouwing, maar alleen als deze bijdraagt aan de versterking van de dijkstructuur. Daarnaast biedt de structuurvisie ruimte om de oostkant van Deinum, door het verdwijnen van de bestaande infrastructuur van de N31, af te ronden. Hierdoor komt er ruimte vrij voor een opvaart en nieuwe woningen die passen in de schaal en het bebouwingspatroon van Deinum. Hierbij wordt ingezet op een vernieuwende verschijningsvorm / woonvorm die aansluit bij de Keten van duurzaamheid. Dit project is voortkomend uit de structuurvisie als concreet initiatief benoemd.

Samengevat betreffen de ruimtelijke ambities voor dit gebied:

- Versterken bestaand landschap;
- Fijnmazig en informeel karakter behouden;

- Hegedyk plaatselijk duidelijker vormgeven als dijk met strategische verdichting (woonerven) en respectzone van 300 m;
- Barrières opheffen, doorgaande recreatieve routes en waterverbindingen ontwikkelen gebaseerd op cultuurhistorische wegen/paden;
- Versterken beplantingsstructuren;
- Afronding dorpsrand Deinum;
- Alleen langs wegen en erven opgaand groen.

Wat betreft duurzaamheidsambities wordt ingezet op:

- Productie van duurzame energie, bijvoorbeeld uit zon en biovergisting op een schaal die past bij de agrarische bedrijfsactiviteiten;
- Aansluiting op de biogasringleiding;
- Waterberging in polder door verbreding sloten;
- Duurzaam grondgebruik / schone (agrarische) bedrijfsvoering ten behoeve van waterkwaliteit;
- Stimuleren fietsverbindingen ten behoeve van woon-werkverkeer;
- Woonvormen die aansluiten bij de Keten van duurzaamheid;
- Reductie energiegebruik.

Met dit bestemmingsplan wordt voor zover mogelijk tegemoet gekomen aan de in bovenstaand genoemde ruimtelijke ambities dan wel ambities uit oogpunt van duurzaamheid.

Landschapsontwikkelingsplan (2004)

Het “*Landschapsontwikkelingsplan*” (LOP) is in 2004 opgesteld door de Dienst Landelijk Gebied in opdracht van de provincie en de gemeenten binnen de Stadsregio Leeuwarden. In het LOP zijn zes koepelprojecten gedefinieerd. Deze koepelprojecten hebben als doel:

- ontwikkeling van de diversiteit aan landschappen en de relatie van deze landschappen met de stad;
- het verbeteren van de toegankelijkheid en uitstraling (herkenbaarheid en aantrekkelijkheid) van het (recreatieve) vaar-, fiets- en wandelpaden-netwerk.

Handboek voor het Landschap (2013)

Het “*Handboek voor het Landschap*” is in de loop van 2013 opgesteld in opdracht van de Stadsregio Leeuwarden. Het handboek dient als methodiek om het LOP uit 2004 operationeel te maken ten behoeve van de landschappelijke inpassing van ruimtelijke plannen in de verschillende gemeenten. Het handboek geeft een actueel beeld van de drie landschapstypen Oude klei (Westergo en Oostergo), Jonge klei (Middelzeegebied) en het Veengebied (Lage Midden). Met dit schrijven is voor de Stadsregio Leeuwarden een eenduidig landschapskader geformuleerd. Het document is voor ambtelijk gebruik en dient als toetsingsmethodiek, geïnspireerd vanuit het landschap. Het handboek sluit aan bij het huidige provinciale en gemeentelijke beleid en vormt hiermee het regionale landschapskader voor de Stadsregio Leeuwarden. In het document worden

de actuele thema's behandeld, zoals stads- en dorpsranden, landelijk(e) (ge)bouwen, water, groen- en infrastructuur. Landschap specifieke richtlijnen voor deze thema's en handvatten voor de praktijk geven de gemeenten een methodiek waarmee zij deze ruimtelijke plannen landschappelijk kunnen inpassen en zo uitvoering kunnen geven aan de ambities vanuit het LOP van 2004 en overig actueel ruimtelijk beleid.

Ambitiedocument voor de vormgeving en architectuur van de Haak en de invalswegen in en om Leeuwarden (2011)

In het kader van het Tracébesluit is een inpassingvisie opgesteld. Hierin zijn de uitgangspunten qua vormgeving en inpassing in het open landschap vastgelegd. Dit betreft niet alleen de Haak om Leeuwarden (inclusief kunstwerken) maar ook de nieuw aan te leggen invalswegen naar het stedelijk wegennet. De uitgangspunten uit de inpassingvisie zijn vertaald in een in 2011 door H+N+S Landschapsarchitecten opgesteld "*Ambitiedocument voor de vormgeving en architectuur van de Haak en de invalswegen in en om Leeuwarden*". In dit ambitiedocument zijn de bindende randvoorwaarden (eisen) opgesteld waaraan het wegontwerp en het ontwerp van de kunstwerken van De Haak om Leeuwarden en de erop aansluitende invalswegen dienen te voldoen. Er zijn randvoorwaarden opgesteld voor onder andere:

- de landschappelijke inpassing en inrichting van taluds bij kunstwerken en van toeritten bij aquaducten;
- de breedte en inrichting van midden- en zijbermen, inclusief soort beplanting;
- het toepassen en de vormgeving van lage wallen langs delen van het tracé als visuele afscherming van de voorbijrijdende auto's.

Over het algemeen geldt: groen waar het groen kan (veelal in de vorm van gras) en een zo vloeiend mogelijk verloop van taluds met flauwe hellingen. Het ambitiedocument geldt als toetsingskader voor verlening van bouwvergunningen voor de kunstwerken in de Haak en de invalswegen. In het ambitiedocument komen geen voorwaarden voor het met voorliggend bestemmingsplan opgenomen planvoornemen naar voren. Hiervoor is een eigen beeldkwaliteitsplan door H+N+S opgesteld. Dit plan voor de beeldkwaliteit van de kunstwerken is als separate bijlage bij dit bestemmingsplan opgenomen.

3.4

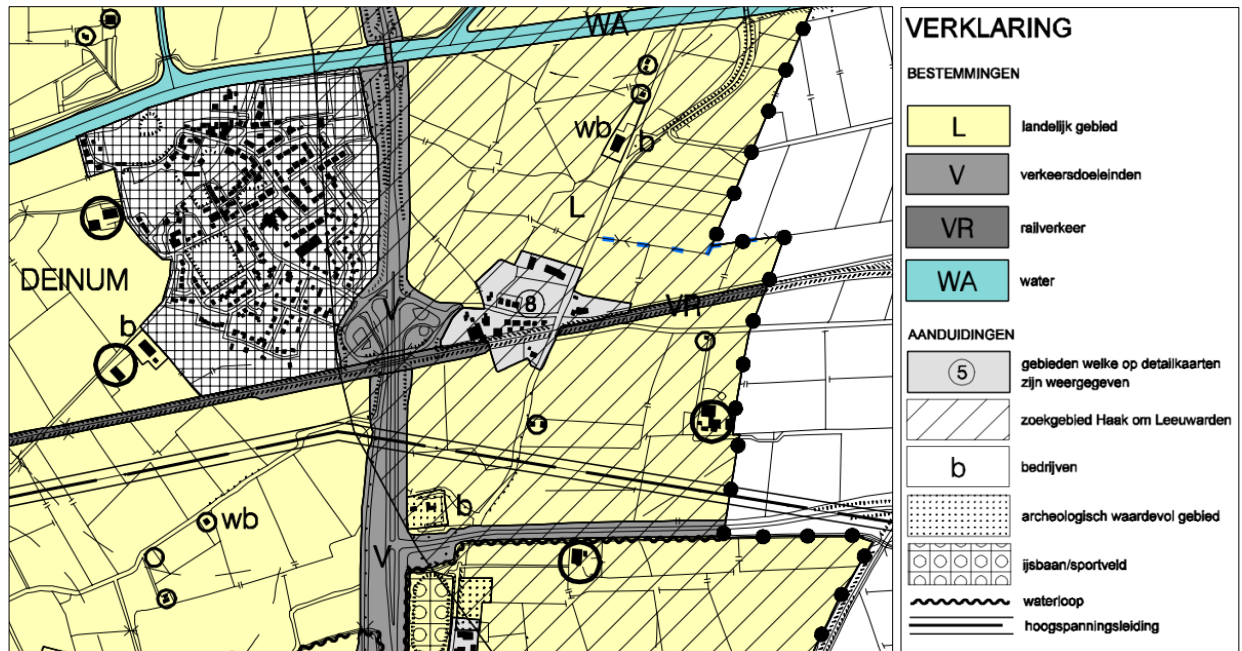
Gemeentelijk beleid

Bestemmingsplan Buitengebied (2007)

Voor het plangebied is het "*Bestemmingsplan Buitengebied*" (vastgesteld: 1 februari 2007, goedgekeurd: 25 september 2007) van kracht. Uit figuur 11 blijkt dat het plangebied van voorliggend bestemmingsplan hierin als 'landelijk gebied', 'verkeersdoeleinden' en 'railverkeer' is bestemd. Aangrenzend is de bestemming 'water' voor het Van Harinxmakanaal van belang. Tevens is voor vrijwel het gehele plangebied sprake van de aanduiding "zoekgebied Haak om

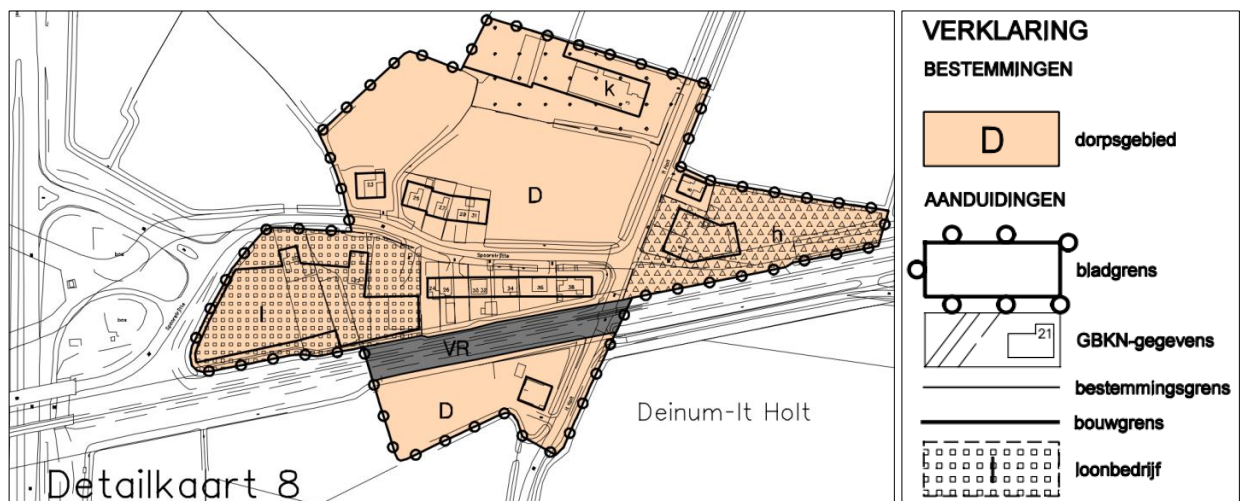
Verwijderd: 1
2

Leeuwarden". Enige gronden ten zuiden van de Hendrik Algerawei kennen de aanduiding "ijsbaan/sportveld". Hier tussendoor loopt een watergang die als "waterloop" is aangeduid. Tevens is sprake van een aanduiding "hoogspanningsleiding" die de N31 kruist.



Figuur 11. Kaartfragment geldend bestemmingsplan Buitengebied

Verwijderd: 12



Figuur 12. Detailkaart van geldend bestemmingsplan Buitengebied

Verwijderd: 13

De diverse percelen aan It Holt zijn op detailkaart 8 van het geldende bestemmingsplan bestemd als 'dorpsgebied' (zie figuur 12). Deze gronden liggen direct oostelijk van het middendeel van het plangebied. Het aan het plangebied grenzende perceel It Holt 20-22 kent verder de aanduiding "loonbedrijf". Op de plankaart is de bouwgrens van dit bedrijf aangegeven.

Verwijderd: 13

Bestemmingsplan Deinum (2007)

Voor het plangebied geldt tevens het “Bestemmingsplan Deinum” (vastgesteld: 3 mei 2007, goedgekeurd: 20 juli 2007). In figuur 13 is een fragment van de plankaart van dit bestemmingsplan opgenomen. Voorliggend bestemmingsplan sluit op het bestaande bestemmingsplan van Deinum aan en overlapt op een aantal locaties met dit bestemmingsplan, zoals het huidige sportterrein en de groenrand in het oostelijke deel van het dorp. Derhalve worden de bestemmingen ‘Sport’, ‘Groen’ en ‘Verkeers- en verblijfsdoeleinden’ uit het geldende bestemmingsplan en de hierop van toepassing zijnde gebruiks- en bebouwingsbepalingen herzien.

Verwijderd: 1
4



Figuur 13. Kaartfragment geldend bestemmingsplan Deinum

Verwijderd: 1
4

Woonvisie Menaldumadeel (2009)

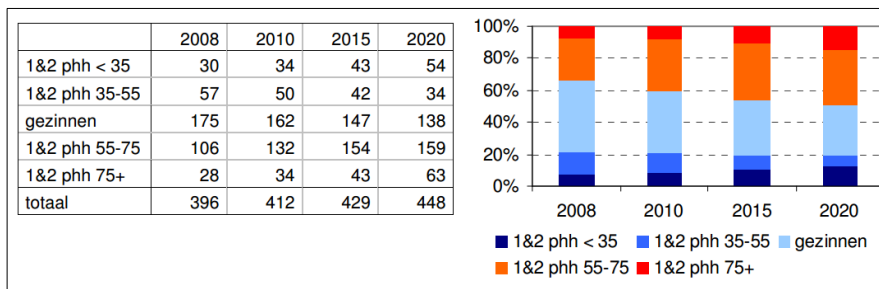
Op 29 oktober 2009 is de gemeentelijke woonvisie “Krachtige regiogemeente met karakteristieke kernen” vastgesteld. [De woonvisie is geactualiseerd en bij raadsbesluit van 4 april 2012 opnieuw vastgesteld.](#) De woonvisie geeft zowel kwalitatieve als kwantitatieve beleidskeuzes en ambities. De hoofdlijnen hiervan zijn verwoord in zes pijlers van beleid:

1. Krachtige gemeente in de regio;
2. Dorpen met identiteit en kwaliteit;
3. Slimme clusters van dorpen die op elkaar bouwen;
4. Differentiatie van bevolking en woningvoorraad;
5. Werken aan duurzaamheid;
6. De gemeente als regisseur.

Naast algemene beleidskeuzes en ambities is ook per dorp een toekomstvisie gegeven, waarvoor de dorpsvisies de basis hebben gevormd. Voor Deinum zijn de volgende richtingen voor uitwerking van het bouwprogramma opgenomen:

- De gewenste woningtoename voor Deinum bestaat uit circa 30 woningen. Dit betekent dat naast de harde plannen voor nieuwbouw aan St. Janswei extra nieuwe plannen gewenst zijn. Dit is afhankelijk van de ontwikkeling van de Haak om Leeuwarden.
- De aanvullende plannen zouden tot 2016 nog 18 woningen moeten bedragen, waarvan een enkele goedkope koopwoning voor starters, een tiental woningen voor gezinnen (in een betaalbaar koopsegment) en vijf aanpasbare woningen voor senioren.
- Deinum moet in de gebiedsontwikkeling van Nieuw Stromenland een plaats krijgen.

Met de 'harde' plannen voor nieuwbouw aan de St. Janswei is de invulling van het gebied aan de Sportleane door woningbouwcorporatie Wonen Noordwest-Friesland bedoeld. In plaats van de in de woonvisie genoemde 12 woningen zijn ter plaatse uiteindelijk vijf woningen gerealiseerd. In de afgelopen jaren heeft verder geen woningbouw meer in Deinum plaatsgevonden. Dit betekent dat op grond van de gemeentelijke woonvisie in beginsel nog het wensbeeld bestaat om voor circa 25 woningen bij Deinum woningbouw te plegen.



PROGNOSES

Figuur 14. Prognose bevolkingsopbouw [Bron: Companen, 2009]

Verwijderd: 15

Figuur 14 toont de prognose (van 2009) voor de bevolkingsopbouw uit de gemeentelijke woonvisie voor de periode tot 2020. Uitgegaan is van een toename van het aantal huishoudens van 396 in 2008 naar 448 in 2020. Uit de cijfers blijkt verder dat tot 2020 een toename van het aantal een- en tweepersoonshuishoudens onder de 35 jaar, tussen de 55 en 75 jaar en ouder dan 75 jaar wordt verwacht. Daartegenover staat een verwachte daling in het aantal een- en tweepersoonshuishoudens tussen 35 en 55 jaar en het aantal gezinnen.

Verwijderd: 15

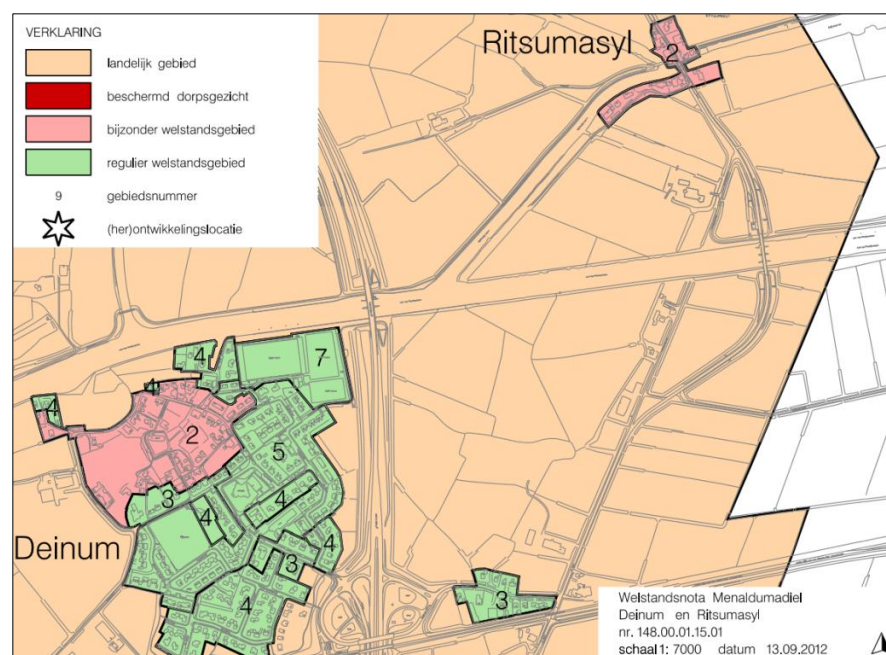
In de woonvisie zijn verder verschillende actiepunten benoemd die direct betrekking hebben op bestemmingsplannen of hier concreet uit voort komen en daarom bij voorliggend bestemmingsplan eveneens betrokken dienen te worden, te weten:

- Actiepunt 3 (pijler 2): Uitvoeren van het landschapsontwikkelingsplan uit 2004 en plannen voor woningbouw en openbare ruimte toetsen aan de geactualiseerde Welstandsnota.
- Actiepunt 12 (pijler 4), betreffende het in onder meer bestemmingsplannen en gebiedsvisies uitwerken van ruimte voor speelgelegenheid en/of verkeersveiligheid door de gemeente.

Voorgaande wat betreft de woonvisie wordt in belangrijke mate betrokken bij het opstellen van het bestemmingsplan voor de woonvelden (deelgebied 2).

Welstandsnota Menameradiel (2012)

In de geactualiseerde “Welstandsnota Menameradiel” van september 2012 zijn criteria voor de beeldkwaliteit opgenomen. Het doel van welstandstoezicht is een bijdrage leveren aan de schoonheid en de aantrekkelijkheid van het gemeentelijk grondgebied. Het welstandsbeleid geeft de gemeente de mogelijkheid om de cultuurhistorische, stedenbouwkundige en architectonische waarden die in een bepaald gebied aanwezig zijn te benoemen en een rol te laten spelen bij de ontwikkeling en de beoordeling van bouwplannen.



Figuur 15. Kaartfragment welstandsnota

Verwijderd: 1
6

Wat betreft het plangebied zijn de welstandsgebieden ‘7 - Sportvelden en recreatie’ en ‘9 - Landelijk gebied’ van toepassing. Voor elk welstandsgebied, als getoond in figuur 15, geldt een bepaalde beleidsinzet, waardebepalen en voorzienbaarheid van ruimtelijke ontwikkelingen. Doorgaans worden ingrijpende ontwikkelingen in dergelijke welstandsgebieden niet verwacht. Voor elk

Verwijderd: 1
6

welstandsgebied is een eigen ambitieniveau geformuleerd. De nadruk ligt hierbij voornamelijk op het behoud en waar mogelijk versterken van de bestaande en/of gewenste kwaliteit.

Het geldende beleid van de gemeente in de welstandsnota biedt geen voldoende toetsingskader voor het te zijner tijd beoordelen van aanvragen voor omgevingsvergunning voor het bouwen van bouwwerken op grond van voorliggend bestemmingsplan in het plangebied. In het opgestelde inrichtingsplan is een handreiking middels principes voor de beeldkwaliteit gedaan, maar dit vraagt wel om een nadere uitwerking en aanvulling.

De kunstwerken in de openbare ruimte zijn thans al wel voorzien van een beeldkwaliteitskader. Dit betreft het als separate bijlage opgenomen beeldkwaliteitsplan van H+N+S. Voor het te realiseren voorzieningengebouw dient het beeldkwaliteitskader nog definitief uitgewerkt te worden. Deze zal te zijner tijd als aanvulling op de gemeentelijke welstandsnota van toepassing worden verklaard en vastgesteld. Ook concrete welstandskaders voor de beeldkwaliteit betreffende de nog uit te werken woonvelden zullen te zijner tijd worden gepresenteerd. Dit zal gebeuren bij het dan op te stellen bestemmingsplan hiervoor.

3.5

Conclusie

Voorliggend plan is niet in strijd met rijksbeleid. Het met dit bestemmingsplan te realiseren planvoornemen is verder in overeenstemming met het provinciale beleid en voegt zich naar de in de provinciale verordening vastgelegde beleidsregels. Het planvoornemen wordt daarnaast niet belemmerd door gemeentelijke beleidskaders, met dien verstande dat de geldende bestemmingsplannen en de welstandsnota vanwege het planvoornemen wel gedeeltelijk dienen te worden herzien. Het sectorale beleid ten aanzien van specifieke milieuaspecten en de uitvoerbaarheid van het planvoornemen dit aangaande komt in het hierna volgende hoofdstuk aan de orde.

R a n d v o o r w a a r d e n

4

In navolgend hoofdstuk zijn de diverse van toepassing zijnde onderzoeksaspecten ten behoeve van de planvorming van het planvoornemen onderzocht. Achtereenvolgens is ingegaan op de planologische en milieukundige consequenties ten aanzien van tal van wettelijk verplichte onderzoeksaspecten. Voor ieder onderzoeksaspect is ingegaan op het wettelijke kader, het onderzoek met betrekking tot het plangebied van dit bestemmingsplan en is tot slot een conclusie omtrent de uitvoerbaarheid gegeven.

4.1

Hinder van en voor bedrijven en voorzieningen

Wet- en regelgeving

Milieubelastende functies (zoals bedrijven of voorzieningen) kunnen tot hinder vanwege geur, stof, geluid, gevaar en dergelijke op milieugevoelige functies (zoals woningen) in de directe omgeving leiden. De mate van deze invloed is onder andere afhankelijk van de afstand van de hinderveroorzakende functie tot gevoelige objecten. Ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening, zoals dat uitgangspunt is van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), is het waarborgen van een voldoende afstand tussen bedrijven en voorzieningen tot woningen dan ook noodzakelijk. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zorgt het toepassen van een milieuzonering ervoor dat nieuwe hinderveroorzakende functies niet te dicht bij milieugevoelige objecten worden gesitueerd. In dit kader dient te worden aangetoond dat een ruimtelijk plan geen belemmering vormt voor nabijgelegen functies.

Bedrijven en milieuzonering

De VNG-publicatie “Bedrijven en milieuzonering” uit 2009 wordt onder andere bij bestemmingsplanprocedures als handreiking gebruikt voor het toetsen van ruimtelijke ontwikkelingen. In deze publicatie worden per bedrijfstype minimale richtafstanden aangegeven voor wat betreft geur, stof, gevaar en geluid die bij voorkeur dienen te worden aangehouden tot hindergevoelige functies (gebouwen en terreinen die naar hun aard bestemd zijn voor het verblijf van personen gedurende de dag of nacht, of een gedeelte daarvan) om hinder en schade aan mensen binnen aanvaardbare normen te houden. De grootste afstand is bepalend. De genoemde maten zijn richtinggevend, maar met een goede motivering kan en mag hiervan worden afgeweken. Als aan deze richtafstanden wordt voldaan, is op die punten sprake van een goede ruimtelijke ordening. De richtafstanden zijn enerzijds gekoppeld aan de milieucategorie

van de te beoordelen inrichting en anderzijds de karakterisering van de omgeving waarin de inrichting is gelegen.

In de VNG-publicatie worden twee omgevingstypen onderscheiden, te weten '1 - een rustige woonwijk dan wel een rustig buitengebied' en '2 - een gemengd gebied'. In een rustige woonwijk of rustig buitengebied wordt functiescheiding nagestreefd. Hiertoe worden de minimale richtafstanden uit de VNG-publicatie aangehouden. In gemengde gebieden is sprake van functiemenging. In tegenstelling tot rustige woongebieden zijn in dergelijke levendige gebieden licht milieubelastende activiteiten op kortere afstand van hindergevoelige objecten mogelijk. Voor gebieden met functiemenging kan een afstandsrap worden afgetrokken van de in de VNG-publicatie aangegeven milieucategorieën met bijbehorende minimale richtafstanden.

Onderzoek

Met voorliggend bestemmingsplan worden geen hindergevoelige functies, maar wel hinderveroorzakende functies mogelijk gemaakt. Wat betreft de gebiedsontwikkeling aan de oostelijke zijde van Deinum zijn de volgende zaken uit oogpunt van hinder van en voor bedrijven en voorzieningen dan ook van belang en kan op basis van de definitieve inrichtingstekening het volgende worden opgemaakt:

- Voor het te realiseren haventje (SBI-code 932-G, milieucategorie 3.1), geldt in beginsel een minimale richtafstand van 50 m (op basis van geluid). Verschillende bestaande woningen aan het Mennerdahôf vallen hierbinnen. De aangegeven milieucategorie 3.1 gaat uit van jachthavens van gemiddelde grootte, met bijbehorende voorzieningen als een havengebouwtje. Daar is in dit geval geen sprake van; het gaat om een kleine haven zonder voorzieningen, met uitzondering van elektriciteit en schoon- en vuilwatervoorzieningen. Gemotiveerd kan dan ook worden afgeweken van de minimaal aangegeven richtafstand van 50 m.
- Voor het te verplaatsen veldsportcomplex met verlichting (SBI-code 931-G, milieucategorie 3.1), naar de noordzijde van de nieuwe verbindingsweg van het dorp naar It Holt, geldt in beginsel een minimale richtafstand van 50 m (op basis van geluid) waarbij tevens sprake zal zijn van een voorzieningengebouw/clubhuis (SBI-code 94991-A, milieucategorie 2) met een minimale richtafstand van 30 m. Verschillende achtergevels van bestaande woningen aan het Mennerdahôf vallen binnen de afstand van 50 m van de terreingrens van het nieuw te realiseren sportcomplex. Omdat sprake is van tal van verschillende te realiseren functies in het gebied kan een beroep worden gedaan op de kwalificatie als gebied met functiemenging en derhalve worden afgeweken van de aangegeven minimale richtafstand van 50 m. Het voorzieningengebouw staat reeds in een situatie van functiescheiding op voldoende afstand geprojecteerd.
- Het in de huidige situatie centraal in het plangebied (woonveld 3) gesitueerde rioolgemaal wordt verplaatst naar een locatie aan het Van Harinxmakanaal tussen de in de toekomst te realiseren noordelijke woonvelden.

Verwijderd: niet et voorzieningen, zoals een havengebouwtje, dorps huis of paviljoentje

Verwijderd: Voor oorpogesteld dient te worden dat de aangegeven milieucategorie 3.1 voor jachthavens van een gemiddelde grootte geldt. Hiervan is met voorliggend planvoornemen geen sprake.

Voor een rioolgemaal (SBI-code 3700-B, milieucategorie 2) geldt een minimale richtafstand van 30 m (op basis van geur). Op de verbeelding is een aanduiding opgenomen voor de vestiging van het nieuwe rioolgemaal waarmee er op wordt toegezien dat de situering niet te dicht op de bestaande dan wel in de directe omgeving nog nieuw gedachte woningbouw plaatsvindt.

Conclusie

De uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan wordt gezien voorgaande niet gehinderd door het aspect milieuhinder van bedrijven en voorzieningen.

4.2

Lichthinder

Algemeen

Een verlichtingsinstallatie, die sportbeoefenaars in staat stelt om hun sport ook na zonsondergang te bedrijven, kan het woongenot van omwonenden door onbedoelde lichtuitstraling buiten een sportcomplex aantasten. Visuele effecten ten gevolge van een buitenverlichtingsinstallatie in de omgeving, die mogelijk hinder veroorzaken, zijn onder andere lichtinval en het vanuit normaal te achten zichtposities direct zicht hebben op (te) heldere verlichtingsarmaturen.

Als aangegeven in de vorige paragraaf wordt in de VNG-publicatie Bedrijven en Milieuzonering voor een aantal aspecten een indicatieve afstand voor hinderveroorzakende functies aangegeven. Voor geur, stof, geluid en gevaar gelden minimale richtafstanden bij ruimtelijke ontwikkelingen wanneer in de omgeving hindergevoelige bestemmingen zoals woningen zijn betrokken. Voor het aspect lichthinder is geen minimale richtafstand aangegeven, maar geldt op grond van de VNG-publicatie wel een mate van mogelijke visuele hinder met een index tussen 1 (weinig hinder) tot 3 (veel hinder). Wat betreft een veldsportcomplex met verlichting geldt een indexering van 2.

Wet- en regelgeving

Het nieuwe sportcomplex valt onder de werkingssfeer van het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (Barim, Activiteitenbesluit). Hierin zijn geen normen met betrekking tot lichthinder opgenomen, maar wordt wel verwezen naar richtlijnen van de Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde (NSVV). In artikel 3.148 van het Activiteitenbesluit is opgenomen dat de verlichting ten behoeve van sportbeoefening op sportterreinen uitgeschakeld dient te worden tussen 23:00 en 07:00 uur en er geen sport wordt beoefend of onderhoud wordt gepleegd. Ook is een beperkt aantal specifieke uitzonderingen hierop beschreven die in verband met festiviteiten gemaakt kunnen worden.

Ter voorkoming van lichthinder door hinderlijke lichtinstraling in woon- of slaapvertrekken kan de gemeente op grond van de zorgplicht optreden. In afwezigheid van normen voor lichthinder wordt de beoordeling aan de gemeente overgelaten waarbij de “*Algemene richtlijn betreffende lichthinder*” van de NSVV veelal als uitgangspunt wordt gehanteerd. In deze publicatie zijn eisen gesteld aan:

- de verticale verlichtingssterkte (E_v in lux) ter plaatse van de lichtopeningen in gevels en daken van de te beschouwen woningen;
- de lichtsterkte (I in cd) van de terreinverlichting in de richting van de betreffende lichtopeningen, en;
- de zogenaamde ‘sky glow’ of Upward Light Ratio (ULR), zijnde de door een armatuur naar boven uitgestraalde hoeveelheid licht in de positie waarvoor deze is ontworpen in verhouding tot het totaal door de armatuur uitgestraalde hoeveelheid licht.

De verticale verlichtingssterkte (E_v) en de ULR worden bepaald ten gevolge van de totale terreinverlichting; de lichtsterkte I geldt per lichtbron afzonderlijk.

In de aanbevelingen van NSVV zijn grenswaarden geformuleerd voor E_v , I en ULR waarbij gedifferentieerd wordt op basis van een viertal omgevingstypes. Deze zijn in tabel 2 weergegeven. Tevens wordt bij de grenswaarden voor E_v en I onderscheid gemaakt tussen de dag- en avondperiode (07:00-23:00 uur) en de nachtperiode (23:00-07:00 uur).

Tabel 2. Aanbevelingen betreffende grenswaarden voor lichthinder

Lichttechnische parameter	Periode	Omgevingszone			
		Natuur- gebied	Landelijk gebied	Stedelijk gebied	Stadscentrum/ industriegebied
E_v (lux) op de gevel	Dag en avond	2 lux	5 lux	10 lux	25 lux
	Nacht	1 lux	1 lux	2 lux	5 lux
I (cd) van elke armatuur	Dag en avond	2500 cd	7500 cd	10000 cd	25000 cd
	Nacht	0 cd	500 cd	1000 cd	2500 cd
ULR		0,00	0,05	0,15	0,25

(Bron: Nederlandse Stichting Voor Verlichtingskunde)

Het te realiseren sportcomplex heeft een ligging in stedelijk gebied aan de rand van het landelijk gebied.

Onderzoek

Tegenwoordig hebben moderne lichtmasten voor de verlichting van sportvelden standaard een hoogte 15 m. Een dergelijke hoogte is noodzakelijk voor het voldoende kunnen verlichten van de velden. Deze mogelijkheid is in het bestemmingsplan opgenomen door een maximaal toegestane bouwhoogte van 18 m te hanteren. Voor het planvoornemen wordt uitgegaan van enkel het verlichten van de kunstgrasvelden (het korfbalveld centraal aan de postzijde en voetbalveld aan de zuidzijde) op het sportcomplex.

Verwijderd: noordwestelijke

Verwijderd: noordoostelijke

Voor wat betreft het realiseren van de veld- en terreinverlichting wordt in een later stadium, afhankelijk van de definitieve inrichting van het sportcomplex, middels lichthinderonderzoek onderzocht op welke wijze (positionering, oriëntatie van lichtmasten en armaturen) grenswaarden van de NSVV op de op afstand gelegen woningen aan het Mennerdahôf en It Holt niet worden overschreden. Een lichthinderonderzoek aan de hand van de aanbevelingen van de NSVV dient te worden overlegd alvorens omgevingsvergunning voor het bouwen van de lichtmasten kan worden verleend.

Voorts geldt dat het sportcomplex van een groenrand zal worden voorzien en tussen het sportcomplex en bestaande woningbouw aan de Mennerdahôf een parkzone met groenvoorzieningen is geprojecteerd. Op voorhand kan al worden gesteld dat het tussenliggend te realiseren groen voor een afschermende werking zal zorgen. Een voorwaardelijke verplichting is in de regels van dit bestemmingsplan opgenomen ten aanzien van de instandhouding van opgaande beplanting aan de oostelijke zijde van het sportcomplex. Dit houdt naast een goede landschappelijke inpassing tevens verband met het voorkomen van lichthinder.

Wanneer de lichtinstallaties zijn geplaatst, kunnen vervolgens nog lichtmetingen worden verricht om te verifiëren of een en ander correct is uitgewerkt in relatie tot de aanbevolen grenswaarden en met zekerheid kan worden vastgesteld dat deze niet worden overschreden. Zo nodig kunnen lichtmasten en armaturen worden bijgesteld of voorzien van afschermende kappen op het tegengaan van eventueel nog geconstateerde overschrijdingen en het gelijkmatig verlichten van de velden.

Conclusie

Gezien de opgenomen beschermingsregeling om lichthinder te voorkomen en de mogelijkereis nog te kunnen treffen maatregelen mag het bestemmingsplan op dit aspect uitvoerbaar worden geacht.

4.3

Verkeerseffecten

Algemeen

Uit oogpunt van een goede ruimtelijke ordening geldt voor ruimtelijke plannen de noodzaak van het onderbouwen van de verkeerseffecten die kunnen optreden als gevolg van nieuwe ontwikkelingen. De nadruk ligt daarbij op de effecten hiervan op de verkeersafwikkeling en parkeren (bereikbaarheid), de verkeersveiligheid en de verkeershinder (leefbaarheid).

Onderzoek

De verkeerseffecten vanwege een planvoornemen kunnen aan de hand van publicatie nr. 317 *“Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie”* (2012) van CROW (het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en

openbare ruimte) in beeld worden gebracht. In deze publicatie zijn vuistregels en kengetallen aangereikt om verkeerseffecten bij ontwikkelingen te bepalen. Er zijn kencijfers omtrent de ritproductie voor woon-, werk- en voorzieningenfuncties per weekdagemaal gegeven en ook parkeerkencijfers, met een minimale en maximale aan te houden bandbreedte. Bij gebruikmaking van vorengenoemde publicatie kan er van worden uitgegaan dat Deinum in 'matig stedelijk gebied' ligt en het plangebied tot de zone 'rest bebouwde kom' wordt gerekend.

Voor het plangebied van dit bestemmingsplan gelden twee functies die effecten op het verkeer en het parkeren hebben. Dit zijn het sportcomplex en de te realiseren havenvoorzieningen in en nabij de nieuwe vaarweg.

Parkeren

SPORTCOMPLEX

Voor sportvelden zijn geen cijfers voor de verkeersgeneratie bekend en zijn enkel parkeerkencijfers, en dan ook nog in zeer globale mate, beschikbaar. Er mag van worden uitgegaan dat minimaal 13 tot maximaal 27 parkeerplaatsen per 1 ha netto terrein (exclusief kantine, kleedruimten, oefenvelden en toiletten) beschikbaar dienen te zijn.

De bruto-oppervlakte van het terrein is circa 3,5 ha. In deze ruimte worden een viertal sportvelden gerealiseerd; twee voetbalvelden van elk 7.776 m², een kaatsveld van 6.000 m² en een korfbalveld van 1.056 m². In totaal betreft de netto-oppervlakte aan sportvelden dan ook 22.608 m². Dit leidt tot een aan te houden bandbreedte voor het parkeren van minimaal 29 en maximaal 61 parkeerplaatsen. Het minimumaantal is geborgd in dit bestemmingsplan. Op de inrichtingstekening (zie figuur 5) is uitgegaan van parkeren langs de toegangsweg van 75 m. Uitgaande van een standaardmaatvoering voor parkeerplaatsen van 3 m breedte bij 5 m diepte kunnen circa 65 parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Met een totaal aantal van 50 parkeerplaatsen voor auto's wordt voorzien in een gemiddelde parkeerbehoefte die naar verwachting volstaat voor het sportcomplex.

Verwijderd: 6

Verwijderd: a
an elke zijde
van de weg 25
parkeerplaatsen

Wat betreft het fietsparkeren geldt een gemiddeld kencijfer (in dit geval een beleidsmatig gewenst cijfer) van 61 fietsenstalplaatsen per hectare netto sportterrein. Voor het nieuwe sportcomplex zou derhalve idealiter sprake dienen te zijn van ongeveer 138 fietsenstalplaatsen. Dit is gezien het inwonertal van Deinum (circa 900 mensen) aan de ruime kant.

HAVENVOORZIENINGEN

Wat betreft de te realiseren havenvoorzieningen aan de noordzijde als wel aan de zuidzijde van het plangebied kunnen uit de CROW-publicatie enkel parkeerkencijfers betreffende jachthavens worden gebruikt die eveneens van zeer globale aard zijn; uitgegaan kan worden van een parkeerbehoefte van minimaal 0,5 tot maximaal 0,7 parkeerplaatsen per ligplaats. In dit bestemmingsplan is vastgelegd dat sprake zal zijn van niet meer dan 50 ligplaatsen dan wel aanlegplaatsen. Dit zou tot een parkeerbehoefte voor auto's van minimaal 25 en maximaal 35 parkeerplaatsen kunnen leiden. De CROW-publicatie geeft

echter aan dat met betrekking tot het toepassen van deze cijfers een forse marge in acht genomen kan worden. Een en ander kan afhankelijk zijn van de soort havenvoorziening die gerealiseerd wordt. Zo is een ligplaats de hoofdverblijfplaats voor een boot en betreft een aanlegplaats de voorziening die door passanten worden gebruikt. Met deze laatste gaat geen autogebruik gepaard, aangezien de vaarrecreant met de boot onderweg is.

Naast voorgaande dient er met het planvoornemen voor de woonvelden op toe te worden gezien dat te zijner tijd voldoende parkeergelegenheid wordt gecreëerd. Dit zal grotendeels op eigen terrein plaats dienen te vinden.

Verkeersgeneratie

Wat betreft verkeersgeneratie kan verder het volgende worden gesteld. De te realiseren woonvelden, die zoals bekend niet met dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, zijn geprojecteerd ter plaatse van het huidige sportterrein. In de huidige situatie is reeds sprake van een verkeersaantrekkende werking van dit gebied. Hierom mag dan ook worden verondersteld dat het planvoornemen niet tot een onevenredige verkeerstoename over de aanvoerende wegen in het dorp zal leiden. Daarnaast geldt een globale handreiking van gemiddeld 26,6 voertuigbewegingen per 100 ligplaatsen per dag voor de verkeersgeneratie van havenvoorzieningen. Voor het haventje met ligplaatsen in het noordelijke deel van het plangebied zou in dat geval slechts sprake zijn van circa 5 motorvoertuigbewegingen per weekdag.

Een tweede verbinding, als toevoeging op de bestaande weg langs de Sportleane, wordt met het ontwerpbestemmingsplan vanaf het nieuwe haventje naar het Pypsterhûf aangelegd. Het planvoornemen zal gezien de naar verwachting beperkte toename van verkeersbewegingen en mogelijkheid van spreiding over twee toegangswegen bovendien niet tot negatieve invloeden op de verkeersafwikkeling in de directe omgeving van het gebied leiden.

Gezien de beperkte toename van het verkeer in het dorp vanwege het planvoornemen en de voorgenomen herstructurering, waarbij tevens weginfrastructuur betrokken is, wordt verder verwacht dat de verkeersveiligheid niet in het geding zal komen en door het treffen van (herinrichtings)maatregelen hoogstwaarschijnlijk alleen maar zal verbeteren. Wat betreft verkeershinder (zoals geluidhinder en luchtkwaliteit) met betrekking tot leefbaarheid kan de stelling worden ingenomen dat deze in de toekomstige situatie aanzienlijk zal verbeteren, aangezien de nabijgelegen N31 verdwijnt en de nieuwe weginfrastructuur van de Haak om Leeuwarden op ruime afstand van het Deinum komt te liggen.

Conclusie

Er mag van worden uitgegaan dat het planvoornemen gezien de effecten op het verkeer een positieve uitwerking zal hebben en dat verder wat betreft de toekomstige parkeerbehoefte er in voldoende mate oplossingen in het gebied voor handen zijn.

4.4

Luchtkwaliteit

Wet- en regelgeving

Een ruimtelijk plan dient te voldoen aan regels voor luchtkwaliteit. Aange-
toond moet worden dat er geen normen worden overschreden. Nederland
heeft de Europese regels ten aanzien van luchtkwaliteit geregeld in paragraaf
5.2 van de Wet milieubeheer. Deze paragraaf staat bekend als de Wet lucht-
kwaliteit (Wlk). Deze wet heeft tot doel de volksgezondheid te beschermen
door luchtverontreiniging terug te dringen. Hiervoor zijn bepaalde maximum-
standaarden voor vervuiling in het leven geroepen. Overigens laat de wet ook
in specifieke gevallen de mogelijkheid open om hier vanaf te wijken.

De Wlk introduceert het onderscheid tussen 'kleine' en 'grote' projecten.
Kleine projecten dragen 'Niet In Betekenende Mate' (NIBM) bij aan de lucht-
kwaliteit. Zeer grote projecten dragen juist wel in betekende mate bij aan
de verslechtering van de luchtkwaliteit. Het gaat hierbij vooral om bedrijven-
terreinen en infrastructuur (wegen). In grote lijnen komt het er op neer dat
projecten die tot gevolg hebben dat de jaargemiddelde normen van fijnstof
(PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂) met meer dan 3% stijgen, worden aangemerkt
als een groot project. Kleine projecten die minder dan 3% bijdragen, behoeven
geen toetsing. De grenswaarden van NO₂ en PM₁₀ zijn de volgende:

stof	toetsing van	grenswaarde	geldig
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	60 µg / m ³	2010 t/m 2014
	jaargemiddelde concentratie	40 µg / m ³	vanaf 2015
fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	40 µg / m ³	vanaf 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentra- tie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg / m ³	vanaf 11 juni 2011

Het Rijk, de provincies en de gemeenten werken samen in het Nationale Sa-
menwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Dit programma heeft tot doel de
Europese luchtkwaliteitseisen te realiseren. Het NSL werpt in het kader van de
ruimtelijke ordening geen belemmeringen op voor projecten wanneer:

- er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een
grenswaarde;
- een project, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de
luchtkwaliteit leidt;
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen
of in het NSL;
- een project NIBM bijdraagt aan de luchtverontreiniging.

Sinds de inwerkingtreding van het NSL per 1 augustus 2009 is het begrip NIBM
gedefinieerd als 3% van de jaargemiddelde grenswaarde voor NO₂ en PM₁₀. Van
de grens van 3% verslechtering van de luchtkwaliteit is pas sprake wanneer een
ruimtelijk plan tot een toename van meer dan 1.424 voertuigbewegingen van

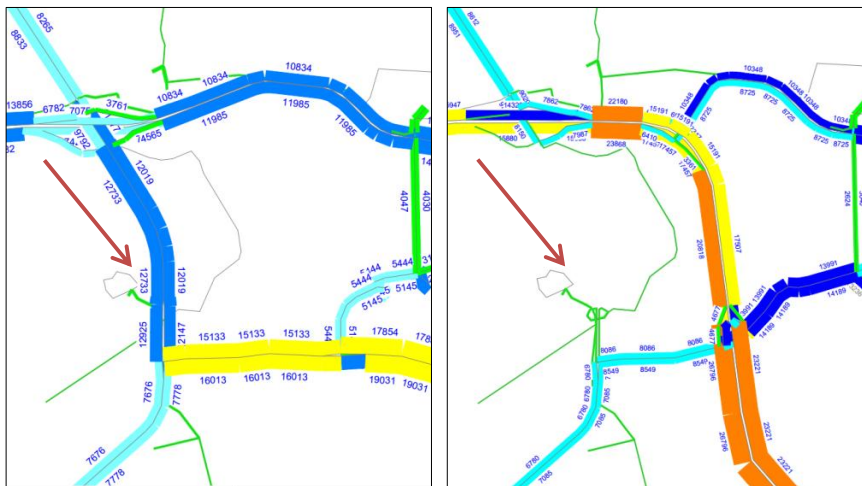
autoverkeer of 81 voertuigbewegingen van vrachtwagens per weekdagemaal leidt.

Gezien voorgaande dienen twee aspecten bij ruimtelijke ontwikkelingen in kaart te worden gebracht. Ten eerste of met de huidige luchtkwaliteit de ontwikkeling kan plaatsvinden en ten tweede of door uitvoering van het project de luchtkwaliteit niet navenant zal verslechteren en dus valt te kwalificeren als een NIBM-project.

Onderzoek

Het planvoornemen dat voorligt (verplaatsing van een sportaccommodatie en creëren van toeristisch-recreatieve voorzieningen), leidt niet tot een dusdanig groot aantal nieuwe extra verkeersbewegingen dat de luchtkwaliteit in het geding zou zijn. Dit komt omdat de huidige nabij Deinum gelegen N31 met het planvoornemen wordt opgeheven. Het nieuwe tracé ter ontsluiting van Leeuwarden (de Haak) komt dicht bij de stad te liggen. Met de infrastructurele ingrepen nabij Deinum komt een aanzienlijke verkeersstroom van bijna 25.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal (zie figuur 16) te vervallen (berekend⁴ voor 2020 in de referentiesituatie, wanneer het project betreffende de Haak om Leeuwarden geen doorgang zou vinden). In het geval van de voorgenomen gebiedsontwikkeling van Deinum-Oost is dan ook geen sprake is van een toename maar juist van een afname van het aantal voertuigbewegingen in het Deinum direct omringende gebied.

Verwijderd: 17



Figuur 16. Motorvoertuigen per etmaal in verkeersmodel voor referentiesituatie 2020 (links) en situatie na uitvoering Haak om Leeuwarden (rechts) [Bron: DHV, 2009]

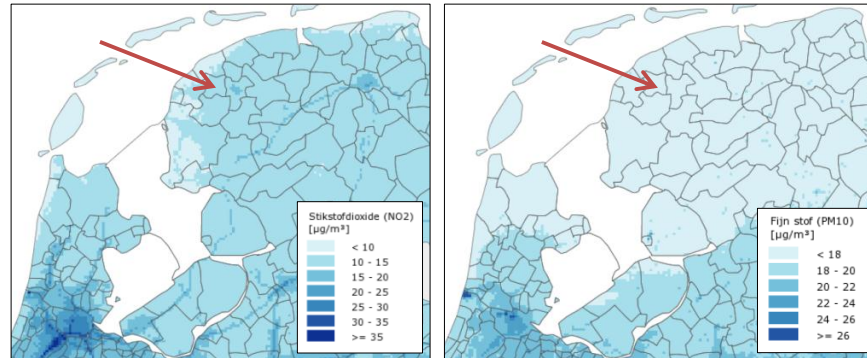
Verwijderd: 17

Voorgaande komt ten goede aan de luchtkwaliteit ter plaatse. Het planvoornemen leidt dan ook niet tot een verslechtering maar juist van een verbetering

⁴ “Verkeersgegevens: Planstudie N31 Haak om Leeuwarden”, DHV B.V., i.o.v. Provincie Fryslân, dossier B6712.01.001, registratienummer NN-ON20090051, versie 8, februari 2009, definitief.

van de luchtkwaliteit, die overigens in deze regio al goed is in de huidige situatie wat betreft NO₂ en PM₁₀ (zie figuur 17). Uit gegevens van het Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS)⁵ blijken de waarden betreffende luchtkwaliteit in de huidige situatie in en rondom het plangebied namelijk circa 11,7 en 16,3 voor NO₂ respectievelijk PM₁₀ te betreffen.

Verwijderd: 1
8



Figuur 17. Grootschalige Concentratie- en Depositiekaarten Nederland omtrent actuele luchtkwaliteit in 2013: NO₂ (links) en PM₁₀ (rechts) [Bron: Ministerie van VWS]

Verwijderd: 1
8

Uit uitgevoerd luchtkwaliteitsonderzoek⁶ in het kader van de Haak om Leeuwarden blijkt eveneens dat de luchtkwaliteit in het gebied vanwege de infrastructuurle ingrepen niet tot belemmeringen leidt. Wat betreft de voorgenomen plannen kan gezien voorgaande derhalve worden gesteld dat geen sprake is van een significant negatieve invloed op de luchtkwaliteit in het gebied en dat nader onderzoek naar de luchtkwaliteit achterwege kan blijven.

Conclusie

Het planvoornemen mag worden beschouwd als een NIBM-plan. Vanwege het planvoornemen worden de wettelijk gestelde grenswaarden wat betreft het aspect luchtkwaliteit niet overschreden.

4.5

Geluidhinder

De Wet geluidhinder (Wgh) is er op gericht om geluidhinder vanwege onder meer wegverkeerslawaai, spoorweglawaai en industriellawaai te voorkomen en te beperken. De Wgh bepaalt dat de 'geluidsbelasting' op gevels van woningen en andere geluidsgevoelige objecten niet hoger mag zijn dan een in de wet bepaalde norm. In veel gevallen is deze norm 48 dB, die als voorkeursgrenswaarde wordt aangeduid.

⁵ Benaderbaar via: <http://www.geodata.rivm.nl/gcn/>

⁶ "Luchtkwaliteitsonderzoek Ontwerptractébesluit N31 Haak om Leeuwarden", Arcadis Nederland BV i.o.v. Rijkswaterstaat Noord-Nederland, 110623/CE9/OD0/000704, 10 maart 2009.

4.5.1

Wegverkeerslawaa i

Wet- en regelgeving

In de Wgh is bepaald dat elke weg een geluidzone heeft. Wanneer binnen een geluidzone nieuwe geluidgevoelige objecten, zoals woningen, worden gereali-seerd, moet door middel van akoestisch onderzoek worden vastgesteld of aan de grenswaarden uit de Wgh wordt voldaan.

Onderzoek

In de gehele bebouwde kom van Deinum, zo ook aan It Holt, geldt een maxi-mumsnelheid van 30 km/uur. Met een dergelijk verkeersregime gelden geen geluidszones op grond van de Wgh waarbinnen akoestisch onderzoek naar weg-verkeerslawaa i op nieuw te realiseren geluidgevoelige objecten dient te wor-den uitgevoerd. Met het planvoornemen zal geen realisatie van nieuwe geluidgevoelige bebouwing binnen een wettelijke vastgelegde geluidzone plaatsvinden. Derhalve is er geen noodzaak tot het verrichten van akoestisch onderzoek vanwege wegverkeerslawaa i in het kader van de Wgh.

[PM Reconstructie Hendrik Algerawei](#)

4.5.2

Spoorweglawaa i

Wet- en regelgeving

Wat betreft de bij wijzigingsmogelijkheid voorgenomen woon-werkeenheden aan It Holt is hoofdstuk 7 (Zones langs spoorwegen) van de Wgh van belang vanwege de nabijgelegen spoorlijn Leeuwarden - Harlingen (traject 10). De spoorlijn kent een toetsingszone van 100 m ter weerszijden van het spoor van-uit de buitenste spoorstaaf. Per 1 juli 2012 is wetgeving omtrent geluidspro-ductieplafonds van kracht geworden. Hierin is onder meer vastgelegd welke geluidproductie een spoorweg maximaal mag voortbrengen op aan weerszijden van de spoorweg gelegen referentiepunten. Referentiepunten liggen om de 100 m langs het spoor, op 4 m boven lokaal maaiveld en op een vaste afstand van 50 m aan weerszijden.

Onderzoek

Binnen de toetsingszone van 100 m wat betreft spoorweglawaa i geldt een waarde van 55 dB voor geluidsgevoelige bebouwing als hoogst toelaatbare ge-luidsbelasting van de gevel. Akoestisch onderzoek naar spoorweglawaa i is noodzakelijk wanneer binnen de toetsingszone geluidsgevoelige objecten wor-den opgericht. De voorgenomen bedrijfswoningen betreffende de te realiseren woon-werkeenheden aan It Holt worden in dit kader als geluidsgevoelig object aangemerkt. Ter plaatse van de voorgenomen kavels voor woon-werkeenheden zijn de referentiepunten 307 en 309 van toepassing en blijkt op een afstand van 50 m een geluidsproductieplafond van 52 dB te zijn vastgesteld. Heersende geluidwaarden op dit moment zijn met 46,7 dB en 48,1 dB aanzienlijk lager.

Gezien het vastgestelde geluidsproductieplafond van 52 dB op 50 m vanaf de buitenste spoorstaaf kan te allen tijde worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB wanneer op grotere afstand de mogelijkheid voor het oprichten van bedrijfswoningen wordt geboden. Realisatie van het voornemen betreffende woon-werkeenheden middels een wijzigingsplan zal in dat geval dan ook geen belemmeringen vanwege spoorweglawaaï ondervinden.

4.5.3

Industrielawaai

Wet- en regelgeving

Op grond van de Wgh dient bij de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan onder meer aandacht aan Industrielawaai te worden besteed. Dit is met name het geval als een bestemmingsplan de mogelijkheid van de vestiging van een inrichting als bedoeld in artikel 40 juncto artikel 1 Wgh insluit.

Onderzoek

Met het planvoornemen is geen sprake van het toestaan van geluidsgezoneerde inrichtingen. In de nabijheid van het plangebied betreft Vliegbasis Leeuwarden een geluidsgezoneerd industrieterrein. De zonegrens van de geluidzonering loopt ten zuiden van Marsum, maar reikt niet tot aan Deinum. Derhalve is geluidhinder vanwege Industrielawaai niet van toepassing op het plangebied en niet relevant voor dit bestemmingsplan.

4.5.4

Luchtvaartlawaaï

Wet- en regelgeving

Vanwege Vliegbasis Leeuwarden gelden in de gemeente Menameradiel ook geluidscontouren die samenhangen met vliegbewegingen. Op basis van artikel 25 van de Luchtvaartwet is door de minister van het voormalige Ministerie van VROM het Besluit geluidsbelasting grote luchtvaart (Stb. 1996, 668, 17 december 1996) vastgesteld. In dit besluit is bepaald wat de consequenties zijn van contouren van Kosteneenheden (Ke) voor bestaande en nieuw op te richten geluidsgevoelige gebouwen binnen een geluidszone en dan in het bijzonder voor woningen. De grenswaarde voor de geluidsbelasting op nieuwe geluidsgevoelige objecten is vastgesteld op 35 Ke.

Onderzoek

Rondom Vliegbasis Leeuwarden gelden geluidscontouren die samenhangen met vliegbewegingen. Het gehele plangebied ligt buiten de 35 Ke-contour van de aan- en afvliegroute van de vliegbasis. Derhalve hoeft hiermee geen rekening te worden gehouden.

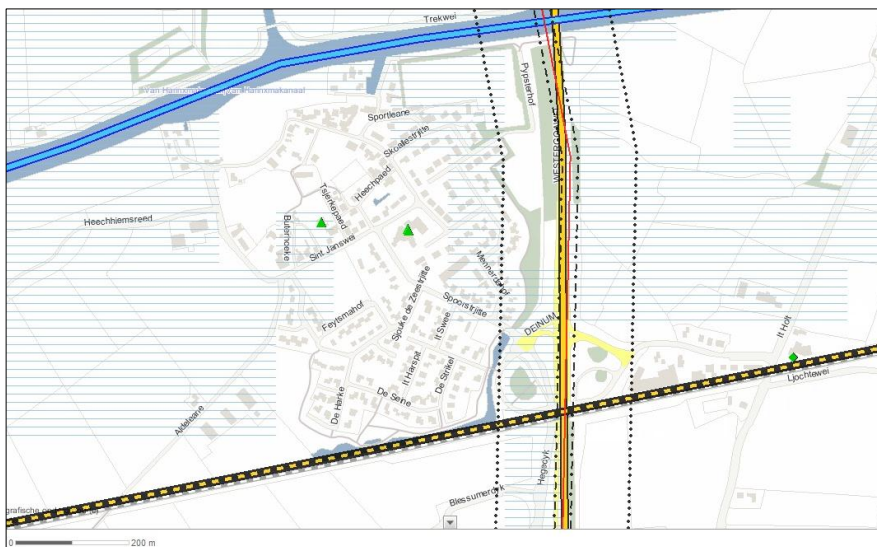
Conclusie

4.6

Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's voor de omgeving 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.

In het kader van het Interprovinciaal Overleg (IPO) is een zogenoemde risicokaart ontwikkeld⁷. Op de risicokaart staan verschillende risico-ontvangers en risicobronnen aangegeven. Voor het bestemmingsplan is op de risicokaart nagegaan of ook aandachtspunten op het vlak van de externe veiligheid aanwezig zijn.



Figuur 18. Risicokaart [Bron: IPO, 2014]

Verwijderd: 19

De bestaande provinciale weg N31 is een risicobron in het kader van het 'transport van gevaarlijke stoffen'. Deze weg wordt uit het gebied verwijderd en is dan ook niet van invloed op het plangebied. Daarnaast geldt het Van Ha-

⁷ Benaderbaar via: <http://www.risicokaart.nl>

rinxmakanaal als risicobron in het geval van een ‘ongeval op water’ en is de spoorlijn Leeuwarden-Harlingen als risicobron in het kader van ‘ongeval op land’ aangewezen. Dergelijke risicobronnen hebben betrekking op een mogelijk ongeval tussen voer- of vaartuigen op respectievelijk het water of het spoor. Dit leidt enkel tot gevaar ter plaatse van het Van Harinxmakanaal of het spoortraject. Een dergelijk risico heeft derhalve geen betrekking op de voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied.

Opgemerkt dient te worden dat er ook geen sprake is van een relevant risico ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het water of het spoor. In de gegevens van Basisnet Water en Basisnet Spoor wordt hier namelijk geen melding van gemaakt. Een dergelijk risico is hier dan ook niet aan de orde.

Conclusie

Vanuit het oogpunt van externe veiligheid bestaan er geen belemmeringen voor de uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

4.7

Bodem

Wet- en regelgeving

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is bepaald dat in de toelichting op een ruimtelijk plan inzicht verkregen moet worden in de uitvoerbaarheid van het plan. Dit betekent dat er onder meer inzicht verkregen moet worden in de noodzakelijke financiële investering in een (mogelijk noodzakelijke) bodemsanering. Een onderzoek naar de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem is derhalve onderdeel van de onderzoeksverplichting bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan. Uitgangspunt ten aanzien van de bodemkwaliteit is dat deze bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zodanig goed moet zijn dat er geen risico's voor de volksgezondheid bestaan bij het gebruik van het plangebied voor wonen of een andere functie. Ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening moet het bestemmen van gronden met een bodem van onvoldoende milieuhygiënische kwaliteit met een hiervoor gevoelige bestemming in beginsel worden voorkomen.

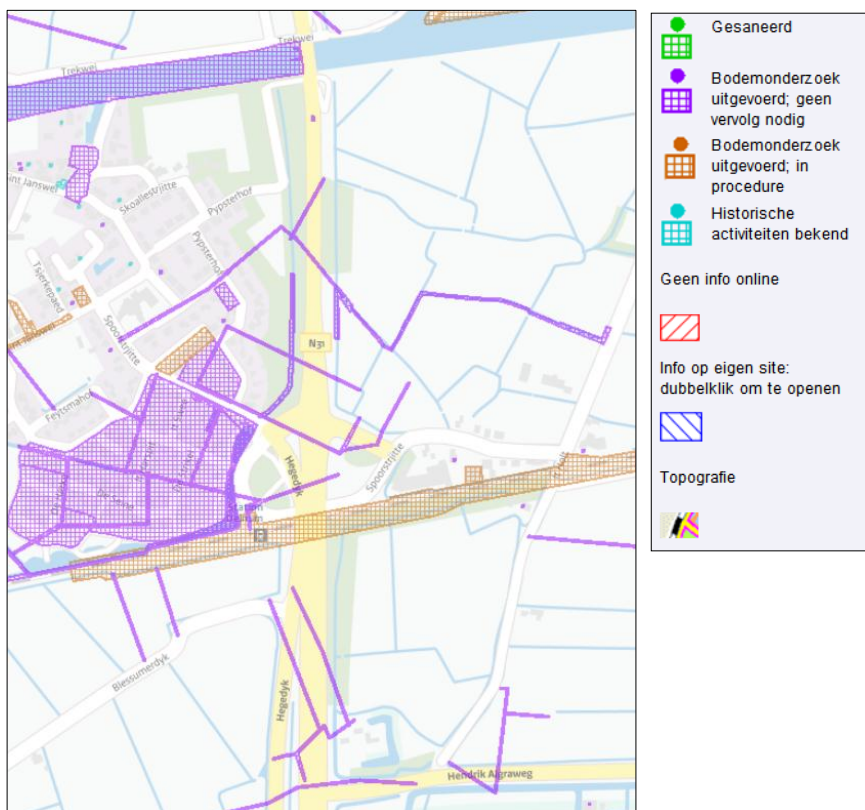
Onderzoek

Op de bodeminformatiekaart van Rijkswaterstaat⁸ 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.

⁸ Benaderbaar via: <http://www.bodemloket.nl>

In figuur 19 is het voor het plangebied betreffende fragment van de bodeminformatiekaart opgenomen. Uit de informatie van het bodemloket blijkt dat enkele bodemonderzoeken in het plangebied bekend zijn. Het gaat hierbij om slootdempingen ter plaatse van en langs het tracé van de provinciale weg. Hiervan is in het onderzoeksjaar 2000 geconstateerd dat deze terreindelen voldoende zijn onderzocht en geen vervolgonderzoeken noodzakelijk zijn. Wat betreft het spoortracé is in 2003 oriënterend bodemonderzoek door Tauw uitgevoerd. Uit de gegevens van het bodemloket blijkt dat hiervoor geldt dat het uitvoeren van nader onderzoek noodzakelijk is. Voor het overige geldt dat het plangebied een onverdachte locatie is. Aangezien met het planvoornemen van dit bestemmingsplan geen verblijfsfuncties in het plangebied worden gerealiseerd, mogen de plannen daarmee in beginsel uitvoerbaar worden geacht. Ook voor onverdachte terreinen geldt overigens dat bodemverontreiniging kan worden aangetroffen, omdat altijd activiteiten kunnen hebben plaatsgevonden die tot verontreiniging van de bodem hebben geleid en die thans niet bekend zijn. In dat kader dient dan ook rekening te worden gehouden met het mogelijk werken in en het afvoeren van licht tot sterk verontreinigde grond.

Verwijderd: 20



Figuur 19. Bodeminformatiekaart [Bron: Rijkswaterstaat, 2014]

Verwijderd: 20

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

Op voorhand geldt dat de uitvoerbaarheid van het planvoornemen van dit bestemmingsplan planologisch gezien niet door onvoldoende milieuhygiënische kwaliteit van de bodem wordt belemmerd. Dit omdat geen bodemgevoelige functies (zoals wonen) bij recht met dit bestemmingsplan 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 een milieuhygiënische verklaring van de gronden noodzakelijk zijn. Dit is evenwel sterk afhankelijk van de toepassingslocatie. Een milieuhygiënische verklaring is middels bodemonderzoek te verkrijgen.

4.8

Ecologie

Wet- en regelgeving

In het kader van de uitvoerbaarheid van ruimtelijke plannen is het conform artikel 3.1.6 Bro noodzakelijk om aandacht te besteden aan de effecten op natuurwaarden. Effecten dienen te worden beoordeeld in relatie tot bestaande wet- en regelgeving op het gebied van zowel soorten- als wel gebiedsbescherming. De soortenbescherming is vastgelegd in de Flora- en faunawet (Ffw) en de gebiedsbescherming in de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw 1998), de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en de Verordening Romte Fryslân 2014. Er dient wat betreft de effecten op natuurwaarden onder meer aangegeven te worden of er als gevolg van een planvoornemen vergunningen of onthefingen noodzakelijk zijn en, zo ja, of deze verkregen kunnen worden.

SOORTENBESCHERMING

De Ffw is gericht op het beschermen en het behouden van de goede staat van instandhouding van in het wild levende plant- en diersoorten en hun directe leefomgeving. Uitgangspunt hierbij is het zogenoemde 'nee, tenzij-principe'. Dit betekent dat werkzaamheden en dergelijke in beginsel niet zijn toegestaan. Onder voorwaarden kan hier op grond van een vrijstelling of ontheffing van worden afgeweken. In de Ffw is onder andere bepaald dat eenieder die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat zijn handelen of nalaten te handelen nadelige gevolgen kan hebben voor flora en fauna, gedwongen is dergelijk handelen of nalaten achterwege te laten. Dit voor zover dit in redelijkheid van hem kan worden gevraagd. Diegene moet alle maatregelen nemen die in redelijkheid van hem kunnen worden gevraagd om die nadelige gevolgen te voorkomen, te beperken of ongedaan te maken.

De Nbw 1998 bundelt de gebiedsbescherming van nationaal begrensde natuurgebieden. In de Nbw 1998 zijn ook de bepalingen vanuit de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn verwerkt. Onder de Nbw 1998 zijn drie typen gebieden aangewezen en beschermd: Natura 2000-gebieden, Staats- en Beschermde Natuurmonumenten en Wetlands. Verder is deze wet de basis voor het nationale Natuurbeleidsplan waarin de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is geregeld. De EHS is een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen belangrijke natuurgebieden in Nederland en vormt de basis voor het natuurbeleid. De EHS is als beleidsdoel opgenomen in SVIR en is uitgewerkt in het Streekplan Fryslân 2007.

GEBIEDSBESCHERMING

Onderzoek

In het licht van voorgaande bezien is ecologisch onderzoek vanwege het planvoornemen uitgevoerd⁹. Dit onderzoek heeft bestaan uit een literatuuronderzoek en diverse veldbezoeken en gaat in op zowel soorten- als wel gebiedsbescherming. De belangrijkste resultaten en conclusies zijn in navolgende opgenomen. Het gehele natuurwaardenonderzoek geldt als separate bijlage bij dit bestemmingsplan.

SEPARATE BIJLAGE:
ECOLOGISCH ONDERZOEK

Gebiedsbescherming

Beschermde gebieden in het kader van de Nbw 1998 en het provinciaal ruimtelijk natuurbeleid liggen op ruime afstand van het plangebied. Gezien de aard van het ruimtelijke plan zijn geen negatieve effecten op deze gebieden te verwachten. Voor deze activiteit is daarom geen vergunning op grond van de Nbw 1998 nodig. De activiteit is op het punt van natuur niet in strijd met de Verordening Romte Fryslân 2014. Het bevoegd gezag voor het bestemmingsplan, de gemeenteraad van Menameradiel, dient deze conclusie ten aanzien van de Nbw 1998 te betrekken bij de vaststelling van het (bestemmings)plan (Nbw 1998 artikel 19j).

Soortenbescherming

Uit het onderzoek komt naar voren dat binnen het plangebied verschillende op basis van de Ffw beschermde soorten aanwezig zijn. In het kader van mogelijke verbodsovertredingen van de Ffw zijn de navolgende aspecten van belang.

Vleermuizen

Hoewel het toekomstbeeld van het plangebied een soortgelijke waarde als foerageergebied voor gewone dwergvleermuis heeft, kan tijdens de realisatie van het plan een sterke afname van het foerageergebied optreden. Met het nemen van mitigerende maatregelen - inpassen bestaand groen en gefaseerd ontwikkelen - kan een negatief effect en daarmee een verbodsovertreding worden voorkomen.

OPGAAND
GROEN

⁹ "Advies Natuurwaarden Gebiedsontwikkeling Deinum-Oost", BügelHajema Adviseurs, Assen, projectnummer 148.00.06.06.02.00, 5 november 2014.

Foeragegebied en vliegroutes maken onderdeel uit van de functionele leefomgeving van voortplanting- en vaste rust- en verblijfplaatsen. Het verstoren of de vernietiging van essentieel foeragegebied en vliegroutes betreft daarmee een verstoring van voortplanting- en vaste rust- en verblijfplaatsen (artikel 11 Ffw).

VAN HARINXMAKANAAL

Verlichting (koplampen) van gemotoriseerd verkeer op en straatverlichting langs de nieuwe wegen nabij het Van Harinxmakanaal kunnen in potentie leiden tot verstoring van foeragegebied en vliegroutes van meervleermuis. Meervleermuis is gevoelig voor verstoring door licht. De soort vliegt/jaagt tot 60 cm boven het wateroppervlak. Verstoring door uitstraling van verlichting van gemotoriseerd verkeer kan worden voorkomen door de aanleg van een verhoogde kade of het verdiept aanleggen van de weg. Ten aanzien van straatverlichting kan gekozen worden voor speciale armaturen waarbij verlichting richting het Van Harinxmakanaal wordt afgeschermd of voor een minder storende verlichtingskleur wordt gekozen zoals amber.

Broedvogels

ROEK

In de boomgroepen binnen de lussen van de op- en afritten van de N31 ter hoogte van Deinum alsmede in de bomenrij langs de N31/N359 ter hoogte van de afslag Heerenveen/Drachten zijn broedkolonies van roek aanwezig. Nesten van roek zijn het gehele jaar rond streng beschermd op basis van de Ffw. Verstoring en vernietiging van deze jaarrond beschermde nestplaatsen is ook buiten het broedseizoen ontheffingsplichtig (artikel 11 Ffw).

SPERWER

In de beplanting op het westelijke talud van de N31 is een nestplaats van sperwer aanwezig. Nesten van sperwer zijn het gehele jaar rond streng beschermd op basis van de Ffw.

ONTHEFFING

Te nemen maatregelen om een ontheffing te verkrijgen voor het verstoren van de nestplaatsen van roek en sperwer zal een aanzienlijk investering met zich mee brengen. Daarnaast zal het een geruime tijdsperiode in beslag nemen om nieuw broedbiotoop te creëren. De broedbiotoop van roek en sperwer worden bij voorkeur dan ook zoveel mogelijk met hun functionele leefomgeving ingepast.

ALGEMEEN

Verspreid over het plangebied kunnen vogels tot broeden komen. Alle inheemse vogelsoorten zijn streng beschermd. Voor het verstoren en vernietigen van in gebruik zijnde nesten kan in eerste instantie geen ontheffing worden verkregen. Bij de planning en uitvoering van de inrichtingswerkzaamheden dient daarom voldoende rekening wordt gehouden met het broedseizoen van vogels om zo een verbodsovertreding van de Ffw te voorkomen.

Vissen

BITTERVOORN EN
KLEINE MODDERKRUIPER

De vaarten ten zuiden van de spoorlijn vormen een onderdeel van het leefgebied van bittervoorn en kleine modderkruiper. Hoewel voor het vergraven van deze vaarten niet per definitie op voorhand een ontheffingsaanvraag noodza-

kelijk lijkt, ligt het in de verwachting dat een eventuele ontheffing ten behoeve van de werkzaamheden aan de wateren voor verstoring van leefgebied van bittervoorn verkregen kan worden. Bij de nadere uitwerking van het plan zal dit aspect verder moeten worden uitgewerkt. Voorwaarde is wel dat er voldoende mitigerende maatregelen moeten worden genomen.

Ten aanzien van kleine modderkruiper kan worden gewerkt volgens een goedgekeurde gedragscode): bijvoorbeeld de Gedragscode Provinciale infrastructuur of de Gedragscode Flora- en faunawet voor Waterschappen.

Mitigerende maatregelen kunnen onder meer bestaan uit:

- het afstemmen van de aanleg en inrichting van de nieuwe watergangen op de biotoop-eisen van bittervoorn en kleine modderkruiper;
- het vergraven van watergangen in een periode die voor vissen het minst verstoring is (buiten koude winterperioden en de voortplantingstijd);
- het deels verplaatsen van grotere zoetwatermosselen uit de te vergraven watergangen naar reeds vergraven watergangen.

Uitvoerbaarheid

Uit het onderzoek naar effecten op beschermde natuurwaarden blijkt dat vanuit de Ffw belemmeringen ten aanzien van de uitvoering van het planvoornemen naar voren komen. Ruimtelijk relevante aspecten van mitigerende maatregelen voor vleermuizen en vogels (inpassen van bestaand groen) zouden in het bestemmingsplan kunnen worden opgenomen.

Ten aanzien van de overige maatregelen zou uitgewerkt kunnen worden of dit in het plan inpasbaar is. De insteek is om zoveel als mogelijk aan natuurwaarde te behouden dan wel te versterken in het plangebied. In dit kader is eerder ook de *“Memo Ecologische Suggesties Herstructurering Deinum-Oost”* opgesteld waarmee suggesties voor een vijftal onderwerpen betreffende de versterking van natuur in het plangebied is gegeven¹⁰. Deze memo geldt als bijlage bij dit bestemmingsplan. Bij de uiteindelijke planuitvoering kunnen de hierin gedane suggesties worden meegenomen.

BIJLAGE 2:
MEMO ECOLOGISCHE
SUGGESTIES

Voor zover niet in voldoende mate aan te treffen mitigerende maatregelen kan worden voldaan, dient een ontheffingsaanvraag volgens artikel 75C van de Ffw bij de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) te worden ingediend. Voor de definitieve inrichtingstekening die voorligt, geldt een dergelijke ontheffingsaanvraag in ieder geval voor roek en sperwer.

¹⁰ *“Memo Ecologische suggesties Herstructurering Deinum-Oost”*, BügelHajema Adviseurs, Assen, projectnummer 148.00.06.06.02, 6 mei 2014.

Ontheffingsaanvragen

Door Altenburg & Wymenga is in opdracht van de Provinsje Fryslân een ecologische inventarisatie¹¹ naar de opruimwerkzaamheden op een tiental locaties nabij het tracé van de Haak om Leeuwarden uitgevoerd, waaronder ook delen van het plangebied van voorliggend bestemmingsplan. Naar aanleiding hiervan vindt een ontheffingsaanvraag gericht op roek en sperwer alsook bittervoorn door Altenburg & Wymenga plaats.

Verwijderd: in gecombineerde vorm met andere planlocaties voor de Haak om Leeuwarden

Conclusie

Er wordt van uitgegaan dat de benodigde ontheffingen die voor het planvoornemen worden aangevraagd redelijkerwijs verleenbaar zullen zijn. Gelet hierop en de mogelijkerwijs nog te treffen maatregelen die kunnen worden voorgeschreven door RVO, mag worden aangenomen dat voorliggend bestemmingsplan uitvoerbaar is uit oogpunt van ecologie.

4.9

Erfgoed

4.9.1

Archeologie

Wet- en regelgeving

Ter implementatie van het Verdrag van Malta in de Nederlandse wetgeving is op 1 september 2007 de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (WAMZ) in werking getreden. Deze nieuwe wet maakt deel uit van de (gewijzigde) Monumentenwet 1988 (Monw). De kern van de WAMZ is dat wanneer de bodem wordt verstoord, de archeologische resten intact moeten blijven (in situ). Wanneer dit niet mogelijk is, worden archeologische resten opgegraven en elders bewaard (ex situ). De WAMZ verplicht gemeenten bij het opstellen van bestemmingsplannen rekening te houden met de in hun bodem aanwezige waarden. Naast het inventariseren van de te verwachten archeologische waarde, zal het bestemmingsplan uiteindelijk, indien nodig (en mogelijk), een bescherming moeten bieden voor waardevolle gebieden.

Onderzoek

Op de Friese Archeologische Monumentenkaart Extra (FAMKE) van de Provinsje Fryslân¹², is informatie opgenomen over archeologische waarden. Op deze kaart is voor vrijwel de gehele provincie per locatie aangegeven wat de archeologische verwachtingswaarden zijn. Daarbij worden twee verschillende perioden onderscheiden:

¹¹ "Ecologische beoordeling van de gebiedsinrichting rondom de Haak om Leeuwarden", Altenburg & Wymenga ecologisch onderzoek, Feanwâlden, A&W-notitie 2032_25, concept, 2 oktober 2014.

¹² Benaderbaar via: <http://www.fryslan.nl/famke>

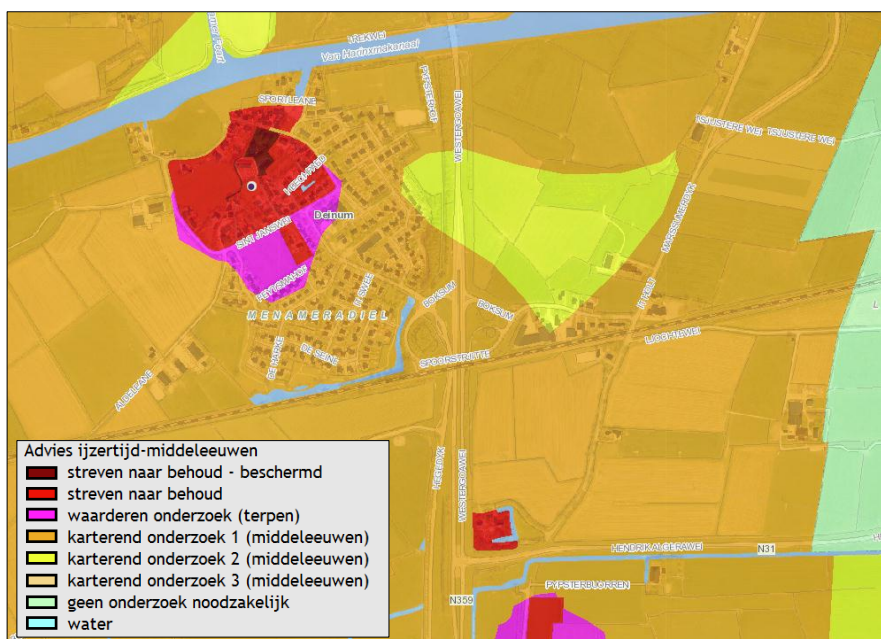
1. Steentijd - Bronstijd

Voor het plangebied geldt voor de periode steentijd-bronstijd dat geen 'onderzoek noodzakelijk' is.

2. IJzertijd - Middeleeuwen

Wat betreft de periode ijzertijd-middeleeuwen geldt in hoofdzaak het advies 'karterend onderzoek 1' en in mindere mate 'karterend onderzoek 2'. Deze adviezen houden in dat in het gebied zich archeologische resten kunnen bevinden uit de genoemde onderzoeksperiode. De provincie beveelt daarom aan om karterend archeologisch onderzoek te verrichten bij ingrepen van meer dan 500 m² respectievelijk 2.500 m². Het uit te voeren onderzoek dient minimaal uit zes boringen per hectare te bestaan, waarbij duidelijk dient te worden of vindplaatsen in het gebied aanwezig zijn. De resultaten van het karterend onderzoek kunnen uitwijzen dat de voorgenomen ingreep niet bezwaarlijk is, of met welke randvoorwaarden rekening moet worden gehouden. Door de provincie is gesteld dat wanneer het een bebouwde kom betreft er in de onderzoeksstrategie rekening moet worden gehouden met recente verstoringen die zich kunnen hebben voorgedaan. In geval er een of meerdere vindplaatsen worden aangetroffen, dan zal uit nader (waarderend) onderzoek moeten blijken hoe waardevol deze vindplaatsen zijn. De aard van dit waarderend (vervolg)onderzoek hangt af van het type aangetroffen vindplaats.

KARTEREND ONDERZOEK
1 EN 2



Figuur 20. Onderzoekperiode IJzertijd-Middeleeuwen op FAMKE
[Bron: Provinsje Fryslân, 2014]

Verwijderd: 21

Onder de grootte van een ingreep wordt door de Provinsje Fryslân de totale oppervlakte van een bestemmingswijziging ten opzichte van een geldend bestemmingsplan verstaan, waarbij het niet gaat om de daadwerkelijke verstoring van de bodem, maar de oppervlakte waarmee de bodem door de bestemmingswijziging nu of in de toekomst verstoord kan gaan worden. Het

planvoornemen voorziet in het grootschalig roeren en bebouwen van gronden in het plangebied waarbij de aangegeven oppervlaktes wat betreft de onderzoeksgrenzen worden overschreden. Derhalve geldt de noodzaak tot het uitvoeren van archeologisch onderzoek voor het planvoornemen.

Archeologisch bureauonderzoek

SEPARATE BIJLAGE:
ARCHEOLOGISCH
BUREAUONDERZOEK

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 uitgevoerd¹³. De rapportage hiervan geldt als separate bijlage bij dit bestemmingsplan. In het archeologisch onderzoek is het volgende advies voor het plangebied afgegeven.

Het tracé van de N31 tussen Deinum en Boksum (ijsbaan Pypsterbuorren) ligt op de westelijke oeverwal van de Middelzee in een gebied dat sinds het midden van de ijzertijd altijd voor permanente bewoning geschikt is geweest. Het gedeelte van het plangebied ten noorden van het spoor grenst onmiddellijk aan de dorpsterp van Deinum. In dit gedeelte ligt ook de kruising van de N31 met It Holt, die verdiept is aangelegd. Voor deze ongelijkvloerse kruising is een gedeelte van het plangebied tot ongeveer 3,5 m beneden het maaiveld ontgraven.

Naar aanleiding van de nabijheid van de dorpsterp van Deinum, de twee daar gelegen stinsen (Feijtsma en Siertsma) en de diverse archeologische waarnemingen die op en rond de terp van Deinum zijn gemeld, wordt dit deel van de locatie, met uitzondering van de kruising N31-It Holt, als zeer kansrijk voor archeologische waarden aangemerkt. De kruising N31-It Holt heeft naar aanleiding van de reeds bestaande diepe ontgraving een lage trefkans op archeologische waarden.

Het deel van het tracé ten zuiden van de spoorlijn Harlingen-Leeuwarden ligt in de nabijheid van zowel de dorpsterpen van Deinum als van Boksum en in de nabijheid van de stinsen Feijtsma en Siertsma in Deinum en Oedsma in Boksum. Het onderzoeksgebied omringt bij de kruising met de Hendrik Algera-



Figuur 21. Overzicht advieszones vervolgonderzoek middels grondboringen (in rood)
[Bron: De Steekproef, 2014]

Verwijderd: 2
2

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

wei een boerderij die als stinsterrein wordt aangemerkt; de boerderij heeft op de kaart van Schotanus á Sterringa uit 1718 geen naam, maar wordt wel als stemmende plaats vermeld. De geomorfologische kaart en de hoogtekaart tonen tussen Deinum en Boksum een fossiele beekloop. Op basis hiervan wordt de kans op het aantreffen van archeologische waarden in dit deel van het onderzoeksgebied hoog geacht.

Op basis van voorgaande is geadviseerd om in de gehele planlocatie, met inbegrip van de bestaande verharding en met uitzondering van het verdiept aangelegde ongelijkvloerse kruispunt N31-It Holt en de bestaande ophoging van de oprit naar de brug over het Van Harinxmakanaal, conform het geldende beleid zoals aangegeven op de FAMKE een karterend booronderzoek met een minimale dichtheid van zes boringen per hectare en een minimum aantal boringen van zes per planlocatie uit te laten voeren.

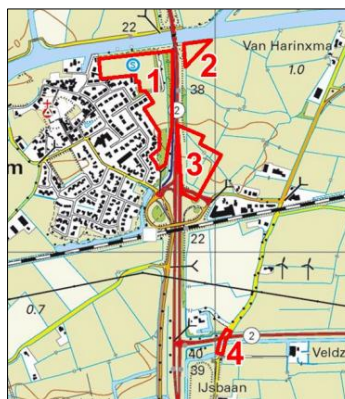
Wanneer de werkzaamheden zich zouden beperken tot enkel het verwijderen van bestaande verhardingen of recente ophogingen is geen archeologisch onderzoek noodzakelijk.

Inventariserend archeologisch veldonderzoek

Naar aanleiding van de advisering in het archeologisch bureauonderzoek is vervolgens door De Steekproef op vier locaties een inventariserend archeologisch veldonderzoek verricht¹⁴, met gemiddelde boordichtheden van respectievelijk 6, 18, 7 en 20 boringen per hectare. Ook deze rapportage geldt als separate bijlage bij dit bestemmingsplan. Op grond van de verkregen boorresultaten middels een totaal van 52 grondboringen in het veld is het volgende geconcludeerd en geadviseerd.

Van locaties 1 en 3 is bekend dat er een geul gelopen heeft die een zijtak was van de vroegere Middelzee. In locaties 1 en 2 ligt het gedempte Deinumer Rak, een vaart die van Leeuwarden naar Harlingen liep. Locatie 4 ligt op een middeleeuwse dijk.

Buiten de geul en het rak kunnen resten van bewoning uit de middeleeuwen of eerdere periodes bewaard zijn gebleven. Van bewoning uit de periodes ijzertijd, romeinse tijd en vroege middeleeuwen zou in de bodem echter een afval-/cultuurlaag bewaard gebleven moeten zijn en die is niet aangetroffen. Wel



Figuur 22. Nader onderzochte locaties middels inventariserend archeologisch veldonderzoek

SEPARATE BIJLAGE:
INVENTARISEREND
ARCHEOLOGISCH
VELDONDERZOEK

¹⁴ “Deinum, N31 (Gemeente Menameradiel, Frl.) Een Inventariserend Archeologisch Veldonderzoek”, De Steekproef bv, Zuidhorn, steekproefrapport 2015-01/09^e, definitief, 17 februari 2015.

zijn lokaal enkele spikkels gebakken klei en houtskool opgeboord, maar die lijken met water en wind van elders te zijn aangevoerd. Resten van eventuele bewoning uit de late middeleeuwen zullen door de bedijking niet zijn overslibd. Sporen uit die tijd zullen door hun ondiepe ligging echter zijn aangetast bij onder meer de egalisatie voor de sportvelden. Daarnaast heeft het onderzoek geen vondsten opgeleverd die eenduidig gedateerd kunnen worden in de middeleeuwen of eerdere periodes, zoals scherven aardewerk. Aangezien het onderzoek geen aanwijzingen heeft opgeleverd voor de aanwezigheid van een nederzetting uit de middeleeuwen of eerdere periodes is geadviseerd om geen nader archeologisch onderzoek te ondernemen op locaties 1, 2 en 3.

Locatie 4 ligt op een middeleeuwse dijk en blijkt ter plaatse van de te realiseren fietstunnel sterk aangetast bij de aanleg van de Hendrik Algerawei. Na tussenkomst van de provinciaal archeoloog is voor locatie 4 archeologische begeleiding van graafwerk op twee plekken geadviseerd; ter plaatse van de voormalige zijl/sluis bezuiden de Hendrik Algerawei en direct zuidelijk van locatie 4, waar tijdens de daar geplande dijkdoorgraving een profielopname gemaakt dient te worden. Voor beide begeleidingen geldt dat ze dienen te worden uitgevoerd door een daartoe bevoegd bureau, volgens een vooraf door de bevoegde overheid goed gekeurd Programma van Eisen (PvE).

Regeling in dit bestemmingsplan

Op grond van de uitkomsten van het uitgevoerde archeologische bureauonderzoek was in de regels bij het ontwerp bestemmingsplan een beschermingsregeling opgenomen ten behoeve van mogelijke archeologische waarden. Het ging hierbij om die gronden in figuur 21 waar vervolgonderzoek door middel van het uitvoeren van een karterend booronderzoek is geadviseerd. De regeling is middels de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' met de verbeelding verbonden. Op grond van het beschikbaar gekomen inventariserend archeologisch veldonderzoek en de resultaten hierin dat geen nader archeologisch vervolgonderzoek wordt geadviseerd voor locaties 1, 2 en 3 is de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' op de verbeelding van deze gebieden verwijderd. Voor locatie 4 geldt de aanbeveling voor archeologische begeleiding bij graafwerkzaamheden. Deze advisering is verwerkt in de gewijzigde regels voor de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie', evenals dat het gebied hierop - voor zover dat onderdeel is van het plangebied van dit bestemmingsplan - op de verbeelding is geconcretiseerd.

Verwijderd: is

Verwijderd: dit

Verwijderd: gaat

Verwijderd: 22

Conclusie

Op basis van de resultaten van de uitgevoerde archeologische onderzoeken is met dit bestemmingsplan vastgelegd dat archeologische begeleiding dient plaats te vinden ten zuiden van de Hendrik Algerawei ten behoeve van het realiseren van de fietsonderdoorgang. Het plangebied is verder vrijgegeven van nader archeologisch onderzoek. Gelet hierop mag dit bestemmingsplan op het onderdeel archeologie uitvoerbaar worden geacht.

Verwijderd: Met dit bestemmingsplan is een beschermingsregeling van eventueel aanwezige archeologie getroffen.

In alle gevallen blijft voor het plangebied evenwel de archeologische meldingsplicht van kracht (art. 53 Monw). Dit ongeacht de grootte van de ingreep. Concreet houdt dit in dat wanneer bij graafwerkzaamheden vondsten worden aangetroffen waarvan de vinder redelijkerwijs moet kunnen weten dat het archeologie betreft, dit gemeld moet worden bij het bevoegd gezag, zijnde de gemeente Menameradiel.

4.9.2

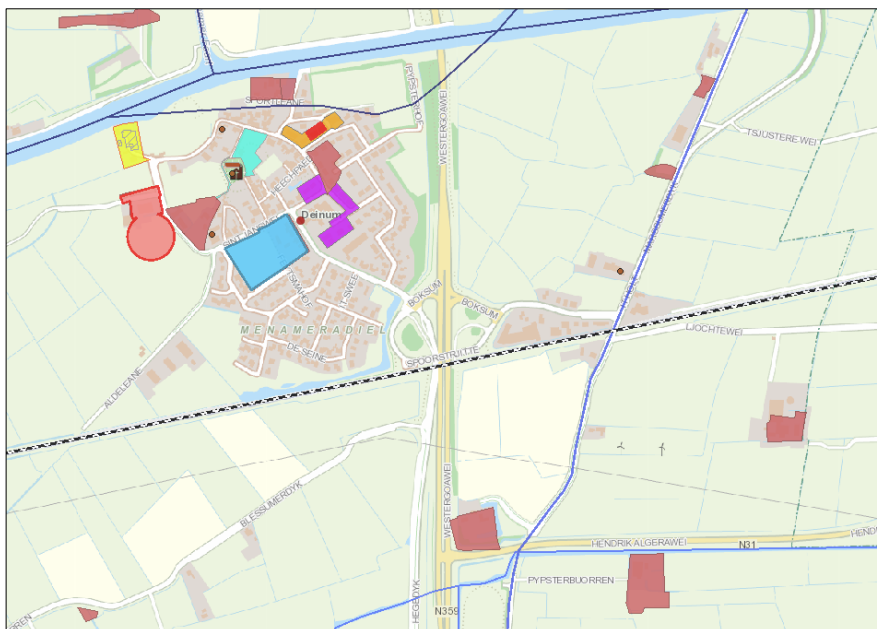
Cultuurhistorie

Wet- en regelgeving

De Modernisering Monumentenzorg heeft er toe geleid dat ieder ruimtelijk plan een analyse van cultuurhistorische waarden van een plangebied moet bevatten. Voor zover hier sprake van is, dient aangegeven te worden op welke wijze met in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten (archeologie) rekening wordt gehouden.

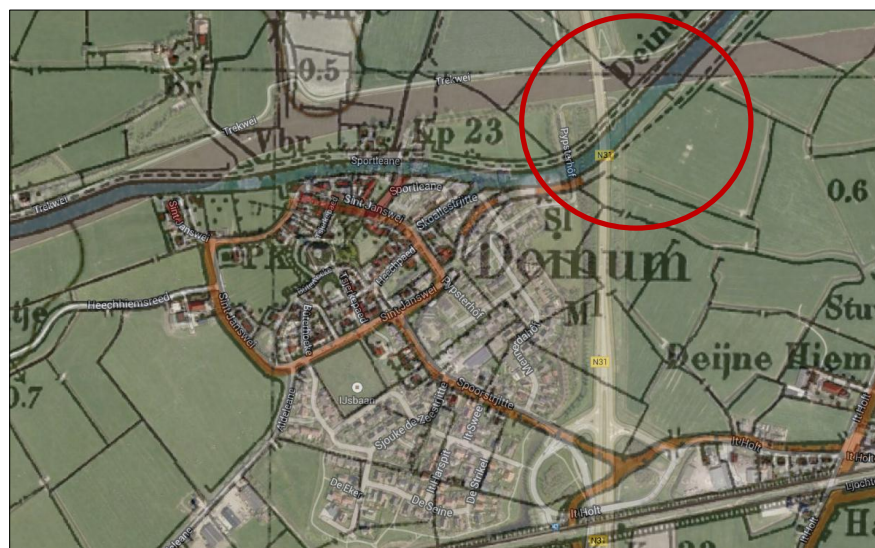
Onderzoek

Informatie over cultuurhistorische waarden kan worden verkregen van de Cultuurhistorische Kaart Fryslân 2 (CHK2) van de Provinsje Fryslân¹⁵. Uit de CHK2 blijkt dat in het gehele plangebied, met uitzondering van een voormalige waterloop (schuin op de huidige provinciale weg N31), geen sprake is van cultuurhistorische waarden. Daarnaast is in en direct om het plangebied geen sprake van een van rijkswege beschermd gezicht of van rijksmonumentale bebouwing waar rekening mee gehouden dient te worden.



Figuur 23. Cultuurhistorische Kaart 2 [Bron: Provincie Fryslân, 2014]

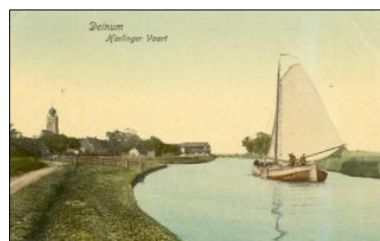
¹⁵ Benaderbaar via: <http://www.fryslan.nl/chk>



Figuur 24. Topografische kaart van 1932 geprojecteerd op luchtfoto van bestaande situatie [Bron: Tresoar/DeeEnAa, 2014]



1: Foto van Harnzer Trekfeart uit 1892. Thans is dit deel het Sylster Rak en loopt het Van Harinxmakanaal bij de bocht recht door. Links het oude Sylsterpaad.



2: Foto van Harnzer Trekfeart uit circa 1900 met links het Sylsterpaad en iets verderop de ingang van de Deinumse haven op dezelfde plaats waar zich nu de Skoallestrjitte bevindt. Op de achtergrond direct aan het kanaal de gebouwen van de zuivelfabriek.



3: Foto van omstreeks 1935 vanuit de toren. Eind jaren '40 is de Harnzer Trekfeart verbreed en verdiept en zijn enkele bochten afgesneden. Bij Deinum is de oude vaart gedeeltelijk gedempt (o.a. waar nu de sportvelden liggen) en iets noordelijker opnieuw gegraven. Het huidige van Harinxmakanaal loopt nu recht door bij de bocht. Op dit kruiswater begint nu het Sylster Rak.

Figuur 25. De vroegere Harnzer Trekfeart in foto's [Bron: Dorpsbelang Deinum, 2014]¹⁶

De voormalige waterloop in het plangebied die als cultuurhistorisch wordt aangemerkt, betreft het tracé van het vroegere Deinumse Rak. Het Deinumse Rak vormde een onderdeel van de vroegere Harnzer Trekfeart tussen Harlingen en Leeuwarden. Dit traject is in de jaren '40 van de vorige eeuw verbreed en verdiept tot het Van Harinxmakanaal. Hierbij zijn verschillende bochten afgesneden, zo ook bij Deinum. De vroegere topografische situatie versus de huidige

¹⁶ Benaderbaar via: <http://www.deinumdorp.nl>

ge situatie op grond van een luchtfoto is zichtbaar gemaakt in figuur 24¹⁷. Figuur 25 toont enige foto's van vroeger hieromtrent. Met het planvoornemen wordt uitgegaan van het herstellen van een deel van het oorspronkelijke tracé van het vroegere Deinum Rak. Reconstructie van een deel van het oude Deinum Rak en het binnenbrengen van water in het gebied sluit goed aan bij het zichtbaar en beleefbaar maken van cultuurhistorie en water in onze leefomgeving.

Conclusie

Met het planvoornemen is geen sprake van de aantasting van cultuurhistorische waarden. Er wordt juist recht gedaan aan een vroegere historische situatie. Het planvoornemen van dit bestemmingsplan mag dan ook uitvoerbaar worden geacht ten aanzien van het cultuurhistorische aspect.

4.10

Waterparagraaf

Wet- en regelgeving

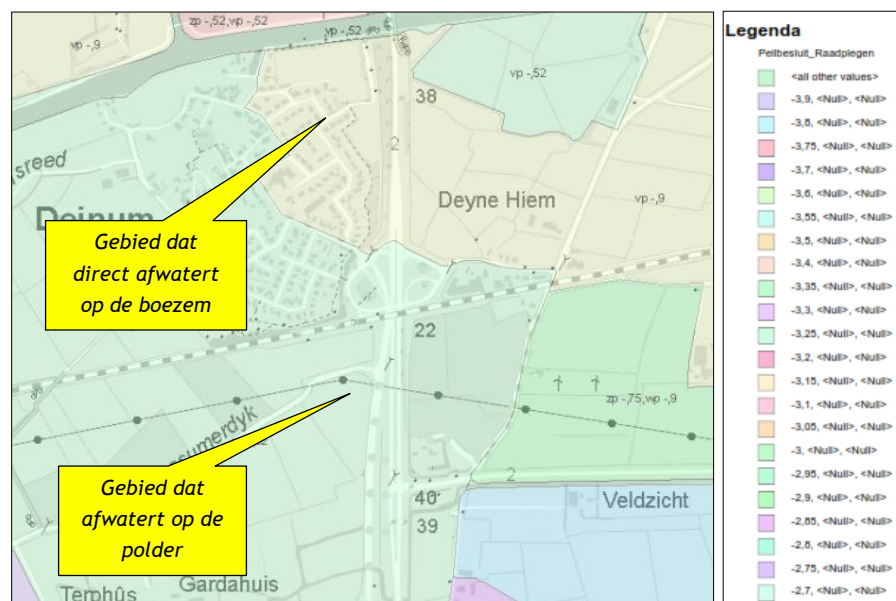
Volgens het Bro dient in het kader van het bestemmingsplan aandacht te worden besteed aan de wijze waarop met de belangen van het oppervlaktewaterbeheer rekening wordt gehouden. Om deze belangen zo goed mogelijk in beeld te krijgen vindt de watertoets plaats. Dit is een procesinstrument, waarbij de initiatiefnemer en de waterbeheerder, in dit geval Wetterskip Fryslân, met elkaar overleggen en afspraken maken over de wijze waarop in het kader van het bestemmingsplan wordt gezorgd voor een goed oppervlaktewaterbeheer. De waterbeheerder geeft vervolgens aan of hij kan instemmen met de wijze waarop de afspraken in het plan zijn verwerkt. Daarbij gaat het zowel om de waterkwantiteit als de waterkwaliteit. Navolgende paragraaf is derhalve in samenwerking met Wetterskip Fryslân tot stand gekomen.

Onderzoek

Waterkwantiteitsbeheer

In het kader van dit bestemmingsplan wordt de voormalige slotenstructuur zoveel mogelijk hersteld in de situatie zoals die bestond, voordat de weg Marsum - Bolsward (N31 - N359) werd gerealiseerd, en wordt een nieuwe boezemvaart (de Deinum Feart) aangelegd. Bij het realiseren van de nieuwe boezemvaart wordt een peilvak dat direct afwatert op de boezem, in twee delen gesneden (zie hiertoe figuur 26 met de peilvakken van Wetterskip Fryslân, de oppervlaktewaterbeheerder in het bestemmingsplangebied). De aanpassingen voortkomend uit het planvoornemen leiden evenwel niet tot verandering van de peilen in de huidige peilvakken.

¹⁷ Benaderbaar via: <http://www.frieslandopdekaart.nl>



Figuur 26. Bestaande situatie peilvakken
[Bron: Wetterskip Fryslân, 2014]

Met de komst van het nieuwe boezemwater wordt het verlies aan infiltrerend vermogen van de bodem (als gevolg van de aanleg van nieuwe wegen en paden en de bouw van de sportkantine) ruim gecompenseerd. Er bestaat dan ook geen noodzaak om extra oppervlaktewater te realiseren.

Met voorliggend bestemmingsplan wordt ook reeds voorzien in de compensatie van de toekomstige verhardingssituatie vanwege de met een eigen bestemmingsplan nog te realiseren woongebieden/woonvelden. Voor die plannen zullen geen nieuwe eisen voor compensatie vanwege de toename van het verhard oppervlak worden gesteld, aangezien met dit bestemmingsplan ruim voldoende nieuw oppervlaktewater wordt gerealiseerd.

De nieuwe waterbeheersituatie is in besprekingen tussen Gemeente Menameradiel, het provinciaal projectbureau Vrij-Baan en Wetterskip Fryslân aan de orde gesteld. Deze besprekingen hebben tot de volgende uitkomsten geleid:

- Wetterskip Fryslân heeft kennis genomen van de nieuwe situatie en kan instemmen met de nieuwe oppervlaktewaterstructuur. Verwacht mag worden dat de noodzakelijke Waterwetvergunningen zullen worden verleend.
- Wetterskip Fryslân wijst op de mogelijke grondwaterstijging die kan ontstaan als gevolg van aanleg van de nieuwe boezemvaart tussen het Van Harinxmakanaal en de Boksumer Feart. De kans bestaat namelijk dat het grondwaterpeil bij fluctuaties van de boezemstand tot ongewenste hoogte kan stijgen met name in het oostelijk deel van het bestaande dorp. Hoewel Wetterskip Fryslân de stand van de boezem handhaaft op -0,52 m NAP, is de waterstand in de boezem in regenrijke periodes soms flink ver-

hoogd. Een tijdelijke kortstondige uitschieter tot ruim 30 cm boven het streefpeil is niet ondenkbaar.

Om te weten of waterstandsfluctuaties mogelijk tot ongewenste effecten kunnen leiden, zal onderzoek worden uitgevoerd. Dit onderzoek bestaat globaal uit het volgende:

1. Er zal een aantal peilbuizen worden geplaatst bij de woningen aan de oostrand van het bestaande dorp. De stijghoogte van het grondwater zal daarin in de komende tijd worden gemeten. Deze stijghoogte varieert zowel als gevolg van regenval en indirect als gevolg van de stijging van de waterstand in de boezem. Dit laatste kan bijvoorbeeld optreden wanneer na een regenrijke periode polders het overtollige water op de boezem uitslaan. De waterstand kan ook stijgen als gevolg van opwaaiing.
2. Vervolgens zullen de uitkomsten geohydrologisch worden beoordeeld waarbij de bestaande situatie en de toekomstige situatie worden vergeleken.
3. Wanneer uit dit onderzoek blijkt dat als gevolg van de aanleg van de nieuwe boezemvaart onaanvaardbare grondwaterstandfluctuaties kunnen optreden, waardoor het grondwater bijvoorbeeld tot in de kruipruimten van woningen kan stijgen en daar tot schade kunnen leiden, zullen maatregelen worden getroffen om dit te voorkomen.

Naast dit onderzoek zal als voorzorgsmaatregel een drainagebuis worden aangelegd tussen de nieuwe watergang en de woningen aan het Pypsterhōf. Hiermee kan een ongewenst langdurige stijging van het grondwater nabij het woongebied worden afgevangen. Er vindt nog onderzoek plaats of een drainage ook wenselijk is voor het zuidelijke deel van het nieuwe tracé waar woningen langs het Mennerdahōf op relatief korte afstand van de nieuwe boezem staan.

Het onderzoek is zeer waarschijnlijk nog niet afgerond voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld. Als uit het onderzoek blijkt dat de drainagemaatregelen niet nodig blijken te zijn, dan kan de drainage en de eventuele daarop aangesloten pompen worden verwijderd. Mochten de inmiddels genomen maatregelen noodzakelijk zijn, dan worden deze permanent in stand gehouden.

Naast onderzoek en drainage zal de gemeente onderzoeken of een herprofilering van de bestrating (oostelijk deel Deinum) kan worden aangepast waarmee overtollige neerslag direct naar de boezem kan worden geleid zodat dit niet tot ongewenst water-op-straat-probleem leidt of tot overvolle riolen (met ander woorden: het gebruik van de openbare ruimte om neerslag af te voeren).

Waterkwaliteit

Tussen de nieuw te graven boezem en de bestaande vijvers/hoofdwatergang ten zuiden en oosten van de woningen aan De Gersdroegerij en De Strikel wordt een duiker aangelegd. Deze duiker zorgt ervoor dat de vijvers meer worden verversd dan nu het geval is; de waterkwaliteit (ook door de aanwezig-

heid van een riooloverstort) kan hierdoor verbeteren als gevolg van doorstroming.

Het voornemen bestaat om te zijner tijd nieuwe woningen te realiseren langs de nieuwe boezemvaart en ter plaatse van de huidige sportvelden. Hoeveel en waar precies is op dit moment nog niet bekend. Het is wel duidelijk dat in dat geval het rioolwaterpompgemaal, dat nu ten oosten van het dorp ervoor zorgt dat het rioolwater in de richting van de rioolwaterzuiveringsinstallatie wordt gepompt, moet worden verplaatst. Vooruitlopend op de mogelijke in de toekomst te realiseren woningen wordt dat pompgemaal nu verplaatst naar de rand van het Van Harinxmakanaal in een toekomstige groenstrook. De locatie komt op voldoende afstand van woningen en eventuele toekomstige woningen te liggen, zodat er geen sprake zal zijn van overlast als gevolg van geur of geluid. Daarvoor zullen de bestaande leidingen worden omgelegd en op het nieuwe gemaal worden aangesloten. Bij het verplaatsen/vernieuwen van het rioolgemaal zal rekening worden gehouden met eventuele toekomstige woningbouw.

Wanneer in de toekomst woningen worden gerealiseerd, dan zullen de dakvlakken daarvan rechtstreeks op de boezem afwateren. Ook het nieuwe voorzieningengebouw op het aan te leggen sportcomplex zal rechtstreeks afwateren, maar dan op de polder, evenals de sportvelden.

Conclusie

De eisen die door Wetterskip Fryslân aan het wateraspect in het plangebied worden gesteld, zullen worden opgevolgd. Gezien voorgaande mag het bestemmingsplan uitvoerbaar worden geacht.

NOTA BENE

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 verleenbaar geacht.

4.11

Kabels en leidingen

4.11.1

Hoogspanningsleiding

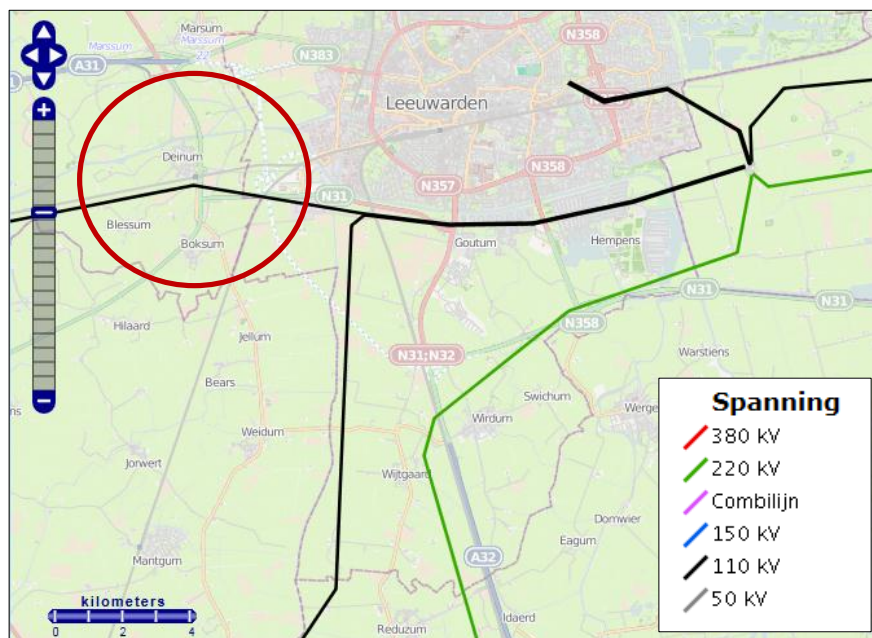
Beleid

Op grond van het voorzorgbeginsel heeft het voormalige Ministerie van VROM in oktober 2005 aan overheden en netbeheerders advies omtrent hoogspan-

ningsleidingen uitgebracht. Geadviseerd wordt, zoveel als redelijkerwijs mogelijk is, te vermijden dat er nieuwe situaties ontstaan waarbij kinderen langdurig verblijven/worden blootgesteld¹⁸ in een gebied rond bovengrondse hoogspanningsleidingen waarbinnen het jaargemiddelde magnetisch veld hoger is dan 0,4 microTesla (μT)¹⁹. Hiervan moet bij vaststelling van bestemmingsplannen en wijzigingen in bestaande plannen rekening mee gehouden worden.

Onderzoek

Door het zuidelijk deel van het plangebied loopt een hoogspanningsleiding. Dit betreft de 110 kV-leiding Herbayum - Schenkenschans (van Liander). De zogenaamde indicatieve zone²⁰ die hiervoor door het RIVM²¹ wordt aangegeven, beslaat respectievelijk 50 m aan weerszijden van het hart van de hoogspanningslijn. Dit zijn conservatieve aannames. De daadwerkelijke zone van 0,4 μT (microtesla) is kleiner.



Figuur 27. Kaartfragment ligging hoogspanningsleidingen
[Bron: RIVM, 2014]

¹⁸ Voor langdurige blootstellingen wordt uitgegaan van kinderen die wonen of verblijven in scholen, crèches of kinderopvangplaatsen die gelegen zijn in magnetisch veldzones. Als gevoelige bestemmingen hiervoor worden woningen, scholen, crèches en kinderopvangplaatsen aangemerkt. Locaties waar zich wel kinderen kunnen bevinden, maar waar de verblijftijd vergeleken met wonen als kort kan worden bestempeld, worden niet aangemerkt als gevoelige bestemming, zoals recreatievoorzieningen.

¹⁹ De magnetisch veldzone. De magnetisch veldzone is de strook grond die zich aan beide zijden langs de hoogspanningslijn uitstrekt en waarbinnen het magnetisch veld gemiddeld over een jaar hoger dan 0,4 μT is of in de toekomst kan worden.

²⁰ De "indicatieve zone" is de magnetisch veldzone berekend op basis van een aantal conservatieve aannames.

²¹ Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu.

Met het planvoornemen van voorliggend bestemmingsplan worden geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk gemaakt die tot nieuwe situaties leiden waarbij kinderen langdurig verblijven of worden blootgesteld in de zone van de aanwezige hoogspanningsleiding.

Conclusie

Voorliggend bestemmingsplan is uitvoerbaar wat betreft de aanwezige hoogspanningsleiding in het plangebied.

4.11.2

Overig

In en rond het plangebied zijn verder geen kabels en leidingen aanwezig die planologische bescherming genieten en waar rekening mee gehouden moet worden. Met uitzondering van de hiervoor behandelde hoogspanningsleiding zijn geen andere planologische relevante kabels of leidingen van invloed op het bestemmingsplan.

4.12

Overige aspecten

4.12.1

Vliegbasis Leeuwarden

De veiligheid van het stijgen en landen van vliegverkeer vanwege de nabijgelegen Vliegbasis Leeuwarden brengt hoogtebeperkingen met zich mee. Voor het plangebied is een obstakelbeheergebied en het radarverstoringgebied van Wier en Vliegbasis Leeuwarden van toepassing. Op basis van het radarverstoringgebied geldt een hoogtebeperking in het plangebied van 45 m. Daarnaast geldt in het plangebied een oplopende hoogte vanaf 45 m als gevolg van het obstakelbeheergebied.

Aangezien met het planvoornemen voor dit bestemmingsplan niet in objecten met een dergelijke bouwhoogte wordt voorzien, is regelgeving die verband houdt met de ligging van het plangebied in een obstakelbeheergebied en radarverstoringgebied dan ook niet van invloed.

4.12.2

Bebouwingsvrije zones

Van Harinxmakanaal

Gemeenten dienen ontwikkelingen die belemmerend zijn voor het functioneren en de verdere ontwikkeling van het vaarwegennet, te voorkomen. Voor vaarwegen in provinciaal beheer is de *“Vaarwegenverordening Fryslân 2014”* van toepassing. In de vaarwegverordening zijn beheerszones aan weerszijden van alle beroeps- en recreatievaarwegen vastgelegd, waarbinnen middels bebouwingsvrije zones in beginsel een verbod geldt voor bouwwerken, houtop-

standen en werkzaamheden. Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet hier rekening mee worden gehouden. In paragraaf 3.2.2 is hierop al nader ingegaan. Dit bestemmingsplan houdt rekening met de geldende bebouwingsvrije zones, alsook met de zichtlijnen die bestaan op het Van Harinxmakanaal ten behoeve van de veiligheid van het scheepvaartverkeer.

Spoorlijn Leeuwarden - Harlingen

Bij het bouwen in de nabijheid van een spoorlijn dient rekening te worden gehouden met de afstandsbepalingen die zijn opgenomen in de Spoorwegwet. In artikel 19 van de Spoorwegwet is opgenomen dat het zonder vergunning niet is toegestaan de gronden binnen de begrenzing van de hoofdspoorweg te bebouwen of te beplanten of hier bepaalde werkzaamheden uit te voeren. In artikel 20 van de Spoorwegwet is vastgelegd welke gronden tot de hoofdspoorweg behoren: indien de spoorlijn zich op maaiveldniveau bevindt, worden de gronden binnen een afstand van 11 m van het hart van het buitenste spoor gerekend tot de hoofdspoorweg. Bij een opgehoogde of ingegraven spoorweg geldt een afstand van 6 m vanaf de teen van het talud respectievelijk de bovenzijde van de ingraving. Indien binnen de aangegeven zones beplanting wordt aangelegd of werkzaamheden worden uitgevoerd, dient vergunning te worden aangevraagd.

Met ProRail heeft overleg plaatsgevonden. Er zijn studies verricht naar de (on)mogelijkheden van de diverse varianten ten aanzien van het realiseren van een vaarweg van klasse F in de nabijheid en onder het bestaande spoorviaduct. Deze varianten zijn met ProRail besproken. Onder voorwaarden gaat ProRail akkoord met het realiseren van de vaarweg. Uiteraard worden de noodzakelijke vergunningen voor het planvoornemen aangevraagd en zal een overeenkomst met ProRail worden afgesloten.

OVERLEG
PRORAIL

Hoogspanningsleiding Herbayum - Schenkenschans

Voor de in paragraaf 4.11.1 behandelde hoogspanningsleiding geldt een zakelijk rechtstrook van 30 m uit het hart van de lijn als bebouwingsvrije zone. Privaatrechtelijk geldt dat hierbinnen al dan niet gebouwen en bouwwerken tot een bepaalde hoogte zijn toegelaten en geen hoge beplanting mag worden aangebracht. De zakelijk rechtstrook is in dit bestemmingsplan vertaald door deze als dubbelbestemming 'Leiding - Hoogspanningsverbinding' vast te leggen.

4.13

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Wet- en regelgeving

Sinds de implementatie van de Europese richtlijn voor Strategische Milieubeoordeling (SMB) in Nederlandse wetgeving is voor verschillende ruimtelijke plannen de verplichting ontstaan om een milieueffectrapport (MER) op te stellen. Een MER moet worden opgesteld indien:

1. een plan het kader vormt voor een toekomstig besluit over een m.e.r.- (beoordelings)plichtige activiteit;
2. voor een plan een passende beoordeling op grond van de Habitatrichtlijn/Natuurbeschermingswet gemaakt moet worden.

Een plan-m.e.r. is een in de Wet milieubeheer (Wm) vastgelegde procedure waarmee voor de m.e.r.-(beoordelings)plichtige onderdelen van een ruimtelijk plan op basis van een zekere bandbreedte de milieugevolgen worden beoordeeld. Op die manier krijgt milieu een volwaardige rol in de afweging van belangen. De drempelwaarden waarbij deze verplichting aan de orde is, zijn vastgelegd in het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.).

Op 1 april 2011 is het Besluit m.e.r. gewijzigd. Het aantal situaties waarvoor een m.e.r. verplicht moet worden uitgevoerd is verminderd. Er zijn nu meer situaties waar eerst beoordeeld kan worden of een m.e.r. moet worden uitgevoerd. Het komt er op neer dat voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomt in kolom 1 van de D-lijst van het Besluit m.e.r. die beneden de drempelwaarden vallen een toets moet worden uitgevoerd of er belangrijke nadelige milieugevolgen zijn. Voor deze toets, als nieuw element in de m.e.r.-regelgeving, wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd.

Onderzoek

1. m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteit

Voorliggend bestemmingsplan maakt diverse ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied mogelijk. Het gaat hierbij onder meer om de aanleg van een sportcomplex met voorzieningengebouw en het realiseren van havenvoorzieningen. Dergelijke ontwikkelingen zijn benoemd in kolom 1 van de D-lijst van het Besluit m.e.r. en betreffen:

- punt 11.2 aangaande *“De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject, met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen”*;
- punt 10 aangaande *“De aanleg, wijziging of uitbreiding van jachthavens”*.

Het uit te voeren voornemen in het plangebied leidt niet tot een overschrijding van de drempelwaarden als genoemd in kolom 2 van de D-lijst. Enkel de vormvrije m.e.r.-beoordeling is dan ook van toepassing. Gesteld mag worden dat de milieueffecten van de voorgenomen ontwikkeling in het plangebied reeds op voldoende wijze in de voorgaande paragrafen zijn beschreven. Hieruit mag dan ook worden opgemaakt dat het planvoornemen geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu heeft.

2. Habitatrichtlijn/Natuurbeschermingswet

Tevens dient onderzocht te worden of er op grond van het bestemmingsplan mogelijk sprake is van ‘significant negatieve effecten’ op Natura 2000-gebieden zoals bedoeld in de Natuurbeschermingswet 1998. Als hiervan sprake

blijkt, moet een passende beoordeling worden uitgevoerd en alsnog een MER worden opgesteld. Om te bepalen of er 'significant negatieve effecten' zijn, moet een voortoets worden uitgevoerd. Wanneer hieruit blijkt dat 'significant negatieve effecten' zijn uit te sluiten, is het uitvoeren van een passende beoordeling en het opstellen van een MER niet nodig.

In Fryslân zijn 20 Natura 2000-gebieden aanwezig, waarvan een deel sterk vermetinggevoelige habitats bevat die in een overbelaste situatie verkeren; de kritische depositiewaarde is lager dan de huidige totale depositie op het gebied. Dit zijn de gebieden in figuur 28 betreffende de Duinen Vlieland (3), Duinen Terschelling (4), Duinen Ameland (5), Duinen Schiermonnikoog (6), Alde Feanen (13), Van Oordt's Mersken (15), Wijnjeterper Schar (16), Bakkeveense Duinen (17), Rottige Meenthe & Brandemeer (18) en het Drents-Friese Wold (27). Het IJsselmeer (72) en Oudegaasterbrekken, Fluessen en omgeving (10) bevatten 'licht' vermetinggevoelige vegetatie die niet in een overbelaste situatie verkeren.

VOORTOETS



Figuur 28. Overzicht van Natura 2000-gebieden in Fryslân
[Bron: Provincie Fryslân, 2013]

Gezien de afstanden van ongeveer 10 km hemelsbreed van het plangebied van dit bestemmingsplan (aangepld in figuur 28) tot aan de meest nabijgelegen Natura 2000-gebieden betreffende de Groote Wielen respectievelijk de Alde Feanen, mag er van worden uitgegaan dat significant negatieve effecten hierop vanwege het planvoornemen van dit bestemmingsplan kan worden uitgesloten. Dit blijkt ook uit het uitgevoerde natuurwaardenonderzoek waarin eveneens is geconstateerd dat beschermde gebieden in het kader van de Nbw 1998 en het provinciaal ruimtelijk natuurbeleid op ruime afstand van het plangebied liggen. Gezien de aard van het ruimtelijke plan zijn geen negatieve

effecten op deze gebieden te verwachten en is geen vergunning op grond van de Nbw 1998 nodig.

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Dit bestemmingsplan is in hoge mate ontwikkelingsgericht van aard. De milieueffecten vanwege dit bestemmingsplan zijn in de voorgaande paragrafen nader uitgewerkt en onderbouwd. Er wordt niet van uit gegaan dat de toekomstige activiteiten in het plangebied die met dit bestemmingsplan kunnen worden voorzien belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zullen hebben (vanwege de grote afstand tot gevoelige gebieden, de locatie en de omgeving geen bijzondere kenmerken waardoor er een verwaarloosbare kans is op belangrijke nadelige effecten, de in het plangebied aanwezige en eventueel voorgenomen activiteiten leiden niet tot grote emissies, de ruimtelijke consequenties van het plan zijn beperkt e.d.). Naar alle Europese criteria voor de afweging hieromtrent is gekeken.

Conclusie

Het planvoornemen van dit bestemmingsplan geeft geen aanleiding voor een vervolgonderzoek in het kader van het Besluit m.e.r. Met het opstellen van voorliggend bestemmingsplan is dan ook geen MER opgesteld.

4.14

Duurzaamheidsaspecten

De intergemeentelijke structuurvisie Nieuw Stroomland als behandeld in paragraaf 3.3 rust op de twee belangrijke pijlers 'ruimtelijke kwaliteit' en 'duurzaamheid'. Duurzaamheid wordt daarbij opgevat als een ruim begrip bestaande uit een sociale (people), economische (profit) en ecologische (planet) component. Een duurzame samenleving kenmerkt zich door besluitvorming waarbij deze drie componenten op een volwaardige en evenwichtige manier betrokken zijn.

4.14.1

Algemeen

De wereldbevolking legt een toenemend beslag op het milieu en de natuurlijke hulpbronnen. Een hoog consumptiepatroon en een hoog materiaal- en energieverbruik liggen hieraan ten grondslag. De problemen die hiermee samenhangen zijn tegenwoordig waarneembaar in een drietal wereldwijd gesignaleerde trends als klimaatverandering, uitputting van grondstoffen en verlies aan biodiversiteit. Deze trends leiden onder meer tot negatieve effecten op de economie en tasten de leefbaarheid van de leefomgeving aan. Duurzaamheid vormt in de komende jaren derhalve een belangrijke pijler in het overheidsbeleid. Oplossingen dienen te worden gezocht die passen bij de schaal en het karakter van een gebied. Deze oplossingen dienen in de eerste plaats een bij-

drage te leveren aan de versterking van de leefbaarheid en dient kansen te bieden voor ondernemers in de gemeente.

4.14.2

Inzet

Gezien voorgaande dient te worden gestreefd naar een duurzame (gebouwde) omgeving. Voor zover mogelijk dient hieraan daarom ook in bestemmingsplannen aandacht aan te worden besteed. Duurzaamheid van een gebied of in relatie tot een ruimtelijke ontwikkeling kan tot uitdrukking komen in de thema's: kwaliteit leefomgeving, water, energie, mobiliteit, natuur en ecologie en milieu. Onder deze laatste kan onder meer het volgende worden verstaan: gezondheid, externe veiligheid, materiaalkeuze en hergebruik van materialen, duurzaam slopen, geluid, lucht en beheer en onderhoud van een gebied/gebouw.

De bestaande bebouwde gebieden zijn verantwoordelijk voor een groot deel van het totale energiegebruik. Wat betreft bestaand gebied gelden geen regels ten aanzien van duurzaamheid. Van overheidswege wordt vooral gestreefd naar een vrijwillige en gezamenlijke inzet om het energieverbruik en daarmee de CO₂-uitstoot terug te dringen. Door de alsmaar stijgende prijzen van energie zijn investeringen in duurzame oplossingen steeds sneller terugverdiend. Naast aandacht voor energiegebruik dient er ook aandacht te zijn voor andere duurzame strategieën, zoals het optimaal benutten van de beschikbare ruimte. Daarbij kan in het algemeen worden gedacht aan een ruimere maximale bebouwingshoogte. Daarnaast dient bij ruimtelijke ontwikkelingen - voor zover mogelijk - te worden gestreefd naar gecombineerde ontwikkelingen.

4.14.3

Mogelijkheden in plangebied

Voor Deinum bestaan volop mogelijkheden voor een duurzame inrichting, gebruik en beheer. Door H+N+S zijn in het inrichtingsplan verschillende voorbeelden van relevante maatregelen benoemd. Een aantal daarvan kunnen reeds in de plannen worden opgenomen. Bij de verdere uitwerking richting uitvoering strekt het tot aanbeveling om ook de overige aspecten voor zover haalbaar mee te nemen. In onderstaande zijn maatregelen benoemd die voor het planvoornemen van voorliggend bestemmingsplan bruikbaar zouden kunnen zijn.

Energievraag reduceren:

- ga bij de ontwikkeling van bebouwing voor energielabel A;
- aandacht voor een compact ontwerp, een goede zonoriëntatie, natuurlijke ventilatie en isolatie;
- isoleer met een groen dak (biedt ook een veilige vogelbroedplaats en waterbergend vermogen).

Materiaalvraag vergroenen:

- bouwen volgens 'cradle to cradle principes': herbruikbare of natuurlijke materialen;
- gebruik duurzame materialen in verharding, erfafscheidingen en straatmeubilair (openbare ruimte);
- grond dat bij het afgraven van de wegtaluds en het uitgraven van de Deinum Feart vrijkomt, benutten bij eventuele ophoging van gebiedsdelen.

Duurzame energie opwekken en opslaan:

- zonnepanelen en zonneboilers op daken, in architectuur geïntegreerd;
- energieproductie uit biomassa (boeren in de omgeving) koppelen aan nieuwe bebouwing, in combinatie met GFT-inzameling voor vergisting;
- aansluitpunten voor elektrische auto's;
- warmte-koude opslag.

Duurzame waterhuishouding organiseren:

- regenwater voor doorspoeling toiletten of opslaan in regenwatertank voor plantbewatering;
- grijswater zuiveren in helofytenfilters (langs de vaarverbinding);
- zwartwater vergisten in een microvergister;
- meer ruimte voor waterberging (vaarverbinding + wadi's).

Duurzaam gebruik:

- flexibel indeelbare wanden en ruimtes;
- collectieve voorzieningen.

Duurzaam landschap:

- ruimte bieden in de inrichting van de bomenweide voor een eetbaar landschap (fruit- en notenbomen, eventueel ook moestuinen, kruidentuinen, bloemenweide);
- ecologische betekenis vergroten (bijvoorbeeld door natuurvriendelijke oevers, bloesem, bessen, hagen, insectenhotel, vleermuiskasten, compost- en takkenhoop);
- speelgelegenheid en natuureducatie voor kinderen bieden.

4.14.4

Mogelijkheden in bestemmingsplan

Het bestemmingsplan is een instrument waarin enkele duurzame energieaspecten geregeld kunnen worden. Zo kunnen bij ruimtelijke ontwikkelingen in de planregels en/of op de verbeelding randvoorwaarden voor passieve en actieve zonne-energie als zuidoriëntatie van bebouwing, dakhellingen, nokrichtingen en onderlinge oriëntatie van bebouwing ter vermijding van schaduwwerking worden vastgelegd. De mogelijkheden zijn echter beperkt. Voor eventuele ambitieuze duurzame energiedoelstellingen in het gebied dienen dan ook extra instrumenten, zoals privaatrechtelijke overeenkomsten, ingezet te worden. De plaatsing van zonnecollectoren en fotovoltaïsche cellen op daken in het plangebied is overigens wel gewoon mogelijk binnen de bestemmingsplanregels.

Juridische vormgeving

5

5.1

Plansystematiek

Dit 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 van de regels en de verbeelding is aangesloten op de meest recente 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 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.

ANALOOG VS. DIGITAAL
BESTEMMINGSPLAN

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

STANDAARD
HOOFDSTUKINDELING

- **Hoofdstuk 1: Inleidende regels**
 - Begrippen
 - Wijze van meten
- **Hoofdstuk 2: Bestemmingsregels**
 - Bestemmingen
 - Dubbelbestemmingen
- **Hoofdstuk 3: Algemene regels**
 - Anti-dubbeltelregel
 - Algemene bouwregels
 - Algemene gebruiksregels
 - Algemene aanduidingsregels
 - Algemene afwijkingsregels

- **Hoofdstuk 4: Overgangs- en slotregels**
 - Overangsrecht
 - Slotregel

5.1.1

Inleidende regels

De regels in hoofdstuk 1 zijn de inleidende regels en bestaan uit:

Artikel 1: Begrippen

In artikel 1 van de regels zijn waar nodig de in de regels gebruikte begrippen verklaard. Dit is alleen het geval wanneer begrippen niet op voorhand voor een eenduidige uitleg, conform normaal spraakgebruik, vatbaar zijn. Een deel van deze begrippen is voorgeschreven in de SVBP2012.

Artikel 2: Wijze van meten

De wijze waarop maten, afstanden en dergelijke gemeten moeten worden, is voor een belangrijk deel voorgeschreven in de SVBP2012. Deze regels zijn overgenomen in artikel 2.

5.1.2

Bestemmingsregels

De bestemmingsregels in hoofdstuk 2 hebben betrekking op de in het bestemmingsplan gehanteerde (dubbel)bestemmingen en zijn artikelgewijs in de regels opgenomen. De regels kunnen per bestemming achtereenvolgens onder andere bestaan uit de volgende onderdelen:

- **Bestemmingsomschrijving**
In de bestemmingsomschrijving is uitgegaan van een volledige opsomming van wat binnen een bestemming functioneel ten aanzien van het gebruik van de gronden is toegestaan. Soms kan het voorkomen dat verschillende functies of bestemmingen naast elkaar zijn toegelaten, soms als primaire bestemming en soms als ondergeschikte bestemming.
- **Bouwregels**
De bouwregels bieden voor iedere bestemming het kader in hoeverre er ergens gebouwd mag worden. Er zijn regels gesteld met betrekking tot het oprichten van hoofdgebouwen, het oprichten van aan- en uitbouwen en bijgebouwen en het oprichten van bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Bouwregels kunnen eisen wat betreft maatvoering, oppervlakte- en inhoudsbepalingen en aantallen te plaatsen bouwwerken omvatten.
- **Nadere eisen**
Met het opnemen van nadere eisen kan het bevoegd gezag aanvullende voorwaarden kan stellen aan bijvoorbeeld de plaats, afmetingen en nokrichting van bouwwerken. Dit met het oog op onder meer het voorkomen van een onevenredige aantasting van gebruiksmogelijkheden van aangren-

zende gronden, het landschappelijke dan wel straat- en bebouwingsbeeld, de milieusituatie en de verkeersveiligheid.

- **Afwijken van de bouwregels**

Met het afwijken van de bouwregels wordt geregeld dat door het bevoegd gezag in voorkomende gevallen onder voorwaarden bij verschillende bestemmingen kan worden afgeweken van de eerder opgenomen bouwregels per bestemming.

- **Specifieke gebruiksregels**

Met specifieke gebruiksregels is vastgelegd welk gebruik in ieder geval tot strijdig met het in de bestemmingsomschrijving toegestane gebruik wordt gerekend.

Met dit bestemmingsplan is sprake van de volgende bestemmingen:

Artikel 3: Agrarisch

De aan de agrarische sector terug te geven agrarische cultuurgronden in het plangebied zijn bestemd als 'Agrarisch'. Dit betreft enkele percelen agrarisch cultuurland. Er liggen verder geen bedrijfspercelen binnen het plangebied. Voor de agrarische bestemming gelden derhalve geen bouwmogelijkheden, behalve een beperkte regeling voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde; maximale hoogte van 2 m voor erf- of perceelsafscheidings en 1 m voor andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

ENKELBESTEMMINGEN

Artikel 4: Groen

Grote groenelementen worden onder de bestemming 'Groen' gebracht. In het geval van dit plangebied betreft dit hoofdzakelijk het gebied ten behoeve van de verbindende bomenweide / parkzone en de gronden ter plaatse van het op te ruimen verkeersknooppunt (het entreegebied). Het gebied is mede bestemd voor extensieve dagrecreatie, zoals fietsen, wandelen en sport en spel. Fiets-/voetpaden en oevers zijn in deze bestemming begrepen, alsook parkeervoorzieningen, openbare nutsvoorzieningen en voorzieningen ten behoeve van waterberging/-huishouding en water. De bestemming biedt verder flexibiliteitsbepalingen om nog enigszins met het wegbeloop van de aangrenzende bestemming 'Verkeer - Verblijf' te kunnen schuiven. Binnen de groenbestemming zijn geen gebouwen toegestaan, behoudens het nieuw te bouwen rioolgemaal ter plaatse van de functieaanduiding "nutsvoorziening" met een bouwhoogte van in ieder geval niet meer dan 3 m. Erf- en terreinafscheidingen zijn mogelijk tot een maximale hoogte van 2 m. De bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zal ten hoogste 5 m bedragen. In de groenbestemming geldt verder de mogelijkheid om de op de verbeelding als "wetgevingzone - wijzigingsgebied" aangeduide gronden aan It Holt onder verschillende voorwaarden te wijzigen ten behoeve van ten hoogste drie percelen voor woon-werkeenheden.

Groen (zoals bermen, plantvakken met struiken en bodembedekkers, bomen) maakt verder onderdeel uit van overige in dit bestemmingsplan opgenomen bestemmingen (zoals de bestemming 'Verkeer - Verblijf'). Deze bestemmingen zijn niet beperkend in die zin dat het bestaande groen dient te worden gehandhaafd. Dit is een zaak van inrichting en wordt overgelaten aan de grondeigenaar. Daarnaast is in het plan ook geen verplichting opgenomen om bestaande soorten groen (bijvoorbeeld markante bomen) te handhaven. De gemeente regelt dit via de Algemene Plaatselijke Verordening (APV), waarin middels verlening van kapvergunningen regulerend kan worden opgetreden in het beheer van bomen.

Artikel 5: Sport

De sportvoorzieningen van Deinum worden verplaatst naar een nieuwe locatie die deel uitmaakt van het plangebied. Deze gronden, bedoeld voor sport- en speelvelden, zijn bestemd als 'Sport'. Op het terrein kan één clubgebouw worden gebouwd ten behoeve van voorzieningen, zoals een sportzaal, kleedkamers, sanitaire ruimten, kantine, vergaderruimte en ruimten voor beheer en onderhoud. Dit gebouw heeft een maximale oppervlakte van 1.000 m² en dient in één bouwvolume met een maximale hoogte van 10 m en in niet meer dan twee bouwlagen te worden gebouwd. Wel zijn aan- en uitbouwen en niet-vrijstaande bijgebouwen toegestaan. De te hanteren maximale hoogten voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, betreffen: 2 m voor erf- of perceelsafscheidings, 18 m voor lichtmasten, 10 m voor ballenvangers en 6 m voor andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals vlaggenmasten. Wat betreft het bouwen van lichtmasten dient een lichthinderonderzoek te worden overlegd waaruit moet blijken dat voldaan wordt aan de aanbevelingen van de Nederlandse Stichting Voor Verlichtingskunde (NSVV). Daarnaast is een goede landschappelijke inpassing van de oostelijke zijde van het sportcomplex met opgaande beplanting gewenst. Dit houdt mede verband met het voorkomen van lichthinder. In de specifieke gebruiksregels is daarom een voorwaardelijke verplichting voor het aanbrengen en het in stand houden van opgaande beplanting ter plaatse van de aanduiding "groen" op de verbeelding opgenomen.

Artikel 6: Verkeer

Wegen bedoeld voor het doorgaande verkeer, zoals een gebiedsontsluitingsweg, worden tot de bestemming 'Verkeer' gerekend. In het geval van dit plangebied betreft dit enkel het weggedeelte van de Hendrik Algerawei. Binnen deze verkeersbestemming zijn geen gebouwen toegestaan. De aanduiding "water" is opgenomen om aan te geven dat de weg het nieuwe vaarwater van de Deinum Feart kruist. Ten behoeve van de uitvoering van de autobrug over de vaarverbinding ter plaatse geldt het als separate bijlage opgenomen beeldkwaliteitsplan voor de kunstwerken van H+N+S. Voor de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt een maximale hoogte van 15 m.

Artikel 7: Verkeer - Railverkeer

De gronden ter plaatse van de spoorweg zijn bestemd als 'Verkeer - Railverkeer'. Ook hier is de aanduiding "water" opgenomen om aan te geven dat in

de tunnelbak een onderdoorgang voor de vaarweg wordt gerealiseerd. Ook ten behoeve van de uitvoering van de vaarverbinding onder het spoor geldt het beeldkwaliteitsplan van H+N+S.

Artikel 8: Verkeer - Verblijf

De bestemming 'Verkeer - Verblijf' heeft betrekking op wegen in het plangebied die bedoeld zijn voor het bestemmingsverkeer. Het betreft gronden die zowel een verkeersfunctie voor de directe omgeving hebben, als wel gronden die een verblijfsfunctie voor de omliggende bebouwing kennen, zoals woonstraten en voet- en fietspaden. Parkeer- en groenvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen zijn in de bestemming toegelaten, alsook water. Enkel bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn in de bestemming toegestaan. Verder geldt ook in deze bestemming de aanduiding "water" om aan te geven waar wegen het vaarwater kruisen en nieuwe bruggen aan de hand van het eerder genoemde beeldkwaliteitsplan worden gebouwd.

Artikel 9: Water

Het nieuwe vaarwater en andere wateren die in het plangebied worden aangelegd, zijn bestemd als 'Water'. Vanwege de functie van vaarwater wordt het afmeren van boten ook mogelijk gemaakt. Het totale aantal aanlegplaatsen (tijdelijk gebruik) en ligplaatsen (permanent gebruik) wordt beperkt tot 50. Binnen deze bestemming zijn tevens oeverstroken, een deels gebouwde kade, voet- en fietsbruggen, dammen en duikers toegestaan. Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden opgericht. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt dat de bouwhoogte niet meer dan 5 m boven peil (ten opzichte van de boezem) mag bedragen. Bouwwerken zoals beschoeiingen en steigers worden tevens toegestaan tot een hoogte van 1,5 m boven peil (ten opzichte van de boezem). Tot slot is extensieve dagrecreatie, zoals zwemmen en vissen mogelijk.

Artikel 10: Leiding - Hoogspanningsverbinding

Naast vorengenoemde enkelbestemmingen wordt tevens een dubbelbestemming 'Leiding - Hoogspanningsverbinding' gehanteerd vanwege de hoogspanningsleiding die het zuidelijk deel van het plangebied doorkruist. Hiervoor geldt een belemmeringenstrook ter breedte van de op de verbeelding opgenomen dubbelbestemming. Zonder omgevingsvergunning kunnen ter plaatse geen nieuwe bouwwerken worden opgericht dan wel werkzaamheden uitgevoerd. Hiervoor dient door het bevoegd gezag eerst de leidingbeheerder om advies te worden gevraagd ter voorkoming van eventuele schade.

Artikel 11: Waarde - Archeologie

Op grond van het uitgevoerde [inventariserend archeologisch veldonderzoek](#) zijn [de gronden zuidelijk van de Hendrik Algerawei](#), met een [mogelijk nog te verwachten](#) archeologische waarde, voorzien van een zogeheten dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie'. [Hiermee is geregeld dat te zijner tijd bij graafwerkzaamheden archeologische begeleiding plaatsheeft.](#)

Verwijderd: archeologisch bureauonderzoek

Verwijderd: (verwachtings)

Verwijderd: in het plangebied

Verwijderd: Hiermee zijn verschillende aanvullende criteria gesteld voor het verlenen van een omgevingsvergunning vanwege ruimtelijke ontwikkelingen in een met 'Waarde - Archeologie' bestemd gebied. Ter bescherming van mogelijke archeologische waarden is een omgevingsvergunning vereist voor diverse werkzaamheden op en in de bodem van terreinen met deze dubbelbestemming. Voorwaarde voor het verlenen van een omgevingsvergunning is in alle gevallen dat uit archeologisch vervolgonderzoek is gebleken dat geen archeologische waarden zijn aangetroffen of dat deze niet onevenredig worden geschaad. Mochten er wel archeologische waarden worden aangetroffen dan kan alleen onder voorwaarden een omgevingsvergunning worden verleend. Gedacht kan worden aan voorschriften die redelijkerwijs het behoud van archeologie in de bodem borgen (in situ) dan wel voorschriften die worden verbonden aan het doen van een opgraving (ex situ).

5.1.3

Algemene regels

Hoofdstuk 3 van de bestemmingsregels omvatten de algemene regels. De algemene regels gelden in het algemeen voor het gehele bestemmingsplan en staan min of meer los van de specifieke bestemmingsregels en worden om die reden altijd in een apart hoofdstuk opgenomen.

Artikel 12: Anti-dubbeltelregel

De anti-dubbeltelregel ziet er op toe dat grond die reeds eerder bij een verleende omgevingsvergunning voor het bouwen is meegenomen, niet nog eens bij de verlening van een nieuwe omgevingsvergunning voor het bouwen mag worden meegenomen. De anti-dubbeltelregel heeft uitsluitend betrekking op situaties die plaatsvinden ten tijde van het geldende bestemmingsplan.

Artikel 13: Algemene bouwregels

In de algemene bouwregels is een regeling worden opgenomen ten aanzien van de overschrijding met niet meer dan 1 m van bouw- c.q. bestemmingsgrenzen bij het toepassen van ondergeschikte bouwdelen bij het bouwen. Tevens is middels de algemene bouwregels geregeld dat bestaande gebouwen of bouwwerken, geen gebouwen zijnde, die de in het bestemmingsplan voorgeschreven maten overschrijden, zijn toegestaan.

Artikel 14: Algemene gebruiksregels

In de algemene gebruiksregels is geregeld welk gebruik in ieder geval tot strijdig gebruik met de in het plan opgenomen bestemmingen wordt gerekend.

Artikel 15: Algemene aanduidingsregels

In de algemene aanduidingsregels zijn de gebiedsaanduidingen “vrijwaringszone - vaarweg zichtlijn” en “vrijwaringszone - vaarweg beheer” opgenomen voor het behouden van een vrije zichtlijn respectievelijk het vrijhouden van de oeverstrook langs het Van Harinxmakanaal ten behoeve beheer en onderhoud. Ter plaatse van deze aanduidingen gelden beperkingen voor bebouwing als wel beplanting in verband met de veiligheid van het scheepvaartverkeer en het onderhoud van de vaarweg en de kade.

Artikel 16: Algemene afwijkingsregels

De algemene afwijkingsregels bieden enige flexibiliteit als het gaat om het afwijken van in het plan opgenomen maten en bieden ruimte om bepaalde voorzieningen te kunnen realiseren.

5.1.4

Overgangs- en slotregels

Artikelen 17 en 18: Overgangsrecht en slotregel

Overeenkomstig de in het Bro voorgeschreven formulering van het overgangsrecht en de SVBP2012 zijn de overgangs- en slotregels in de afsluitende artikelen van de regels opgenomen.

5.2

Overige aspecten

5.2.1

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.

5.2.2

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.

5.3

Bestemmingsplanprocedure

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

Voorbereidingsfase

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 van het Bro haar voornemen (vaak in de vorm van een voorontwerpbestemmingsplan) beschikbaar aan de besturen en diensten van hogere overheden. Ook biedt de gemeente eventueel de mogelijkheid om een reactie te geven op het voorontwerpbestemmingsplan via inspraak. De gemeente geeft

een reactie op de overleg- en inspraakreacties. De uitkomsten hiervan worden vermeld in de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan en voor zover noodzakelijk verwerkt in regels en verbeelding.

Terinzageleggingsfase

Na de aankondiging in de Staatscourant, in ten minste één plaatselijk dag-, nieuws- of huis-aan-huisblad en op de internetpagina van de gemeente wordt het ontwerpbestemmingsplan 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. Indien Gedeputeerde Staten of de Inspectie voor Leefomgeving en Transport 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. Uiterlijk 6 weken na bekendmaking van het vaststellingsbesluit kan er beroep worden ingesteld bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Indien het bestemmingsplan ongewijzigd is vastgesteld en er gehoor is gegeven aan zienswijzen van Gedeputeerde Staten en/of de Inspectie voor Leefomgeving en Transport 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.

Uitvoerbaarheid

6

6.1

Initiatiefnemers

Gemeente Leeuwarden, Provinsje Fryslân en het Rijk hebben op 29 mei 2010 een uitvoeringsovereenkomst gesloten omtrent de aanleg van de Haak om Leeuwarden. De realisatie van de Haak om Leeuwarden maakt onderdeel uit van het Bereikbaarheidsprogramma Leeuwarden Vrij-Baan! Over de uitvoering van projecten in dit kader zijn door Provinsje Fryslân afspraken met de betrokken gemeenten gemaakt.

HAAK OM LEEUWARDEN

In het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT) d.d. 18 mei 2009 is tussen het Rijk en de Provinsje Fryslân afgesproken dat de regie van uitvoering van de werkzaamheden van het bereikbaarheidsprogramma bij de provincie ligt. De Provinsje Fryslân neemt het voortouw in de realisatie van het noordelijk deel van de Haak om Leeuwarden. Dit betreft het gedeelte tussen Marsum en de N31 (Hendrik Algerawei), inclusief de Noordwestelijke en Westelijke invalsweg.

De gebiedsontwikkeling Deinum-Oost die in het verlengde ligt van de werkzaamheden in het kader van het noordelijke deel van de Haak om Leeuwarden vinden plaats onder toezicht van Provinsje Fryslân (provinciaal projectbureau Vrij-Baan) in nauwe samenwerking met de gemeente Menameradiel.

GEBIEDSONTWIKKELING
DEINUM-OOST

6.2

Planning, flexibiliteit en fasering

De realisatie van de Haak om Leeuwarden is vrijwel afgerond. De Haak om Leeuwarden en de invalswegen zijn eind 2014 opengesteld voor verkeer. Als direct gevolg hiervan vinden verschillende gebiedsontwikkelingsprojecten plaats. Dit is in een eerste en een tweede fase opgedeeld.

Verwijderd: is in volle gang

Verwijderd: worden

Verwijderd: naar verwachting

De eerste fase betreft het uitvoeren van diverse werkzaamheden rondom Marsum en Ritsumasyl. De uitvoering vindt tegelijkertijd met de aanleg van het noordelijke deel van de Haak om Leeuwarden plaats. Eind 2015 moet de gebiedsontwikkeling eerste fase (bij Marsum en Ritsumasyl) klaar zijn.

De beoogde projecten in het kader van de gebiedsontwikkeling rondom Deinum betreffen de tweede fase van de aanleg van het noordelijke deel van Haak om Leeuwarden. De verwachting is dat de bestaande provinciale weg in 2015 wordt verwijderd. Vervolgens kan het gebied worden heringericht. In dit kader

wordt dan ook gekoerst op vaststelling van voorliggend bestemmingsplan in begin 2015.

De insteek is om de uitvoering van de gebiedsontwikkeling van Deinum-Oost gefaseerd op te pakken. Daarbij is het zaak om bij het verwijderen van de N31 al zoveel mogelijk werk met werk te maken. Omdat de ontwikkeling van de woningmarkt nog onzeker is, geniet het de voorkeur om de verschillende woonvelden in de toekomst los van elkaar tot ontwikkeling te brengen en dit stapsgewijs uit te voeren. Een en ander komt ook tot uiting in het met het ontwerpbestemmingsplan opknippen van het plangebied van de gebiedsontwikkeling Deinum-Oost in twee fasen:

- **Gebiedsdeel 1:** Dit is fase 1 in de gebiedsontwikkeling van Deinum-Oost en betreft het plangebied ten behoeve van de reconstructiewerkzaamheden, zonder de drie voorgenoemde woonvelden.
- **Gebiedsdeel 2:** Dit is fase 2 in de gebiedsontwikkeling van Deinum-Oost en betreft het resterende deel van het planvoornemen, met in ieder geval de drie woonvelden.

6.3

Economische uitvoerbaarheid

6.3.1

Exploitatieopzet

De uitvoering van de maatregelen die in dit bestemmingsplan zijn opgenomen maken deel uit van de gebiedsontwikkeling Deinum-Boksum. De dekking van de kosten vindt gedeeltelijk plaats via het budget gebiedsontwikkeling en deels vanuit het budget Tracébesluit Opruimen en Herinrichten.

Tussen gemeente en provincie is een samenwerkingsovereenkomst opgesteld. Onderdeel van die overeenkomst is het kosten- en dekkingsoverzicht. De uitvoering van de werken is geraamd op €8.330.000,-. De dekking is als volgt geregeld:

- €1.781.346,- vanuit het Tracébesluit. Dit zijn maatregelen die specifiek in het Tracébesluit worden benoemd en waarvoor geld is gereserveerd, vastgesteld bij besluit van 26 februari 2010 door de minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.
- €2.900.000,- vanuit de eenmalige subsidieregeling Quickwins, in het kader van "Wurkje foar Fryslân", beschikbaar gesteld bij besluit van 17 augustus 2014 door de Provinsje Fryslân.
- €1.400.000,- beschikbaar gesteld door de gemeente Menameradiel bij besluit van 28 augustus 2014.
- €2.250.000 vanuit het Tracébesluit specifiek voor Gebiedsontwikkeling, vastgesteld bij besluit van 26 februari 2010 door de minister van Verkeer

Verwijderd: ¶

De volgende stappen in werkzaamheden worden voor het gebied in zijn geheel voorzien: ¶

1. Het verwijderen van de N31 en het aanhalen van het maaiveld en het verkavelingspatroon. Dit betekent dat de taluds worden afgegraven en het maaiveld rondom het knooppunt deels wordt opgevuld. Het wegviaduct over de N31 wordt verwijderd en de verbinding tussen Deinum en It Holt wordt hersteld. Ook wordt de toegangsweg vanaf het zuiden verlegd en goed aangesloten op de nieuwe verbindingsweg tussen Deinum en It Holt. ¶

2. De vaarverbinding en het haventje worden aangelegd, alsook de verbindende bomenweide. De sportvelden worden verplaatst. Het stationsgebied wordt heringericht met ruimte voor de nieuwe bushalte. ¶

3. De noordelijke woonvelden zullen als eerste in ontwikkeling worden gebracht. Hiermee kan het nieuwe haventje dire...

[en Waterstaat in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.](#)

[Op grond van de actuele raming per maart 2015 en de beschikbare budgetten kan gesteld worden dat het plan economisch uitvoerbaar is.](#)

6.3.2

Grondexploitatieplan

Het planvoornemen dat met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, is een bouwplan op grond van artikel 6.2.1, lid b, Bro vanwege realisatie van het voorzieningengebouw op het sportcomplex. De bij de voorgenomen plannen betrokken overheden ([het Rijk, de](#) Provincie Fryslân en [de](#) Gemeente Menameradiel) verlenen hun medewerking aan de uitvoering van de diverse projecten die uit het planvoornemen voortkomen en nemen de daarbij behorende financiële verplichtingen op zich. [Er is geen aanleiding voor een kostenverhaal anderszins, er hoeft daarom geen exploitatieplan te worden opgesteld.](#)

6.3.3

Planschade

Door het nemen van een ruimtelijk besluit voor de bij dit bestemmingsplan betrokken gronden is er de kans dat door eigenaren van gronden in de directe omgeving bij de gemeente op grond van artikel 6.1. Wro een verzoek tot tegemoetkoming in de planschade wordt ingediend. Er is een voorziening getroffen voor de mogelijke kosten die samenhangen met deze tegemoetkoming in de planschade.

6.4

Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.4.1

Informatiebijeenkomsten

Om omwonenden en andere geïnteresseerden vroegtijdig te informeren over de plannen voor de gebiedsontwikkeling bij Deinum, is door de gemeente op woensdag 26 februari 2014 in zalencentrum It Holt aan It Holt 6 te Deinum middels een informatieavond en aan de hand van het concept “*Inrichtingsplan Deinum-Oost*” (H+N+S Landschapsarchitecten, januari 2014) uitleg gegeven over de plannen voor de invulling van de oostkant van het dorp. De plannen zijn door de bewoners zeer positief ontvangen.

Uit oogpunt van zorgvuldigheid is er vervolgens voor gekozen om het bestemmingsplan ook in de voorontwerpfase aan de omgeving kenbaar te maken. In de beginperiode van de terinzagelegging van het voorontwerpbestemmingsplan is op 15 september 2014 in zalencentrum It Holt een bijeenkomst georganiseerd over het voorontwerpbestemmingsplan. Belangstellenden hebben kunnen

Verwijderd: Wet- en regelgeving¶

De Grondexploitatiewet stelt als onderdeel van de Wro een gegarandeerd kostenverhaal als eis aan ruimtelijke plannen. Op grond van artikel 6.12 Wro stelt de gemeenteraad een exploitatieplan vast als verplicht onderdeel van een ruimtelijk plan voor gronden waarop een bouwplan is voorgenomen, tenzij het kostenverhaal op een andere wijze is gegarandeerd. ¶

¶ Wat onder een bouwplan moet worden verstaan, is in artikel 6.2.1 Bro aangegeven en betreft:¶

a. de bouw van één of meer woningen;¶

b. de bouw van één of meer andere hoofdbouwen;¶

c. de uitbreiding van een gebouw met ten minste 1.000 m² bruto vloeroppervlakte of met één of meer woningen;¶

d. de verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor woondoeleinden, mits ten minste 10 woningen worden gerealiseerd;¶

e. de verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren, voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte van de nieuwe functies ten minste 1.500 m² bruto vloeroppervlakte bedraagt;¶

f. de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1.000 m² bruto vloeroppervlakte. ¶

¶ Doel van een grondexploitatie-regeling is het inzichtelijk maken van de financiële haalbaarheid en het bieden van meerdere mogelijkheden voor het kostenverhaal, waardoor er meer sturingsmogelijkheden zijn. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de publiekrechtelijke weg via een exploitatieplan en de privaatrechtelijke weg in de vorm van overeenkomsten. In het geval van een exploitatieplan kan de gemeente eisen en regels stellen voor de desbetreffende gronden. ¶

¶ Onderzoek ¶

Verwijderd: ¶

¶ **Conclusie¶**

Ten behoeve van de gebiedsontwikkeling zijn door de provincie en de gemeente budgetten gereserveerd. Dit bestemmingsplan mag binnen de vastgestelde financiële kaders economisch uitvoerbaar worden geacht.

binnenlopen om het bestemmingsplan in te zien en hebben er vragen over kunnen stellen.

INFORMATIEAVOND
18 NOVEMBER 2014

De uitwerkingen van het oorspronkelijke schetsplan in de “definitieve inrichtingstekening” zijn op dinsdag 18 november 2014 wederom aan de omgeving kenbaar gemaakt in een informatieavond in zalencentrum It Holt.

Deze “definitieve inrichtingstekening” heeft de grondslag voor het ontwerpbestemmingsplan en het nu voorliggende definitieve bestemmingsplan gevormd.

Verwijderd: is

Verwijderd: n
u voorliggende

Naast de plenaire informatieavonden heeft de verdere uitwerking van de “definitieve inrichtingstekening” plaatsgevonden in nauw overleg met Dorpsbelang Deinum en de verenigde sportverenigingen.

Een dergelijke werkwijze als in bovenstaande is gekozen om zo goed mogelijk in de informatieverstrekking richting omwonenden en andere geïnteresseerden te voorzien, alsook dat hiermee de mogelijkheid aan iedereen is geboden om nog mee te kunnen denken en te praten over de verschillende discussiepunten die bij het eerdere voorontwerpbestemmingsplan voorlagen. Hierin zijn vervolgens keuzen gemaakt die met het uiteindelijke bestemmingsplan nader zijn vastgelegd.

Verwijderd: b
edoeld

Verwijderd:

Verwijderd: v
oorliggend
ontwerp

6.4.2

Terinzagelegging voorontwerp

Vormvrij voorontwerpbestemmingsplan

Het strekt wettelijk niet tot de verplichting om een bestemmingsplan in het voorontwerpstadium al ter inzage te leggen waar door iedereen op kan worden ingesproken. Dit betekent ook dat het voorontwerp vormvrij kan worden opgesteld en dat verschillende aspecten, die wel bij een ontwerp moeten zijn uitgewerkt, nog in het voorontwerpstadium kunnen en mogen ontbreken of niet volledig hoeven te zijn ingevuld. Hiervan was met het voorontwerpbestemmingsplan sprake. In het voorontwerpstadium was aangegeven dat het bestemmingsplan in belangrijke mate moest worden gezien als een “praatplan” waarin nog diverse keuzemogelijkheden werden geboden waar bewoners zich over zouden kunnen uitspreken en waar het dorp zijn voorkeur op kenbaar kon maken. Het voorontwerp was anders vormgegeven dan te doen gebruikelijk. Zo waren bij het voorontwerp geen regels opgesteld omdat dit weinig zinvol zou zijn omdat de exacte invulling van de diverse gebieden nog niet geheel vaststond. De verbeelding voldeed daarnaast niet aan alle wettelijk vereiste standdaarden. Deze had namelijk op verschillende locaties meer het karakter van een globale viltstifttekening op visieniveau met niet nauwkeurig begrensde vlekken.

INSPRAAK

De gemeente Menameradiel hecht veel waarde aan het in voldoende mate betrekken van burgers bij de planvorming en het creëren van maatschappelijk draagvlak voor de plannen in het gebied. Naast informatiebijeenkomsten heeft

het voorontwerp van dit bestemmingsplan in dit kader dan ook met bijbehorende stukken vanaf maandag 8 september 2014, gedurende een periode van vier weken, ter inzage gelegen.

Het voorontwerpbestemmingsplan is bij de centrale balie van het gemeentekantoor gedurende openingstijden in te zien geweest en is eveneens digitaal ter beschikking gesteld via de gemeentelijke website (www.menameradiel.nl). Tijdens de periode van inspraak was het mogelijk om, op grond van de gemeentelijke inspraakverordening, inspraakreacties in te dienen. Dit kon zowel schriftelijk per brief, elektronisch per mail dan wel mondeling per telefoon of in een gesprek. In totaal zijn negen inspraakreacties binnengekomen.

Gedurende de periode van terinzagelegging is tevens het overleg ex. art. 3.1.1 Bro gevoerd met de maatschappelijke instanties. Naar aanleiding hiervan is één overlegreactie ingekomen, te weten van de Provinsje Fryslân.

OVERLEG

De behandeling (samenvatting en beantwoording) van de ontvangen inspraak- en overlegreacties door de gemeente is als bijlage 3 bij dit bestemmingsplan opgenomen. Daarbij zijn tevens de originele ontvangen reacties gevoegd. Uit uitspraken van de Raad van State is gebleken dat een officiële briefwisseling met insprekers uit oogpunt van privacywetgeving niet hoeft te worden geanonimiseerd²². Dit is voor de ingekomen inspraakreacties dan ook niet gedaan.

BIJLAGE 3:
INSPRAAK EN OVERLEG

De ingekomen overleg- en inspraakreacties hebben tot verschillende aanpassingen van het bestemmingsplan geleid, alsook dat de plannen ambtelijk nog zijn gewijzigd ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan. In onderstaande is kort benoemd welke wijzigingen in de reactienota ter sprake komen en of dit tot aanpassing van de toelichting en/of verbeelding heeft geleid. Bij het voorontwerpbestemmingsplan waren nog geen regels opgenomen. Hierin hebben dus ook geen wijzigingen kunnen plaatsvinden.

AANPASSINGEN

De **toelichting** is in ieder geval gewijzigd met betrekking tot:

- Het schrappen van een extra fietsverbinding in het noordelijke deel van het plangebied langs de zuidoever van de Deinumer Feart en het Van Harinxmakanaal.
- Het opnemen van het aspect lichthinder in paragraaf 4.2 vanwege het te realiseren nieuwe sportcomplex.
- Het opnemen van een motivering voor het project aan de hand van de 'Ladder duurzame verstedelijking' in paragraaf 2.8.

Zowel de **toelichting** als wel de **verbeelding** is gewijzigd met betrekking tot:

- Het niet direct bij recht maar met een wijzigingsmogelijkheid van de groenbestemming mogelijk maken van ten hoogste 3 woon-werkeenheden aan It Holt.

²²ABRvS, 30 november 2011, AB 2012/17, nr. 201012799/1/R2.

- Doorvoeren van de resultaten uit het archeologisch bureauonderzoek van De Steekproef en de advisering voor het vervolg middels archeologisch karterend veldonderzoek.
- De landschappelijke inpassing van het nieuwe sportcomplex middels een groenrand aan de oostelijke zijde.

Bovenstaande heeft uiteraard ook zijn beslag gekregen in de **regels** van dit bestemmingsplan.

6.4.3

Tervisielegging ontwerp

Na het voorontwerpstadium heeft voorliggend bestemmingsplan op grond van de Wro als ontwerp ter visie gelegen. De formele ruimtelijke procedure start te bij deze ontwerpfase. Binnen de termijn van tervisielegging heeft iedereen zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan naar voren kunnen brengen. Verscheidende zienswijzen zijn op het plan ingediend. Hiervan is verslag gedaan in het raadsvoorstel waarop vervolgens het besluit volgt om tot gewijzigde vaststelling van dit bestemmingsplan over te gaan.

Verwijderd: wordt

Verwijderd: g
elegd

Verwijderd: k
unnen

Verwijderd: b
elangebbeden

Verwijderd: T
e zijner tijd
wordt hiervan
in een afzon-
derlijke ziens-
wijzennotitie
behorende bij
dit bestem-
mingsplan
verslag gedaan.

B i j l a g e n

Bijlagen bij deze toelichting

1. Inrichtingstekening en dwarsprofielen
“Definitief inrichtingsplan Deinum Oost”, H+N+S Landschapsarchitecten, Amersfoort, projectnummer 1881, november 2014, definitief.
2. Memo ecologische suggesties
“Memo Ecologische suggesties Herstructurering Deinum-Oost”, BügelHajema Adviseurs, Assen, projectnummer 148.00.06.06.02, 6 mei 2014.
3. Inspraak en overleg
“Nota Inspraak en overleg bij het voorontwerp-bestemmingsplan Gebiedsontwikkeling Deinum-oost”, gemeente Menameradiel.

4. Beplantingsplan

“Haak om Leeuwarden Zuid: Beplantingsplan Deinum-Oost”, Grontmij/Witteveen+Bos, proj.nr. 305089, tek.nr. 115150588, definitief, 24-03-2015.

Lijst van separate bijlagen bij dit bestemmingsplan

1. Inrichtingsplan
“Inrichtingsplan Deinum-Oost”, H+N+S Landschapsarchitecten, Amersfoort, projectnummer 1881, januari 2014, concept.
2. Beeldkwaliteit kunstwerken
“Inrichtingsplan Deinum oost: beeldkwaliteit kunstwerken”, H+N+S Landschapsarchitecten, Amersfoort, 12.11.2014.
3. Ecologisch onderzoek
“Advies Natuurwaarden Gebiedsontwikkeling Deinum-Oost”, BügelHajema Adviseurs, projectnummer 148.00.06.06.02.00, 5 november 2014.
4. Archeologisch bureau onderzoek
“De Haak om Leeuwarden (Gemeenten Menameradiel en Leeuwarden, Frl.) Een Archeologisch Bureauonderzoek”, De Steekproef bv, Zuidhorn, steekproefrapport 2014-08/13Z, definitief, september 2014.

5. Inventariserend archeologisch veldonderzoek

“Deinum, N31 (Gemeente Menameradiel, Frl.) Een Inventariserend Archeologisch Veldonderzoek”, De Steekproef bv, Zuidhorn, steekproefrapport 2015-01/09^c, definitief, 17 februari 2015.

B i j l a g e 1 . I n r i c h t i n g s t e k e n i n g e n d w a r s p r o f i e l e n

B i j l a g e 2 .

M e m o e c o l o g i s c h e

s u g g e s t i e s

B i j l a g e 3 .

I n s p r a a k e n o v e r l e g

Bijlage 4.

Beplantingsplan

