

Bestemmingsplan

De Zuidlanden, plandeel Overijsselselaan

Gemeente Leeuwarden



Bestemmingsplan

De Zuidlanden, plandeel Overijsselselaan

Gemeente Leeuwarden

Toelichting

Bijlagen

Regels

Verbeelding

Schaal 1:2.000

Datum:

maart 2011

Vastgesteld:

28 maart 2011

Projectgegevens:

TOE03-ZDL00008-01A

REG03-ZDL00008-01B

TEK03-ZDL00008-01B

Identificatienummer

NL.IMRO.0080.06004BP00-VA01

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding/voorgeschiedenis	1
1.2	Het plangebied	2
1.3	Vigerend bestemmingsplan	3
1.4	Leeswijzer	3
2	Beschrijving van de huidige situatie	5
2.1	Ruimtelijke en functionele structuur	5
3	Beleidsaspecten	9
3.1	Nationaal ruimtelijk beleid	9
3.2	Provinciaal ruimtelijk beleid	10
3.3	Gemeentelijk beleid	13
4	Planbeschrijving	27
4.1	Nieuwe wegtracé (als onderdeel Haak om Leeuwarden)	27
4.2	Groenzone centraal in het gebied	27
4.3	Vastgoedontwikkelingen	28
4.4	Welstand	31
5	Milieueffectrapport (MER)	33
5.1	Beschrijving alternatieven	33
5.2	De vergelijking van de alternatieven	36
5.3	Samenvattend	37
6	Planologische aspecten	39
6.1	Riolering en waterhuishouding	39
6.2	Natuur	40
6.3	Bodem	42
6.4	Geluid	42
6.5	Luchtkwaliteit	43
6.6	Archeologie	43
6.7	Externe veiligheid	44
6.8	Hinderlijke bedrijvigheid	48
6.9	Kabels en leidingen	48
6.10	Verkeer en ontsluiting	48
7	De bestemmingen	51
7.1	Het juridisch plan	51
7.2	Beschrijving van de bestemmingen	51

8	Economische uitvoerbaarheid	55
9	Maatschappelijk uitvoerbaarheid	57
10	Bronnen	59
10.1	Boeken en rapporten	59
10.2	Websites	59

Bijlagen

- Oranjewoud (19 januari 2006), *Milieueffectrapport De Zuidlanden*.
- Tauw (31 maart 2008), *Waterparagraaf Overijsselseweg*.
- Altenburg & Wymenga (19 maart 2008), *Ecologische beoordeling van de aanleg*.
- Altenburg & Wymenga (21 september 2009), *Actualisatie ecologische beoordeling aanleg Overijsselseweg te Leeuwarden*.
- DHV (juli 2008), *Verlegging Overijsselseweg akoestisch onderzoek*.
- Stroop Raadgevende Ingenieurs bv, (27 september 2010), *Akoestisch onderzoek verkeerslawaaï Overijsselselaan*.
- Stroop Raadgevende ingenieurs bv, (14 oktober 2010) *Rapport luchtkwaliteit*.
- Stroop Raadgevende Ingenieurs bv (11 oktober 2010), *Onderzoek externe veiligheid De Zuidlanden, plandeel Overijsselselaan te Leeuwarden*.
- Gemeente Leeuwarden, *Reactie en antwoordnota overleg*.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding/voorgeschiedenis

Sinds het jaar 2000 heeft de gemeente Leeuwarden plannen voor een nieuw woon- en werkgebied aan de zuidzijde van de stad. Voor het gebied Leeuwarden-Zuid is in maart 2001 een ontwikkelingsplan opgesteld. Het gebied Leeuwarden-Zuid wordt vanaf 2003 aangeduid als 'De Zuidlanden'.

Nadere (deel)studies over ontwikkelings- en inrichtingsmogelijkheden binnen De Zuidlanden hebben in 2003 uiteindelijk geresulteerd in het 'Masterplan De Zuidlanden'. Het Masterplan beschrijft de kwalitatieve en kwantitatieve randvoorwaarden en uitgangspunten voor de ontwikkeling van De Zuidlanden. In dit gebied zullen onder meer circa 6.500 woningen worden gebouwd. De ontwikkeling wordt gefaseerd uitgevoerd. Om de verschillende fasen planologisch-juridisch mogelijk te maken, worden er voor het gebied meerdere bestemmingsplannen opgesteld.

De eerste fase in de ontwikkeling van De Zuidlanden betrof de ontwikkeling van Techum. De benodigde milieueffectrapportage voor De Zuidlanden is procedureel gekoppeld aan het bestemmingsplan Techum, omdat dit het eerste bestemmingsplan was dat voorzag in woningbouw in het gebied. Met de uitspraak van de Raad van State op 30 juli 2008 is de MER voor De Zuidlanden verwerkt.

Hiermee is voldaan aan de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State die op 9 februari 2005 goedkeuring onthield aan bestemmingsplan 'Leeuwarden-Zuid-fase A', omdat in dat kader geen milieueffectrapportage was verricht voor de hele ontwikkeling, terwijl dit wel noodzakelijk was.

Naast een uitbreiding van Leeuwarden zijn er ook op verkeerskundig vlak ontwikkelingen voorzien die van invloed zijn op voorliggend bestemmingsplan. Medio 2001 zijn er afspraken gemaakt tussen Rijk, provincie Fryslân en de gemeente Leeuwarden voor het starten van een Tracéwetprocedure voor de aanleg van de Haak om Leeuwarden. Deze naam komt voort uit het verloop van de weg. Deze heeft de vorm van een haak. In januari 2006 is de Trajectnota/MER ter inzage gelegd en op 13 november 2006 heeft de Minister haar standpunt bekend gemaakt, waarin is aangegeven welk tracé wordt uitgewerkt tot een Tracébesluit. Ook de reconstructie van de Overijsselseweg valt binnen dit Tracébesluit. Op 27 februari 2010 is het Tracébesluit voor de Haak om Leeuwarden vastgesteld.

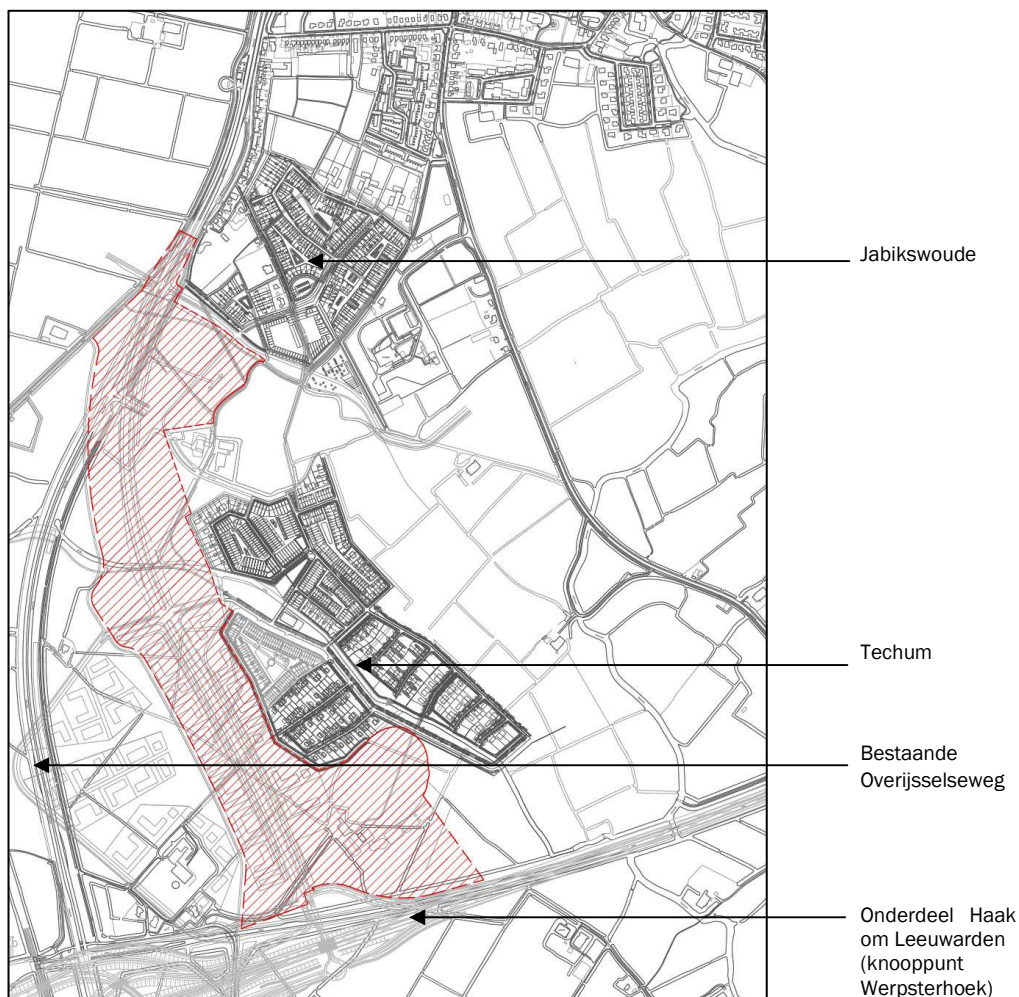
In voorliggend bestemmingsplan wordt echter niet nadrukkelijk in gegaan op het Tracébesluit. Wel dient deze rapportage als onderbouwing van het plan en is bij de opstelling van voorliggend bestemmingsplan gebruik gemaakt van het Tracébesluit.

Voorliggend bestemmingsplan 'De Zuidlanden, plandeel Overijsselselaan' voorziet in een adequate juridisch-planologische regeling voor de te realiseren Overijsselselaan en de aangrenzende gronden. De Overijsselselaan is de belangrijkste ontsluitingsweg van De Zuidlanden. Voorliggend bestemmingsplan is, na Techum, Jabikswoude, Plandeel Oost en Wiarda, het vijfde plan dat is opgesteld om de realisatie van De Zuidlanden mogelijk te maken.

1.2 Het plangebied

Het plangebied van voorliggend bestemmingsplan omvat de Overijsselselaan en aangrenzende gronden aan de oost- en westzijde van het tracé. De Overijsselselaan verbindt de Haak om Leeuwarden met het centrum van de stad. De Overijsselselaan sluit circa 100 meter ten noorden van het kruispunt nabij Jabikswoude aan op de huidige Overijsselseweg en volgt vanaf dat punt het bestaande tracé. Het zuidelijk deel van de Overijsselseweg wordt omgevormd tot toekomstig woon-/werkgebied. Het knooppunt Werpsterhoek -aansluiting op de Haak om Leeuwarden- valt buiten de plangrens van voorliggend bestemmingsplan.

Het totale bestemmingsplangebied heeft een oppervlakte van circa 55 hectare en is op onderstaande afbeelding aangegeven.



Ligging van het plangebied (in rood aangegeven)

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Voor het plangebied vigeren de bestemmingsplannen 'Wiardaburen' uit 1978 en 'Buitengebied' uit 1978. Een deel van het plangebied is meegenomen in het Tracébesluit Haak om Leeuwarden. Het betreft uitsluitend het nieuwe tracé van de Overijsselselaan. De omliggende gronden zijn hierin niet meegenomen.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de huidige situatie van het plangebied beschreven. Hierbij wordt aandacht besteed aan de ruimtelijke en de functionele structuur. In hoofdstuk 3 wordt aandacht besteed aan het bestaande beleid en wordt aangegeven hoe het initiatief zich verhoudt tot de beleidskaders van rijk, provincie en gemeente.

In hoofdstuk 4 worden de planuitgangspunten voor het bestemmingsplan genoemd. Tevens wordt de planbeschrijving gegeven. Vervolgens komt in hoofdstuk 5 het MER aan bod. In hoofdstuk 6 worden de overige planologische aspecten, die in het MER niet of niet volledig aan de orde komen beschreven. In de hoofdstukken 7, 8 en 9 tenslotte worden respectievelijk de bestemmingen, de uitvoerbaarheid en de procedures toegelicht.

2 Beschrijving van de huidige situatie

2.1 Ruimtelijke en functionele structuur

Het plangebied Overijsselselaan ligt ten zuiden van Leeuwarden en behelst het tracé van de nieuwe toegangsweg tot de stad vanaf het knooppunt Werpsterhoek (aansluiting met de Haak om Leeuwarden-N31). De Overijsselselaan neemt de functie van de huidige Overijsselseweg over en sluit net ten noorden van de aansluiting met Jabikswoude aan op het bestaande tracé van de Overijsselseweg. Ook de aangrenzende gronden worden meegenomen in het voorliggende bestemmingsplan. Aan weerszijden van de Overijsselselaan zijn ontwikkelingen beoogd in de zin van kantoren, woningen en voorzieningen.

2.1.1 Landschappelijke structuur – De Zuidlanden

Kenmerkend voor het landschap ten zuiden van Leeuwarden is de openheid, die onderbroken wordt door het dorp Goutum, en de verspreid in het gebied aanwezige (voormalige) boerderijen. Vanuit het hele gebied is de stad Leeuwarden zichtbaar. De recente stadsuitbreidingen van Leeuwarden zijn vanaf het plangebied zichtbaar en hebben het karakter van het gebied veranderd.

Ten westen van de Wurdumerfeart ligt een zogeheten Kwelderwal, die zich kenmerkt door zijn hogere ligging met enkele verspreid liggende oude terpen en boerderijen. De rest van het gebied, het laaggelegen kwelderlandschap, wordt gekenmerkt door een kleinschalige mozaïekverkeveling met veel verschillende waterpeilen zonder bebouwing of beplanting. Het betreft hier met name weidegronden. Het gebied is lichtglooiend. Verder is het gebied rijk aan waterlopen, sloten en vaarten. De begrenzing tussen de kwelderwal en het kwelderlandschap wordt gevormd door de Wurdumerfeart.

De hiervoor omschreven landschappelijke kenmerken zijn een gevolg van het feit dat dit gebied geen deel heeft uitgemaakt van een ruilverkeveling. Dit komt omdat deze gronden eerder waren aangewezen voor een grootschalige woonuitbreiding aan de zuidkant van Leeuwarden. Dit is planologisch vastgelegd in het bestemmingsplan Wardaburen (d.d. 1982). Door gewijzigde stedenbouwkundige inzichten is echter nooit uitvoering gegeven aan dit bestemmingsplan.

Tevens bevindt het Alddijp zich binnen het plangebied. Dit betreft een waterloop die dwars door het plangebied loopt. Het is een restant van een prehistorische afwateringsgeul die in verbinding stond met de voormalige Middellzee direct ten westen De Zuidlanden.

Ook de oude weg (dyk) van Barrahus naar Swichum ligt deels binnen het plangebied. Hiervan zijn nu nog delen over. Deze delen zijn in principe via het slotenpatroon nog volledig te volgen,

2.1.2 Wegenstructuur

De huidige Overijsselseweg ontsluit de stad Leeuwarden vanuit het zuiden en leidt in noordelijke richting naar het stadshart. In zuidelijke richting gaat de weg over op de A32 richting Heerenveen. Ter hoogte van het plangebied sluit de weg aan op de bestaande N31, die in de toekomst wordt vervangen door de Haak om Leeuwarden.

Meerdere wegen sluiten aan op de Overijsselseweg, waaronder de Hendrik Algraweg en de Goutumerdyk. Ook de buurtschappen Techum en Jabikswoude sluiten aan op de Overijsselseweg. Deze weg is hiermee een belangrijke schakel in de ontsluitingsstructuur van de stad Leeuwarden en van De Zuidlanden in het bijzonder.

De toekomstige Overijsselselaan zal deze functie overnemen. Door de aanleg hiervan is het mogelijk de toekomstige verkeersstromen op te vangen als De Zuidlanden in zijn geheel is gerealiseerd.

Tot de aanleg van De Haak om Leeuwarden vervult de Overijsselselaan ook een functie voor het hoofdwegennet. Zodra De Haak is gerealiseerd vervalt laatstgenoemde functie.



Overijsselseweg in zuidelijke richting (maps.google.nl)



Waterloop ter hoogte van Techum (maps.google.nl)



Kruising Overijsselseweg met de N31 in noordelijke richting (maps.google.nl)

2.1.3 Groen- en waterstructuur

In het plangebied zijn, naast het hiervoor genoemde Alddjip en het voormalige weg-tracé Barrahus–Swichum, weinig waardevolle groen- en of waterstructuren aanwezig. Het betreft in de huidige situatie voornamelijk landbouwgrond. Het huidige tracé van de Overijsselseweg wordt begeleid door groene bermen aan weerszijden en plaatselijk is hier ook een waterloop aanwezig. Het tracé kruist ter hoogte van buurtschap Techum het Alddjip die onder de weg wordt doorgeleid.

2.1.4 Bebouwingsstructuren

Plandeel Overijsselselaan is onderdeel van de ontwikkeling De Zuidlanden, dat is onderverdeeld in drie verschillende stadslandschappen: Middelsee, Kwelderwal en Lage kwelderlandschap. De Overijsselselaan doorsnijdt twee van deze landschappen. De weg loopt via het stadslandschap Kwelderwal en gaat langs het stadslandschap Middelsee.



Bestaande boerderij ten noorden van de N31 (maps.google.nl)

In het plangebied komt nauwelijks bebouwing voor. De bestaande boerderij ten noorden van de N31 dient behouden te blijven en wordt opgenomen in het stedenbouwkundig plan. Overige bebouwing is of wordt gesloopt.

De Zuidlanden omvat meerdere deelplannen die gefaseerd tot uitvoering zijn en worden gebracht. Voorafgaand aan de ontwikkeling van de Overijsselselaan zijn vier plannen in procedure gebracht; Techum, Jabikswoude, De Zuidlanden, plandeel Oost en Wiarda. Techum is in uitvoering, maar nog niet geheel gerealiseerd. Het plangebied Jabikswoude is deels bouwrijp gemaakt. Plandeel Oost is deels goedgekeurd. Voor het niet goedgekeurde deel is het ontwerpbestemmingsplan Wiarda opgesteld. Het bestemmingsplan voor de buurtschap Wiarda zal in het najaar van 2010 voor vaststelling worden aangeboden. Het plandeel Overijsselselaan grenst aan Techum en Jabikswoude en zal een belangrijke functie gaan vervullen voor de ontsluiting van deze buurtschappen.

Techum betreft een buurtschap van circa 450 woningen. Tussen de woningen is veel afwisseling; in een rijtje huizen zal bijna geen woning hetzelfde zijn. De verschillen kunnen bestaan uit het al dan niet voorzien zijn van een dakkapel of een verschil in goothoogte of de afwisseling van rode en zwarte daken.

Het kan ook zijn dat de voorgevel wat verder weg staat van de straat, zodat sommige huizen een brede stoep hebben en andere een voortuin. Door dit soort verschillen biedt Techum een heel gevarieerd beeld.



Foto's buurtschap Techum (www.thuisintechum.nl)

Ten noorden van Techum bevindt zich de buurtschap Jabikswoude. Jabikswoude is geïnspireerd op de Friese terpdorpen. Centraal in Jabikswoude komt een appartementen-gebouw. Dit bijzondere gebouw – een eigentijdse Friese ‘stins’- staat op een kruispunt van wegen en knikkende straatjes, te midden van de dorpsbebouwing.

Aan de ‘dorpsstraat’ zijn voorzieningen mogelijk zoals een winkeltje en zorgvoorzieningen. De woningtypen in Jabikswoude zijn heel divers; er zijn appartementen, rijwoningen, twee-onder-één-kapwoningen en vrijstaande woningen. Het plan biedt in het zuidoostelijk deel van het plangebied de mogelijkheid voor de realisering van een multifunctioneel centrum.

Ten westen van de Overijsselselaan zal de Werpsterhoek worden gerealiseerd. Het strategisch gelegen nieuwe commerciële centrum Werpsterhoek vormt de toekomstige toegangspoort van Leeuwarden en de regio. De ontwikkeling van dit gebied zal plaats vinden nadat De Haak om Leeuwarden is gerealiseerd.

3 Beleidsaspecten

3.1 Nationaal ruimtelijk beleid

3.1.1 Nota Ruimte

In de Nota Ruimte zijn de uitgangspunten voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2020 vastgelegd, met een doorkijk naar 2030. In de nota worden de hoofdlijnen van beleid aangegeven, waarbij de ruimtelijke hoofdstructuur van Nederland (RHS) een belangrijke rol speelt. Op grond van het overgangsrecht heeft de Nota Ruimte een status als structuurvisie zoals bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening. In de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid heeft het kabinet daarnaast ruim 30 nationale ruimtelijke belangen benoemd en aangegeven op welke wijze deze nationale belangen zullen worden verwezenlijkt. De verschillende planologische kernbeslissingen, waaronder de Nota Ruimte, en de Realisatieparagraaf zullen op termijn worden opgenomen in een overkoepelende AMvB Ruimte, die de ruimtelijke kaders op rijksniveau bevat en deze voorziet van een juridische doorvertaling.

De Nota Ruimte heeft vier algemene doelen: versterken van de economie, krachtige steden en een vitaal platteland, waarborging van waardevolle groengebieden en veiligheid. Op het gebied van verstedelijking zet de Nota Ruimte in op een voortzetting van het bundelingsprincipe. Bundeling draagt bij aan economische schaalvoordelen, benutting van (overheids)investeringen in voorzieningen (zoals die in infrastructuur), versterkt het draagvlak voor diverse stedelijke voorzieningen en beperkt de druk op de landelijke gebieden. De Nota Ruimte kent zes nationale stedelijke netwerken, waaronder Groningen-Assen in Noord-Nederland. Leeuwarden viel in de (ontwerp) Nota Ruimte buiten het stedelijk netwerk Noord-Nederland.

Op 23 april 2004 heeft het kabinet de Nota Ruimte vastgesteld (deel 3) en aansluitend op 27 april ter behandeling aan de Tweede Kamer gezonden. De behandeling van de Nota Ruimte in de Tweede Kamer heeft plaatsgevonden op 28 juni 2004, 17 januari 2005 en 21 februari 2005. De Tweede Kamer heeft een groot aantal moties ingediend, waarvan er uiteindelijk 31 zijn aangenomen. Zowel de aangenomen moties, als de in het debat gedane toezeggingen, zijn in de nieuwe versie van de Nota Ruimte (deel 3A) verwerkt. Op 17 januari 2006 heeft de Eerste kamer de Nota Ruimte goedgekeurd.

Hoewel Leeuwarden geen deel uitmaakt van het stedelijk netwerk Groningen-Assen, is er in deel 3A van de Nota Ruimte de toezegging gedaan dat Leeuwarden als tweede hoofdstad van het noorden financieel-economisch en planologisch gelijk zal worden behandeld aan de andere hoofdsteden in het netwerk Groningen-Assen.

Het nationaal ruimtelijk beleid voor steden en netwerken richt zich op voldoende ruimte voor wonen, werken en mobiliteit en de daarbij behorende voorzieningen, groen, recreatie, sport en water. Bundeling van economie, infrastructuur en verstedelijking staat centraal als de ruimtelijke uitwerking van de algemene doelen van de Vijfde Nota.

In het beleid en de uitvoering daarvan is het van belang dat een goede koppeling tussen verstedelijking, economie, infrastructuur, groen, recreatie, natuur, waterhuishouding, milieu en veiligheid wordt gelegd.

De Nota Ruimte gaat in haar sturingsfilosofie uit van een vergaande mate van beleidsdecentralisatie. Dat wil zeggen dat het provinciaal beleidskader de komende jaren steeds meer richtinggevend zal zijn.

3.1.2 Woningbouwafspraken met VROM

Het Rijk is samen met de provincie, de stadsregio Leeuwarden en de gemeente Leeuwarden bezig met het opstellen van nieuwe Verstedelijkingsafspraken. De looptijd hiervan is van 2010 tot 2020. Onderdeel hiervan is onder andere de benodigde woningbouw in de stadsregio Leeuwarden. Voor de Stadsregio wordt voor deze planperiode uitgegaan van een netto uitbreiding tussen de 5.900 en 7.500 woningen, voor Leeuwarden is de netto uitbreiding op 5.000 woningen gesteld. Dit betekent dat Leeuwarden minimaal 500 woningen netto per jaar moet toevoegen. De aantallen zijn gebaseerd op de provinciale prognose uit 2007.

3.2 Provinciaal ruimtelijk beleid

3.2.1 Streekplan Fryslân 2007

Op 1 juli 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening in werking getreden. Het Streekplan Fryslân 2007 'Om de kwaliteit fan de romte' heeft de status gekregen van 'structuurvisie'. Het Streekplan past als structuurvisie binnen de Wro. Het beleid is ongewijzigd gebleven. In het Streekplan Fryslân 2007 staan de provinciale kaders waarbinnen ruimtelijke ontwikkelingen de komende tien jaar kunnen plaatsvinden.

In het Streekplan (de structuurvisie) zet de provincie in op de concentratie van verstedelijking in de stedelijke bundelingsgebieden, zonder dat dit ten koste gaat van de vitaliteit van het omringende platteland. Stedelijke centra hebben als kwaliteit dat zij brandpunten van bedrijvigheid en werkgelegenheid zijn en over een hoog voorzieningenniveau beschikken, dat voor een groot gebied eromheen van betekenis is. Deze kwaliteiten hebben te maken met voldoende schaal, massa, dynamiek en bereikbaarheid van verschillende functies bij elkaar. Daarnaast zijn de cultuurhistorische betekenis van steden en de daaraan gekoppelde stedelijke uitstraling en recreatieve beleving van groot belang.

De provincie kiest voor zes stedelijke centra, die gezamenlijk het stedelijk netwerk Fryslân vormen. Het gaat allereerst om de provinciehoofdstad Leeuwarden, vervolgens om de centra Drachten, Heerenveen, Sneek, Harlingen en tenslotte de regiostad Dokkum.

Leeuwarden wordt als volgt getypeerd:

'Leeuwarden is de historische en culturele hoofdstad van Fryslân met de bijbehorende hoofdstedelijke functies. Leeuwarden heeft samen met het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen een centrale positie in Noord-Nederland.'

Het Rijk behandelt Leeuwarden, als tweede hoofdstad van Noord-Nederland, financieel-economisch en ruimtelijk-instrumenteel op gelijke voet met Groningen en Assen. Leeuwarden heeft een centrale ligging en een typisch stedelijke uitstraling, met gevarieerde woonmilieus, een uitgebreid en aantrekkelijk winkelgebied in een historisch centrum, diverse soorten bedrijvigheid en allerlei (hoog)stedelijke voorzieningen die voor heel Fryslân van betekenis zijn. Het is tevens dé banenmotor van Fryslân: 25% van de totale Friese werkgelegenheid is in Leeuwarden geconcentreerd. Daarnaast is Leeuwarden het belangrijkste Friese centrum van dienstverlening, (medische) zorg en onderwijs.

Wij kiezen op sommige terreinen onvoorwaardelijk voor een versterking van de positie van Leeuwarden als hoofdstad van onze provincie, met accenten op een kwantitatief en kwalitatief voldoende aanbod van woningen en op een verbetering van de bereikbaarheid. Wij hebben dit instrumenteel kracht bijgezet met het Stadsconvenant dat wij met de gemeente Leeuwarden hebben afgesloten. Een sterk Leeuwarden is van belang voor de hele provincie'.

Woningbouw

Wat betreft de woningbouw zet de provincie in op concentratie in de zes bundelingsgebieden, waar Leeuwarden er één van is.

Met het instrument bundelingsgebied beoogt de provincie onder andere het volgende:

- voldoende schaal en massa voor sterke steden en voldoende draagvlak voor (hoogwaardige) stedelijke voorzieningen en werkgelegenheid;
- een gevarieerde bevolkings- en huishoudenssamenstelling voor de leefbaarheid in de stedelijke centra, waarbij ook hogere inkomensgroepen aan de stad worden gebonden;
- een vermindering van de woningvraag op het platteland waardoor in de kleine kernen meer ruimte over is voor de opvang van de plaatselijke woningbehoefte en de landschappelijke openheid zoveel mogelijk wordt behouden;
- een evenwichtige regionale woningbouwverdeling;
- een ontwikkeling van stadsranden en stedelijke uitloopgebieden met hoge(re) landschappelijke, natuurlijke en recreatieve kwaliteiten.

Om de leefbaarheid en de vitaliteit van heel Fryslân te bevorderen, binnen het uitgangspunt van concentratie van woningbouw in de stedelijke bundelingsgebieden, wordt uitgegaan van een evenwichtige verdeling van woningen en woningbouw over de regio's van Fryslân.

In het Streekplan wordt een aanzet gegeven voor een gebiedsgerichte uitwerking per regio. Leeuwarden ligt binnen de regio Midden Fryslân. Met betrekking tot het wonen in Leeuwarden is aangegeven dat er nieuwe grote woon- en werklocaties aan de west- en zuidkant van de stad worden gesitueerd.

Aan de zuidzijde ligt het accent op het wonen, aan de westzijde ligt het accent op het werken.

Aandachtspunten zijn het benutten van kansen voor gevarieerde woonmilieus en voortdurend de benodigde ruimte voor wonen en werken in een goede verhouding ten opzichte van elkaar afwegen.

Het bundelingsgebied Leeuwarden heeft als taakstelling om 19,3 % van de totale Friese bouwproductie te realiseren. De verdere realisatie van De Zuidlanden is daarvoor noodzakelijk.

Bedrijven

Stedelijke centra hebben een opvangtaak voor bedrijven in alle segmenten. Leeuwarden, Drachten en Heerenveen bieden ruimte aan alle bedrijfscategorieën, passend bij hun positie en omvang.

Kantoren

De stedelijke centra zijn de goede plekken voor kantoorvestigingen van enige omvang. Voor Leeuwarden zijn er geen beperkingen en bepaalt de markt het aanbod.

Grootschalige detailhandelsvestigingen

Grootschalige detailhandelsvestigingen (GDV) zijn uitsluitend toegestaan in Leeuwarden.

Verkeer

De provincie en het Rijk streven naar een verdere verbetering van de bereikbaarheid van Leeuwarden en de doorstroming van het autoverkeer bij Leeuwarden en Harlingen. Het Rijk heeft om die reden De Haak aangewezen als MIRT project. Hiertoe wordt ingezet op de versterking van de ontsluitingsas Afsluitdijk-Leeuwarden-Drachten, bestaande uit onder andere de aanleg van de Haak om Leeuwarden, evenals de ontbrekende schakels in de rijksweg N31 en tussen de A31 en A32. De Haak zal in de toekomst Leeuwarden ontlasten van doorgaand verkeer. Daarnaast krijgt deze weg een functie voor de bereikbaarheid van Leeuwarden en de ontsluiting van Leeuwarden-Zuid door middel van een daarop aantakende nieuwe westelijke ontsluitingsweg.

Midden Fryslân

Naast een themagerichte benadering kent het Streekplan ook een gebiedsgerichte benadering. Leeuwarden ligt binnen de regio Midden Fryslân. Voor Midden Fryslân wordt ingezet op het verder benutten van de combinatie van de dynamiek van een grote stad en de kwaliteiten van het omringende landelijke gebied. Hiertoe dient de centrumpositie van Leeuwarden te worden versterkt, met accenten op een kwantitatief en kwalitatief voldoende aanbod van woningen en op een verbetering van de bereikbaarheid. Zo zet de provincie in op de realisering van de Haak om Leeuwarden met een westelijke invalsweg. Bij de ontwikkeling van de nieuwe voorstadhalte/transferium Werpsterhoek ontstaat een strategische stedelijke ontwikkellocatie voor kantoren, hoogwaardige bedrijven, voorzieningen en voor wonen, afhankelijk van de milieucondities.

Aandachtspunten zijn het benutten van kansen voor gevarieerde woonmilieus en voortdurend de benodigde ruimte voor wonen en werken in een goede verhouding ten opzichte van elkaar afwegen.

3.2.2 Regionale woningbouwafspraken

Voor de periode tussen 2010 en 2020 is de woningbouwopgave van de Stadsregio Leeuwarden zo mogelijk nog groter dan in voorgaande jaren. In omvang en complexiteit verschilt deze opgave op onderdelen wezenlijk met de vorige periode.

In hoofdlijnen is de opgave als volgt:

- 1 voorzien in de groeiende woningbehoefte;
- 2 transformatie en kwaliteit bestaande voorraad;
- 3 versterken leefbaarheid;
- 4 verhogen ruimtelijke kwaliteit.

In 2009 is door de zes gemeenten van de Stadsregio Leeuwarden besloten hun samenwerking door te zetten. De gezamenlijke ambitie is verwoord in het visiedocument: Kroon van Fryslân (2009). De positie van de Stadsregio Leeuwarden in de Friese woningmarkt is één van de speerpunten. Voor Leeuwarden is een substantiële woonopgave geformuleerd.

3.2.3 Wenjen 2000+, 'Fan mear nei better'; woningbouwbeleid 2002-2010

In de notitie Wenjen 2000+, 'Fan mear nei better' stellen Gedeputeerde Staten hun woonbeleid voor de periode 2002 - 2010 vast. Het gaat hier om een herziening van het beleid dat was vastgesteld voor de periode 1998-2010.

Belangrijke speerpunten uit de notitie zijn de volgende:

- kwaliteitsbeleid gericht op de woonconsument meer centraal;
- kwaliteitsbeleid gericht op bouwen voor alle groepen;
- kwantiteitsbeleid gericht op verantwoorde ontwikkeling van het bouwen.

In Wenjen '98 koos de provincie voor een kwaliteitsbeleid en een kwantiteitsbeleid. Ook nu is die gekoppelde beleidsopgave aan de orde. Meer in het licht van de ontwikkelingen in Fryslân en de ontwikkelingen op nationaal niveau krijgt het kwaliteitsbeleid het primaat. De kwantiteiten dienen nadrukkelijk in kwaliteiten gepland te worden.

In het Streekplan Fryslân 2006 is het beleid uit de hiervoor genoemde notitie afgestemd op andere ruimtelijke aspecten en finaal vastgelegd.

3.3 Gemeentelijk beleid

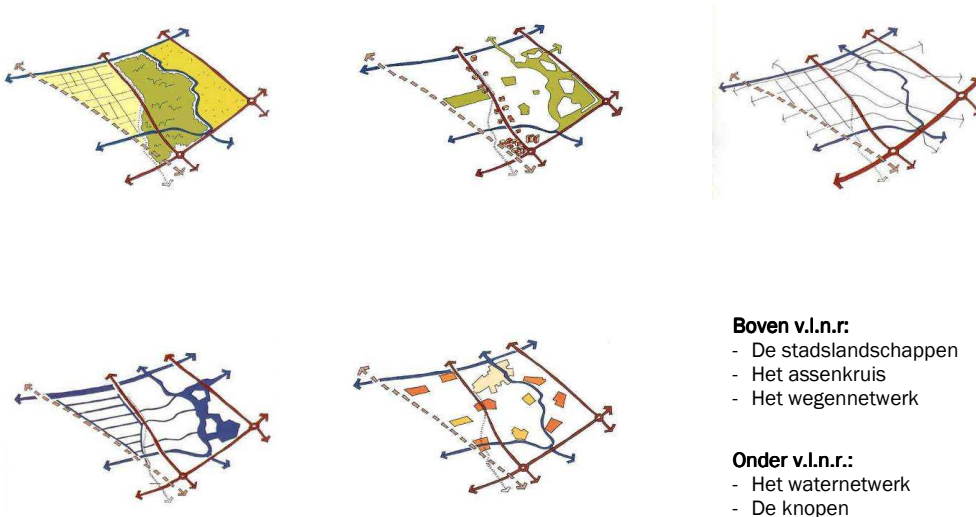
3.3.1 Ontwikkelingsplan Leeuwarden-Zuid

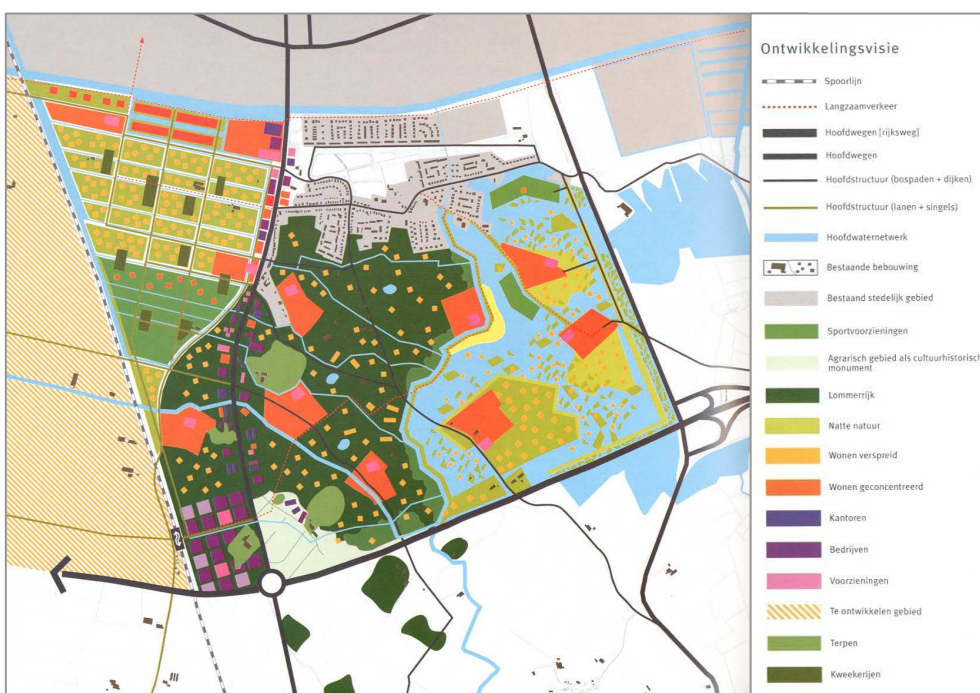
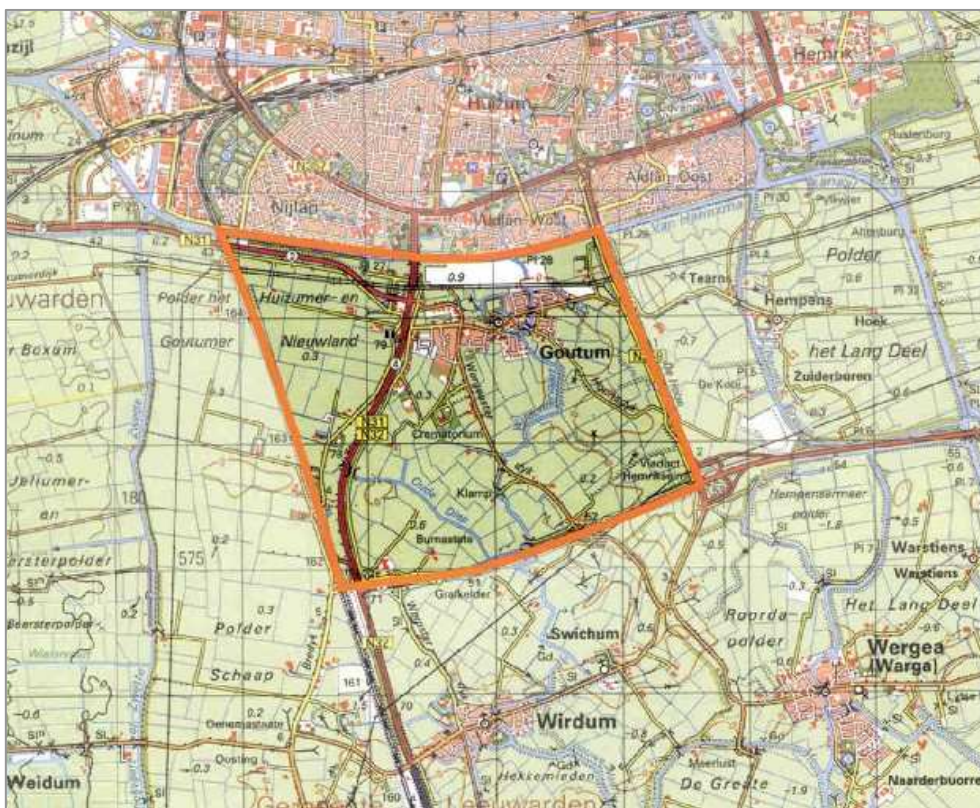
Voor het gebied Leeuwarden-Zuid, waar het plangebied voor de Overijsselselaan deel van uitmaakt, is een ontwikkelingsplan opgesteld (maart 2001). Het gebied Leeuwarden-Zuid betreft het nieuwe woon-, werk- en voorzieningengebied van de gemeente Leeuwarden en wordt 'De Zuidlanden' genoemd.

Het gebied wordt begrensd door het Van Harinxmakanaal en de kom van het dorp Goutum aan de noordzijde, de Drachtsterweg aan de oostzijde, de Wâldwei (N31) aan de zuidzijde en de spoorlijn Leeuwarden-Heerenveen aan de westzijde. Het ontwikkelingsgebied is circa 550 hectare groot.

De opgave van het ontwikkelingsplan is het toevoegen van een stadsdeel aan Leeuwarden met een mix van hoogwaardige woon- en werkmilieus en dooraderd met een diversiteit aan stedelijke voorzieningen. Een stadsdeel dat de wisselwerking met de bestaande stad aangaat en een verrijking voor de stad als geheel betekent. Centraal in Leeuwarden-Zuid staat een nieuwe vorm van wonen: wonen gecombineerd met werken, recreatie en voorzieningen.

Het planconcept voor Leeuwarden-Zuid is opgebouwd uit vijf lagen.





Boven: Ontwikkelingsgebied Leeuwarden-Zuid (De Zuidlanden)
 Onder: Ontwikkelingsvisie Leeuwarden-Zuid

De stadslandschappen

Door de karakteristieken van de bestaande drie landschapstypen in Leeuwarden-Zuid te versterken, ontstaan er drie duidelijk verschillende stadslandschappen, waarbinnen geheel verschillende vestigingsmilieus zijn te realiseren.

Er worden drie verschillende stadslandschappen gecreëerd met een bovengemiddelde stadsnatuur waarin gewoond en gerecreëerd wordt: het kwelderwalgebied in de Middelsee, de kwelderwal en het oostelijke kweldergebied.

In het Middelseegebied wordt het rationele cultuurlandschap versterkt met laan- en singelbeplanting waarin een woonmilieu met veel tuinen en een grote diversiteit ontstaat.

Op de kwelderwal worden de aanwezige linten en begroeiing rond de boerderijen door flinke boomaanplant uitgebouwd tot een aantrekkelijk woonbos.

In het lager gelegen kwelderlandschap in het oosten wordt het waterniveau op boezempeil gebracht en door de aanwezige hoogteverschillen te accentueren ontstaat een omvangrijk nat gebied waarin land en water elkaar afwisselen.

Het assenkruis

De tweede laag in het planconcept wordt gevormd door het assenkruis van economie en voorzieningen. De ene as wordt gevormd door de Overijsselseweg en Werpsterhoek, ofwel de Stadsas (of: Overijsselselaan) en de nieuwe stadsentree. De andere as wordt gevormd door de sport- en recreatievoorzieningen die in de richting loodrecht op de Stadsas liggen, verspreid door de drie woonlandschappen. Tezamen met de Stadsas ontstaat zo een assenkruis van economie en voorzieningen door het gebied heen: noord-zuid de economische diensten en voorzieningen en oost-west de sport en recreatie.

Het wegennetwerk

De Overijsselseweg, Drachtsterweg en Wâldwei vormen de hoofdwegenstructuur. De Overijsselseweg, die wordt vervangen door de Overijsselselaan, heeft de belangrijkste ontsluitingsfunctie voor het stadsdeel. Binnen het ontwikkelingsgebied wordt een secundair netwerk gevormd dat zoveel mogelijk bestaande structuurlijnen volgt en waar mogelijk versterkt en nieuwe lijnen in hetzelfde stramien toevoegt. Binnen de secundaire structuur krijgt Leeuwarden-Zuid een fijnmazig netwerk van kleinere wegen.

Het waternetwerk

Doelstelling is een duurzaam watersysteem dat deels geschikt is voor de kleine recreatievaart. Water wordt onder meer door afwatering van schone oppervlakken op het oppervlaktewater en een ruim waterbergend vermogen zoveel mogelijk binnen het gebied opgevangen en vastgehouden en is van goede kwaliteit. Het watersysteem bouwt ook zoveel mogelijk voort op het historisch ontstane systeem van waterlopen in het gebied.

Door toepassing van zoveel mogelijk gevarieerde natuurlijke oevers, boezemland dat een deel van het jaar overstroomt en voldoende diepe watergangen waardoor het water goed circuleert, wordt de ecologische en waterkwaliteit gewaarborgd.

De knopen

De vijfde laag in het planconcept wordt gevormd door de 'knopen'. Dit zijn verdichtingen in het woongebied bestaande uit 250 à 300 woningen, in samenhang ontworpen, in een compacte setting en met een eigen karakter.

Ze liggen verspreid in de woongebieden op bijzondere plekken: aan routes, op knooppunten, op hoeken van eilanden etc. Elke knoop wordt in een andere stijl ontworpen en omvat behalve woningen ook een programmaonderdeel met een bijzondere voorziening: bijvoorbeeld een school, winkelcentrum, bijzondere voorziening of recreatieve voorziening. Daardoor krijgt elke knoop ook zijn eigen betekenis voor andere delen van Leeuwarden-Zuid.

3.3.2 Masterplan De Zuidlanden

Nadere (deel)studies over ontwikkelings- en inrichtingsmogelijkheden binnen De Zuidlanden hebben in 2003 uiteindelijk geresulteerd in het 'Masterplan De Zuidlanden'. Het Masterplan beschrijft de kwalitatieve en kwantitatieve randvoorwaarden en uitgangspunten voor de ontwikkeling van 'De Zuidlanden'.

Het gebied 'De Zuidlanden' wordt ontwikkeld in een aantal verschillende landschapstypen c.q. woonmilieus: de Plantage, Lommerrijk, Waterrijk, Stadsas, Kanaalzone, Werpsterhoek en Sportpark. Binnen de drie eerst genoemde woonmilieus zullen meerdere zogenaamde buurtschappen worden gerealiseerd. Voorliggend bestemmingsplan regelt de ontwikkeling van de Stadsas en omgeving. Hierna wordt kort ingegaan op de ontwikkeling van de Stadsas, zoals opgenomen in het Masterplan.

Stadsas

De Stadsas kent drie delen: het deel van kwelderwal, het deel bij het voorzieningencentrum en het deel langs de Middellzee. Voorliggend bestemmingsplan regelt uitsluitend het deel van kwelderwal. In kwelderwal is de Stadsas een royale boomrijke weg. Het profiel is ruim ingericht en onregelmatig ingeplant met bomen. De Stadsas maakt zo onderdeel uit van de sfeer en het karakter van kwelderwal.

De Stadsas wordt begeleid door bebouwing en groen, die steeds van karakter wisselen. In Werpsterhoek wordt een afwisselend beeld gecreëerd door kantoorgebouwen met een etalage aan de Stadsas. In kwelderwal heeft de woonbebouwing een ruime opzet.



Impressie van de Stadsas (Masterplan De Zuidlanden)

3.3.3 Kantorenmonitor 2009

Algemeen

Leeuwarden is van oudsher de kantorenstad van Friesland en vormt samen met de stad Groningen de kantorenstad van Noord-Nederland.

De Leeuwarder kantoren bieden onderdak aan een scala van dienstverlening, zowel ten behoeve van de private als de publieke sector. Daarnaast zijn in Leeuwarden allerlei overheidsdiensten gevestigd met lokale, regionale en ook nationale betekenis. De gemeente Leeuwarden hecht als de kantorenstad van Friesland aan voldoende, kwalitatief goede kantoorlocaties die concurrerend zijn in de markt.

Jaarlijks wordt een kantorenmonitor uitgebracht. Hierin wordt aanvullende informatie over leegstand, nieuwbouwplannen, de kwaliteit van leegstaande kantoren en over wensen vanuit de markt opgenomen.

Huidige situatie

Uit de kantorenmonitor van 1 januari 2010 blijkt het navolgende.

Het totale kantoorvloeroppervlak in Leeuwarden bedraagt circa 760.000 m². Het aanbod van kantoorruimte in Leeuwarden blijft stabiel op ruim 60.000 m².

In de afgelopen jaren is de opname van kantoorvloeroppervlak licht gedaald. In 2009 bedroeg deze 8.000 m². De opname in de afgelopen tien jaar schommelt tussen de 8.000 m² en 20.000 m². De gemiddelde opname ligt tussen de 12.000 - 15.000 m² per jaar.

De leegstand bedraagt circa 8 % van het kantoorvloeroppervlak. De leegstand in Leeuwarden is minder dan gemiddeld in Nederland, waar sprake is van 12%. De leegstand in Leeuwarden betreft niet zo zeer leegstand in nieuw gebouwde kantoorpanden, maar in oudere panden in de binnenstad en in directe omgeving hiervan. Een deel hiervan staat al 3 jaar of langer leeg. Hieruit blijkt dat een deel van de kantorenvorraad niet alleen fysiek maar juist ook economisch verouderd.

Gemeentelijk beleid

De ontwikkeling van de locatie Overijsselselaan is onderdeel van een bredere, in oktober 2009, vastgestelde beleidsaanpak met betrekking tot kantoren. Het gaat daarbij om een geïntegreerde aanpak, rekening houdend met de zogenaamde 'SER-ladder'. Dat betekent dat niet alleen rekening is gehouden met de verschillende doelgroepen in de kantorenmarkt, zoals OV-gebondenheid, kennisgebonden activiteiten, backoffice en frontoffice activiteiten. Ook is er gekeken naar de mogelijkheden van functiemenging en herontwikkeling binnen de gemeente.

Naast de ontwikkeling op de locatie Overijsselselaan resteren er nog ontwikkelingsmogelijkheden op drie andere bestaande locaties.

Bestaande locaties

1 Masterplan Stationsgebied voor functiemenging met OV-gebonden bedrijvigheid

Voor wat betreft het Stationsgebied geldt dat de gemeente Leeuwarden inzet op een hoogwaardige locatie direct bij het station en het westelijke deel van de zgn. kantorenhook richting WTC Expo, met name voor de grootschalige backoffice-activiteiten. Het gaat hier zowel om overheidsdiensten als om zakelijke en financiële dienstverlening, die OV-gebonden zijn.

Vanuit het belang van kwalitatief hoogwaardige en concurrerende kantorenlocaties geldt dat voor de totale kantorenhook wordt ingezet op herontwikkeling van panden die zowel fysiek als economisch zijn verouderd. Het gaat daarbij om herontwikkeling richting woningbouw, maar ook kan er in een enkel geval sprake zijn van verandering naar detailhandel. Hiervoor is een kwalitatief onderzoek uitgevoerd naar panden met leegstand binnen de kantorenhook. Deze zijn beoordeeld op kwaliteit, bereikbaarheid, parkeerruimte en doelgroep. Hieruit blijkt dat de kantoorpanden in de kantorenhook vooral geschikt zijn voor backoffice en callcenter activiteiten. Bij sommige kantoorpanden blijkt herontwikkeling de voorkeur te hebben boven het handhaven van de kantoorfunctie. In totaal gaat het om circa 15.000 m². Voor enkele panden geldt dat (forse) kwaliteitsverbetering noodzakelijk is. Het gaat hierbij in totaal om circa 5.000 m².

In de kantorenhook zijn nog enkele nieuwe kantoorontwikkelingen voorzien, gericht op de doelgroepen OV- en kennisgebonden bedrijvigheid. Deze ontwikkeling gaat gepaard met functieverandering en functiemenging.

2 Tesselschadestraat inclusief functiemenging rond het voormalige LPF- terrein en de oude NHL-locatie

Het middengedeelte van de Tesselschadestraat is onder andere gericht op de functie wonen. In feite is deze locatie nog de enige in de stad waar intensieve woningbouw plaats kan vinden. Het aantal te ontwikkelen m² kantoor wordt op deze locatie daarom beperkt gehouden.

3 Oostergoweg/Atoglaslocatie

Aan de Oostergoweg is gekozen voor kennisgebonden ontwikkeling, te weten op de Atoglaslocatie voor watergerelateerde bedrijvigheid en in de omgeving van het MCL voor zorggebonden activiteiten.

Resumerend gelden ten aanzien van de onder 1 t/m 3 genoemde locaties de navolgende ontwikkelingsmogelijkheden voor kantoren:

Locatie	m ²	intensivering	Functiewijziging	Functiemenging
Oostergoweg	5.000	Ja		
Atoglaslocatie	15.000		Ja	
Stationsgebied	10.000	Ja		
Omgeving WTC	5.000	Ja		
Tesselschadestraat	6.000		ja	Ja
Businesspark	4.000	ja		
Totaal	45.000			

Nieuwe locatie

1 Locatie Overijsselseweg

Vanwege het belang van Leeuwarden als kantorenhoofdstad van Friesland wordt de ontwikkeling van kantorenlocaties langs de Overijsselselaan van strategisch belang geacht.

Met name de frontoffice-activiteiten in de zakelijke en financiële dienstverlening nopen tot locaties in de buurt van de snelweg die per auto en OV goed bereikbaar zijn. Daarnaast vraagt ook de schaalvergroting in de afzetmarkt hierom. Gebleken is dat de bestaande locaties in de stad hiervoor niet geschikt zijn. De ontwikkeling op de locatie nabij de Drachtsterbrug illustreert deze ontwikkelingen.

Het ontbreken van passende kantoorlocaties nabij de snelweg verslechtert de concurrentiepositie van Leeuwarden voor nieuwvestiging van zakelijke dienstverlening.

De kantoorlocatie Overijsselselaan is reeds opgenomen in onder andere het 'Ontwikkelingsplan Leeuwarden Zuid' (2001) en in de stadsvisie 'Varen onder eigen vlag' (2002). Ook is de locatie Overijsselselaan (toen nog als Werpsterhoek aangeduid) in de Trajectnota /MER RW31 Leeuwarden (2006) opgenomen als kantoorlocatie in de ruimtelijke ontwikkelingen tot 2020.

De geplande ruimte voor de Overijsselselaan, namelijk 60.000 -65.000 m² voor tien jaar, sluit goed aan bij de opnamecijfers van de afgelopen tien jaar.

Er wordt uitgegaan van een aaneengesloten realisering van de kantoren ter weerszijden van de Overijsselselaan. De 1e fase (bestemd voor 'Kantoor - 1') betreft circa 20.000 m² waarbij primair wordt ingezet op kantoren met een oppervlakte van 1.000 m² -3.000 m², al dan niet in de vorm van verzamelkantoorgebouwen. Om te voorkomen dat er planologisch gezien, gelijktijdig een te groot aanbod aan kantoorruimte beschikbaar komt, is in het bestemmingsplan gekozen voor een rechtstreekse bouwmogelijkheid van maximaal 10.000 m². Door middel van een omgevingsvergunning voor het afwijken van de gebruiksregels kan de maximaal toegestane bedrijfsvloeroppervlakte worden verruimd tot maximaal 20.000 m².

Deze omgevingsvergunning voor het afwijken kan pas worden verleend nadat uit een marktanalyse, die wordt uitgevoerd voor geheel Leeuwarden, de noodzaak voor de verruiming wordt aangetoond. Het gaat daarbij zowel om autonome groei van nieuwvestigers als om vervangingsbehoefte. Diverse dienstverlenende bedrijven hebben reeds geïnformeerd naar de mogelijkheden in dit nieuwe gebied.

Voor de grotere kantoren (minimale bedrijfsvloeroppervlakte 1.500 m² en maximaal 6.000 m²) is ruimte gereserveerd aan de westzijde van de Overijsselselaan (Kantoor - 2). Op de hiervoor bestemde gronden mag maximaal 10.000 m² aan bedrijfsvloeroppervlakte gerealiseerd worden. Mocht de behoefte aan dergelijke kantoorruimte niet voldoende blijken te zijn, dan kunnen door middel van een wijzigingsbevoegdheid de ten noorden van deze gronden gelegen voor 'Groen' bestemde gronden worden gewijzigd naar de bestemming 'Kantoor - 2'. De totale bedrijfsvloeroppervlakte binnen de voor 'Kantoor - 2' bestemde en te wijzigen gronden mag niet meer dan 30.000 m² bedragen. Aan de bestemmingswijziging kan pas medewerking worden verleend nadat uit een marktanalyse, die wordt uitgevoerd voor geheel Leeuwarden, de noodzaak voor de verruiming van de kantoorruimte is aangetoond.

Binnen de aan de Overijsselselaan aansluitende gronden wordt ook de mogelijkheid voor grote kantoren open gehouden. In het streekplan Fryslân is Leeuwarden de enige plaats die beschikbare grond voor grootschalige kantoorontwikkeling (>4.500 m²) op voorraad mag hebben. Het streekplan stelt geen beperkingen en de markt bepaalt het aanbod.

Het is niet realistisch om kavels hierin te faseren. Wel zal bij de uitgifte zoveel mogelijk grond aaneengesloten worden uitgegeven.

Voor Friesland is het essentieel dat er te allen tijde ruimte beschikbaar is voor grootschalige kantoren. Ervaringen vanuit het verleden, zoals de vestiging van de Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB), wijzen dit uit. Om aan deze mogelijk toekomstige vraag te kunnen voldoen is in het uiterste zuidwesten van het plangebied de mogelijkheid opgenomen voor de realisering van één grootschalig kantoorgebouw ('Kantoor - 3'). Om de uniciteit van het te realiseren gebouw te verzekeren is bepaald dat de bouwhoogte van het gebouw ten minste 25 meter dient te bedragen. De bouwhoogte mag maximaal 40 meter bedragen.

Daarnaast is bepaald dat het gebouw qua bouw en ruimtelijke uitstraling zich dient te onderscheiden van de andere kantoorgebouwen die zijn toegestaan op de gronden bestemd voor 'Kantoor - 1' en 'Kantoor - 2'.

In de planopzet is nadrukkelijk rekening gehouden met de verkeersaantrekkende werking van de zich hier te vestigen kantoren. Er zal worden voorzien in een goede ontsluiting door wegen en fietspaden. Er wordt ter hoogte van de kantorenlocatie Overijsselselaan rekening gehouden met de aanleg van een treinstation. Het voorgaande zal leiden tot een ontlasting van de binnenstad.

Vanwege het belang van Leeuwarden als kantorenhoofdstad van Friesland wordt de ontwikkeling van kantorenlocaties langs de Overijsselselaan van strategisch belang geacht.

Conclusie

Het voorgaande wijst uit dat de mogelijkheden op de bestaande en nog te ontwikkelen locaties in het binnenstedelijk gebied ter grootte van circa 45.000 m² en de in dit plan opgenomen mogelijkheid voor de realisering van kantoren met een oppervlakte van 35.000 m² bij recht en circa 30.000 m² via een afwijking van de gebruiksregels, zijnde in totaal circa 110.000 m², in relatie tot de gemiddelde jaarlijkse opname van 12.000 – 15.000 m², niet zal leiden tot een structurele verstoring van de kantorenmarkt in Leeuwarden.

De in dit plan opgenomen kantoormogelijkheden zullen dan ook niet bijdragen aan verder oplopende leegstand van kantoren.

3.3.4 Woonbeleid Leeuwarden

Het gemeentelijk woonbeleid is vastgelegd in het in juni 2008 door de gemeenteraad vastgestelde woonplan 'Elkenien syn hûs'.

Het woonplan, met een looptijd tot en met 2012, heeft als hoofddoelstelling: 'het behouden en versterken van een evenwichtige concurrerende woningmarkt met een duurzaam gedifferentieerd aanbod van woningen en woonmilieus'.

Deze doelstelling is aan de hand van drie thema's nader uitgewerkt:

- 1 bestaande stad;
- 2 nieuwbouw;
- 3 wonen + meer.

De uitwerking is vastgelegd in het Uitvoeringsprogramma Woonplan, dat door het college van burgemeester en wethouders in april 2009 is vastgesteld.

De Zuidlanden is voor Leeuwarden van substantieel belang om de woningproductie op het gewenste niveau te houden voor de groei van de bevolking, de gewenste differentiatie te realiseren en te voldoen aan de gemaakte afspraken met het ministerie van VROM, de provincie en de omliggende gemeenten.

In 'De Zuidlanden' moet een groot aantal doelgroepen bediend worden naar inkomen, huishoudenssamenstelling en leefstijl. Belangrijk is dat de toekomstige bewoners van 'De Zuidlanden' keuzevrijheid geboden wordt. Dit betekent dat de te realiseren woningen vanuit het perspectief van de consument gerealiseerd moet worden. Naast vrije kavels voor de hogere inkomens is het streven om ook de keuzevrijheid te bieden aan de andere inkomensgroepen.

Het woonplan kiest voor een woningbouwprogramma waarin alle doelgroepen voldoende bediend worden en waarin in het bijzonder ook aandacht is voor het bouwen in het sociale segment.

Het programma voor de Overijsselselaan kan afwijken van het stadsbrede programma, maar zal voldoende gedifferentieerd moeten zijn.

De gemeente werkt aan een woningvoorraad die toekomstbestendig is. Dit betekent dat woningen gewenst zijn op de woningmarkt, bouwtechnisch in orde, flexibel qua programma en die een basisniveau aan zorgdiensten kan faciliteren.

3.3.5 Leeuwarden, fier verder

De gemeente Leeuwarden heeft in navolging op de stadsvisie 'Varen onder eigen vlag' een nieuwe stadsvisie opgesteld, 'Leeuwarden, fier verder'. Deze stadsvisie is op 26 mei 2008 vastgesteld door de gemeenteraad van Leeuwarden.

Voorafgaand aan de formulering van de visie is een omgevingsverkenning gedaan. De boodschap is helder en luidt als volgt:

'We kiezen focus op basis van sterktes, kansen, passendheid en realisme. Leeuwarden heeft als hoofdstad van Fryslân verschillende functies. Het is een stad voor wonen, werken, zorgen en recreëren. Deze functies moeten goed op orde zijn. De pijlers uit de stadsvisie 'Varen onder eigen vlag' staan nog recht overeind, maar het is nodig om deze te verbinden en te verdiepen.'



De Stadsvisie is opgesteld aan de hand van enkele thema's, die zijn vertaald in een ontwikkelkaart voor de gemeente Leeuwarden. De ontwikkelkaart is hierna weergegeven.

De gemeente wil de voorzieningen op orde houden, zowel de centrale als die op buurt-, wijk- en dorpsniveau. Het gaat om voorzieningen die passen bij het hoofdstedelijk karakter van Leeuwarden en om voorzieningen die van belang zijn voor de sociale structuur van de stad en de dorpen, zoals onderwijs, zorgvoorzieningen, multifunctionele centra, speelvoorzieningen, etc. In De Zuidlanden is een woonservicecentrum beoogd. Wat de bouw van woningen betreft, is Leeuwarden de afgelopen jaren goed op stoom gekomen.

De gemeente wil daarmee door gaan en van 'De Zuidlanden' een zeer attractieve woonomgeving maken. Daarnaast moet er meer aandacht zijn voor levensloopbestendig bouwen en het zoveel mogelijk vast houden aan de verbinding met water. Duurzaam bouwen en energiezuinige woningen zijn nodig.

3.3.6 Duurzame ontwikkeling

De gemeente Leeuwarden bevordert actief het verduurzamen van de gemeente. Deze verduurzaming richt zich op een aantal aspecten: energieverbruik, ecologie, stimuleren milieuvriendelijk vervoer, verantwoord watergebruik, aanpasbaarheid en het beperken van afval. Deze doelstellingen zijn anno 2010 verwoord in de ontwerp Visie “Duurzaam Leeuwarden, de sterke stad”.

De gemeente heeft een verkennend onderzoek laten uitvoeren naar de potentie van de ondergrond voor duurzame koude- en warmteopslag (KWO). Voor kantoren wordt KWO gezien als een rendabele duurzame manier om in de energiebehoefte te voorzien. Om een optimale afstemming van het gebruik van de ondergrond te faciliteren en interferentie in de ondergrond tussen systemen te voorkomen, zal de gemeente een Masterplan bodem opstellen voor de kantorenstrook ter weerszijden van de Overijsselselaan. Dat plan zal tevens de gelegenheid bieden om individuele vergunningaanvragen voor KWO-installaties op elkaar af te stemmen”.

Energie

Voor 2020 streeft de gemeente ernaar haar energieverbruik zonder gebruik van fossiele brandstoffen te laten zijn. Dit betekent dat in de bestaande bouw fors energie bespaard moet worden. Voor de nieuwbouw betekent het dat als uitgangspunt gestreefd wordt naar een aanscherping van de wettelijke uitgangspunten. In de noordelijke regio zijn hier afspraken over gemaakt in het Noordelijk Energieakkoord. Lokaal betekent dat er gestreefd moet worden naar lokale energiebronnen en/of restwarmtestromen.

Duurzaam bouwen

Voor wat betreft de nieuwbouw van woningen hanteert de gemeente de lijst Duurzaam Bouwen. Voor zover de eisen hieruit niet door aangescherpte wetgeving worden overgenomen, is deze lijst leidend.

Voor de inrichting van het gebied sluit de gemeente Leeuwarden aan bij de normen zoals die zijn opgenomen in de “Handleiding milieu in ruimtelijke plannen”. Deze inrichtingseisen leiden ertoe dat de inrichting van het plangebied dusdanig wordt dat optimaal gebruik wordt gemaakt van passieve verwarming.

Ecologie

Het uitgangspunt voor wat betreft ecologie is dat de inrichting van het plangebied een grote diversiteit aan flora en fauna moet stimuleren. Omdat het om grootschalige functiewijziging gaat, is behoud van bestaande ecologische waarden niet of minder aan de orde. De aankleding van het gebied moet voldoende groen worden, zodat een grote verscheidenheid aan soorten zich hier gaan thuis voelen. Deze maatregelen komen niet alleen de natuur ten goede, maar verhogen tegelijkertijd de beleving van het gebied.

Duurzame mobiliteit

Het plangebied voorziet in het toevoegen van woningen, kantoren en andere utiliteitsbouw. Dit betekent dat het gebied een groot aantal vervoersbewegingen zal kennen. Direct ten westen van het plangebied is de ontwikkeling van het station Werpsterhoek beoogd. Het gebied moet dusdanig ingericht worden dat het vervoer, anders dan met de auto, gestimuleerd wordt.

Er moeten goede verbindingen tussen De Zuidlanden en de stad aangelegd worden voor de auto, de fiets, de voetganger en het openbaar vervoer. Belangrijk onderdeel daarvan is de beoogde aanleg van aquaducten ter plaatse van de Haak, de Westelijke invalsweg en de Drachtsterweg.

Wateraspecten

Het plangebied zal zich ontwikkelen van landelijk gebied tot stedelijk gebied. Dit betekent een aanzienlijke toename van de stenige oppervlakte. Vanuit het waterbeleid betekent dit dat er maatregelen moeten worden genomen om water vast te houden, vervolgens in het gebied te bergen en als laatste optie het weg te voeren. Maatregelen om dit te bereiken zijn onder meer de aanleg van groene daken, voldoende (nieuw) wateroppervlakte en 'groene' verharding.

Aanpasbaarheid van gebouwen

Om het plangebied ook in de toekomst te kunnen gebruiken is het van belang dat het gebied, maar vooral de gebouwen erin, aanpasbaar van karakter worden voor gebouwen bijvoorbeeld in dat deze geschikt zijn voor functieverandering, maar ook dat woningen geschikt zijn om uit te breiden door bijvoorbeeld optoppen. Onderdeel hiervan is ook dat de ruimte in het plangebied efficiënt benut wordt.

Afval

Een belangrijke bron van energieverbruik is het vervoeren en verwerken van afval. Binnen een duurzame toekomst van de gemeente en in het bijzonder het plangebied, is het van groot belang dat het aandeel afval zo klein mogelijk wordt gehouden.

Dit is onder andere mogelijk door gebruik te maken van het 'cradle to cradle' principe, waarbij afval een zinvolle toekomst krijgt.

Vaarrecreatie

Met de beoogde aanleg van aquaducten ter plaatse van de Haak, de Westelijke invalsweg en de Drachtsterweg worden vanuit vaarrecreatief oogpunt ook forse verbeteringen aangebracht.

4 Planbeschrijving

Voorafgaand aan voorliggend bestemmingsplan zijn meerdere studies verricht naar de inrichting van 'De Zuidlanden'. Dit heeft geresulteerd in een Masterplan voor de hele ontwikkeling. 'De Zuidlanden' wordt gefaseerd ontwikkeld en delen van het plan zijn reeds in ontwikkeling gebracht. De ontwikkeling van de Overijsselselaan is het vierde gebied dat in ontwikkeling wordt gebracht, na Techum, Jabikswoude en Wiarda.

Het plan bestaat uit twee componenten: de realisatie van een nieuw wegtracé en een vastgoedontwikkeling. Beide onderdelen van het plan worden hierna afzonderlijk beschouwd.

4.1 Nieuwe wegtracé (als onderdeel Haak om Leeuwarden)

De toekomstige Overijsselselaan sluit in het zuiden aan op het knooppunt Werpsterhoek. In het noorden ligt de grens op de overgang van het nieuwe tracé naar de bestaande Overijsselseweg. Het zuidelijk deel van de bestaande Overijsselseweg vervalt en de verkeersfunctie wordt overgenomen door de Overijsselselaan.

Het nieuwe tracé ligt ter hoogte van Werpsterhoek circa 500 meter oostelijker ten opzichte van de huidige aansluiting. De Overijsselselaan is ontworpen als een stedelijke ontsluitingsweg met 2 x 2 rijstroken, waarbij tevens ruimte is voorzien voor een busbaan. De buurtschappen Techum en Jabikswoude krijgen een aansluiting op de Overijsselselaan. Het betreft hier gelijkvloerse kruisingen. Op enkele plekken wordt het tracé (ongelijkvloers) gekruist door waterlopen en fietsverbindingen.

Het toekomstige tracé van de Overijsselselaan doorkruist het landschap zonder nadrukkelijk aansluiting te zoeken bij bestaande landschapsstructuren. Een tracé dat optimaal aansluit op de Haak van Leeuwarden en de bestaande infrastructuur (onder andere ligging huidige Overijsselseweg) was leidend voor de uiteindelijke tracékeuze. In het noorden wordt de landschappelijke impact beperkt door aan te sluiten op het bestaande tracé van de Overijsselseweg. Bestaande landschapselementen worden echter wel zoveel mogelijk geïntegreerd in het ontwerp. Met de inrichting van de weg wordt eveneens getracht het groene karakter van het gebied te benadrukken.

4.2 Groenzone centraal in het gebied



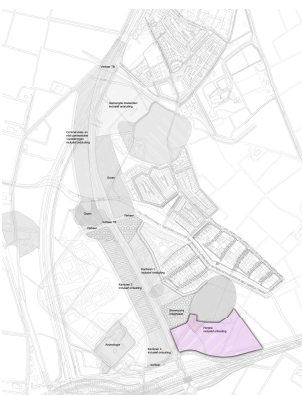
Centraal in het plangebied is een groenzone aanwezig. Deze groenzone bevindt zich zowel ten oosten als ten westen van de Overijsselselaan, globaal ter hoogte van de watergang die het plangebied kruist. Door deze groenzone blijft vanaf de Overijsselselaan het zicht op Techum en het gebied ten westen van de Overijsselselaan behouden. Hierdoor wordt voorkomen dat er sprake is van een 'tunnelview' vanaf de Overijsselselaan zonder enige relatie met de omgeving.

4.3 Vastgoedontwikkelingen

Zowel ten oosten als ten westen van het toekomstige tracé zijn ontwikkelingen beoogd. Per deelgebied verschilt de aard van de ontwikkeling. Derhalve wordt in de volgende paragrafen per gebied een beschrijving gegeven. De indeling in de verschillende gebieden komt ook tot uiting in de regels van voorliggend bestemmingsplan. Per deelgebied is een specifieke bestemming opgenomen.

Op dit moment is nog geen uitgewerkt stedenbouwkundig plan beschikbaar. Derhalve heeft het voorliggende bestemmingsplan een globaal karakter. Onderstaande beschrijvingen gaan met name in op de aanwezige functies en de toekomstige maximale bouwmassa's.

Gebied 1:Horeca



In het zuidoosten van het plangebied is een horecacluster beoogd als nieuwe entree tot de stad. Op deze plek is ruimte voor een hotel/restaurant met bijbehorende voorzieningen zoals een sauna, wellnesscentrum, speelhal, bar, congrescentrum en dergelijke.

Het restaurant en het hotel hebben een gezamenlijke footprint van maximaal 6.500 m², waarbij de totale bedrijfsvloeroppervlakte niet meer mag bedragen dan 15.000 m². De bouwhoogte van het complex bedraagt maximaal 20 meter. Op deze plek komt een markant gebouw dat een poortfunctie vervult voor De Zuidlanden.

In dit gebied wordt daarnaast ruimte gereserveerd voor circa 350 parkeerplaatsen.

In het deelgebied komt tevens een karakteristieke boerderij voor die behouden dient te blijven. Deze boerderij dient voor wat de gebruiksmogelijkheden betreft aan te sluiten op de naastgelegen horecavestiging. Daarnaast kan deze boerderij specifieke ruimte bieden aan wellnessvoorzieningen en kan deze worden gebruikt als bedrijfswoning.

Een deel van de gronden, die mede kunnen worden aangewend voor een gebruik door een zich te vestigen horecabedrijf, betreft een voormalige terp. Deze gronden zijn bestemd voor 'Groen' en mede voorzien van de aanduiding 'Waarde - Archeologie'. Bebouwing en diepwortelende beplanting zijn binnen deze gronden niet toegestaan. Het verrichten van grondbewerkingen dieper dan 50 centimeter is uitsluitend mogelijk in geval hiervoor een aanlegvergunning is verleend.

Gebied 2:Kantoorgebied 1

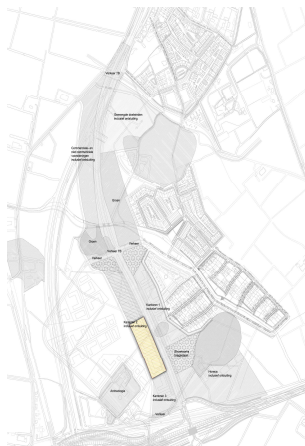


Dit deelgebied bevindt zich ten oosten van de Overijsselselaan en ligt ingeklemd tussen Techum en het horecapunt. In dit gebied is ruimte voor kantoren.

Om een minimale afstand van de gebouwen ten opzichte van de parallel aan de Overijsselselaan te realiseren gebiedsontsluitingsweg te garanderen is bepaald dat de afstand van de naar deze ontsluitingsweg gekeerde gevel tot die ontsluitingsweg ten minste 10 meter dient te bedragen.

De totale bedrijfsvloeroppervlakte in dit deelgebied mag bij recht niet meer bedragen dan 10.000 m² en per gebouw dient de bedrijfsvloeroppervlakte te liggen tussen 750 m² en 3.000 m². Door middel van een afwijking van de gebruiksregels kan de bedrijfsvloeroppervlakte worden verruimd tot 20.000 m². Deze afwijking kan pas worden verleend nadat uit een marktanalyse die wordt uitgevoerd voor geheel Leeuwarden, de noodzaak voor de verruiming hiervan wordt aangetoond. Hierdoor ontstaan meerdere losse kantoorgebouwen die worden gescheiden door groene onbebouwde stroken van minimaal 10 meter breed. De bouwhoogte van de gebouwen bedraagt maximaal 12 meter. Het gebied vormt hierdoor een passende overgang naar Techum.

Gebied 3:Kantoorgebied 2



Dit deelgebied bevindt zich ten westen van de Overijsselselaan. Ook hier geldt dat deze zone kan worden gebruikt voor kantoren.

Binnen dit gebied mag de totale bedrijfsvloeroppervlakte niet meer bedragen dan 10.000 m². De oppervlakte per kantoorgebouw dient in dit gebied te liggen tussen de 1.500 en 6.000 m². Het gebied zal derhalve bestaan uit grootschaligere bebouwing dan in Kantoorgebied 1. Overeenkomstig de bebouwing in Kantoorgebied 1 worden ook hier de verschillende bouwmassa's van elkaar gescheiden door groenzones van minimaal 10 meter breed. De bouwhoogte van de bebouwing varieert tussen 10 en 20 meter.

Door middel van een wijzigingsbevoegdheid van de ten noorden van deze bestemming gelegen bestemming 'Groen' kan de bestemming 'Kantoor - 2' worden uitgebreid. De totale bedrijfsvloeroppervlakte binnen de bestemming 'Kantoor - 2' en de te wijzigen gronden mag niet meer dan 30.000 m² bedragen.

Aan de bestemmingswijziging kan pas medewerking worden verleend nadat uit een marktanalyse, die wordt uitgevoerd voor geheel Leeuwarden, de noodzaak voor de verruiming van de kantoorruimte is aangetoond.

Gebied 4: Kantoorgebied 3

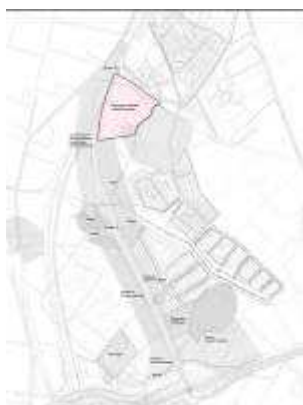


Het derde kantoorgebied is gesitueerd nabij de aansluiting op de Haak om Leeuwarden in het zuiden van het plangebied. Dit gebied heeft een belangrijke poortfunctie voor de stad en is één van de belangrijkste zichtlocaties in De Zuidlanden. Hogere markante bebouwing is hier wenselijk. De bouwhoogte van de bebouwing dient te liggen tussen 25 meter en 40 meter om de potenties van de plek optimaal te kunnen benutten.

De totale bedrijfsvloeroppervlakte mag niet minder dan 10.000 m² en niet meer dan 15.000 m² bedragen. In deze zone is slechts één kantoorgebouw mogelijk.

Om de uniciteit van het te realiseren gebouw te verzekeren is bepaald dat naast de minimale hoogte van het gebouw van 25 meter, het gebouw zich qua bouw en ruimtelijke uitstraling dient te onderscheiden van de kantoorgebouwen die zijn toegestaan binnen de gronden bestemd voor 'Kantoor - 1' en 'Kantoor - 2'.

Gebied 5: Gemengd gebied 1



Dit deelgebied ligt in het noordoosten van het plangebied en bevindt zich tussen de buurtschappen Techum en Jabikswoude. In dit deelgebied krijgen verschillende functies een plek, waaronder kantoren, voorzieningen, detailhandel en wonen.

Door de ontwikkelingen in De Zuidlanden is er voldoende draagvlak voor een supermarkt. Zo is in dit deelgebied een tijdelijke supermarkt beoogd met een maximale bedrijfsvloeroppervlakte van 1.500 m². De locatie is aantrekkelijk vanwege een goede auto-bereikbaarheid en het zicht vanaf de Overijsselselaan.

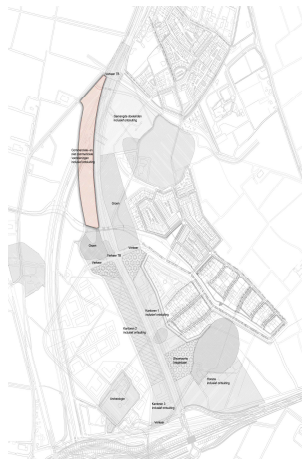
Afhankelijk van de toekomstige ontwikkelingen kan de tijdelijke supermarktlocatie worden omgevormd tot een wijkwinkelcentrum. In het oorspronkelijke plan was het wijkwinkelcentrum in de Middelzee gedacht. Ondanks de wijzigingen in het stedenbouwkundig plan is dit nog steeds de beste locatie. In het proces wordt echter rekening gehouden met een langere ontwikkelingstermijn voor de woningbouwproductie. In dat geval dient de locatie en omvang van het definitieve wijkwinkelcentrum heroverwogen te worden. De locatie van de tijdelijke supermarkt komt dan in aanmerking voor de realisatie van het wijkwinkelcentrum.

Door middel van omgevingsvergunning voor het afwijken van de gebruiksregels is het mogelijk de bedrijfsvloeroppervlakte te verruimen tot 3.500 m². Hiervan mag maximaal 1.000 m² worden gebruikt voor detailhandel in niet dagelijkse recreatieve goederen.

Verder zijn in dit gebied circa 40 grondgebonden woningen beoogd met een maximale bouwhoogte van 12 meter en circa 40 appartementen met een maximale bouwhoogte van 16 meter. In dit gebied wordt aangesloten bij de kleinschaligere woonbebouwing in Techum en Jabikswoude. Overige bebouwing in het gebied mag niet hoger worden dan 12 meter.

Ten behoeve van de tijdelijke supermarkt is ruimte gereserveerd voor circa 1.600 m² aan parkeren. Indien op deze plek wordt gekozen voor een definitief wijkwinkelcentrum dan dient de hoeveelheid parkeerplaatsen uitgebreid te worden.

Gebied 6: Gemengd gebied 2



Dit gebied bevindt zich in het noordwesten van het plangebied en biedt huisvesting voor verschillende commerciële en niet commerciële voorzieningen, zoals sportvoorzieningen, onderwijsinstellingen, zorgvoorzieningen, medische voorzieningen en dergelijke. Op het gebied van commerciële voorzieningen kan worden gedacht aan banken en makelaars. De totale bedrijfsvloeroppervlakte voor dienstverlening, maatschappelijke voorzieningen en sportvoorzieningen binnen het gebied mag niet meer bedragen dan 35.000 m² en per gebouw geldt een minimum van 3.000 m² en een maximum van 6.000 m². De kantoorvloeroppervlakte binnen de bestemmingen 'Gemengd - 1' en 'Gemengd - 2' mag in totaliteit niet meer dan 5.000 m² bedragen.

Ook woningbouw is in dit gebied mogelijk. In dit deelgebied zijn circa 110 appartementen beoogd, waarvoor een maximale bouwhoogte van 24 meter geldt. De overige bebouwing in dit deelgebied dient een bouwhoogte te hebben tussen de 7 en 20 meter.

4.4 Welstand

Separaat aan het voorliggende bestemmingsplan zijn welstandsrichtlijnen geformuleerd voor de ontwikkeling aan de Overijsselselaan. Deze criteria worden vastgesteld als onderdeel van de welstandsnota en zijn vanaf dat moment het formele toetsingskader. De welstandsnota is voor een groot deel een beheersinstrument voor de bestaande situatie maar is door het opnemen van de vastgestelde beeldkwaliteitseisen of andere specifieke welstandseisen voor reeds geplande toekomstige bebouwing ook een toetsingskader vooraf.

5 Milieueffectrapport (MER)

Het MER moet de milieu-informatie bevatten die het bevoegd gezag (de gemeenteraad van Leeuwarden) nodig heeft om de belangen van het milieu volwaardig mee te wegen in de besluitvorming over de bestemmingsplannen voor 'De Zuidlanden'.

De milieueffectrapportage (m.e.r.) is procedureel gekoppeld aan het eerste ruimtelijke plan dat in procedure wordt gebracht. Voor De Zuidlanden betrof dit de op 17 oktober 2006 verleende vrijstelling ex artikel 19 WRO voor de bouw van woningen alsmede het bouwrijp maken van een deel van de buurtschap Techum.

De Raad van State heeft dit bevestigd in de uitspraak van 30 juli 2008 betreffende het bestemmingsplan Techum.

Ten behoeve van de besluitvorming van de bestemmingsplannen moeten de milieugevolgen van het hele plan 'De Zuidlanden' in beeld zijn. Dit gegeven bepaalt de onderzoeksvragen voor het MER.

Het MER moet voor 'De Zuidlanden' als geheel de uiterste mogelijkheden voor de ontwikkeling van het gebied geven en op basis daarvan de maximale milieueffecten en de bandbreedte waarbinnen deze effecten zich kunnen bevinden in beeld brengen.

Om de uitersten in beeld te brengen zijn niet alleen de effecten van het Voornemen gebaseerd op het Masterplan-alternatief in de startnotitie onderzocht, maar zijn daarnaast de Theoretische Terugvaloptie (TVO) en het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) ontwikkeld en beoordeeld op hun milieugevolgen.

In de volgende paragrafen, die gebaseerd zijn op/ontleend zijn aan de Samenvatting van het MER (Oranjewoud, januari 2006), worden de milieueffecten van de drie alternatieven voor het totale gebied beschreven tegen de achtergrond van het gebied, zonder uitvoering van één van deze alternatieven. In voorliggend bestemmingsplan is slechts een korte samenvatting opgenomen. Voor het complete milieueffectrapport wordt verwezen naar het 'Milieueffectrapport De Zuidlanden' (Oranjewoud, 19 januari 2006), dat als separate bijlage bij voorliggend bestemmingsplan is gevoegd. De milieueffecten van het onderhavige plan bewegen zich binnen de bandbreedte van het MER zoals deze hierin zijn weergegeven.

5.1 Beschrijving alternatieven

Huidige situatie en autonome ontwikkeling

Voor de beschrijving en beoordeling van de effecten van voorgenomen activiteiten zijn twee situaties van belang, namelijk de bestaande situatie van het milieu in het gebied en de situatie bij autonome ontwikkeling, ook wel aangeduid als 'referentiesituatie'. Een referentiesituatie beschrijft (hoe) de ontwikkeling van het gebied (zou zijn) op basis van bestaand beleid.

In deze situatie blijven de huidige functies en het huidige gebruik gehandhaafd. Ook voor ontwikkelingen in de omgeving wordt van het bestaande beleid uitgegaan. Als peiljaren zijn genomen: het jaar 2004 (2006) voor de huidige situatie, het jaar 2010 als eindmoment voor fase 1 en het jaar 2020 als eindmoment van fase 2.

Het Voornemen

Het plan dat in de startnotitie is gepresenteerd (het Masterplan De Zuidlanden) is bij het opstellen van het MER kritisch onder de loep genomen en op onderdelen bijgesteld, bijvoorbeeld wat betreft het watersysteem en de aansluiting van de Stadsas op het snelwegennet.



Dit bijgestelde Masterplan vormt het Voornemen in dit MER. De ruimtelijke kenmerken en kwaliteiten van het Masterplan zijn gehandhaafd en het respect voor de landschappelijke waarden in het plangebied is als sturend kenmerk blijven gelden. Dit alternatief gaat ervan uit, dat de Haak om Leeuwarden er komt. Het Voornemen onderscheidt drie stadslandschappen, namelijk de Plantage, Lommerrijk en Waterrijk.

Het Voornemen gaat uit van een capaciteit van 6.500 woningen, 150.000 m² kantoren en bedrijven, 55.000 m² aan commerciële voorzieningen, 73.000 m² aan onderwijs-, zorg- en kantoorvoorzieningen. Op Werpsterhoek is in het Voornemen voorzien in 136.000 m² aan kantoren, niet milieubelastende bedrijven en grootschalige en perifere detailhandelsvoorzieningen.

Fasering

Voor de ontwikkeling van het voorkeursalternatief is een fasering voorgesteld. Fase 1 betreft de ontwikkeling die mogelijk is tot de Haak is gerealiseerd. In totaal kunnen in afwachting van de aanleg van de Haak 1800 woningen worden gerealiseerd. Tot fase 1 behoren onder andere de ontwikkeling van de buurtschappen Techum en Jabikswoude. Daarna volgt de ontwikkeling van het oostelijk deelgebied, waaronder Wiarda. Dit deelgebied ligt in Waterrijk. Bij het Voornemen gaat het om een beperkt buurtschap van 120 woningen, met daaromheen een extensiever bebouwde zone met nogmaals 30 woningen. Dit gebied kent een eigen watersysteem en sluit aan bij bestaande landschappelijke grenzen (met name de Hounsdyk).

De verdere ontwikkeling van De Zuidlanden gebeurt in meerdere stappen die nog niet zijn uitgewerkt. In eerste instantie zal het accent liggen op Lommerrijk en de Plantage, waarbij de nadere invulling mede afhankelijk zal zijn van de markt vraag.

Het Meest Milieuvriendelijke alternatief (MMA)

Op basis van het Voornemen en de analyse van de verwachte milieueffecten is het MMA ontwikkeld. Hierbij is voor alle milieuaspecten de vraag gesteld of het nog beter kan. Cruciaal is de vraag of het waardevolle weidevogelgebied in het zuidoostelijk deel van 'De Zuidlanden' kan worden ontzien. Hiervoor kan een oplossing worden gezocht door in de Plantage (het gebied met het meest stedelijke karakter) nog intensiever te bouwen.



Of dit realistisch is, zal met name afhangen van ontwikkelingen in de vraag naar de verschillende woonmilieus. Het MMA berust wat dit betreft deels op andere aannames dan nu worden voorzien en bij het Voornemen als uitgangspunt zijn genomen. Dit alternatief ontziet het weidevogelgebied, maar is alleen realistisch als de vraag naar zeer extensieve woongebieden kleiner is dan in het Voornemen is aangenomen en er meer vraag is naar hoogwaardige, meer stedelijke woonvormen.

In het MMA worden 6.100 tot 6.500 woningen en 20 hectare aan bedrijventerrein gerealiseerd.

Fasering

De fasering is bij het MMA in hoofdlijnen gelijk aan die in het Voornemen. Bij het MMA is er van uitgegaan, dat in het deelgebied onder sportpark Wiarda geconcentreerder wordt gebouwd en op een kleiner oppervlakte: de geplande 300 woningen komen alle in een buurtschap, en dus niet voor een deel in een extensiever bebouwde zone.

De Theoretische Terugvaloptie

De Theoretische Terugvaloptie geeft een 'worst case'-oplossing aan, die in hoofdlijnen nog wel past binnen het streven naar een differentiatie van woonmilieus in Leeuwarden en een kwalitatief hoogwaardige oplossing.

Het plan biedt slechts ruimte voor circa 4.000 woningen en voldoet daarmee niet aan de doelen van het Voornemen, die gericht zijn op een capaciteit voor 6.500 woningen. Er is wel ruimte voor 20 hectare bedrijventerrein.

Zoals in het voorgaande reeds is aangegeven, is gebleken dat dit alternatief een pakket van infrastructurele maatregelen zou vergen, dat niet als realistisch kan worden beschouwd. Daarom wordt het alternatief aangeduid als Theoretische Terugvaloptie.

5.2 De vergelijking van de alternatieven

Van de drie alternatieven is onderzocht, wat naar verwachting de milieugevolgen zullen zijn. Daarbij worden de volgende thema's behandeld:

- bodem en water;
- ecologie;
- landschap en cultuurhistorie (inclusief archeologie);
- verkeer en vervoer;
- geluid;
- luchtkwaliteit;
- externe veiligheid;
- sociale veiligheid;
- duurzaam bouwen en energie.

In deze paragraaf worden alleen de essentiële verschillen in milieueffecten beschreven. Voor de beoordeling per milieuaspect wordt verwezen naar het milieueffectrapport.

Bij de vergelijking van de alternatieven komt naar voren dat het Voornemen op veel punten positief scoort en voldoet aan het beleid. Het MMA verbetert het Voornemen op een aantal punten. Dit geldt met name voor de verwachte effecten in verband met weidevogels, landschap, de mogelijkheden voor hoogwaardig openbaar vervoer en energie. De Theoretische Terugvaloptie scoort op een aantal punten negatiever.

Weidevogels

Bij het Voornemen en de Theoretische Terugvaloptie wordt het weidevogelgebied ten zuidoosten van Goutum (omgeving Hounsdyk) niet gespaard. Deze verschillen op dit punt wezenlijk van het MMA, dat dit gebied ontziet. Een belangrijk verschil is verder, dat dit gebied bij de Theoretische Terugvaloptie eerder aan snee komt dan bij het Voornemen. Hierdoor is er bij het Voornemen meer tijd voor het voorzien in compenserende maatregelen.

Landschap

Het landschap is bij de ontwikkeling van de alternatieven de basis geweest. Het MMA scoort licht positief ten opzichte van de andere alternatieven.

Verkeer/geluid

Wanneer de Haak niet gerealiseerd wordt, zoals in de Theoretische Terugvaloptie, zal het verkeersnetwerk grote problemen opleveren. De oplossing hiervan vergt een pakket van infrastructurele maatregelen, dat niet als realistisch kan worden beschouwd. De binnenstedelijke verkeersafwikkeling in Leeuwarden komt hiermee enorm onder druk te staan. In het Voornemen en het MMA vindt er wel een verkeersafwikkeling op een acceptabel niveau plaats, zowel in en rond het plangebied als op de stadsring van Leeuwarden.

De geluidsbelasting in het gebied komt voort uit de verkeersintensiteiten op de wegvakken. In de Theoretische Terugvaloptie zijn de contouren langs de Overijsselseweg een belangrijk minpunt. De geluidscontouren zijn in het gehele gebied echter aandachtspunt bij de uitwerking van de verschillende bestemmingsplannen.

Daarnaast voorzien alleen het Voornemen en het MMA in de ontwikkeling van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (per bus) met een Transferium, waarbij er in geval van het MMA meer kansen zijn voor een voorstadstation, eventueel gecombineerd met hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) per trein. De Theoretische Terugvaloptie gaat uit van alleen een redelijk niveau van openbaar vervoer voor De Zuidlanden.

Energie

De alternatieven verschillen in de mate van CO₂-reductie. In het MMA wordt de hoogste reductie nagestreefd. In de Theoretische Terugvaloptie wordt geen reductie ten opzichte van de wettelijke reductie gerealiseerd.

5.3 Samenvattend

Het MMA komt alles overziende als de gunstigste mogelijkheid naar voren, maar heeft als belangrijk nadeel dat het minder flexibiliteit biedt om in te spelen op ontwikkelingen in de woningmarkt. Daarom wordt het niet verantwoord geacht nu hiervoor te kiezen. Dit leidt tot de conclusie, dat op voorhand het Voornemen als basis voor de verdere ontwikkeling kan worden gehanteerd, waarbij door regelmatige evaluatie van de ontwikkelingen op de woningmarkt kan worden nagegaan, of het MMA in zijn totaliteit of op onderdelen toch nog realiseerbaar wordt.

6 Planologische aspecten

Hoofdstuk 5 bevat de voor het plangebied 'De Zuidlanden' essentiële informatie zoals die in het Milieueffectrapport De Zuidlanden is opgenomen. In het navolgende zal op een aantal aspecten, die ten tijde van het opstellen van het MER nog onvoldoende bekend waren, worden ingegaan. In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan de planologische aspecten die een nadere verdieping van, dan wel aanvulling op, het MER inhouden.

Daarnaast is er een Tracébesluit genomen. In dat kader zijn de planologische aspecten van de totale ontwikkeling van de Haak om Leeuwarden, waar de aanleg van de Overijsselselaan deel van uitmaakt, bekeken. Voor zover relevant is hieruit informatie opgenomen in voorliggend bestemmingsplan.

6.1 Riolering en waterhuishouding

Door Tauw bv is een waterparagraaf opgesteld voor de aanleg van de Overijsselselaan. Deze paragraaf (d.d. 31 maart 2008) is als separate bijlage aan voorliggend bestemmingsplan toegevoegd. Hierna worden kort de belangrijkste bevindingen weergegeven.

6.1.1 Waterpeilen

Door de ruimtelijke ontwikkelingen wordt de waterhuishouding ten zuiden van Leeuwarden gewijzigd. Het nieuwe tracé doorkruist een aantal peilvakken. Het nieuwe tracé is in de huidige situatie door drie peilvakken geprojecteerd. Het noordelijke peilvak heeft in de oude situatie een streefpeil van -0,52 m NAP (Het boezemwater Alddijp valt onder dit peilvak). Het zuidelijke peilvak heeft in de oude situatie een streefpeil van -0,7 m NAP. Daar tussen in ligt een klein peilvak met een streefpeil van -1,4 m NAP. In de nieuwe situatie wordt het kleine peilvak bij het noordelijke peilvak gevoegd waarvan het streefpeil van -0,52 blijft gehandhaafd. Het nieuwe ontwerppeil rondom de Overijsselseweg is boezempeil. Uitsluitend de afvoersloot voor Techum heeft een polderpeil van - 70 cm NAP.

6.1.2 Afvoer regenwater

Het water wordt middels greppels verzameld en afgevoerd naar de boezemsloot rond Techum fase 3 en naar het Alddijp.

6.1.3 Kruising watergangen

Het nieuwe tracé van de Overijsselseweg kruist, uitgaande van de nieuwe waterhuishouding, drie watergangen. Direct ten zuiden van de nieuw te realiseren rotonde en nabij de Wâldwei worden twee watergangen onder de weg door geleid door middel van een duiker.

De kruising van de Overijsselselaan met het Alddjip wordt gerealiseerd door het aanleggen van een brug [Adviezen drainage en waterhuishouding plangebied 'Lommerrijk' ten zuiden van Leeuwarden, januari 2008].

6.1.4 Toename verhard oppervlak

Het verleggen van de Overijsselseweg heeft geen toename van het verhard oppervlak tot gevolg, doordat het oude tracé wordt verwijderd. Hierdoor is compensatie in de vorm van extra te graven oppervlaktewater niet nodig.

Dit geldt niet voor het overige te verharden oppervlak. Hiervoor geldt dat 9% van het te verharden oppervlak zal worden gecompenseerd door water. Bij de aanleg en inrichting van het gebied zal het hiervoor benodigde wateroppervlak worden aangelegd.

6.1.5 Inrichting watergangen

De nieuw te realiseren waterpartijen en watergangen in de Zuidlanden worden natuurvriendelijk ingericht. Dit wordt gedaan door:

- het toepassen van flauwe taluds (flauwer dan 1:3);
- inrichten van plas/drasbermen;
- 10% van de waterpartijen dieper te maken dan 1,5 m;
- waar mogelijk waterlijn breder dan 4 à 5 m.

Voor de bermsloten langs de Overijsselseweg worden bovengenoemde uitgangspunten waar mogelijk gehanteerd. Aangezien de bermsloten een functioneel karakter hebben dient ten minste te worden voldaan aan de volgende eisen; talud niet steiler dan 1:2, minimale diepte 1 m en hydrologisch profiel afgestemd op de benodigde capaciteit.

6.1.6 Resultaten overleg waterschap

It Wetterskip Fryslân heeft kenbaar gemaakt in te kunnen stemmen met de toekomstige inrichting van het plangebied.

6.2 Natuur

6.2.1 Inleiding

In het vorige hoofdstuk zijn de ecologische aspecten in het kader van het MER al aan bod gekomen. Ruimtelijke plannen dienen echter ook specifiek te worden beoordeeld op de uitvoerbaarheid in relatie tot actuele natuurwetgeving. Derhalve is door Altenburg & Wymenga in 2008 een ecologisch onderzoek verricht. In 2009 heeft Altenburg & Wymenga een actualisatierapport opgesteld. Het onderzoeksrapport 'Ecologische beoordeling van de aanleg' (rapportage d.d. 19 maart 2008) en het actualisatierapport (rapportage d.d. 21 september 2009) zijn als separate bijlagen aan voorliggend bestemmingsplan toegevoegd. De belangrijkste conclusies worden hierna weergegeven.

6.2.2 Ecologische beoordeling van de aanleg Overijsselselaan te Leeuwarden

Beschermde gebieden

De plannen voor de aanleg van de Overijsselselaan stuiten ten aanzien van beschermde gebieden niet op bezwaren vanuit de Natuurbeschermingswet, regelgeving met betrekking tot de EHS en overige gebiedsbescherming.

Planten, amfibieën en zoogdieren

De beoogde plannen hebben een beperkt negatieve invloed op een aantal licht beschermde planten, amfibieën en zoogdieren. Voor deze soorten geldt een vrijstelling van ontheffing van de Flora- en faunawet.

Vissen

Ten aanzien van de middelzwaar beschermde Kleine modderkruiper en de zwaar beschermde Bittervoorn veroorzaken de plannen een conflict met de Flora- en faunawet. Voor de Bittervoorn dient een ontheffing te worden aangevraagd en voor de Kleine modderkruiper kan hier mogelijk vanaf worden gezien als volgens een erkende gedragscode zal worden gewerkt. Tenslotte moeten mitigerende maatregelen worden getroffen. Hierna is een overzicht gegeven van mogelijk mitigerende maatregelen.

- Het dempen dient buiten de kwetsbare periodes voor de betreffende soorten te worden uitgevoerd.
- Voorafgaand aan het dempen dienen de Bittervoorn en de Kleine Modderkruipers waar mogelijk gevangen en teruggeplaatst te worden in geschikte biotopen in de omgeving.
- Bij het dempen van sloten moet er een open verbinding blijven bestaan met overige watergangen.

Vogels

Voor weidevogels wordt een klein oppervlak broedgebied verstoord door de aanleg van de Overijsselselaan. Hiervoor is compensatie nodig. Hieraan is al voldaan in het kader van de ontwikkeling van het plandeel Techum. Voor vogels treden geen conflicten op met de Flora- en faunawet mits de werkzaamheden worden uitgevoerd buiten het broedseizoen.

Vleermuizen

Met betrekking tot vleermuizen is aanvullend onderzoek nodig naar mogelijke verplaatsing van vleermuizen ingeval er sprake is van sloop van aan de Werpsterdyk gesitueerde gebouwen.

6.2.3 Actualisatierapport

In 2009 is onder andere een nader veldonderzoek uitgevoerd naar de binnen het plangebied voorkomende vissen en vleermuizen. In deze paragraaf worden de conclusies ten aanzien van de vissen en vleermuizen aangehaald.

De overige conclusies ten aanzien van beschermde gebieden en andere soortgroepen blijven ongewijzigd ten opzichte van de quickscan en worden hier niet herhaald.

Vissen

Door het nemen van voldoende mitigerende maatregelen kan in redelijkheid worden aangenomen dat het leefgebied voor de Bittervoorn en de Kleine modderkruiper kan worden gehandhaafd. In dat geval is er geen ontheffingsaanvraag nodig. De werkzaamheden zullen zodanig worden uitgevoerd dat hierdoor het leefgebied van voornoemde vissen niet in gevaar komt.

Wanneer mitigatie niettemin niet voldoende kan worden gerealiseerd is een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet noodzakelijk. Naar verwachting kan deze ontheffing worden verleend, omdat de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen niet de gunstige staat van instandhouding van beide soorten in gevaar brengt.

Vleermuizen

Het plan veroorzaakt geen noemenswaardige aantasting van de functionaliteit van het plangebied voor vleermuizen. Daardoor is er geen sprake van een conflict met de Flora- en faunawet.

6.3 Bodem

Alle gronden in het plangebied zijn eigendom van de gemeente. Bij de koopovereenkomsten zijn in alle gevallen schone-grondverklaringen gevoegd. Geconcludeerd kan worden dat de bodem binnen het plangebied geschikt is voor het beoogde gebruik.

6.4 Geluid

Door DHV is een akoestisch onderzoek verricht voor de verlegging van de Overijsselseweg. De rapportage (d.d. juli 2008) is als separate bijlage aan voorliggend bestemmingsplan toegevoegd.

Uit het onderzoek blijkt dat met een specifieke verharding bij alle reeds bestaande en geprojecteerde woningen in de wijk De Zuidlanden en de school kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Met betrekking tot de op basis van dit plan mogelijke realisering van geluidgevoelige bebouwing is geluidsonderzoek verricht door Stroop Raadgevende Ingenieurs. De resultaten van dit onderzoek zijn neergelegd in het rapport 'Akoestisch onderzoek verkeerslawaai Overijsselselaan' (projectnummer 103587 -020) d.d. 27 september 2010. Deze rapportage is als separate bijlage aan voorliggend bestemmingsplan toegevoegd.

Hieruit blijkt dat de voorkeursgrenswaarde op de beoogde eerstelijnsbebouwing, waar de geluidgevoelige objecten mogelijk zijn, wordt overschreden. Omdat het gemeentelijk geluidbeleid aangeeft in uitleglocaties geen hogere waarde te willen verlenen, zijn andere maatregelen noodzakelijk. Door middel van het aanbrengen van specifieke verharding alsmede het treffen van geluidwerende voorzieningen zoals een dove gevel, kan aan de voorkeursgrenswaarde worden voldaan.

In de regels van voorliggend bestemmingsplan is derhalve een aanduiding 'geluidzone - weg' opgenomen. Ter plaatse van de aanduiding 'geluidzone - weg' mag geluidsgevoelige bebouwing niet eerder worden gerealiseerd dan nadat, door het treffen van maatregelen, kan worden voldaan aan het bepaalde in artikel 82 van de Wet geluidhinder.

Ter illustratie is de aansluiting van de Overijsselselaan op de Haak om Leeuwarden aangegeven. De plangrens van het voorliggende bestemmingsplan is aangepast op het tracé van de Haak.



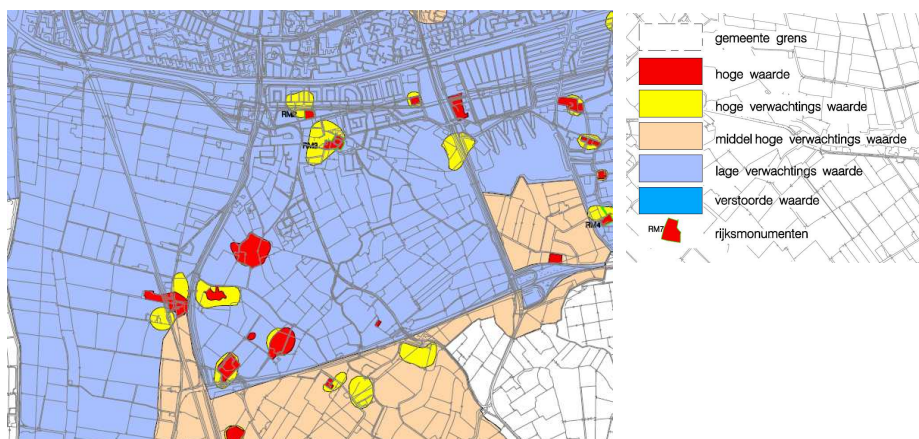
Bron: Tracébesluit Rijksweg 31 Leeuwarden

6.5 Luchtkwaliteit

Uit het door Stroop Raadgevende Ingenieurs uitgevoerde onderzoek d.d. 14 oktober 2010 (Rapport nr. 103587-01) met betrekking tot de luchtkwaliteit blijkt dat ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden voor fijn stof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO₂) uit bijlage 2 van de Wet milieubeheer. Vanuit een oogpunt van luchtkwaliteit zijn er dan ook geen belemmeringen voor de realisering van het voorliggende bestemmingsplan. De rapportage is als separate bijlage aan voorliggend bestemmingsplan toegevoegd.

6.6 Archeologie

De gemeente Leeuwarden heeft in 2008 de Nota Archeologische Monumentenzorg Leeuwarden opgesteld. In dit document is het archeologiebeleid van de gemeente vastgelegd. Voor voorliggend bestemmingsplan is vooral van belang of er cultuurhistorische en archeologische waarden in het geding zijn en hoe deze waarden beschermd moeten worden in het voorliggend bestemmingsplan.



Uitsnede archeologische waardenkaart

Croonen Adviseurs

Het grondgebied van de gemeente Leeuwarden is opgedeeld in een aantal categorieën. Aan elk gebied is specifiek beleid gekoppeld.

Het plangebied heeft op de archeologische verwachtingswaardekaart grotendeels een lage verwachtingswaarde (lichtblauw). Op een aantal plekken komt een hoge verwachtingswaarde (geel) of een hoge waarde (rood) voor. Dit betreft vindplaatsen uit de IJzertijd/ Romeinse tijd en Middeleeuwen. In het plangebied bevinden zich vier archeologische vindplaatsen. Ter bescherming van de (eventuele) aanwezige archeologische waarden is een dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 1' of 'Waarde Archeologie 2' voor deze vindplaatsen opgenomen. Voor deze plekken dient eerst een archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd alvorens kan worden begonnen met grondwerkzaamheden.

De resultaten van de archeologische onderzoeken die recentelijk bij enkele archeologische vindplaatsen zijn verricht worden te zijner tijd opgenomen in de toelichting van voorliggend bestemmingsplan. Momenteel vindt naar aanleiding van de genoemde recente onderzoeksresultaten nog een laatste waarderend onderzoek plaats binnen het tracé van de toekomstige Overijsselselaan. Naar verwachting zal dit geen nieuwe vindplaatsen meer opleveren. Ten tijde van vaststelling van het bestemmingsplan zullen de resultaten van die onderzoeken er zijn en worden betrokken bij de besluitvorming van het plan.

6.7 Externe veiligheid

In het kader van de MER De Zuidlanden is een onderzoek verricht naar de externe veiligheid. Gelet op de risico-evaluatie voor de wegen in de omgeving van de aan de Overijsselseweg grenzende functies worden geen aanmerkelijke risico's in verband met het mogelijke transport van gevaarlijke stoffen in de omgeving verwacht.

In aanvulling hierop is ten aanzien van het voorliggende plangebied onderzoek naar de externe veiligheid verricht door Stroop Raadgevende Ingenieurs. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in het rapport 'Onderzoek externe veiligheid De Zuidlanden, plandeel Overijsselselaan te Leeuwarden' d.d. 11 oktober 2010. Deze rapportage is als separate bijlage aan voorliggend bestemmingsplan toegevoegd.

Voor het lpg station aan de Overijsselseweg geldt, op basis van de Risicokaart van de provincie Fryslân, een plaatsgebonden risico (10^{-6}) van 45 meter.

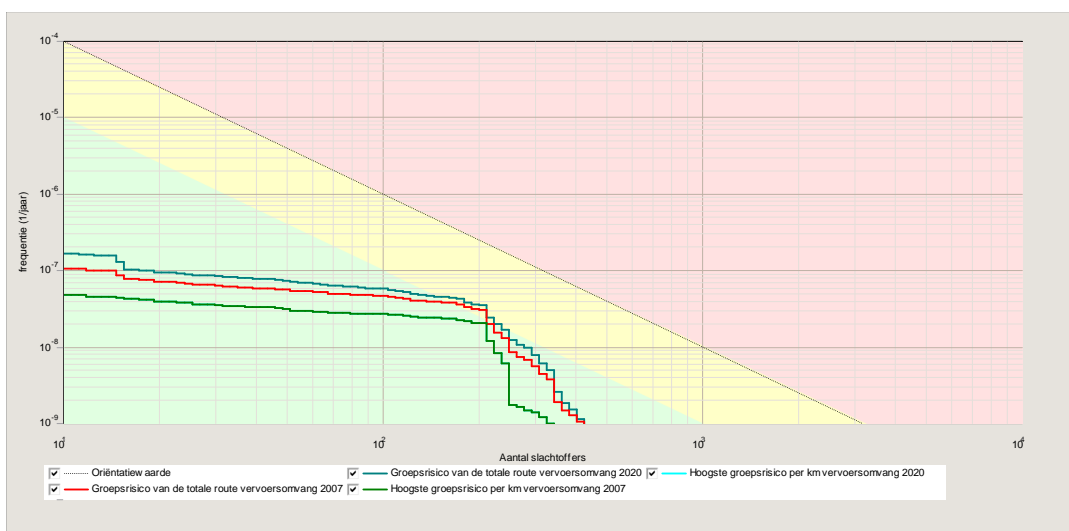
Ten aanzien van het groepsrisico geldt een effectafstand van 150 meter ten opzichte van het lpg - nulpunt. Het plangebied valt niet binnen deze zone. Tengevolge van de voorgenomen ontwikkelingen binnen De Zuidlanden zal de verkoop van lpg door dit tankstation worden gesaneerd.

Binnen het plangebied zelf zullen geen voorzieningen en bedrijven komen die een aanmerkelijk risico vormen voor de omgeving.

Met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen blijkt dat er geen risico's bestaan ten gevolge van vervoer per water, spoorlijn of buisleiding. Er bestaan wel risico's door vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg. In voornoemd onderzoek wordt samengevat geconcludeerd dat er vanuit het milieuaspect externe veiligheid geen belemmeringen zijn om het voorliggende bestemmingsplan De Zuidlanden te realiseren, omdat de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico (10^{-6}) en de oriënterende waarde voor het groepsrisico niet worden overschreden. Wel geldt op basis van § 4.3 van de Circulaire Risiconormering gevaarlijke stoffen dat over elke overschrijding van de oriënterende waarde van het groepsrisico of toename van het groepsrisico verantwoording moet worden afgelegd.

Aangezien er sprake is van een nieuwe ontwikkeling, is sprake van een toename van het groepsrisico en is de verantwoordingsverplichting van toepassing, waarbij in het bijzonder de aspecten van zelfredzaamheid en hulpverlening van belang zijn.

In de volgende figuur is het berekende groepsrisico weergegeven.



Uit de berekende curve is af te leiden dat deze zich ruim beneden de oriënterende waarde bevindt.

Aangezien de aanleg van de Overijsselselaan en de bouw van de beoogde functies in het plangebied een volledig nieuwe ontwikkeling betreft, is hiervoor in het verleden niet eerder een groepsrisico vastgesteld.

Het invloedsgebied bevindt zich tot op 250 meter vanaf de as van de Overijsselselaan, hetgeen overeenkomt met het overgrote deel van het plangebied.

Binnen het plangebied worden diverse functies toegelaten, die –afhankelijk van het moment van de dag– leiden tot meer of minder aanwezige personen in het gebied. Met name de kantoor- en dienstverlenende functies kunnen bij topdrukke leiden tot een populatie van honderden personen per hectare. Daar staat tegenover dat bij diezelfde functies in de avond en nachtperiode amper personen aanwezig zijn.

Verder zijn in de gemengde gebieden ook woningen gepland, waarbij een personen-dichtheid optreedt die vergelijkbaar is met een normale woonwijk.

Het groepsrisico wordt volledig veroorzaakt door het transport van brandbare vloeistoffen en brandbare gassen over de toekomstige Overijsselselaan, in combinatie met de geplande aanwezigheid van personen in woningen en (vooral) in de overige beoogde gebiedsfuncties (onder andere kantoren, horeca, dienstverlening, detailhandel). Hierbij is het aandeel van het vervoer van brandbare gassen (lpg) door de grotere effectafstand bepalend voor de hoogte van het groepsrisico.

De bijdrage aan het groepsrisico door het vervoer van brandbare vloeistoffen is door de beperkte effectafstand van ondergeschikt belang. De bijdrage aan het groepsrisico door vervoer over de N31 (Wâldwei) is eveneens van ondergeschikt belang.

In het onderzoek van Stroop Raadgevende Ingenieurs is rekening gehouden met vervoersstromen die naar verwachting op termijn (2020) bij ongewijzigd beleid zullen optreden. Voor het vervoer van lpg over de N31 is tevens rekening gehouden met de aanwijzing van die route als onderdeel van het Basisnet.

De Overijsselselaan is bedoeld als ontsluitingsweg van De Zuidlanden en niet als doorgangsweg voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Er wordt dan ook nagedacht over de mogelijkheden om de Overijsselselaan niet langer als route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen te laten gebruiken. Indien er –behoudens een beperkt aantal uitzonderingen voor lokaal gebruik– niet langer sprake is van relevant transport van gevaarlijke stoffen over de Overijsselselaan, dan is er evenmin sprake van een relevant groepsrisico.

Het voordeel hiervan is de eliminatie van het risico in het plangebied, waardoor dit geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling en er zijn geen bijzondere voorzorgsmaatregelen nodig in het kader van de rampenbestrijding.

Er zijn echter ook nadelen, doordat het transport mogelijk elders leidt tot een toename van risico's. Bovendien moeten de afspraken over het kunnen weren van het transport via de Overijsselselaan nog wel eerst zijn vastgelegd via besluitvorming door de bevoegde instanties.

Een zwaarwegend afwegingspunt voor de ontwikkeling van een gebied rondom een weg waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, vormen de mogelijkheden van de voorbereiding op de bestrijding van en de beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval als bedoeld in artikel 1 van de Wet rampen en zware ongevallen. Hierbij gaat het om de snelle bereikbaarheid van een eventueel optredende ongevallocatie en de mogelijkheden voor de hulpdiensten om de gevolgen van het ongeval te beperken.

De Brandweer Fryslân heeft aangegeven dat de benodigde opkomsttijd voor brandweer en ambulance naar verwachting net wel kan worden bereikt voor functies waarin personen aanwezig zijn met een gemiddelde zelfredzaamheid. Voor verminderd zelfredzame personen is dit niet altijd te geval.

Om die reden wordt de aanwezigheid van verminderd zelfredzame personen (bijvoorbeeld leerlingen op een basisschool of personen met een lichamelijke of psychische beperking) ontmoedigt, door binnen het effectgebied van lpg langs de Overijsselselaan geen gebruiksfuncties te ontwikkelen die specifieke zijn gericht op deze personen. Dit houdt in dat de ontwikkeling van deze gebruiksfuncties wordt voorkomen in een zone tot 200 meter vanaf de as van de Overijsselselaan.

De gemeente heeft bepaald functies met een lage zelfredzaamheid zoveel mogelijk te voorkomen binnen een zone van 100 meter vanuit de weg. Deze afstand wijkt af van de door brandweer genoemde zone van 200 meter. De afstand van 200 meter is gebaseerd op de effectafstand voor lpg van 250 meter. Bij een catastrofaal ongeval (BLEVE) treedt 99% overlijden op tot circa 250 meter afstand vanaf de bron, indien er geen maatregelen zijn genomen. In het kader van de geluidwering vanwege het wegverkeer er met betrekking tot de geluidgevoelige bebouwing is de noodzaak aanwezig voor het realiseren van een dove gevel. Dat houdt in dat er tussen de ongevalbron en de potentiële slachtoffers (personen in, voor, naast of achter de gebouwen) in de meeste gevallen een sterke barrière aanwezig is die de drukgolf voor een groot deel weg houdt bij de mensen. Ook de warmtestralingseffecten kunnen voor het overgrote deel door deze gevels worden tegengehouden, zelfs wanneer zij na een explosie schade hebben opgelopen. Dat betekent dat door deze maatregelen het verantwoord is om een afstand van 100 meter aan te houden waarin niet- of minder zelfredzame personen aanwezig kunnen zijn.

Voor de wel in het plangebied aanwezige personen moeten er voldoende mogelijkheden voorhanden zijn om zichzelf bij een eventueel ongeval met gevaarlijke stoffen in veiligheid te brengen. Daartoe moeten vluchtwegen zich in een richting van de ongevallocatie af bevinden. In dit geval bevindt de ongevallocatie zich op of naast de Overijsselselaan. De vluchtwegen vanaf gebouwen en vluchtdeuren vanuit gebouwen worden daarom aan de achterzijde van de gebouwen gesitueerd, met de mogelijkheid voor personen om via voet- of fietspaden en –bruggen uit het bedreigde gebied te begeven. Het plangebied is vanuit de noord- en zuidzijde via de Overijsselselaan bereikbaar en te ontvluchten. Aan de oostzijde wordt door verbindingswegen met de overige plandelen van De Zuidlanden gelegenheid gecreëerd om te ontvluchten, terwijl zich aan de westzijde van het plangebied “Overijsselselaan” fietspaden bevinden die het plangebied ontsluiten en die in noodgevallen ook door hulpdiensten kunnen worden benut.

Voor de beperking van de gevolgen van een ongeval is noodzakelijk dat voertuigen van de hulpverleningsdiensten zich makkelijk, onbelemmerd en snel rondom aanwezige bebouwing kan begeven, zonder dat de voertuigen vast komen te zitten in onverhard terrein, of stuiten op obstakels. Hieraan zal bij de verdere gedetailleerde invulling van het plangebied aandacht worden besteed.

Een andere voorwaarde voor het beperken van de gevolgen van een ongeval is de gegarandeerde aanwezigheid van voldoende bluswater, bijvoorbeeld in de vorm van vijvers, watergangen of ander oppervlaktewater waarin zich altijd voldoende water bevindt. Deze waterpartijen worden in overleg met de brandweer bij de verdere gedetailleerde invulling van het plangebied aangelegd, zodat aan deze voorwaarde wordt voldaan.

Vanwege alle al getroffen maatregelen alsmede de bij de nadere invulling van het plan in acht te nemen voorwaarden, is de ontwikkeling van dit plangebied ondanks de aanwezige risico's verantwoord.

6.8 Hinderlijke bedrijvigheid

De toelaatbaarheid van bedrijvigheid kan worden gekoppeld aan de methodiek van de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' (uitgave 2009). In deze brochure is een bedrijvenlijst opgenomen, die informatie geeft over de milieukenmerken van typen bedrijven. Vervolgens wordt in de lijst op basis van een aantal indicatoren (waaronder geur, stof, geluid, gevaar en verkeer) een indicatie gegeven van de afstanden tussen bedrijfstypen en een rustige woonwijk waarmee gemeenten bij ruimtelijke ontwikkelingen rekening moeten houden. Deze afstand is gebaseerd op de grootste indicatieve afstand van de diverse indicatoren.

De lijst is algemeen geaccepteerd als uitgangspunt bij het opstellen van bestemmingsplannen, onder meer in de jurisprudentie van de Raad van State.

Binnen het plangebied en in de omgeving hiervan komt geen bedrijvigheid voor die een belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkelingen. Het plan biedt ook niet de mogelijkheid voor vestiging van bedrijven die een belemmering zullen vormen voor de op basis van dit plan voorgenomen ontwikkelingen.

6.9 Kabels en leidingen

In en in de omgeving van het plangebied zijn geen kabels en/of leidingen aanwezig die een belemmering vormen voor de beoogde ontwikkeling.

6.10 Verkeer en ontsluiting

De binnen het plangebied te realiseren voorzieningen en woningen zullen voor wat betreft het openbaar vervoer worden ontsloten door middel van busverbindingen. Het profiel van de Overijsselselaan biedt de mogelijkheid voor de aanleg van een busbaan.

Ook ligt het in het voornemen in de nabijheid van de Werpsterhoek een treinstation te realiseren. Dit station dient niet uitsluitend voor de in de nabijheid te realiseren kantoren en voorzieningen, maar zal tevens door middel van het realiseren van een P&R voorziening dienst doen als transferium voor de binnenstad van Leeuwarden.

Ook zal er voor de fietsers een snelle fietsverbinding aan de westzijde van de Overijsselselaan worden aangelegd en een recreatieve fietsverbinding aan de oostzijde van de Overijsselselaan. Voor het fietsverkeer tussen het oostelijk en westelijk van de Overijsselselaan gelegen gebied zullen er onder de Overijsselselaan twee fietstunnels worden aangelegd.

7 De bestemmingen

7.1 Het juridisch plan

Het onderhavige bestemmingsplan 'De Zuidlanden, plandeel Overijsselselaan', heeft tot doel een juridisch-planologische regeling te scheppen voor het bebouwen, het aanleggen en het gebruik van een deel van de hoofdontsluitingsweg voor De Zuidlanden, met de aangrenzende gronden binnen dit plangebied.

Bij het opstellen van het onderhavige bestemmingsplan is aansluiting gezocht bij de in de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening geformuleerde uitgangspunten. Verder is aangesloten bij het Handboek Digitalisering Ruimtelijke Instrumenten Leeuwarden en bij de per 1 januari 2010 verplichte Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP) 2008.

De Wet ruimtelijke ordening biedt mogelijkheden voor het opstellen van verschillende bestemmingsplanvormen, van zeer gedetailleerd tot zeer globaal. Het onderhavige bestemmingsplan betreft een plan met een grotendeels globaal karakter. Dit komt tot uiting in de globale bestemmingen 'Gemengd - 1', 'Gemengd - 2', 'Horeca' en 'Kantoor - 1', 'Kantoor - 2' en 'Kantoor - 3'.

Middels de bestemmingen van dit bestemmingsplan wordt een juridisch-planologische regeling gegeven voor de aan te leggen hoofdontsluitingsweg en de aangrenzende te bouwen kantoren, andere voorzieningen, woningen met bijbehorende voorzieningen en openbaar gebied.

Door gebruikmaking van een grote mate van flexibiliteit en globaliteit kan op adequate wijze worden ingespeeld op zich wijzigende omstandigheden en/of nieuwe maatschappelijke ontwikkelingen.

7.2 Beschrijving van de bestemmingen

In dit bestemmingsplan komen de volgende bestemmingen voor:

Gemengd - 1

Deze bestemming is gelegd op de gronden ten oosten van de nieuwe ontsluitingsweg, (i.c. de Overijsselselaan) en ten zuiden van het woongebied Jabikswoude. De bestemming voor deze gronden voorziet in een mix van kantoren, dienstverlening, detailhandel en wonen.

Voor het bouwen van gebouwen zijn alleen de maximale bouwhoogten opgenomen. Voor woningen zijn uitsluitend de maximale aantallen en voor zover het grondgebonden woningen betreft tevens de maximale diepte hiervan geregeld. Hiermee blijft er genoeg flexibiliteit over om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen. Voor detailhandel is een maximum bedrijfsvloeroppervlak bepaald, welke eventueel via ontheffing kan worden vergroot, mits dat past binnen de detailhandelsstructuur van de gemeente.

Gemengd - 2

Deze bestemming is gelegd op een gedeelte van de gronden ten westen van de ontsluitingsweg. De bestemming voor deze gronden voorziet in een mix van dienstverlening, maatschappelijke voorzieningen, sportvoorzieningen en wonen

Voor het bouwen van gebouwen zijn alleen de minimale en maximale bouwhoogten opgenomen. Voor woningen zijn uitsluitend de maximale aantallen geregeld. Hiermee blijft er genoeg flexibiliteit over om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen. Voor de voorzieningen, geen woningen zijnde, is een totale maximale bedrijfsvloeroppervlakte geregeld, waarmee in samenhang met de toegestane bouwhoogten de oppervlakte aan gebouwen bepaald wordt.

Groen

Binnen deze bestemming zijn de structurele groenvoorzieningen opgenomen. De voormalige terp in het zuidoosten van het plangebied is eveneens bestemd voor 'Groen'.

Binnen de bestemming 'Groen' mogen geen gebouwen worden gebouwd.

In de bouwregels worden bepalingen gegeven voor de bouw van bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Een deel van de voor 'Groen' bestemde gronden kan door middel van een wijzigingsbevoegdheid worden omgezet naar de bestemming 'Kantoor - 2'.

Horeca

Deze bestemming is gelegd op een gedeelte van de gronden in de zuidoosthoek van het plangebied. Binnen deze gronden zijn horecavoorzieningen met wellnessmogelijkheden toegestaan. Zo is het mogelijk ter plaatse een hotel-restaurant met bijbehorende vergaderzalen en een congrescentrum te realiseren. Binnen deze bestemming is wel een bestaande karakteristieke boerderij gelegen, die behouden dient te blijven. Deze boerderij is voorzien van een specifieke bouwaanduiding.

Voor het bouwen van gebouwen zijn alleen de maximale oppervlakten en bouwhoogten opgenomen. Ten aanzien van parkeren is geregeld dat in de eigen parkeerbehoefte dient te worden voorzien.

Kantoor - 1, Kantoor - 2 en Kantoor - 3

Deze bestemmingen zijn gelegen op een groot gedeelte van de gronden aan weerszijden van de ontsluitingsweg en zijn bestemd voor kantoren.

Voor het bouwen van gebouwen zijn alleen de minimale en maximale bouwhoogten opgenomen en de afstanden tussen gebouwen. Er is een totale maximale bedrijfsvloeroppervlakte en een minimale en maximale bedrijfsvloeroppervlakte per gebouw geregeld, waarmee in samenhang met de toegestane bouwhoogten de oppervlakte aan gebouwen bepaald wordt. Het verschil tussen de drie bestemmingen zit vooral in de toegestane bedrijfsvloeroppervlakte, waarvan een deel bij recht en voor het overige door middel van een afwijking van de gebruiksregels mogelijk is.

Verkeer

Deze gronden zijn primair bestemd voor voorzieningen voor verkeer en verblijf, wegen en straten en voet- en rijwielpaden. Het betreft hier de wegen die een aanzet geven tot geplande wijkontsluitingswegen.

Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd.

In de bouwregels worden bepalingen gegeven voor de bouw van bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Verkeer - Hoofdontsluitingsweg

Deze gronden zijn primair bestemd voor voorzieningen voor verkeer in de vorm van een hoofdontsluiting in 2 x 2 rijstroken met bijbehorende sorteerstroken e.d. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - hoofdontsluiting', voet- en rijwielpaden en andere bijbehorende voorzieningen. Het betreft hier een deel van de hoofdontsluitingsweg ten behoeve van De Zuidlanden, die ook is aangeduid in het Tracébesluit van de minister van Verkeer & Waterstaat i.c. de Overijsselselaan. Om akoestische redenen is voor de hoofdontsluiting gekozen de ligging vast te leggen door middel van een aanduiding.

Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd.

In de bouwregels zijn bepalingen opgenomen voor de bouw van bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Water

Deze gronden zijn primair bestemd voor voorzieningen voor waterpartijen, vaarten, sloten en waterlopen, oevers en oeverbegroeiing, bruggen, duikers en/of dammen, overige wateroverbruggende voorzieningen en groenvoorzieningen.

Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd.

In de bouwregels zijn bepalingen opgenomen voor de bouw van bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Woongebied 1

De gronden binnen deze bestemming betreffen de gronden in het uiterste zuidwesten van het plangebied, die qua gebruik feitelijk deel uitmaken van het woongebied Techum. Voor deze gronden is gekozen dezelfde bestemming uit het bestemmingsplan 'De Zuidlanden, plandeel Techum' over te nemen, welke gegeven is aan de aangrenzende woongronden.

Op deze gronden zijn woonhuizen met bijgebouwen, aan- en uitbouwen en overkappingen alsmede andere bouwwerken toegestaan. Het uitoefenen van aan-huis-verbonden beroepen en bedrijven is toegestaan, voor zover deze naar aard en omvang en qua milieuhinder passen bij de aangewezen categorieën in de Lijst van Bedrijven. Voorts zijn andere bouwwerken en ondersteunende voorzieningen toegestaan, zoals speelvoorzieningen, verkeersontsluitingen, parkeren en groen. De gronden worden gelijktijdig met de gronden binnen het plangebied Techum uitgegeven.

Privaatrechtelijk vormen deze hiermee een geheel. De bouwmogelijkheden binnen deze gronden dienen in samenhang met de bouwmogelijkheden die gelden voor de aangrenzende en hiervan privaatrechtelijk deeluitmakende gronden van het bestemmingsplan Techum gelezen te worden.

Waarde - Archeologie 1 (dubbelbestemming)

De gronden met een hoge archeologische waarde hebben de bestemming 'Waarde - Archeologie 1' gekregen. In de bestemming is opgenomen dat voor bouwwerken met een oppervlakte groter dan 50 m² een omgevingsvergunning voor het bouwen nodig is. Voor graafwerkzaamheden dieper dan 50 cm en een oppervlakte groter dan 50 m² is een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden nodig. Om de omgevingsvergunning te kunnen verlenen is een archeologisch onderzoek nodig waaruit blijkt of de waarden voldoende zijn vastgesteld en hoe eventuele waarden worden bewaard of gedocumenteerd.

Waarde - Archeologie 2 (dubbelbestemming)

De terreinen met een hoge archeologische verwachtingswaarde hebben de bestemming 'Waarde - Archeologie 2' gekregen. Het beschermingsregiem van deze gronden is iets soepeler ten opzichte van de gronden met een hoge archeologische verwachtingswaarde (Waarde - Archeologie 1).

Voor gronden met de bestemming 'Waarde - Archeologie 2' is een omgevingsvergunning noodzakelijk voor het bouwen van bouwwerken met een oppervlakte groter dan 100 m² en het uitvoeren van graafwerkzaamheden dieper dan 50 cm en een oppervlakte groter dan 100 m².

8 Economische uitvoerbaarheid

De Zuidlanden is opgedeeld in een aantal buurtschappen. Voor al deze gebieden of voor meerdere gebieden samen worden afzonderlijke bestemmingsplannen gemaakt. Eerder is voor het gehele plangebied De Zuidlanden een overkoepelende exploitatieopzet (GREX) gemaakt, die een positief saldo vertoont. Hieronder is een overzicht gegeven van de ontwikkeling van het plandeel Overijsselselaan.

Investeringsen	Totaal in mln
Overijsselselaan (all in)	24,9
Verwerving	6,6
Sloopkosten	0,0
Milieukosten	0,1
Bouw- en woonrijp maken	5,0
Plankosten en Vtu	0,9
Overige kosten	4,1
Kostenstijging	2,5
Rente	<u>6,8</u>
TOTAAL	51,0

Opbrengsten	
Woningbouw	9,9
Niet – woningbouw	16,7
Overige opbrengsten	0,0
Opbrengstenstijging	<u>1,7</u>
TOTAAL	28,3
	=====
Saldo eindwaarde per 31-12-2023	- 22,7
Saldo contante waarde per 01-01-2010	- 13,1

Het bestemmingsplan Overijsselselaan maakt onderdeel uit van het project De Zuidlanden. Voor het project is eind 2009 door de gemeenteraad een grondexploitatie vastgesteld met een positief saldo van circa €22 miljoen, waarin de bovengenoemde investeringen zijn afgedekt.

9 Maatschappelijk uitvoerbaarheid

Het voorontwerpbestemmingsplan 'De Zuidlanden, plandeel Overijsselselaan' is conform artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening voor het vooroverleg gezonden naar de betreffende personen en instanties. Daarnaast is het plan voor inspraak ter inzage gelegd.

De reacties op het gevoerde overleg zijn verwerkt in de Reactie en antwoordnota overleg. Daar waar nodig is het ontwerpbestemmingsplan hierop aangepast

In het kader van de inspraak is één (schriftelijke) inspraakreactie ingediend. Deze heeft echter betrekking op een situatie die buiten het voorliggende plangebied valt.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van 28 oktober 2010 gedurende een periode van zes weken voor een ieder ter inzage gelegen. Binnen deze termijn kon een ieder zijn of haar zienswijze naar voren brengen. Van deze gelegenheid is uitsluitend gebruik gemaakt door gedeputeerde staten van Fryslân (GS). De zienswijze van gedeputeerde staten heeft aanleiding gegeven onderhavig bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen. Eén en ander is nader uiteengezet in de Reactie- en antwoordnota zienswijze.

Het ontwerpbestemmingsplan is op 28 maart 2011 behandeld in de gemeenteraad van de gemeente Leeuwarden. Tijdens deze raadszitting is ten aanzien van het ontwerpplan een amendement (Amendement showrooms oostzijde Overijsselselaan) ingediend door drie fracties. Dit amendement is onder meerderheid van stemmen aangenomen. Ook dit amendement heeft een gewijzigde vaststelling tot gevolg gehad.

Op 28 maart 2011 is het ontwerpbestemmingsplan 'De Zuidlanden, plandeel Overijsselselaan' gewijzigd vastgesteld.

10 Bronnen

10.1 Boeken en rapporten

- Rijksoverheid (2005), *Nota Ruimte*
- Provincie Fryslân (2007), *Streekplan Fryslân 2007*
- Provincie Fryslân (2002), *Wenjen 2000+*, 'Fan mear nei better'; woningbouwbeleid 2002-2010
- Gemeente Leeuwarden (2001), *Ontwikkelingsplan Leeuwarden-Zuid*
- Gemeente Leeuwarden (2003), *Masterplan De Zuidlanden*
- Gemeente Leeuwarden (2009), *Kantorenmonitor 2009*
- Gemeente Leeuwarden (2004), *Woonplan Leeuwarden, optimaal wonen voor iedereen*
- Gemeente Leeuwarden (2008), *Leeuwarden, fier verder!*
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat (2010), *Tracébesluit Rijksweg 31 Leeuwarden*
- Gemeente Leeuwarden (2008), *Nota Archeologische Monumentenzorg*
- Oranjewoud (19 januari 2006), *Milieueffectrapport De Zuidlanden*
- Tauw (31 maart 2008), *Waterparagraaf Overijsselseweg*
- Altenburg & Wymenga (19 maart 2008), *Ecologische beoordeling van de aanleg*
- Altenburg & Wymenga (21 september 2009), *Actualisatie ecologische beoordeling aanleg Overijsselseweg te Leeuwarden*
- DHV (juli 2008), *Verlegging Overijsselseweg akoestisch onderzoek*
- Strop Raadgevende Ingenieurs bv, (27 september 2010), *Akoestisch onderzoek verkeerslawaaï Overijsselselaan*
- Strop Raadgevende ingenieurs bv, (14 oktober 2010) *Rapport luchtkwaliteit*
- Strop Raadgevende Ingenieurs bv (11 oktober 2010), *Onderzoek externe veiligheid De Zuidlanden, plandeel Overijsselselaan te Leeuwarden*

10.2 Websites

- Projectbureau de Zuidlanden, www.dezuidlanden.nl
- Gemeente Leeuwarden, www.leeuwarden.nl
- Microsoft Virtual Earth, maps.live.com en maps.google.nl
- www.watwaswaar.nl
- www.thuisintechum.nl