Ferwerderadiel N357

Bestemmingsplan Vastgesteld

Rho
ADVISEURS VOOR LEEFRUIMTE

Bestemmingsplan N357

CODE 141601 / 12-02-15

GEMEENTE FERWERDERADIEL 141601 / 12-02-15
BESTEMMINGSPLAN N357

TOELICHTING

INHOUDSOPGAVE **blz**

1. INLEIDING **1**

1. 1. Begrenzing plangebied 1
1. 2. Leeswijzer 1

2. PLANBESCHRIJVING **2**

2. 1. Algemeen 2
2. 2. Huidige situatie en geschiedenis 2
2. 3. Nieuwe situatie 5
2. 4. Grondverwerving 6

3. BELEID **8**

3. 1. Rijksbeleid 8
3. 2. Provinciaal beleid 8
3. 3. Gemeentelijk beleid 10

4. MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN **12**

4. 1. Algemeen 12
4. 2. Geluid 12
4. 3. Luchtkwaliteit 13
4. 4. Externe veiligheid 13
4. 5. Bedrijven en milieuzonering 14
4. 6. Kabels, leidingen en overige belemmeringen 15
4. 7. Ecologie 15
4. 8. Archeologie en cultuurhistorie 16
4. 9. Bodem 17
4. 10. Water 17
4. 11. Vormvrije mer-beoordeling 18

5. JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING **20**

5. 1. Algemeen 20
5. 2. Toelichting op (dubbel)bestemmingen 20

6. UITVOERBAARHEID **22**

6. 1. Algemeen 22
6. 2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid 22
6. 3. Economische uitvoerbaarheid en grondexploitatie 22

7. OVERLEG EN INSPRAAK **23**

7. 1. Overleg 23
7. 2. Inspraak 24

8. RAADSVASTSTELLING **25**

BIJLAGEN

Bijlage 1	**Presentatietekeningen wegontwerp en maatgevend principeprofiel**
Bijlage 2	**Akoestisch onderzoek**
Bijlage 3	**Ecologisch onderzoek**
Bijlage 4	**Archeologische onderzoeken**
Bijlage 5	**Wateradvies**
Bijlage 6	**Overleg- en inspraakreacties**
Bijlage 7	**Raadsstukken vaststelling**

1. INLEIDING

De N357 is een belangrijke weg tussen Stiens en Holwerd. Via deze route is onder andere vanuit Leeuwarden de veerboot van en naar Ameland te bereiken. Enkele jaren terug is besloten om de weg op te waarderen door deze verkeersveiliger te maken. De aanpassingen in de weg worden gefaseerd uitgevoerd. Het deeltraject Stiens - Hallum is recentelijk aangepast. In dit bestemmingsplan worden de aanpassingen van het tracé tussen Hallum en de gemeentegrens van Ferwerderadiel bij Blije juridisch-planologisch mogelijk gemaakt.

1. 1. Begrenzing plangebied

De begrenzing van het plangebied van dit bestemmingsplan volgt grotendeels het tracé van de huidige weg en bevindt zich tussen Hallum en de gemeentegrens met Dongeradeel. Langs deze route zijn de kernen Marrum, Ferwert en Blije gelegen. Met het nieuwe bestemmingsplan worden de geldende bestemmingsplannen voor de desbetreffende gronden (deels) vervangen. Het gaat om de bestemmingsplannen *Grote Dorpen* en *Buitengebied* van de gemeente Ferwerderadiel.

1. 2. Leeswijzer

Na deze inleiding, wordt in het volgende hoofdstuk ingegaan op de voorgenomen plannen. Deze worden in de hoofdstukken 3 en 4 getoetst aan het beleid en de milieu- en omgevingsaspecten. Hoofdstuk 5 geeft een uitleg aan de juridische regeling van het bestemmingsplan, hoofdstuk 6 gaat in op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. De laatste twee hoofdstukken gaan tenslotte in op de resultaten van de bestemmingsplanprocedure.

2. PLANBESCHRIJVING

2. 1. Algemeen

Voor de opwaardering van de N357 is al enige jaren een project gaande. Dit is verwoord in het rapport 'Opwaardering N357 Stiens - Holwerd' van Grontmij uit 2008, waarin de huidige situatie van de verkeerssituatie is geanalyseerd en aanbevelingen worden gegeven om de knelpunten op het tracé op te lossen. Deze visie is tot stand gekomen in een projectgroep waarin onder ander de provincie Fryslân en de gemeente Ferwerderadiel deel van uitmaakten. Het project is tot stand gekomen in een brede klankbordgroep met belanghebbenden. De resultaten hiervan zijn verwerkt in het rapport en de voor het bestemmingsplan relevante aspecten worden in dit hoofdstuk besproken.

2. 2. Huidige situatie en geschiedenis

Cultuurhistorie
De N357 is gelegen in het Friese terpengebied. Dit is een oud zeekleilandschap, dat vanaf de 10^{e} eeuw werd bedijkt. De vormen die in het landschap terug te vinden zijn, zijn gebaseerd op de ondergrond van kwelders, geulen en zeearmen. Hierdoor is een structuur ontstaan met onregelmatige, vaak kleinschalige, blokverkaveling, grillige wegen en dorpen en bebouwing die veelal op hoger gelegen terpen is gesitueerd. De dorpen liggen als het ware als 'eilanden' in de open ruimte van het omringende agrarische gebied. Naast dorpsbebouwing en vrijliggende boerderijen komen in het gebied ook relatief veel 'states' voor, buitenplaatsen die veelal uit de Middeleeuwen stammen. De dorpen waar de N357 in het plangebied langs loopt (Hallum, Marrum, Ferwerd en Blije) worden gekenmerkt door de vaak nog gave radiale structuur van de dorpskernen.

Het Friese terpengebied is in de Nota Belvedère aangeduid als Belvedère-gebied. Concreet betekent dit dat cultuurhistorie een belangrijk onderdeel moet zijn bij een ruimtelijk plan. Dit is ook een belangrijk uitgangspunt in het provinciale beleid, dat in het volgende hoofdstuk is beschreven. Hierbij geldt het principe 'behoud door ontwikkeling'. Voor de N357 (en omgeving) zijn de volgende aspecten van belang:

- de terpdorpen met historische bebouwing op een terp met een radiaal wegenpatroon en een hierop geënt aangrenzend verkavelingspatroon (of een meer rechthoekig patroon bij handelswierden);
- het bochtige patroon van wegen gebaseerd op de natuurlijke ondergrond van kwelders, kreekruggen en kreken;
- het bochtige patroon van de natte infrastructuur, bestaande uit natuurlijke waterlopen, trekvaarten met jaagpaden en sloten.

Uit een cultuurhistorische analyse blijkt dat de terpdorpen al in 1850 met elkaar verbonden waren. Deze weg had echter een meer kronkelend karakter dan in de huidige situatie het geval is. In het algemeen kan gesteld worden dat het kronkelige tracé tussen de dorpen redelijk bewaard is gebleven. Vanuit landschappelijk

oogpunt verdient het aanbeveling om dit tracé te handhaven, dit is in het plangebied ook van toepassing.
Ook is de N357 in de huidige situatie (zie figuur 1) bij een aantal dorpen om de kernen heen gelegd. De grove landschapsstructuur van open landschap met terpdorpen als 'eilanden' is echter nog steeds duidelijk herkenbaar. Het karakter van de weg is daarom nu meer die van een doorgaande route, terwijl je van oudsher van dorp naar dorp reed, door de dorpen heen. Bij de beoogde herinrichting blijft dit bestaande beeld bewaard. Dat betekent dat afscherming of geleiding van de weg met bijvoorbeeld bomen in het tracé tussen de dorpen niet aan de orde is. Lage beplanting, zoals een haag, doet geen afbreuk aan de openheid van het landschap en behoort tot de mogelijkheden.



Figuur 1. Tracé N337 anno 2014 (Bron: Google maps)

Een ander belangrijk cultuurhistorisch element betreft de vroegere spoorlijn Stiens - Holwerd. Ondanks dat de spoorlijn verdwenen is, is de structuur in het landschap nog wel op verscheidene punten te herkennen. Zo is op diverse plekken de lijn van het oude spoortracé nog te herkennen, in de vorm van sloten, dijken, fietspaden of landbouwwegen. Deze structuur blijft behouden. Bij Marrum raakt het plangebied het voormalige spoortracé. In de huidige situatie bestaat dit uit een doodlopende weg bij de N357, waarbij geen sprake is van herkenbaarheid van het voormalige spoortracé. De belevingswaarde van de cultuurhistorische voormalige spoorlijn wordt op deze locatie vergroot door hier een aantakking

toegankelijk voor verkeer te maken. Hierdoor kan de situering van de voormalige spoorweg onder de aandacht worden gebracht. Daarmee blijven de cultuurhistorische waarden behouden en zelfs beter zichtbaar en geaccentueerd.
Om het behoud van de cultuurhistorische waarden ook na de uitvoering van de opwaardering van de weg te waarborgen, is een beschermende regeling door middel van de dubbelbestemming 'Waarde - Cultuurhistorische Lijnen' in het bestemmingsplan opgenomen.

Tenslotte is de Rijpstervaart als behoudenswaardig te karakteriseren. Hiervoor is onder andere de aanduiding 'water' in het bestemmingsplan opgenomen, waarmee dit wordt gewaarborgd.

Verkeerstructuur en -aspecten
In figuur 1 is de huidige wegstructuur van de N357 weergegeven. De weg heeft de functie van een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 80 km/uur buiten de bebouwde kom. In vergelijking met andere provinciale wegen in de omgeving heeft de N357 een smal profiel. De weg wordt richting Holwerd smaller, na Hallum neemt de wegbreedte af van 6,2 meter naar 6,1 meter bij Marrum en Ferwerd tot 6,0 meter bij Blije. Voor een dergelijke weg is echter een wegbreedte van 6,8 meter gebruikelijk. Door een combinatie van een smalle rijbaanbreedte en zwaar verkeer is er langs het gehele traject in de huidige situatie sprake van (ernstige) bermschade. Zoals gezegd heeft de weg hier en daar een bochtig tracé met krappe bogen.
Uit verkeerstellingen blijkt dat de etmaalintensiteit op het tracé tussen de 6.000 (bij Hallum) en 4.000 (tussen Blije en Holwerd) motorvoertuigen per etmaal bedraagt. De gemeten snelheden stijgen in de richting van Holwerd.
De weg is een hoofdverbinding voor autoverkeer (utilitair en recreatief), landbouw georiënteerd verkeer, fietsverkeer en openbaar vervoer. Langs het tracé in het plangebied is geen parallelweg aanwezig. Landbouwverkeer maakt hier gebruik van de hoofdrijbaan. Tussen Hallum en Holwerd ligt een fietspad, een hoofdfietsroute. Er zijn in het gebied weinig alternatieve routes voor verkeer op de relatie Holwerd - Stiens (of delen hiervan) aanwezig.

De belangrijkste oversteeklocaties over de N357 zijn gelegen bij de dorpen, zoals bij de Westernijtsjerk/Stasjonswei in Marrum en bij de Molenlaan bij Ferwert. Bij de aansluitingen met de overige wegen is de zuidelijke aansluiting bij Blije de drukste. In het plangebied komen (mede door het ontbreken van de parallelweg) relatief veel directe erf- en perceelaansluitingen voor.
Uit een ongevallenanalyse voor de periode 1994-2005 blijkt dat over de gehele periode het aantal ongevallen redelijk constant is, maar het aantal slachtoffers is stijgende, waarbij ook de ernst van de ongevallen toeneemt. De stijging heeft zowel betrekking op de kruispunten als op de wegvakken. De meeste ongevallen vinden plaats op de kruispunten met als voornaamste reden het niet verlenen van voorrang. De ongevallen op de rijbaan zijn voor een aanzienlijk deel het gevolg van het in de berm geraken door het smalle profiel en/of de krappe boogstralen in het tracé.

2. 3. Nieuwe situatie

Het wensbeeld voor de N357 is gericht op een zo hoog mogelijke veiligheid van het verkeer op de weg en het kruisende langzame verkeer, en daarbij ook het waarborgen van de bereikbaarheid voor het regionale (vracht) verkeer, toeristische verkeer en openbaar streekvervoer. Het aantal slachtofferongevallen op het N357-traject moet 3 jaar na realisatie van dit project zijn gereduceerd met 50% per jaar op wegvakken en 20% per jaar op kruispunten.

Om deze doelstellingen te bereiken is een aantal maatregelen voorzien die in dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt. De presentatietekeningen van het wegontwerp en het maatgevend principeprofiel van de weg zijn opgenomen in bijlage 1.

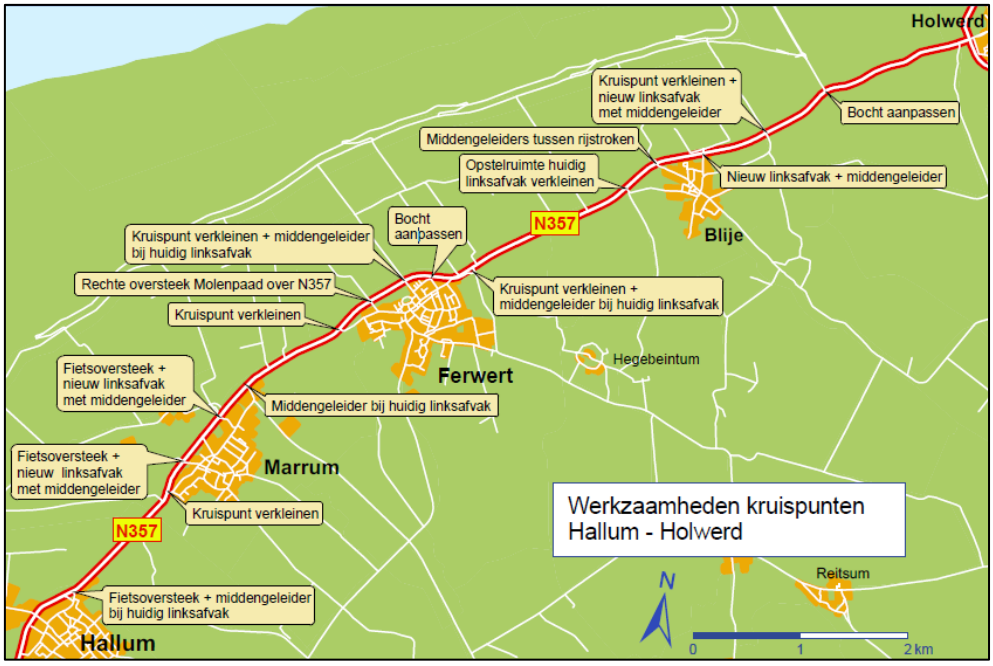
Op de hoofdrijbaan wordt een nieuw wegprofiel met een verbeterde berminrichting gerealiseerd door onder ander aan weerszijden de bermverharding in beton uit te voeren. Dit worden zogenaamde 'vergevingsgezinde bermen' Het wegprofiel wordt hierbij verbreed naar 6,80 meter. De langsliggende watergangen worden naar buiten verlegd en het slootprofiel wordt aangepast. Hiervoor is de aankoop van gronden noodzakelijk. De volgende paragraaf gaat specifiek op deze grondverwerving in.
Omdat veel ongevallen het gevolg zijn van het mogelijk in de berm geraken, wordt verwacht dat deze aanpassing een positieve bijdrage levert aan de verkeersveiligheid op de N357. Op de hoofdrijbaan worden ook enkele boogstralen verruimd. Ook deze aanpassing heeft een positief effect op de verkeersveiligheid. Voor landbouwverkeer geldt in de nieuwe situatie dat nog steeds gebruik moet worden gemaakt van de hoofdrijbaan, omdat een menging met fietsverkeer (op een fietspad) verkeersonveilig wordt geacht. De markering op de hoofdrijbaan wordt afgestemd op de eisen die gelden voor gebiedsontsluitingswegen en wordt goed zichtbaar uitgevoerd. Dit levert zeker bij duisternis en/of nat wegdek een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Dit geldt ook voor de verlichting die op de kruispunten wordt aangepast, zodat hier een optimaal zicht wordt geboden.

Ook vinden er bij verschillende kruispunten werkzaamheden plaats, zoals in het figuur 2 is aangegeven. Hierbij worden de ontwerpelementen voor ongeregelde voorrangskruispunten voor gebiedsontsluitingswegen aangehouden:

- maximaal één doorgaande rijstrook per richting;
- linksafvak(ken);
- rijbaanscheiding (middengeleider of verkeersdruppel), die in enkele gevallen is voorzien van een fietsoversteek;
- verkeersdruppels op zijwegen.

In veel gevallen betekent dit voor de N357 dat wordt gekozen om de kruispunten te verkleinen en middengeleiders aan te brengen. Het toepassen van middengeleiders heeft een positief effect op de verkeersveiligheid. Met deze constructie wordt (illegaal) inhalen tegengegaan en langzaam verkeer kan in twee etappes oversteken. Ook wordt de zichtbaarheid en herkenbaarheid van het kruispunt verbeterd. Door de beoogde aanleg van de linskafvakken wordt de verkeersveilig-

heid tevens verhoogd. Een belangrijke functie van een linksafvak is namelijk het voorkomen van de blokkering van de doorgaande rijstrook.



Figuur 2. Werkzaamheden kruispunten N357

2. 4. Grondverwerving

Ten behoeve van de uitvoering van het project moeten er nog gronden worden verworven. Het kan noodzakelijk zijn dat de gronden niet minnelijk, maar door middel van een onteigeningsprocedure worden verworven. In de *Onteigeningswet* is de procedure hiervoor omschreven. De onteigeningsprocedure vindt zelfstandig plaats naast de bestemmingsplanprocedure, waarbij het bestemmingsplan als basis voor de onteigening dient. Voor onteigening gelden, ook in relatie tot dit project, de volgende voorwaarden:

- de noodzaak van onteigening dient vast te staan;
- de onteigening dient een publiek belang te dienen;
- de onteigening dient te geschieden in het belang van de ruimtelijke ontwikkeling;
- er dient sprake te zijn van een voldoende urgentie.

Omdat het project de opwaardering van een bestaande weg beoogt, is geen alternatief voorhanden, aangezien het tracé in het verleden is ontstaan. Hiermee heeft de weg ook een historische waarde gekregen en is het niet mogelijk het tracé te verleggen. Een alternatief om eventueel andere gronden te gebruiken dan is voorgesteld, is niet aanwezig.
Er zal pas tot onteigening worden overgegaan nadat het niet is gelukt de gronden minnelijk te verwerven. Doordat het project wordt ontwikkeld als één geheel is het noodzakelijk een eenheid te garanderen voor de ontwikkeling, het gebruik en het beheer en onderhoud van de weg. Om deze reden is het niet mogelijk dat de

gronden in private handen blijven en dat de grondeigenaar de gewenste bestemming zelf realiseert.

Voor de opwaardering van de N357 kan worden gesteld dat het project een kwaliteitsimpuls geeft aan de gehele regio. De verkeersveiligheid neemt hierdoor aanzienlijk toe. Er is dus sprake van een algemeen, publiek belang. Om dit op een adequate manier te bewerkstellingen is het van belang alle noodzakelijke gronden te verwerven, zoals in het begin van deze paragraaf is aangegeven. Pas dan kan aan het project gestalte worden gegeven. De (eventuele) onteigening als verwervingsinstrument is om deze reden in het belang van de ruimtelijke ontwikkeling.

Voldoende urgentie houdt in dat snel kan worden begonnen met de uitvoering van het plan nadat de gronden zijn verworven. Zoals uit deze toelichting blijkt, zijn de afgelopen jaren de voorbereidingen getroffen om het project te realiseren. Het eerste deel van de N357 Stiens - Hallum is al opgewaardeerd. Gezien de hoeveelheid ongevallen is er sprake van urgentie om de opwaardering ook voor het resterende deel in Ferwerderadiel uit te voeren. De financiële middelen zijn hier reeds voor beschikbaar. Ook vanuit het oogpunt van de milieu- en omgevingsaspecten (zie hiervoor hoofdstuk 4) bestaan geen belemmeringen die een snelle uitvoering van het project in de weg staan.

Kortom, indien na een uitvoerige onderhandelingsfase niet wordt geslaagd de gronden minnelijk te verwerven, biedt het project meer dan voldoende draagvlak om over te gaan tot de onteigening van de betreffende gronden. Het bestemmingsplan wordt op dit punt uitvoerbaar geacht.

3. BELEID

3. 1. Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
De *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte* (SVIR) is op 13 maart 2012 in werking getreden. Met de Structuurvisie zet het kabinet het roer om in het nationale ruimtelijke beleid. De nieuwe Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vervangt verschillende bestaande nota's zoals de Nota Ruimte, de agenda Landschap en de agenda Vitaal Platteland.

Het Rijk laat de ruimtelijke ordening meer over aan gemeenten en provincies en kiest voor een selectieve inzet van rijksbeleid op 13 nationale belangen. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk voor de resultaten. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.
Voor het bestemmingsplan zijn de nationale belangen 'Waddenzee en waddengebied' van belang. Hiervoor geldt dat het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) EHS, inclusief de Natura 2000-gebieden en het Werelderfgoed (de Waddenzee) als opgave voor het SVIR. In een ecologisch onderzoek (zie bijlage 2) is het project aan de belangen van de Waddenzee getoetst. Hieruit blijkt dat het project geen significante verstorende of verslechterende effecten op het Natura 2000-gebied Waddenzee veroorzaakt.

De ontwikkelingen in het bestemmingsplan passen binnen de SVIR.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening
Het *Besluit algemene regels ruimtelijke ordening* (Barro) is op 30 december 2011 in werking getreden.

Het Barro stelt niet alleen regels omtrent de 13 aangewezen nationale belangen zoals genoemd in de SVIR, maar stelt ook regels die in bestemmingsplannen moeten worden opgenomen. In relatie tot dit project, stelt het Barro voor de Waddenzee en het waddengebied geen aanvullende regels die in het bestemmingsplan verwerkt moet worden. In het Barro zijn ook regels opgenomen voor een radarverstoringsgebieden, dat over het plangebied heen is gelegen. Uit paragraaf 4.5 blijkt dat er ten aanzien van dit radarverstoringsgebied geen belemmeringen gelden. Het bestemmingsplan is hiermee in overeenstemming met het Barro.

3. 2. Provinciaal beleid

Streekplan Fryslân 2007
Het provinciaal beleid van de provincie Fryslân is opgenomen in het Streekplan Fryslân 'Om de kwaliteit fan de romte', vastgesteld op 13 december 2006. Hierin staan de ruimtelijke kaders waarbinnen ruimtelijke ontwikkelingen kunnen plaatsvinden. Het streekplan geeft de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van Fryslân aan voor de komende tien tot vijftien jaar.

In het Streekplan wordt een optimale bereikbaarheid als doel gesteld. Hierbij staan een zorgvuldige ruimtelijke inpassing en veiligheidsaspecten centraal. Verbeteringen in de infrastructuur zijn primair gericht op het oplossen van verkeerskundige knelpunten. De ontwikkelingen in het plangebied dragen hier aan bij. Het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan regelt de afstemming tussen het verkeersysteem en de verplaatsingsbehoeften.

Grutsk op é Romte
De provincie zet in op het in stand houden en verder ontwikkelen van de belangrijke landschappelijke kwaliteiten en waarden in de provincie. Hiervoor heeft de provincie op 26 maart 2014 de structuurvisie 'Grutsk op é Romte' vastgesteld. Het plangebied maakt deel uit van het deelgebied 'Kleigebied Oostergo' van de structuurvisie. In hoofdstuk 2 van deze toelichting is een analyse opgenomen van de landschappelijke en cultuurhistorische structuren en is gemotiveerd hoe met deze waarden en structuren rekening is gehouden. Hierbij wordt voldaan aan de uitgangspunten van de structuurvisie.

Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 2006
In het Provinciaal Verkeer- en vervoerplan (PVVP) 'Fryslân feilig foarút' wordt het provinciaal beleid op het gebied van bereikbaarheid, mobiliteit en veiligheid verwoord. De provincie stelt hierin als hoofddoel het realiseren van een duurzaam verkeer- en vervoersysteem in Fryslân.

In het PVVP zijn verkeersveiligheid en bereikbaarheid van voorzieningen belangrijke beleidsuitgangspunten. De N357 is in het PVVP opgenomen als gebiedsontsluitingsweg en tevens als hoofdfietsroute. De weg dient ook als zodanig ingericht te worden. Dit is in het vorig hoofdstuk omschreven en het bestemmingsplan biedt hiervoor het juridisch-planologische kader.

Vanwege de gevolgen van wegen voor het leefmilieu en landschap vraagt de inpassing van infrastructuur om meer aandacht. Bij de landschappelijke inpassing van wegen wordt rekening gehouden met de landschappelijke kwaliteit. Hierbij kan worden gedacht aan de blijvende herkenbaarheid van verschillende landschapstypen, het in stand houden van belangrijke landschappelijke kenmerken en het benutten van het landschap als inspiratiebron. Zoals in het vorig hoofdstuk is omschreven, wordt hieraan voldaan.

De ontwikkelingen in het plangebied zijn in overeenstemming met het PVVP.

Verordening Romte Fryslân
In de *Verordening Romte Fryslân* (vastgesteld op 25 juni 2014) stelt de provincie regels aan de provinciale belangen. Deze regels moeten in gemeentelijke plannen worden vertaald.

Met betrekking tot het thema 'ruimtelijke kwaliteit' stelt de verordening dat een ruimtelijk plan dient te voorzien in een zorgvuldige inpassing van nieuwe infrastructuur of aanpassing van infrastructuur binnen de kernkwaliteiten per land-

schapstype. Verder dient een ruimtelijk plan ook aan te geven op welke wijze rekening wordt gehouden met cultuurhistorische elementen en structuren. In het bestemmingsplan is hier in het vorig hoofdstuk uitvoerig op ingegaan.
Tenslotte dienen ook de archeologische waarden onderzocht en beschermd te worden. Dit is onderzocht, het volgende hoofdstuk gaat hierop in.

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met het provinciale beleid.

3. 3. Gemeentelijk beleid

Structuurvisie
De gemeente Ferwerderadiel heeft met de structuurvisie (2002) een ruimtelijk beleidskader geformuleerd waaraan ruimtelijke ontwikkelingen dienen te worden getoetst. Centraal in de visie staat de ambitie om de identiteit en de ruimtelijke kwaliteit van Ferwerderadiel te behouden en te versterken.
De identiteit van Ferwerderadiel wordt gekenmerkt door de elementen ruimte, rust, historie en natuur. Het behouden van deze identiteit is een uitgangspunt voor het ruimtelijke beleid van de gemeente.

Het optimaal benutten van het cultuurhistorische en landschappelijke potentieel is niet alleen een gemeentelijk belang, maar heeft ook een uitstralingseffect op de regio. De karakteristieke verscheidenheid tussen de verschillende landschapstypen zal ook in de toekomst herkenbaar moeten zijn, waarbij ook garanties moeten worden gegeven voor het behoud van het cultureel erfgoed.

Het respecteren van de cultuurhistorische waarden en de beleving van het landschap zijn belangrijke uitgangspunten voor de opwaardering van de N357. Ook draagt het verkeersveiliger maken van de weg bij aan het leefbaarder zijn van de gemeente. De ontwikkelingen in het plangebied passen hiermee binnen de uitgangspunten van de structuurvisie.

Ferwerderadiel Fernijt (PvA gebiedsontwikkeling)
De gemeente Ferwerderadiel werkt samen met Wetterskip Fryslân, Provincie Fryslân, LTO-Noord en het Fryske Gea aan een plan van aanpak dat het kader vormt voor de integrale ontwikkeling van de gemeente. Daarbij is een inventarisatie gemaakt van wensen en opgaven die in de komende jaren moeten worden ingevuld. Een van deze wensen en opgaven betreft het verbeteren van het gemeentelijk wegennet en het verhogen van de verkeersveiligheid van de N357 en het hierbij (mede) verbeteren van de leefbaarheid op het platteland. Het bestemmingsplan maakt dit mogelijk.

GVVP Gemeente Ferwerderadiel 2010
In het Gemeentelijk Verkeers- en vervoerplan (GVVP) vormt het verkeers- en vervoerbeleid van de gemeente Ferwerderadiel. De N357 is de enige gebiedsontsluitingsweg in de gemeente, de weginrichting dient in overeenstemming te zijn met deze status. Dit houdt in dat er maximaal 80 km/uur gereden mag worden en dat

de weg voorzien moet zijn van vrijliggende fietspaden. Dit is in zowel de huidige als de toekomstige situatie het geval.
In het GVVP is aangegeven dat voor de N357 groot onderhoud en herstructurering wordt uitgevoerd. In dit bestemmingsplan wordt dit mogelijk gemaakt. Het bestemmingsplan past hiermee binnen het beleid van het GVVP.

Groenstructuurplan
Het Groenstructuurplan geeft richting en sturing aan het verwijderen en aanplanten van groen in de gemeente. Op deze manier wordt nieuw groen in een ruimere context geplaatst en levert het een bijdrage aan een herkenbaar landschap.
Het landschap van Ferwerderadiel vertelt het verhaal van zijn ontstaan. Het geeft structuur en identiteit aan het gebied: het landschap is daarmee leesbaar en herkenbaar. Het is van belang dat dit heldere verhaal zichtbaar blijft in het landschap. In een open gebied kan beplanting veel duidelijk maken en bijzondere accenten geven, maar beplanting kan ook verdoezelen en de landschappelijke leesbaarheid verslechteren. Zoals in hoofdstuk 2 is aangegeven, is de beleving van het landschap vanaf de weg een belangrijk uitgangspunt voor het project. Er worden geen groenstructuren aangelegd die hier afbreuk aan doen. Het bestemmingsplan is in overeenstemming met de doelstellingen van het groenstructuurplan.

4. MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN

4. 1. Algemeen

Bij realisatie van nieuwe ontwikkelingen dient, met het oog op de uitvoerbaarheid van het plan, te worden onderzocht of in de toekomst sprake is van een goede omgevingssituatie. Daarbij wordt getoetst aan de sectorale wet- en regelgeving op het gebied van milieu, ecologie, archeologie en water.

4. 2. Geluid

Op grond van de *Wet geluidhinder* (Wgh) geldt rond wegen met een maximumsnelheid hoger dan 30 km/uur, spoorwegen en inrichtingen die 'in belangrijke mate geluidhinder veroorzaken', een geluidzone. Hier is in het plangebied sprake van vanwege, de N357 is namelijk een zoneplichtige weg.
Bij ontwikkeling van nieuwe geluidsgevoelige objecten binnen deze geluidzones moet akoestisch onderzoek worden uitgevoerd om aan te tonen dat de ontwikkeling voldoet aan de voorkeursgrenswaarden die in de wet zijn vastgelegd. Dit geldt ook voor reconstructie van het wegennet, in gevallen waarbij de afstand tussen de weg en de woningen kleiner wordt en/of waarbij de maximumsnelheid toeneemt. Onder voorwaarden kunnen hogere waarden worden verleend als maatregelen niet mogelijk zijn of op bezwaren stuiten.

Bij de fietsoversteek ter plaatse van De Stelling wordt de bocht iets verruimd om hiermee de situatie verkeersveiliger te maken. Hiervoor is het noodzakelijk dat de weg plaatselijk wordt verbreed en de rijstroken naar buiten worden verplaatst. Ter hoogte van deze verbreding liggen op korte afstand van de N357 meerdere woningen, waarvan de woning aan de Elingawei 15 in Ferwert het dichtst bij de weg ligt. Om deze reden is hiervoor een akoestisch onderzoek uitgevoerd, dat is opgenomen als bijlage 2. Uit het onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting licht toeneemt. De toename van alleen de fysieke wijzigingen aan de weg bedraagt 0.9 dB. Indien het verkeer jaarlijks met 1% groeit volgens het worst case scenario, loopt de toename op tot 1,3 dB. In beide gevallen is de geluidstoename niet zodanig dat sprake is van reconstructie (een geluidstoename van meer dan 2 dB) in de zin van de Wgh. De wijziging van de weg brengt derhalve in dit kader geen nadere verplichtingen met zich mee voor de wegbeheerder.

In de regels van het bestemmingsplan is een juridische constructie opgenomen waarmee is gewaarborgd dat de weg in overeenstemming met de in bijlage 1 bij deze toelichting opgenomen tekeningen wordt aangelegd. Hier kan van worden afgeweken, mits dit in overeenstemming is met de voorkeurgrenswaarde van de Wgh of een verkregen hogere waarde.

Vanuit wegverkeerslawaai gelden er geen belemmeringen voor het bestemmingsplan. Het onderzoek toont aan dat een goed woon- en leefklimaat behouden blijft.

4. 3. Luchtkwaliteit

In hoofdstuk 5 van de *Wet milieubeheer* zijn de grenswaarden op het gebied van de luchtkwaliteit vastgelegd. Daarbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk met name de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO_2) en fijnstof (PM_{10}) van belang. De wet is enerzijds gericht op het voorkomen van negatieve effecten voor de volksgezondheid. Anderzijds biedt de wet mogelijkheden om ruimtelijke ontwikkelingen te realiseren, ondanks overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit.

Om de doelen te behalen, voorziet de *Wet milieubeheer* in een gebiedsgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen. Luchtkwaliteitseisen vormen onder de *Wet milieubeheer* geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkeling indien:

- er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project, al dan niet per saldo, niet leidt tot een verslechtering van de luchtkwaliteit;
- of een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging;
- het project past binnen het NSL.

Voor het plangebied geldt dat er in zowel de huidige als de toekomstige situatie geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van de grenswaarde. De lucht in Ferwerderadiel is ten opzichte van het Nederlands gemiddelde schoon te noemen. Ook draagt het project per saldo niet bij tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Het betreft immers een aanpassing van een bestaande weg die erop is gericht om de weg verkeersveiliger te maken. In de verkeersintensiteiten zit ten opzichte van een autonome situatie niet of nauwelijks verschil. De grenswaarden van de *Wet milieubeheer* worden dan ook niet overschreden. Vanuit luchtkwaliteit gelden er voor het bestemmingsplan geen belemmeringen.

4. 4. Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's die ontstaan voor de omgeving bij het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen, zoals vuurwerk, LPG en munitie. Sinds een aantal jaren is er wetgeving over 'externe veiligheid' om de burger niet onnodig aan te hoge risico's bloot te stellen. De normen voor externe veiligheid zijn vastgelegd in onder andere het *Besluit externe veiligheid inrichtingen* (Bevi), de *Circulaire risiconormering vervoer van gevaarlijke stoffen* en het *Besluit externe veiligheid buisleidingen* (Bevb). Het externe veiligheidsbeleid heeft vorm gekregen in de risicobenadering. Er wordt getoetst aan twee verschillende normen: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Ten aanzien van het plaatsgebonden risico geldt een kans van 10^{-6} als grenswaarde. Dit betekent dat binnen de zogenaamde PR 10^{-6}-contour geen nieuwe kwetsbare objecten mogen worden toegestaan. Voor ontwikkeling van nieuwe beperkt kwetsbare objecten, geldt deze norm als streefwaarde. Het on-

derscheid tussen kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen.

Voor het plangebied geldt dat de N357 volgens de provinciale risicokaart niet te boek staat als een transportroute voor gevaarlijke stoffen. Wel vindt er in beperkte mate vervoer van gevaarlijke stoffen plaats over de weg. Hier brengt het bestemmingen geen veranderingen in te weeg. Dit is dan ook geen belemmering voor de plannen.
Wel zijn in de nabijheid van het plangebied risicovolle inrichtingen aanwezig in de vorm van LPG-tankstations bij Hallum en Ferwert. Rondom deze LPG-tankstations geldt een contour voor het plaatsgebonden risico waarin geen (beperkt) kwetsbare objecten zoals woningen gerealiseerd mogen worden. Ook geldt er en contour voor het groepsrisico rondom de LPG-tankstations. Voor zowel het plaatsgebonden risico als het groepsrisico geldt dat de mogelijkheden in het plangebied geen gevolgen hiervoor hebben. In het bestemmingsplan worden geen kwetsbare functies zoals woningen mogelijk gemaakt.
Uit de risicokaart blijkt ook dat ten westen van Blije (100 meter ten zuidwesten van de Vogelzangsterweg) twee hoofdgastransportleiding van de Gasunie aanwezig is, die onder de N357 door lopen. Het zijn twee stalen leidingen met een werkdruk van 80 en 40 bar. In relatie tot de beoogde werkzaamheden is overleg gevoerd met de Gasunie. Hieruit blijkt dat er tussen de leidingen en het ontwerp voldoende ruimte is. Aan weerszijden van de leidingen geldt voor de belemmerende strook de dubbelbestemming ‘Leiding - Gas’. Op deze manier wordt de leiding beschermd. Bij de uitvoering van de werkzaamheden is de aanwezigheid van de leidingen een belangrijk aandachtspunt. Ten aanzien van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico gelden er evenals bij de LPG-tankstations ten opzichte van de huidige situatie geen verschillen.

Vanuit externe veiligheid zijn er geen belemmeringen voor het bestemmingsplan. Voor de ontwikkelingen aan de weg in relatie tot de risicovolle inrichtingen en de leidingen wordt het groepsrisico verantwoord geacht.

4. 5. Bedrijven en milieuzonering

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is ruimtelijke afstemming tussen bedrijfsactiviteiten, voorzieningen en gevoelige functies (woningen) noodzakelijk. Bij deze afstemming kan gebruik worden gemaakt van de richtafstanden uit de basiszoneringslijst van de VNG-brochure 'Bedrijven en milieuzonering' (2009). Een richtafstand kan worden beschouwd als de afstand waarbij onaanvaardbare milieuhinder als gevolg van bedrijfsactiviteiten redelijkerwijs kan worden uitgesloten.

Binnen het plangebied worden geen nieuwe gevoelige bestemmingen of grootschalige bedrijfsactiviteiten mogelijk gemaakt. Het aspect bedrijven en milieuzonering staat de vaststelling van het bestemmingsplan daardoor niet in de weg.

4. 6. Kabels, leidingen en overige belemmeringen

Zoals uit paragraaf 4.6 is gebleken, lopen er twee hogedrukaardgasleidingen in het plangebied. Hiervoor biedt het bestemmingsplan een beschermde regeling. Door het plangebied lopen geen grote kabels en leidingen (zoals gas- en waterleidingen) en hoogspanningsverbindingen die een planologische bescherming behoeven. De kabels en leidingen die in het plangebied aanwezig zijn, zijn niet van een dermate grootte dat deze geregeld moeten worden in het bestemmingsplan.

Op de vliegbasis Leeuwarden is een radarstation aanwezig. Rond deze radar is een radarverstoringsgebied met een straal van in totaal 75 kilometer gelegen. Binnen 15 kilometer van het radarstation mag, in oplopende stappen, geen of onder voorwaarden bebouwing hoger dan een bepaalde hoogte gerealiseerd worden. Voor de overige 60 kilometer van de straal rond het radarstation geldt een restrictie ten aanzien van bouwen hoger dan 65 meter. Deze afstand is gemeten ten opzichte van de antenne en niet ten opzichte van NAP. Primair is deze regeling bedoeld om te hoge windturbines te voorkomen. Het bestemmingsplan maakt dergelijke bouwhoogten niet mogelijk. Het is dan ook niet noodzakelijk hiervoor een aanvullende regeling te bieden.

4. 7. Ecologie

Bij elk ruimtelijk plan moet, met het oog op beschermenswaardige natuurwaarden, rekening worden gehouden met de regelgeving op het gebied van gebiedsbescherming en soortenbescherming. Beide aspecten zijn in een ecologisch onderzoek onderzocht, dat is opgenomen als bijlage 3.

Gebiedsbescherming
De bescherming van Natura 2000-gebieden en Beschermde Natuurmonumenten is geregeld in de Natuurbeschermingswet. Indien ontwikkelingen (mogelijk) leiden tot aantasting van de natuurwaarden binnen deze gebieden, moet een vergunning worden aangevraagd. Daarnaast moet rekening worden gehouden met het beleid ten aanzien van de Ecologisch Hoofdstructuur (EHS).
Indien er sprake is van aantasting van Natura 2000-gebieden en Beschermde Natuurmonumenten moeten maatregelen worden getroffen om de effecten van het plan zo veel mogelijk te voorkomen (mitigeren). Wanneer nadelige effecten na deze stap nog niet (volledig) teniet zijn gedaan, moet het resterende nadelige effect worden gecompenseerd.
In de EHS geldt het 'nee, tenzij' principe. Dit houdt in dat ingrepen waarbij de oppervlakte of de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS significant worden aangetast niet zijn toegestaan, tenzij er geen alternatieven zijn en er sprake is van een groot openbaar belang.

Het plangebied maakt geen deel uit van een Natura 2000-gebied, Beschermd Natuurmonument of EHS. In het ecologisch onderzoek is geconstateerd dat effecten op beschermde gebieden als gevolg van de opwaardering van de N357 zijn uitgesloten.

Soortenbescherming
Op grond van de *Flora- en faunawet* geldt een algemeen verbod voor het verstoren en vernietigen van beschermde plantensoorten, beschermde diersoorten en hun vaste rust- of verblijfplaatsen. Onder voorwaarden is ontheffing van deze verbodsbepalingen mogelijk. Voor soorten die vermeld staan in Bijlage IV van de Habitatrichtlijn zijn deze voorwaarden zeer streng. Ook hier geldt dat eerst moet worden gekeken naar mitigerende maatregelen.

In het ecologisch onderzoek is geïnventariseerd of er beschermde soorten in het plangebied voorkomen. Alleen voor de soortgroep vogels (algemene broedvogels) is dit het geval. Voor vogels geldt een zwaar beschermd regime. Indien bomen en struiken worden gekapt in de periode van 15 maart t/m 15 juli kunnen broedvogels worden geschaad. Dit dient te worden voorkomen door opgaande beplanting te verwijderen buiten de genoemde broedperiode. Hier wordt bij de uitvoering van de plannen rekening mee gehouden. De overige in het plangebied gevonden en te verwachten soorten zijn licht beschermd. Voor deze soorten geldt een vrijstelling. Een ontheffing in het kader van de *Flora- en faunawet* hoeft voor deze soorten niet te worden aangevraagd, er ontstaan geen conflicten met deze wet. In alle gevallen is de algemene zorgplicht van de *Flora- en faunawet* van kracht.
Vanuit de soortenbescherming zijn er geen belemmeringen voor het bestemmingsplan.

4. 8. Archeologie en cultuurhistorie

Archeologie
Ter implementatie van het Verdrag van Malta, is de *Monumentenwet* gewijzigd. De kern van *Monumentenwet* is dat, wanneer de bodem wordt verstoord, archeologische resten intact moeten blijven (in situ). Wanneer dit niet mogelijk is, worden archeologische resten opgegraven en elders bewaard (ex situ). Op welke plaatsen archeologisch onderzoek aan de orde is, wordt op grond van gemeentelijk of provinciaal beleid bepaald.
De provincie heeft in dit kader de Friese Archeologische Monumentenkaart Extra (FAMKE) opgesteld. Op deze kaart worden voor de perioden Steentijd - Bronstijd en IJzertijd - Middeleeuwen adviezen gegeven over eventueel te verrichten onderzoeken.

Door de ontwikkelingen zullen voor de periode IJzertijd - Middeleeuwen archeologische waarden mogelijk verloren gaan. Om dit te onderzoeken, heeft in eerste instantie een inventariserend veldonderzoek plaatsgevonden. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 4. In het archeologisch onderzoek zijn 22 deellocaties onderzocht met zekere en (in eerste instantie) mogelijke aanwijzingen voor een archeologische vindplaats. Voor enkele van deze locaties zijn aanbevelingen opgenomen voor vervolgonderzoeken, waaronder proefsleuvenonderzoeken. Voor locatie 8 te Ferwert, locatie 17/18 te Blije (Unemastate) is een dergelijk onderzoek uitgevoerd. Deze onderzoeken zijn tevens opgenomen in bijlage 3. Hieruit blijkt dat de geplande werkzaamheden zonder beperkingen uitgevoerd kunnen worden. Voor de overige deellocaties worden de onderzoeken nog uitgevoerd. Voor deze

locaties is een programma van eisen geschreven voor vervolgonderzoek. Deze vervolgonderzoeken worden uitgevoerd op het moment dat de gronden in eigendom zijn van de provincie. Deze gronden zijn nu in gebruik als berm of als leidingenstrook, dit zijn gronden die in het verleden als eens ontgraven zijn. Op voorhand wordt dus niet verwacht dat de uitkomsten van de onderzoeken dusdanig zijn dat hiermee de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan in geding komt. De kosten van deze onderzoeken zijn ook in de begroting van het project opgenomen, op dit punt staat de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan ook niet ter discussie.

Indien bij de uitvoering van de werkzaamheden onverwacht toch archeologische resten worden aangetroffen, dan is conform *Monumentenwet* aanmelding van de betreffende vondsten bij de bevoegde overheid (de gemeente Ferwerderadiel) verplicht en wordt aanbevolen om ook direct de provinciaal archeoloog hiervan op de hoogte te brengen.

Hiermee zijn de archeologische belangen voldoende beschermd en zijn ten aanzien van archeologie geen belemmeringen voor het bestemmingsplan.

Cultuurhistorie
Ook voor cultuurhistorie vormt de *Monumentenwet* het wettelijke kader. In hoofdstuk 2 is omschreven welke belangrijke cultuurhistorische waarden voor het project gelden. Hieruit blijkt dat door het project geen aantasting van cultuurhistorisch waardevolle gebieden en beschermde monumenten plaatsvindt. Voor een deel van de voormalige spoorlijn bij Marrum biedt het bestemmingsplan een beschermende regeling. Voor cultuurhistorie zijn er geen belemmeringen voor het bestemmingsplan.

4. 9. Bodem

De *Wet bodembescherming* vormt het wettelijke kader voor de bescherming van de bodem. Uitgangspunt is dat schone bodems schoon blijven en verontreinigingen worden gesaneerd. De toepassing van bouwstoffen en licht verontreinigde grond is geregeld in het *Besluit bodemkwaliteit*.
Voor het bestemmingsplan geldt dat er geen functies mogelijk worden gemaakt waarvoor het uitvoeren van een bodemonderzoek noodzakelijk is. Vanuit ‘bodem’ zijn er geen belemmeringen voor het bestemmingsplan.

4. 10. Water

Het plangebied van dit bestemmingsplan valt onder het beheer van het Wetterskip Fryslân, dat zorg draagt voor de kwaliteit van het oppervlaktewater in het gebied en dat de grotere boezemwateren en sloten beheert, alsmede de waterkeringen. Ook is het waterschap belast met het peilbeheer in het plangebied.
Bij de voorbereiding van ruimtelijke plannen moet een Watertoets worden uitgevoerd. De Watertoets is een procesmatig instrument dat er voor zorgt dat waterhuishoudkundige doelstellingen op een goede manier worden meegewogen in ruimtelijke besluitvorming. Een essentieel onderdeel van de Watertoets is vroeg-

tijdige afstemming met de waterbeheerder(s) in het plangebied. In het kader van het project is een Watertoets uitgevoerd. Het resultaat hiervan is het wateradvies, dat in bijlage 5 is opgenomen.

In het wateradvies is een aantal aspecten opgenomen die van belang zijn voor het bestemmingsplan en de verdere uitvoering van het project. De aspecten die van belang zijn voor het bestemmingsplan, zijn de volgende:

- ten eerste constateert het waterschap dat de Ljouwerterdyk aan de westkant van Holwerd een voormalige zeedijk betreft die nog een waterkerende functie heeft. Dit is echter buiten de gemeentegrens en daarmee ook buiten het plangebied gelegen, en heeft voor het bestemmingsplan geen consequenties;
- voor het onderhoud van (hoofd)watergangen, is aan beide zijden een beschermingszone van 5 meter vanaf de oever noodzakelijk. Hier wordt in het bestemmingsplan aan voldaan, omdat binnen de gehanteerde bestemmingen de realisatie van gebouwen niet mogelijk is;
- met de plannen wordt oppervlaktewater gedempt en neemt het verhard oppervlak toe. Met het waterschap zijn afspraken gemaakt over de compensatie hiervoor. In totaal dient er 1.420 m^2 gecompenseerd te worden. Hier is in het ontwerp en wordt bij de verdere uitwerking van het project rekening mee gehouden. In het gehele plangebied is de realisatie van water mogelijk. Voor de locaties die nog niet vastliggen is de aanduiding ‘water’ op de verbeelding van toepassing;
- langs het tracé ten westen van Blije ligt een rioolpersleiding die bereikbaar moet zijn voor onderhoud en calamiteiten. Hiervoor geldt een zone van 3 meter aan weerszijden van de leiding. Ook ligt het plangebied binnen de geurcirkel van het rioolgemaal in Blije. Voor het bestemmingsplan geldt dat de zone rondom de rioolpersleiding buiten het plangebied is gelegen en dat er in het plangebied geen geurgevoelige functies mogelijk zijn. Hiermee wordt aan het wateradvies voldaan.

Bij de verdere uitwerking van het project worden de in het wateradvies vermelde adviezen opgevolgd. Het waterschap geeft hiermee een positief wateradvies, waarmee de watertoets is afgerond. Hiermee zijn de waterbelangen afdoende geregeld in het bestemmingsplan en zijn er op dit punt geen belemmeringen te verwachten.

4. 11. Vormvrije mer-beoordeling

In bijlage C en D van het Besluit m.e.r. is aangegeven welke activiteiten in het kader van het bestemmingsplan planmer-plichtig (bijlage C en D), projectmer-plichtig (bijlage C) of mer-beoordelingsplichtig (bijlage D) zijn. Voor deze activiteiten zijn in het Besluit m.e.r. drempelwaarden opgenomen.

Het bestemmingsplan maakt geen ontwikkelingen mogelijk die de drempelwaarden overschrijden. Er is pas een MER nodig als bij een autoweg (de N357 is geen autoweg) bij een tracélengte van minimaal 10 kilometer indien sprake is van aan-

leg, wijziging of uitbreiding van een weg met 4 of meer rijstroken óf verbreding van een weg van 2 (of minder) rijstroken naar 4 (of meer) rijstroken. Een MER-beoordelingsplicht is van toepassing bij verbreding van een weg van 2 (of minder) rijstroken naar 4 (of meer) rijstroken bij een tracélengte van minimaal 5 kilometer. Hier is geen sprake van bij de N357.

Een mer(-beoordelings)procedure is daarom niet noodzakelijk. De voorgaande paragraven hebben bovendien in voldoende mate aangetoond dat het project niet leidt tot belangrijke milieueffecten.

5. JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING

5. 1. Algemeen

In voorgaande hoofdstukken is het voornemen getoetst aan het beleid en de milieu- en omgevingsaspecten. In dit hoofdstuk wordt de inhoud van de bestemmingen (de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden) toegelicht en wordt aangegeven hoe het ontwerp een juridische vertaling in het eigenlijke plan hebben gekregen. De bepalingen die betrekking hebben op de te onderscheiden bestemmingen, zijn vastgelegd in de regels en op de verbeelding (plankaart). Het bestemmingsplan geeft aan voor welke doeleinden de gronden zijn bestemd.

Het bestemmingsplan is opgezet volgens de wettelijke regelgeving en qua systematiek volgens de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP) 2012. Het plan is digitaal raadpleegbaar uitgevoerd. Het digitale plan verschaft de burger 'online' informatie over het bestemmingsplan. Bovendien is de digitale versie bedoeld voor uitwisseling van gegevens binnen de gemeente en met andere overheidsinstanties.

5. 2. Toelichting op (dubbel)bestemmingen

De N357 is geregeld onder de bestemming 'Verkeer'. De begrenzing hiervan is grotendeels afgestemd op de ontwerptekeningen en volgt voor een groot deel het beloop van de huidige bestemming 'Verkeer' in de geldende bestemmingsplannen. Alle binnen het plangebied gelegen gronden die in de geldende bestemmingsplan de bestemming 'Verkeer' hebben, blijven deze bestemming behouden.
Binnen de bestemming 'Verkeer' is een weg met maximaal 2 rijstroken toegestaan. Binnen de bestemming is ook de aanleg van kunstwerken en andere verkeerskundige voorzieningen mogelijk. Tevens biedt de bestemming in ondergeschikte mate ruimte aan voorzieningen en functies zoals sloten, bermen, beplanting en parkeren. Daar waar waterpartijen zijn beoogd (onder andere ter compensatie), maar de exacte plek nog niet duidelijk is, is gekozen voor de aanduiding 'water'. Deze situatie doet zich voor ten oosten van het perceel Ljouwerterdyk 2 bij de Rijpstervaart en de Ljouwerterdyk 12 tegenover het kruispunt met de Vogelzangsterweg. De Rijpstervaart is tevens een waterloop met cultuurhistorische waarden. Deze waarden worden binnen de aanduiding 'water' gerespecteerd. In de bestemming is een koppeling gelegd met bijlage 1 van deze toelichting. Hiermee is gewaarborgd dat de N357 wordt uitgevoerd conform het ontwerp. Voor eventuele toekomstige wijzigingen aan de weg is een afwijkingsmogelijkheid in het bestemmingsplan opgenomen waarin onderzocht moet worden of voldaan kan worden aan de voorkeurgrenswaarde of een hogere waarde vanuit de *Wet geluidhinder*.

Om een fietspad planologisch mogelijk te maken wordt de verkeersbestemming bij de Westernijtsjerk te Marrum doorgetrokken naar de N357. In het geldend bestemmingsplan heeft deze grond namelijk nog een agrarische bestemming.

Een klein deel van het plangebied bij Blije (tegenover de Ljouwerterdyk 1) is geregeld onder de bestemming ‘Agrarisch’. Hier wordt de mogelijkheid geboden om een deel van de bestaande weg te kunnen gebruiken voor agrarische doeleinden (zonder bouwmogelijkheden).

De dubbelbestemming ‘Leiding - Gas’ heeft betrekking op de in het plangebied voorkomende hoofdgastransportleidingen. De regeling voorziet in de aanwezigheid van deze functie en in de bescherming ervan door middel van een veiligheidszone op de kaart. Binnen de op de verbeelding aangegeven strook mogen geen gebouwen en bouwwerken worden gebouwd, anders dan ten behoeve van de leidingen. Voor werkzaamheden die schadelijk kunnen zijn voor de leidingen, is een omgevingsvergunningenstelsel opgenomen. Dit geldt niet voor de werkzaamheden die nodig zijn voor de opwaardering van de N357, hierover zijn goede afspraken gemaakt met de Gasunie. De regeling is bedoeld om te voorkomen dat er na de opwaardering van de N357 werkzaamheden plaatsvinden die schade kunnen veroorzaken aan de gasleiding.

Tenslotte is voor een deel van het tracé van de voormalige spoorlijn bij Marrum een dubbelbestemming ‘Waarde - Cultuurhistorische waardevolle lijnen’ van toepassing. De dubbelbestemming is gericht op het behoud van de bestaande waarden. Ter behoud van de landschappelijke en cultuurhistorische waarde is er een plicht van een omgevingsvergunning opgenomen voor onder andere de wijziging van het beloop van het tracé en ontgronden, afgraven, egaliseren en/of ophogen van gronden en/of het anderszins ingrijpend wijzigen van de bodemstructuur. Evenals bij de regeling voor de gasleiding is deze regeling met name bedoeld voor de bescherming van de cultuurhistorische waarden na opwaardering van de N357 en geldt dit niet voor werkzaamheden die nodig zijn voor de opwaardering van de N357. In het kader van de uitvoering van dit project is voldoende rekening gehouden met de cultuurhistorische waarden, zoals in hoofdstuk 2 is beschreven. De belevingswaarde van het tracé van de voormalige spoorlijn neemt toe door de opwaardering van de N357.

6. UITVOERBAARHEID

6. 1. Algemeen

Wettelijk bestaat de verplichting om inzicht te geven in de uitvoerbaarheidsaspecten van een bestemmingsplan. In dat verband wordt een onderscheid gemaakt tussen de maatschappelijke en de economische uitvoerbaarheid. Daarnaast wordt ingegaan op de grondexploitatieregeling van de *Wet ruimtelijke ordening* (Wro)

6. 2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het bestemmingsplan doorloopt de in de *Wet ruimtelijke ordening* (Wro) opgenomen procedure. Op basis van de Inspraakverordening is inspraak verleend op het voorontwerpbestemmingsplan. Het voorontwerp van dit bestemmingsplan is in het kader van artikel 3.1.1 Bro tevens aan de betrokken overleginstanties toegezonden. De resultaten hiervan zijn in het volgende hoofdstuk verwerkt.

Vervolgens is het ontwerpbestemmingsplan gedurende zes weken ter inzage aangeboden voor zienswijzen (artikel 3.8 Wro). Tijdens deze periode bestond de mogelijkheid voor het indienen van zienswijzen door een ieder. Het laatste hoofdstuk gaat hierop in.

6. 3. Economische uitvoerbaarheid en grondexploitatie

Economische uitvoerbaarheid
Ten behoeve van de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is het van belang te weten of het bestemmingsplan economisch uitvoerbaar is. Hiervoor geldt dat de ontwikkeling een provinciaal initiatief is. De provincie heeft in haar uitvoeringsprogramma rekening gehouden met de ontwikkeling. Hiervoor zijn voldoende financiële middelen beschikbaar om de ontwikkeling tot uitvoering te brengen. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van het plan gewaarborgd. Ook wordt tussen de gemeente en de provincie een planschadeafwentelingsovereenkomst afgesloten. Eventuele planschade is hiermee voor rekening van de provincie, en dus niet voor de gemeente. Ook de plankosten (inclusief onderzoeken) zijn voor rekening voor de provincie.

Grondexploitatie
Door middel van de grondexploitatieregeling in de Wro en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) beschikken gemeenten over mogelijkheden voor het verhalen van kosten. Hierbij valt te denken aan kosten voor het bouw- en woonrijp maken, planschade en kosten voor het opstellen van een bestemmingsplan. In het voorliggende geval worden echter geen bouwplannen in de zin van het Bro mogelijk gemaakt, waardoor de grondexploitatieregeling niet van toepassing is. Voor het bestemmingsplan hoeft daardoor geen exploitatieplan te worden gemaakt.

7. OVERLEG EN INSPRAAK

7. 1. Overleg

In het kader van het Overleg ex artikel 3.1.1. van het Bro over het bestemmingsplan is het voorontwerp van het bestemmingsplan verzonden naar de betrokken wettelijke overleginstanties en nutsbedrijven. De volgende aangeschreven instanties hebben gereageerd:

1. Provincie Fryslân;
2. Wetterskip Fryslân;
3. Brandweer Fryslân;
4. Gasunie.

Deze reacties zijn opgenomen in bijlage 1. De overlegreacties worden hieronder kort samengevat en van een antwoord voorzien.

Ad 1. Provincie Fryslân
De provincie constateert dat er in de bestemming 'Agrarisch' is aangegeven dat er geen bouwwerken ten behoeve van het opwekken van windenergie zijn toegestaan en verzoekt deze bepaling in de verkeersbestemming op te nemen.

> *Reactie:*
> *In de verkeersbestemming kunnen overige bouwwerken worden gebouwd tot 5,00 meter hoogte. Hiermee is de bouw van windturbines in feitelijk al uitgesloten. Niettemin wordt tegemoet gekomen aan het verzoek van de provincie om ook in deze bestemming bouwwerken ten behoeve van het opwekken van windenergie uit te sluiten.*

Het is de provincie onduidelijk of er met het plan bomen gekapt worden die onder de werking van de Boswet vallen. De provincie adviseert hier in de toelichting nader aandacht aan te besteden.

> *Reactie:*
> *De Boswet is van toepassing als buiten de bebouwde kom sprake is van bomen groter dan 10 are of als het een rijbeplanting betreft die uit meer dan 20 bomen bestaat. Hier is in het plangebied geen sprake van. Hiermee wordt voldaan aan het advies van de provincie.*

De gewijzigde dwarsprofielen zijn nog niet in het plan vastgelegd, in verband met de Wet geluidhinder is de provincie van mening dat dit alsnog moet gebeuren.

> *Reactie:*
> *Bijlage 1 van de toelichting wordt aan gevuld met het maatgevend principeprofiel. Tevens wordt in de bestemming 'Verkeer' een juridische koppeling gelegd bijlage 1. Hiermee is gewaarborgd dat de weg wordt uitgevoerd volgens het ontwerp. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat in deze situatie wordt voldaan aan de Wet geluidhinder. Voor eventuele toekomstige veranderingen wordt in de bestemming 'Verkeer' een afwijkingsmo-*

gelijkheid opgenomen waarin als voorwaarde wordt gesteld dat aan de Wet geluidhinder wordt voldaan.

Ad 2. Wetterskip Fryslân
Het Wetterskip geeft aan zij voor het project een wateradvies hebben opgesteld dat is verwerkt in de toelichting van het bestemmingsplan. Wetterskip gaat ervanuit dat het advies bij de verdere uitvoering van het project wordt opgevolgd.

Reactie:
De gemeente neemt dit ter kennisname aan bij de verdere uitvoering van het project worden de adviezen opgevolgd en wordt het Wetterskip zo nodig op de hoogte gehouden van het project.

Ad 3. Brandweer Fryslân
Brandweer Fryslân geeft aan er over de N357 vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt en verzoekt de toelichting daarop aan te vullen.

Reactie:
Dit aspect (en het advies van de brandweer zelf) wordt aan de toelichting toegevoegd. Met de overige adviespunten wordt zo veel mogelijk bij de uitvoering van de werkzaamheden rekening gehouden.

Ad 4. Gasunie
De Gasunie heeft geen opmerkingen op het bestemmingsplan en verwijst naar het reeds gevoerde overleg.

Reactie:
De gemeente neemt dit ter kennisname aan.

7. 2. Inspraak

Het voorontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van 12 september 2014 tot en met 23 oktober 2014 voor een ieder ter inzage gelegen. Er is één reactie ontvangen, deze is tevens opgenomen in bijlage 1 en hieronder kort samengevat en van een antwoord voorzien.
De inspreker geeft aan dat ter hoogte van zijn perceel een grote sloot met een flauw talud gepland is en geeft aan dat een greppel met afscheiding een betere oplossing is.

Reactie:
Het bestemmingsplan regelt de bestemming, maar is niet het aangewezen instrument om de feitelijke invulling daarvan (sloot of greppel) te regelen. De bestemming 'Verkeer' maakt sloten, bermen en beplanting mogelijk. De projectleider van het project heeft contact opgenomen met de inspreker en het bovengenoemde uitgelegd. Bij de grondaankoop wordt opgenomen hoe dit verder op detailniveau uitgewerkt zal worden. Dit heeft geen invloed op het bestemmingsplan.

8. RAADSVASTSTELLING

Op grond van artikel 3.8 van de Wro heeft met ingang van 18 december 2014 gedurende zes weken het ontwerpbestemmingsplan ‘N357’ met bijlagen voor iedereen ter inzage gelegen. Een ieder kon gedurende deze termijn van terinzagelegging zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan indienen.

Naar aanleiding van de terinzageligging zijn geen zienswijzen ontvangen. Wel is van Brandweer Fryslân een vraag ontvangen waarin zij aangeven hoe zij op de hoogte worden gesteld van de verdere uitwerking van de plannen, bijvoorbeeld in het kader van eventuele omleidingen voor hulpverleners. Als reactie hierop is aangegeven dat de exacte planning en uitvoeringswijze op dit moment nog niet duidelijk is en afhankelijk is van de geselecteerde aannemer. In de uitvraag voor de aannemersselectie is gesteld dat de hulpdiensten te allen tijde doorgang moeten worden verleend, mits het de kortste route tot het noodgeval betreft. Ook heeft de aannemer een coördinatieverplichting richting de hulpdiensten om deze in kennis te stellen over het uiteindelijke plan alvorens dit in uitvoering gaat. Brandweer Fryslân wordt hiervan op de hoogte gesteld.

Op 12 januari 2015 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan ongewijzigd vastgesteld. Voor de raadsstukken wordt tevens verwezen naar bijlage 7 bij deze toelichting.