

Reactie- en antwoordnota overleg voorontwerpbestemmingsplan ‘Leeuwarden - Middelsee fase 2’.

In het kader van het wettelijk vooroverleg ex artikel 3.1.1. Bro is het voorontwerpbestemmingsplan ‘Leeuwarden - Middelsee fase 2’ op 16 mei 2022 toegestuurd aan de volgende overlegpartners: Provincie Fryslân, Wetterskip Fryslân, Gasunie, Brandweer Fryslân, ProRail, Liander, TenneT.

Brandweer Fryslân, Gasunie, ProRail, Wetterskip Fryslân en Provincie Fryslân hebben een overlegreactie gegeven.

Hieronder wordt de inhoud van de overlegreacties samengevat en volgt per punt het gemeentelijke commentaar.

Brandweer Fryslân

Brandweer Fryslân heeft geen bezwaar tegen het initiatief. Wel voorziet Brandweer Fryslân in het plangebied enkele aandachtspunten met betrekking tot o.a. externe veiligheid, het bluswater en de bereikbaarheid.

1. Brandweer Fryslân adviseert de paragraaf ‘externe veiligheid’ in het bestemmingsplan aan te vullen met de elementen behorende de verantwoordingsplicht, zoals het groepsrisico per kilometer buisleiding. Er liggen namelijk een aantal kwetsbare objecten in een invloedsgebied van een buisleiding. Op basis van artikel 12 Bevb dient het groepsrisico dan verantwoord te worden.

Reactie

Een berekening / verantwoording van het groepsrisico zal worden toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan.

2. Brandweer Fryslân adviseert kwetsbare functies op minimaal 25 meter afstand te houden van het Van Harinxmakanaal. Brandweer Fryslân constateert dat, kijkende naar de meegezonden kaart, hier al rekening mee lijkt te zijn gehouden.

Reactie:

Deze wordt voor kennisgeving aangenomen.

3. Bij het opstellen van het bestemmingsplan moet ingegaan worden op de zelfredzaamheid. Zelfredzaamheid is het zichzelf kunnen onttrekken aan een dreigend gevaar, zonder daadwerkelijke hulp van hulpverleningsdiensten. Dit kan door schuilen en indien nog mogelijk, vluchten uit het bedreigde gebied, van de bron af. Dit handelingsperspectief dient met de initiatiefnemers gecommuniceerd te worden.

Reactie:

In de toelichting zal worden toegevoegd dat in de nabijheid van de gasleiding woningen voor zelfredzamen personen zijn beoogd. Toekomstige bewoners zullen worden geïnformeerd over de risico's en over het handelingsperspectief in geval van een incident.

4. Brandweer Fryslân geeft aan dat in de verdere uitwerking rekening moet gehouden worden met bluswatervoorzieningen. Hierbij geldt dat:

- *Voor woningen: er op maximaal 100 meter afstand van de woningen een brandkraan aanwezig is met een minimale opbrengst van 30 m³/uur;*
- *Voor onderwijsfuncties en functies met verminderd zelfredzame personen, zoals een kinderopvang en een IKC: er op maximaal 40 meter afstand van de ingangen tot het pand een brandkraan aanwezig is met een minimale opbrengst van 60 m³/uur;*

- Voor de resterende functies, zoals detailhandel: er op maximaal 100 meter afstand van de ingangen een brandkraan aanwezig is met een minimale opbrengst van 60 m³/uur.
 - Daarnaast is het gewenst dat in geval van een sterk escalerende brand er binnen 1.000 meter openwater aanwezig is, zodat binnen 60 minuten inzet van het grootschalig watertransport mogelijk is. Aandachtspunten bij de situering van mogelijke waterwinplaatsen zijn:
 - De waterwinplaats is aan doorgaande (brede) wegen gesitueerd, zodat een haakarmvoertuig gemakkelijk de pomp in het water kan gooien en watertransportslangen gemakkelijk naar het incident kan uitrijden;
 - Het openwater minimaal 4 uren lang 4.000 liter per minuut kan leveren. Dit zijn bijvoorbeeld hoofdwateren;
 - Het openwater en de opstelplaats voldoet aan de vereisen zoals die op pagina 54 van de handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid zijn genoemd;
 - De waterwinplaats zo dicht mogelijk bij de functies wordt gesitueerd, waar de kans op een escalerende brand het grootst is. Hierbij denkende aan horeca, detailhandel, onderwijsfuncties, museum (functies anders dan woningen).
- Brandweer Fryslân verzoekt betrokken te worden bij de verdere uitwerking van de plannen op dit gebied.

Reactie:

Met de genoemde bluswatervoorzieningen zal rekening worden gehouden bij de verdere uitwerking van het plan. Brandweer Fryslân zal hierbij betrokken worden.

Gasunie

De Gasunie geeft aan het ontwerp beoordeeld te hebben. Het geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Reactie:

De reactie van de Gasunie wordt voor kennisgeving aangenomen.

ProRail

1. ProRail geeft een analyse van de bereikbaarheid van het plangebied op basis van de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (IMA-2021). Het plangebied zou slechter bereikbaar worden via de A31 en A32. Voor reizigers per spoor zijn er geen knelpunten op het traject Leeuwarden-Heerenveen. ProRail geeft aan dat het nog te realiseren station Werpsterhoeke zal voorzien in de duurzame bereikbaarheid van het plangebied per trein. ProRail geeft aan dat de bereikbaarheid van werkgelegenheidslocaties vanuit het plangebied in de huidige situatie per auto beter is dan met het openbaar vervoer. De auto-bereikbaarheid van werkgelegenheidslocaties wordt tot 2040 per auto echter slechter, maar met het openbaar vervoer beter. ProRail concludeert dat gezien het bovenstaande, het voor de hand ligt om de bereikbaarheid in de toekomst duurzaam te faciliteren, met onder andere een goede bereikbaarheid van station Leeuwarden Werpsterhoeke.

Reactie:

De analyse van ProRail wordt voor kennisgeving aangenomen. Gemeente Leeuwarden ondersteunt het standpunt om de bereikbaarheid in de toekomst duurzaam te faciliteren, met onder andere een goede bereikbaarheid van station Leeuwarden Werpsterhoeke.

2. ProRail ziet met dit bestemmingsplan een behoorlijke benutting van kansen voor duurzame bereikbaarheid. De auto is in het plangebied “te gast”. Als alternatief voor de auto wordt voorzien in loop- en fietsroutes. Daarnaast worden buurthubs voor het parkeren van ook duurzame transportmiddelen mogelijk gemaakt. ProRail ziet nog mogelijkheden om de duurzame bereikbaarheid te verbeteren en draagt daartoe de volgende punten aan:

- a. *De parkeernorm is gezien de duurzaamheidsambities fors. Er staat in het plan dat per woning 1 auto op eigen terrein is toegestaan. Tevens wordt verder weg gelegen van de woningen voorzien in parkeerruimte voor een tweede of derde auto. Dat werpt de vraag op, of de beoogde loop- en fietsroutes wel gebruikt zullen worden. Voor een locatie nabij een treinstation draagt deze norm niet bij aan de duurzame bereikbaarheid van Nederland.*
- b. *Bij de duurzame bereikbaarheid speelt niet alleen de trein, maar ook de duurzame bereikbaarheid van het station een rol. De aard en ligging van het plan brengt met zich mee, dat er goed moet (en kan) worden voorzien in aantrekkelijke en sociaal veilige loop- en fietsroutes naar de stations. De loop- en fietsroutes komen in het bestemmingsplan wel aan bod, maar niet specifiek hoe het station Werpsterhoeke via die routes bereikt kan worden. Het wegprofiel is op grond van de planregels volledig vrij in te richten, dus ook volledig voor de auto. Het verzoek is om hiervoor in het plan alsnog een regeling op te nemen. Heroverweeg daarbij het ontwerp van het klassieke wegprofiel, waar de auto domineert. Faciliteer de lopers en fietsers (met volledig vrijliggende fietspaden) eerst, en pas dan de auto. Dan blijft er ook ruimte over, omdat de auto de grootste gebruiker van openbare ruimte is.*
- c. *Ook de bereikbaarheid van het station Werpsterhoeke per stads-OV is van belang. Lopen of fietsen naar het station ligt niet voor iedereen als optie open. ProRail verzoekt een beschrijving in het plan op te nemen van de beoogde routes en haltes voor stads-OV.*
- d. *Stedenbouwkundig gezien is in de bouwvlakken voor woningen de woningdichtheid hoger, naarmate het bouwvlak dichterbij station Werpsterhoeke komt te liggen. ProRail vindt dit een goede keuze. De beoogde sportvelden zijn echter tussen het station en de bouwvlakken gesitueerd. Voor de duurzame bereikbaarheid van het station zou het meer voor de hand liggen om de sportvelden op een andere locatie - verder van het station- te situeren.*

Bovengenoemde suggesties hebben volgens ProRail samen ook positieve gevolgen voor: leefbaarheid (minder auto's betekent onder andere minder lawaai), duurzaamheid (compacte bouw en minder auto's betekenen minder energieverbruik), kosten nieuwe infra (de bestaande infra wordt beter benut), verkeersveiligheid, ruimte voor andere omgevingsopgaven (energietransitie, klimaatadaptatie, etc.), karakteristiek landschap (als het buitengebied zo min mogelijk wordt bebouwd), inclusiviteit / brede welvaart (lopen en fietsen kan bijna iedereen, een auto aanschaffen kan niet iedereen).

Reactie:

- a. *De gemeentelijke verwachting is dat, ondanks de parkeernorm, de wandel- en fietspaden wel gebruikt gaan worden.*
 - b. *Aangezien het station Werpsterhoeke buiten het plangebied van onderhavig plan valt, is de bereikbaarheid daarvan nog niet uitgewerkt. Verder wordt een wegprofiel nooit in de planregels uitgewerkt, dus dat is ook hier niet het geval.*
 - c. *Aangezien het station Werpsterhoeke buiten het plangebied valt, zal niet beschreven worden hoe het station per stads OV te bereiken is. Bovendien is dat nu nog niet duidelijk.*
 - d. *De situering van de sportvelden is ten opzichte van het voorgaande plan (Middelsee fase 1) al gewijzigd. De situering zal niet nogmaals wijzigen. Met betrekking tot de situering van het station is de situering van de sportvelden wellicht niet optimaal. Als er naar andere aspecten wordt gekeken, zoals spoorweglawaaï, ligt de locatie voor de sportvelden wel weer voor de hand.*
3. *ProRail geeft aan op het trillingsonderzoek gereageerd te hebben in het kader van het voorontwerp-bestemmingsplan "Buurtschap Barrahûs onderdeel van Middelsee". Voor het voorliggende voorontwerpbestemmingsplan is dit onderzoek enigszins aangepast. Ten behoeve van het trillingsonderzoek zijn metingen verricht op twee punten op het maaiveld. Tijdens de meetperiode zijn zes treinpassages gemeten. Die zes treinpassages zijn het totaal van de passages in beide richtingen. Het dichtst bij de planlocatie gelegen spoor is het spoor in de richting van Leeuwarden. Hierop zijn slechts drie treinpassages gemeten.*

Uit het rapport blijkt niet welk type trein is gemeten (bijvoorbeeld sprinter of intercity). Gezien de variatie in de meetresultaten kan niet gesteld worden dat de metingen die zijn uitgevoerd representatief zijn voor het optredende trillingsniveau. Er is simpelweg te kort gemeten om het maximale trillingsniveau (V_{max}) te kunnen bepalen. De Richtlijn SBR B schrijft een meetduur van een week voor.

De maatregelen die voor trillingsreductie bestaan uit een wal die vanwege een gewijzigde waterhuishouding wordt aangelegd en uit het ophogen van het land. In de rapportage wordt geen onderbouwing gegeven waaruit blijkt dat deze maatregelen effectief zijn. In de conclusie van het rapport wordt tenslotte aangegeven dat naar verwachting kan worden voldaan aan de in SBR B gestelde streefwaarden. ProRail vindt dat deze stelling onvoldoende wordt onderbouwd door het uitgevoerde trillingsonderzoek.

Reactie:

In de meet- en beoordelingsrichtlijn SBR B wordt in beginsel uitgegaan van een meetduur van een week. Ook in Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen wordt, aansluitend op de SBR B, een meetduur van ten minste een week geadviseerd. Echter, paragraaf 8.4.3 van de meet- en beoordelingsrichtlijn geeft aan dat “bij trillingsmetingen aan treinverkeer kan twee uur meten voldoende zijn om alle voorkomende personentreinen met verschillende snelheden te meten”. Dat betekent dat gemotiveerd kan worden afgeweken van het advies c.q. de meetduur van een week. Over de spoorlijn is een vaste dienstregeling van toepassing en vindt ten hoogste incidenteel goederenvervoer plaats. Met het uitgevoerde onderzoek zijn alle verschillende treintypes die op het spoor voorkomen gemeten, bij representatieve rijnsnelheid. Een langere meetperiode leidt daarom naar verwachting niet tot andere uitkomsten/conclusies. Het onderzoek geeft naar onze mening een voldoende representatief beeld van de optredende trillingsniveaus en stemt overeen met hetgeen hieromtrent in meet- en beoordelingsrichtlijn.

Omdat de exacte ingrepen in dit gebied nog niet bekend zijn (situering van de woningen), geeft het onderzoek op basis van ervaringen met vergelijkbare situaties een gefundeerde verwachting ten aanzien van de trillingsreductie. Gelet op de aard van het plan, waarbij de toekomstige inrichting nog niet vast staat, is het ook niet mogelijk om dit exact te berekenen. Er wordt geen aanleiding gezien om aan de uitkomsten van het onderzoek te twijfelen.

Over de mogelijkheid van trillingen in de zone direct langs het spoor wordt met de toekomstige bewoners van het gebied gecommuniceerd tijdens het ontwerpproces, zodat zij de situatie kunnen optimaliseren.

Wetterskip Fryslân

1. *Wetterskip Fryslân geeft aan dat op pagina 19 van de toelichting onder Waterstructuur ingegaan wordt op de vaarwegen. Hier worden de klassen DM en Sloep genoemd. Echter, er is in eerdere gesprekken afgesproken dat de vaarroutes DM en Sloep waardig zijn in verband met het beheer van deze vaarroutes. Op pagina 31 worden de DM en Sloep klassen weer genoemd.*

Reactie:

Middelsee zal een sloepenroute bevatten, de Middelseefeart, die voldoet aan de PVVP (provinciaal verkeer- en vervoerplan) normen maar onderhouden zal worden door de gemeente.

Daarnaast zal Middelsee vaarwater bevatten voor DM-klasse waardige boten en voor CZM-klasse boten. Het beheer en eigendom wordt door gemeente en/of particulieren geregeld. Het worden geen officiële PVVP routes. De toelichting zal op dit punt worden genuanceerd.

2. *Wetterskip Fryslân geeft aan dat op pagina 32 van de toelichting het volgende staat: “Leeuwarden is in 2028 het hart van een bijzonder groen-blauwe regio - in 2028 is Leeuwarden een gemeente waar water, natuur en open ruimte worden gekoesterd”. Wetterskip Fryslân juicht dit uitgangspunt toe en geeft aan hier graag de samenwerking in op te zoeken de komende jaren.*

Reactie:

Dit onderdeel van de overlegreactie wordt voor kennisgeving aangenomen. Het is fijn dat het Wetterskip open staat voor samenwerking hierin.

3. *Wetterskip Fryslân geeft aan dat op pagina 34 van de toelichting ingegaan wordt op het waternetwerk, de verbinding tussen de Zwette, Middelsee en de Zuidlanden.*
 - a. *Wetterskip Fryslân vraagt zich af wat er bedoeld wordt met de verbinding tussen de Wirdumerfeart en het Ald Djip. Er is vandaag de dag een brede verbinding, welke onder druk staat omdat de verbinding mogelijk afgesloten wordt in de Zuidlanden. De verbinding zal dan zuidelijker lopen, richting de Waldwei. Op deze alternatieve route komen meer knelpunten voor, de voorkeur van het Wetterskip gaat uit naar de huidige verbinding.*
 - b. *Een verbinding in westelijke richting (de Swette) betekent dat je onder het spoor door moet en ook het poldergebied in gaat. Hier heb je te maken met verschillende peilen en is er extra boezemkering nodig; Wetterskip Fryslân vraagt hoe de gemeente hier tegen aan kijkt.*

Reactie:

Deze punten gaan over opmerkingen over (mogelijke) vaarroutes buiten het plangebied van bestemmingsplan Middelsee fase 2. Deze opmerkingen zijn toelichtend van aard en hebben geen impact op de vaarwegen binnen het bestemmingsplangebied Middelsee fase 2. 3a valt in Zuidlanden en 3b is op dit moment geen project. Op het moment dat er mogelijkheden ontstaan van een sloepenvaarroute van Middelsee naar de Zwette, wordt dat zeker met het Wetterskip besproken.

4. *Wetterskip Fryslân geeft aan dat op pagina 35 van de toelichting ingegaan wordt op energie; bij de aanleg van warmte- en koude opslag zijn er boringen nodig. Hierbij kan veel zout kwelwater vrijkomen, dit vraagt aandacht. Voor lozingen van zout grondwater is een vergunning nodig, waarbij de lozingen ook niet wenselijk zijn voor de waterkwaliteit. Wetterskip Fryslân vraagt zich af, mochten er boring nodig zijn, hoe de gemeente hier dan mee om gaat. Een alternatief zou aquathermie kunnen zijn, hiervoor hoeft er niet geboord te worden.*

Reactie:

Warmte/koude opslag zal niet voorkomen in het plangebied van Middelsee fase 2.

5. *Wetterskip Fryslân geeft aan dat op pagina 36 van de toelichting ingegaan wordt op het parkeerbeleid. Het wetterskip ziet meer mogelijkheden voor half-verharding zoals bijvoorbeeld een waterdoorlatende bestrating. Er kan hier ook gekeken worden naar slimme oplossingen; om bijvoorbeeld het hemelwater op te vangen.*

Reactie:

Bij de nadere technische uitwerking wordt er zeker ook gekeken naar de soort verharding en mogelijke water opvang. In Middelsee fase 1 bijvoorbeeld, ligt op dit moment al een parkeerplaats met waterdoorlatende stenen. Het is niet noodzakelijk hier iets over op te nemen in het bestemmingsplan.

Provincie Fryslân

1. *Provincie Fryslân geeft aan dat detailhandel in het plan, conform de verordening, kleinschalig zou moeten zijn. De bestemming Gemengd-3 (voorzieningszone) kent geen maximale oppervlakte per detailhandelsvestiging. Geadviseerd wordt een maximale oppervlakte per vestiging op te nemen van bijvoorbeeld 175 m² met een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid voor een grotere oppervlakte. Eén van de criteria bij de afwijking is, dat afstemming heeft plaatsgevonden met de provincie. Daarnaast is het wenselijk dat in de toelichting wordt beschreven dat detailhandel bedoeld is voor de buurt en daardoor kleinschalig.*

Reactie:

Regels: Aan de gebruiksregels van Gemengd-3 zal een bepaling worden toegevoegd dat de bedrijfsvloeroppervlakte per detailhandelsvestiging ten hoogste 175 m² mag bedragen. Daarnaast

zal een afwijkingsbevoegdheid worden opgenomen voor een grotere oppervlakte, onder overneming van het criterium dat de provincie voorstelt (en verdere algemene criteria).

Toelichting: in paragraaf 3.1.3. is al benoemd dat de detailhandel en horeca vooral een wijkfunctie zullen vervullen. In 2.3.6. is aangegeven dat de horeca en detailhandel in Middelsee ondergeschikt zijn.

2. *Provincie Fryslân geeft aan dat in de toelichting niet duidelijk wordt waarom niet alle bedrijvigheid in de ladder is meegenomen, waarom er sprake zou zijn van een afname van m². Dit zou verduidelijkt moeten worden in de toelichting.*

Reactie:

De toelichting zal hierop worden aangepast en verduidelijkt.

3. *Een ander punt met betrekking tot bedrijvigheid betreft de planologisch maximale oppervlakte van bedrijven. In de algemene gebruiksregels zijn bedrijven, die zijn genoemd in bijlage 1 onder de categorieën 1 en 2, tot een gezamenlijke bedrijfsvloeroppervlakte van 32.300 m² toegestaan. Gezien de bepalingen in de verordening zou maximaal 10.000 m² aan bedrijven gerealiseerd mogen worden. Geadviseerd wordt de gebruiksregels aan te passen.*

Reactie:

Artikel 26.1.b.5. zal worden aangepast in die zin dat bedrijven, die zijn genoemd in bijlage 1 onder de categorieën 1 en 2, een gezamenlijke bedrijfsvloeroppervlakte mogen hebben van niet meer dan 10.000 m².

4. *Met betrekking tot het punt luchtvaart is geconstateerd dat er een zone op de verbeelding is opgenomen met daarbij een hoogtebeperking. In aanvulling daarop zou de provincie graag zien dat er in de toelichting een passage wordt opgenomen met betrekking tot het geluid van de helikopters van het MCL.*

Reactie:

Het MCL heeft hoogtekaarten waaruit de hoogtebeperkingen voor het bouwen en voor werkzaamheden afgelezen kunnen worden. De hoogtelijnen ten behoeve van de hoogtebeperking gaan uit van een hellingshoek (opstijgen) van 4,5%. In de praktijk werkt het MCL met een hellingshoek van 12,5% waardoor de helikopters veel sneller op hoogte zijn. Er wordt dus veel korter laag boven bebouwing en woonwijken gevlogen. Om die reden wordt er ook in Middelsee geen geluidsoverlast door de helikopters verwacht. Deze aanvulling zal worden opgenomen in de toelichting.

5. *Stikstof. De gemeente heeft gekozen voor intern salderen. De provincie adviseert niet in te zetten op één redeneerlijn, maar ook alternatieven (extern salderen) te onderzoeken en te beschrijven (als back-up) om de uitvoerbaarheid van het plan aan te tonen. Daarnaast adviseert de provincie de jurisprudentie goed te blijven volgen.*

Reactie:

De gemeente heeft inderdaad gekozen voor intern salderen. De voormalige eigenaren van de gronden van Middelsee, de boeren, zijn al uitgekocht. Zij pachten de gronden op dit moment. Tot het moment dat de werkzaamheden starten zal de grond agrarisch worden gebruikt en bemest. In de Memo "nadere onderbouwing stikstof Middelsee fase 2" is onderbouwd hoe de gemeente tegen het stikstof vraagstuk aan kijkt. Extern salderen zal op dit moment niet onderzocht worden om meerdere redenen. Beknopt komen deze hier op neer:

- Feitelijk komt de stikstofberekening in de min uit, er wordt meer dan voldoende landbouwgrond uit het gebruik onttrokken ten behoeve van deze ontwikkeling
- Er zijn al boeren uitgekocht, financieel kan dit niet nog een keer
- Buiten het plangebied boeren uitkopen, zorgt naar verwachting voor veel onnodige en niet terecht maatschappelijke onrust. Die onrust wordt in Middelsee niet verwacht vanwege het

al jaren durende ingezette woningbouwtraject waar eigenaren en bewoners in en buiten het gebied bij zijn betrokken.

Conclusie overlegreacties

De overlegreacties leiden tot een enkele aanpassing van toelichting en regels

= = = =