

Bestemmingsplan

Stationsgebied - Herenwal e.o.

**Bestemmingsplan
Stationsgebied - Herenwal e.o.**

Code 00-22-05 / 02-12-08

TOELICHTING

<u>INHOUDSOPGAVE</u>	<u>blz</u>
1. INLEIDING	1
1. 1. Aanleiding	1
1. 2. Huidige juridische regeling	3
1. 3. Leeswijzer	5
2. KENSCHETS VAN HET GEBIED	6
3. BELEIDSKADER	9
3. 1. Algemeen	9
3. 2. Rijk	9
3. 3. Provinciaal beleid	12
3. 4. Gemeentelijk beleid	16
4. RUIMTELIJKE EN FUNCTIONELE UITGANGSPUNTEN	26
4. 1. Gewenste ruimtelijk functionele structuur	26
4. 2. Stedebouwkundige uitgangspunten	33
5. TOETS AAN OMGEVINGSASPECTEN	38
5. 1. Wet geluidhinder	38
5. 2. Milieuhinder van bedrijven	41
5. 3. Bodemverontreiniging	42
5. 4. Externe veiligheid	43
5. 5. Luchtkwaliteit	44
5. 6. Ecologische toets	45
5. 7. Cultuurhistorie en archeologie	46
5. 8. Overige omgevingsfactoren	47
6. UITVOERBAARHEID	48
6. 1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	48
6. 2. Economische uitvoerbaarheid	48
7. VERANTWOORDING AANPASSINGEN	49
7. 1. Inspraak en Overleg	49
7. 2. Overige wijzigingen	49
8. PLANBESCHRIJVING	50
8. 1. Wettelijke regeling	50
8. 2. Toelichting bouwvoorschriften	50
8. 3. Bestemmingen	51
8. 4. Algemene wijzigingsbepalingen	60

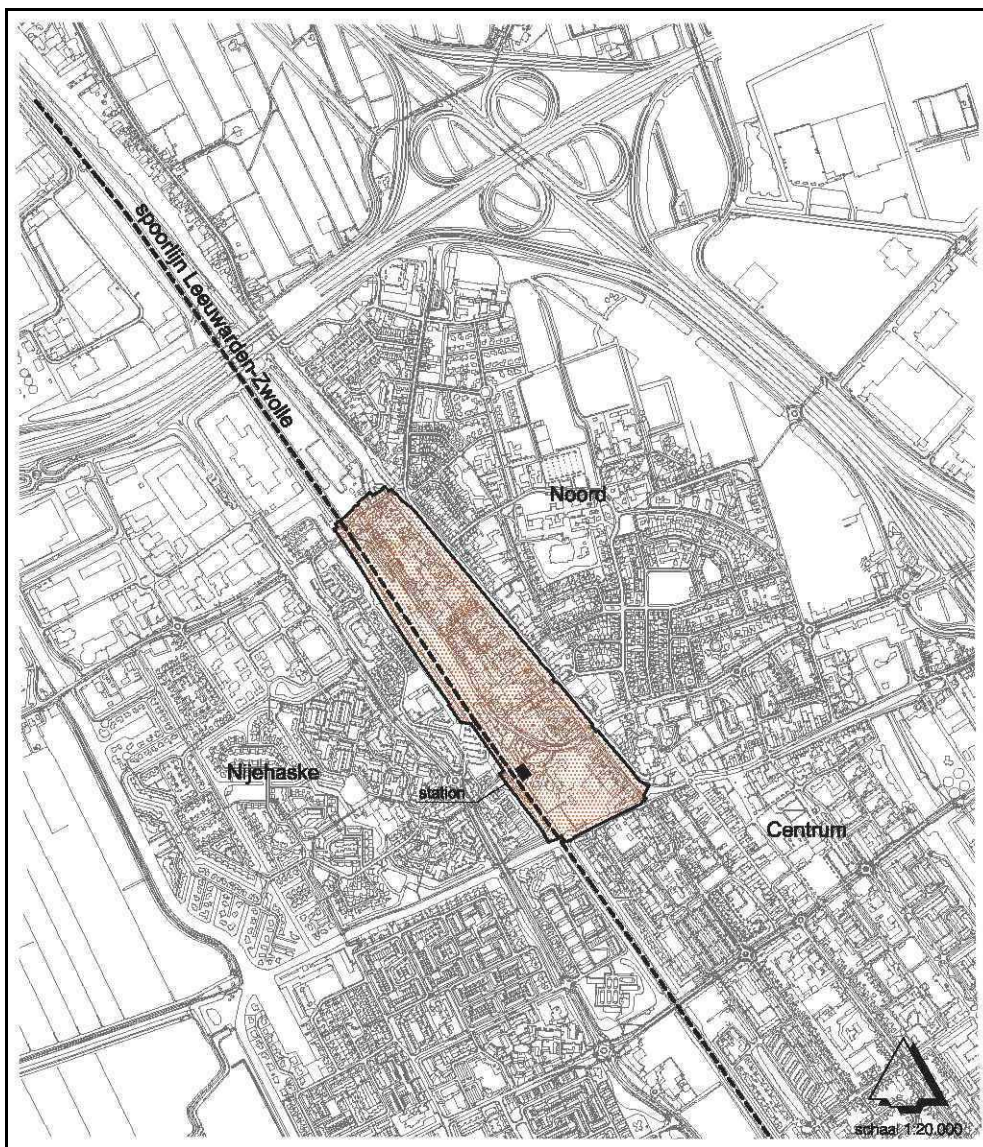
BIJLAGEN (separaat)

<u>Bijlage 1</u>	Akoestische onderzoeken
<u>Bijlage 2</u>	Wateradvies
<u>Bijlage 3</u>	Onderzoek luchtkwaliteit
<u>Bijlage 4</u>	Ecologisch onderzoek
<u>Bijlage 5</u>	Archeologisch onderzoek
<u>Bijlage 6</u>	Antwoordnota voorontwerp-bestemmingsplan "Stationsgebied" (Inspraak)
<u>Bijlage 7</u>	Nota vooroverleg ex artikel 10 Bro
<u>Bijlage 8</u>	Schaduwstudie nieuwbouw stationsomgeving
<u>Bijlage 9</u>	Oriënterend onderzoek windhinder woontoren
<u>Bijlage 10</u>	Beschikkingen Hogere waarde spoorweglawaaï

1. INLEIDING

1. 1. Aanleiding

Met het bestemmingsplan "Stationsgebied - Herenwal e.o." wordt een planologische regeling getroffen voor één van de oudste gebieden van Heerenveen. Het plangebied wordt globaal begrensd door de Heerensloot, de Veenscheiding, de spoorbaan en de Dubbele Regel.



Figuur 1. De ligging van het plangebied in Heerenveen

In ruimtelijk opzicht bestaat het gebied uit twee zeer verschillende delen, ieder met een geheel eigen geschiedenis, structuur en beeldkwaliteit.

Aan de ene kant zijn er de oudere gebieden bij de Heerensloot en de Herenwal en aan de andere kant het station en het Stationsplein, waar grootschalige vernieuwing steeds verder gestalte krijgt.

Met het opstellen van het voorliggende bestemmingsplan wordt:

- een passende planologische regeling gegeven voor de in gang gezette grootschalige vernieuwing rond het station;
- een planologisch regeling gegeven die is toegerust op een goed beheer en verdere vernieuwing van het hele plangebied;
- het restant van het verouderde bestemmingsplan Heerenveen - Noord (oud) herzien.

In het Structuurplan Heerenveen (1993) is aan de directe omgeving van het station een belangrijke rol voor vestiging van grootschalige kantoren toebedeeld. Daarnaast heeft het gebied in de gemeentelijke visie waarde als een specifiek stedelijk woonmilieu, door ligging vlakbij het centrum én bij het station. In de jaren negentig is al op kleinere schaal een vernieuwing in gang gezet. Rond de eeuwwisseling is een grootschaliger herontwikkeling gestart. Hiertoe is de "Ontwikkelingsvisie Stationsgebied" opgesteld. Een visie die een inspraakprocedure heeft doorlopen. Inmiddels zijn de vernieuwingen rond het station steeds concreter aan het worden. Deze vernieuwingen pasten niet in de oude planologische regeling en via het verlenen van vrijstelling is op de nieuwe planologische regeling vooruitgelopen. Met het voorliggende plan wordt deze nieuwe planologische visie juridisch vastgelegd.

Er is méér stadsvernieuwing aan de orde dan alleen in de directe omgeving van het station. In het Structuurplan Heerenveen (1993) zijn nabij het Stationsgebied twee herstructureringsplekken aangegeven, één langs de Polterdijk ten noorden van de Dubbele Regel en één aan de Schoolstraat. In het Woonplan De Ambitie-Plus is benadrukt dat Heerenveen ook in het bestaande stedelijk gebied een kwaliteitsslag wil maken. De inbreiding bij de Schoolstraat met zo'n 30 eengezinswoningen is inmiddels gerealiseerd. Een vervolg op de kleinschalige vernieuwing bij de Dubbele Regel zal iets langer op zich laten wachten. In het Ontwikkelingsprogramma Stedelijke Vernieuwing 2000 - 2004 is bij de Dubbele Regel de nieuwbouw van een tiental woningen voor rond het jaar 2006 aangegeven.

Zowel de stadsvernieuwing in het meer kleinschalige gebied van de Schoolstraat als de uitgevoerde grootschalige vernieuwing van het Stationsplein blijken te werken als een stimulans voor verdere vernieuwing. Er zijn verspreid in het plangebied diverse initiatieven. Het gaat om initiatieven voor de bouw van appartementen of eengezinswoningen verspreid langs de Herenwal (45, 86-88, 101) en bij de Stationsstraat (Stationsstraat 3-5 en 8-10, en Stationsplein 2).

Tot slot wordt met het bestemmingsplan een conserverende en beschermende regeling geboden voor dié delen van het gebied waar geen ingrepen te verwachten zijn. Voor de omgeving verder van het Stationsplein gelegen, heeft het plan vooral betrekking op behoud van functies en oudere, vaak karakteristieke gebieden.

Het accent zal er vooral liggen op de mogelijkheid van behoud en herstel van een goed woonmilieu.

Met het onderhavige bestemmingsplan worden passende functionele en ruimtelijke voorwaarden gegeven voor enerzijds te conserveren delen van het gebied en anderzijds enkele nog uit te voeren invullingen in het kader van de stadsvernieuwing rond het Stationsgebied en de Herenwal.

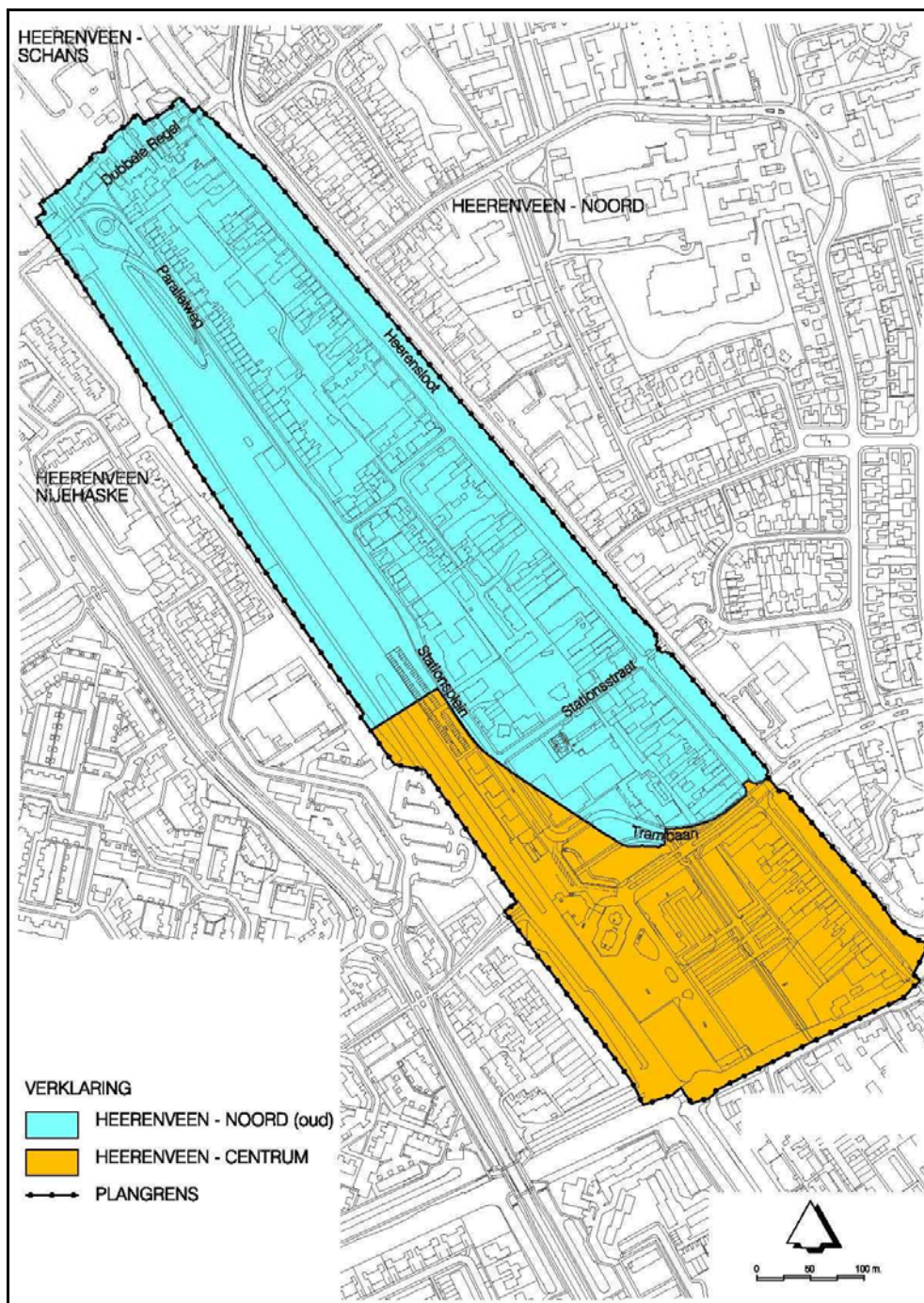
1. 2. Huidige juridische regeling

Planologisch-juridisch gezien valt het gebied tot nu toe voor het grootste deel onder de regeling van het bestemmingsplan Heerenveen - Noord (oud), dat is vastgesteld in 1975. Alleen het gedeelte ten zuiden van de Trambaan kent, als deel van het bestemmingsplan Heerenveen - Centrum (1990), een nieuwere regeling.

Aan de oostzijde volgt de plangrens het bestemmingsplan Heerenveen - Noord (1995). Aan de noordzijde wordt het plan Heerenveen - Schans (1985) gevolgd.

Aan de westkant vormt het spoorbaangebied (exclusief het westelijke P+R-terrein) de begrenzing. Het bestemmingsplan sluit hier verder aan op het bestemmingsplan Heerenveen - Nijehaske (1991).

In figuur 2 zijn de geldende planologische regelingen in het plangebied weergegeven.



Figuur 2. De geldende planologische regelingen

1. 3. Leeswijzer

Het bestemmingsplan kent de volgende indeling:

- hoofdstuk 1, Inleiding: beschrijft de aanleiding voor het nieuwe bestemmingsplan en de huidige juridisch-planologische regeling van het gebied;
- hoofdstuk 2, Kenschets van het gebied: geeft een eerste beeld van het plangebied;
- hoofdstuk 3, Beleidskader: beschrijft in welk beleidskader van rijk, provincie, waterschappen en gemeente de ontwikkeling rond het station en Herenwal en omgeving geplaatst moet worden;
- hoofdstuk 4, Ruimtelijke en functionele uitgangspunten: het ruimtelijk-functionele programma voor de verschillende deelgebieden wordt aangegeven en gemotiveerd:
 - * voor het Stationsplein e.o.;
 - * voor de Herenwal - Veenscheiding e.o.;
 - * voor de Herenwal - Parallelweg e.o.;
- hoofdstuk 5, Toets aan omgevingsaspecten: beschrijft de voorwaarden voor de toekomstige ontwikkelingen vanuit de verplichte onderzoeken naar het waterbeheer, de geluidbelasting, de bodemsituatie, de externe veiligheid en de luchtkwaliteit, alsmede de ecologie en de archeologie van het gebied;
- hoofdstuk 6, Uitvoerbaarheid: geeft inzicht in de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid van het plan;
- hoofdstuk 7, Inspraak en Overleg: doet verslag van de aanpassingen van het plan naar aanleiding van de inspraak en het overleg ex artikel 10 Bro;
- hoofdstuk 8, Planbeschrijving: geeft een toelichting op de gekozen regeling van de voorschriften en plankaart.

2. KENSCHETS VAN HET GEBIED

Met het bestemmingsplan “Stationsgebied - Herenwal e.o.” wordt een regeling gegeven voor één van de oudste delen van Heerenveen. Het ontstaan van Heerenveen als kern is in het gebied nog op veel plaatsen herkenbaar. Heerenveen dankt zijn opkomst aan de ligging op een kruispunt van belangrijke wegen en waterlopen, in het midden van de 16e eeuw. De Heerensloot, Veenscheiding en Schoterlandse Compagnonsvaart zijn aangelegd voor de afvoer van turf en van overtollig water. Langs deze vaarten is in het midden van de 18e eeuw sprake van een verdicht bebouwingslint van woonhuizen en bedrijfspanden. Een kruispunt van belangrijke landwegen bevond zich ter hoogte van de Dubbele Regel, met de brug over de Heerensloot. De brug met de bijbehorende brugwachterswoning, vormt hier een karakteristiek punt.

Het noordelijk deel van de kern Heerenveen ontwikkelde zich in een laaggelegen veengebied, waar de waterhuishouding en veiligheid via polders en bemaling werd geregeld. De Herenwal en de Polderdijk herinneren nog aan de bedijking van de polders. In het gebied is op diverse plekken nog een hoogteverschil op de plek van oude dijkdelen waar te nemen.

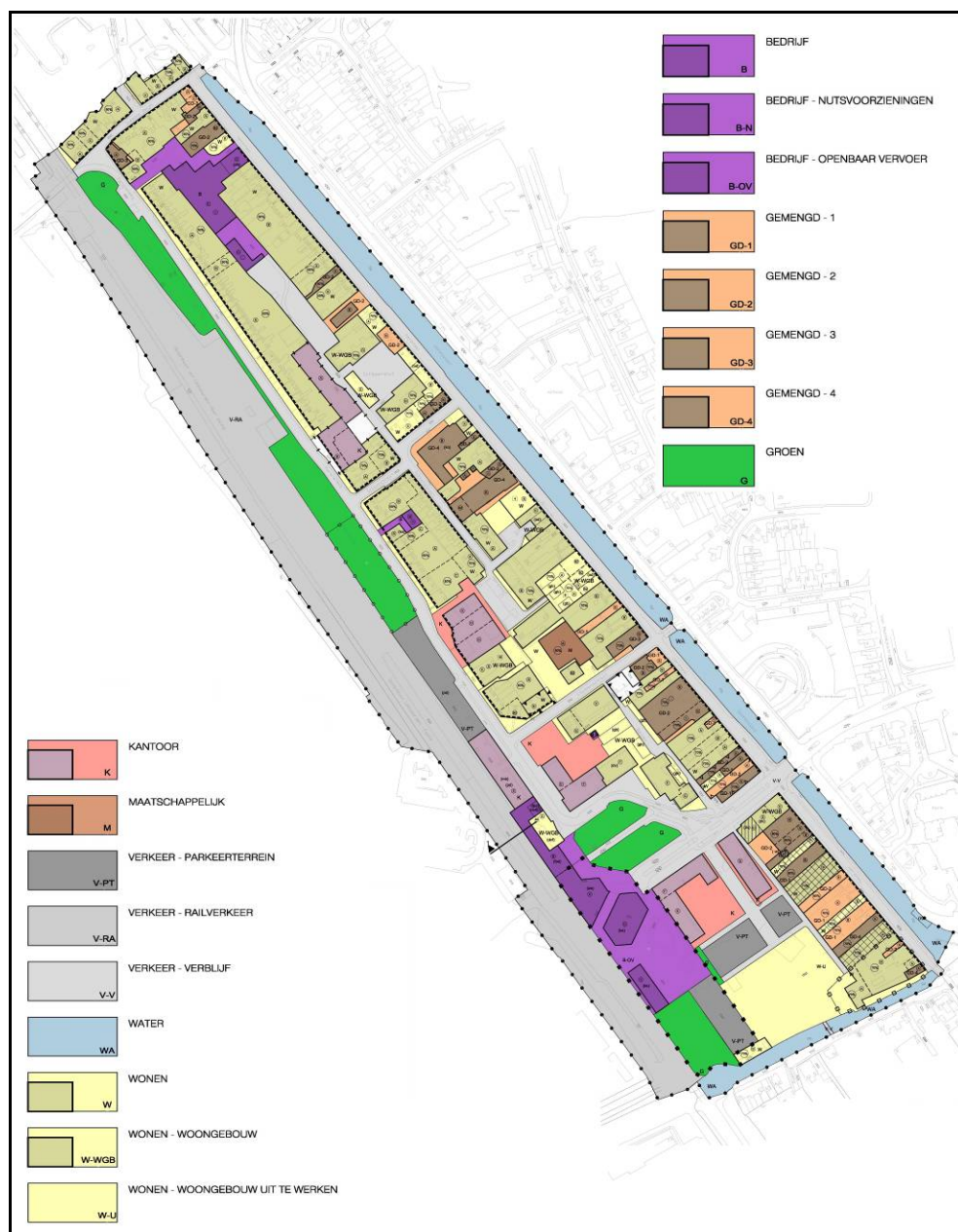
In 1868 kwam de spoorverbinding Zwolle - Leeuwarden gereed, met een station te Heerenveen. In 1882 werd er ook een tramstation gebouwd van waar twee stoomtramlijnen (één naar Joure en één naar Drachten) vertrokken. De tramverbinding is al zo'n 50 jaar geleden vervangen door streekvervoer per bus. Nog steeds bevindt zich het regionale busstation, maar ook de remise en kantoren, bij het Stationsplein.

In de omgeving van het Stationsplein, de Stationsstraat en de Trambaan, verzeen eind 19^{de}, begin 20^{ste} eeuw, villa's en grote woningen, haaks op de doorgaans veel oudere, kleinschalige en gesloten bebouwing van de Herenwal. Langs de Parallelweg, naar het noorden, werden vanaf het jaar 1900 kleinere, vrijstaande of dubbele (arbeiders)woningen gebouwd en een fabriek, welke nu in gebruik is als kantoor. Tot de jaren zestig woonden de bewoners van de Parallelweg aan de rand van Heerenveen en vormde de spoorbaan de meest westelijke grens van Heerenveen.

De oude bebouwing langs de Herenwal en de Dubbele Regel, is voor een groot deel in het begin van de 20^{ste} eeuw vervangen. Omstreeks die tijd werd ook het tussengebied (de Schoolstraat) met “burgerwoningen” ingevuld. Ten noorden van de Schoolstraat is het gebied achter de diepe erven van de woningen aan de Parallelweg en de Herenwal nog steeds in gebruik voor diverse bedrijfsdoeleinden.

Zoals gebruikelijk in oudere stedelijke gebieden, is er veel dynamiek en verandering van functies. De functies hebben een vertaling gekregen naar bestemmingen, zoals weergegeven op de plankaart, die in verkleinde vorm is opgenomen in figuur 3.

In het binnengebied heeft in de jaren zeventig en tachtig her en der nieuwe invulling met sociale woningbouw plaatsgevonden.



Figuur 3. Vertaling van de functies naar de bestemmingen

De invulling achter de Herenwal, bij de Schippershof, is kenmerkend voor de stadsvernieuwing uit deze periode.

Later zijn appartementengebouwen voor senioren gerealiseerd aan de Stationsstraat en de Bielzen. Ook vond enige vernieuwing plaats aan de Dubbele Regel.

In het verlengde van de Schoolstraat is in 2001 een inbreiding met 30 eengezinshuizen gerealiseerd. In het bestemmingsplan wordt verder de mogelijkheid geboden om op de open plaats achter Herenwal 101 twee woningen te realiseren.

Anno 2008 krijgt het Stationsplein van Heerenveen steeds meer allure. Al in het midden van de jaren tachtig zijn een nieuw station van de NS en een nieuw pand voor het streekvervoer gebouwd en is het Stationsplein heringericht. Onder het spoor werd een fietstunnel aangelegd, die zorgt voor de verbinding tussen het centrum en de westelijke woongebieden. Rond de eeuwwisseling bleek een grondige vernieuwing van het plein en omgeving noodzakelijk. De ambitie is vertaald in een Ontwikkelingsvisie Stationsgebied, welke inmiddels voor een groot deel is gerealiseerd.

De resultaten worden inmiddels steeds meer zichtbaar. De openbare ruimte van het Stationsplein zelf en het busstation hebben een totaal nieuw aanzicht gekregen. In het Stationsgebied zijn nieuwe kantoorgebouwen (Arriva/Relan en Talant) verrezen alsmede een appartementengebouw. De ontwikkelingen zijn daarmee nog niet afgerond. Er staat nog een aantal locaties open voor een invulling zoals aangegeven in de Ontwikkelingsvisie Stationsgebied. Het bestemmingsplan geeft de juridische kaders aan voor die invulling.

De vernieuwing rond het station, heeft tot gevolg dat er op andere plekken ook nieuwe initiatieven ontstaan. Het gaat om particuliere initiatieven om op diverse kleinere locaties oudere panden met een (voormalige) bedrijfsfunctie te vervangen door appartementen. In de omgeving van het Stationsplein, de Stationsstraat en de Herenwal zijn diverse locaties op hun haalbaarheid onderzocht. Er ligt een concrete vraag om woningen te realiseren bij het pand Stationsplein 2 (voorheen een kantoor) en bij de bedrijfspanden Herenwal 86-88.

De gemeente staat in principe positief tegenover vernieuwing in het gebied en tegenover de verandering naar een woonfunctie op deze locaties. Voor de herontwikkeling worden richtlijnen ten aanzien van de ruimtelijke kwaliteit gesteld in de *Welstandsnota Heerenveen*. Het voorliggende bestemmingsplan vormt het juridisch-functioneel en ruimtelijk kader.

3. BELEIDSKADER

3. 1. Algemeen

Aan ieder bestemmingsplan ligt een aantal uitgangspunten ten grondslag ten aanzien van de toekomstige inrichting van de omgeving. Deze uitgangspunten vinden hun grondslag in gemeentelijk ruimtelijk beleid, zoals een structuurplan. Daarnaast is er meer concreet beleid op deelterreinen ten aanzien van wonen, werken, groen, milieu of welzijn, dat evenzeer voor het bestemmingsplan van belang is.

De hoofdlijn van het gemeentelijk beleid ten aanzien van de inrichting van het stedelijk gebied heeft gestalte gekregen door de ruimtelijke plannen van rijk en provincie. Rijks- en provinciaal ruimtelijk beleid worden hierna kort uiteengezet. Het gemeentelijk beleid, dat de basis vormt van de gedachten ten aanzien van het bestemmingsplan, komt uitvoeriger aan de orde.

3. 2. Rijk

Het rijk stelt de algemene kaders vast ten aanzien van de inrichting van de ruimte voor wonen, werken, verkeer, recreatie, natuur en water. De *Nota Ruimte - Ruimte voor ontwikkeling* van de Ministeries van VROM, LNV, VenW en EZ (formeel vastgesteld op 27 februari 2006) bevat een strategische visie op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot het jaar 2020. Het hoofddoel van de Nota Ruimte is efficiënt om te gaan met de schaarse ruimte. Meer specifiek richt het rijksbeleid van de Nota Ruimte zich op vier algemene doelen:

- versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland;
- bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland;
- borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden (o.a. waterkwaliteit, natuur, cultuur, milieukwaliteit);
- borging van de veiligheid (tegen water en risicovolle activiteiten).

Twee begrippen staan centraal in de Nota Ruimte: *Basiskwaliteit* en *Nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur*. Basiskwaliteit zullen alle provincies en gemeenten in hun ruimtelijke plannen moeten nastreven. Het rijk laat de regio ten aanzien van de basiskwaliteit grotendeels aan provincies en gemeenten zelf over.

Alleen voor de Nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur (ofwel de gebieden die van nationaal belang zijn) gelden meer dwingende regels van het rijk. De Nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur (NRH) bestaat uit de belangrijkste gebieden in Nederland op het terrein van economie, infrastructuur en verstedelijking, water, natuur en landschap. Hieronder vallen bijvoorbeeld de grote steden, maar ook de ecologische hoofdstructuur. Heerenveen maakt geen deel uit van de NRH, hier geldt het beleid ten aanzien van de basiskwaliteit.

3.2.1. Locatiebeleid

Stationslocaties zijn belangrijke ontwikkelingspunten in de visie van het vestigingsbeleid van bedrijven en voorzieningen. Vanaf begin jaren negentig is met het beleid ten aanzien van de plek en de aard van werklocaties aangesloten op de nationale milieu- en mobiliteitsdoelstellingen. In dit zogeheten "locatiebeleid" worden bedrijven en voorzieningen naar een passende locatie verwezen (A-, B- en C-locaties), afhankelijk van hun bezoekersintensiteit, hun werknemersintensiteit en hun zakelijke vervoersafhankelijkheid. Stationslocaties worden tot de A-locaties gerekend, optimaal door het openbaar vervoer ontsloten, op het knooppunt van openbaar vervoerslijnen met andere landelijke stedelijke centra, meestal vlakbij de stadscentra. Om zich hier te vestigen komen alleen bedrijven met een hoog potentieel openbaar vervoersgebruik in aanmerking. Dit zijn bedrijven met een groot aantal werknemers en/of een groot aantal bezoekers per oppervlakte-eenheid, met een lage auto-afhankelijkheid en niet afhankelijk van goederentransport (voorbeelden: publieksaantrekkende kantoren, concentraties van hoger onderwijs, musea, en culturele centra).

Voor de regio Noord, waaronder Heerenveen, omvatte het rijksbeleid eveneens een specifiek parkeerbeleid. Er was toegestaan om openbaar parkeerterrein aan te leggen, mits ook een norm voor de parkeercapaciteit op eigen terrein werd gehanteerd (1 parkeerplaats per 65 m²).

De Nota Ruimte (2006) gaat uit van een nieuwe aanpak van het locatiebeleid. De insteek van het "juiste bedrijf op de juiste plek" wordt geen verplichting van het rijk meer, maar een eigen provinciale en gemeentelijke verantwoording met oog voor de economische ontwikkelingsmogelijkheden, bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid. Naast het beleid voor bedrijven en voorzieningen (ABC-locatiebeleid) zijn nu ook winkels bij het nieuwe locatiebeleid opgenomen. Tot nu toe gold voor winkels een apart rijksbeleid van Perifere Detailhandels-Vestiging en Grootschalige Detailhandels-Vestiging. Directe bemoeienis met detailhandel is door het rijk losgelaten. Het nieuwe meer algemene "locatiebeleid" geldt voor alle bedrijven en alle voorzieningen.

De gemeente Heerenveen is in haar ruimtelijke planvorming tot nu toe van het eerdere locatiebeleid van het rijk uitgegaan. De principes van een ruimtelijk-functionele invulling rond het station zijn volgens dit locatiebeleid uitgewerkt.

Er is sprake van een nieuwe strategie van het rijk wat betreft locatiebeleid. Er wordt aan gemeenten en provincies gevraagd samen een regionaal samenhangend beleidskader te ontwikkelen voor de vestiging van bedrijven, kantoren, winkels en andere voorzieningen, met een afgewogen beleid ten aanzien van economische vitaliteit, bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid.

De gemeente Heerenveen werkt dit beleid uit in het voorliggende bestemmingsplan. De principes van het nieuwe locatiebeleid sluiten echter aan op de gedachten van de invulling rond het station en geven geen aanleiding de ruimtelijk en functionele planvorming te herzien.

3.2.2. Watertoets

Het waterbeleid is als gevolg van klimaatverandering in de afgelopen jaren in een stroomversnelling geraakt.

Voor het waterbeleid zijn de volgende hoofddoelstellingen voor ruimtelijke planvorming van belang:

- borging van veiligheid tegen overstromingen;
- voorkomen van wateroverlast en watertekort;
- verbeteren van waterkwaliteit en waterbodemkwaliteit.

Provincies en gemeenten geven uitwerking aan het ruimtelijke waterbeleid: nadelige effecten op de kwantiteit en kwaliteit van grond- en oppervlaktewater moeten worden voorkomen, verminderd dan wel gecompenseerd.

Waar mogelijk wordt optimaal gebruik gemaakt van de mogelijkheden die water biedt voor verbetering van de stedenbouwkundige structuur en voor wonen, werken en recreëren aan het water. Ten aanzien van het waterbeheer is in de Nota Ruimte aangegeven dat de Watertoets en Stedelijke Waterplannen verplicht zijn.

De hoofddoelstelling van de Vierde Nota Waterhuishouding (NW4, 1998) luidt: *“het hebben en houden van een veilig en bewoonbaar land en het instandhouden van gezonde en veerkrachtige watersystemen waarmee duurzaam gebruik blijft gegarandeerd”*. Om dit te kunnen realiseren wordt gepleit voor een samenhangend beleid tussen water, ruimtelijk ordening en milieu.

Rond de eeuwwisseling heeft de Commissie Waterbeheer 21e eeuw duidelijk gemaakt dat we anders om moeten gaan met water. Het kabinet heeft dit in de *Nota Waterbeleid in de 21e eeuw* (WB21) onderschreven. Een nieuwe aanpak is vereist om de veiligheid te waarborgen, kans op wateroverlast te beperken, de problemen niet af te wentelen naar benedenstroomse gebieden en tegelijk duurzaam om te gaan met de hoeveelheid grond- en oppervlaktewater die ons ter beschikking staat. De drietrapsstrategie “vasthouden, bergen en afvoeren” is de basis van het nieuwe waterbeleid.

Toepassing van het principe van niet afwentelen (bestuurlijk, financieel noch waterhuishoudkundig) wordt beoordeeld via de Watertoets. Het rijk verlangt dat ruimtelijke planvorming de procedure van de Watertoets volgt:

Een proces van vroegtijdig informeren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten en besluiten, is in dit voorliggende plan gevolgd.

3. 3. Provinciaal beleid

3.3.1. Ruimtelijk beleid

- *Streekplan*

In het Streekplan Friesland (1994) werden Heerenveen en Joure, met omliggende dorpen als een samenhangend stedelijk ontwikkelingsgebied onderscheiden, waarbinnen de kern Heerenveen het zwaartepunt vormt.

De ligging op een kruispunt van internationale verbindingen, bij de Friese Meren en in een bosrijke omgeving, draagt bij tot de verdere ontwikkelingskansen. De infrastructuur rond de A32 biedt veel nieuwe aanknopingspunten voor wonen én werken. Ook wordt rekening gehouden met een tracé voor de Zuiderzee(spoor)lijn (ZZL) langs de A7.

In het Streekplan Fryslân "Om de kwaliteit van Romte" (2007) blijft de positie van Heerenveen in het bundelingsgebied onveranderd. Heerenveen kan tot na 2015 woningbouw realiseren binnen herstructurerings- en inbreidingslocaties met name in het centrum en rond het bijzondere stedelijke project "Sportstad Heerenveen", en door de verdere voltooiing van Skoatterwâld. Rondom het stadion vindt een verdere gefaseerde ontwikkeling plaats van aan sport gerelateerd onderwijs en recreatieve voorzieningen, gezondheidszorg, kantoren en woningen.

- *Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan*

In het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan (PVVP/1999) is mobiliteitsgeleidend beleid onderstreept. In het PVVP wordt aangegeven dat locatiebeleid van bedrijven en voorzieningen alléén niet voldoende is en dat dit aangevuld dient te worden met andere manieren van mobiliteitsbeperkend beleid.

In het nieuwe PVVP 2006 is een nieuwe benadering gekozen met nadruk op informeren en campagne voeren. Dit beleid vervangt het PVVP 1999 waarin het ontmoedigen van het autogebruik centraal stond. In de nieuwe benadering is de keuze voor de auto (solistisch/carpool), openbaar vervoer of fiets primair de verantwoordelijkheid van de gebruiker.

Wat betreft recreatieve vaarwegen kent Heerenveen twee ontsluitingsroutes naar de meren en naar belangrijke vaste ligplaatsen.

De route Nieuw Heerenveens Kanaal - Veenscheiding behoort tot de recreatieve vaarroutes. Nu is de gemeente beheerder van deze route; op grond van het PVVP is de provincie de toekomstige beheerder. De classificatie van de vaarroute is deels Czm en CM en deels IV (CEMT) voor beroepsvaart tot aan de Industriehaven. Het water vanaf de Deelsbrug tot de A7 komt volgens het PVVP in aanmerking voor een opwaardering tot Czm door baggeren.

- *Wenjen yn Fryslân / Wenjen 2000+*

De positieve ontwikkeling, meer dan in het Streekplan werd verwacht, leidde al in 1997 tot een bijstelling van de gemeentelijke contingenten ten gunste van de stedelijke centra.

Naar aanleiding van de forse nieuwbouw in korte tijd en haar zorg om de oudere bestaande woningvoorraad, is in maart 1999 door de provincie de beleidsnota *Wenjen yn Fryslân* (woningbouwbeleid 1998-2010) vastgesteld. Hierin zijn de taakstellingen per gemeente, de richtgetallen, opnieuw aangegeven. In 1999 is voor de periode 1998 tot 2010 een toevoeging aan de woningvoorraad beschikbaar gesteld van 1916 woningen. Vervolgens is het beroep van Heerenveen op de knelpuntenpot ter grootte van 430 woningen gehonoreerd.

In juni 2002 zijn de richtgetallen door de provincie in de beleidsnota *Wenjen 2000+ "Van meer naar beter"* opnieuw vastgesteld. In de toekomstvisie voor het wonen wordt nog meer ingezet op verbetering van de kwaliteit.

In de A7-zone wordt een extra toename verwacht van de woningbehoefte door economische ontwikkeling. Ondanks een door de gemeenten van de A7-zone hoger ingeschat tekort, kiest de provincie voor een voorzichtige benadering.

In de gehele A7-zone wordt uitgegaan van een extra toename van 1400 woningen bovenop het bestaande richtgetal en de reeds ingewilligde claims. Voor Heerenveen betekent dit 373 woningen extra, met name ook in te zetten voor het reeds ingezette proces van transformatie en om de verwachte groei te kunnen opvangen.

Samenvattend heeft de provincie aan Heerenveen een contingent toegekend van circa 2700 woningen, te gebruiken in de periode 1998-2010, onder voorwaarde van het bij voorrang blijven inzetten in de herstructurering.

- *Structuurschets A7*

Met de Structuurschets A7 (2002) is de uitwerking gegeven aan de samenwerking tussen de gemeenten in de A7-zone, Heerenveen, Opsterland, Skarsterlân, Smallingerland en Sneek, en de provincie Fryslân. De structuurschets geeft de richting aan van de ruimtelijk-economische ontwikkelingen in de A7-zone in de periode 2000 - 2010 en een doorkijk voor de periode 2010 - 2030. Het ambitieniveau van de Structuurschets sluit aan op het Kompas voor het Noorden.

De A7-zone is de snel groeiende economische kernzone van Friesland. Vanaf medio jaren negentig heeft in de uitgifte van bedrijventerreinen en kantooroppervlakte hier een enorme versnelling plaatsvonden. Heerenveen neemt een centrale en optimaal bereikbare positie in de A7-zone in.

Voor het Stationsgebied is met name de toekomstige vraag naar kantoorruimte van betekenis. Er is een duidelijke relatie gebleken tussen de versterkte economische ontwikkeling in de A7-zone van de afgelopen jaren, de uitgifte van bedrijventerreinen en de investeringen in de zakelijke dienstverlening. De kantorenmarkt in de A7-zone blijkt hoofdzakelijk een lokaal en regionaal georiënteerde markt te zijn. Er zijn veel kleinschalige kantoren van zakelijke en financiële dienstverleners. Daarnaast zijn er kleine tot middelgrote kantoren van semi-publieke instellingen in bijvoorbeeld in de zorg, sociale zekerheid en openbaar bestuur.

In de A7-schets is aangegeven dat Heerenveen, Drachten en (in bescheiden mate) Sneek, zich kunnen (blijven) richten op de nieuwbouwmarkt voor regionale kantoren.

De specifieke kantorenlocaties in Heerenveen richten zich op het bestaande NS-station, de omgeving van het voetbalstadion, het centrum en op langere termijn het nieuwe kruisstation van de ZZL.

Bij het kantorenprogramma wordt in de Structuurschets A7 uitgegaan van minimaal circa 43.000 en maximaal 80.000 m² bvo voor de regio Heerenveen van 2000 tot 2010. Voor de langere termijn, tot 2030, dient rekening gehouden te worden met een afzwakking van de groei, rond de 15%.

De minimumvariant staat daarbij voor een voortzetten van de ontwikkeling vergelijkbaar met die van de jaren negentig. Bij de geschatte maximale groei is rekening gehouden met een hoogconjunctuur als van 1995 - 2000 én de komst van de ZZL.

- Ruimte voor werk

In 2001 heeft de provincie de nota "*Ruimte voor Werk*"; *Notitie bedrijventerreinen en kantorenlocaties 2000 - 2010* vastgesteld als beleidslijn voor de jaren tot het nieuwe streekplan gereed is. De provincie maakt zich zorgen over de plancapaciteit voor de meest gangbare sectoren, met name in de A7-zone. Kantoren spelen een afzonderlijke rol. Verwacht mag worden dat de kantorenvraag zal blijven groeien. In de provinciale visie blijft Leeuwarden de centrale kantorenstad van Fryslân, maar ook Drachten en Heerenveen hebben potenties binnen de totale groei. Grootschalige kantoren met meer dan 2500 m² bvo per vestiging dienen in Leeuwarden te worden gehuisvest. De ontwikkeling van Leeuwarden als tweede kantorenstad van het Noorden wordt door de provincie gestimuleerd.

Aanvullend zijn in Heerenveen en Drachten en in beperkte mate in Sneek goede mogelijkheden voor (zeer) kleine tot middelgrote kantoren van (tot 2500 m²). Bij de komst van de Zuiderzeespoorlijn kan Heerenveen ook voor grotere kantoren in aanmerking komen. Voor Heerenveen wordt een gemiddelde jaarlijkse opname van 5000 m² bvo verwacht. Concreet betekent dat voor Heerenveen, dat er tussen 2001 en 2010 nog maximaal 45.000 m² bvo kantoren gebouwd kan worden.

- Streekplan Fryslân 2006

Ook in het Streekplan Fryslân 2006 'Om de kwaliteit fan de romte' (december 2006) is het stedelijk bundelingsgebied Heerenveen-Joure aangewezen als één van de dragers in de economische kernzone A7.

Het Streekplan Fryslân geeft aan dat Heerenveen tot na 2015 woningbouw kan realiseren op herstructurerings- en inbreidingslocaties en door verdere voltooiing van Skoatterwâld. Een aanzienlijk deel van de toekomstige woningbehoefte kan binnen het bestaand stedelijk gebied van Heerenveen worden opgevangen, met name in het centrum en rond het bijzondere stedelijke project "Sportstad Heerenveen".

Het streekplan gaat uit van een voortzetting van het beleid ten aanzien van vestiging van kleine of middelgrote kantoren. De provinciale prognose voor de totale opname van kantooruimte in Heerenveen bedraagt 50.000 m² voor de periode 2005 - 2015.

Dit komt overeen met een voortzetting van de eerdere afspraak in de nota Ruimte voor Werk van een opname van 5000 m² per jaar voor 2000 - 2010. De kantorenmarkt vertoont echter een cyclisch karakter. Naar huidige inzichten is de opnamecapaciteit in Heerenveen voor deze periode teruggebracht tot 3000 tot 4000 m² per jaar.

Uit het provinciaal beleid kan geconcludeerd worden dat Heerenveen binnen de verbanden van de A7-zone een regionale taak heeft, en in de Friese situatie als geheel een aanvullende taak ten aanzien van Leeuwarden.

Op goed ontsloten plekken als de stationslocatie van Heerenveen, zal ruimte voor kantoren geacommodeerd kunnen worden passend bij de opvangtaak, voor kleine tot middelgrote vestigingen tot een omvang van 2500 m² vloeroppervlakte per vestiging.

Een grotere omvang moet worden afgestemd op de ontwikkelingen in Leeuwarden. De provincie ondersteunt een versterking van het centrumstedelijk milieu met woningen, afgestemd op de doelgroepen die graag bij het centrum en het station willen wonen.

3.3.2. Waterbeleid

De Wet op de waterhuishouding geeft aan dat de provincie een waterhuishoudingsplan vast dient te stellen waarin de hoofdlijnen van het waterhuishoudkundig beleid zijn opgenomen. Op 31 mei 2000 is het Tweede Waterhuishoudingsplan van de provincie, *Dreaun troch it wetter*, vastgesteld.

Hierin staat de watersysteembenadering centraal. Dit houdt in dat bij nieuw te ontwikkelen plannen, steeds het watersysteem waarin het desbetreffende plangebied ligt wordt beschouwd.

Daarnaast richt dit Tweede Waterhuishoudingsplan zich op het realiseren van een basisniveau ten aanzien van veiligheid, waterkwaliteit, grondwater en inrichting van een gebied.

Voor het bebouwde gebied is de gewenste situatie voor het jaar 2015 als volgt omschreven:

"De oppervlaktewateren in bebouwd gebied zijn geschikt voor meervoudig gebruik dat recht doet aan de potenties van het watersysteem.

Dit zal de ecologische, landschappelijke en recreatieve betekenis en de belevingswaarde van het water vergroten".

Als een uitwerking van het zojuist genoemde waterhuishoudingsplan van de provincie, moeten de waterschappen een waterbeheerplan opstellen. Dit heeft geresulteerd in het *Integraal Waterbeheerplan Friese Waterschappen (IWBP 2000)*. De hoofddoelstelling van het IWBP luidt:

streven naar gezonde en veerkrachtige watersystemen die door hun inrichting en beheer bijdragen aan een veilig en duurzaam Fryslân.

Middels dit plan vindt de vertaling van het beleid op hoofdlijnen naar de verschillende waterschapsgebieden plaats.

Het plangebied viel onder twee waterschappen, Wetterskip Fryslân en Wetterskip Boarn en Klif. Wetterskip Boarn en Klif was verantwoordelijk voor het waterkwantiteitsbeheer ¹⁾.

Wetterskip Fryslân voert onder meer de taken uit die in het kader van de Wet verontreiniging oppervlaktewateren aan het waterschap zijn opgedragen. Het waterschap heeft de volgende taken:

- de zorg voor de kwaliteit van het oppervlaktewater;
- het beheer van de boezemwateren met bijbehorende waterstaatswerken die dienen voor de aan- en afvoer en berging van het water;
- het peilbeheer;
- het beheer van de watergangen met bijbehorende waterstaatswerken die dienen voor de aan- en afvoer van water;
- het beheer van de boezemwatergangen;
- het beheer van de waterkeringen langs de boezemwateren.

Het beleid van de waterbeheerders ten aanzien van het water in bebouwd gebied is, naast het realiseren van het basisniveau, gericht op het bereiken van biologisch gezonde watersystemen. Deze watersystemen dienen zódanig te zijn ingericht dat het water geschikt is voor meerdere doeleinden. De Keur is het juridisch instrument van de waterschappen waarmee aspecten met betrekking tot de waterkwaliteit, de waterkwantiteit en de waterkeringen kunnen worden geregeld. Tenslotte dient voor alle wateren die onder het beheer van een waterkwantiteitsbeheerder vallen, een peilbesluit te zijn vastgesteld.

Ten behoeve van het opstellen van het voorliggende bestemmingsplan is van te voren overleg gevoerd met Wetterskip Fryslân en met het behorende waterschap, te weten Wetterskip Boarn en Klif.

3. 4. Gemeentelijk beleid

3.4.1. Algemeen ruimtelijk beleid

- Structuurplan Heerenveen

Het Structuurplan Heerenveen vormde de basis voor de ruimtelijke inrichting van Heerenveen en de dorpen in de jaren negentig. Inmiddels is er in de regionale en lokale infrastructuur en in de uitvoering van belangrijke woon- en werklocaties zeer veel gebeurd in en rond Heerenveen. De maatregelen volgden op hoofdlijnen het structuurplan; er zijn echter ook afwijkingen van het ruimtelijk beleid te constateren.

Met betrekking tot de ruimtelijk-economische ontwikkeling werden de marktkansen aangegrepen die aanwezig zijn op de stedelijke assen. Het gaat om de as station - K.R. Poststraat en om de as station - Atalantastraat - Koornbeursweg. Langs deze assen liggen, door de optimale bereikbaarheid per spoor en vanaf rijksweg 32 én door de directe nabijheid van het centrum, optimale locaties voor de vestiging van de zakelijke en persoonlijke dienstverlening.

¹⁾ Per 1 januari 2004 zijn de Friese waterschappen gefuseerd tot één Wetterskip Fryslân.

De intensiveringsgebieden voor dienstverlening betroffen de zones (zie Structuurplankaart 1993):

- Stationsgebied e.o.;
- centrumlocatie noordzijde (K.R. Poststraat);
- centrumlocatie zuidzijde (Atalantstraat e.o.);
- zone rijksweg 32 - omgeving stadion;
- Bedrijvenpark Nijehaske.

Inmiddels is geconstateerd dat het Structuurplan met name wat betreft zijn ruimtelijk-economische grondslag aanpassing behoeft. Door de aanleg van de A32 met bijbehorende aansluitingen en de volledige aanleg van de oostelijke structuurweg, hebben aan de oostkant van Heerenveen belangrijke wijzigingen plaatsgevonden. Er is een volledige aansluiting van de verlengde K.R. Poststraat op de A32 tot stand gekomen. Als gevolg daarvan is langs de verlengde K.R. Poststraat een kantorenzone tot ontwikkeling gekomen. De belangrijkste openbaar vervoersas loopt nu vanaf het station via de K.R. Poststraat naar de A32. Heerenveen - Sportstad was ten tijde van het structuurplan nog niet in beeld.

Er wordt onderzocht hoe de omgeving van het stadion meer in de ontwikkeling van commerciële en publieke dienstverlening betrokken kan worden. Ten aanzien van de kantoorontwikkeling zijn de verhoudingen naar schaal, intensiteit en specialiteit tussen station, stadion e.o., centrum en K.R. Poststraat, herijkt. In 2000 - 2002 is een ontwerp-Kantorennotitie Heerenveen voor de periode tot 2010 voorbereid. Na Inspraak en Overleg op deze notitie is een Reactienota Kantorennotitie Heerenveen 2000 - 2010 opgesteld. Mede naar aanleiding van de veranderingen op de kantorenmarkt is het beleid in 2006 bijgesteld ten aanzien van opname aan kantooroppervlakte. Dit beleid is in het voorliggende bestemmingsplan vertaald.

- Ontwikkelingsvisie Stationsgebied

In 1998 is de Ontwikkelingsvisie Stationsgebied (Masterplan) tot stand gekomen. Dit plan is vervolgens onderwerp van Inspraak en Overleg geweest. De vele reacties die dit opleverde, zijn vervolgens betrokken in de verdere planvorming voor het Stationsgebied. De beleidslijn van de Reactienota op de Ontwikkelingsvisie vormt de basis voor het voorliggende bestemmingsplan.

3.4.2. Wonen

Aan het gemeentelijk woningbouwbeleid wordt gestalte gegeven met het Woonplan "De Ambitie-Plus". In dit Woonplan, dat op 27 november 2006 door de gemeenteraad is vastgesteld, heeft de gemeente de volgende strategische doelen gesteld:

- meer evenwicht in de woningmarkt;
- werven van nieuwe inwoners;
- inspelen op de woningbehoefte van doorstromers van starters;
- woonkwaliteit in de wijken vergroten;
- het geven van prioriteit aan stedelijke vernieuwing.

Uitgaande van een marktanalyse en recente ervaringen gaat de gemeente daarbij uit van een jaarlijkse productie van 250 tot 300 woningen. Een aantal van 250 spoort met de gemiddelde productie van de afgelopen 10 jaar. Voor het aantrekken van nieuwe inwoners wordt daar boven op voorzien in 50 woningen per jaar. De gemeente wil verder kwalitatief hoogwaardige woningbouw in de middeldure koopsector en duurdere huur stimuleren, waardoor de doorstroming vanuit de sociale huursector wordt bevorderd.

In het Woonplan wordt aangegeven dat een goede monitoring noodzakelijk is om tijdig bij te kunnen sturen. Op basis van een recente monitoring is gekomen tot een woningbouw- en sloopprogramma, zoals dat in een bijlage aan het Woonplan is toegevoegd. Volgens dit programma wordt in het totaal voorzien in een toename van 3.601 woningen en sloop van 820 woningen.

Binnen dit programma is voor het onderhavige plangebied voorzien in een toename van 155 woningen. Daarnaast is voor incidentele woningbouw in de gehele gemeente voorzien in 15 woningen per jaar.

3.4.3. Kantoren

In maart 2000 heeft het college van B&W ingestemd met de 'Kantorennotitie gemeente Heerenveen uitgangspunten voor kantoorontwikkeling in Heerenveen voor de periode 2000 - 2010'.

In de afgelopen jaren heeft deze notitie als basis gediend voor het kantoorbeleid van de gemeente. Daarbij kan o.a. gedacht worden aan kantoorontwikkeling in de gebieden Sportstad en Stationsgebied en de input van de gemeente ten aanzien van het beleid in de Structuurschets A7, de Integrale Visie Heerenveen - Skarsterlân en het nieuwe Streekplan Fryslân.

Bij deze kantorennotitie ging het om de volgende belangrijke uitgangspunten:

- Heerenveen wil in principe alle sectoren van de kantorenmarkt bedienen die zich hier willen vestigen. In 2000 werd uitgegaan van kantoorontwikkeling van 6.000 - 8.000 m² per jaar in Heerenveen in de periode 2000 - 2010;
- bij de toekomstige ontwikkeling van kantoren in de gemeente Heerenveen wordt uitgegaan van een driehoek in de plaats Heerenveen, namelijk station - K.R. Poststraat - stadiongebied - centrum;
- de bovengenoemde driehoek (en vooral de drie polen daarvan) biedt voldoende mogelijkheden voor toekomstige kantoorontwikkeling, ook op lange termijn.

Om een aantal redenen dient dit beleid te worden bijgesteld. Dit komt onder andere door de inhoud van zowel de Integrale Visie Heerenveen - Skarsterlân als het nieuwe Streekplan Fryslân.

In de Structuurschets A7 zijn de uitgangspunten voor de ontwikkeling van de A7-zone opgesteld, waarbij goede onderlinge afstemming van de ambities en ontwikkelingen binnen deze zone voorop staat.

De Structuurschets A7 geeft op hoofdlijnen de kaders voor ontwikkeling aan en constateert dat het wenselijk is voor het gebied Heerenveen - Joure een verdere integrale lange termijn uitwerking te maken. Deze Integrale Visie Heerenveen - Skarsterlân geeft hier uitvoering aan, enerzijds voor de periode tot 2015 en anderzijds voor de periode tussen 2015 en 2030.

Voor het bestemmingsplan "Stationsgebied - Herenwal e.o." is deze Integrale Visie Heerenveen - Skarsterlân relevant voor wat betreft de daarin voorziene kantoorontwikkeling.

Voor de periode 2000 - 2015 wordt uitgegaan van een geraamde vraag van gemiddeld 4.000 - 6.000 m² kantoorontwikkeling per jaar. Bij de 'hoge variant' gaat het onder andere om extra vraag gerelateerd aan de komst van de Zuider(zee)spoorlijn. Qua aanbod (locaties) gaat het hier om ontwikkelingen die in 2000 reeds in aanbouw / bouwgereed waren (K.R. Poststraat en Stationsgebied), plus de bestemde kantoorstoren, die opgenomen is in het nu in voorbereiding bestemmingsplan, plus het gros van de kantoorontwikkeling van Sportstad (stadiongebied), plus gemiddeld 1.000 m² per jaar in het centrum.

Voor de periode tussen 2015 en 2030 wordt de vraag geraamd op gemiddeld 4.000 - 9.000 m² kantoorontwikkeling per jaar. Bij de 'hoge variant' gaat het weer en vooral om extra vraag gerelateerd aan de Zuiderzeespoorlijn. Qua aanbod (locaties) gaat het dan nog om het Stationsgebied (waaronder aan de westzijde van het station), het centrum (gemiddeld 1.000 m² per jaar), het resterende deel van Sportstad en diverse locaties langs de as K.R. Poststraat - Stationsgebied. Bij de komst van de Zuiderzeespoorlijn (kruisstation Heerenveen) wordt uitgegaan van een aanzienlijke kantoorontwikkeling in de nabije omgeving van het kruisstation.

In het vastgestelde nieuwe Streekplan Fryslân is gekozen voor concentratie van kantoorontwikkeling in Leeuwarden, met aanvullende ontwikkeling mogelijk in de overige stedelijke centra, waaronder Heerenveen. In deze overige stedelijke centra wordt een norm gehanteerd voor kantoorvestigingen van maximaal 2500 m² (waarvan in de praktijk gemotiveerd van afgeweken kan worden). Het gaat hierbij om voortzetting op hoofdlijnen van bestaand provinciaal beleid. Maar in het licht van lagere prognoses van het Ministerie van EZ (c.q. de Bedrijfslocatie Monitor) is het totaal te ontwikkelen kantoorruimte in Fryslân tot 2015 verlaagd, waarbij wordt uitgegaan van een bandbreedte van 3.000 - 4.000 m² nieuwe kantoorruimte per jaar in Heerenveen tussen 2005 en 2015.

Hoewel zij niet wil tornen aan de afspraken die reeds eerder gemaakt zijn in het kader van 'Ruimte voor Werk' (in Heerenveen 5.000 m² extra kantoorruimte per jaar 2000 - 2010) geeft de provincie in het nieuwe streekplan dus aan dat zij een afvlakking van de groei in kantoorontwikkeling verwacht in de komende jaren. Daarover willen GS "nieuwe realistische afspraken" maken met de betrokken gemeenten.

In de kantorennotitie van het jaar 2000 is gekozen om de verdere kantoorontwikkeling in Heerenveen te concentreren in de driehoek Stationsgebied - K.R. Poststraat - Sportstad (stadiongebied) - centrum.

Dit blijft als basis uitgangspunt bij deze actualisering van het kantoorbeleid voor de periode tot 2015, maar in de komende 10 jaar zal het accent vooral liggen bij de locatie Sportstad waar in totaal 60.000 m² aan kantoorruimte gepland is. In het Stationsgebied zal tot 2015 de ontwikkeling van kantoren beperkt blijven tot de bouw van kantoren direct ten noorden van het station met een oppervlakte van 2.700 m².

Met de provincie is verder overeengekomen dat kantoren die per 31 december 2000 waren gerealiseerd, niet meetellen bij het maximaal aantal te realiseren vloeroppervlakte aan kantoren. Eveneens tellen een aantal met name genoemde kantoren daarin niet mee. Voor het plangebied van het bestemmingsplan "Stationsgebied - Herenwal e.o." gaat het om circa 15.000 m².

3.4.4. Overig sectoraal beleid

- Ontwikkelingsprogramma Stedelijke Vernieuwing

Het Woonplan De Ambitie en de Kantorennotitie 2000 - 2010 vormen een belangrijke onderlegger voor het gemeentelijk programma ten aanzien van de stedelijke vernieuwing, het Ontwikkelingsprogramma ISV 2000 - 2004. Daarbij is tevens rekening gehouden met al lopende projecten in het kader van het Fonds Stads- en Dorpsvernieuwing (FSDV).

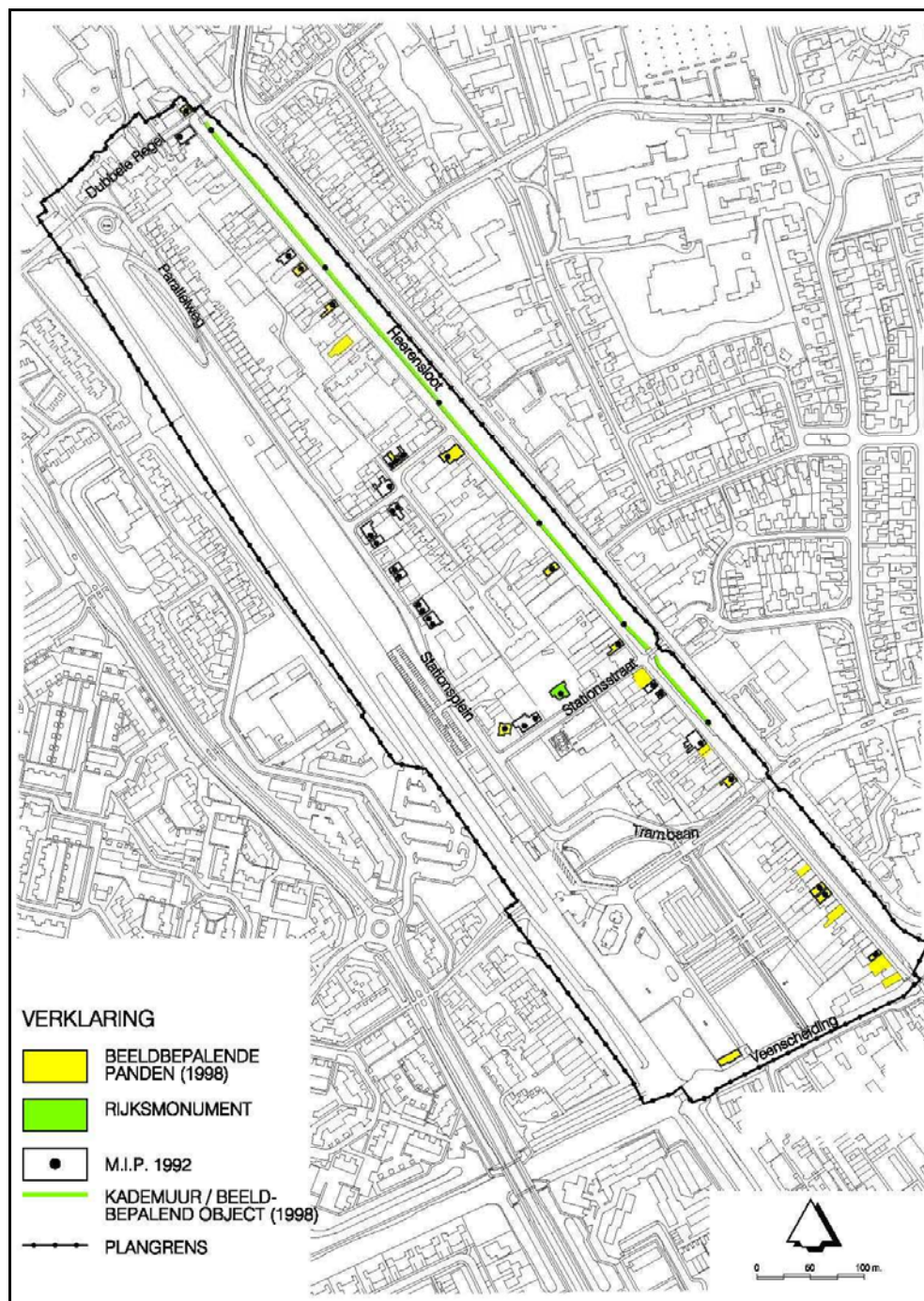
Het "Stationsgebied" staat als ontwikkelingsgebied op het programma van het ISV. De verdere vernieuwing bij de Dubbele Regel én de restauratie van beeldbepalende panden, vallen nog onder het FSDV.

- Monumenten

In de jaren negentig is voor de selectie van de panden als jong monument, het Monumenten Inventarisatie Project (MIP) en vervolgens het Monumenten Selectie Project uitgevoerd. Het gaat in hoofdzaak om panden en objecten die representatief zijn voor de bouwstijlen uit de bouwperiode 1850-1940, zogenaamde jonge monumenten. Alleen de villa aan de Stationsstraat 6 is uiteindelijk via deze selectie als rijksmonument aangewezen. Op grond van de MIP-lijst is eind negentiger jaren eveneens een groot aantal panden en objecten aangemerkt als "gemeentelijk monument". In de gemeentelijke Nota Beeldbepalende Panden en Objecten (1998) is een motivering hiertoe gegeven. De regeling geeft een aantal voorwaarden van beeldkwaliteit, waaraan deze panden en objecten dienen te voldoen. Voor de "gemeentelijke monumenten" geldt een regiem en een subsidieregeling. Met name aan de Herenwal is een aantal panden als "beeldbepalend" aangemerkt. De kademuur van de Heerensloot is als beeldbepalend object aangemerkt.

Enkele van deze panden zijn wel in de gemeentelijke regeling aangewezen als "gemeentelijk monument". De toenmalige MIP-lijst (1992) omvatte echter méér panden in het plangebied (zie figuur 4). Bij de selectie ten behoeve van het voorstel tot vaststelling van de gemeentelijke monumenten, is een aantal MIP-panden om diverse redenen niet als beeldbepalend overgenomen.

Deze panden zijn niettemin wel karakteristiek, zowel voor de bouwperiode begin 20^{ste} eeuw, evenals door hun samenhang in de gevelwandlijn. Daarnaast bevat het plangebied een groot aantal oudere panden uit eind 19^{de}, begin 20^{ste} eeuw die nooit op de MIP-lijst hebben gestaan, maar door de maatvoering en positie in de gevelwandlijn wel beeldbepalend zijn (zie ook figuur 4).



Figuur 4. Monumenten, beeldbepalende panden/objecten (1998) en MIP (1992)

Er zijn dus veel panden die nu niet officieel “gemeentelijk monument” zijn, maar dit eventueel wel zouden kunnen worden bij een hernieuwde vaststelling van de gemeentelijke Monumentenverordening. Een actueel bestemmingsplan kan hiervoor een goed kader bieden.

- Ontwikkeling Heerenveen - Centrum

Het streven naar een goed functionerend detailhandelsapparaat in het centrum van Heerenveen, ter versterking van de levendigheid en de bezoekgenererende potentie van het centrum, is de kern van het detailhandelsbeleid van de gemeente. Om dit te bereiken zijn het college van Burgemeester en Wethouders van Heerenveen en het Dagelijks Bestuur van de Heerenveense Ondernemers-Vereniging (HOV) in oktober 2000 het “Convenant Ontwikkeling Heerenveen - Centrum” overeengekomen. De gemeenteraad, respectievelijk de Algemene ledenvergadering van de HOV, zijn dit convenant aangegaan. Het convenant omvat afspraken over structuurversterkende maatregelen voor de verbetering van het functioneren van het centrum.

Op grond van de Detailhandelsstructuurvisie (D&P / 1996) en de actualisatie daarvan (D&P / 2000) streven de partijen naar consolidatie van het winkelvloeroppervlak in Heerenveen - Centrum. Het convenant bevat ook afspraken over detailhandelsontwikkelingen buiten het centrum. Detailhandelsontwikkelingen elders in de plaats Heerenveen worden getoetst aan de effecten die zij hebben op het functioneren van het centrum.

Mede ter ondersteuning van de detailhandel in het centrum, voert de gemeente een beleid ten aanzien van bedrijvigheid bij woningen, waarbij uitgangspunt is dat toegestane bedrijfsactiviteiten geen detailhandelsactiviteiten met zich mee mogen brengen, anders dan productie- of dienstgebonden detailhandel.

- Woonschepenverordening

In de Heerenwadij hebben op dit moment twee schepen een ligplaats, met een aansluiting op nutsvoorzieningen. De situatie is geregeld via de gemeentelijke Woonschepenverordening. Daarin is aangegeven dat de Heerenwadij van Trambrug tot Dubbele Regel, beschikbaar is als ligplaats en voor het bewonen van aken. In 1992 is de Woonschepenverordening aangevuld ten aanzien van ligplaatsen voor de “bruine schepen”. Aangegeven is dat de Heerenwadij voor een totaal van zes “bruine schepen” van elk maximaal 20 meter als ligplaats en voor bewoning mag dienen, ter hoogte van Heerenwadij 102 en 104, 112, 177 en de Schoolstraat.

Aan de Polderdijk bevindt zich een gemeentelijke woonschepenhaven. In deze haven zijn voorzieningen aanwezig voor de woonschepen. Er wordt van uitgegaan dat het hier om een permanente situatie gaat. Ook hier geldt de Woonschepenverordening; de woonschepenhaven aan de Polderdijk te Heerenveen is als ligplaats voor woonschepen bij verblijf aangewezen.

- Horeca

Op 3 oktober 2002 is de Ruimtelijke Structuurvisie Horeca door de raad aangenomen als uitgangspunt voor het beleid ten aanzien van nieuwe of uitbreiding van bestaande horecavestigingen. Doelstelling van het beleid is het bieden van voldoende mogelijkheden voor kwaliteitsverbetering en modernisering van de horecastructuur van Heerenveen naar aard en schaal. Het centrum wordt daarbij aangewezen als het belangrijkste concentratiegebied.

Mogelijk is ook een specifieke ontwikkeling bij het stadion een aanvullende versterking. Het Stationsgebied komt niet in aanmerking voor nieuwe horecavestigingen.

3.4.5. Waterplan Heerenveen

De gemeente Heerenveen, Wetterskip Boarn en Klif, Waterschap Sevenwolden en Wetterskip Fryslân hebben gezamenlijk het Waterplan Heerenveen (Visie) opgesteld, een visie met het perspectief op 2030. Deze visie is in april 2003 door B&W als lijn voor het gemeentelijk waterbeleid onderschreven en aan de raadscommissie voorgelegd.

Op basis van de visie zal een uitvoeringsplan voor de korte termijn worden opgesteld. Het gemeentelijk vertrekpunt omtrent het water, is in het Waterplan Heerenveen vertaald in de missie:

Door een duurzame en integrale benadering van het water een optimale situatie scheppen voor een hoogwaardige, leefbare en gezonde gemeente.

De missie wordt vertaald in een drietal koersen, te weten *integraal en duurzaam water*, *functioneel en belevingswater* en *proces en organisatie* en in een vijftal streefbeelden voor deelgebieden. De kern Heerenveen behoort tot het deelgebied *Compacte stad*. De koersen gaan uit van de volgende doelstellingen.

Integraal en duurzaam water

Zowel bij het formuleren van beleid, planvorming als het realiseren van projecten, moet geredeneerd worden vanuit het watersysteem en de waterketen. Richtlijnen hierbij zijn:

- de drietrapsstrategie waterkwantiteit: vasthouden, bergen en dan pas afvoeren. Uitgangspunt is dat circa 10% van het totale oppervlak bestaat uit waterberging;
- de drietrapsstrategie waterkwaliteit: schoonhouden, scheiden en zuiveren. Uitgangspunt is dat een gebied of locatie zódanig wordt ingericht en gebruikt dat grond- en oppervlaktewater zo min mogelijk worden vervuild.

Om dit te kunnen bewerkstelligen wordt het water verankerd in alle ruimtelijke plannen en besluiten door het toepassen van de zogenaamde Water-toets.

Daarnaast wordt gewerkt aan het optimaliseren van het watersysteem om wateroverlast en verdroging tegen te gaan.

Bij het dimensioneren van het watersysteem wordt rekening gehouden met de verwachte klimaatverandering, meer neerslag en grotere piekafvoeren en de grotere peilfluctuatie in de Friese Boezem.

Voorts wordt gewerkt aan een betere waterkwaliteit van het oppervlaktewater. Voor alle wateren geldt een minimaal waterkwaliteitsniveau, een basiskwaliteit volgens de algemene ecologische functie. Voor water met een specifieke functie wordt een hoger kwaliteitsniveau nagestreefd. De uitwerking van het waterkwaliteitsspoor zal worden beschreven in het Gemeentelijke Rioleringsplan 2002-2006.

Ten aanzien van materiaalgebruik wordt gestreefd naar het gebruik van duurzame materialen, welke zijn omschreven in het Nationaal pakket Duurzame stedenbouw (SEV en Novem / 1999).

Tenslotte wordt de natuurwaarde van de wateren vergroot door het accent te leggen op de waterkwaliteit en het tegengaan van verdroging in de gebieden met de functie "water voor natuur" en andere gebieden met natuurwaarden.

Functioneel en beleavingswater

Door het vergroten en specificeren van de functies van het water, worden de relaties tussen het water en de andere vormen van ruimtegebruik vastgelegd. Voorts is het de bedoeling dat water beter zichtbaar gemaakt en gebruikt wordt om de beleefingswaarde van de omgeving te vergroten.

Proces en organisatie

Duurzaam en integraal waterbeheer is, naast een technisch inhoudelijke opgave, vooral een zaak van intensief en gestructureerd samenwerken tussen waterschappen, gemeenten, provincie en belangengroepen. Er zal duidelijkheid moeten komen over de verantwoordelijkheden met betrekking tot ontwatering en afwatering in bebouwd gebied (grondwateroverlast), het plegen van onderhoud en het beheren van vaarwegen.

Streefbeeld: Compacte Stad

Het plangebied behoort tot het deelgebied Compacte Stad van het Waterplan, het stedelijk gebied tussen de A32, het spoor en de A7. Het waterbeheersingssysteem is er complex. Het gaat om een polderwatersysteem dat bemalen wordt en uitslaat via gemalen op de Friese Boezem. De Heerensloot en de Veenscheiding behoren tot de boezemwateren. Het boezempeil bedraagt hier 0,52 m -NAP.

Het waterpeil in de polder wordt er zódanig gereguleerd dat maatwerk niet of nauwelijks realiseerbaar is. In het deelgebied spelen gebrek aan beleefings- en recreatiemogelijkheden van het watersysteem.

In het centrum ontbreken voorzieningen voor de waterrecreant; men kan van buitenwater via de Heerensloot het centrum bereiken, maar een doorgaande vaarroute is niet mogelijk als gevolg van een te lage brug in de Veenscheiding.

In het noordelijk deel van het deelgebied Compacte Stad wordt het accent gelegd op waterbeleving en het streven naar basiskwaliteit, onder andere door sanering van overstorten en verontreinigde waterbodems in het centrum.

Voor de verontreinigde waterbodem van de Heerensloot (baggerspecie klasse 4) wordt een saneringsslag voorzien. Het water wordt daardoor geschikt voor de waterrecreatie. In aansluiting hierop wordt het voorzieningenniveau in het centrum voor het watertoerisme vergroot.

Het streven is om grote verharde oppervlakten (als parkeerterreinen) van de riolering af te koppelen, dat wil zeggen het regenwater niet af te voeren naar het riool maar zoveel mogelijk naar het oppervlaktewater. Dit is in het plangebied vrij moeilijk; het Gemeentelijk Rioleringsplan voor dit gebied (Dubbele Regel, Parallelweg) voorziet niet in extra afkoppeling.

Wat betreft de riolering wordt voldaan aan de basisinspanning van Wetterskip Fryslân. Bij het parkeerterrein bij het Arriva-terrein is de afkoppeling wel gerealiseerd.

4. RUIMTELIJKE EN FUNCTIONELE UITGANGSPUNTEN

4. 1. Gewenste ruimtelijk functionele structuur

De ontwikkelingen in de gebieden rondom het station en dichtbij het centrum noodzaken de gemeente tot het maken van keuzes. Er is sprake van nieuwe woningen en nieuwe kantoren, maar ook van het verdwijnen van bedrijven, van woningen en kleine winkels. Deze ontwikkelingen geven de gemeenten reden om met behulp van het instrument van het bestemmingsplan aan bepaalde delen van het plangebied prioriteit toe te kennen voor bepaalde functies.

Globaal gaat het om drie deelgebieden. Het betreft enerzijds het vernieuwde en verder te vernieuwen Stationsgebied, anderzijds de oudere gebieden met karakteristieke waarden, maar ook plekken die voor stadsvernieuwing in aanmerking komen. Daarbij is een onderscheid te maken in het gebied dat in de directe invloedssfeer van het centrum en het station ligt en een gebied buiten de invloedssfeer. In figuur 5 is de gewenste hoofdindeling van het gebied weergegeven.

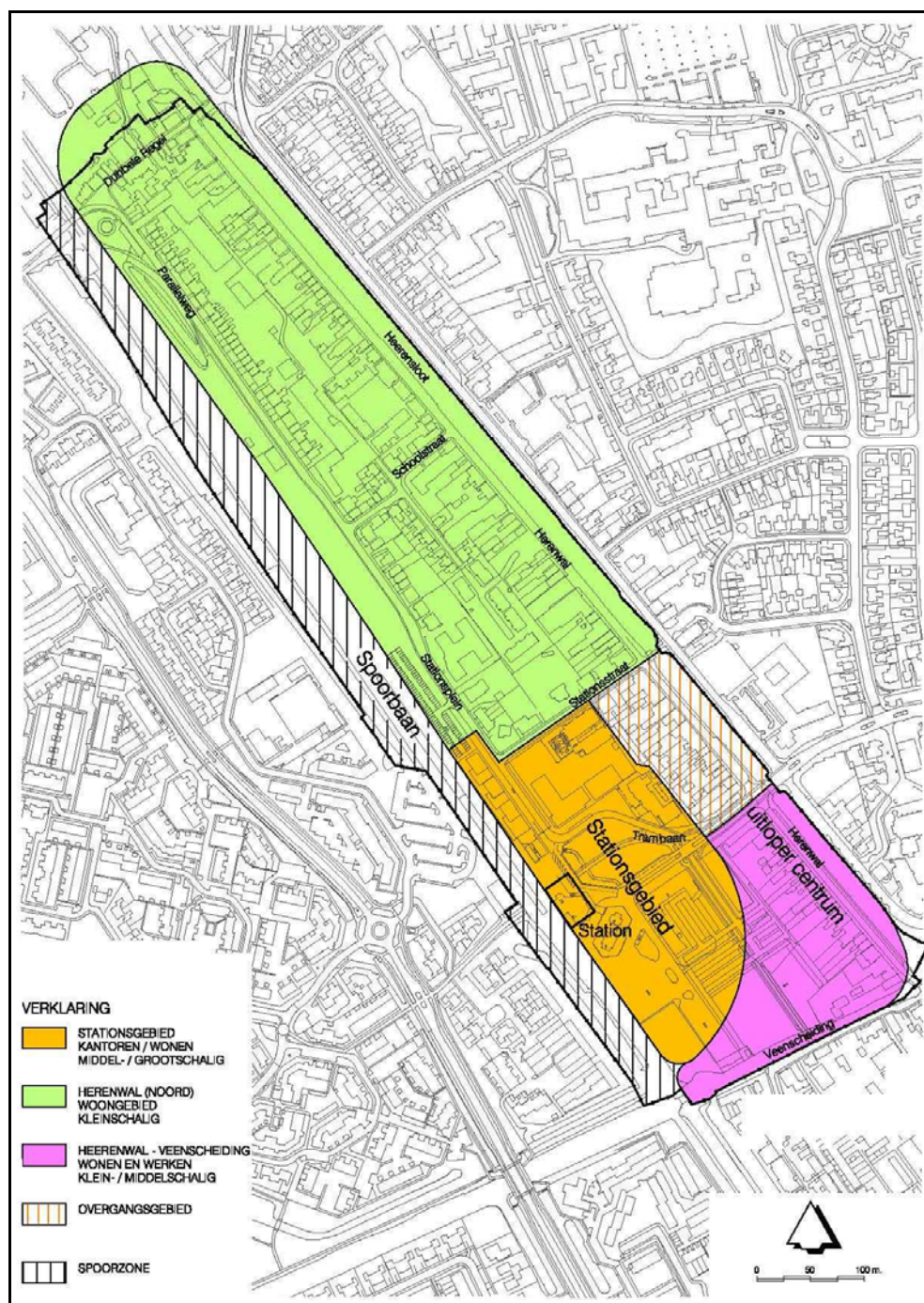
4.1.1. Stationsgebied

Het gebied rond het station is aangemerkt als één van de meest strategische locaties van Heerenveen. Er moet hier een hoogwaardige invulling met kantoren en wonen mogelijk zijn. Daarbij wordt aangehaakt bij het rijksbeleid ten aanzien van de mobiliteit en ten aanzien van woonmilieus in de steden.

In Heerenveen vormt zich inmiddels een concentratie van grootschalige kantoren bij het station. De locatie sluit aan op de nieuwe kantoren-as langs de K.R. Poststraat van middelschalige kantoren. De stationslocatie, knooppunt van meerdere vervoersmogelijkheden en dichtbij het centrum, is in de gemeentelijke visie de primaire locatie voor middel- tot grootschalige kantoorvestigingen. Daarnaast is de gemeente voorstander van een functiemenging op de kantorenlocaties met centrum-stedelijk wonen van middel- tot grootschalige maat.

Wat betreft het type dienstverlenende bedrijven dat zich in deze kantoren kan vestigen, ligt er een voorkeur voor de bedrijven die in potentie van het openbaar vervoer afhankelijk zijn. Bijvoorbeeld omdat er veel personen op kantoor werken, of omdat er veel bezoek ter plekke komt.

Ontwikkelingen in de kantorensector zijn deels afhankelijk van de algemene economische situatie. Zeker is echter dat ook op langere termijn bij een groei van Heerenveen als economisch belangrijke kern op het kruispunt van A7 en A32 een verdere druk op de kantorenmarkt zal komen te staan. Ontwikkelingen rond een ZZL zijn hierbij nog terzijde gelaten.



Figuur 5. De gewenste ruimtelijk-functionele structuur van het plangebied

In het gebied van het station van de NS en het busstation gelden de volgende uitgangspunten voor de inrichting.

Station en Parkeerterreinen

Het bestaande NS-station is hier een gegeven. Functies die in ieder geval hier een plaats behoren te hebben, zijn gericht op het openbaar vervoer, zoals P+R-terreinen, fietsenstallingen en wachtruimten.

Uitgangspunt is dat er voldoende parkeervoorziening voor treinreizigers aanwezig is. Voor (lang)parkerende treinreizigers zullen er meer voorzieningen moeten zijn, en het openbaar gebied van de terreinen en de toegang naar de perrons zal sociaal veilig moeten worden ingericht. Nieuwe kantoor- en woonfuncties dienen geen extra parkeerdruk op deze P+R-terreinen te leggen.

Het busstation

De vernieuwing van het busstation is één van de dragers van de ontwikkelingen rond het station. De busmaatschappij gaat uit van realisering van een vernieuwd busstation bij het nieuwe hoofdkantoor. Het programma voor het vernieuwde buscomplex omvat een opstelruimte voor de bussen (al dan niet overdekt), een tank- en wasplaats, een werkplaats en een personeelsruimte. Uit oogpunt van logistiek en vooral uit oogpunt van de geluidhinder naar omwonenden van aankomende en weggrijdende bussen, is gekozen voor de locatie van een nieuw busstation aan de oostzijde van het Stationsgebied, tegen het spoor aan.

Wonen

In het Woonplan De Ambitie-Plus is het gebied rond het station aangemerkt als een centrum-stedelijk woongebied. Nabijheid van station en centrum en een stedelijke omgeving zijn hier bepalend voor wie er wonen wil. Het gaat om huishoudens die in een appartement willen wonen en voorzieningen en openbaar vervoer binnen loopafstand willen hebben.

Verkeer

Het station en de stationstunnel zijn belangrijk in het locale netwerk van fietsverbindingen. Er is een vrijliggende fietsverbinding langs het Stationsplein gerealiseerd. Vanuit het westen is het station alleen toegankelijk voor langzaam verkeer via de fietserstunnel. In zuidelijke richting zal een nieuwe fietsroute met fietsbrug over de Veenscheiding worden gerealiseerd.

Halers, brengers en langparkeerders moeten per auto het station kunnen bereiken. Het autoverkeer kan vanaf de K.R. Poststraat via het Stationsplein de Parallelweg bereiken en omgekeerd. De route is echter niet bedoeld voor doorgaand verkeer, maar alleen voor bestemmingsverkeer, en zal als zodanig ingericht zijn. Wel is aan de westzijde parkeergelegenheid en kan men via de tunnel het station bereiken.

Parkeren

Ten behoeve van het behoud van een goede parkeersituatie in het gebied voert de gemeente een parkeerbeleid. Voor de bestaande, vaak oudere situaties geldt het algemene gemeentelijke parkeerbeleid. Om te voorkomen dat nieuwe situaties met parkeeroverlast ontstaan, wordt bij nieuwbouw tegenwoordig een strenger regime gevoerd dan vroeger. Uitgangspunt is dat kantoren en woningen over voldoende parkeergelegenheid moeten kunnen beschikken op eigen terrein.

Deze eis vloeit voort uit artikel 2.5.30. van de Bouwverordening. Bij een bouwaanvraag voor kantoren wordt een parkeernorm van 1 parkeerplaats per 65 m² bedrijfsvloeroppervlakte gerekend.

Voor woningen geldt een norm van 1,2 - 1,3 per woning. Bij de nieuwbouw van de afgelopen jaren is op eigen terrein voldaan aan deze parkeernorm.

4.1.2. Herenwal (Noord) - Dubbele Regel - Parallelweg

De panden aan de Herenwal en aangrenzende zijstraten als Stationsstraat, Schoolstraat, en Dubbele Regel en aan de Parallelweg zijn van oorsprong bedoeld als woonhuis, of als woning met een bedrijf aan/achter huis. Het karakteristiek woonmilieu, dichtbij centrum en station, maakt dit deel van Heerenveen aantrekkelijk om te wonen. Belangrijk pluspunt om te wonen zijn hier de diepe erven met de achterontsluiting.

Er is globaal een scheiding aan te wijzen tussen een gemengd gebied van wonen en werken dat in de invloedssfeer van station en centrum ligt en een overwegend woongebied ten noorden van de Stationsstraat.

In dit noordelijk deel van Herenwal, Dubbele Regel en Parallelweg en bijbehorende dwarsstraten zijn vooral eengezinswoningen of enkele kleinere appartementengebouwen te vinden. Het beleid van de gemeente is erop gericht de woonfunctie te behouden en waar mogelijk te versterken.

In het binnengebied tussen Herenwal en Parallelweg zijn nog een paar bedrijven aanwezig. In geval van vertrek van (één van) de bedrijven zal aan herontwikkeling van het binnengebied met woningen kunnen worden gedacht.

4.1.3. Herenwal - Veenscheiding

In het zuidelijk deel van de Herenwal, bestaat er al jaren een belangstelling van dienstverlenende bedrijvigheid om zich in de woonpanden te vestigen. Het zuidelijk deel van de Herenwal, van de Veenscheiding tot en met de beide hoeken van Trambaan, wordt gerekend tot de uitlopers van het centrum. In dit uitloopegebied zijn, naast de woningen, diverse gespecialiseerde winkels, praktijken en bedrijven gevestigd.

Gemeenschappelijk kenmerk van al deze functies is dat ze een publieksgerichte karakter hebben, op een centrale en goed bereikbare locatie - ook met openbaar vervoer - willen zitten, maar niet afhankelijk zijn van de directe nabijheid van andere centrumfuncties in het winkelhart.

Inmiddels krijgt de ontwikkeling van nieuwe kantoor- en appartementengebouwen naast of vlak achter de panden aan de Herenwal steeds meer gestalte. Met name de vernieuwing rond het station kan een extra impuls geven aan de vraag naar dienstverlenende ruimte en winkelruimte aan dit deel van de Herenwal. Met de plaatsing van kantoor- en woongebouwen aan de zuidwestkant van de woningen aan de Herenwal dient rekening gehouden worden met het woongenot van de bewoners van de Herenwal.

Bij het toelaten van functies speelt eveneens het feit dat hier geen vestigingslocatie voor winkels tot stand moet komen die afbreuk doet aan het functioneren van het centrum.

4.1.4. Stationsstraat - Trambaan

In het gedeelte tussen Stationsstraat en Trambaan bevinden zich enerzijds woningen maar anderzijds ook winkels en bedrijven, die al dan niet dienstverlenend zijn. Het gebied laat zich daarom karakteriseren als een overgangsgebied tussen het woongebied ten noorden van de Stationsstraat en het gebied met meer bedrijvigheid ten zuiden van de Trambaan.

Het gemeentelijk beleid is erop gericht om de bestaande woningen te handhaven, maar wil in deze overgangszone ook ruimte bieden om daar, waar sprake is van niet-woonfuncties zoals detailhandel, deze te mogen inwisselen voor dienstverlenende bedrijvigheid, wanneer de vraag zich concreet voordoet. Een toets naar de aard en de schaal van de dienstverlening is daarbij noodzakelijk. Hinder voor de bestaande woningen dient voorkomen te worden. Voor de zakelijke en persoonlijke dienstverlening wordt daarbij aansluiting gezocht bij de categorie 1-bedrijven van de VNG-brochure Bedrijven en milieuzonering, welke landelijk als standaard voor gewenste afstanden wordt gehanteerd. Bedrijven en instellingen van categorie 1 worden door hun beperkte hinder als inpasbaar tussen de woningen beschouwd.

4.1.5. Woonschepen

Uitgangspunt is dat de Heerensloot, passend bij het centrum-stedelijk karakter van het gebied, geschikt is voor de aanleg van schepen van de "bruine vloot". Daarbij wordt de Woonschepenverordening in acht genomen. Aangegeven is dat voor een gedeelte van de Herenwal voor een totaal van 6 "bruine schepen" van elk maximaal 20 meter als ligplaats en voor bewoning mag dienen, ter hoogte van Herenwal 102 en 104, 112, 177 en de Schoolstraat. Bovenstaande overwegingen leiden voor wat betreft de doeleinden van gebruik tot de volgende uitgangspunten, welke met het bestemmingsplan mogelijk gemaakt moeten worden.

4.1.6. Samenvatting

Samenvattend gelden per deelgebied de volgende volgende functionele uitgangspunten voor het bestemmingsplan.

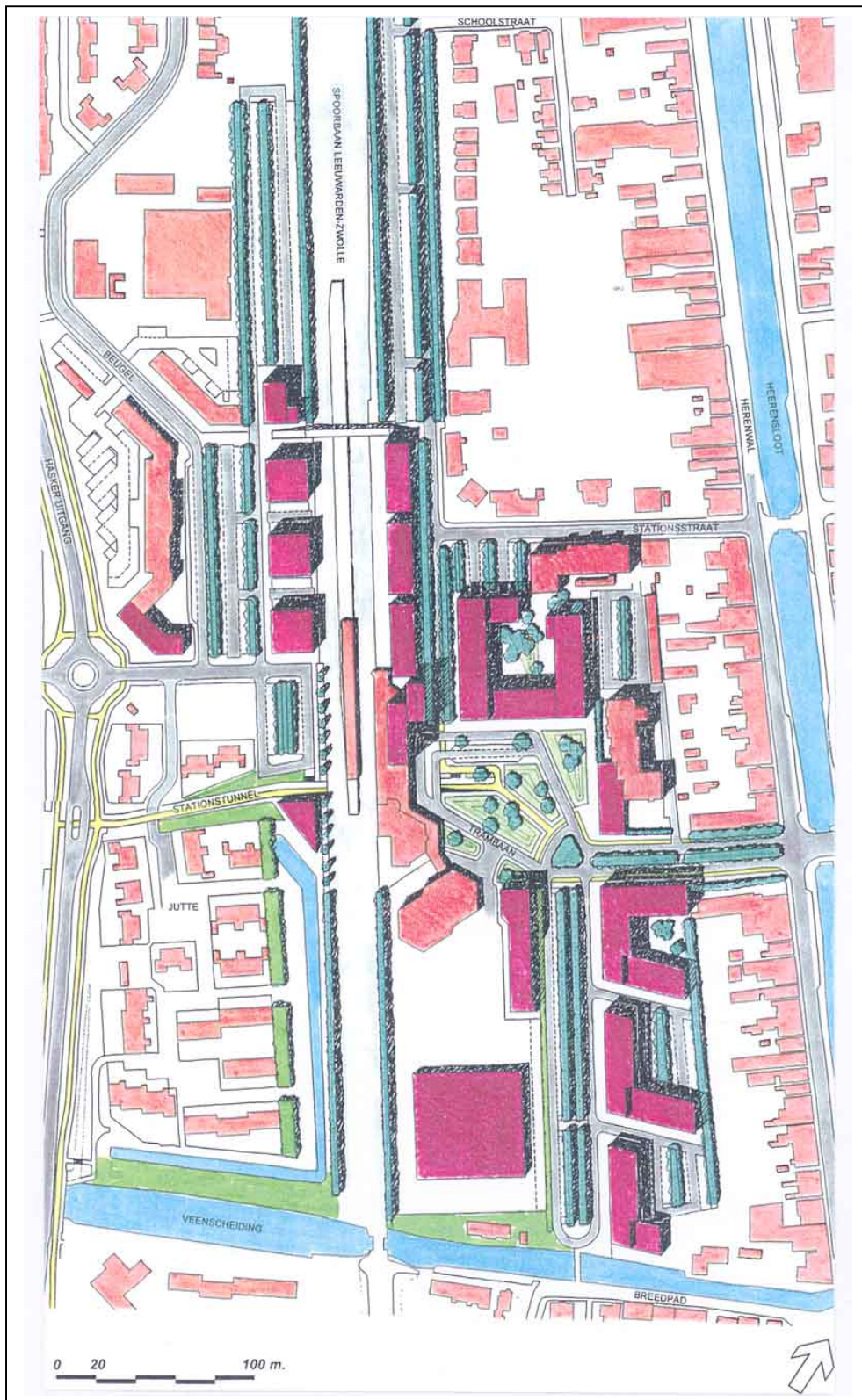
Stationsgebied

- bij het gebied van het Stationsplein en de Trambaan ligt het primaat bij openbaar vervoer en een menging van kantoor- en woonfuncties;
- volgens de afspraken in de Structuurschets A7 zullen kantoren in Heerenveen per vestiging niet meer dan 2500 m² bruto vloeroppervlak kennen. Een vrijstelling tot 5000 m² is mogelijk, mits er sprake is van een duidelijke ondersteuning voor de regionale-economische functie van de A7-zone en geen verdringing plaatsvindt van de grootschalige kantorenfunctie van Leeuwarden;

- de dienstverlenende bestemming rond het station dient de nodige flexibiliteit te hebben. Dit betekent dat de woonbestemmingen rond het station op meerdere bouwlagen een optie moeten kennen voor de vestiging van commerciële functies;
- vanuit oogpunt van mobiliteitsgeleidend beleid, wordt er naar gestreefd dat bedrijven en diensten zich vestigen met een hoog potentieel openbaar vervoergebruik;
- het gemeentelijk beleid ten aanzien van parkeren bij nieuwe bedrijven en woningen gaat uit van een parkeernorm op eigen terrein van 1 parkeerplaats per 65 m² voor kantoren en 1,2 tot 1,3 parkeerplaats per woning; toetsing op een goede parkeersituatie vindt plaats in het kader van de Bouwverordening (artikel 2.5.30);
- bij het station dienen voldoende parkeervoorzieningen voor lang parkeren aanwezig te zijn, voldoende fietsenstalling en ondersteunende voorzieningen.

Herenwal - Veenscheiding en Herenwal (Noord) - Dubbele Regel - Parallelweg

- in het gebied aan de Herenwal tussen Veenscheiding en Trambaan, (uitloper centrum) kunnen met het oog op de nabijheid van het centrum en het station, bedrijvigheid met persoonlijke en zakelijke dienstverlening en bepaalde binnenstadsbedrijven worden gevestigd, maar géén detailhandel. Hierbij dient door de nieuwe bedrijven geen afbreuk gedaan te worden aan de woonkwaliteit ter plekke. Bovendien wordt erop gelet dat de voorzieningen en de bedrijven een ondersteuning voor het centrumniveau van Heerenveen vormen;
- in het gebied tussen Trambaan en Stationsstraat (overgangsgebied) overheerst een mengeling van de woonfunctie, detailhandel en dienstverlenende bedrijvigheid; de functies wonen en detailhandel kunnen in dit overgangsgebied vervangen worden door dienstverlenende bedrijvigheid, mits passend bij de aard en schaal van de omgeving;
- in het gebied ten noorden van de Stationsstraat ligt het prismaat bij de woonfunctie. Er is geen vestigingsmogelijkheid van nieuwe afwijkende functies in woonpanden. De aard en de milieubelasting van de toegestane bedrijven is zódanig dat bedrijven temidden van de woonfunctie goed kunnen blijven functioneren;
- voor het gehele plangebied geldt een bevestiging van het aantal en de aard van de horecabedrijven; er zijn nu drie restaurants op de wal en een schip met een eetgelegenheid (pannenkoekschip), aangemeerd aan de Fok. Vestiging van nachthoreca is met het oog op de woonfunctie van de Herenwal ongewenst;
- voor een ligplaats in de Heerensloot geldt de gemeentelijke Woonschepenverordening. De Herenwal biedt ligplaats met bewoning voor ten hoogste zes “bruine schepen” tegenover de in de Woonschepenverordening genoemde adressen aan de Herenwal;
- de woonschepenhaven aan de Polderdijk biedt ligplaats voor woonschepen. De woonschepenhaven wordt in het bestemmingsplan vastgelegd;
- de ligplaats met een horecafunctie valt niet onder de Woonschepenverordening. Het bestemmingsplan wordt in verband met het vastleggen van de horecamogelijkheden, aanvullend ingezet.



Figuur 6. Beeldvorming Ontwikkelingsvisie Stationsgebied

4. 2. Stedebouwkundige uitgangspunten

4.2.1. Stationsgebied

Het Stationsgebied heeft potenties door zijn ligging op een knooppunt van openbaar vervoerslijnen. Uitgangspunt is dat het gebied een stedelijk karakter en commerciële waarde zal uitstralen. Rond het station wordt een invulling gerealiseerd die past bij een middelgrote plaats als Heerenveen.

Met de nieuwe stedebouwkundige inrichting rond het station komt een plan tot stand waarbij de karakteristieke noord-zuid-structuurlijnen van Heerenveen worden versterkt.

De lege ruimte langs het spoor wordt gedefinieerd, met duidelijke entrees aan de Parallelweg en de K.R. Poststraat (zie figuur 6). Aan het nieuwe Stationsplein komt bebouwing die de ruimte duidelijk definieert en begrensd.

Situering en bouwhoogtes worden zó gekozen dat een duidelijke overgang plaatsvindt naar het aangrenzende gebied. Uit stedebouwkundig oogpunt is het wenselijk een accent te leggen bij het station; hier zal een hoger gebouw (12 bouwlagen) voor zorgen.

De noordelijke wand van het Stationsplein is opgevuld met twee nieuwe gebouwen. Aan de oostzijde is de wand begrensd met het appartementencomplex de Bielzen. De noordoosthoek van het nieuwe Stationsplein wordt ingevuld met een appartementencomplex (6 tot 7 bouwlagen) en een kantorencomplex, variërend in hoogte van 5 tot 6 bouwlagen langs het nieuwe plein en 4 tot 6 bouwlagen langs de verlengde Parallelweg. Op deze wijze wordt, zonder aan de sociale veiligheid te tornen, de kantorenfunctie in het gebied versterkt.

De bebouwing langs het spoor aan de noordzijde van het station zal bestaan uit drie kantoorgebouwen van 4 bouwlagen, parkeerdekken en een markant gebouw van 12 bouwlagen, dat gedeeltelijk is geprojecteerd over de NS-fietsenstalling.

Door het planten van bomen en de aanleg van gazons heeft het Stationsgebied een groener karakter gekregen, passend bij het beeld van Heerenveen. Het rechtlijnig beloop van de noord-zuid-lijnen (spoor, wegen) kan verder worden benadrukt door langs wegen en spoor schermen met bomen te plaatsen. De groenstrook langs de Parallelweg blijft in het kader van dit plan grotendeels behouden.

4.2.2. Herenwal - Veenscheiding en Herenwal (Noord) - Dubbele Regel - Parallelweg

Herenwal

Voor het oudere gebied met veel karakteristieke waarden is de Herenwal maatgevend. De ruimte van de Herenwal, Dubbele Regel en Veenscheiding maakt deel uit van een samenhangend stedenbouwkundig waardevol gebied van typerende bebouwingswanden; weg, kadewand, vaart en bruggen en aan de overzijde de Fok met eveneens een bepalende bebouwingwand.

De verkaveling van de Herenwal bestaat uit diepe percelen, regelmatig en haaks op de Herenwal. Er staan vrijwel alleen individuele panden.

Het bebouwingsbeeld bestaat in hoofdzaak uit één bouwlaag met kap. Van oorsprong gaat het vooral om woonhuizen, hoewel veel ervan nu een andere functie kennen. Op een aantal punten komen functioneel herkenbare, afwijkende gebouwen voor, zoals een kerk, bedrijfspand of school.

De bebouwing langs de Herenwal kan in samenhang met de brede Herenwal zelf, de kademuren en de Heerensloot tot het beeldbepalend stadsgezicht van Heerenveen gerekend worden.

De oorspronkelijke stedenbouwkundige structuur is hier nog gaaf. Datzelfde geldt voor de Dubbele Regel, waar het oorspronkelijke smalle profiel en de kleinschalige bebouwing in een gesloten gevelwand nog aanwezig is. Brug en brugwachterswoning en de aantakking op de Polderdijk, eveneens met een smal profiel, vertegenwoordigen hier de oorspronkelijke, stedenbouwkundige waarden.

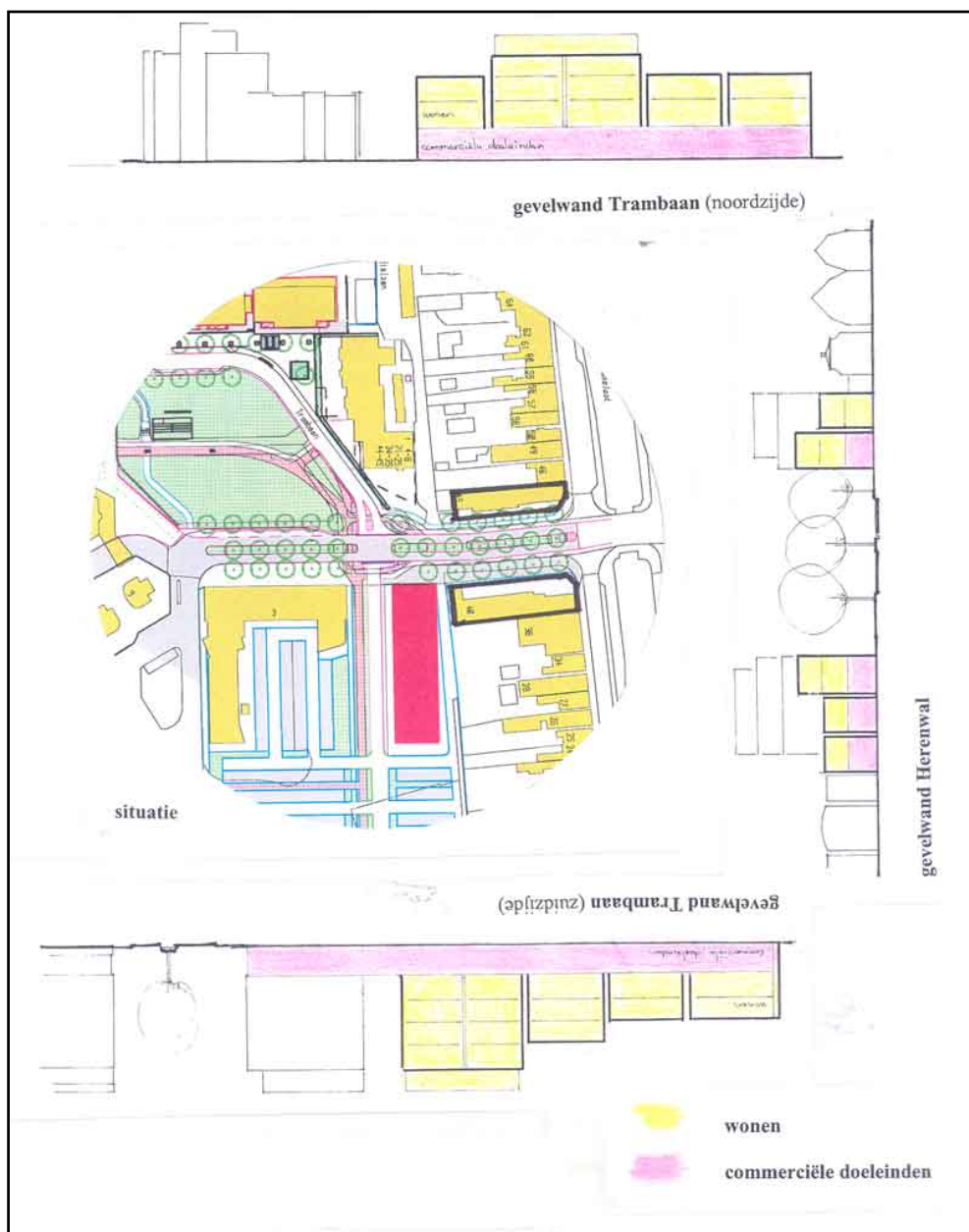
Ten aanzien van het oorspronkelijke beeld langs de Herenwal is een aantal verstoringen te constateren. De doorbraak van de K.R. Poststraat heeft geleid tot het ontbreken van een duidelijke hoekmassa op beide hoeken van de Herenwal. In de bebouwingswand van de Herenwal zelf zijn invulling van voormalige woonpanden als garagebox, gaten in de wand afgeschermd met een schutting en incidenteel hogere bebouwing zonder kap, als verstorend aan te merken. Het bestemmingsplan zal voor de gewenste herinvullingen aan de Herenwal een ruimtelijk kader bieden, waarbij de beeldkwaliteit van de Herenwal maatgevend is.

Van oorsprong staan in de Stationsstraat en aan het Stationsplein grotere stadswoningen, bedrijfspanden en villa's met ruime tuinen. In het gebied zijn nu diverse initiatieven om verouderde panden te vervangen.

In het bestemmingsplan wordt verder rekening gehouden met herontwikkeling op de percelen Stationsplein 2, de panden Stationsstraat 8-10 en Stationsstraat 3-5.

4.2.3. Binnengebied tussen Herenwal en Parallelweg

Voor het gebied tussen de Herenwal en de Parallelweg en het gebied aan de Dubbele Regel, wordt in het algemeen gestreefd naar een duurzame verbetering van het stedelijk (woon)milieu. Het binnenterrein vormt nu een restgebied tussen achtertuinen, zonder duidelijke begrenzingen en met provisorische entrees ten behoeve van de bedrijven en achtererven. De bedrijfssituatie van de aanwezige bedrijven is verouderd. Wanneer er op termijn plannen zijn om de aanwezige bedrijvigheid te saneren, kan een nieuwe invulling van het terrein mogelijk worden.



Figuur 7. Stedebouwkundige uitgangspunten invulling Herenwal / Trambaan

Het binnengebied in het verlengde van de Schoolstraat is al ingevuld met nieuwe eengezinswoningen. Het gebiedje aan de noordkant van de Dubbele Regel, met woon- en opslagpanden, staat al een aantal jaren op de lijst voor de stadsvernieuwing; er zijn al diverse schetsen voor gemaakt. De nieuwbouw zal hier naar schaal passend zijn voor de karakteristieke, kleinschalige omgeving. Daarbij zal altijd het toekomstperspectief van de randen van de Parallelweg en de Herenwal betrokken worden. Invulling zal uitsluitend ten goede komen aan de verbetering van het woonmilieu aan Herenwal, Schippershof, Schoolstraat, Parallelweg en Dubbele Regel.

In eerste instantie kan het binnengebied slechts op dié plekken ingevuld worden waar een kwalitatief goede invulling is te maken, namelijk bij de toegangen tot het binnengebied bij de steenhouwerij en direct achter het Schippershof. Het overige deel van het binnengebied is te smal voor een invulling met woningen. Hier kan bij vertrek van bedrijvigheid slechts een openbaar binnenhof worden gerealiseerd.

4.2.4. Samenvatting

Samenvattend gelden ten behoeve van de vertaling naar het bestemmingsplan de volgende uitgangspunten voor de stedenbouwkundige en ruimtelijke waarden van het plangebied.

Stationsgebied

- bij de inrichting van het gebied zal de kenmerkende noord-zuid-gerichte structuur van Heerenveen worden benadrukt. Dit zal zowel door bebouwing als door inrichting van de openbare ruimte gestalte krijgen;
- het nieuwe Stationsplein zal een grootschalige pleinvorming kennen en in samenhang een duidelijke wandvorming van grootschalige, individueel herkenbare gebouwen. Naar de Parallelweg toe zal de bouwhoogte aflopen, in aansluiting op het daar heersende bebouwingsbeeld;
- de bebouwing langs het spoor aan de noordzijde van het station zal bestaan uit kantoorbebouwing van maximaal 4 bouwlagen met een mogelijk parkeerdek alsmede een markant gebouw van 12 bouwlagen dat geprojecteerd is op een NS-fietsenstalling.

Herenwal e.o.

- behoud van de bestaande stedenbouwkundige structuur aan de Herenwal en Dubbele Regel, Parallelweg, Stationsstraat en Stationsplein én Schoolstraat, is uitgangspunt. Dit zal planologisch vertaald worden in het vastleggen van een gevelbouwgrens, een goothoogte en een dakhelling;
- bij nieuwe invullingen wordt ten aanzien van massa en architectuur eraan gestreefd een straat- en bebouwingsbeeld te realiseren in samenhang met de bestaande situatie. De bouwvolumes zullen overeenkomstig het bestaande beeld zijn;
- het architectuurbeeld van de nieuwbouw aan het Stationsplein en in de Stationsstraat is geënt op kantige bouwvolumes met een historiserende architectonische werking;
- aan het Stationsplein zullen de bouwhoogtes een samenhang met het belastingkantoor hebben;
- in geval van vernieuwing van de hoeksituaties van de Herenwal bij de K.R. Poststraat / Trambaan geldt de wand van de Herenwal als maatgevend; pas in tweede instantie de samenhang met de hoeken aan de Fok / K.R. Poststraat;
- de beeldbepalende panden en objecten kennen reeds een bescherming op grond van de gemeentelijke Monumentenverordening en worden met het bestemmingsplan niet apart beschermd; hetzelfde geldt voor het rijksmonument, dat op grond van de Monumentenwet bescherming geniet;

- voor het binnengebied tussen de Parallelweg en de Herenwal, benoorden de Schoolstraat, geldt dat bij vernieuwing de randen van het bouwblok grotendeels gehandhaafd moeten blijven;
- in geval van vertrek van de bedrijven uit het binnengebied tussen de Parallelweg en de Herenwal, wordt uitsluitend gedacht aan herinvulling met een woonfunctie. Vanwege de perceelsdiepte is met name vernieuwing met een “woonhof” mogelijk in het breedste, noordelijke deel nabij de steenhouwerij. In het geval van een herinrichting van het gebied zal een herziening van het bestemmingsplan nodig zijn.

5. TOETS AAN OMGEVINGSASPECTEN

5. 1. Wet geluidhinder

5.1.1. Wegverkeer

De Wet geluidhinder omvat een regeling die erop gericht is om geluidhinder in de toekomst niet te doen toenemen en een verslechtering van de geluid-situatie te voorkomen.

Voor alle wegen geldt daarom een zone waarbinnen een onderzoeksplicht van kracht is naar de geluidbelasting vanwege het wegverkeer. Deze zone geldt in principe niet voor wegen binnen een woonerf of een vergelijkbare 30-km/u-zone. Ook geldt de zone niet wanneer met akoestisch onderzoek aangetoond kan worden dat de geluidbelasting binnen 10 meter uit de as van de meest nabijgelegen rijstrook 50 dB(A) of minder bedraagt.

Dat neemt niet weg dat, ondanks het feit dat deze wegen geen zone hebben, gemeenten in bepaalde situaties (zoals een busstation) de verantwoordelijkheid houden voor geluidhinder en ook in 30-km/u-gebieden akoestisch onderzoek kunnen verrichten en een eventuele hogere waarde kunnen motiveren.

Voor de wegen waarlangs een zone van kracht is, geldt een onderzoeksplicht; in deze zones worden in het bestemmingsplan de resultaten verwerkt van de berekende geluidhinder van het wegverkeer ten opzichte van:

- toestaan van uitbreiding van bestaande geluidgevoelige functies;
- toestaan van vestiging van nieuwe geluidgevoelige functies.

Voor de mogelijke vestiging/uitbreiding van geluidgevoelige functies geldt dat in het kader van het bestemmingsplan eerst onderzoek moet worden gedaan of kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde óf dat hiervoor een ontheffing voor een hogere grenswaarde kan worden afgegeven. Deze ontheffing moet zijn verleend voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld.

In het plangebied Stationsgebied - Herenwal e.o. is het geluid van het wegverkeer relevant op de doorgaande weg Trambaan - Stationsplein, waarbij alleen het traject Trambaan - busstation richting brug zoneplichtig is, omdat daar een snelheid van 50 km/uur geldt. De overige wegen zijn weliswaar aangewezen als 30-km/u-zone, maar als gevolg van de geluidhinder (o.m. van het busverkeer naar en van het station) heeft de gemeente op gevoelige locaties van deze 30-km/u-zone toch de geluidbelasting van het wegverkeer berekend bij geluidgevoelige bestemmingen. Hiervan moet verantwoording worden afgelegd in verband met toetsing of met het plan zal kunnen worden voldaan aan de eisen van het Bouwbesluit, de gecumuleerde gevelbelasting ten gevolge van het wegverkeer op alle omliggende wegen. Het Bouwbesluit vereist een maximaal binnenniveau in verblijfsruimten van een woning van 35 dB(A).

In bijlage 1 is onderzoek naar de gevelbelasting ten gevolge van (gecumuleerd) wegverkeer opgenomen voor gebouwen met geluidgevoelige functies, die in het voorliggende bestemmingsplan worden bestemd, maar nog niet zijn gerealiseerd.

Vastgesteld is dat voor de volgende bestemmingen de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) als volgt wordt overschreden:

Woontoren NS-station	62 dB(A);
Stationsplein 2	60 dB(A);
Herenwal 101	53 dB(A).

Omdat hier een 30-km/uur-regime van toepassing is, zijn de voorkeursgrenswaarden van de Wet geluidhinder niet van toepassing en behoeft dus geen ontheffing hogere grenswaarde te worden aangevraagd. Dat neemt niet weg dat er vanuit een goede ruimtelijke ordening wel sprake moet zijn van een aanvaardbare situatie.

Ten aanzien van de woontoren acht de gemeente het van belang vanuit stedenbouwkundige overwegingen om ter hoogte van het station een hoogteaccent te realiseren. Dit is aangegeven in paragraaf 4.2. (Stedenbouwkundige uitgangspunten voor het Stationsgebied). Deze hoge bebouwing past in het gemeentelijk beleid van het versterken van de stedenbouwkundige kwaliteit van het Stationsgebied. Wat betreft woonsituatie biedt de woontoren een bijzonder milieu in de directe nabijheid van station en centrum. Deze woonsituatie wordt in het Woonplan De Ambitie-Plus als gewenst aangegeven.

Ten aanzien van het bestemde appartementengebouw aan het Stationsplein 2 geldt dat deze bebouwing in de plaats komt van bestaande bebouwing en zich voegt in de lijn van bestaande bebouwing langs de Trambaan en het Stationsplein. Om deze reden treedt er geen verandering van de bestemde geluidbelasting op en de gevelbelasting wijkt niet of nauwelijks af van de gevelbelasting die aangrenzende woningen ondervinden.

Voor de woontoren nabij het NS-station en het appartementengebouw Stationsplein 2 geldt bovendien dat de gebouwen al een hogere geluidbelasting zullen ondervinden vanwege het spoor en de geluidbelasting in het kader van het spoorweglawaai wordt verantwoord.

Bij de ontwikkeling van Herenwal 101 is van belang dat het hier een invulling van een open plaats in de bebouwing betreft, waarbij een stedenbouwkundig verbeterde situatie wordt bereikt. Hetzelfde geldt voor Herenwal 86. Dit is een herontwikkeling van een voormalig bedrijfspand, waarmee de woonfunctie langs de Herenwal wordt versterkt.

Een laatste argument om geen ontheffing voor een hogere waarde te verlenen op grond van de Wet geluidhinder is dat in alle gevallen geldt dat op grond van het Bouwbesluit een zeker maximaal binnenniveau van geluidbelasting is gegarandeerd.

5.1.2. Spoorweglawaaai

Door het gebied loopt een gedeelte van de spoorlijn van het traject Zwolle - Leeuwarden (eindstation). Ten aanzien van geluidgevoelige functies langs dit traject dient rekening gehouden te worden met spoorweglawaaai.

De Wet geluidhinder stelt hiertoe regels. De ligging van de geluidcontour ten gevolge van de spoorlijn dient te worden onderzocht en daarin de geluidbelasting op de gevels van panden die aangemerkt worden als geluidgevoelig object. Vanuit de uitkomsten van het onderzoek kunnen door de wet bedoelde maatregelen genomen worden. In het plangebied gaat het met name om bestaande en nieuwe woningen in de zone van de spoorlijn. Opvallend element daarin is de geplande woontoren van 12 bouwlagen, tegen de spoorlijn aan.

De eisen die de wetgever (Wgh) stelt zijn nader omschreven in het Besluit geluidhinder spoorwegen (Bgs, 1987). Het Bgs stelt regels tot het voorkomen van nieuwe geluidhinderlijke situaties bij spoorwegen. Het Bgs bepaalt onder andere dat langs iedere spoorweg een geluidzone ligt. De op dit moment hier gehanteerde zone is 300 meter.

Binnen de zone gelden maximale geluidgrenswaarden die bij "uitwendige scheidingsconstructies" van woningen in acht genomen moeten worden. Voor woningen is in het huidige Bgs de voorkeursgrenswaarde vastgelegd op 57 dB(A). Bij de situering van nieuwe geluidgevoelige functies is het noodzakelijk aan te tonen op welke wijze aan deze grenswaarde wordt voldaan. Aan GS kan een gemotiveerd verzoek tot ontheffing worden gedaan indien men een hogere grenswaarde wenst. In het Bgs is aangegeven dat de maximale ontheffingswaarde 70 dB(A) bedraagt.

Uit onderzoek (bijlage 1) blijkt dat de volgende ontwikkelingen in het plan de grenswaarde van 57 dB(A) overschrijden:

Woontoren NS-station	65 dB(A);
Stationsplein 2	60 dB(A);
Arriva-terrein	59 dB(A) (uitwerking ex artikel 11 WRO).

De gemeente Heerenveen baseert de akoestisch berekeningen van het spoorweglawaaai op het peiljaar 2004 en niet op de Prognose railverkeer 2010 - 2015 volgens het Akoestisch Spoorboekje. De gemeente heeft hiervoor meerdere redenen:

- de railprognose 2010 - 2015 is gebaseerd op invoergegevens van intensivering volgens een theoretisch model; voor het baanvak Zwolle - Leeuwarden resulteert deze modelberekening in een verhoging van de belasting van 3 tot 4,7 dB(A) ten opzichte van het peiljaar 2004; de railprognose 2010 - 2015 gaat uit van een sterke intensivering, waarvoor echter geen plannen bekend zijn, op het baanvak Zwolle - Leeuwarden. Reeds vanaf het jaar 2000 is aan het Ministerie van VROM meege-deeld dat de railprognose 2010 - 2015 voor vier gemeenten binnen de regio De Friese Wouden niet juist is;

- met eerdere prognoses (2005 - 2010) en publicaties omtrent het stiller worden van materieel en banen, is de verhoging van de railprognose 2010 - 2015 niet te rijmen;
- de prognose 2010 - 2015 is eenzijdig opgesteld door de capaciteitsbeheerder ProRail, en valt niet onder verantwoordelijkheid van de Minister van VROM, waartoe juridisch ook geen aanleiding is. De Minister van VROM adviseert hieromtrent dat bij twijfel over de juistheid van de prognose mag worden uitgegaan van de huidige situatie;
- de prognose 2010 - 2015 gaat volledig uit van intensivering van het spoorweglawaaï als gevolg van intensiever gebruik door personen- en goederentreinen, bij een gelijkblijvende (geluid)technische situatie van infrastructuur en spoorwegmaterieel. De prognose gaat daarbij geheel voorbij aan door de overheid gestimuleerde maatregelen bij de bron. Door de Minister van VROM is hiertoe een Innovatieprogramma opgesteld met als doel tot een aanmerkelijke reductie van de geluidemissie te komen.

De prognose 2010 - 2015 kan een goed hulpmiddel zijn voor het te voeren beleid, ofwel een beleidsmatig gewenste groei van het vervoer over spoor. (ontwerp Nationaal Verkeers- en Vervoersplan deel 1). Voor deze intensivering in het Noorden wordt hiervoor na 2010 van realisering van de Zuidoostspoorlijn uitgegaan.

Voor de situaties bij Heerenveen bestaat er echter gegronde twijfel over de berekening van de railprognose 2010 - 2015. Bijgevolg gaat de gemeente Heerenveen in haar akoestische berekeningen van het railverkeerslawaaï, uit van het peiljaar 2004. De akoestische berekening is opgenomen in bijlage 1.

Gedeputeerde Staten hebben voor de genoemde ontwikkelingen een ontheffing hogere grenswaarden verleend bij besluit van 6 november 2007 tot de hierboven genoemde waarden (zie bijlage 10 bij de toelichting)

5. 2. Milieuhinder van bedrijven

De aard van de toegelaten bedrijven wordt vastgelegd door middel van een op milieubelasting gebaseerde Bedrijvenlijst welke is opgesteld door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (Bedrijven en milieuzonering, 2001).

Bedrijven worden in de lijst ingedeeld in milieucategorieën, waarbij 1 de lichtste vorm van bedrijvigheid is en 6 de zwaarste vorm.

Het gebied langs de Herenwal en rond het Stationsplein is vanouds een gebied met bedrijvigheid. De bedrijven die nu nog aan (achter) de Herenwal zijn gevestigd zijn kleinschalig en veelal lokaal verzorgend van aard. Deze bedrijven behoren tot categorie 1 of 2 van de Bedrijvenlijst. Er geldt een minimale afstand van 10 of 50 meter ten aanzien van gevoelige functies zoals wonen en scholen.

Uitgangspunt voor het bestemmingsplan is dat bedrijven van milieucategorie 1 en 2 in het gebied thuishoren en planologisch ingepast moeten kunnen worden.

Verspreid in het plangebied zijn enkele bedrijven aanwezig die tot een hogere categorie worden gerekend.

Een drukkerij, een garagebedrijf met autospuiterij en een steenhouwerij (natuursteenbewerkingsbedrijf), een technisch installatiebedrijf en een groothandel in farmaceutische artikelen, behoren tot milieucategorie 3. Hiervoor geldt een gewenste afstand van 50 of 100 meter ten opzichte van gevoelige functies.

In het bestemmingsplan zullen deze bedrijven van milieucategorie 3 per bedrijfstak (SBI-code) worden bestemd. Hinder ten opzichte van de nabijgelegen bestaande woonfunctie wordt geregeld via de milieuvergunning van de bedrijven.

5. 3. Bodemverontreiniging

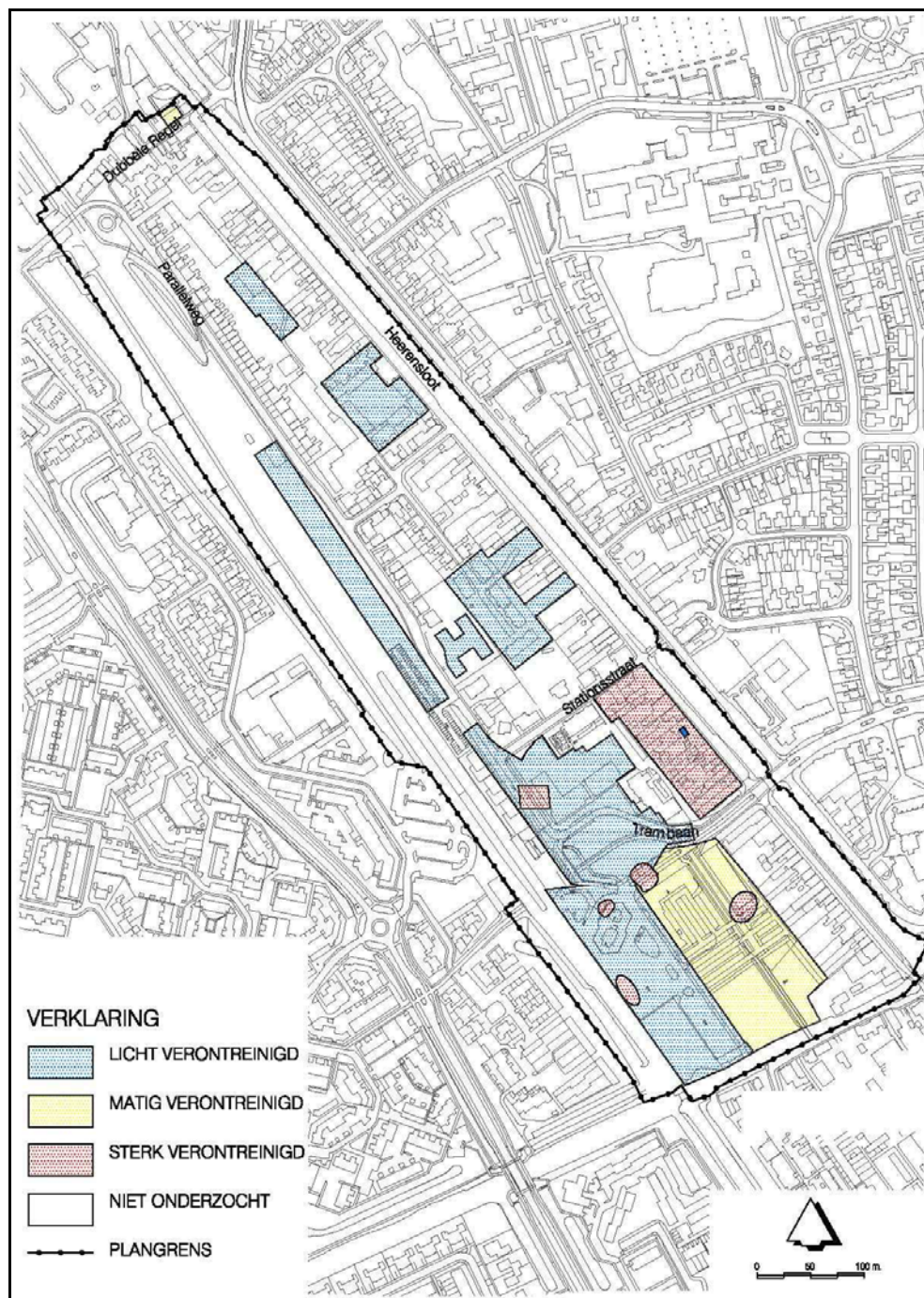
Een deel van het plangebied is bestemd voor nieuwe bebouwing. Milieuwetgeving (de "schone-grondverklaring") waarborgt dat er in geval van nieuwbouw geen sprake is van risico's voor de volksgezondheid.

De Wet Ruimtelijke Ordening en het bestemmingsplan zijn slechts zijdelings bij de bodemsituatie betrokken en wel vooral waar het gaat om het "historisch onderzoek" wat betreft het bodemgebruik. Mogelijk verdachte plekken dienen te worden gesignaleerd. Dit is met name van belang omdat een deel van het plangebied in aanmerking komt voor nieuwe bebouwing, hetzij van grootschalige kantoorgebouwen, hetzij van appartementen en van gezinswoningen. In het noordelijk deel van het plan, in de omgeving van Dubbele Regel en tussen Herenwal en Parallelweg, zijn enkele stadsvernieuwingsprojecten aan de orde.

Figuur 8 geeft een signaleringskaart van de bodemsituatie voor zover thans onderzocht is. Dit onderzoek is uitgevoerd met het oog op ontwikkelingen die er op korte termijn kunnen gaan spelen.

Voor de gebieden die niet onderzocht zijn geldt vanuit de historische achtergrond dat er argwaan dient te zijn ten aanzien van de bodemsituatie. Op dit moment loopt er een groot onderzoek aan de Herenwal.

In het Ontwikkelingsprogramma ISV 2000 - 2004 van de gemeente Heerenveen is onder meer het Stationsgebied genoemd als een gebied waar het bodemprogramma van belang is. Het voormalige tankstation Trambaan 3 en de eigendommen van Arriva (Trambaan 3, deellocaties 2 t/m 5) zijn bekende ernstige gevallen van bodemverontreiniging. Deze objecten staan op de provinciaal lijst (UPM). Deze locaties zijn op het voorlopig saneringsprogramma 2000 - 2004 opgenomen.



Figuur 8. De bodemsituatie van op verontreiniging onderzochte locaties

5. 4. Externe veiligheid

In 2004 is het Besluit Milieukwaliteitseisen Externe Veiligheid (BEVI) van kracht geworden. Het besluit stelt eisen aan de risico's ten gevolge van gevaarlijke stoffen bij inrichtingen.

Daarnaast is in 2004 de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen van het Ministerie van V&W en VROM (C-RNVGS) verschenen waarin het beleid ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen is opgenomen. De laatste betreft een circulaire, maar afwijking is alleen gemotiveerd mogelijk. Tot slot is wat betreft risico's voor de burgerij het Vuurwerkbesluit van belang.

In de besluiten en de circulaire zijn normen opgenomen ten aanzien van risico's van activiteiten met gevaarlijke stoffen op de omgeving. De normen zijn opgenomen ten aanzien van het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het plaatsgebonden risico is het risico dat een persoon die zich buiten de inrichting/activiteit bevindt, komt te overlijden ten gevolge van een incident met gevaarlijke stoffen binnen de inrichting, of ten gevolge van de activiteit. Het groepsrisico is een maat voor het aantal slachtoffers dat komt te overlijden ten gevolge van een incident met gevaarlijke stoffen binnen de inrichting, of ten gevolge van de activiteit.

De gemeentelijke milieudienst heeft vastgesteld dat in het plangebied of het mogelijke invloedsgebied geen inrichtingen zijn gelegen waar het BEVI van toepassing is, c.q. onderzoek naar PR en GR is niet relevant. Ten aanzien van vervoer van gevaarlijke stoffen is alleen het spoor een mogelijke risicoroute. Over de wegen binnen het plangebied is geen transport van gevaarlijke stoffen toegestaan. Uit gegevens van ProRail is naar voren gekomen dat over het spoor Zwolle - Leeuwarden geen transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Ten aanzien van risico's van transporten is onderzoek van het PR en GR niet relevant.

5. 5. Luchtkwaliteit

Onderzoek van de gemeentelijke Milieudienst wat betreft luchtkwaliteit toont aan dat het plan wettelijk, op grond van het Besluit Luchtkwaliteit 2005 (Blk), niet op bezwaren stuit. Bij plannen in het kader van de WRO dient op grond van dit besluit aandacht te worden besteed aan de luchtkwaliteit ter plaatse. Zowel bij nieuwe ontwikkelingen alsook bij conserverende plannen moet er gekeken worden wat voor situatie wordt bestemd en welke relatie er is tot luchtkwaliteit.

Het BLk kent luchtkwaliteitseisen voor meerdere stoffen, maar alleen stikstofdioxide en fijn stof kunnen in dit geval een probleem vormen binnen het invloedsgebied van drukke wegen in en in de buurt van het plangebied. De berekende situaties bevinden zich aan de Schans, de K.R. Poststraat, de Herenwal en de Trambaan. Er blijkt voor de berekende jaren 2010 en 2020 dat de gevolgen van het bestemmingsplan Stationsgebied - Herenwal e.o. voor luchtkwaliteit niet zullen leiden tot overschrijding van de normen. Het Onderzoek luchtkwaliteit is opgenomen in bijlage 3 bij de toelichting.

5. 6. Ecologische toets

Op grond van de *Europese Vogel- en Habitatrichtlijn*, de *gewijzigde Natuurbeschermingswet 1998* en de *Flora- en faunawet* is in het kader van het bestemmingsplan inzicht nodig in de mogelijk effecten van enige voorgenomen (her)invulling van terreinen op de aanwezige ecologische waarden. Het bestemmingsplan mag niet strijdig zijn met de vereiste ecologische bescherming.

Het voorliggende bestemmingsplan is in hoofdzaak een plan voor een bestaand stedelijk gebied met beperkte ecologische potenties. Behalve dan de grachten van Heerensloot en Veenscheiding en enig groen langs het spoor en bij het Stationsplein. Wel biedt het plan locaties met nieuwe invulmogelijkheden.

Voor enkele nieuwe ontwikkelingen in het plangebied heeft de gemeente Heerenveen de ecologisch situatie laten onderzoeken. Het betreft de nieuwbouw die via een uit te werken bestemming mogelijk is in het zuidelijk deel van het plan en de nieuwe invulling met een appartementengebouw bij de Dubbele Regel. De onderzoeksresultaten kunnen als maatgevend worden beschouwd voor het gehele plangebied. De onderzoeken zijn opgenomen in bijlage 4.

Van strijdigheid op grond van de Natuurbeschermingswet en de Vogel- en Habitatrichtlijn is bij het bestemmingsplan geen sprake. Het plangebied ligt niet in of in het invloedsgebied van enige wettelijk aangewezen speciale beschermingszone.

Ook is beoordeeld dat naar verwachting de haalbaarheid niet in het geding is op grond van de Flora- en faunawet. Aandachtspunt is dat het plangebied zich leent als foerageergebied en verblijfplaats voor vleermuizen.

Afgezien van onderzoek naar de noodzaak van bescherming van aanwezige soorten flora en fauna bij bouwwerkzaamheden, geldt dat op grond van de wetgeving altijd het zorgvuldigheidsprincipe moet worden gehanteerd.

Voor vogels kritieke werkzaamheden, zoals het weghalen van bomen en struiken en het slopen van gebouwen, waar vogels broeden, dienen buiten het broedseizoen (tussen 15 maart en 15 juli) te worden uitgevoerd.

Voorafgaande aan de sloop van gebouwen, moet onderzoek gedaan worden naar het voorkomen van de verblijfplaats van vleermuizen in de periode dat vleermuizen actief zijn (april tot september). Indien vleermuizen blijken voor te komen dient een ontheffingsaanvraag te worden ingediend.

5. 7. Cultuurhistorie en archeologie

In 1992 werd door een groot aantal EU-landen, waaronder ook Nederland, op Malta het Europese Verdrag van Valletta ondertekend, met als doel om het (Europese) archeologische erfgoed veilig te stellen.

Dit verdrag moet met name gestalte krijgen in het ruimtelijke ordeningsbeleid van provincies en gemeenten, wat betekent dat bij de voorbereiding van bestemmingsplannen meer aandacht moet worden besteed aan de (mogelijke) aanwezigheid van archeologische waarden en waar nodig een beschermende regeling moet worden opgenomen ten aanzien van die archeologische waarden.

Ter implementatie van het verdrag van Malta in de Nederlandse wetgeving zal waarschijnlijk in 2007 de nieuwe Monumentenwet in werking treden. Het wetsvoorstel verplicht gemeenten bij het opstellen van bestemmingsplannen rekening te houden met de in hun bodem aanwezige waarden.

De provincie heeft ter ondersteuning de Friese Archeologische Monumentenkaart Extra (FAMKE) gemaakt, samen met de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB). De FAMKE bevat niet alleen een overzicht van bestaande archeologische monumenten, maar tevens van (nog) niet beschermde archeologische terreinen, alsmede verwachtingszones, met potentiële archeologische waarden.

Het plangebied behoort wat betreft de periode Bronstijd - Steentijd tot het aanbevelingsniveau van karterend onderzoek 2. In deze gebieden kunnen zich op enige diepte archeologische lagen uit de Steentijd bevinden, die zijn afgedekt door een veen- of kleidek. Mochten zich hier archeologische resten bevinden, dan zijn deze waarschijnlijk goed van kwaliteit. De provincie beveelt daarom aan om bij ingrepen van meer dan 2500 m² een karterend (boor)onderzoek uit te laten voeren.

In het gebied kunnen zich archeologische resten bevinden uit de periode midden-Bronstijd - vroege Middeleeuwen. De FAMKE geeft het aanbevelingsadvies van Middeleeuwen: Karterend onderzoek 3. Het gaat hier dan met name om vroeg- en vol-middeleeuwse veenontginningen. Daarbij bestaat de kans dat er zich huisterpjes uit deze tijd zich in het plangebied kunnen bevinden.

In de omgeving van het plangebied (overzijde Veenscheiding - Heerensloot is een terrein van hoge archeologische waarde bekend in het Centraal Monumenten Archief (CMA) van de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB). Het betreft de kern van het veenontginningsdorp Heerenveen, dat dateert uit de late Middeleeuwen.

De provincie beveelt aan om bij ingrepen van meer 5000 m² een historisch en karterend onderzoek te verrichten, waarbij speciale aandacht moet worden besteed aan eventuele Romeinse sporen en/of vroeg-middeleeuwse ontginningen.

Mochten er, als gevolg van het karterend archeologisch onderzoek, één of meerdere vindplaatsen worden aangetroffen, dan zal uit nader (waarde-rend) onderzoek moeten blijken hoe waardevol deze vindplaatsen zijn.

De aard van dit waarderend (vervolg)onderzoek hangt af van het type aangetroffen vindplaats, en de strategie van onderzoek dient te worden bepaald door het desbetreffende onderzoeksbureau.

De resultaten van het karterend onderzoek kunnen ook uitwijzen dat de voorgenomen ingreep niet bezwaarlijk is, of met welke randvoorwaarden in het plan rekening dient te worden gehouden.

Mocht het plangebied een bebouwde kom betreffen, dan dient in de onderzoeksstrategie rekening te worden gehouden met recente verstoringen die zich kunnen hebben voorgedaan.

In het gebied is een archeologisch onderzoek uitgevoerd ten behoeve van nieuwbouwwontwikkelingen bij het NS-station aan de oostzijde van het spoor. Bij het onderzoek bleek de bodem tot op grote diepte verstoord. In de boringen en aan de oppervlakte zijn geen archeologische indicatoren aangetroffen. Op basis van dit onderzoek wordt een vervolgonderzoek ten behoeve van de nieuwbouw niet noodzakelijk geacht. Het onderzoek is opgenomen in bijlage 5.

5. 8. Overige omgevingsfactoren

Op verzoek van omwonenden is onderzoek verricht naar de windhinder van de woontoren en naar de schaduweffecten van de nieuwe bebouwing bij het NS-station.

De resultaten van de onderzoeken zijn in de bijlagen 8 en 9 opgenomen.

In het schaduwonderzoek is per maand aangegeven op welke uren schaduweffecten zullen optreden. In het windhinderonderzoek is aangetoond dat in het openbaar gebied maatregelen noodzakelijk zijn ter verbetering van het windklimaat. De onderbouw met de fietsenstalling verbetert wel het windklimaat, maar is op zich onvoldoende voor een verantwoord windklimaat in het doorloopgebied. Door maatregelen op de parkeerdekken en in het openbaar gebied zal dit ondervangen moeten worden. Het bestemmingsplan dient ruimte open te laten voor het plaatsen van windschermen of het aanbrengen van luifels.

6. UITVOERBAARHEID

6. 1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het bestemmingsplan Stationsgebied - Herenwal e.o. is deels een conserverend, deels een ontwikkelingsgericht plan. Het bestemmingsplan sluit aan op het gemeentelijk beleid ten aanzien van de ontwikkeling rond het station en het gebied tussen station en centrum.

De ontwikkeling rond het station kent al een lange weg, waarbij de burger zijn mening op de plannen kon geven. In het Structuurplan Heerenveen is de ontwikkeling als stationslocatie aangegeven. Het structuurplan is verder uitgewerkt in de Ontwikkelingsvisie Stationsgebied uit 1998. Ook over deze visie heeft men gelegenheid tot inspreken gehad.

De reacties van de Ontwikkelingsvisie Stationsgebied zijn verwerkt in het voorontwerp-bestemmingsplan.

Het voorontwerp-bestemmingsplan Stationsgebied heeft in 2004 een inspraak-procedure doorlopen. Tevens is het voorontwerp-bestemmingsplan in het Overleg ex artikel 10 Bro gebracht. De verantwoording en de inhoudelijke aanpassingen naar aanleiding van Inspraak en Overleg zijn in afzonderlijke bijlagen (6 en 7) aangegeven.

6. 2. Economische uitvoerbaarheid

De gemeente dient ten aanzien van financiële betrokkenheid bij ontwikkelingen in het bestemmingsplan verantwoording af te leggen. De herinrichting van de openbare ruimte van het Stationsgebied is de afgelopen jaren uitgevoerd op grond van het Masterplan.

Ten aanzien van de economische uitvoerbaarheid van ontwikkelingen in het plan, die recent zijn uitgevoerd of die op grond van het bestemmingsplan nog kunnen worden uitgevoerd, geldt dat de projecten door private partijen worden uitgevoerd.

Voor de overige delen van het plangebied is het bestemmingsplan conserverend van aard. Hierbij is van gemeentewege geen sprake van een benodigde verantwoording van economische uitvoerbaarheid.

7. VERANTWOORDING AANPASSINGEN

7. 1. Inspraak en Overleg

Het bestemmingsplan (voorheen) "Heerenveen - Stationsgebied" is in het jaar 2005 aan de instanties die betrokken zijn bij het Overleg (ex artikel 10 Besluit op de Ruimtelijke Ordening) voorgelegd. Tevens is aan een ieder de mogelijkheid van inspraak op het voorontwerp geboden.

Zowel de Inspraakreacties als de reacties uit het Overleg leidden tot een voorstel tot aanpassingen in het bestemmingsplan. Het college van Burgemeester en Wethouders heeft deze aanpassingen vastgesteld in de Antwoordnota bestemmingsplan "Stationsgebied" (Inspraak). Het college heeft de reacties op het Overleg vastgesteld in de Nota vooroverleg ex artikel 10 Bro.

De ingekomen reacties en het antwoord van het college op deze reacties zijn weergegeven in de bijlagen 6 en 7.

7. 2. Overige wijzigingen

Als gevolg van de looptijd van de procedure van het bestemmingsplan, was het noodzakelijk om in het bestemmingsplan feitelijke gegevens aan te passen. Tevens is het bestemmingsplan aangepast aan een actuele wijze van bestemmen van de gemeente. Ten aanzien van de planologisch-juridische systematiek wordt tegenwoordig een standaardwijze van bestemmen gebruikt volgens het Handboek Bestemmingsplannen Heerenveen (2006). De voorschriften en de plankaart zijn hierop afgestemd.

Deze aanpassing heeft geen beleidsinhoudelijke veranderingen in het ontwerpbestemmingsplan tot gevolg gehad.

Voor de voorschriften had deze aanpassing tot gevolg dat de Beschrijving in Hoofdlijnen (artikel 3) is vervallen. Voorts is de naam van het bestemmingsplan veranderd van "Stationsgebied" in "Stationsgebied - Herenwal e.o".

8. PLANBESCHRIJVING

8. 1. Wettelijke regeling

Het bestemmingsplan, dat de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden van de gronden in het plangebied vastlegt, is vervat in een plankaart en bijbehorende voorschriften. De wijze waarop deze regeling juridisch wordt vormgegeven, wordt bepaald door de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) en het daarbijbehorende Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro).

Het bestemmingsplan omvat voor een aantal delen een uitgestelde planregeling volgens artikel 11 Wet op de Ruimtelijke Ordening. Ten behoeve van de in het plan opgenomen bestemming "*Wonen - Woongebouw uit te werken*" en ten aanzien van de in artikel 25 opgenomen *Algemene Wijzigingsbepalingen (ex artikel 11 WRO)*, zijn de uitwerkingsregels en criteria voor de wijziging aangegeven ten aanzien van maximale bouwhoogte en ten aanzien van archeologisch onderzoek.

8. 2. Toelichting bouwvoorschriften

- *Bescherming ruimtelijke kwaliteit*

Om de stedenbouwkundige en cultuurhistorische waarden van het gebied te behouden is, naast de standaardregeling van bebouwingsmogelijkheden volgens het bouwschema en het bebouwingspercentage, een gevelbouwgrens opgenomen. De gebouwen moeten met hun voorgevel in deze gevelbouwgrens worden gebouwd. De grens is aangewezen op de plaatsen waar de gevelwandlijn zó beeldbepalend en beeldondersteunend is dat deze extra bescherming nodig heeft. Ook wordt de samenhang en de maat van de panden in de gevelwand een zekere bescherming geboden door het aangeven van een maximaal toegestane perceelsmaat.

Het college van Burgemeester en Wethouders kunnen nadere eisen stellen en vrijstelling verlenen op de bouwvoorschriften. Ter toelichting op deze bevoegdheden het volgende:

- *Gebouwen*

Bij nieuwbouw van gebouwen, zal in het algemeen de bebouwingsstructuur van de omgeving richtinggevend zijn. De bebouwing dient aan te sluiten op de ruimtelijke structuur en het daarmee samenhangende bebouwingspatroon van het aangrenzende gebied.

De vrijstelling van de bebouwingsbepalingen om het binnen het bouwvlak gelegen gedeelte van een bouwperceel tot ten hoogste 100% te bebouwen, zal in het algemeen alleen worden toegestaan indien het een hoeksituatie betreft.

- *Regeling bijgebouwen*

De bouw van aan- en uitbouwen, bijgebouwen en overkappingen moet, behalve aan de kwantitatieve bebouwingsregelingen, in principe aan de volgende eisen voldoen.

1. Er wordt gestreefd naar een herkenbaar onderscheid tussen hoofdbouwen enerzijds en aan- en uitbouwen, bijgebouwen en overkappingen anderzijds. Dit onderscheid zal zich naast de afmetingen, onder meer kunnen manifesteren door een terugrooiing van de aan- en uitbouwen, bijgebouwen en overkappingen ten opzichte van de naar de weg gekeerde gevel(s) van een hoofdbouw dan wel het verlengde daarvan. Tevens moet er een clustering plaatsvinden van het hoofdbouw met de daarbijbehorende aan- en uitbouwen, bijgebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde.
2. Bij een vrijstelling tot 100 m² voor vergroting van aan- en uitbouwen, bijgebouwen en overkappingen wordt gelet op de volgende aspecten:
 - * er moet voor de vergroting van aan- en uitbouwen, bijgebouwen en/of overkappingen sprake zijn van:
 - een aantoonbare behoefte vanuit de in de bestemming toegelaten doeleinden, bijvoorbeeld vanwege een gezinssituatie, stalling van materieel dan wel ruimtebehoevende hobbymatige activiteiten; of
 - een situatie waarin de vergroting van het hoofdbouw afgewezen moet worden gelet op de hoofdvorm van het hoofdbouw;
 - * bij vergroting ten behoeve van de woonfunctie (bijvoorbeeld extra woonruimte op de begane grond voor (een) gehandicapte(n), moet aantoonbaar zijn dat het gebruik van de uitbreiding voor langere termijn gekoppeld blijft aan de woonfunctie;
 - * er moet sprake zijn van een goede verhouding tot het hoofdbouw en het erf, waarbij tevens rekening wordt gehouden met vergunningsvrije bouwwerken;
 - * vrijstelling zal slechts verleend worden bij vrijstaande en half-vrijstaande woningen of in vergelijkbare situaties. Hierbij mag geen aanzet worden gegeven tot het geheel volbouwen van een binnenterrein.

8. 3. Bestemmingen

De bestemmingen zijn in alfabetische volgorde benoemd.

Bedrijf

De Herenwal, de Parallelweg en het tussengelegen gebied kennen vanouds een aantal kleine bedrijven. Veel van deze ambachtelijk verzorgende bedrijvigheid is inmiddels verdwenen, maar enkele percelen zijn wel nog als zodanig bestemd.

Een aantal van deze bedrijven is van dien aard dat er niet bij het bedrijf gewoond kan worden.

Het kan zijn dat de aard van het bedrijf zich er niet voor leent, of de bedrijfsbebouwing zelf niet voor een woonfunctie geschikt is. Deze bedrijven krijgen een bedrijfsbestemming.

Met het oog op het behoud van een goed woonmilieu bij het centrum is het gemeentelijk beleid gericht op uitsluitend de aanwezigheid van lichte, voor het wonen niet-hinderlijke bedrijvigheid. Binnen de bedrijfsbestemming zijn bedrijven van de milieucategorieën 1 en 2 mogelijk, de lichtste bedrijven volgens de in de voorschriften opgenomen Bedrijvenlijst. Met de systematiek van de Bedrijvenlijst sluit de gemeente aan op de brochure Bedrijven en milieuzonering, van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten. Indien er een bedrijf van een zwaardere categorie (3) aanwezig is, wordt dit bedrijf specifiek genoemd en aangeduid onder een klasse-nummer.

Dat wil zeggen dat alléén een dergelijk benoemd bedrijfstype van categorie 3, te weten een garagebedrijf, een natuursteenbewerkingsbedrijf en een schildersbedrijf op het betreffende perceel, afgezien van de al toegestane categorie 1 en 2, is toegestaan en géén ander bedrijf van categorie 3.

Dienstverlenende bedrijven of dienstverlenende instellingen zijn binnen de bestemming mogelijk. Maar detailhandel is in deze bedrijfsbestemming niet toegestaan. Wel is bij een bedrijf detailhandel in grafstenen toegestaan; daarom is er een aanduiding "detailhandel" toegevoegd aan de bestemming. Het bestemmingsplan kent een vrijstellingsregeling om dergelijke vormen van productiegebonden detailhandel ook bij andere bedrijven toe te staan. De vrijstelling voor productiegebonden detailhandel bij eenmaal toegestane bedrijvigheid zal worden getoetst op de invloed ervan op het winkelapparaat in het centrum. Daaraan mag geen onevenredige afbreuk worden gedaan. Vestiging zal in bestaande bebouwing moeten worden ondergebracht. Er mag geen winkelachtige uitstraling ontstaan.

De bebouwingsregeling is gebaseerd op de aanwezigheid van de huidige bedrijfsgebouwen. De toegestane bouwhoogte is in het bouwvlak aangegeven en correspondeert met de letters c.q. de hoogte in het bouwschema dat op de plankaart is opgenomen. Gebouwen moeten daarnaast in de gevelbouwgrens worden gesitueerd indien die is aangegeven.

Bedrijf - Nutsvoorzieningen

Alleen een groter nutsgebouw achter de Bielzen heeft deze aparte bestemming. De bestemming is met name een signaal voor de aan te houden milieu-afstanden ten opzichte van de voorziening. Kleinere nutsgebouwtjes tot een inhoud van 45 m² zijn vergunningsvrije bouwwerken.

Bedrijf - Openbaar vervoer

Het gebied langs het spoor is geheel ingericht voor openbaar vervoer. Terreinen en gebouwen behoren onder deze bestemming voor het openbaar vervoer. Hier bevindt zich het busstation (bs) en het spoorwegstation (sw), gebouwen ten behoeve van fietsenstalling met parkeerdek en dienstverlening (fpd), gebouwen ten behoeve van dienstverlening en fietsenstalling (dvh), bushaltes en opstelplaatsen voor de bussen.

Bij de bestemming zijn de stationsrestauratie en onderhouds- en stallingsgebouwen opgenomen.

Het bestemde terrein van "Bedrijf - Openbaar vervoer" kent een *wijzigings-bevoegdheid* om volgens artikel 11 WRO nadere invulling te geven aan de plannen voor woningen en woongebouwen. Nieuwbouw van nog meer kantoren is hier op grond van het huidige gemeentelijk beleid niet (meer) aan de orde.

Gemengd - 1

De bestemming "Gemengd - 1" heeft betrekking op de bestaande, veelal kleinere winkels en zakelijke en persoonlijke dienstverlening aan de Herenwal. Bij de panden met deze bestemming is maximaal 1 woning toegestaan. Deze woning mag zelfstandig dan wel bedrijfsmatig worden gebruikt.

De bebouwingsregeling is gebaseerd op de kleinschalige individuele panden en voorkomt te forse uitbreiding van de detailhandel en dienstverlening. Er is daartoe een onderscheid in hoofd- en bijgebouwen en aan- en uitbouwen en overkappingen opgenomen. Tevens is een maximum bebouwingspercentage per bouwperceel aangegeven. De toegestane bouwhoogte is in het bouwvlak aangegeven en correspondeert met de letters c.q. de hoogte in het bouwschema dat op de plankaart is opgenomen. Gebouwen moeten in de gevelbouwgrens worden gesitueerd indien die is aangegeven. De gevel van het betreffende pand zal hooguit 8 m breed zijn of, indien breder, ten hoogste de bestaande maat.

Deze regeling voor oorspronkelijke winkelpanden in het plangebied komt voort uit het gemeentelijk beleid ter versterking van de winkelfunctie in het centrum (Structuurplan Heerenveen 1993, Ontwikkelingsplan Heerenveen - Centrum (2001). Vestiging van winkels op andere locaties in panden die een andere bestemming hebben dan "Gemengd - 1" is bij dit beleid niet toegestaan.

Gemengd - 2

De Herenwal, de Parallelweg en het tussengelegen gebied kennen vanouds een aantal kleine bedrijven. Veel van deze ambachtelijk verzorgende bedrijvigheid is inmiddels verdwenen; enkele percelen zijn specifiek als "Bedrijf" bestemd.

Voor de panden langs de Herenwal hebben de aanwezige bedrijven een passende gemengde bestemming met een bedrijfsbestemming, waarbij met het oog op de huidige situatie ook zakelijke en persoonlijke dienstverlening en al dan niet zelfstandige bewoning is toegestaan. Detailhandel is in deze gemengde bestemming niet toegestaan, omdat aan het functioneren van het nabije centrum geen onevenredige afbreuk mag worden gedaan.

Met het oog op het behoud van een goed woonmilieu bij het centrum is het gemeentelijk beleid gericht op uitsluitend de aanwezigheid van lichte, voor het wonen niet hinderlijke bedrijvigheid.

Binnen de bedrijfsbestemming zijn bedrijven van de milieucategorieën 1 en 2 mogelijk, de lichtste bedrijven volgens de in de voorschriften opgenomen Bedrijvenlijst.

Met de systematiek van de Bedrijvenlijst sluit de gemeente aan op de brochure Bedrijven en milieuzonering, van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten. Indien er een bedrijf van een zwaardere categorie (3) aanwezig is, wordt dit bedrijf specifiek genoemd en aangeduid onder een klassennummer.

Dat wil zeggen dat alléén een dergelijk benoemd bedrijfstype van categorie 3 op het perceel, naast de al toegestane categorie 1 en 2, is toegestaan en géén ander bedrijf van categorie 3. Bij de panden met deze bestemming is maximaal 1 woning toegestaan. Deze woning mag zelfstandig dan wel bedrijfsmatig worden gebruikt.

De bebouwingsregeling is gebaseerd op de aanwezigheid van kleinschalige individuele panden. Er is daartoe een onderscheid in hoofd- en bijgebouwen en aan- en uitbouwen en overkappingen opgenomen. Tevens is, waar nog mogelijk, een maximum bebouwingspercentage per bouwperceel aangegeven. De toegestane bouwhoogte is in het bouwvlak aangegeven en correspondeert met de letters c.q. de hoogte in het bouwschema dat op de plankaart is opgenomen. Gebouwen moeten in de gevelbouwgrans worden gesitueerd indien die is aangegeven. De gevel van het betreffende pand zal hooguit 8 m breed zijn of, indien breder, ten hoogste de bestaande maat.

Gemengd - 3

Ten aanzien van de horecafunctie wordt uitgegaan van handhaving van de huidige vestigingen. In het plangebied bevindt zich verspreid een aantal restaurants op de wal, in het water van de Fok ligt een pannenkoekschip. De restaurants vallen onder een gemengde bestemming, waarbij zowel horeca als wonen mogelijk is. Bar-/dancings zijn hier niet toegestaan. Bij de horeca-gelegenheden is een al dan niet zelfstandige woning toegestaan.

De bebouwingsregeling is gebaseerd op de aanwezigheid van kleinschalige individuele panden. Er is daartoe een onderscheid in hoofd- en bijgebouwen en aan- en uitbouwen en overkappingen opgenomen. Tevens is, waar nog mogelijk, een maximum bebouwingspercentage per bouwperceel aangegeven. De toegestane bouwhoogte is in het bouwvlak aangegeven en correspondeert met de letters c.q. de hoogte in het bouwschema dat op de plankaart is opgenomen. Gebouwen moeten in de gevelbouwgrans worden gesitueerd indien die is aangegeven. De gevel van het betreffende pand zal hooguit 8 m breed zijn of, indien breder, ten hoogste de bestaande maat.

Verantwoording voor het gemeentelijk beleid inzake de horeca is opgenomen in de gemeentelijk nota *Ruimtelijke structuurvisie Horeca (2002)*.

Gemengd - 4

Voor voorzieningen van maatschappelijk belang, zoals kerken, kinderdagverblijven, buurthuizen en gezondheidspraktijken, geldt deze maatschappelijke bestemming.

De aanwezigheid van deze maatschappelijke functies is gewenst vanuit de leefbaarheid en levendigheid ervan voor het centrum-stedelijk woonmilieu.

Bij de gemengde maatschappelijke bestemming kan gewoond worden bij de maatschappelijke functie zelf, maar ook kan het pand geheel of gedeeltelijk als zelfstandige woning worden gebruikt.

De bebouwingsregeling van de gemengde regeling is gebaseerd op de individuele panden, al dan niet als woning gebruikt. Er is wel een regeling voor de woningen met bijgebouwen en aan- en uitbouwen en overkappingen. Tevens is een maximum bebouwingspercentage per bouwperceel aangegeven. De toegestane bouwhoogte is in het bouwvlak aangegeven en correspondeert met de letters c.q. de hoogte in het bouwschema dat op de plankaart is opgenomen. Tot slot moeten gebouwen in de gevelbouw-grens worden gesitueerd, indien die is aangegeven.

Groen

Er is weinig groen in het Stationsgebied. Daarom is het van belang de groenvoorzieningen die met name bedoeld zijn voor verhoging van de ruimtelijk kwaliteit van de omgeving, te behouden c.q. als groen te bestemmen. Deze groene vlekken kunnen als gebruiksgroen ingericht worden. Het gaat om de groene zone langs de spoorbaan, het hart van het Stationsplein zelf en een groengebied langs de Veenscheiding. Beplanting (bomen) zal bijdragen aan de belevingswaarde van deze gebieden.

Een deel van de groene rand langs de spoorbaan kan op termijn mogelijk nodig zijn voor de aanleg van meer parkeerruimte voor lang-parkeren voor treinreizigers en bezoekers van kantoren (*Reactienota op de Ontwikkelingsvisie Stationsgebied e.o. (2001)*). Op dit gebied is daartoe een bevoegdheid tot het wijzigen van de bestemming naar "Verkeer - Parkeerterrein" gelegd.

Kantoor

De bestemming "Kantoor" heeft betrekking op de mogelijkheid van vestiging van dienstverlenende bedrijven of instellingen in kantoorgebouwen. Rond de kantoren ligt een strak bouwvlak. Waar mogelijk is binnen de bestemming ruimte voor een onbebouwd erf ten behoeve van een eigen parkeerterrein. De gemeenten hanteert in beginsel een norm van 1 parkeerplaats per 65 m² bruto kantoorvloeroppervlak.

In de eerste twee bouwlagen van de kantoorgebouwen langs het spoor kunnen parkeerdekken gebouwd worden (maximaal 2 lagen); dit is speciaal aangegeven met de aanduiding *parkeerdekken (pd)*.

De toegestane bouwhoogte is in het bouwvlak aangegeven en correspondeert met de letters c.q. de hoogte in het bouwschema dat op de plankaart is opgenomen. De stedenbouwkundig verantwoording voor de hoogten is door de gemeente vastgelegd in de *Reactienota op de Ontwikkelingsvisie Stationsgebied e.o. (2001)*.

Het bestemmingsplan biedt een directe bouwtitel voor in totaal circa 19.000 m² kantoorruimte in de omgeving van het station.

Daarvan heeft 15.000 m² betrekking op kantoorruimte die, volgens de afspraken met de provincie, niet meetelt bij het maximaal te realiseren kantoorvloeroppervlakte tijdens de looptijd van het bestemmingsplan. Dit betreft de volgende kantoorlocaties:

- Trambaan 1a 4500 m² (vergund 2002);
- Trambaan 3-5 5000 m² (vergund 1998);
- Trambaan 10 5500 m² (vergund 2002).

Met het oog op afspraken in regionaal verband, opgenomen in de *Struatuurschets A7 (2001)*, in de provinciale beleidsnota *Ruimte voor Werk (2001)* en het Streekplan Fryslân, passen middelschalige kantoorgebouwen van maximaal 2500 m² bruto vloeroppervlak (bvo) bij de status van de kern Heerenveen. Daarom is een maximum van 2500 m² bruto vloeroppervlak aan een kantoorgebouw in de voorschriften vastgelegd.

Voor de ontwikkeling van kantoorruimte aan de noordzijde van het station is planologisch op grond van het gemeentelijk kantorenbeleid ruimte voor maximaal 2700 m² kantoorvloeroppervlakte. Bij de eventuele realisering zal een vrijstellingmarge moeten worden toegepast.

De voorwaarde is dat Heerenveen in kantoorfuncties complementair blijft aan Leeuwarden. Dit beleid van de gemeenten is vastgelegd in de *Reactienota Ontwerp Kantorennotitie Heerenveen 2000 - 2010 (2002)*.

Maatschappelijk

Een aparte bestemming "Maatschappelijk" is bedoeld voor panden met uitsluitend een maatschappelijke functie; deze panden lenen zich niet voor bewoning. De bebouwingsregeling is hierop afgestemd. Hiertoe is een maximum bebouwingspercentage per bouwperceel aangegeven. De toegestane bouwhoogte is in het bouwvlak aangegeven en correspondeert met de letters c.q. de hoogte in het bouwschema dat op de plankaart is opgenomen.

Verkeer - Parkeerterrein

De grote parkeerterreinen bij het station, met name bedoeld voor lang parkeren van reizigers met het openbaar vervoer, hebben een eigen bestemming.

Privé-parkeerterreinen bij kantoren en woongebouwen zijn onder de betreffende bestemming "Kantoor" of "Wonen - Woongebouw" als onbebouwd terrein opgenomen.

Op een parkeerterrein naast het station is de aanleg van parkeerdekken in twee lagen toegestaan.

Verkeer - Railverkeer

De spoorbaan en bijbehorende infrastructuur heeft deze specifieke vervoersbestemming voor zowel personen als goederen per spoor. Kleine ondergeschikte gebouwtjes en bouwwerken voor de regeling van het spoorwegverkeer zijn toegestaan. De maatvoering en de situering van de rails is vastgelegd in een profiel op de plankaart.

In verband met de akoestische verantwoording en de berekening van geluidproductie van het spoor, is het vastleggen van de situering van de rails door middel van een dwarsprofiel op de locaties waar in de buurt geluidgevoelige bestemmingen liggen van belang.

Verkeer - Verblijf

Alle openbare verkeersruimte in het plangebied kent deze bestemming. De wegen en fietspaden zijn alleen bedoeld voor ontsluiting van de aanliggende functies en niet voor doorgaand verkeer.

De bereikbaarheid voor fietsers, auto's en bussen van het spoor- en busstation dient gewaarborgd te worden met deze bestemming.

Water

De waterbestemming is gereserveerd voor de Veenscheiding en de Heerensloot. Het water is hier deel van het watersysteem van de Friese Boezem. Tegelijk heeft het water een belevingsfunctie in dit oude deel van Heerenveen. Ook heeft het water een waterrecreatieve functie, bereikbaar voor motorboten via de Veenscheiding. Het gemeentelijk beleid volgens het *Waterplan Heerenveen (Visie 2002)* is deze drie functies te behouden en waar mogelijk te versterken.

De aanduiding *woonschepen (ws)* is van toepassing op het haventje aan de Polderdijk, waar een aantal woonarken is gelegen. Naast de ligplaatsen voor woonschepen vallen geen bijbehorende bijgebouwen en/of parkeer- en groenvoorzieningen in de bestemming. Het gaat om een eenvoudige woonschepenhaven. De woonschepen mogen niet groter zijn dan 100 m² of hoger dan 3,00 m (gemeten vanaf de waterlijn).

Hierbij wordt aangesloten op In de gemeentelijke Woonschepenverordening (1992); ook is in deze verordening de ligplaats van een zestal schepen van de "bruine vloot" geregeld.

Het aangemeerde schip in de Heerensloot dat gebruikt wordt als horecagelegenheid heeft een aparte aanduiding *ligplaats drijvend restaurant (lr)*, in de bestemming, teneinde zowel de locatie als de functie vast te leggen.

Wonen

Met de mogelijkheden die de bestemming "Wonen" aan het plangebied geeft, wordt een invulling gegeven aan de gemeentelijke ambitie ten aanzien van centrum stedelijk wonen (*Woonplan De Ambitie-Plus*).

De bestemming "Wonen" betekent in de eerste plaats dat de bestaande woonfunctie van eengezinswoningen met bijbehorende erven en tuinen wordt beschermd. Ook de bij de woningen behorende parkeerterreinen en garageboxen (in complexen) worden onder "Wonen" gerekend.

Bij de woonfunctie kan tot zekere hoogte bedrijf aan huis worden uitgeoefend. Bij de woonhuizen is in beperkte mate een ruimte mogelijk voor een bedrijf-aan-huis.

Welke bedrijvigheid in de afzonderlijke ruimte, naast het wonen, is toegestaan, staat op een lijst bij de voorschriften (bijlage 1).

De vestiging van een aan-huis-verbonden beroep of een anderszins toegestane bedrijfsfunctie zal, naast de kwantitatieve bepalingen, tevens moeten voldoen aan de volgende kwalitatieve criteria:

- er mag geen aantasting plaatsvinden van de uitstraling van het gebruik van het perceel voor het wonen, dat wil onder meer zeggen dat uitsluitend zeer beperkte reclame-aanduidingen (geen lichtreclames) en dergelijke zijn toegestaan;
- er mag geen afbreuk worden gedaan aan het woonkarakter van het perceel dan wel de directe (woon)omgeving;
- de uitoefening mag alleen plaatsvinden door de bewoner c.q. gebruiker van de woning en de aan de beroepsuitoefening aan huis gebonden medewerkers;
- er dient voldoende parkeergelegenheid op eigen erf aanwezig te zijn;
- er mag geen sprake zijn van een onevenredige verkeers- en/of publieksaantrekkende functie;
- er mag geen buitenopslag van materiaal plaatsvinden.

Vanuit ruimtelijke kwaliteitsoverwegingen en leefbaarheid is er bij woonhuizen een meer verfijnde regeling opgenomen, met een onderscheid in hoofd- en bijgebouwen en aan- en uitbouwen.

De regeling ten aanzien van de dichtheid van de bebouwing op het bouwperceel is dat een zeker percentage van het bouwperceel mag worden volgebouwd. Bij de bestaande (en nieuwe) woonsituatie is volbouwen tot 50% het uitgangspunt. In gevallen waar al meer op het bouwperceel gebouwd is dan deze 50%, is 70% het maximum. Indien er géén percentage is aangegeven, mag het bouwvlak volledig worden volgebouwd.

In een bouwschema op de plankaart is een toegestane hoogte (goot-hoogte/nokhoogte) aangegeven. De hoogte van correspondeert met de minimaal vereiste hoogte per bouwlaag volgens de *Woningwet* en het bijbehorende *Bouwbesluit* (2003). Bouwklasse A en B zijn voor traditionele gebouwen (woningen met een kap), C t/m G voor (woon)gebouwen.

Waar dit aangegeven is, moeten gebouwen met hun gevel in de gevelbouw grens worden gebouwd. De gevel zal maximaal 8 meter breed zijn of, indien deze breder is, maximaal de bestaande maat.

Ter plaatse van de bestaande woningen aan het gedeelte van de Herenwal tussen Veenscheiding en Trambaan, kan men met een wijziging van het plan een bedrijf vestigen, mits de woonfunctie erbij behouden blijft (*wijziging naar bedrijvigheid van toepassing*).

In dit gebied, dichtbij het centrum en station, bestaat de grootste druk van bedrijven. De bedrijven waar het om gaat, zijn omwille van de nabijheid van de woonfunctie een selectie van categorie 1 of 2 van de Bedrijvenlijst (bijlage 2 van de voorschriften), alsmede zakelijke en persoonlijke dienstverlening. In de overige gedeelten van de Herenwal is de wijziging naar bedrijven, mede in belang van de na te streven versterking van de woonfunctie, niet aan de orde.

Wonen - Woongebouw

De bestemming "Wonen - Woongebouw" heeft betrekking op appartementengebouwen. Op de begane grond kunnen in enkele aangegeven gevallen diverse dienstverlenende functies gevestigd worden om de functie en levendigheid van het Stationsplein te versterken. Hier is de druk van commerciële functies in de richting van het station (Trambaan / Stationsplein) aanwezig. Bij de nieuwe woongebouwen aan het plein is in de eerste bouwlaag mogelijk ruimte voor dienstverlenende functies.

Deze appartementengebouwen geven een invulling met een woonkwaliteit van centrum-stedelijk niveau, ter verlevendiging van de kantorenbuurt en de stationsomgeving én om te voldoen aan de vraag naar appartementen in een aantrekkelijke omgeving dichtbij station en centrum.

Bij de bestemming "Wonen - Woongebouw" geldt eveneens een regeling voor de vestiging van een aan-huis-verbonden beroep of een anderszins toegestane bedrijfsfunctie. Naast de kwantitatieve bepalingen zal tevens moeten voldoen aan de kwalitatieve criteria, die onder de bestemming "Wonen" ten aanzien van een "bedrijf aan huis" zijn opgenomen.

Bij de woongebouwen zal voor de woningen in de eigen parkeerbehoefte op eigen terrein moeten worden voorzien. De gemeentelijke norm hiervoor is 1,2 tot 1,3 parkeerplaats per woning. Bij een "bedrijf aan huis" is ophoging van deze norm afhankelijk van de verkeersaantrekkende aard van het bedrijf.

De bebouwingsbepalingen zijn afgestemd op de vanuit stedenbouwkundig oogpunt gewenste situatie. Dit heeft zijn vertaling gekregen in een strak om het gebouw liggend bouwvlak, waar nodig een vaste rooilijn (gevelbouw-grens) en een maximale hoogte van de bebouwing. Ten behoeve van bijvoorbeeld de realisering van los van het hoofdgebouw staande bergingen c.q. garageboxen, is een vrijstelling opgenomen.

Wonen - Woongebouw uit te werken

Een gebied dat te zijner tijd is bestemd voor nieuwbouw van woningen en woongebouwen, achter het complex van Arriva, nabij de Veenscheiding, heeft deze bestemming. Omdat het bouwplan nog niet vaststaat en met name de locatie van de gebouwen, is hier voor een later uit te werken bestemming gekozen. Voor de uitvoering zal een uitwerkingsplan worden opgesteld ex artikel 11 WRO.

De kaders, vastgelegd in deze bestemming, zijn dat moet gaan om een invulling met maximaal 40 woningen. Het betreft zowel appartementen in woongebouwen, alsook grondgebonden woningen.

De maximaal toegestane hoogte van de nieuwbouw bedraagt 17 meter voor een woongebouw en 10 meter voor een woonhuis. De parkeernorm bedraagt 1,2 tot 1,3 parkeerplaats per woning.

Indien het uitwerkingsplan een groter oppervlak dan 2.500 m² beslaat, zal een oriënterend archeologisch onderzoek worden uitgevoerd, op basis waarvan conclusies worden getrokken over eventuele bescherming van het archeologisch bodemarchief.

8. 4. Algemene wijzigingsbepalingen

In artikel 25 van de planvoorschriften is voorzien in de bevoegdheid voor het college om de bestemming voor een aantal percelen te wijzigen. Hiermee kan flexibel worden ingespeeld op ontwikkelingen die zich tijdens de looptijd van het bestemmingsplan kunnen voordoen.

De wijzigingsbevoegdheden zijn gebaseerd op gemeentelijk beleid voor de betreffende locatie en hebben merendeels betrekking op de nieuwbouw van woningen. Het stadium van planvorming is echter niet zo concreet dat tot een eigen bestemming kan worden overgegaan.

Daar waar door toepassing van een wijzigingsbevoegdheid wordt gewijzigd in de bestemming "Wonen" of "Wonen - Woongebouw", zal een eventuele uitbreiding van het aantal woningen moeten passen in een, door de provincie geaccordeerd Woonplan.

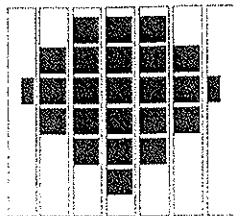
Verder zal er, wanneer een bouwaanvraag wordt ingediend, ook moeten worden voldaan aan de eis van artikel 2.5.30. van de Bouwverordening dat er wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid.

===

BIJLAGE 1

Akoestische onderzoeken

Achtkarspelen
Heerenveen
Ooststellingwerf
Opsterland
Smallingerland
Tytsjerksteradiel
Weststellingwerf



Servicebureau De Friese Wouden

**Akoestisch onderzoek naar de gevelbelasting
ten gevolge van weg- en railverkeerslawaaï
voor een bouwplan aan de Herenhof
te Heerenveen (twee woningen)**

In opdracht van: gemeente Heerenveen
contactpersoon dhr. Th. Jansen

Uitgevoerd door: Servicebureau
contactpersoon ing. J. Dreijer

Drachten, 9 februari 2005

Postadres : Servicebureau "De Friese Wouden", Postbus 229, 9200 AE Drachten.
Bezoekadres : Van Knobelsdorffplein 10, Drachten.
Telefoon : 0512-570316 Fax : 0512-570318 E-mail: servicebureau@regiofrw.nl rek.nr. BNG 2850.24.108.

Inhoud

1. Inleiding
2. Wegverkeerslawaaï
 - bouwbesluit
3. Railverkeerslawaaï
 - omstreden railprognose 2010-2015
4. Advies

Bijlagen

1. Situatietekening
2. Wijze van onderzoek, uitgangspunten en Berekeningsresultaten wegverkeerslawaaï jaar 2015
3. Wijze van onderzoek, uitgangspunten en berekeningsresultaten railverkeerslawaaï peiljaar 2003/ prognose 2010-2015 waarneemhoogte 4,5 m.

1. Inleiding

Op verzoek van de gemeente Heerenveen heeft het Servicebureau "De Friese Wouden" akoestisch onderzoek gedaan naar de hoogte van de gevelbelasting ten gevolge van weg- en railverkeerslawaai voor het bouwplan bestaande uit twee woningen aan de Herenhof te Heerenveen. Het plan wordt door de bestaande woningen aan de Herenwal afgeschermd van verkeer op de zoneplichtige weg De Fok. De wegen Herenwal en Herenhof zijn vanwege het 30 km-regime, conform art. 74 van de Wet geluidhinder, niet zoneplichtig.

De reden voor dit onderzoek is inzicht te krijgen of de voorkeursgrenswaarde ten gevolge van verkeer op de weg De Fok wordt overschreden en of er hogere waarden moeten worden vastgesteld.

2. Wegverkeerslawaai

Omdat er sprake is van afscherming zou de gevelbelasting ten gevolge van verkeer op de weg de Fok berekend moeten worden met standaardrekenmethode 2. Echter met behulp van rekenmethode 1 is de gevelbelasting uitgerekend ter hoogte van de woning Herenwal 101. Deze woning is een van de woningen die het bouwplan afschermen van de weg De Fok. De uitgangspunten en berekeningsresultaten van de berekening zijn opgenomen in bijlage 2.

Uit de berekeningen blijkt dat de voorkeursgrenswaarde ten gevolge van verkeer op de zoneplichtige weg De Fok wordt overschreden (53(+5) dB(A)). Voor het bouwplan van de twee woningen aan de Herenhof zal, vanwege de afscherming en de afstand ten opzichte van de weg De Fok, de gevelbelasting veel lager zijn.

De voorkeursgrenswaarde zal in dat geval niet worden overschreden.

Er hoeft derhalve geen ontheffing te worden aangevraagd en er hoeft geen hogere waarde te worden vastgesteld.

Bouwbesluit

Het bouwplan dient naast de eisen van de Wet geluidhinder ook te voldoen aan de eisen van het Bouwbesluit. Het uitgangspunt voor de geluidseisen in het Bouwbesluit is een maximaal binnenniveau van 35 dB(A) in de verblijfsgebieden van een woning.

Bij de beoordeling of aan de eisen kan worden voldaan, zal ook rekening gehouden moeten worden met geluid afkomstig van ook de 30 km-wegen. In onderhavig geval gaat het dan om de wegen Herenwal en Herenhof.

Op de woning Herenwal 101 bedraagt de gevelbelasting ten gevolge van de Herenwal 54 dB(A). Omdat er ook ten aanzien van de Herenwal sprake is van afscherming en een grotere afstand, is de geluidbelasting voor de twee nieuwe woningen veel lager dan 54 dB(A).

De hoogste gevelbelasting ten gevolge van verkeer op de Herenhof bedraagt 53 dB(A). Indien de woningen worden gebouwd conform de eisen van het Bouwbesluit kan in alle gevallen worden voldaan aan het vereiste binnenniveau van 35 dB(A).

3. Railverkeerslawaaai

Omdat het bouwplan door de woningen langs het spoor (Stationsstraat) voor railverkeerslawaaai ook wordt afgeschermd, dient de gevelbelasting met standaardrekenmethode 2 railverkeerslawaaai te worden berekend. Het daarvoor benodigde rekenmodel is al eens eerder gebruikt voor de berekening van geluidscontouren. In onderhavig geval is met behulp van dit model de ligging van de 57 dB(A) (= voorkeursgrenswaardecontour) berekend ten gevolge van het treinverkeer op het spoor Leeuwarden-Zwolle. De waarneemhoogte daarbij bedraagt 4,5 m. Voor de berekeningen is het recente driejaargemiddelde (peiljaar 2003) uit het akoestisch spoorboekje versie 11/04 aangehouden. De reden hiervoor is de twijfel omtrent de prognose 2010-2015 van ProRail. Ter informatie is ook de ligging van de 57 dB(A) contour berekend ten gevolge van de omstreden prognose 2010-2015. De uitgangspunten en berekeningsresultaten van de berekening zijn opgenomen in bijlage 3.

Omstreden railprognose 2010-2015

Reeds vanaf het jaar 2000 is aan het ministerie van VROM meegedeeld dat de railprognose 2010-2015 voor 4 gemeenten binnen de regio De Friese Wouden niet juist is. Gelet op eerdere prognoses (2005-2010) en publicaties omtrent het stiller worden van materieel en banen, is het niet te rijmen dat de prognose 2010-2015 voor deze gemeenten een verhoging van de gevelbelasting tot gevolg heeft, die ligt tussen de 3 en 9,5 dB(A) ten opzichte van het meest recente peiljaar. Om die reden hebben de vier gemeenten binnen de regio door middel van een brief d.d. 16-09-2002 ProRail om een nieuwe prognose gevraagd. Deze prognose is tot nu toe nog steeds niet aangeleverd. Door het ministerie is aangegeven dat in geval van twijfel over de juistheid van de prognose uitgegaan mag worden van de huidige situatie (lees het laatste recente peiljaar 2003). De gemeenten, waaronder de gemeente Heerenveen, handelen daarom conform dit laatste.

Op de computerplot 1 in bijlage 3 (peiljaar 2003) is te zien dat de 57 dB(A)-contour op een waarneemhoogte van 4,5 m niet toekomt aan het bouwplan. Ook in geval van de omstreden prognose 2010-2015 ligt de 57 dB(A) contour ver van het plan af. De gevelbelasting ten gevolge van railverkeerslawaaai is vanwege afscherming lager dan de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A). Ook op de twee lagere waarneemhoogtes kan worden aangenomen dat de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) niet wordt overschreden.

Er behoeft in geval van railverkeerslawaaai dan ook geen ontheffing te worden aangevraagd. Indien het plan wordt gebouwd conform de eisen van het Bouwbesluit, wordt het binnenniveau van 37 dB(A) in geval van railverkeerslawaaai geenszins overschreden.

4. Advies

Wegverkeerslawaaï

Omdat er sprake is van voldoende afscherming ten aanzien van verkeer op de zoneplichtige weg De Fok wordt de voorkeursgrenswaarde voor de nieuw te bouwen woningen niet overschreden en is er geen ontheffing nodig.

Ook ten gevolge van verkeer op de niet zoneplichtige 30 km wegen (Herenwal en Herenhof) zijn de gevelbelastingen op 4,5 m waarneemhoogte dermate laag dat indien wordt gebouwd volgens het Bouwbesluit, er zondermeer kan worden voldaan aan het vereiste binnenniveau van 35 dB(A).

Railverkeerslawaaï

Vanwege afscherming door woningen en gebouwen en de afstand van het plan ten opzichte van het spoor, hoeft ook ten gevolge van railverkeerslawaaï voor het plan geen ontheffing te worden aangevraagd. Ook hierbij geldt dat het bouwen conform het bouwbesluit kan voldoen aan het vereiste binnenniveau van 37 dB(A).

Bijlagen



Schaal : 1:1000

Datum : 12 januari 2005

GEMEENTE HEERENVEEN

aan deze tekening kunnen geen rechten worden ontleend

Wegverkeerslawaaï**Wijze van onderzoek**

Omdat de plaats van de woningen nog niet is aangegeven is voor de berekening van de gevelbelasting ten gevolge van verkeer op de Herenhof een rekenpunt aangehouden op de rand van de weg met een waarneemhoogte van 4,5 m. In de praktijk zullen de woningen echter verder van de weg af worden gebouwd.

De ligging van de waarneempunten is aangegeven op tekening in bijlage 1.

Gegevens en uitgangspunten

Voor de berekeningen is uitgegaan van recente telgegevens van de gemeente, aangevuld met gegevens uit de geluidsniveaukaart van de gemeente. De volgende uitgangspunten zijn aangehouden;

De Fok jaar 2015:

- Verkeersintensiteit 5.330 mvt/etmaal.
- Aandeel daguur 0,065
- Aandeel nachtuur 0,005
- Daarbijbehorende maatgevende daguurverdeling (conform GNK Heerenveen);
 licht - middelzwaar - zwaar
 332,3 - 8,5 - 5,7 mvt/uur.
- Wegdek; grof asfalt, weghoogte; 0 m., snelheid; 50/40/40 km/uur.
- Afstand waarneempunt – hart weg: 37 m.
- Waarneemhoogte 4,5 m.
- Ca 25% reflectie op 43 m.
- Geen afscherming
- Bodemfactor 0,10.

Herenwal jaar 2015:

- Verkeersintensiteit 620 mvt/etmaal.
- Aandeel daguur 0,067
- Aandeel nachtuur 0,005
- Daarbijbehorende maatgevende daguurverdeling (conform GNK Heerenveen);
 licht - middelzwaar - zwaar
 40,7 - 0,8 - 0,1 mvt/uur.
- Wegdek; klinkers, weghoogte; 0 m., snelheid; 30/30/30 km/uur.
- Afstand waarneempunt – hart weg: 7 m.
- Waarneemhoogte 4,5 m.
- Geen reflectie.
- Geen afscherming
- Bodemfactor 0,10.

Herenhof jaar 2015:

- Verkeersintensiteit 260 mvt/etmaal.
- Aandeel daguur 0,067
- Aandeel nachtuur 0,005
- Daarbijbehorende maatgevende daguurverdeling (conform GNK Heerenveen);
 licht - middelzwaar - zwaar
 17,1 - 0,3 - 0,1 mvt/uur.
- Wegdek; klinkers, weghoogte; 0 m., snelheid; 30/30/30 km/uur.
- Afstand waarneempunt – hart weg: 3,5 m.
- Waarneemhoogte 4,5 m.
- Geen reflectie.
- Geen afscherming
- Bodemfactor 0,10.

Berekeningsresultaten wegverkeerslawaaï

In onderstaande tabel 1 zijn de berekende etmaalwaarden aangegeven voor het waarneempunt met de maatgevende waarneemhoogte van 4,5 m ten gevolge van verkeer op De Fok (berekeningsresultaten, zie bijlage 2). Van deze waarde mag alvorens aan de wet te toetsen, conform art. 103 Wgh., 5 dB(A) worden afgetrokken.

Tabel 1 tgv De Fok

Waarneempunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaalwaarde
1	Woning Herenwal 101	4,5 m.	53(+5) dB(A)

Nb. Vetgedrukt is overschrijding van de voorkeursgrenswaarde

In tabel 2 en 3 zijn de berekende etmaalwaarden vermeld voor de aangegeven waarneempunten en waarneemhoogte ten gevolge van verkeer op de Herenwal en de Herenhof. Vanwege het feit dat deze weg niet zoneplichtig is zijn de vermelde etmaalwaarden in dit geval zonder de aftrek conform art. 103 (berekeningsresultaten in bijlage 3).

Tabel 2 tgv Herenwal

Waarneempunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaalwaarde
1	Woning Herenwal 101	4,5 m.	54 dB(A)

Tabel 3 tgv Herenhof

Waarneempunt	Omschrijving	Hoogte	Etmaalwaarde
2	wegkant	4,5 m.	53 dB(A)

Servicebureau De Friese Wouden

Nr 1 Standaard Rekenmethode 1 Verkeerslawaaï (versie 2002)
=====

project : Heerenveen

adres : Herenhof (wege De Fok)

datum : 09-02-2005

dag/nacht situatie : dag
aantal rijlijnen : 1
hoogte waarnemer : 4.5
hoogte wegdek : 0
wegdektype (CROW) : 8: Oppervlaktebew. beton/asfalt
afstand kruispunt : 0
afstand minirotonde : 0
afstand drempel : 0
optrekcorrectie : 0.0
bodemfactor : 0.10 (rijl. 1)
afstand tot refl.vl. : 43
percentage refl. : 25 %

rijlijn : 1
licht-middel-zwaar : 332.3 8.5 5.7
snelheid per uur : 50.0 40.0 40.0
afstand en wegcorrectie : 37.0 meter 2.0

Het LAeq t.g.v. rijlijn 1 bedraagt : 58.04 dB(A)

Het TOTALE LAeq bedraagt : 58.04 dB(A)

De ETMAALWAARDE is : 58 dB(A) excl.factor art 103
=====

Servicebureau De Friese Wouden

Nr 2 Standaard Rekenmethode 1 Verkeerslawaaï (versie 2002)

project : Heerenveen

adres : Herenhof (weg Herenwal)

datum : 09-02-2005

dag/nacht situatie : dag
aantal rijlijnen : 1
hoogte waarnemer : 4.5
hoogte wegdek : 0
wegdektype (CROW) : 9: Gewone elementenverh.(klinkers)
afstand kruispunt : 0
afstand minirotonde : 0
afstand drempel : 0
optrekcorrectie : 0.0
bodemfactor : 0.10 (rijl. 1)

rijlijn : 1
licht-middel-zwaar : 40.7 0.8 0.1
snelheid per uur : 30.0 30.0 30.0
afstand en wegcorrectie : 7.0 meter 4.0

Het LAeq t.g.v. rijlijn 1 bedraagt : 54.14 dB(A)

Het TOTALE LAeq bedraagt : 54.14 dB(A)

De ETMAALWAARDE is : 54 dB(A) excl.factor art 103

=====

Servicebureau De Friese Wouden

Nr 3 Standaard Rekenmethode 1 Verkeerslawaaï (versie 2002)
=====

project : Heerenveen

adres : Herenhof (weg Herenhof)

datum : 09-02-2005

dag/nacht situatie : dag
aantal rijlijnen : 1
hoogte waarnemer : 4.5
hoogte wegdek : 0
wegdektype (CROW) : 9: Gewone elementenverh. (klinkers)
afstand kruispunt : 0
afstand minirotonde : 0
afstand drempel : 0
optrekcorrectie : 0.0
bodemfactor : 0.10 (rijl. 1)

rijlijn : 1
licht-middel-zwaar : 17.1 0.3 0.1
snelheid per uur : 30.0 30.0 30.0
afstand en wegcorrectie : 3.5 meter 4.0

Het LAeq t.g.v. rijlijn 1 bedraagt : 52.52 dB(A)

Het TOTALE LAeq bedraagt : 52.52 dB(A)

De ETMAALWAARDE is : 53 dB(A) excl.factor art 103
=====

Railverkeerslawaaï**Wijze van onderzoek**

Met behulp van een bestaand rekenmodel is de ligging van de 57 dB(A)-contour berekend ten gevolge van het treinverkeer op het spoor Leeuwarden-Zwolle. De waarneemhoogte bedraagt 4,5 m.

Gegevens en uitgangspunten

Op basis van gegevens van de gemeente (kaartmateriaal, dxf-ondergronden), aangevuld met gegevens uit het akoestisch spoorboekje AS-win (V 11/04), zijn de volgende uitgangspunten aangehouden;

Spoortraject Leeuwarden-Zwolle (045/040)**- Peiljaar 2003****- Intensiteiten;**Spoor A/B

Categorie	Intensiteiten in bakken per uur					
	Dag		Avond		Nacht	
	Spoor A	Spoor B	Spoor A	Spoor B	Spoor A	Spoor B
1	0,10	0,03	0,00	0,00	0,05	0,11
2	5,74	6,21	5,59	4,58	1,59	1,37
4	0,79	0,79	0,05	0,05	1,16	1,16
8	3,97	4,30	3,88	3,18	1,07	0,92

- nachtperiode maatgevend
- Spoorhoogte = maaiveld = 1,77 m. + NAP
- Waarneemhoogte 4,5 m. + maaiveld
- Ligging en hoogte objecten conform gemeente.
- Zichthoek, bodemfactoren, reflectie en afscherming conform model

- Prognose 2010-2015**- Intensiteiten;**Spoor A/B

Categorie	Intensiteiten in bakken per uur					
	Dag		Avond		Nacht	
	Spoor A	Spoor B	Spoor A	Spoor B	Spoor A	Spoor B
1	6,00	6,00	6,00	6,00	1,13	1,13
2	9,00	9,00	9,00	9,00	1,69	1,69
4	3,23	3,23	4,12	4,12	2,77	2,77

Verklaring treincategorieën:

- 1 - blokgeremd reizigers materieel
- 2 - schijf- en blok geremd reizigers materieel
- 4 - blokgeremd goederen materieel
- 8 - schijfgeremd reizigersmaterieel

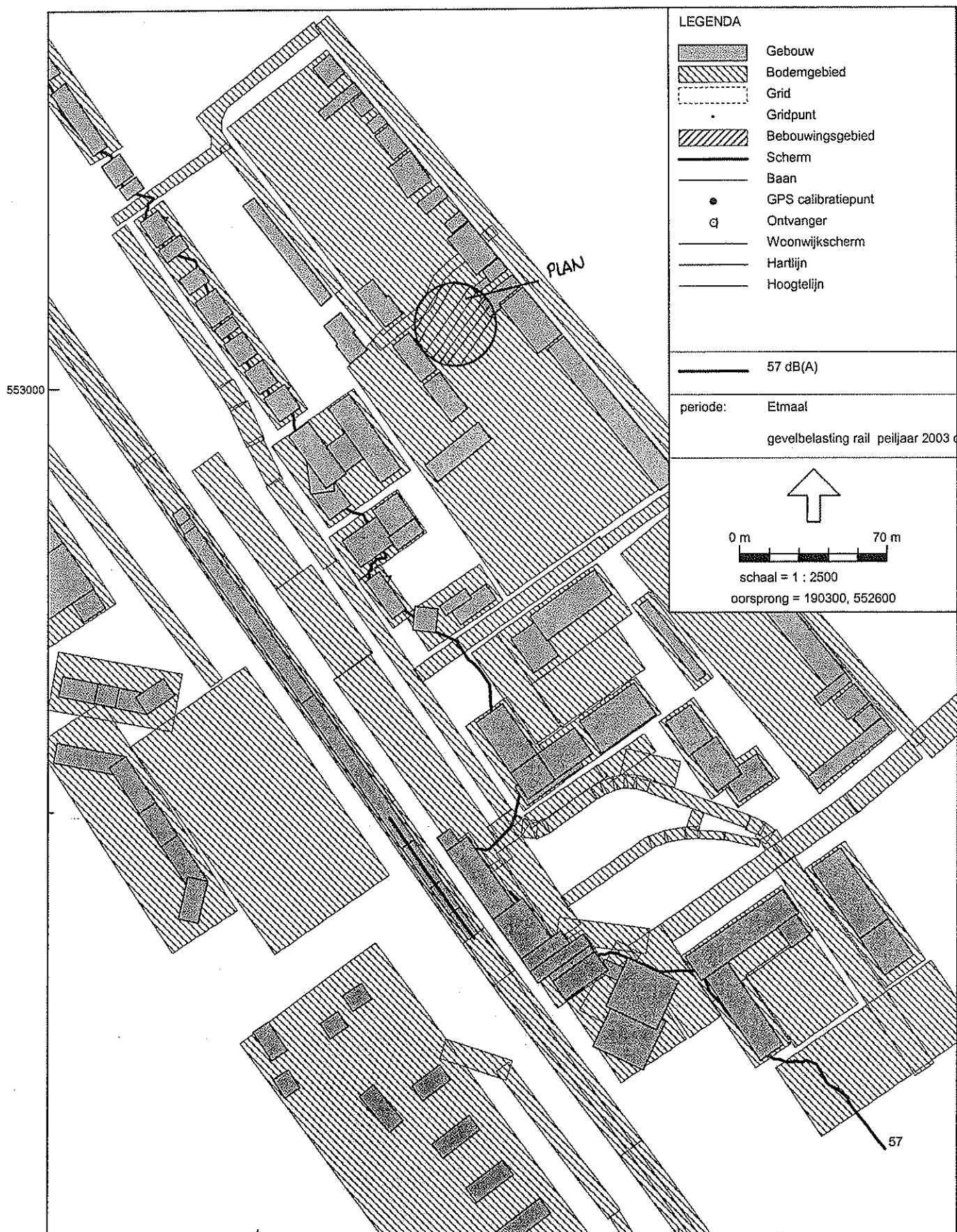
Berekeningsresultaten railverkeer

Op de in deze bijlage opgenomen computerplot 1 is de ligging van de 57 dB(A) grenswaardecontour op een waarneemhoogte van 4,5 m weergegeven. De ligging is gebaseerd op de situatie peiljaar 2003.

Ter informatie is op computerplot 2 ook de ligging van dezelfde geluidscontour weergegeven waarbij is uitgegaan van de omstreden prognose 2010-2015.

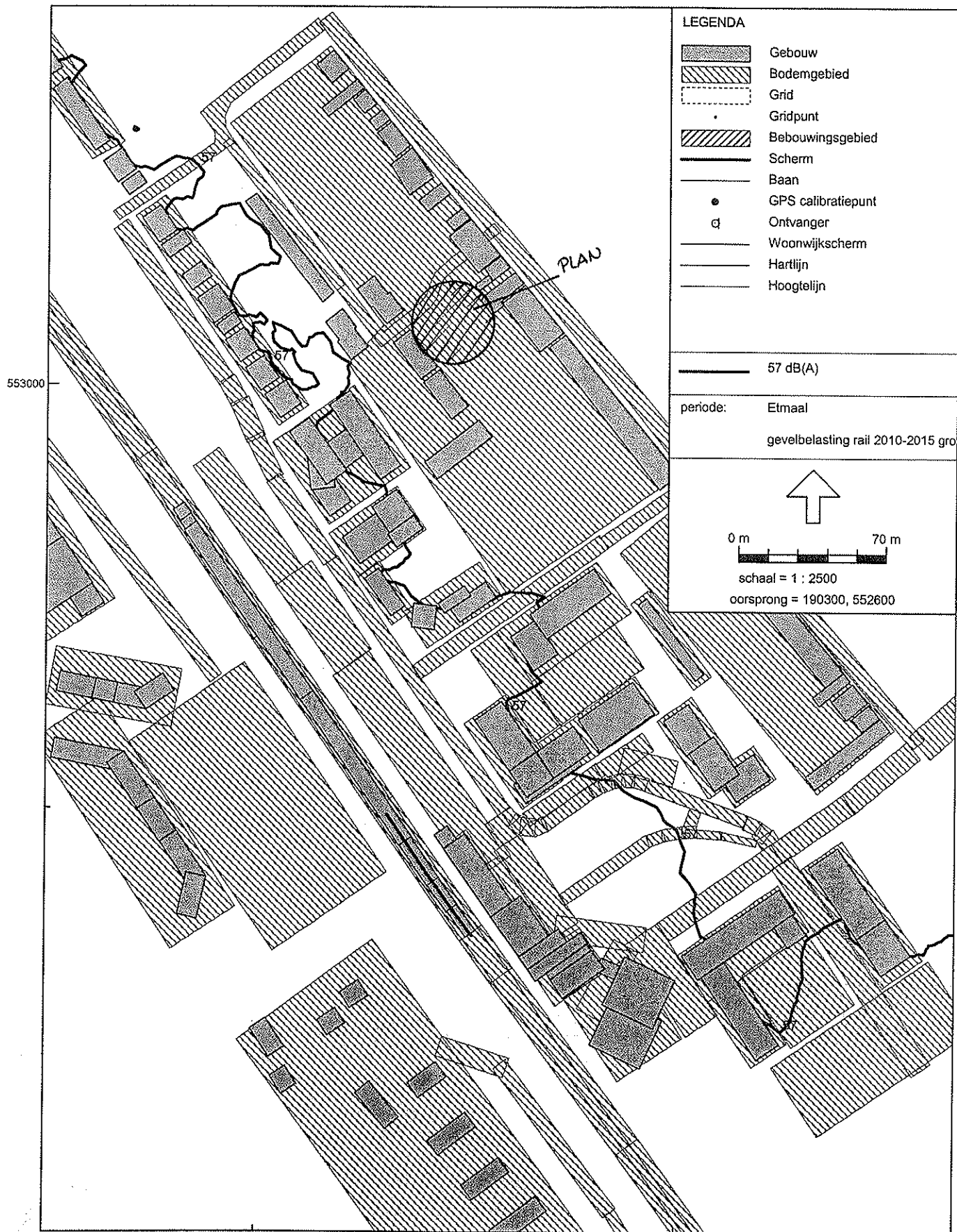
PLOT 1

57 dB(A) contour peiljaar 2003 Railverkeer
 waarneemhoogte 4,5 m.

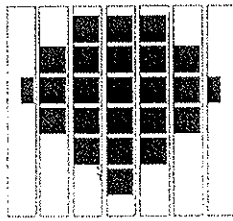


PLOT 2

57 dB(A) contour prognose 2010-2015 Railverkeer
 waarnemhoogte 4,5 m.



Achtkarspelen
Heerenveen
Ooststellingwerf
Opsterland
Smallingerland
Tytsjerksteradiel
Weststellingwerf



Servicebureau De Friese Wouden

**Akoestisch onderzoek naar de
gevelbelasting tgv rail/wegverkeerslawaaï voor
18 appartementen Stationsplein 2 te
Heerenveen**

In opdracht van: gemeente Heerenveen
contactpersoon dhr. T. Jansen

Uitgevoerd door: Servicebureau
contactpersoon ing. J. Dreijer

Drachten, 13 oktober 2005

Postadres : Servicebureau "De Friese Wouden", Postbus 229, 9200 AE Drachten.
Bezoekadres : Van Knobelsdorffplein 10, Drachten.
Telefoon : 0512-570316 Fax : 0512-570318 E-mail: servicebureau@regiofrw.nl rek.nr. BNG 2850.24.108.

Inhoud

1. Inleiding
2. Wijze van onderzoek
 - omstreden railprognose 2010-2015
3. Gegevens en uitgangspunten
4. Berekeningsresultaten
5. Wegverkeerslawaaï
 - wijze van onderzoek
 - gegevens en uitgangspunten
 - berekeningsresultaten wegverkeer
6. Bespreking
 - bouwbesluit
7. Advies

Bijlagen

1. Situatietekening
2. Berekeningsresultaten Railverkeerslawaaï peiljaar 2003
3. Berekeningsresultaten Railverkeerslawaaï prognose 2010-2015
4. Berekeningsresultaten Wegverkeerslawaaï jaar 2015
5. Situatie en invoergegevens rail-wegverkeer

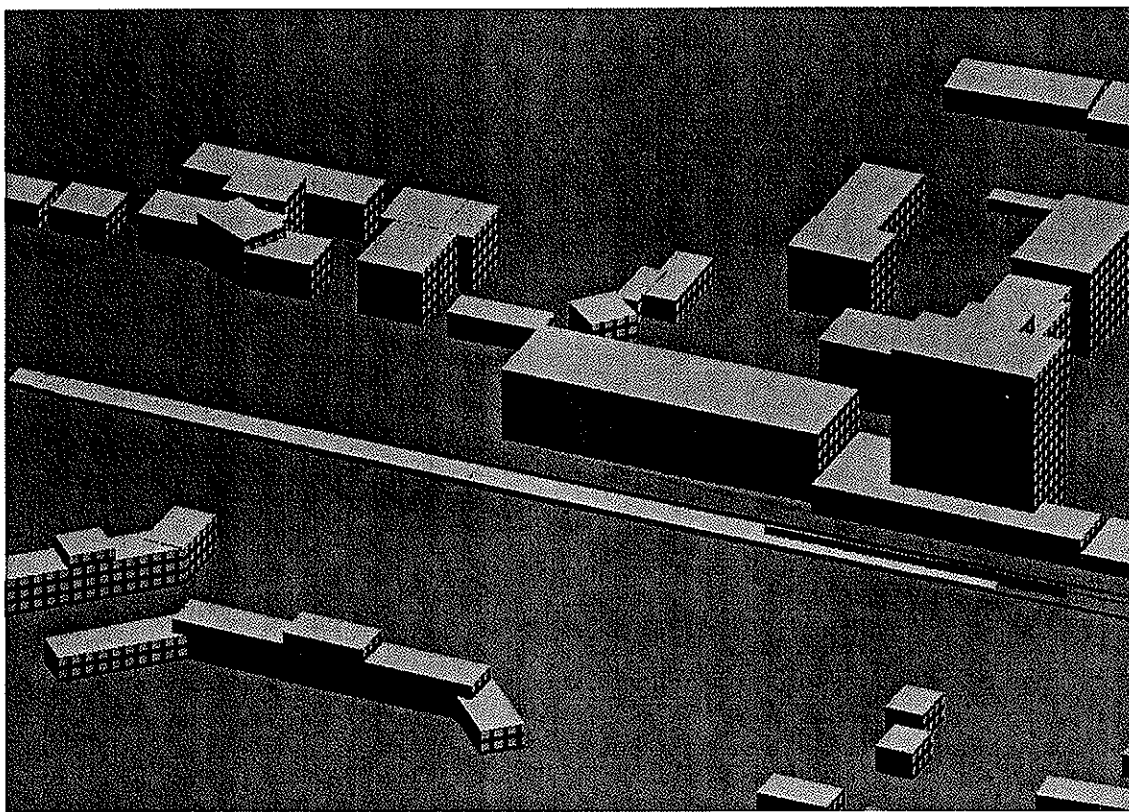
1. Inleiding

Op verzoek van de gemeente Heerenveen heeft het Servicebureau "De Friese Wouden" akoestisch onderzoek gedaan naar de hoogte van de gevelbelasting ten gevolge van rail- en wegverkeerslawaai voor het bouwplan 18 appartementen aan het Stationsplein 2 te Heerenveen.

De reden voor dit onderzoek is inzicht te geven of bij invulling van het bestemmingsplan hogere waarden in acht moeten worden genomen.

Het bouwplan (13 m hoog) ligt binnen de geluidszone van het spoor Leeuwarden-Zwolle (railverkeer). Hoewel de doorgaande weg Stationsplein-Trambaan (wegverkeer) conform art. 74 Wgh. (30 km) geen geluidszone meer heeft, is in verband met het toetsen aan het Bouwbesluit ook de gevelbelasting berekend ten gevolge van wegverkeerslawaai.

3D weergave model



2. Wijze van onderzoek

Vanwege afscherming door belèndende bebouwing is met behulp van rekenmethode 2 Railverkeerslawaaï de gevelbelasting berekend ten gevolge van het treinverkeer op het spoor Zwolle-Leeuwarden. De geplande kantoren/woontoren langs het spoor zijn in de berekening opgenomen.

De gevelbelasting is berekend voor een drietal waarneempunten ter hoogte van de voorgevel en beide zijgevels van het bouwplan met een waarneemhoogte van 2,5/ 5,5/ 8,5 en 11,5 m. + maaiveld. Deze hoogten zijn bepaald op basis van de tekening van Evers architecten d.d. 10-10-2002.

De ligging van de waarneempunten is aangegeven op de computerplot in bijlage 2. Voor de berekeningen is het recente (peiljaar 2003) uit het akoestisch spoorboekje versie 11/04 aangehouden. De reden hiervoor is de twijfel omtrent de prognose 2010-2015 van ProRail. Ter informatie is ook de ligging van de geluidscontouren berekend ten gevolge van de omstreden prognose 2010-2015.

Omstreden railprognose 2010-2015

Reeds vanaf het jaar 2000 is aan het ministerie van VROM meegedeeld dat de railprognose 2010-2015 voor 4 gemeenten binnen de regio De Friese Wouden niet juist is. Gelet op eerdere prognoses (2005-2010) en publicaties omtrent het stiller worden van materieel en banen, is het niet te rijmen dat de prognose 2010-2015 voor deze gemeenten een verhoging van de gevelbelasting tot gevolg heeft, die ligt tussen de 3 en 9,5 dB(A) ten opzichte van het meest recente peiljaar. Om die reden hebben de vier gemeenten binnen de regio door middel van een brief d.d. 16-09-2002 ProRail om een nieuwe prognose gevraagd. Door het ministerie is aangegeven dat in geval van twijfel over de juistheid van de prognose uitgegaan mag worden van de huidige situatie (lees het laatste recente peiljaar 2003). De gemeenten, waaronder de gemeente Heerenveen, handelen daarom conform dit laatste.

3. Gegevens en uitgangspunten

Op basis van gegevens van de gemeente (kaartmateriaal, dxf-ondergronden), aangevuld met de meest recente gegevens uit het akoestisch spoorboekje AS-win (V 11/2004), zijn de volgende uitgangspunten aangehouden;

Spoortraject Leeuwarden-Zwolle (045/040)

- Peiljaar 2003

- Intensiteiten;

Spoor A/B

Categorie	Intensiteiten in bakken per uur					
	Dag		Avond		Nacht	
	Spoor A	Spoor B	Spoor A	Spoor B	Spoor A	Spoor B
1	0,10	0,03	0,00	0,00	0,05	0,11
2	5,74	6,21	5,59	4,58	1,59	1,37
4	0,79	0,79	0,05	0,05	1,16	1,16
8	3,97	4,30	3,88	3,18	1,07	0,92

- Spoorhoogte conform NAP-hoogtes ProRail.
- Waarneempunten 1 t/m 3.
- Waarneemhoogte 2,5/5,5/8,5 en 11,5 m + maaiveld
- Maaiveld; gemiddelde hoogte 1,70 m. + NAP
- Zichthoek, bodemfactoren, reflectie en afscherming conform model

- Prognose 2010-2015

- Intensiteiten;

Spoor A/B

Categorie	Intensiteiten in bakken per uur					
	Dag		Avond		Nacht	
	Spoor A	Spoor B	Spoor A	Spoor B	Spoor A	Spoor B
1	6,00	6,00	6,00	6,00	1,13	1,13
2	9,00	9,00	9,00	9,00	1,69	1,69
4	3,23	3,23	4,12	4,12	2,77	2,77

Verklaring treincategorieën:

- 1 - blokgeremd reizigers materieel
- 2 - schijf- en blok geremd reizigers materieel
- 4 - blokgeremd goederen materieel
- 8 - schijfgeremd reizigersmaterieel

4. Berekeningsresultaten

In onderstaande tabel 1 zijn de berekende etmaalwaarden vermeld voor de drie waarneempunten en de daarbijbehorende waarneemhoogtes voor de situatie railverkeerslawaaï met als maatgevend jaar peiljaar 2003 (voor berekeningsresultaten zie bijlage 2).

Tabel 1 railverkeer peiljaar 2001

punt	Omschrijving	Hoogte	Etmaalwaarde peiljaar 2003
1	Vorgevel appartementen	2,5 m.	58 dB(A)
		5,5 m.	60 dB(A)
		8,5 m.	60 dB(A)
		11,5 m.	60 dB(A)
2	Zijgevel links appartementen	2,5 m.	54 dB(A)
		5,5 m.	56 dB(A)
		8,5 m.	56 dB(A)
		11,5 m.	57 dB(A)
3	Zijgevel rechts appartementen	2,5 m.	55 dB(A)
		5,5 m.	56 dB(A)
		8,5 m.	57 dB(A)
		11,5 m.	57 dB(A)

Nb. Vetgedrukt is hoger dan de voorkeursgrenswaarde

Ter informatie

In onderstaande tabel 2 zijn de berekende etmaalwaarden aangegeven voor de waarneempunten met dezelfde waarneemhoogtes maar dan voor de situatie railverkeerslawaaï met als maatgevend jaar de omstreden prognose 2010-2015. (zie berekeningsresultaten in bijlage 3).

Tabel 2 railverkeer prognose 2010-2015

punt	Omschrijving	Hoogte	Etmaalwaarde prognose 2010- 2015
1	Vorgevel appartementen	2,5 m.	63 dB(A)
		5,5 m.	65 dB(A)
		8,5 m.	65 dB(A)
		11,5 m.	65 dB(A)
2	Zijgevel links appartementen	2,5 m.	60 dB(A)
		5,5 m.	61 dB(A)
		8,5 m.	61 dB(A)
		11,5 m.	62 dB(A)
3	Zijgevel rechts appartementen	2,5 m.	60 dB(A)
		5,5 m.	62 dB(A)
		8,5 m.	62 dB(A)
		11,5 m.	63 dB(A)

5. Wegverkeerslawaaai

Wijze van onderzoek

Met behulp van rekenmethode 2 wegverkeerslawaaai zijn voor dezelfde waarneempunten en waarneemhoogten de gevelbelastingen berekend t.g.v. verkeer op de doorgaande weg Stationsplein-trambaan. De ligging van de waarneempunten is aangegeven op de computerplot in bijlage 4. De geplande kantoren/woontoren langs het spoor zijn in de berekening opgenomen.

Gegevens en uitgangspunten

Op basis van gegevens en prognose van de gemeente, zijn de volgende uitgangspunten aangehouden;

- Uurverdeling/verkeersintensiteit jaar 2015.

Wegvak	% daguur	% uurverdeling			% nachtuur	% uurverdeling			wegdek	snelheid Km/uur
		L	Mz	Zw		L	Mz	Zw		
Stationsplein	6,7	98	2	0	0,7	99	1	0	Klinkers	30

Uurverdeling/ Wegvak	Dag			Nacht			Etmaal
	L	Mz	Zw	L	Mz	Zw	
Stationsplein	183,85	3,75	0,00	19,40	0,20	0,00	2.800

- Waarneempunt 1 t/m 3.
- Waarneemhoogte 2,5/5,2/8,5/11,5 m.
- Maaiveld; gemiddelde hoogte 1,70 m. + NAP
- Reflectie en bodemfactoren conform rekenmodel

Berekeningsresultaten wegverkeer

In onderstaande tabel 3 zijn de berekende etmaalwaarden vermeld ter hoogte van de in bijlage 4 aangegeven waarneempunten op een waarneemhoogte van 2,5/ 5,5/ 8,5 en 11,5 m. ten gevolge van verkeerslawaaai op de doorgaande weg Stationsplein-Trambaan voor het maatgevende jaar 2015. Vanwege het feit dat deze weg niet zoneplichtig is, behoeft er niet getoetst te worden aan de Wgh. en zijn de vermelde etmaalwaarden in dit geval de berekende waarden zonder de aftrek conform art. 103. (berekeningsresultaten in bijlage 4).

Tabel 3 tgv verkeer Stationsplein/Trambaan

punt	Omschrijving	Hoogte	Gevelbelasting 2015
1	Voorgevel appartementen	2,5 m.	60 dB(A)
		5,5 m.	60 dB(A)
		8,5 m.	59 dB(A)
		11,5 m.	58 dB(A)
2	Zijgevel links appartementen	2,5 m.	53 dB(A)
		5,5 m.	53 dB(A)
		8,5 m.	52 dB(A)
		11,5 m.	52 dB(A)
3	Zijgevel rechts appartementen	2,5 m.	53 dB(A)
		5,5 m.	53 dB(A)
		8,5 m.	53 dB(A)
		11,5 m.	52 dB(A)

6. Bespreking

Op verzoek van de gemeente is aan het Servicebureau gevraagd de gevelbelasting te berekenen voor een nieuw te bouwen complex van 18 appartementen aan het Stationsplein 2 te Heerenveen. Het bouwplan is gelegen binnen de zone van het spoor Leeuwarden-Zwolle. Vanwege het 30 km-regime op de doorgaande weg Stationsplein-Trambaan is deze weg conform art. 74 van de Wgh. niet zoneplichtig en hoeft het plan daarom niet te worden getoetst aan de Wgh.

Uit de berekeningen blijkt dat door het railverkeerslawaaï de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) ter hoogte van waarneempunt 1 wordt overschreden (zie tabel 1). Er zal derhalve voor railverkeerslawaaï een ontheffing moeten worden aangevraagd tot 60 dB(A) met een maximaal binnenniveau van 37 dB(A).

Bouwbesluit

Het complex van 18 appartementen dient daarnaast te voldoen aan de eisen van het Bouwbesluit. Het uitgangspunt voor de geluidseisen in het Bouwbesluit is een maximaal binnenniveau van 37 dB(A) in de verblijfsgebieden van een woning (railverkeer) en 35 dB(A) voor wegverkeer.

De hoogte van de verkeersintensiteit op de weg Stationsplein zorgt ervoor dat, ondanks dat er sprake is van een snelheid van 30 km, de gevelbelasting toch nog 60 dB(A) bedraagt ter hoogte van waarneempunt 1.

Om te kunnen voldoen aan het Bouwbesluit zal voor zowel railverkeerslawaaï als voor wegverkeerslawaaï akoestisch onderzoek naar de geluidwering van de gevels noodzakelijk zijn om aan te kunnen tonen dat aan de geluidseisen kan worden voldaan.

7. Advies

Vanwege de wijziging/herziening van het bestemmingsplan, dient de gemeente bij de provincie een ontheffing aan te vragen voor railverkeerslawaaï tot 60 dB(A) en daarbij een binnenniveau van 37 dB(A) waarborgen.

Gezien de hoogte van de gevelbelastingen en het vereiste binnenniveau, is in geval van railverkeerslawaaï een akoestisch onderzoek naar de geluidwering van de gevels noodzakelijk.

Omdat er ook getoetst dient te worden aan de eisen van het Bouwbesluit, is naast de toetsing aan de gevelbelasting en binnenniveau (37 dB(A)) van railverkeerslawaaï, ook de toetsing aan de gevelbelasting en het binnenniveau (35 dB(A)) van het wegverkeerslawaaï van belang. Voor deze berekeningen en toetsing dienen de berekende waarden uit de tabellen 1 en 3 als basis.

In beide gevallen zal aangetoond moeten worden dat met de toegepaste materialen voldaan kan worden aan de eisen van het Bouwbesluit.

Bijlagen



Schaal : 1:1000

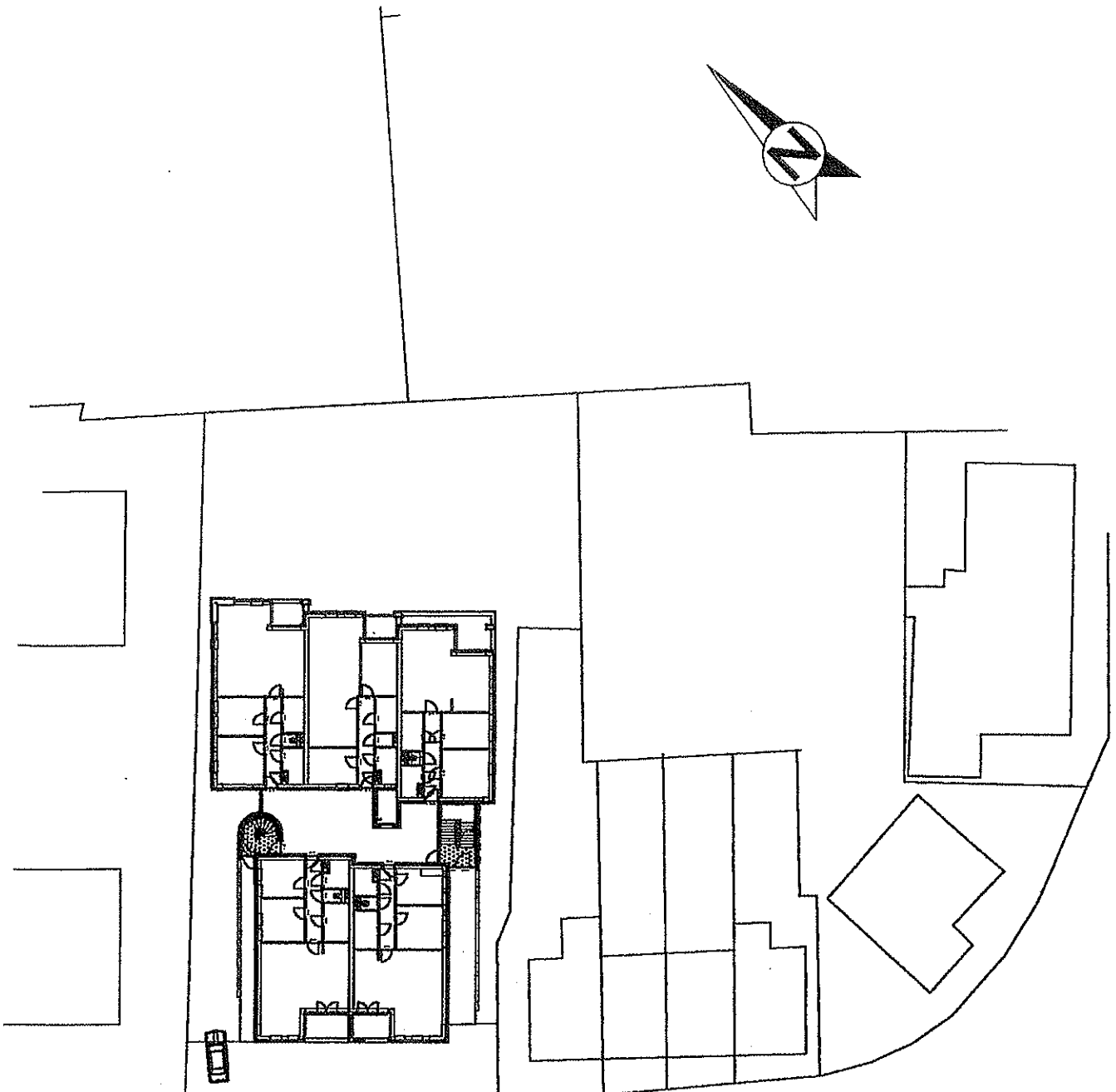
Datum : 22 oktober 2002



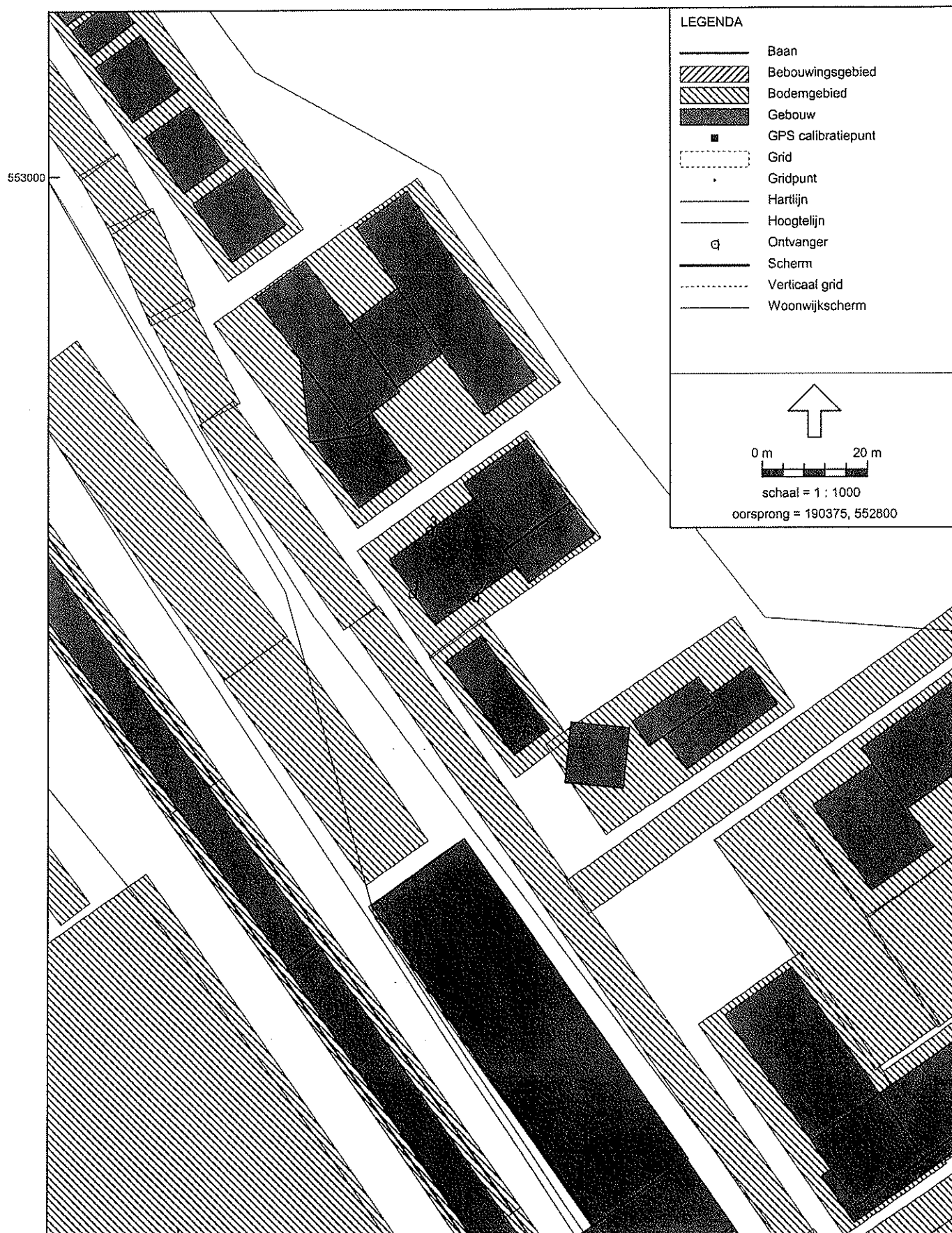
GEMEENTE / HEERENVEEN

aan deze tekening kunnen geen rechten worden ontleend

News



LIGGING WAARNEEMPUNTEN



BEREKENINGSRESULTATEN PEILJAAR 2003

Model: gevelbelasting rail peiljaar 2003 - gevelbelasting rail/weg - 18 APPARTEMENTEN STATIONSPLEIN 2
 Bijdrage van Groep spoor op alle ontvangerpunten
 Rekenmethode Railverkeerslawaai - RLM2; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
1_A	voorgevel appartementen	2,5	51	49	48	58
1_B	voorgevel appartementen	5,5	53	51	50	60
1_C	voorgevel appartementen	8,5	53	51	50	60
1_D	voorgevel appartementen	11,5	53	51	50	60
2_A	zijgevel rechts appartementen	2,5	47	46	44	54
2_B	zijgevel rechts appartementen	5,5	49	48	46	56
2_C	zijgevel rechts appartementen	8,5	49	48	46	56
2_D	zijgevel rechts appartementen	11,5	50	48	47	57
3_A	zijgevel links appartementen	2,5	48	46	45	55
3_B	zijgevel links appartementen	5,5	49	48	46	56
3_C	zijgevel links appartementen	8,5	50	48	47	57
3_D	zijgevel links appartementen	11,5	51	49	47	57

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

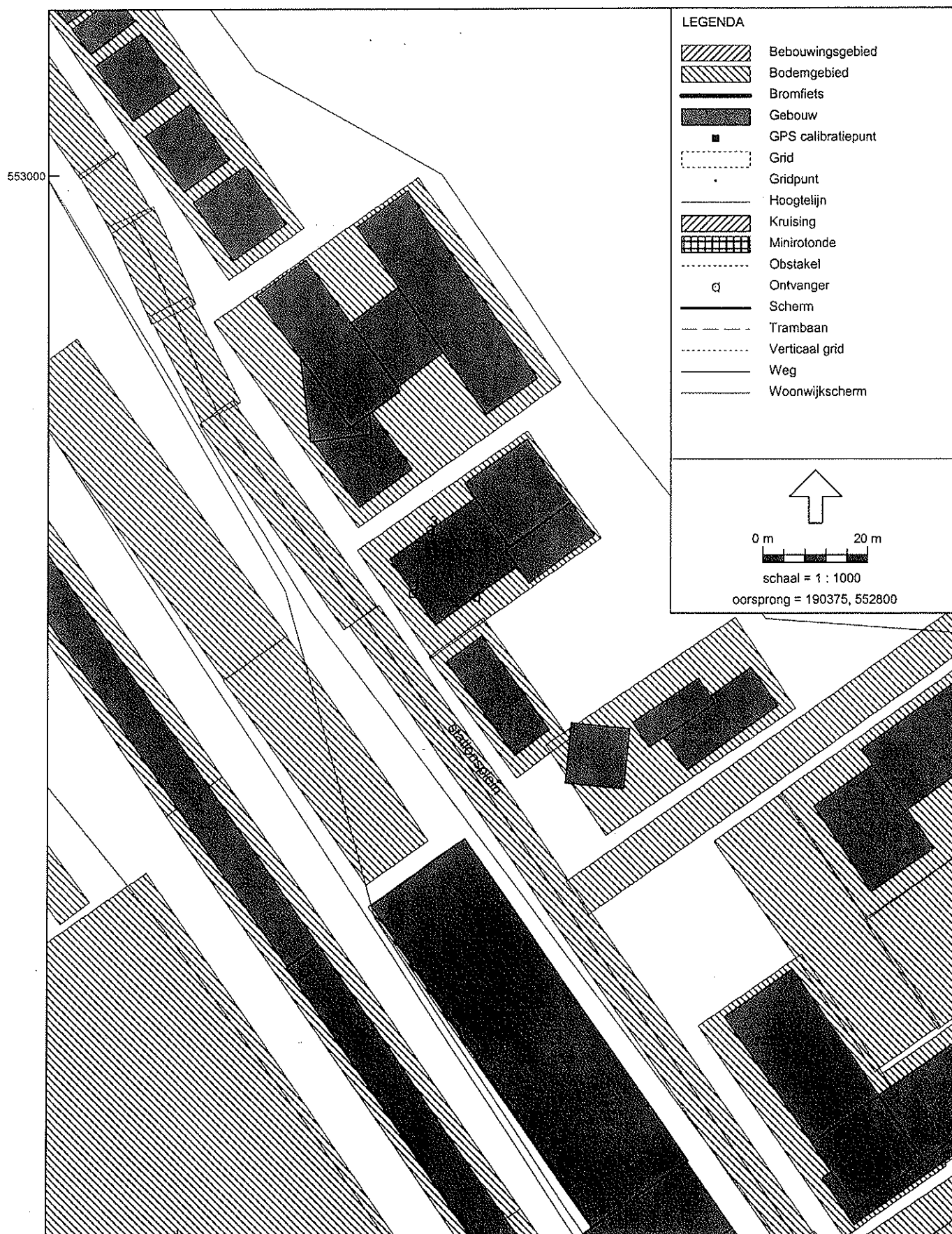
BEREKENINGSRESULTATEN PROGNOSE 2010-2015

Model: gevelbelasting rail 2010-2015 - gevelbelasting rail/weg - 18 APPARTEMENTEN STATIONSPLEIN 2
 Bijdrage van Groep spoor op alle ontvangerpunten
 Rekenmethode Railverkeerslawaaï - RLM2; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
1_A	voorgevel appartementen	2,5	57	57	53	63
1_B	voorgevel appartementen	5,5	58	59	55	65
1_C	voorgevel appartementen	8,5	59	59	55	65
1_D	voorgevel appartementen	11,5	59	59	55	65
2_A	zijgevel rechts appartementen	2,5	53	54	50	60
2_B	zijgevel rechts appartementen	5,5	55	55	51	61
2_C	zijgevel rechts appartementen	8,5	55	55	51	61
2_D	zijgevel rechts appartementen	11,5	55	56	52	62
3_A	zijgevel links appartementen	2,5	54	54	50	60
3_B	zijgevel links appartementen	5,5	55	56	52	62
3_C	zijgevel links appartementen	8,5	56	56	52	62
3_D	zijgevel links appartementen	11,5	56	57	53	63

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

LIGGING WAARNEEMPUNTEN WEGVERKEER



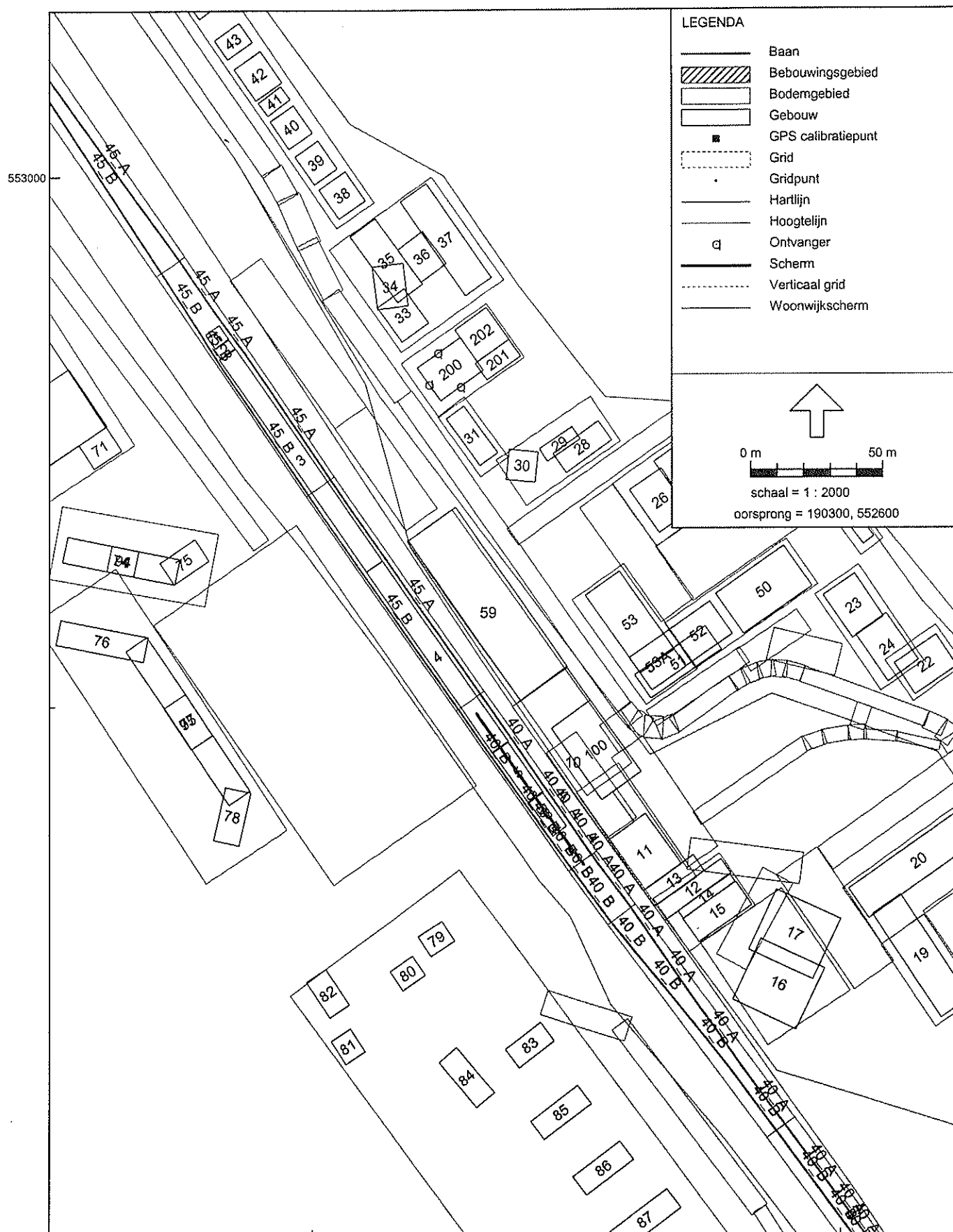
BEREKENINGSRESULTATEN WEGVERKEER 2015
 tgv stationsplein

Model: gevelbelasting verkeerslawaaï 2015 - gevelbelasting rail/weg - 18 APPARTEMENTEN STATIONSPLEIN 2
 Bijdrage van Groep stationsplein op alle ontvangerpunten
 Rekenmethode Wegverkeerslawaaï - SRM2-2002; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
1_A	voorgevel appartementen	2,5	60	--	50	60
1_B	voorgevel appartementen	5,5	60	--	50	60
1_C	voorgevel appartementen	8,5	59	--	49	59
1_D	voorgevel appartementen	11,5	58	--	48	58
2_A	zijgevel rechts appartementen	2,5	53	--	43	53
2_B	zijgevel rechts appartementen	5,5	53	--	43	53
2_C	zijgevel rechts appartementen	8,5	52	--	42	52
2_D	zijgevel rechts appartementen	11,5	52	--	42	52
3_A	zijgevel links appartementen	2,5	53	--	43	53
3_B	zijgevel links appartementen	5,5	53	--	43	53
3_C	zijgevel links appartementen	8,5	53	--	43	53
3_D	zijgevel links appartementen	11,5	52	--	42	52

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

SITUATIE INVOERGEGEVENS



INVOERGEGEVENS WEGVERKEER

weg

geonoise v5.13

Lijst van wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslaaai - SRM2-2002

Id	Omschr.	Invoertype Verdeling	Wegdek Gew/Etrn	Totale aantal										Hbron								
				V(LV)	V(MV)	V(ZV)	%Int.(D)	%Int.(N)	%LV(D)	%MV(D)	%ZV(D)	%LV(N)	%MV(N)		%ZV(N)							
5	stationsplein			30	30	30	2800	6,7	0,7	98	2	—	99	1	—	183,85	3,75	—	19,4	0,2	—	0,75

INVOERGEDGEVENS gebouwen

Model:gevelbelasting rail peiljaar 2003
Groep:hoofdgroep
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RLM2

Id	Omschrijving	X-1	Y-1	Maaiweld	Hoogte	Oppervlak	Refl. lk	Cp	Zwevend
1	perron	190364,46	552943,89	1,23	0,90	40,46	1,00	0 dB	F
2	perron	190367,92	552938,70	1,23	0,90	30,67	1,00	0 dB	F
3	perron	190370,53	552935,13	1,23	0,90	712,20	1,00	0 dB	F
4	perron	190426,42	552854,83	1,23	0,90	618,39	1,00	0 dB	F
5	perron	190473,85	552786,31	1,25	0,90	162,62	1,00	0 dB	F
6	perron	190486,97	552767,30	1,25	0,90	102,58	1,00	0 dB	F
10	nw fietsenstalling + parkeerdek	190490,60	552791,15	2,00	7,00	814,43	0,80	0 dB	F
11	fietsenstalling trambaan 13	190511,91	552748,63	2,20	3,50	407,52	0,80	0 dB	F
12	station trambaan 11	190533,38	552718,37	2,20	3,50	205,26	0,80	0 dB	F
13	fietsenstalling trambaan 13	190529,63	552723,74	2,20	3,50	171,46	0,80	0 dB	F
14	station trambaan 11	190540,56	552719,08	2,10	4,50	86,83	0,80	0 dB	F
15	station trambaan 11	190540,35	552719,08	2,10	3,50	261,14	0,80	0 dB	F
16	station trambaan 9	190593,85	552700,41	2,00	3,00	666,46	0,80	0 dB	F
17	station trambaan 9	190565,32	552707,54	2,00	3,00	663,40	0,80	0 dB	F
19	trambaan 3	190638,55	552681,80	1,90	15,00	614,41	0,80	0 dB	F
20	trambaan 3	190602,88	552730,48	1,90	15,00	764,68	0,80	0 dB	F
21	trambaan 3	190646,52	552744,33	1,90	12,00	127,29	0,80	0 dB	F
22	trambaan 4-8 / 21-45	190628,48	552803,50	1,70	9,00	276,47	0,80	0 dB	F
23	trambaan 4-8 / 21-45	190593,36	552841,18	1,70	15,00	282,78	0,80	0 dB	F
24	trambaan 4-8 / 21-45	190605,71	552826,11	1,70	15,00	307,36	0,80	0 dB	F
25	bielzen ...	190581,01	552896,35	1,70	2,00	226,08	0,80	0 dB	F
26	stationsstraat 7-15 t/m 417-421	190531,43	552864,87	1,70	15,00	281,48	0,80	0 dB	F
27	stationsstraat 7-15 t/m 417-421	190568,26	552901,70	1,70	9,00	537,24	0,80	0 dB	F
28	stationsstraat 8	190513,53	552899,90	1,70	5,00	186,89	0,80	0 dB	F
29	stationsstraat 10	190485,96	552896,73	1,70	5,00	85,03	0,80	0 dB	F
30	trambaan 13	190473,25	552885,37	1,70	7,00	126,63	0,80	0 dB	F
31	trambaan 14 t/m 20	190463,56	552890,55	1,70	6,00	180,85	0,80	0 dB	F
33	trambaan 4	190433,98	552937,34	1,50	9,00	199,39	0,80	0 dB	F
34	trambaan 4	190424,63	552945,71	1,50	12,00	190,28	0,80	0 dB	F
35	trambaan 4	190414,27	552977,11	1,50	9,00	357,99	0,80	0 dB	F
36	trambaan 4	190432,31	552972,10	1,50	12,00	175,99	0,80	0 dB	F
37	trambaan 4	190433,32	552990,21	1,50	9,00	516,87	0,80	0 dB	F
38	stationsplein 12/14	190410,05	552983,83	1,50	6,00	162,12	0,80	0 dB	F
39	stationsplein 16/18	190409,41	553002,85	1,50	6,00	136,70	0,80	0 dB	F
40	stationsplein 20/22	190399,91	553016,37	1,50	5,50	135,96	0,80	0 dB	F
41	stationsplein 24	190391,46	553029,04	1,50	5,50	63,83	0,80	0 dB	F
42	stationsplein 26/28	190388,29	553035,38	1,50	6,00	173,25	0,80	0 dB	F

Geonoise V5.13

13-10-2005 11:44:21

INVOERGEGEVENS gebouwen

Model:gevelbelasting rail peiljaar 2003
Groep:hoofdgroep
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RLM2

Id	Omschrijving	X-1	Y-1	Maaienveld	Hoogte	Oppervlak	Refl. lk	Cp	Zwevend
43	stationsplein 30 t/m 34	190377,09	553050,59	1,50	7,00	99,85	0,80	0 dB	F
44	stationsplein 36	190357,38	553066,64	1,50	6,50	92,41	0,80	0 dB	F
45	stationsplein 38	190351,95	553066,56	1,50	6,50	149,84	0,80	0 dB	F
46	trambaan 7	190677,11	552581,48	1,50	7,00	181,78	0,80	0 dB	F
50	woonappartementen spoorstate	190589,21	552844,67	1,70	21,00	583,08	0,80	0 dB	F
63	beugel 78	190221,51	553028,18	0,00	5,50	56,40	0,80	0 dB	F
64	beugel 76	190228,40	553017,18	0,00	5,50	56,98	0,80	0 dB	F
65	beugel 74	190233,33	553011,43	0,00	5,50	58,70	0,80	0 dB	F
66	beugel 72	190239,73	553001,74	0,00	5,50	55,17	0,80	0 dB	F
67	beugel 70	190242,85	552995,01	0,00	5,50	58,75	0,80	0 dB	F
68	beugel 177/179	190227,57	552979,20	0,00	5,50	212,14	0,80	0 dB	F
69	lawei 2/4	190221,78	552949,04	0,00	5,50	209,29	0,80	0 dB	F
70	beugel 68 school	190284,94	552881,47	0,00	4,00	1965,17	0,80	0 dB	F
71	beugel 68 school	190327,54	552896,70	0,00	4,00	133,50	0,80	0 dB	F
72	beugel 68 school	190280,38	552937,11	0,00	4,00	136,61	0,80	0 dB	F
73	beugel 68 school	190268,25	552934,13	0,00	3,50	304,25	0,80	0 dB	F
74	beugel 2-66	190305,02	552854,81	0,00	9,00	423,29	0,80	0 dB	F
75	beugel 2-66	190360,67	552855,01	0,00	9,00	156,44	0,80	0 dB	F
76	beugel 139-175	190304,37	552832,86	0,00	6,00	320,63	0,80	0 dB	F
77	beugel 7-139	190337,15	552826,22	0,00	9,00	671,94	0,80	0 dB	F
78	beugel 1-7	190371,92	552747,38	0,00	6,00	199,72	0,80	0 dB	F
79	jutte 13/15	190440,10	552712,77	0,00	6,50	96,01	0,80	0 dB	F
80	jutte 17/19	190438,01	552705,45	0,00	6,50	90,46	0,80	0 dB	F
81	jutte 54/56	190420,04	552669,57	0,00	6,50	90,04	0,80	0 dB	F
82	jutte 48/52	190413,97	552687,15	0,00	6,50	143,23	0,80	0 dB	F
83	jutte 29/33	190491,82	552673,31	0,00	5,50	147,65	0,80	0 dB	F
84	jutte 21/27	190448,09	552665,36	0,00	5,50	195,08	0,80	0 dB	F
85	jutte 39/45	190500,75	552656,58	0,00	5,50	193,64	0,80	0 dB	F
86	jutte 47/53	190521,97	552628,45	0,00	5,50	191,76	0,80	0 dB	F
87	jutte 55/71	190534,44	552617,28	0,00	6,50	242,67	0,80	0 dB	F
88	jutte 55/71	190521,47	552589,66	0,00	6,50	197,73	0,80	0 dB	F
89	jutte 73/81	190550,10	552596,56	0,00	6,50	243,98	0,80	0 dB	F
90	jutte 83/99	190566,11	552575,56	0,00	6,50	150,90	0,80	0 dB	F
91	jutte 83/99	190553,81	552563,76	0,00	6,50	143,23	0,80	0 dB	F
92	jutte 83/99	190540,17	552556,02	0,00	6,50	154,10	0,80	0 dB	F
93	beugel 68 school	190270,73	552902,95	0,00	6,00	1153,66	0,80	0 dB	F
94	beugel 2-66	190323,86	552860,96	0,00	12,00	101,36	0,80	0 dB	F

Geonoise V5.13

13-10-2005 11:44:21

INVOERGEGEVENS gebouwen

Model:gevelbelasting rail peiljaar 2003
Groep:hoofdgroep
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RLM2

Id	Omschrijving	X-1	Y-1	Maaiiveld	Hoogte	Oppervlak	Refl. 1k	Cp	Zwevend
95	beugel 7-139	190351,58	552804,58	0,00	12,00	181,65	0,80	0 dB	F
51	kantoor Heechhout Kaai	190528,25	552802,28	1,70	19,00	348,90	0,80	0 dB	F
52	kantoor Heechhout Kaai	190550,61	552838,90	1,70	19,00	320,58	0,80	0 dB	F
53	kantoor Heechhout Kaai	190503,54	552841,42	1,70	15,00	565,96	0,80	0 dB	F
53A	kantoor Heechhout Kaai	190532,94	552826,57	1,70	23,00	233,90	0,80	0 dB	F
100	wontoren	190524,57	552774,78	1,80	40,00	602,47	0,80	0 dB	F
200	appartementen	190448,58	552915,10	1,70	13,00	303,76	0,80	0 dB	F
201	appartementen	190466,25	552922,96	1,70	13,00	117,99	0,80	0 dB	F
202	appartementen	190474,39	552938,27	1,70	13,00	214,45	0,80	0 dB	F
300	nieuw kantoor trambaan	190662,67	552772,31	1,70	17,80	682,45	0,80	0 dB	F
301	nieuw kantoor trambaan	190685,73	552739,01	1,70	15,00	352,91	0,80	0 dB	F
303	herenwal 71-73	190629,12	552923,67	0,50	6,00	463,93	0,80	0 dB	F
304	herenwal 69	190630,32	552922,95	0,50	6,00	230,23	0,80	0 dB	F
305	herenwal 67A	190639,21	552912,37	0,50	6,00	116,30	0,80	0 dB	F
306	herenwal 57-62	190678,89	552864,52	0,50	6,00	529,69	0,80	0 dB	F
307	herenwal 56	190681,99	552860,56	0,50	6,00	97,80	0,80	0 dB	F
308	herenwal 49-50	190683,13	552859,25	0,50	6,00	150,13	0,80	0 dB	F
309	herenwal 46	190690,95	552849,57	0,50	6,00	85,44	0,80	0 dB	F
310	herenwal 45	190660,90	552815,39	0,50	6,00	341,00	0,80	0 dB	F
312	herenwal 36	190728,42	552804,21	0,50	6,00	231,40	0,80	0 dB	F
313	herenwal 34	190739,15	552791,50	0,50	6,00	83,02	0,80	0 dB	F
314	herenwal 27-28	190744,27	552785,39	0,50	6,00	155,27	0,80	0 dB	F
315	herenwal 26	190753,41	552774,87	0,50	6,00	107,73	0,80	0 dB	F
316	herenwal 23-25	190757,78	552769,42	0,50	6,00	230,84	0,80	0 dB	F
317	herenwal 22	190770,30	552754,52	0,50	6,00	90,32	0,80	0 dB	F
318	herenwal 21	190775,17	552748,58	0,50	6,00	249,39	0,80	0 dB	F
319	herenwal 20	190784,50	552737,35	0,50	6,00	96,44	0,80	0 dB	F
320	herenwal 17	190788,54	552732,56	0,50	6,00	62,41	0,80	0 dB	F
321	herenwal 15-16	190797,71	552721,42	0,50	6,00	186,79	0,80	0 dB	F
322	herenwal 10-14	190811,96	552704,29	0,50	6,00	298,73	0,80	0 dB	F
323	herenwal 8-9	190822,11	552692,24	0,50	6,00	165,75	0,80	0 dB	F
324	herenwal 3-6	190822,68	552691,62	0,50	6,00	451,98	0,80	0 dB	F
325	herenwal 2	190846,21	552664,13	0,50	6,00	131,71	0,80	0 dB	F
500	nieuwbouw studie	190728,80	552803,89	0,50	9,70	250,15	0,80	0 dB	F
501	nieuwbouw studie	190705,74	552806,16	0,50	9,70	22,36	0,80	0 dB	F
502	nieuwbouw studie	190716,45	552793,59	0,50	12,70	48,53	0,80	0 dB	F
503	nieuwbouw studie	190716,39	552793,54	0,50	12,70	271,19	0,80	0 dB	F

Geonoise V5.13

13-10-2005 11:44:21

INVOERGEGEVENS
gebouwen

Model:gevelbelasting rail peiljaar 2003
Groep:hoofdgroep
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RLM2

Id	Omschrijving	X-1	Y-1	Maaiveld	Hoogte	Oppervlak	Refl. lk	Cp	Zwevend
504	nieuwbouw studie	190704,08	552782,94	0,50	19,00	307,44	0,80	0 dB	F
59	kantoren	190496,80	552814,28	1,80	17,50	1624,23	0,80	0 dB	F

INVOERGEGEVENS
bodengebieden

Model:gevelbelasting rail peiljaar 2003
Groep:hoofdgroep
Lijst van Bodengebieden, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RLM2

Id	Omschrijving	X-1	Y-1	Oppervlak	Bf
24	parkeerterrein	190368,65	552960,83	995,60	0,00
25	parkeerterrein	190408,35	552904,69	683,03	0,00
26	wegdek	190515,13	552796,56	982,93	0,00
27	wegdek	190515,11	552796,58	49,92	0,00
28	wegdek	190519,48	552791,20	54,51	0,00
29	wegdek	190525,27	552787,44	60,23	0,00
30	wegdek	190532,28	552786,63	54,84	0,00
31	wegdek	190538,88	552789,27	177,50	0,00
32	wegdek	190557,66	552810,28	37,30	0,00
33	wegdek	190562,16	552813,15	43,31	0,00
34	wegdek	190568,10	552815,61	40,58	0,00
35	wegdek	190574,04	552816,63	37,90	0,00
36	wegdek	190579,78	552816,43	43,93	0,00
37	wegdek	190584,43	552808,45	307,42	0,00
38	wegdek	190633,85	552797,02	53,90	0,00
39	wegdek	190640,71	552793,83	48,34	0,00
40	wegdek	190645,91	552790,52	51,50	0,00
41	wegdek	190591,17	552745,96	668,44	0,00
42	wegdek	190644,85	552783,32	427,87	0,00
43	wegdek	190684,34	552798,22	423,17	0,00
44	wegdek	190645,32	552771,88	1288,84	0,00
45	parkeerterrein	190645,79	552678,24	3513,23	0,00
46	parkeerterrein	190661,40	552742,56	1506,21	0,00
47	terrein	190590,93	552745,87	956,09	0,00
48	terrein	190525,20	552787,96	719,91	0,00
49	terrein	190541,75	552737,83	511,61	0,00
50	terrein	190570,60	552738,30	478,08	0,00
51	pad	190547,46	552754,44	296,47	0,00
52	pad	190585,23	552787,38	45,87	0,00
53	pad	190592,57	552790,11	56,41	0,00
54	pad	190602,43	552791,79	39,44	0,00
55	pad	190608,52	552786,54	49,38	0,00
56	pad	190621,53	552789,27	58,45	0,00
57	pad	190608,73	552789,90	53,66	0,00
58	terrein	190508,89	552792,21	123,64	0,00
59	water	190654,14	552542,42	502,87	0,00
60	water	190682,03	552571,30	645,16	0,00

INVOERGEDGEVENS
bodengebieden

Model:gevelbelasting rail peiljaar 2003
Groep:hoofdgroep
Lijst van Bodengebieden, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RLM2

Id	Omschrijving	X-1	Y-1	Oppervlak	Bf
61	water	190723,38	552594,27	508,16	0,00
62	water	190623,94	552545,70	223,64	0,00
63	water	190626,57	552546,36	680,10	0,00
64	water	190756,85	552609,70	368,59	0,00
65	wegdek	190437,36	552918,69	365,38	0,00
66	wegdek	190404,09	552953,44	184,40	0,00
67	wegdek	190394,48	552971,93	187,34	0,00
68	wegdek	190394,48	552993,37	109,91	0,00
69	wegdek	190387,82	553004,00	732,86	0,00
70	wegbodem	190477,87	552860,64	819,18	0,00
71	ondergrond woningen	190340,92	553079,23	2069,70	0,50
72	ondergrond woningen	190433,70	552933,51	2244,46	0,50
73	ondergrond woningen	190433,58	552929,20	975,79	0,50
74	ondergrond woningen	190447,36	552909,04	355,59	0,50
75	ondergrond woningen	190480,94	552875,45	884,82	0,50
76	ondergrond woningen	190513,95	552883,48	1674,31	0,50
77	ondergrond woningen	190498,59	552839,65	1151,64	0,50
78	ondergrond woningen	190545,26	552813,47	1168,76	0,50
79	ondergrond woningen	190590,23	552841,36	886,28	0,50
80	ondergrond woningen	190627,79	552800,94	445,36	0,50
81	parkeerterrein	190501,43	552874,37	804,16	0,00
82	parkeerterrein	190544,12	552839,08	1205,60	0,00
83	verharding	190526,48	552797,53	296,17	0,00
84	verharding	190560,63	552820,30	268,89	0,00
85	verharding	190572,01	552816,88	323,93	0,00
86	ondergrond woningen	190648,39	552764,24	1531,13	0,50
87	ondergrond woningen	190615,37	552709,02	747,09	0,50
88	ondergrond woningen	190572,68	552671,46	1714,28	0,50
89	ondergrond woningen	190567,80	552723,82	732,58	0,50
90	ondergrond woningen	190545,60	552734,64	1009,88	0,50
91	ondergrond woningen	190522,83	552757,41	550,55	0,50
92	ondergrond woningen	190521,12	552777,90	2459,61	0,50
93	ondergrond woningen	190577,48	552896,63	534,08	0,50
94	ondergrond woningen	190673,67	552581,98	345,38	0,50
95	ondergrond woningen	190455,67	552737,94	17405,86	0,50
96	ondergrond woningen	190294,65	552832,14	4336,93	0,50
97	ondergrond woningen	190304,90	552875,97	1672,35	0,50

INVOERGEGEVENS
bodemgebieden

Model:gevelbelasting rail peiljaar 2003
Groep:hoofdgroep
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Railverkeerslaaai - RLM2

Id	Omschrijving	X-1	Y-1	Oppervlak	Bf
98	ondergrond woningen	190291,47	552962,43	4989,36	0,50
99	ondergrond woningen	53036,94	552981,73	702,97	0,50
100	ondergrond woningen	190231,70	552862,93	1116,83	0,50
101	sloot	190383,11	552868,34	1972,01	0,00
102	parkeerterrein	190393,76	552692,41	7890,90	0,00
103	sloot	190489,32	552681,59	319,31	0,00
104	sloot	190519,49	552611,01	639,12	0,00
105	sloot	190571,85	552153,66	330,08	0,00
40_G	40_Bodemgebied	190926,13	552235,58	1293,42	1,00
40_G	40_Bodemgebied	190869,54	552318,26	1314,74	1,00
40_G	40_Bodemgebied	190811,42	552398,46	1271,18	1,00
40_G	40_Bodemgebied	190755,56	552483,02	1334,11	1,00
40_G	40_Bodemgebied	190697,41	552564,88	1292,16	1,00
40_G	40_Bodemgebied	190640,66	552644,37	1276,89	1,00
40_G	40_Bodemgebied	190582,78	552724,64	1306,45	1,00
40_G	40_Bodemgebied	190522,48	552744,82	325,26	1,00
45_G	45_Bodemgebied	190507,84	552805,32	963,95	1,00
45_G	45_Bodemgebied	190465,02	552886,41	1287,72	1,00
45_G	45_Bodemgebied	190408,21	552989,82	1311,06	1,00
45_G	45_Bodemgebied	190351,42	553051,57	1284,90	1,00
45_G	45_Bodemgebied	190295,03	553080,68	471,76	1,00
45_G	45_Bodemgebied	190273,40	553135,52	844,10	1,00
45_G	45_Bodemgebied	190238,47	553217,01	1256,37	1,00
45_G	45_Bodemgebied	190185,63	553229,08	192,11	1,00
45_G	45_Bodemgebied	190177,18	553288,69	940,92	1,00
45_G	45_Bodemgebied	190136,11	552715,91	193,76	1,00
300	ondergrond kantoor	190698,12	552950,86	1584,74	0,50
301	ondergrond woningen	190608,54	552818,40	6981,92	0,50
302	ondergrond woningen	190719,01	552805,47	1983,86	0,50
305	ondergrond woningen	190703,17		619,16	0,50

Inhoud

1. Inleiding
2. Wijze van onderzoek
 - omstreden railprognose 2010-2015
3. Gegevens en uitgangspunten
4. Berekeningsresultaten
5. Bespreking
6. Advies

Bijlagen

1. Situatiekening/licging waarneempunten
2. Berekeningsresultaten Railverkeerslawaaï peiljaar 2003
3. Computerplot 57/70 dB(A) contour Railverkeerslawaaï peiljaar 2003 wnh. 13,5 m + maaiveld
4. Situatie en invoergegevens railverkeerslawaaï

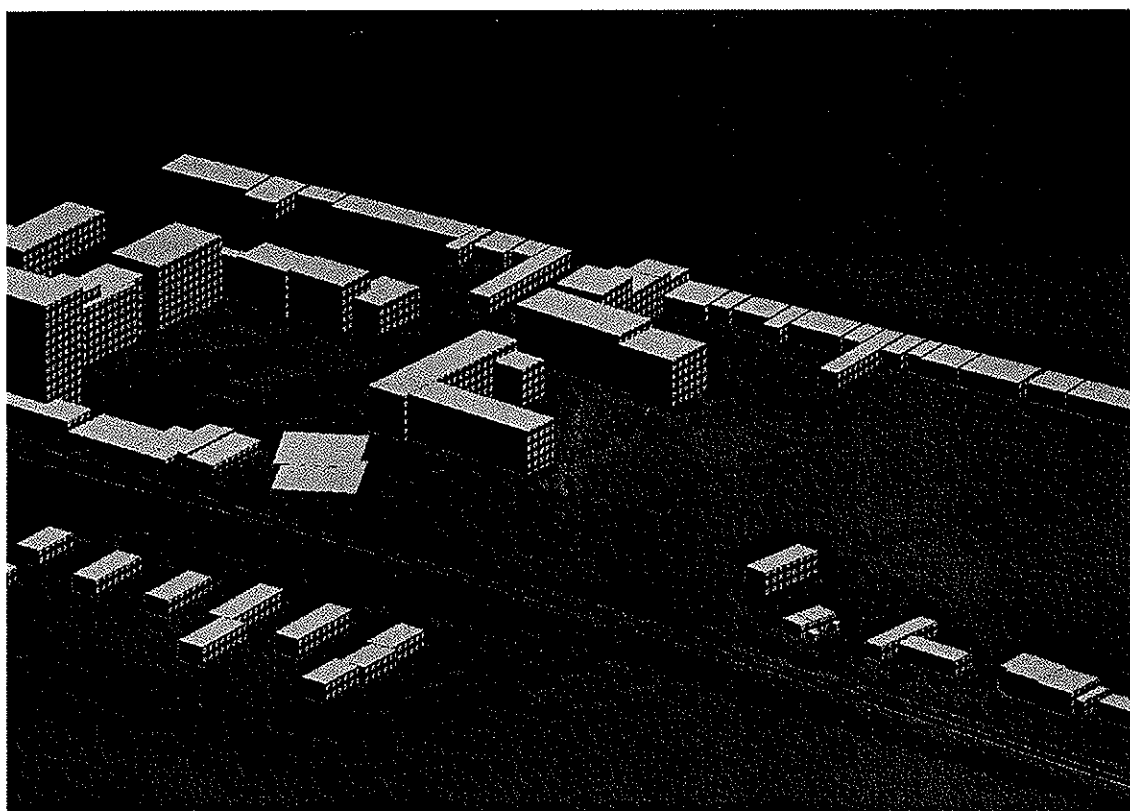
1. Inleiding

Op verzoek van de gemeente Heerenveen heeft het Servicebureau "De Friese Wouden" akoestisch onderzoek gedaan naar de hoogte van de gevelbelasting ten gevolge van railverkeerslawaai voor een bestemmingsplanvlak aan de Veenscheiding te Heerenveen. (vlak met letteraanduiding WU).

De reden voor dit onderzoek is inzicht te geven of bij invulling van het vlak hogere waarden in acht moeten worden genomen.

Het vlak ligt binnen de geluidszone van het spoor Leeuwarden-Zwolle (railverkeer).

3D weergave model railverkeerslawaai



2. Wijze van onderzoek

Vanwege afscherming door belèndende bebouwing is met behulp van rekenmethode 2 Railverkeerslawaaï de gevelbelasting berekend ten gevolge van het treinverkeer op het spoor Zwolle-Leeuwarden.

De gevelbelasting is berekend voor een drietal waarneempunten ter hoogte van de dichtst bij het spoor gelegen vlakgrens. De waarneemhoogtes bedragen 1,5/4,5/7,5/10,5 en 13,5 m + maaiveld (5 bouwlagen).

De ligging van de waarneempunten is aangegeven op de computerplot in bijlage 1. Daarnaast zijn de 57 en 70 dB(A) geluidscontouren berekend op een waarneemhoogte van 13,5 m + maaiveld.

Voor de berekeningen is het recente (peiljaar 2003) uit het akoestisch spoorboekje versie 11/04 aangehouden. De reden hiervoor is de twijfel omtrent de prognose 2010-2015 van ProRail.

Voor de berekeningen is de bodem, uitgezonderd de bodemgebieden, zacht (aangehouden bodemfactor 0,8) en is uitgegaan van 1 reflectie.

Omstreden railprognose 2010-2015

Reeds vanaf het jaar 2000 is aan het ministerie van VROM meegedeeld dat de railprognose 2010-2015 voor 4 gemeenten binnen de regio De Friese Wouden niet juist is. Gelet op eerdere prognoses (2005-2010) en publicaties omtrent het stiller worden van materieel en banen, is het niet te rijmen dat de prognose 2010-2015 voor deze gemeenten een verhoging van de gevelbelasting tot gevolg heeft, die ligt tussen de 3 en 9,5 dB(A) ten opzichte van het meest recente peiljaar. Om die reden hebben de vier gemeenten binnen de regio door middel van een brief d.d. 16-09-2002 ProRail om een nieuwe prognose gevraagd. Door het ministerie is aangegeven dat in geval van twijfel over de juistheid van de prognose uitgegaan mag worden van de huidige situatie (lees het laatste recente peiljaar 2003). De gemeenten, waaronder de gemeente Heerenveen, handelen daarom conform dit laatste.

3. Gegevens en uitgangspunten

Op basis van gegevens van de gemeente (kaartmateriaal, dxf-ondergronden), aangevuld met de meest recente gegevens uit het akoestisch spoorboekje AS-win (V 11/2004), zijn de volgende uitgangspunten aangehouden;

Spoortraject Leeuwarden-Zwolle (045/040)

- Peiljaar 2003

- Intensiteiten;

Spoor A/B

Categorie	Intensiteiten in bakken per uur					
	Dag		Avond		Nacht	
	Spoor A	Spoor B	Spoor A	Spoor B	Spoor A	Spoor B
1	0,10	0,03	0,00	0,00	0,05	0,11
2	5,74	6,21	5,59	4,58	1,59	1,37
4	0,79	0,79	0,05	0,05	1,16	1,16
8	3,97	4,30	3,88	3,18	1,07	0,92

- Spoorhoogte conform NAP-hoogtes ProRail.
- Waarneempunten 1 t/m 3.
- Waarneemhoogte 1,5/4,5 m + maaiveld
- Maaiveld plan; 1,1 m + NAP
- Zichthoek, bodemfactoren, reflectie en afscherming conform model

4. Berekeningsresultaten railverkeer

Gevelbelasting peiljaar 2003

In onderstaande tabel 1 zijn de berekende etmaalwaarden vermeld voor de drie waarneempunten en de daarbijbehorende waarneemhoogtes voor de situatie railverkeerslawaaï met als maatgevend jaar peiljaar 2003 (voor berekeningsresultaten zie bijlage 2).

Tabel 1 railverkeer peiljaar 2003

punt	Omschrijving	Hoogte	Etmaalwaarde peiljaar 2003
1	waarneempunt	1,5 m	54 dB(A)
		4,5 m	57 dB(A)
		7,5 m	59 dB(A)
		10,5 m	61 dB(A)
		13,5 m	62 dB(A)
2	waarneempunt	1,5 m	56 dB(A)
		4,5 m	59 dB(A)
		7,5 m	60 dB(A)
		10,5 m	61 dB(A)
		13,5 m	61 dB(A)
3	waarneempunt	1,5 m	58 dB(A)
		4,5 m	60 dB(A)
		7,5 m	61 dB(A)
		10,5 m	61 dB(A)
		13,5 m	62 dB(A)

Nb. Vetgedrukt is hoger dan de voorkeursgrenswaarde

Geluidscontouren peiljaar 2003

Op de computerplot 1 in bijlage 3 is de ligging van de 57 en de 70 dB(A)-geluidscontouren aangeven ten gevolge van railverkeerslawaaï met als peiljaar 2003. De daarbij behorende maatgevende waarneemhoogte bedraagt 13,5 m + maaiveld.

5. Bespreking

Op verzoek van de gemeente is aan het Servicebureau gevraagd inzicht te geven in de gevelbelasting ter hoogte van een bestemmingsplanvlak aan de Veenscheiding te Heerenveen. Het vlak is gelegen binnen de zone van het spoor Leeuwarden-Zwolle.

In tabel 1 zijn de etmaalwaarden vermeld ter hoogte van drie waarneempunten op de grens van het vlak, welke het dichtst bij het spoor zijn gelegen. De berekende waarneemhoogtes zijn oplopend van 1,5 m tot 13,5 m + maaiveld. De gevelbelasting is berekend ten gevolge van het railverkeerslawaai in het maatgevende peiljaar 2003.

De voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) wordt in alle waarneempunten overschreden. De hoogste waarde bedraagt 62 dB(A) ter hoogte van de waarneempunten 1 en 3 op een waarneemhoogte van 13,5 m.

Ter informatie is op computerplot 1 in bijlage 3 de 57 en 70 dB(A) grenswaardecontour aangegeven op een waarneemhoogte van 13,5 m + maaiveld.

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat op een groot gedeelte van het vlak de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) wordt overschreden.

Om woningbouw te kunnen realiseren zal derhalve bij de provincie een ontheffing moeten worden aangevraagd.

Provinciaal beleid nieuwbouw stedelijk gebied

Indien een gemeente bij de bouw van de woningen een bestemmingsplan moet herzien of opnieuw moet vaststellen, zal in eerste instantie bekeken moeten worden of aan de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) kan worden voldaan. Is dit niet mogelijk, dan kan in bepaalde gevallen ontheffing worden verleend tot een maximum van 70 dB(A).

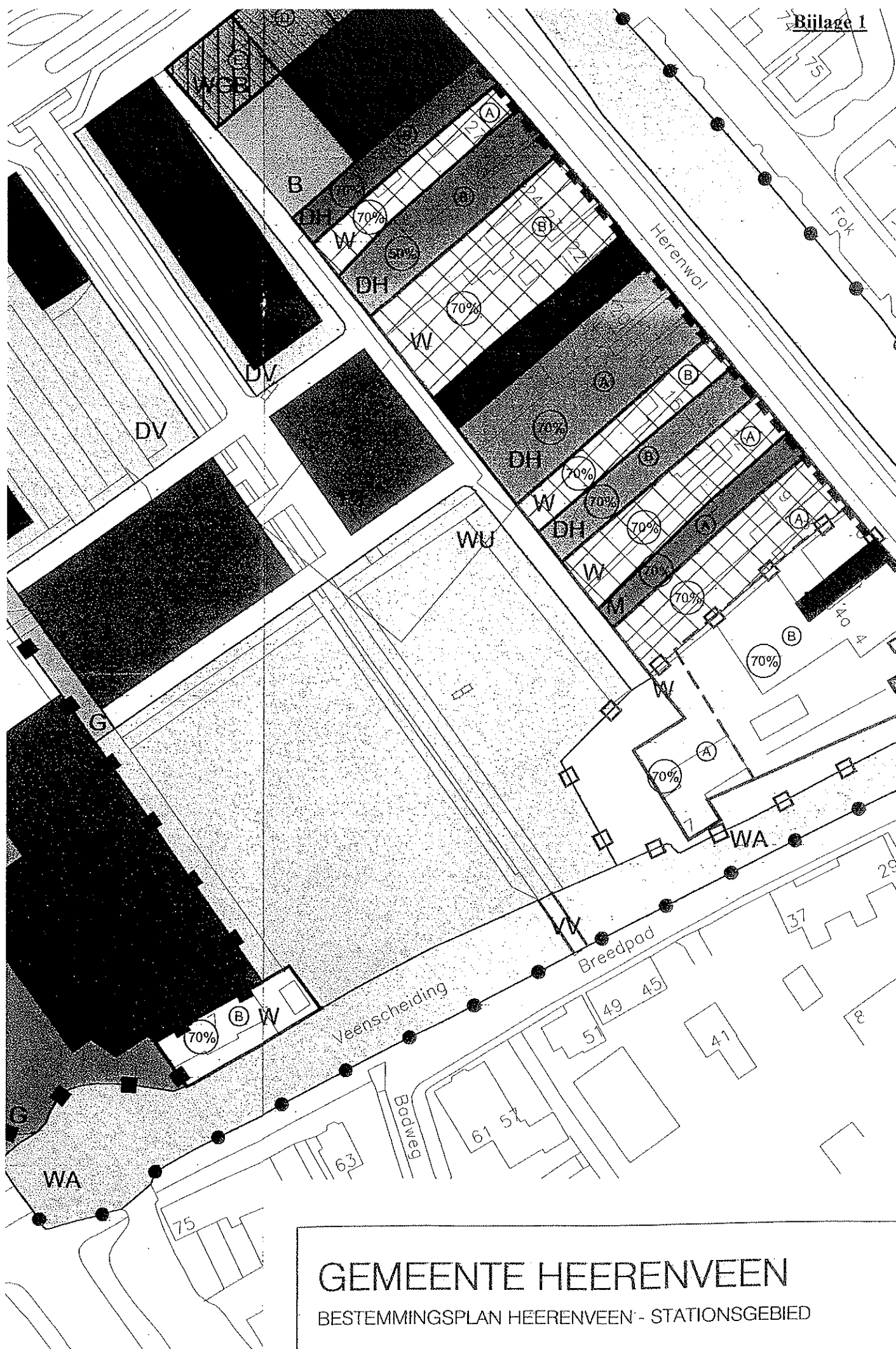
Deze gevallen worden door de provincie in hun brochure "handleiding gemeentelijke plannen 2000" aangegeven.

Indien de invulling van het terrein een meer definitief karakter krijgt zal opnieuw een berekening gedaan moeten worden. Hiermee kan dan worden aangetoond dat kan worden voldaan aan de eisen van de Wet geluidhinder of hiermee zal ontheffing kunnen worden aangevraagd.

6. Advies

Omdat voor een groot gedeelte van het bestemmingplanvlak niet aan de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) kan worden voldaan, kan de gemeente in bepaalde gevallen ontheffing aanvragen bij de Provincie. Om welke gevallen dit zijn staat in de brochure "handleiding gemeentelijke plannen 2000".

Bijlagen



GEMEENTE HEERENVEEN

BESTEMMINGSPAN HEERENVEEN - STATIONSGBIED

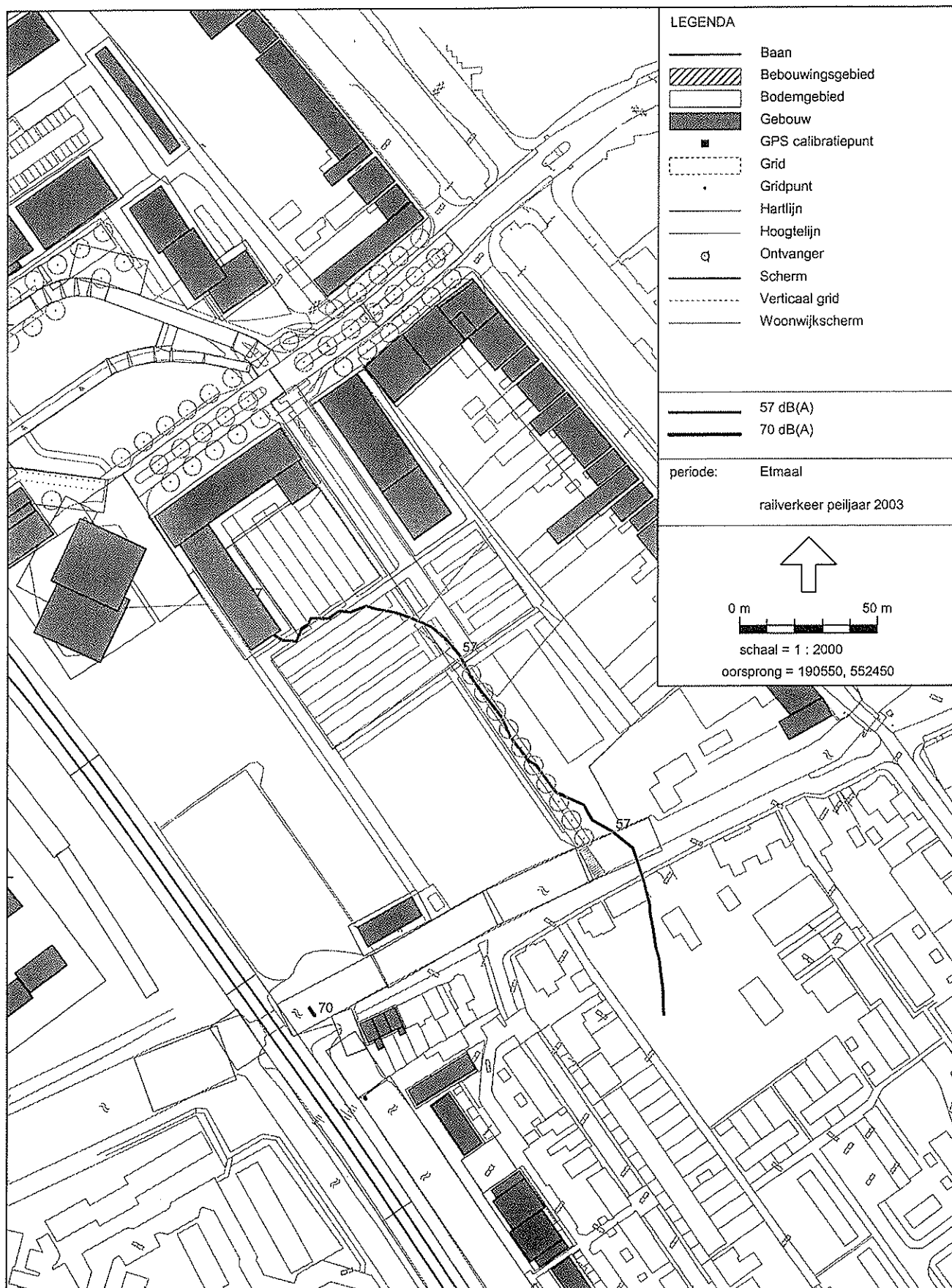
BEREKENINGSRESULTATEN RAILVERKEER PEILJAAR 2003

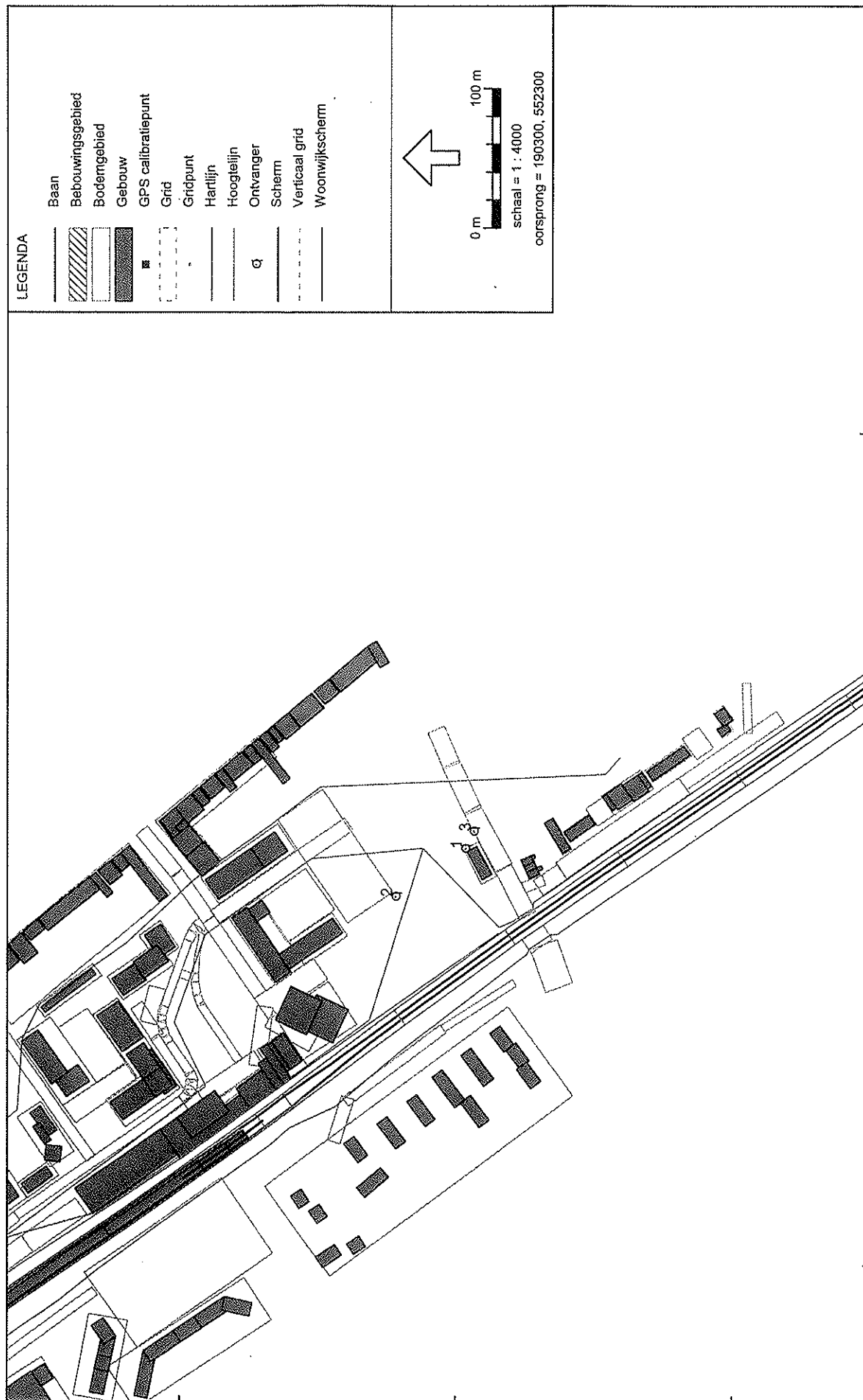
Model: railverkeer peiljaar 2003 - gevelbelasting rail/weg - VLAK VEENSCHIEDING HEERENVEEN
Bijdrage van hoofdgroep op alle ontvangerpunten
Rekenmethode Railverkeerslawaaï - RLM2; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
1_A	waarneempunt	1,5	47	46	44	54
1_B	waarneempunt	4,5	50	49	47	57
1_C	waarneempunt	7,5	52	51	49	59
1_D	waarneempunt	10,5	55	54	51	61
1_E	waarneempunt	13,5	56	55	52	62
2_A	waarneempunt	1,5	49	47	46	56
2_B	waarneempunt	4,5	53	51	49	59
2_C	waarneempunt	7,5	54	53	50	60
2_D	waarneempunt	10,5	54	53	51	61
2_E	waarneempunt	13,5	54	53	51	61
3_A	waarneempunt	1,5	52	51	48	58
3_B	waarneempunt	4,5	54	53	50	60
3_C	waarneempunt	7,5	55	54	51	61
3_D	waarneempunt	10,5	55	54	51	61
3_E	waarneempunt	13,5	55	54	52	62

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

57 en 70 dB(A)-contour RAILVERKEER PEILJAAR 2003
 waarnemhoogte 13,5 m + MV





INVOERGEGEVENS gebouwen

Model:railverkeer peiljaar 2003
Groep:hoofdgroep
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RLM2

Id	Omschrijving	X-1	Y-1	Maalveld	Hoogte	Oppervlak	Refl. lk	Cp	Zwevend
53A	kantoor Heechout Kaai	190532,94	552826,57	1,70	23,00	233,90	0,80	0 dB	F
1	perron	190364,46	552943,89	1,23	0,90	40,46	1,00	0 dB	F
2	perron	190367,92	552938,70	1,23	0,90	30,67	1,00	0 dB	F
3	perron	190370,53	552935,13	1,23	0,90	712,20	1,00	0 dB	F
4	perron	190426,42	552854,83	1,23	0,90	618,39	1,00	0 dB	F
5	perron	190473,85	552786,31	1,25	0,90	162,62	1,00	0 dB	F
6	perron	190486,97	552767,30	1,25	0,90	102,58	1,00	0 dB	F
10	nw fietsenstalling + parkeerdek	190490,60	552791,15	2,00	7,00	814,43	0,80	0 dB	F
11	fietsenstalling trambaan 13	190511,91	552748,53	2,20	3,50	407,52	0,80	0 dB	F
12	station trambaan 11	190533,58	552718,37	2,20	3,50	205,26	0,80	0 dB	F
13	fietsenstalling trambaan 13	190529,63	552723,74	2,20	3,50	171,46	0,80	0 dB	F
14	station trambaan 11	190540,56	552719,08	2,10	4,50	86,83	0,80	0 dB	F
15	station trambaan 11	190540,55	552719,08	2,10	3,50	261,14	0,80	0 dB	F
16	station trambaan 9	190593,85	552700,41	2,00	3,00	666,46	0,80	0 dB	F
17	station trambaan 9	190565,32	552707,54	2,00	3,00	663,40	0,80	0 dB	F
19	trambaan 3	190638,55	552681,80	1,90	15,00	614,41	0,80	0 dB	F
20	trambaan 3	190602,88	552730,48	1,90	15,00	764,68	0,80	0 dB	F
21	trambaan 3	190646,52	552744,33	1,90	12,00	127,29	0,80	0 dB	F
22	trambaan 4-8 / 21-45	190628,48	552803,50	1,70	9,00	276,47	0,80	0 dB	F
23	trambaan 4-8 / 21-45	190593,56	552841,18	1,70	15,00	282,78	0,80	0 dB	F
24	trambaan 4-8 / 21-45	190605,71	552826,11	1,70	15,00	307,36	0,80	0 dB	F
25	bielzen ...	190581,01	552896,35	1,70	2,00	226,08	0,80	0 dB	F
26	stationsstraat 7-15 t/m 417-421	190531,43	552864,87	1,70	15,00	281,48	0,80	0 dB	F
27	stationsstraat 7-15 t/m 417-421	190568,26	552901,70	1,70	9,00	537,24	0,80	0 dB	F
28	stationsstraat 8	190513,53	552899,90	1,70	5,00	186,89	0,80	0 dB	F
29	stationsstraat 10	190485,96	552896,73	1,70	5,00	85,03	0,80	0 dB	F
30	trambaan 13	190473,25	552885,37	1,70	7,00	126,63	0,80	0 dB	F
31	trambaan 14 t/m 20	190463,56	552890,55	1,70	6,00	180,85	0,80	0 dB	F
33	trambaan 4	190433,98	552937,34	1,50	9,00	199,39	0,80	0 dB	F
34	trambaan 4	190424,63	552949,71	1,50	12,00	190,28	0,80	0 dB	F
35	trambaan 4	190414,27	552977,11	1,50	9,00	357,99	0,80	0 dB	F
36	trambaan 4	190432,31	552972,10	1,50	12,00	175,99	0,80	0 dB	F
37	trambaan 4	190433,32	552990,21	1,50	9,00	516,87	0,80	0 dB	F
38	stationsplein 12/14	190410,95	552983,83	1,50	6,00	162,12	0,80	0 dB	F
39	stationsplein 16/18	190409,41	553002,85	1,50	6,00	136,70	0,80	0 dB	F
40	stationsplein 20/22	190399,91	553016,37	1,50	5,50	135,96	0,80	0 dB	F
41	stationsplein 24	190391,46	553029,04	1,50	5,50	63,83	0,80	0 dB	F

Geonoise V5.13

2-12-2005 12:18:58

INVOERGEDGEVENS gebouwen

Model: railverkeer peiljaar 2003
Groep: hoofdgroep
Lijst van gebouwen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RLM2

Id	Omschrijving	X-1	Y-1	Maalveid	Hoogte	Oppervlak	Ref. ik	Cp	Zwevend
42	stationsplein 26/28	190388,29	553035,38	1,50	6,00	173,25	0,80	0 dB	F
43	stationsplein 30 t/m 34	190377,09	553050,59	1,50	7,00	99,85	0,80	0 dB	F
44	stationsplein 36	190367,38	553066,64	1,50	6,50	92,41	0,80	0 dB	F
45	stationsplein 38	190351,95	553066,56	1,50	6,50	149,84	0,80	0 dB	F
46	trambaan 7	190677,11	552581,48	1,50	7,00	181,78	0,80	0 dB	F
50	wonappartementen spoorstate	190589,21	552844,67	1,70	21,00	583,08	0,80	0 dB	F
51	kantoor Heechhout Kaai	190528,25	552802,28	1,70	19,00	348,90	0,80	0 dB	F
52	kantoor Heechhout Kaai	190550,61	552838,90	1,70	19,00	320,58	0,80	0 dB	F
53	kantoor Heechhout Kaai	190503,54	552841,42	1,70	15,00	585,96	0,80	0 dB	F
59	kantoren	190496,80	552814,28	1,80	17,50	1624,23	0,80	0 dB	F
63	beugel 78	190221,51	553028,18	0,00	5,50	56,40	0,80	0 dB	F
64	beugel 76	190228,40	553017,18	0,00	5,50	56,98	0,80	0 dB	F
65	beugel 74	190233,33	553011,43	0,00	5,50	58,70	0,80	0 dB	F
66	beugel 72	190239,73	553001,74	0,00	5,50	55,17	0,80	0 dB	F
67	beugel 70	190242,85	552995,01	0,00	5,50	58,75	0,80	0 dB	F
68	beugel 177/179	190227,57	552979,20	0,00	5,50	212,14	0,80	0 dB	F
69	lawei 2/4	190221,78	552949,04	0,00	5,50	209,29	0,80	0 dB	F
70	beugel 68 school	190284,94	552881,47	0,00	4,00	1965,17	0,80	0 dB	F
71	beugel 68 school	190327,54	552896,70	0,00	4,00	133,50	0,80	0 dB	F
72	beugel 68 school	190280,38	552937,11	0,00	4,00	126,61	0,80	0 dB	F
73	beugel 68 school	190268,25	552934,13	0,00	3,50	304,25	0,80	0 dB	F
74	beugel 2-66	190305,02	552854,81	0,00	9,00	423,29	0,80	0 dB	F
75	beugel 2-66	190360,67	552855,01	0,00	9,00	156,44	0,80	0 dB	F
76	beugel 139-175	190304,37	552832,86	0,00	6,00	320,63	0,80	0 dB	F
77	beugel 7-139	190337,15	552826,22	0,00	9,00	671,94	0,80	0 dB	F
78	beugel 1-7	190371,92	552747,38	0,00	6,00	199,72	0,80	0 dB	F
79	jutte 13/15	190440,10	552712,77	0,00	6,50	96,01	0,80	0 dB	F
80	jutte 17/19	190438,01	552705,45	0,00	6,50	90,46	0,80	0 dB	F
81	jutte 54/56	190420,04	552669,57	0,00	6,50	90,04	0,80	0 dB	F
82	jutte 48/52	190413,97	552687,15	0,00	6,50	143,23	0,80	0 dB	F
83	jutte 29/33	190491,82	552673,31	0,00	5,50	147,64	0,80	0 dB	F
84	jutte 21/27	190448,09	552665,36	0,00	5,50	195,08	0,80	0 dB	F
85	jutte 39/45	190500,75	552656,58	0,00	5,50	193,64	0,80	0 dB	F
86	jutte 47/53	190521,97	552628,45	0,00	5,50	191,76	0,80	0 dB	F
87	jutte 55/71	190534,44	552617,28	0,00	6,50	242,67	0,80	0 dB	F
88	jutte 55/71	190521,47	552589,66	0,00	6,50	197,73	0,80	0 dB	F
89	jutte 73/81	190550,10	552596,56	0,00	6,50	243,98	0,80	0 dB	F

Geonoise V5.13

2-12-2005 12:18:58

INVOERGEGEVENS gebouwen

Model:railverkeer peiljaar 2003
Groep:hoofdgroep
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RLM2

Id	Omschrijving	X-1	Y-1	Maaiveld	Hoogte	Oppervlakt	Refl. lk	Cp	Zwevend
90	jutte 83/99	190566,11	552575,56	0,00	6,50	150,90	0,80	0 dB	F
91	jutte 83/99	190553,81	552563,76	0,00	6,50	143,23	0,80	0 dB	F
92	jutte 83/99	190540,17	552556,02	0,00	6,50	154,10	0,80	0 dB	F
93	beugel 68 school	190270,73	552902,95	0,00	6,00	1153,66	0,80	0 dB	F
94	beugel 2-66	190323,86	552860,96	0,00	12,00	101,36	0,80	0 dB	F
95	beugel 7-139	190351,58	552804,58	0,00	12,00	181,65	0,80	0 dB	F
100	breedpad 71/73/75	190681,17	552540,02	0,00	5,50	37,24	0,80	0 dB	F
100	woontoren	190524,57	552774,78	1,80	40,00	602,47	0,80	0 dB	F
101	bouwlust 1A	190896,03	552522,95	0,00	5,50	162,75	0,80	0 dB	F
102	bouwlust 2 t/m 5	190704,61	552517,34	0,00	6,00	174,40	0,80	0 dB	F
103	bouwlust 6 t/m 8	190727,09	552486,73	0,00	8,50	44,11	0,80	0 dB	F
104	bouwlust 9 t/m 14	190727,68	552482,80	0,00	8,50	181,22	0,80	0 dB	F
105	bouwlust 15 t/m 20	190733,83	552471,56	0,00	8,50	185,84	0,80	0 dB	F
106	bouwlust 21 t/m 22	190744,82	552458,89	0,00	6,00	45,68	0,80	0 dB	F
107	bouwlust 23 t/m 28	190748,87	552458,12	0,00	6,00	255,37	0,80	0 dB	F
110	bouwlust 29	190785,62	552401,85	0,00	6,00	44,93	0,80	0 dB	F
111	bouwlust 30-31	190792,92	552400,74	0,00	6,00	87,58	0,80	0 dB	F
200	appartementen	190448,58	552915,10	1,70	13,00	303,76	0,80	0 dB	F
201	appartementen	190466,25	552922,96	1,70	13,00	117,99	0,80	0 dB	F
202	appartementen	190474,39	552938,27	1,70	13,00	214,45	0,80	0 dB	F
300	nieuw kantoor trambaan	190862,67	552772,31	1,70	17,80	682,45	0,80	0 dB	F
301	nieuw kantoor trambaan	190685,73	552739,01	1,70	15,00	352,91	0,80	0 dB	F
303	herenwal 71-73	190829,12	552923,67	0,50	6,00	463,93	0,80	0 dB	F
304	herenwal 69	190630,32	552922,95	0,50	6,00	230,23	0,80	0 dB	F
305	herenwal 67A	190639,21	552912,37	0,50	6,00	116,30	0,80	0 dB	F
306	herenwal 57-62	190678,89	552864,52	0,50	6,00	529,69	0,80	0 dB	F
307	herenwal 56	190681,99	552860,56	0,50	6,00	97,80	0,80	0 dB	F
308	herenwal 49-50	190683,13	552859,25	0,50	6,00	150,13	0,80	0 dB	F
309	herenwal 46	190690,95	552849,57	0,50	6,00	85,44	0,80	0 dB	F
310	herenwal 45	190660,90	552815,39	0,50	6,00	341,00	0,80	0 dB	F
312	herenwal 36	190728,42	552804,21	0,50	6,00	231,40	0,80	0 dB	F
313	herenwal 34	190739,15	552791,50	0,50	6,00	83,02	0,80	0 dB	F
314	herenwal 27-28	190744,27	552785,39	0,50	6,00	155,27	0,80	0 dB	F
315	herenwal 26	190753,41	552774,87	0,50	6,00	107,73	0,80	0 dB	F
316	herenwal 23-25	190757,78	552769,42	0,50	6,00	230,84	0,80	0 dB	F
317	herenwal 22	190770,30	552754,52	0,50	6,00	90,32	0,80	0 dB	F
318	herenwal 21	190775,17	552748,58	0,50	6,00	249,39	0,80	0 dB	F

Geonoise VS.13

2-12-2005 12:18:58

INVOERGEGEVENS gebouwen

Model:railverkeer peiljaar 2003
Groep:hoofdgroep
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Railverkeerslawaai - RLM2

Id	Omschrijving	X-1	Y-1	Maaiveld	Hoogte	Oppervlak	Refl. lk	Cp	Zwevend
319	herenwal 20	190784,50	552737,35	0,50	6,00	96,44	0,80	0 dB	F
320	herenwal 17	190788,54	552732,56	0,50	6,00	62,41	0,80	0 dB	F
321	herenwal 15-16	190797,71	552721,42	0,50	6,00	186,79	0,80	0 dB	F
322	herenwal 10-14	190811,96	552704,29	0,50	6,00	298,73	0,80	0 dB	F
323	herenwal 8-9	190822,11	552692,24	0,50	6,00	165,75	0,80	0 dB	F
324	herenwal 3-6	190822,68	552691,62	0,50	6,00	451,98	0,80	0 dB	F
325	herenwal 2	190846,21	552664,13	0,50	6,00	131,71	0,80	0 dB	F
500	nieuwbouw studie	190728,60	552803,89	0,50	9,70	250,15	0,80	0 dB	F
501	nieuwbouw studie	190705,74	552806,16	0,50	9,70	22,36	0,80	0 dB	F
501	breedpad 75	190683,22	552540,95	0,00	3,00	9,96	0,80	0 dB	F
502	nieuwbouw studie	190716,45	552793,59	0,50	12,70	48,53	0,80	0 dB	F
502	breedpad 71	190694,14	552545,98	0,00	5,50	35,27	0,80	0 dB	F
503	breedpad 73	190686,77	552550,94	0,00	5,50	36,17	0,80	0 dB	F
503	nieuwbouw studie	190716,39	552793,54	0,50	12,70	271,19	0,80	0 dB	F
504	breedpad 71	190691,94	552544,97	0,00	3,00	6,03	0,80	0 dB	F
504	nieuwbouw studie	190704,08	552782,94	0,50	19,00	307,44	0,80	0 dB	F

INVOERGEGEVENS
bodemgebieden

Model: railverkeer peiljaar 2003
Groep: hoofdgroep
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RLM2

Id	Omschrijving	X-1	Y-1	Oppervlak	Bf
305	ondergrond woningen	190703,17	552805,47	619,16	0,50
302	ondergrond woningen	190719,01	552818,40	1983,86	0,50
301	ondergrond woningen	190608,54	552950,86	6981,92	0,50
300	ondergrond kantoor	190698,12	552715,91	1584,74	0,50
154	water	190783,16	552392,43	218,43	0,00
153	water	190750,71	552439,50	869,05	0,00
152	water	190677,63	552520,18	1521,24	0,00
151	water	190667,78	552549,78	117,48	0,00
150	water	190665,80	552537,15	269,39	0,00
131	ondergrond woningen	190793,05	552399,49	125,38	0,50
130	ondergrond woningen	190779,73	552407,86	80,39	0,50
129	ondergrond woningen	190764,31	552426,33	266,70	0,00
128	ondergrond woningen	190747,74	552457,94	354,45	0,50
127	ondergrond woningen	190737,46	552494,88	563,19	0,50
126	ondergrond woningen	190715,81	552497,54	218,54	0,00
125	ondergrond woningen	190717,24	552498,58	210,42	0,50
124	ondergrond woningen	190694,88	552523,09	212,24	0,50
123	ondergrond woningen	190677,10	552547,28	139,95	0,50
105	sloot	190571,85	552611,01	330,08	0,00
104	sloot	190519,49	552681,59	639,12	0,00
103	sloot	190489,32	552692,41	319,31	0,00
102	parkeerterrein	190393,76	552868,34	7890,90	0,00
101	sloot	190383,11	552862,93	1972,01	0,00
100	ondergrond woningen	190231,70	552981,73	1116,83	0,50
99	ondergrond woningen	190229,99	553036,94	702,97	0,50
98	ondergrond woningen	190291,47	552962,43	4989,36	0,50
97	ondergrond woningen	190304,90	552875,97	1672,35	0,50
96	ondergrond woningen	190294,65	552832,14	4336,93	0,50
95	ondergrond woningen	190455,67	552737,94	17405,86	0,50
94	ondergrond woningen	190673,67	552581,98	345,38	0,50
93	ondergrond woningen	190577,48	552896,63	534,08	0,50
92	ondergrond woningen	190521,12	552777,90	2459,61	0,50
91	ondergrond woningen	190522,83	552757,41	550,55	0,50
90	ondergrond woningen	190545,60	552734,64	1009,88	0,50
89	ondergrond woningen	190567,80	552723,82	732,58	0,50
88	ondergrond woningen	190572,68	552671,46	1714,28	0,50
87	ondergrond woningen	190615,37	552709,02	747,09	0,50

Geonose V5.13

2-12-2005 12:19:21

INVOERGEDGEVENS bodengebieden

Model: railverkeer peiljaar 2003
Groep: hoofdgroep
Lijst van Bodengebieden, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RLM2

Id	Omschrijving	X-1	Y-1	Oppervlak	Bf
86	ondergrond woningen	190648,39	552764,24	1531,13	0,50
85	verharding	190572,01	552816,88	323,93	0,00
84	verharding	190560,63	552820,30	268,89	0,00
83	verharding	190526,48	552797,53	296,17	0,00
82	parkeerterrein	190544,12	552839,08	1205,60	0,00
81	parkeerterrein	190501,43	552874,37	804,16	0,00
80	ondergrond woningen	190627,79	552800,94	445,36	0,50
79	ondergrond woningen	190590,23	552841,36	886,28	0,50
78	ondergrond woningen	190545,26	552813,47	1168,76	0,50
77	ondergrond woningen	190498,59	552839,65	1151,64	0,50
76	ondergrond woningen	190513,95	552883,48	1674,31	0,50
75	ondergrond woningen	190480,94	552875,45	884,82	0,50
74	ondergrond woningen	190447,36	552909,04	355,59	0,50
73	ondergrond woningen	190433,58	552929,20	975,79	0,50
72	ondergrond woningen	190433,70	552933,51	2244,46	0,50
71	ondergrond woningen	190340,92	553079,23	2069,70	0,50
70	wegbodem	190477,87	552860,64	819,18	0,00
69	wegdek	190387,82	553004,00	732,86	0,00
68	wegdek	190394,48	552993,37	109,91	0,00
67	wegdek	190394,48	552971,93	187,34	0,00
66	wegdek	190404,09	552953,44	194,40	0,00
65	wegdek	190437,36	552918,69	365,38	0,00
64	water	190756,85	552609,70	368,59	0,00
63	water	190626,57	552546,36	680,10	0,00
62	water	190623,94	552545,70	223,64	0,00
61	water	190723,38	552594,27	508,16	0,00
60	water	190682,03	552571,30	645,16	0,00
59	water	190654,14	552542,42	502,87	0,00
58	terrein	190508,89	552792,21	123,64	0,00
57	pad	190608,73	552789,90	53,66	0,00
56	pad	190621,53	552789,27	58,45	0,00
55	pad	190608,52	552786,54	49,38	0,00
54	pad	190602,43	552791,79	39,44	0,00
53	pad	190532,57	552790,11	56,41	0,00
52	pad	190585,23	552787,38	45,87	0,00
51	pad	190547,46	552754,44	296,47	0,00
50	terrein	190570,60	552738,30	478,08	0,00

INVOERGEGEVENS
bodengebieden

Model: railverkeer peiljaar 2003
Groep: hoofdgroep
Lijst van Bodengebieden, voor rekenmethode Railverkeerslawaaï - RLM2

Id	Omschrijving	X-1	Y-1	Oppervlak	Bf
49	terrein	190541,75	552737,83	511,61	0,00
48	terrein	190525,20	552787,96	719,91	0,00
47	terrein	190590,93	552745,87	956,09	0,00
46	parkeertterrein	190661,40	552742,56	1506,21	0,00
45	parkeertterrein	190645,79	552678,24	3513,23	0,00
44	wegdek	190645,32	552771,88	1288,84	0,00
43	wegdek	190684,34	552798,22	423,17	0,00
42	wegdek	190644,85	552783,32	427,87	0,00
41	wegdek	190591,17	552745,96	668,44	0,00
40	wegdek	190645,91	552790,52	51,50	0,00
39	wegdek	190640,71	552793,83	48,34	0,00
38	wegdek	190633,85	552797,02	53,90	0,00
37	wegdek	190584,43	552808,45	307,42	0,00
36	wegdek	190579,78	552816,43	43,93	0,00
35	wegdek	190574,04	552816,63	37,90	0,00
34	wegdek	190568,10	552815,61	40,58	0,00
33	wegdek	190562,16	552813,15	43,31	0,00
32	wegdek	190557,66	552810,28	37,30	0,00
31	wegdek	190538,88	552789,27	177,50	0,00
30	wegdek	190532,28	552786,63	54,84	0,00
29	wegdek	190525,27	552787,44	60,23	0,00
28	wegdek	190519,48	552791,20	54,51	0,00
27	wegdek	190515,11	552796,58	49,92	0,00
26	wegdek	190515,13	552796,56	982,93	0,00
25	parkeertterrein	190408,35	552904,69	683,03	0,00
24	parkeertterrein	190368,65	552960,83	995,60	0,00
45_G	45_Bodemgebied	190465,02	552805,32	1287,72	1,00
45_G	45_Bodemgebied	190185,63	553217,01	192,11	1,00
45_G	45_Bodemgebied	190238,47	553135,52	1256,37	1,00
45_G	45_Bodemgebied	190136,11	553286,69	193,76	1,00
45_G	45_Bodemgebied	190177,18	553229,08	940,92	1,00
45_G	45_Bodemgebied	190351,42	552969,82	1284,90	1,00
45_G	45_Bodemgebied	190408,21	552886,41	1311,06	1,00
45_G	45_Bodemgebied	190273,40	553080,68	844,10	1,00
45_G	45_Bodemgebied	190295,03	553051,57	471,76	1,00
40_G	40_Bodemgebied	190755,56	552398,46	1334,11	1,00
40_G	40_Bodemgebied	190869,54	552235,58	1314,74	1,00

INVOERGEGEVENS
bodemgebieden

Model:railverkeer peiljaar 2003
Groep:hoofdgroep
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Railverkeerslawaii - RLM2

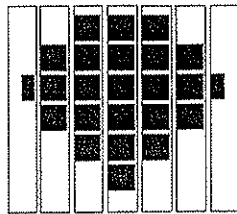
Id	Omschrijving	X-1	Y-1	Oppervlak	Bf
40_G	40_Bodemgebied	190926,13	552153,66	1293,42	1,00
40_G	40_Bodemgebied	190507,84	552744,82	963,95	1,00
40_G	40_Bodemgebied	190811,42	552318,26	1271,18	1,00
40_G	40_Bodemgebied	190640,66	552564,88	1276,89	1,00
40_G	40_Bodemgebied	190697,41	552483,02	1292,16	1,00
40_G	40_Bodemgebied	190522,48	552724,64	325,26	1,00
40_G	40_Bodemgebied	190582,78	552644,37	1306,45	1,00

INVOERGEGEVENS
hoogtelijnen

Model:railverkeer peiljaar 2003
Groep:hoofdgroep
Lijst van Hoogtelijnen, voor rekenmethode Railverkeerslawaaai - RLM2

Id	Omschrijving	ISO H
100	hoogtelijn	0,50
18	hoogtelijn	--
17	hoogtelijn	--
16	hoogtelijn	0,70
15	hoogtelijn	0,70
11	hoogtelijn	1,70
10	hoogtelijn	1,70
9	hoogtelijn	--
8	hoogtelijn	--
7	hoogtelijn	0,00
6	hoogtelijn	0,00
5	hoogtelijn	0,00
4	hoogtelijn	0,00
45_S	45_Hoogtelijn links	--
45_S	45_Hoogtelijn rechts	--
45_S	45_Hoogtelijn links	1,23
45_S	45_Hoogtelijn rechts	1,23
40_S	40_Hoogtelijn links	--
40_S	40_Hoogtelijn rechts	--
40_S	40_Hoogtelijn links	--
40_S	40_Hoogtelijn rechts	--

Achtkarspelen
Heerenveen
Ooststellingwerf
Opsterland
Smallingerland
Tytsjerksteradiel
Weststellingwerf



Servicebureau De Friese Wouden

**Akoestisch onderzoek naar de
gevelbelasting t.g.v. rail- en wegverkeerslawaaï
t.b.v. woontoren (v Wijnen) langs spoor
te Heerenveen (stationsgebied)
16 MAART 2006**

In opdracht van: gemeente Heerenveen
contactpersoon dhr. J. Beeksma

Uitgevoerd door: Servicebureau
contactpersoon ing. J. Dreijer

Drachten, 15 maart 2006

Postadres : Servicebureau "De Friese Wouden", Postbus 229, 9200 AE Drachten.
Bezoekadres : Van Knobelsdorffplein 10, Drachten.
Telefoon: 0512-570316 Fax: 0512-570318 E-mail: Servicebureau@regiofrw.nl rek.nr. BNG 2850.24.108.

Inhoud

1. Inleiding
2. Railverkeerslawaaï
 - wijze van onderzoek
 - gegevens en uitgangspunten
 - berekeningsresultaten
3. Wegverkeerslawaaï
 - wijze van onderzoek
 - gegevens en uitgangspunten
 - berekeningsresultaten
4. Bespreking
 - railverkeerslawaaï
 - advies railverkeerslawaaï
 - wegverkeerslawaaï
 - bouwbesluit
5. Advies

Bijlagen

1. situatietekening
2. computerplot 1 en berekeningsresultaten railverkeer
peiljaar 2004 en prognose 2010-2015
3. computerplot 2 en berekeningsresultaten wegverkeer jaar
2016
4. invoergegevens wegen/gebouwen

1. Inleiding

Namens het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Heerenveen is opnieuw verzocht akoestisch onderzoek te verrichten naar de gevelbelasting t.g.v. rail- en wegverkeerslawaai voor een nieuw te bouwen 40 m. hoge woontoren langs het spoor ter hoogte van het station te Heerenveen. In een eerder akoestisch onderzoek d.d. 18 mei 2005 zijn ook de gevelbelastingen berekend.

Inmiddels is er een nieuw ontwerp ingediend, waardoor opnieuw de gevelbelastingen moeten worden berekend.

Twee verschillende geluidsbronnen zijn van invloed op de gevels van het complex. Enerzijds is dit het spoor Leeuwarden-Zwolle (railverkeer) en anderzijds de doorgaande weg Trambaan-Stationsplein, de weg langs het station en de Trambaan vanaf busstation - richting brug (wegverkeer).

Het gedeelte trambaan vanaf busstation richting de brug is zoneplichtig omdat daar een snelheid van 50 km/uur geldt. Voor de andere genoemde wegen geldt een 30 km-regime. Conform art. 74 van de Wet geluidhinder is in dat geval sprake van niet zoneplichtige wegen.

In geval van railverkeerslawaai ligt de woontoren in de wettelijke geluidszone van het spoor Leeuwarden – Zwolle.

De reden voor dit onderzoek is na te gaan of de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden en of er hogere waarden moeten worden vastgesteld.

3D-weergave rekenmodel



2. Railverkeerslawaaï

Wijze van onderzoek

Vanwege afscherming door belendende bebouwing is met behulp van rekenmethode 2 Railverkeerslawaaï de gevelbelasting berekend ten gevolge van het treinverkeer op het spoor Leeuwarden-Zwolle. De gevelbelasting is berekend voor een viertal waarneempunten ter hoogte van alle vier gevels van de woontoren met een waarneemhoogte variërend van 7,9 tot 37,5 m. + maaiveld, e.e.a. afgestemd op de bouwlagen van het nieuwe ontwerp.

Voor de berekeningen is het recente peiljaar 2004 uit het akoestisch spoorboekje versie 12/05 aangehouden. De reden hiervoor is de twijfel omtrent de prognose 2010-2015 van ProRail. Ter informatie is echter ook de gevelbelasting berekend ten gevolge van de omstreden prognose 2010-2015.

De ligging van de waarneempunten is aangegeven op de computerplot in bijlage 1.

Omstreden railprognose 2010-2015

Reeds vanaf het jaar 2000 is aan het ministerie van VROM meegedeeld dat de railprognose 2010-2015 voor 4 gemeenten binnen de regio De Friese Wouden niet juist is. Gelet op eerdere prognoses (2005-2010) en publicaties omtrent het stiller worden van materieel en banen, is het niet te rijmen dat de prognose 2010-2015 voor deze gemeenten een verhoging van de gevelbelasting tot gevolg heeft, die ligt tussen de 3 en 9,5 dB(A) ten opzichte van het meest recente peiljaar. Om die reden hebben de vier gemeenten binnen de regio door middel van een brief d.d. 16-09-2002 ProRail om een nieuwe prognose gevraagd. Deze prognose is tot nu toe nog steeds niet aangeleverd. Door het ministerie is aangegeven dat in geval van twijfel over de juistheid van de prognose uitgegaan mag worden van de huidige situatie (lees het laatste recente peiljaar 2004). De gemeenten, waaronder de gemeente Heerenveen, handelen daarom conform dit laatste.

Gegevens en uitgangspunten

Op basis van gegevens van de gemeente (kaartmateriaal, dxf-ondergronden), aangevuld met gegevens uit het akoestisch spoorboekje AS-win (V 12/05), zijn de volgende uitgangspunten aangehouden;

Spoortraject Leeuwarden-Zwolle (045/040)

- **Peiljaar 2004**
- Intensiteiten;
- Spoor A/B

Categorie	Intensiteiten in bakken per uur					
	Dag		Avond		Nacht	
	Spoor A	Spoor B	Spoor A	Spoor B	Spoor A	Spoor B
1	0,10	0,03	0,00	0,00	0,00	0,12
2	6,40	6,87	6,48	4,52	1,43	1,71
4	0,88	0,88	0,07	0,07	1,12	1,12
5	0,04	0,04	0,00	0,00	0,04	0,04
8	5,03	5,40	5,09	3,55	1,12	1,35

- **Prognose 2010-2015**

- Intensiteiten;

Spoor A/B

Categorie	Intensiteiten in bakken per uur					
	Dag		Avond		Nacht	
	Spoor A	Spoor B	Spoor A	Spoor B	Spoor A	Spoor B
1	6,00	6,00	6,00	6,00	1,13	1,13
2	9,00	9,00	9,00	9,00	1,69	1,69
4	3,23	3,23	4,12	4,12	2,77	2,77

Verklaring treincategorieën:

- 1 - blokgeremd reizigers materieel
- 2 - schijf- en blok geremd reizigers materieel
- 4 - blokgeremd goederen materieel
- 5 - blokgeremd dieselmaterieel
- 8 - schijfgeremd reizigersmaterieel

Algemene uitgangspunten

- Nachtperiode maatgevend
- Spoorhoogte conform NAP-hoogtes ProRail.
- Waarneempunten 1A/B t/m 4A/B.
- Waarneemhoogte variërend van 7,9 tot 37,5 m + maaiveld
- Maaiveld; gemiddelde hoogte 1,70 m. + NAP
- Ligging woontoren/kantoren D/E/F conform tekening Van Wijnen d.d. 21-12-05
- Zichthoek, bodemfactoren, reflectie en afscherming conform model

Berekeningsresultaten railverkeer

In onderstaande tabel 1 zijn de berekende etmaalwaarden vermeld voor de vier waarneempunten en de daarbijbehorende waarneemhoogtes voor de situatie railverkeerslawaaï met als maatgevend jaar peiljaar 2004. In de naastgelegen kolom zijn de gevelbelastingen vermeld ten gevolge van de omstreden prognose 2010-2015. In de laatste kolom is het verschil aangegeven tussen de beide jaren (berekeningsresultaten zie bijlage 2).

Tabel 1 railverkeer peiljaar 2004/prognose 2010-2015

Identificatie	Omschrijving	Hoogte	etmaalwaarden in dB(A)		
			peiljaar 2004	prognose 2010-2015	verschil
01A_A	westgevel woontoren	7,9	55	61	6
01A_B	westgevel woontoren	10,8	59	64	5
01A_C	westgevel woontoren	13,8	61	67	6
01A_D	westgevel woontoren	16,8	64	70	6
01A_E	westgevel woontoren	19,7	65	71	6
01A_F	westgevel woontoren	22,7	65	71	6
01B_A	westgevel woontoren	25,6	64	70	6
01B_B	westgevel woontoren	28,6	64	70	6
01B_C	westgevel woontoren	31,6	64	70	6
01B_D	westgevel woontoren	34,5	64	69	5
01B_E	westgevel woontoren	37,5	63	69	6
02A_A	noordgevel woontoren	7,9	51	56	5
02A_B	noordgevel woontoren	10,8	54	59	5
02A_C	noordgevel woontoren	13,8	56	61	5
02A_D	noordgevel woontoren	16,8	57	63	6
02A_E	noordgevel woontoren	19,7	58	64	6
02A_F	noordgevel woontoren	22,7	59	64	5
02B_A	noordgevel woontoren	25,6	60	65	5
02B_B	noordgevel woontoren	28,6	60	65	5
02B_C	noordgevel woontoren	31,6	60	65	5
02B_D	noordgevel woontoren	34,5	59	65	6
02B_E	noordgevel woontoren	37,5	59	64	5
03A_A	zuidgevel woontoren	7,9	53	59	6
03A_B	zuidgevel woontoren	10,8	56	62	6
03A_C	zuidgevel woontoren	13,8	58	64	6
03A_D	zuidgevel woontoren	16,8	58	65	7
03A_E	zuidgevel woontoren	19,7	59	65	6
03A_F	zuidgevel woontoren	22,7	60	66	6
03B_A	zuidgevel woontoren	25,6	60	66	6
03B_B	zuidgevel woontoren	28,6	60	66	6
03B_C	zuidgevel woontoren	31,6	60	66	6
03B_D	zuidgevel woontoren	34,5	59	66	7
03B_E	zuidgevel woontoren	37,5	59	65	6
04A_A	oostgevel woontoren	7,9	45	51	6
04A_B	oostgevel woontoren	10,8	45	51	6
04A_C	oostgevel woontoren	13,8	46	52	6
04A_D	oostgevel woontoren	16,8	47	53	6
04A_E	oostgevel woontoren	19,7	49	54	5
04A_F	oostgevel woontoren	22,7	49	54	5
04B_A	oostgevel woontoren	25,6	47	53	6
04B_B	oostgevel woontoren	28,6	48	54	6
04B_C	oostgevel woontoren	31,6	39	45	6
04B_D	oostgevel woontoren	34,5	16	21	5
04B_E	oostgevel woontoren	37,5	21	26	5

vetgedrukt is overschrijding van de voorkeursgrenswaarde 57 dB(A)

is overschrijding maximale ontheffingswaarde 70 dB(A)

3. Wegverkeerslawaaï

Wijze van onderzoek

Met behulp van rekenmethode 2 wegverkeerslawaaï is de gevelbelasting berekend t.g.v. verkeer op de doorgaande weg Trambaan-Stationsplein, de weg langs het station en de weg Trambaan vanaf busstation richting de brug. Alleen het laatste wegvak is zoneplichtig. De gevelbelasting is berekend ter hoogte van alle waarneempunten van de nieuwbouw op de aangegeven waarneemhoogten. Het jaar 2016 is als maatgevend aangehouden.

Gegevens en uitgangspunten

Op basis van gegevens en prognose van de gemeente, zijn de volgende uitgangspunten aangehouden;

- Uurverdeling/verkeersintensiteit jaar 2015.

Wegvak	% daguur	% uurverdeling			% nachtuur	% uurverdeling			wegdek	snelheid Km/uur
		L	Mz	Zw		L	Mz	Zw		
Trambaan deel A	6,6	88	11	1	0,7	85	13	2	Beton	50
Trambaan deel B	6,5	73	24	3	0,7	66	30	4	Beton	50
Trambaan deel C	6,7	98	2	0	0,7	99	1	0	Klinkers	30
Langs Station	6,7	98	2	0	0,7	99	1	0	gladde tegels	30
Stationsplein	6,7	98	2	0	0,7	99	1	0	Klinkers	30

Uurverdeling/ Wegvak	Dag			Nacht			Etnaal
	L	Mz	Zw	L	Mz	Zw	
Trambaan deel A	360,10	45,10	4,09	36,89	5,64	0,87	6.320
Trambaan deel B	85,41	28,08	3,51	8,32	3,78	0,50	1.840
Trambaan deel C	288,90	5,90	0,00	30,49	0,31	0,00	4.490
Langs Station	78,79	1,61	0,00	8,32	0,08	0,00	1.220
Stationsplein	183,85	3,75	0,00	19,40	0,20	0,00	2.860

Algemeen:

- Waarneempunten 1A/B t/m 4A/B.
- Waarneemhoogte variërend van 7,9 tot 37,5 m + maaiveld
- Maaiveld; gemiddelde hoogte 1,70 m. + NAP
- Zichthoek, bodemfactoren, reflectie en afscherming conform model
- Reflectie en bodemfactoren conform rekenmodel

Berekeningsresultaten wegverkeer

In onderstaande tabel 2, 3, en 4 zijn de berekende gevelbelastingen vermeld voor de op de computerplot 2 in bijlage 3 aangegeven waarneempunten van het nieuw te bouwen woontoren. Daarbij is uitgegaan van de etmaalwaarde in het jaar 2016.

In onderstaande tabel 2 gaat het om de gevelbelastingen t.g.v. verkeer op het gedeelte Trambaan vanaf busbaan richting brug (trambaan deel A/deel B). Omdat dit gedeelte van de Trambaan een zoneplichtige weg is, mag alvorens te toetsen aan de Wgh conform art. 103; 5 dB(A) van de berekende waarden worden afgetrokken. In de getoonde tabel 3 is deze aftrek reeds toegepast.

Tabel 2: gevelbelastingen trambaan deel A/deel B

Identificatie	Omschrijving	Hoogte	etmaalwaarden in dB(A)* trambaan A/B
01A A	westgevel woontoren	7,9	--
01A B	westgevel woontoren	10,8	--
01A C	westgevel woontoren	13,8	--
01A D	westgevel woontoren	16,8	--
01A E	westgevel woontoren	19,7	--
01A F	westgevel woontoren	22,7	--
01B A	westgevel woontoren	25,6	--
01B B	westgevel woontoren	28,6	--
01B C	westgevel woontoren	31,6	--
01B D	westgevel woontoren	34,5	--
01B E	westgevel woontoren	37,5	--
02A A	noordgevel woontoren	7,9	14
02A B	noordgevel woontoren	10,8	14
02A C	noordgevel woontoren	13,8	14
02A D	noordgevel woontoren	16,8	14
02A E	noordgevel woontoren	19,7	9
02A F	noordgevel woontoren	22,7	--
02B A	noordgevel woontoren	25,6	--
02B B	noordgevel woontoren	28,6	--
02B C	noordgevel woontoren	31,6	--
02B D	noordgevel woontoren	34,5	--
02B E	noordgevel woontoren	37,5	--
03A A	zuidgevel woontoren	7,9	41
03A B	zuidgevel woontoren	10,8	42
03A C	zuidgevel woontoren	13,8	42
03A D	zuidgevel woontoren	16,8	42
03A E	zuidgevel woontoren	19,7	42
03A F	zuidgevel woontoren	22,7	42
03B A	zuidgevel woontoren	25,6	42
03B B	zuidgevel woontoren	28,6	42
03B C	zuidgevel woontoren	31,6	42
03B D	zuidgevel woontoren	34,5	42
03B E	zuidgevel woontoren	37,5	42
04A A	oostgevel woontoren	7,9	41
04A B	oostgevel woontoren	10,8	41
04A C	oostgevel woontoren	13,8	41
04A D	oostgevel woontoren	16,8	42
04A E	oostgevel woontoren	19,7	42
04A F	oostgevel woontoren	22,7	42
04B A	oostgevel woontoren	25,6	42
04B B	oostgevel woontoren	28,6	42
04B C	oostgevel woontoren	31,6	42
04B D	oostgevel woontoren	34,5	42
04B E	oostgevel woontoren	37,5	41

* = etmaalwaarden inclusief aftrek 5 dB(A) (art. 103 Wgh.)

In onderstaande tabel 3 zijn de berekende etmaalwaarden aangegeven voor de andere, niet zoneplichtige wegen. Omdat het om niet zoneplichtige wegen gaat hoeft er niet getoetst te worden aan de Wgh en zijn de getoonde etmaalwaarden de berekende etmaalwaarden.

Tabel 3: etmaalwaarden t.g.v. verkeer op de 30 km-wegen (niet zoneplichtig)

Identificatie	Omschrijving	Hoogte	etmaalwaarden in dB(A)		
			trambaan C	stationsplein	station
01A_A	westgevel woontoren	7,9	8	30	--
01A_B	westgevel woontoren	10,8	6	30	--
01A_C	westgevel woontoren	13,8	--	21	--
01A_D	westgevel woontoren	16,8	--	21	--
01A_E	westgevel woontoren	19,7	--	4	--
01A_F	westgevel woontoren	22,7	--	--	--
01B_A	westgevel woontoren	25,6	--	--	--
01B_B	westgevel woontoren	28,6	--	--	--
01B_C	westgevel woontoren	31,6	--	--	--
01B_D	westgevel woontoren	34,5	--	--	--
01B_E	westgevel woontoren	37,5	--	--	--
02A_A	noordgevel woontoren	7,9	17	56	8
02A_B	noordgevel woontoren	10,8	17	56	7
02A_C	noordgevel woontoren	13,8	16	56	7
02A_D	noordgevel woontoren	16,8	15	55	7
02A_E	noordgevel woontoren	19,7	14	55	7
02A_F	noordgevel woontoren	22,7	5	55	--
02B_A	noordgevel woontoren	25,6	--	54	--
02B_B	noordgevel woontoren	28,6	--	54	--
02B_C	noordgevel woontoren	31,6	--	53	--
02B_D	noordgevel woontoren	34,5	--	53	--
02B_E	noordgevel woontoren	37,5	--	53	--
03A_A	zuidgevel woontoren	7,9	52	33	50
03A_B	zuidgevel woontoren	10,8	52	30	49
03A_C	zuidgevel woontoren	13,8	52	31	49
03A_D	zuidgevel woontoren	16,8	52	31	48
03A_E	zuidgevel woontoren	19,7	51	32	47
03A_F	zuidgevel woontoren	22,7	51	32	46
03B_A	zuidgevel woontoren	25,6	51	32	46
03B_B	zuidgevel woontoren	28,6	51	32	45
03B_C	zuidgevel woontoren	31,6	51	29	45
03B_D	zuidgevel woontoren	34,5	50	--	44
03B_E	zuidgevel woontoren	37,5	50	--	44
04A_A	oostgevel woontoren	7,9	57	59	50
04A_B	oostgevel woontoren	10,8	57	59	50
04A_C	oostgevel woontoren	13,8	56	58	49
04A_D	oostgevel woontoren	16,8	56	57	49
04A_E	oostgevel woontoren	19,7	56	56	48
04A_F	oostgevel woontoren	22,7	55	56	48
04B_A	oostgevel woontoren	25,6	55	55	47
04B_B	oostgevel woontoren	28,6	54	54	47
04B_C	oostgevel woontoren	31,6	54	54	46
04B_D	oostgevel woontoren	34,5	53	53	45
04B_E	oostgevel woontoren	37,5	53	52	45

In onderstaande tabel 4 zijn de gecumuleerde etmaalwaarden vermeldt voor alle wegen gezamenlijk. Deze gecumuleerde etmaalwaarden zijn de basis voor de toetsing aan het Bouwbesluit

Tabel 4: gevelbelastingen t.g.v. verkeer op alle wegen gezamenlijk (gecumuleerd).

gecumuleerde etmaalwaarde alle wegen in dB(A)			
Identificatie	Omschrijving	Hoogte	Etmaal
01A A	westgevel woontoren	7,9	30
01A B	westgevel woontoren	10,8	30
01A C	westgevel woontoren	13,8	21
01A D	westgevel woontoren	16,8	21
01A E	westgevel woontoren	19,7	4
01A F	westgevel woontoren	22,7	--
01B A	westgevel woontoren	25,6	--
01B B	westgevel woontoren	28,6	--
01B C	westgevel woontoren	31,6	--
01B D	westgevel woontoren	34,5	--
01B E	westgevel woontoren	37,5	--
02A A	noordgevel woontoren	7,9	56
02A B	noordgevel woontoren	10,8	56
02A C	noordgevel woontoren	13,8	56
02A D	noordgevel woontoren	16,8	55
02A E	noordgevel woontoren	19,7	55
02A F	noordgevel woontoren	22,7	55
02B A	noordgevel woontoren	25,6	54
02B B	noordgevel woontoren	28,6	54
02B C	noordgevel woontoren	31,6	53
02B D	noordgevel woontoren	34,5	53
02B E	noordgevel woontoren	37,5	53
03A A	zuidgevel woontoren	7,9	55
03A B	zuidgevel woontoren	10,8	54
03A C	zuidgevel woontoren	13,8	54
03A D	zuidgevel woontoren	16,8	54
03A E	zuidgevel woontoren	19,7	54
03A F	zuidgevel woontoren	22,7	54
03B A	zuidgevel woontoren	25,6	53
03B B	zuidgevel woontoren	28,6	53
03B C	zuidgevel woontoren	31,6	53
03B D	zuidgevel woontoren	34,5	53
03B E	zuidgevel woontoren	37,5	52
04A A	oostgevel woontoren	7,9	62
04A B	oostgevel woontoren	10,8	61
04A C	oostgevel woontoren	13,8	61
04A D	oostgevel woontoren	16,8	60
04A E	oostgevel woontoren	19,7	60
04A F	oostgevel woontoren	22,7	59
04B A	oostgevel woontoren	25,6	58
04B B	oostgevel woontoren	28,6	58
04B C	oostgevel woontoren	31,6	57
04B D	oostgevel woontoren	34,5	57
04B E	oostgevel woontoren	37,5	57

4. Bespreking

Op verzoek van de gemeente is het Servicebureau gevraagd opnieuw de hoogte van de gevelbelasting te berekenen voor de nieuwe woontoren in het stationsgebied van Heerenveen. Het gaat daarbij om de woontoren als ontwerp van Van Wijnen. Er zijn twee verschillende geluidsbronnen van invloed op de gevels van het complex. Enerzijds railverkeer en anderzijds wegverkeer. Beide invloeden zijn berekend.

Railverkeerslawaaai

Uit de berekeningen met betrekking tot railverkeerslawaaai blijkt het volgende;

- Railverkeer peiljaar 2004:

- De hoogste gevelbelasting op de westgevel van de woontoren bedraagt op waarneempunt 1 op een waarneemhoogte van 19,7 t/m 22,7 m. 65 dB(A). (de maximale ontheffingswaarde wordt daarbij niet overschreden).

- Railprognose 2010-2015:

- De gevelbelasting op de westgevel van de woontoren bedraagt op waarneempunt 1 op een waarneemhoogte van 19,7 t/m 22,7 m. 71 dB(A). (de maximale ontheffingswaarde wordt hierbij overschreden).

In bepaalde gevallen kan ontheffing worden verleend tot een maximum van 70 dB(A). Deze gevallen worden door de provincie in hun brochure "handleiding gemeentelijke plannen 2000" aangegeven. Alvorens over te gaan tot het aanvragen van de ontheffing, is het wenselijk van tevoren met de provincie te overleggen. Wel dient te worden opgemerkt dat door middel van een akoestisch onderzoek naar de geluidwering van de gevels moet worden aangetoond dat aan het vereiste binnenniveau van 35 dB(A) kan worden voldaan en zullen de geluidsgevoelige ruimten zoveel mogelijk aan de minst geluidsbelaste gevel moeten worden gesitueerd.

Advies railverkeerslawaaai

Daar de gemeente Heerenveen vanwege twijfels over de railprognose 2010-2015 uitgaat van het recente peiljaar 2004, zal de gemeente bij de provincie een ontheffing aan kunnen vragen van 65 dB(A), als hoogste waarde ter hoogte van waarneempunt 1. Indien gekeken wordt naar de railprognose 2010-2015 zal vanwege de overschrijding van de maximale ontheffing van 70 dB(A) de bouw niet plaats kunnen vinden. Alleen door middel van afscherming, verplaatsing van het gebouw of het toepassen van een geluiddove gevel, zou dan nog e.e.a. doorgang kunnen vinden.

Wegverkeerslawaaai

Voor de woontoren is wettelijk gezien alleen de zoneplichtige weg Trambaan station richting de brug van belang. Dit wegvak is vanwege de maximum snelheid van 50 km/uur zoneplichtig. Echter uit de resultaten in tabel 2 blijkt nergens de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) te worden overschreden. Er zijn derhalve geen ontheffingen nodig.

In tabel 3 zijn de berekende gevelbelastingen vermeld ten gevolge van wegverkeerslawaaai afkomstig van de niet zoneplichtige 30 km-wegen. De hoogte gevelbelasting wordt daarbij berekend op de oostelijke gevel van de woontoren. De hoogste gevelbelasting bedraagt daarbij 59 dB(A). Dit vindt plaats op een

waarneemhoogte van 7,9 en 10,8 m. hoogte ten gevolge van verkeer op de weg Stationsplein.

Bouwbesluit

Omdat de woontoren met betrekking tot wegverkeer formeel conform art. 74 voldoet aan de Wgh, blijft alleen de toetsing aan de eisen van het Bouwbesluit over. Het uitgangspunt voor de geluidseisen in het Bouwbesluit is een maximaal binnenniveau van 35 dB(A) in de verblijfsgebieden van een woning.

Bij de beoordeling of aan de eisen kan worden voldaan, zal rekening gehouden moeten worden met geluid afkomstig van alle wegen waaronder ook de 30 km-wegen. In onderhavig geval gaat het dan om de gecumuleerde gevelbelasting ten gevolge van verkeer op alle omliggende wegen. Tabel 4 laat zien dat de hoogste gecumuleerde gevelbelasting optreedt ter hoogte van de oostelijke gevel van de woontoren op een hoogte van 7,9 m. Deze waarde bedraagt 62 dB(A).

Voor wat railverkeer betreft zal ook getoetst moeten worden aan het Bouwbesluit. In dat geval is een maximaal binnenniveau van 37 dB(A) toelaatbaar.

Gezien de hoogte van de gevelbelastingen zal door middel van een akoestisch onderzoek naar de geluidwering van de gevels moeten worden aangetoond dat aan het vereiste binnenniveau van 35 dB(A) of 37 dB(A) kan worden voldaan.

Bijlagen

553000

LEGENDA

- Baan
- Bebouwingsgebied
- Bodemgebied
- Gebouw
- GPS calibratiepunt
- Grid
- Gridpunt
- Hartlijn
- Hoogtelijn
- Ontvanger
- Scherf
- Verticaal grid
- Woonwijken

0 m 50 m

schaal = 1 : 2000

oorsprong = 190300, 552600

BEREKENINGSRESULTATEN PEILJAAR 2004 RAILVERKEER

Model: gevelbelasting peiljaar 2004 - gevelbelasting rail/weg - WOONTOREN STATIONSGBIED
 Bijdrage van hoofdgroepop alle ontvangerpunten
 Rekenmethode Railverkeerslawaaï - RLM2; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
01A_A	westgevel woontoren	7,9	49	48	45	55
01A_B	westgevel woontoren	10,8	53	51	49	59
01A_C	westgevel woontoren	13,8	55	53	51	61
01A_D	westgevel woontoren	16,8	58	56	54	64
01A_E	westgevel woontoren	19,7	59	57	55	65
01A_F	westgevel woontoren	22,7	59	57	55	65
01B_A	westgevel woontoren	25,6	58	57	54	64
01B_B	westgevel woontoren	28,6	58	57	54	64
01B_C	westgevel woontoren	31,6	58	56	54	64
01B_D	westgevel woontoren	34,5	57	56	53	63
01B_E	westgevel woontoren	37,5	57	56	53	63
02A_A	noordgevel woontoren	7,9	42	40	37	47
02A_B	noordgevel woontoren	10,8	45	43	40	50
02A_C	noordgevel woontoren	13,8	47	45	43	53
02A_D	noordgevel woontoren	16,8	48	46	44	54
02A_E	noordgevel woontoren	19,7	50	48	46	56
02A_F	noordgevel woontoren	22,7	51	49	47	57
02B_A	noordgevel woontoren	25,6	52	50	48	58
02B_B	noordgevel woontoren	28,6	52	51	48	58
02B_C	noordgevel woontoren	31,6	52	50	48	58
02B_D	noordgevel woontoren	34,5	52	50	48	58
02B_E	noordgevel woontoren	37,5	51	50	47	57
03A_A	zuidgevel woontoren	7,9	47	45	43	53
03A_B	zuidgevel woontoren	10,8	49	48	46	56
03A_C	zuidgevel woontoren	13,8	51	50	48	58
03A_D	zuidgevel woontoren	16,8	52	51	48	58
03A_E	zuidgevel woontoren	19,7	53	51	49	59
03A_F	zuidgevel woontoren	22,7	53	52	50	60
03B_A	zuidgevel woontoren	25,6	54	52	50	60
03B_B	zuidgevel woontoren	28,6	54	52	50	60
03B_C	zuidgevel woontoren	31,6	54	52	50	60
03B_D	zuidgevel woontoren	34,5	53	52	49	59
03B_E	zuidgevel woontoren	37,5	53	52	49	59
04A_A	oostgevel woontoren	7,9	37	36	33	43
04A_B	oostgevel woontoren	10,8	36	35	32	42
04A_C	oostgevel woontoren	13,8	37	36	33	43
04A_D	oostgevel woontoren	16,8	37	36	33	43
04A_E	oostgevel woontoren	19,7	39	37	34	44
04A_F	oostgevel woontoren	22,7	39	38	35	45
04B_A	oostgevel woontoren	25,6	37	36	33	43
04B_B	oostgevel woontoren	28,6	38	37	34	44
04B_C	oostgevel woontoren	31,6	25	25	21	31
04B_D	oostgevel woontoren	34,5	11	10	6	16
04B_E	oostgevel woontoren	37,5	16	15	11	21

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

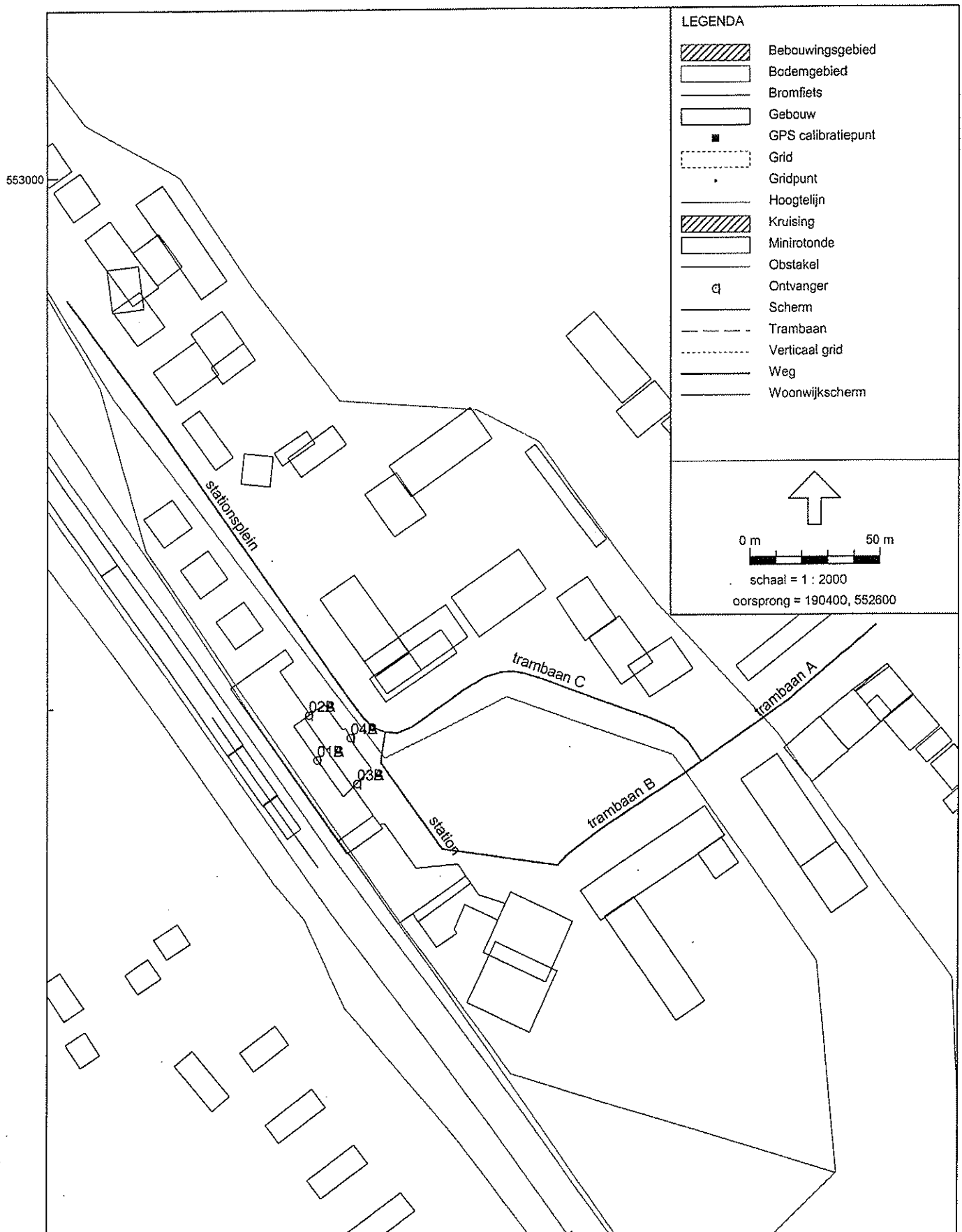
BEREKENINGSRESULTATEN PROGNOSE 2010-2015 RAILVERKEER

Model: gevelbelasting prognose jaar 2010-2015 - gevelbelasting rail/weg - WOONTOREN STATIONSGBIED
 Bijdrage van hoofdgroepop alle ontvangerpunten
 Rekenmethode Railverkeerslawaai - RLM2; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
01A_A	westgevel woontoren	7,9	54	55	50	60
01A_B	westgevel woontoren	10,8	58	58	54	64
01A_C	westgevel woontoren	13,8	61	61	57	67
01A_D	westgevel woontoren	16,8	64	64	60	70
01A_E	westgevel woontoren	19,7	65	65	61	71
01A_F	westgevel woontoren	22,7	65	65	61	71
01B_A	westgevel woontoren	25,6	64	65	60	70
01B_B	westgevel woontoren	28,6	64	64	60	70
01B_C	westgevel woontoren	31,6	63	64	60	70
01B_D	westgevel woontoren	34,5	63	63	59	69
01B_E	westgevel woontoren	37,5	63	63	59	69
02A_A	noordgevel woontoren	7,9	46	47	42	52
02A_B	noordgevel woontoren	10,8	49	50	45	55
02A_C	noordgevel woontoren	13,8	52	52	48	58
02A_D	noordgevel woontoren	16,8	53	54	50	60
02A_E	noordgevel woontoren	19,7	55	55	51	61
02A_F	noordgevel woontoren	22,7	56	56	52	62
02B_A	noordgevel woontoren	25,6	57	57	53	63
02B_B	noordgevel woontoren	28,6	57	57	53	63
02B_C	noordgevel woontoren	31,6	57	57	53	63
02B_D	noordgevel woontoren	34,5	56	57	52	62
02B_E	noordgevel woontoren	37,5	56	56	52	62
03A_A	zuidgevel woontoren	7,9	53	53	49	59
03A_B	zuidgevel woontoren	10,8	55	56	52	62
03A_C	zuidgevel woontoren	13,8	58	58	54	64
03A_D	zuidgevel woontoren	16,8	58	59	55	65
03A_E	zuidgevel woontoren	19,7	59	59	55	65
03A_F	zuidgevel woontoren	22,7	60	60	56	66
03B_A	zuidgevel woontoren	25,6	60	60	56	66
03B_B	zuidgevel woontoren	28,6	60	60	56	66
03B_C	zuidgevel woontoren	31,6	60	60	56	66
03B_D	zuidgevel woontoren	34,5	59	60	56	66
03B_E	zuidgevel woontoren	37,5	59	60	55	65
04A_A	oostgevel woontoren	7,9	43	43	39	49
04A_B	oostgevel woontoren	10,8	42	42	38	48
04A_C	oostgevel woontoren	13,8	42	43	38	48
04A_D	oostgevel woontoren	16,8	43	43	39	49
04A_E	oostgevel woontoren	19,7	44	44	40	50
04A_F	oostgevel woontoren	22,7	45	45	41	51
04B_A	oostgevel woontoren	25,6	43	43	39	49
04B_B	oostgevel woontoren	28,6	43	44	39	49
04B_C	oostgevel woontoren	31,6	30	31	26	36
04B_D	oostgevel woontoren	34,5	15	16	11	21
04B_E	oostgevel woontoren	37,5	21	21	16	26

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

LIGGING WAARNEEMPUNTEN



BEREKENINGSRESULTATEN WEGVERKEER 2016
 tgv weg trambaan A/B

Model: wegverkeer 2016 - gevelbelasting rail/weg - WOONTOREN STATIONSGBIED
 Bijdrage van Groep trambaan A/B op alle ontvangerpunten
 Rekenmethode Wegverkeerslawaaï - SRM2-2002; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
01A_A	westgevel woontoren	7,9	3	--	-6	4
01A_B	westgevel woontoren	10,8	--	--	--	--
01A_C	westgevel woontoren	13,8	--	--	--	--
01A_D	westgevel woontoren	16,8	--	--	--	--
01A_E	westgevel woontoren	19,7	--	--	--	--
01A_F	westgevel woontoren	22,7	--	--	--	--
01B_A	westgevel woontoren	25,6	--	--	--	--
01B_B	westgevel woontoren	28,6	--	--	--	--
01B_C	westgevel woontoren	31,6	--	--	--	--
01B_D	westgevel woontoren	34,5	--	--	--	--
01B_E	westgevel woontoren	37,5	--	--	--	--
02A_A	noordgevel woontoren	7,9	18	--	9	19
02A_B	noordgevel woontoren	10,8	19	--	9	19
02A_C	noordgevel woontoren	13,8	18	--	9	19
02A_D	noordgevel woontoren	16,8	18	--	9	19
02A_E	noordgevel woontoren	19,7	13	--	4	14
02A_F	noordgevel woontoren	22,7	--	--	--	--
02B_A	noordgevel woontoren	25,6	--	--	--	--
02B_B	noordgevel woontoren	28,6	--	--	--	--
02B_C	noordgevel woontoren	31,6	--	--	--	--
02B_D	noordgevel woontoren	34,5	--	--	--	--
02B_E	noordgevel woontoren	37,5	--	--	--	--
03A_A	zuidgevel woontoren	7,9	46	--	36	46
03A_B	zuidgevel woontoren	10,8	46	--	37	47
03A_C	zuidgevel woontoren	13,8	46	--	37	47
03A_D	zuidgevel woontoren	16,8	46	--	37	47
03A_E	zuidgevel woontoren	19,7	47	--	37	47
03A_F	zuidgevel woontoren	22,7	47	--	37	47
03B_A	zuidgevel woontoren	25,6	47	--	37	47
03B_B	zuidgevel woontoren	28,6	46	--	37	47
03B_C	zuidgevel woontoren	31,6	46	--	37	47
03B_D	zuidgevel woontoren	34,5	46	--	37	47
03B_E	zuidgevel woontoren	37,5	46	--	37	47
04A_A	oostgevel woontoren	7,9	45	--	36	46
04A_B	oostgevel woontoren	10,8	45	--	36	46
04A_C	oostgevel woontoren	13,8	46	--	36	46
04A_D	oostgevel woontoren	16,8	46	--	37	47
04A_E	oostgevel woontoren	19,7	46	--	37	47
04A_F	oostgevel woontoren	22,7	46	--	37	47
04B_A	oostgevel woontoren	25,6	46	--	37	47
04B_B	oostgevel woontoren	28,6	46	--	37	47
04B_C	oostgevel woontoren	31,6	46	--	37	47
04B_D	oostgevel woontoren	34,5	46	--	37	47
04B_E	oostgevel woontoren	37,5	46	--	36	46

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

BEREKENINGSRESULTATEN WEGVERKEER 2016
 tgv weg trambaan C

Model: wegverkeer 2016 - gevelbelasting rail/weg - WOONTOREN STATIONSGBIED
 Bijdrage van Groep trambaan C op alle ontvangerpunten
 Rekenmethode Wegverkeerslawaii - SRM2-2002; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
01A_A	westgevel woontoren	7,9	8	--	-2	8
01A_B	westgevel woontoren	10,8	6	--	-4	6
01A_C	westgevel woontoren	13,8	--	--	--	--
01A_D	westgevel woontoren	16,8	--	--	--	--
01A_E	westgevel woontoren	19,7	--	--	--	--
01A_F	westgevel woontoren	22,7	--	--	--	--
01B_A	westgevel woontoren	25,6	--	--	--	--
01B_B	westgevel woontoren	28,6	--	--	--	--
01B_C	westgevel woontoren	31,6	--	--	--	--
01B_D	westgevel woontoren	34,5	--	--	--	--
01B_E	westgevel woontoren	37,5	--	--	--	--
02A_A	noordgevel woontoren	7,9	17	--	7	17
02A_B	noordgevel woontoren	10,8	17	--	7	17
02A_C	noordgevel woontoren	13,8	16	--	6	16
02A_D	noordgevel woontoren	16,8	15	--	5	15
02A_E	noordgevel woontoren	19,7	14	--	4	14
02A_F	noordgevel woontoren	22,7	5	--	-5	5
02B_A	noordgevel woontoren	25,6	--	--	--	--
02B_B	noordgevel woontoren	28,6	--	--	--	--
02B_C	noordgevel woontoren	31,6	--	--	--	--
02B_D	noordgevel woontoren	34,5	--	--	--	--
02B_E	noordgevel woontoren	37,5	--	--	--	--
03A_A	zuidgevel woontoren	7,9	52	--	42	52
03A_B	zuidgevel woontoren	10,8	52	--	42	52
03A_C	zuidgevel woontoren	13,8	52	--	42	52
03A_D	zuidgevel woontoren	16,8	51	--	42	52
03A_E	zuidgevel woontoren	19,7	51	--	41	51
03A_F	zuidgevel woontoren	22,7	51	--	41	51
03B_A	zuidgevel woontoren	25,6	51	--	41	51
03B_B	zuidgevel woontoren	28,6	51	--	41	51
03B_C	zuidgevel woontoren	31,6	51	--	41	51
03B_D	zuidgevel woontoren	34,5	50	--	40	50
03B_E	zuidgevel woontoren	37,5	50	--	40	50
04A_A	oostgevel woontoren	7,9	57	--	47	57
04A_B	oostgevel woontoren	10,8	57	--	47	57
04A_C	oostgevel woontoren	13,8	56	--	46	56
04A_D	oostgevel woontoren	16,8	56	--	46	56
04A_E	oostgevel woontoren	19,7	56	--	46	56
04A_F	oostgevel woontoren	22,7	55	--	45	55
04B_A	oostgevel woontoren	25,6	55	--	45	55
04B_B	oostgevel woontoren	28,6	54	--	44	54
04B_C	oostgevel woontoren	31,6	54	--	44	54
04B_D	oostgevel woontoren	34,5	53	--	43	53
04B_E	oostgevel woontoren	37,5	53	--	43	53

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

BEREKENINGSRESULTATEN WEGVERKEER 2016
 tgv weg stationsplein

Model: wegverkeer 2016 - gevelbelasting rail/weg - WOONTOREN STATIONSGBIED
 Bijdrage van Groep stationsplein op alle ontvangerpunten
 Rekenmethode Wegverkeerslawaai - SRM2-2002; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
01A_A	westgevel woontoren	7,9	30	--	20	30
01A_B	westgevel woontoren	10,8	30	--	20	30
01A_C	westgevel woontoren	13,8	21	--	11	21
01A_D	westgevel woontoren	16,8	21	--	11	21
01A_E	westgevel woontoren	19,7	4	--	-6	4
01A_F	westgevel woontoren	22,7	--	--	--	--
01B_A	westgevel woontoren	25,6	--	--	--	--
01B_B	westgevel woontoren	28,6	--	--	--	--
01B_C	westgevel woontoren	31,6	--	--	--	--
01B_D	westgevel woontoren	34,5	--	--	--	--
01B_E	westgevel woontoren	37,5	--	--	--	--
02A_A	noordgevel woontoren	7,9	56	--	46	56
02A_B	noordgevel woontoren	10,8	56	--	46	56
02A_C	noordgevel woontoren	13,8	56	--	46	56
02A_D	noordgevel woontoren	16,8	55	--	45	55
02A_E	noordgevel woontoren	19,7	55	--	45	55
02A_F	noordgevel woontoren	22,7	55	--	45	55
02B_A	noordgevel woontoren	25,6	54	--	44	54
02B_B	noordgevel woontoren	28,6	54	--	44	54
02B_C	noordgevel woontoren	31,6	53	--	43	53
02B_D	noordgevel woontoren	34,5	53	--	43	53
02B_E	noordgevel woontoren	37,5	53	--	43	53
03A_A	zuidgevel woontoren	7,9	33	--	23	33
03A_B	zuidgevel woontoren	10,8	30	--	20	30
03A_C	zuidgevel woontoren	13,8	31	--	21	31
03A_D	zuidgevel woontoren	16,8	31	--	21	31
03A_E	zuidgevel woontoren	19,7	32	--	22	32
03A_F	zuidgevel woontoren	22,7	32	--	22	32
03B_A	zuidgevel woontoren	25,6	32	--	22	32
03B_B	zuidgevel woontoren	28,6	32	--	22	32
03B_C	zuidgevel woontoren	31,6	29	--	19	29
03B_D	zuidgevel woontoren	34,5	--	--	--	--
03B_E	zuidgevel woontoren	37,5	--	--	--	--
04A_A	oostgevel woontoren	7,9	59	--	49	59
04A_B	oostgevel woontoren	10,8	59	--	49	59
04A_C	oostgevel woontoren	13,8	58	--	48	58
04A_D	oostgevel woontoren	16,8	57	--	47	57
04A_E	oostgevel woontoren	19,7	56	--	46	56
04A_F	oostgevel woontoren	22,7	55	--	46	56
04B_A	oostgevel woontoren	25,6	55	--	45	55
04B_B	oostgevel woontoren	28,6	54	--	44	54
04B_C	oostgevel woontoren	31,6	54	--	44	54
04B_D	oostgevel woontoren	34,5	53	--	43	53
04B_E	oostgevel woontoren	37,5	52	--	42	52

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

BEREKENINGSRESULTATEN WEGVERKEER 2016
 tgv weg station

Model: wegverkeer 2016 - gevelbelasting rail/weg - WOONTOREN STATIONSGBIED
 Bijdrage van Groep station op alle ontvangerpunten
 Rekenmethode Wegverkeerslawaaï - SRM2-2002; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
01A_A	westgevel woontoren	7,9	--	--	--	--
01A_B	westgevel woontoren	10,8	--	--	--	--
01A_C	westgevel woontoren	13,8	--	--	--	--
01A_D	westgevel woontoren	16,8	--	--	--	--
01A_E	westgevel woontoren	19,7	--	--	--	--
01A_F	westgevel woontoren	22,7	--	--	--	--
01B_A	westgevel woontoren	25,6	--	--	--	--
01B_B	westgevel woontoren	28,6	--	--	--	--
01B_C	westgevel woontoren	31,6	--	--	--	--
01B_D	westgevel woontoren	34,5	--	--	--	--
01B_E	westgevel woontoren	37,5	--	--	--	--
02A_A	noordgevel woontoren	7,9	8	--	-2	8
02A_B	noordgevel woontoren	10,8	7	--	-3	7
02A_C	noordgevel woontoren	13,8	7	--	-3	7
02A_D	noordgevel woontoren	16,8	7	--	-3	7
02A_E	noordgevel woontoren	19,7	7	--	-3	7
02A_F	noordgevel woontoren	22,7	--	--	--	--
02B_A	noordgevel woontoren	25,6	--	--	--	--
02B_B	noordgevel woontoren	28,6	--	--	--	--
02B_C	noordgevel woontoren	31,6	--	--	--	--
02B_D	noordgevel woontoren	34,5	--	--	--	--
02B_E	noordgevel woontoren	37,5	--	--	--	--
03A_A	zuidgevel woontoren	7,9	50	--	40	50
03A_B	zuidgevel woontoren	10,8	49	--	39	49
03A_C	zuidgevel woontoren	13,8	48	--	39	49
03A_D	zuidgevel woontoren	16,8	48	--	38	48
03A_E	zuidgevel woontoren	19,7	47	--	37	47
03A_F	zuidgevel woontoren	22,7	46	--	36	46
03B_A	zuidgevel woontoren	25,6	46	--	36	46
03B_B	zuidgevel woontoren	28,6	45	--	35	45
03B_C	zuidgevel woontoren	31,6	45	--	35	45
03B_D	zuidgevel woontoren	34,5	44	--	34	44
03B_E	zuidgevel woontoren	37,5	44	--	34	44
04A_A	oostgevel woontoren	7,9	50	--	40	50
04A_B	oostgevel woontoren	10,8	50	--	40	50
04A_C	oostgevel woontoren	13,8	49	--	39	49
04A_D	oostgevel woontoren	16,8	49	--	39	49
04A_E	oostgevel woontoren	19,7	48	--	38	48
04A_F	oostgevel woontoren	22,7	48	--	38	48
04B_A	oostgevel woontoren	25,6	47	--	37	47
04B_B	oostgevel woontoren	28,6	47	--	37	47
04B_C	oostgevel woontoren	31,6	46	--	36	46
04B_D	oostgevel woontoren	34,5	45	--	35	45
04B_E	oostgevel woontoren	37,5	45	--	35	45

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

BEREKENINGSRESULTATEN WEGVERKEER 2016
 tgv alle wegen cumulatief

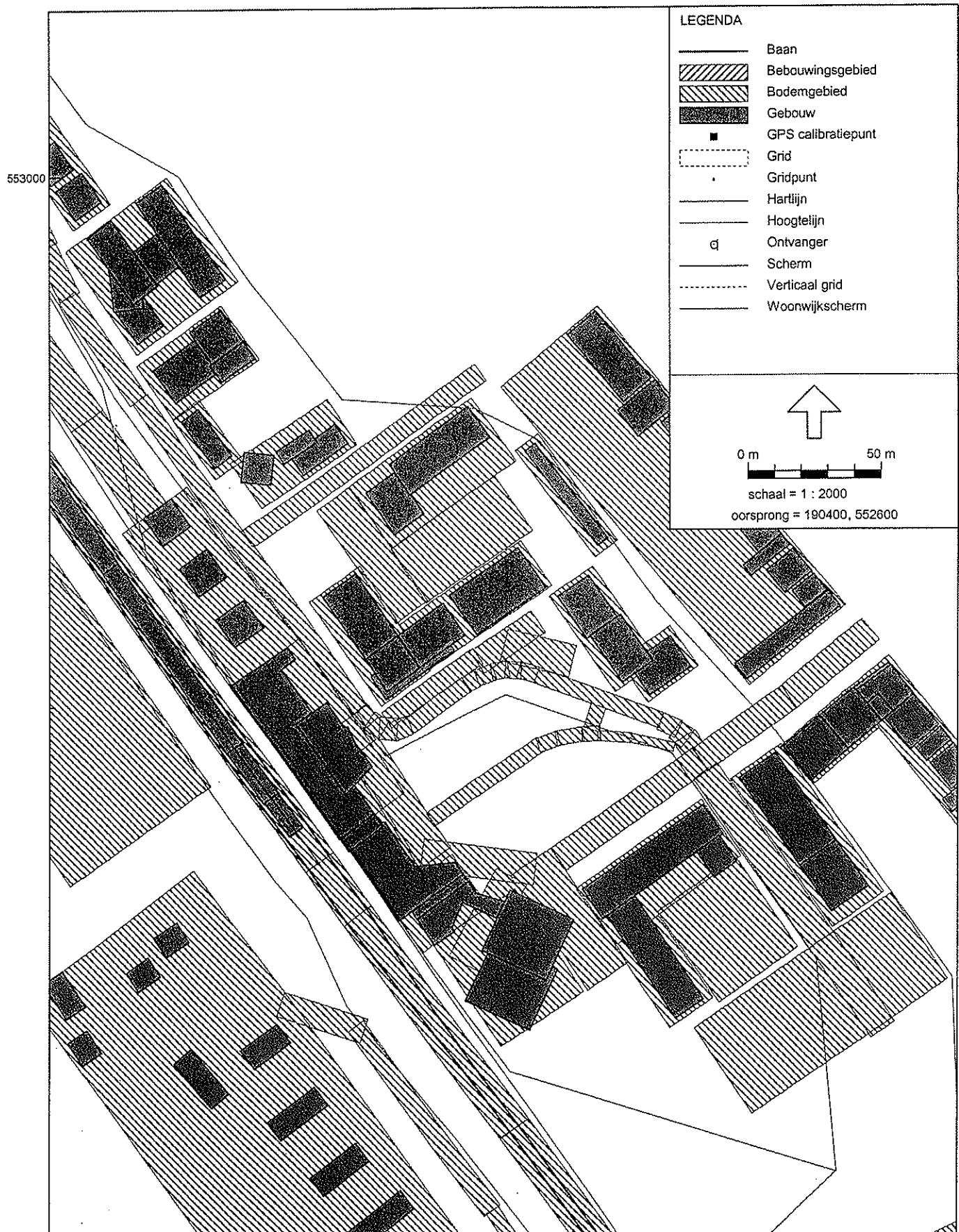
Model: wegverkeer 2016 - gevelbelasting rail/weg - WOONTOREN STATIONSGBIED
 Bijdrage van hoofdgroepop alle ontvangerpunten
 Rekenmethode Wegverkeerslawaaï - SRM2-2002; Periode: Alle perioden

Id	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
01A_A	westgevel woontoren	7,9	30	--	20	30
01A_B	westgevel woontoren	10,8	30	--	20	30
01A_C	westgevel woontoren	13,8	21	--	11	21
01A_D	westgevel woontoren	16,8	21	--	11	21
01A_E	westgevel woontoren	19,7	4	--	-6	4
01A_F	westgevel woontoren	22,7	--	--	--	--
01B_A	westgevel woontoren	25,6	--	--	--	--
01B_B	westgevel woontoren	28,6	--	--	--	--
01B_C	westgevel woontoren	31,6	--	--	--	--
01B_D	westgevel woontoren	34,5	--	--	--	--
01B_E	westgevel woontoren	37,5	--	--	--	--
02A_A	noordgevel woontoren	7,9	56	--	46	56
02A_B	noordgevel woontoren	10,8	56	--	46	56
02A_C	noordgevel woontoren	13,8	56	--	46	56
02A_D	noordgevel woontoren	16,8	55	--	45	55
02A_E	noordgevel woontoren	19,7	55	--	45	55
02A_F	noordgevel woontoren	22,7	55	--	45	55
02B_A	noordgevel woontoren	25,6	54	--	44	54
02B_B	noordgevel woontoren	28,6	54	--	44	54
02B_C	noordgevel woontoren	31,6	53	--	43	53
02B_D	noordgevel woontoren	34,5	53	--	43	53
02B_E	noordgevel woontoren	37,5	53	--	43	53
03A_A	zuidgevel woontoren	7,9	54	--	45	55
03A_B	zuidgevel woontoren	10,8	54	--	44	54
03A_C	zuidgevel woontoren	13,8	54	--	44	54
03A_D	zuidgevel woontoren	16,8	54	--	44	54
03A_E	zuidgevel woontoren	19,7	54	--	44	54
03A_F	zuidgevel woontoren	22,7	53	--	44	54
03B_A	zuidgevel woontoren	25,6	53	--	43	53
03B_B	zuidgevel woontoren	28,6	53	--	43	53
03B_C	zuidgevel woontoren	31,6	53	--	43	53
03B_D	zuidgevel woontoren	34,5	52	--	43	53
03B_E	zuidgevel woontoren	37,5	52	--	42	52
04A_A	oostgevel woontoren	7,9	62	--	52	62
04A_B	oostgevel woontoren	10,8	61	--	51	61
04A_C	oostgevel woontoren	13,8	61	--	51	61
04A_D	oostgevel woontoren	16,8	60	--	50	60
04A_E	oostgevel woontoren	19,7	59	--	50	60
04A_F	oostgevel woontoren	22,7	59	--	49	59
04B_A	oostgevel woontoren	25,6	58	--	48	58
04B_B	oostgevel woontoren	28,6	58	--	48	58
04B_C	oostgevel woontoren	31,6	57	--	47	57
04B_D	oostgevel woontoren	34,5	57	--	47	57
04B_E	oostgevel woontoren	37,5	57	--	47	57

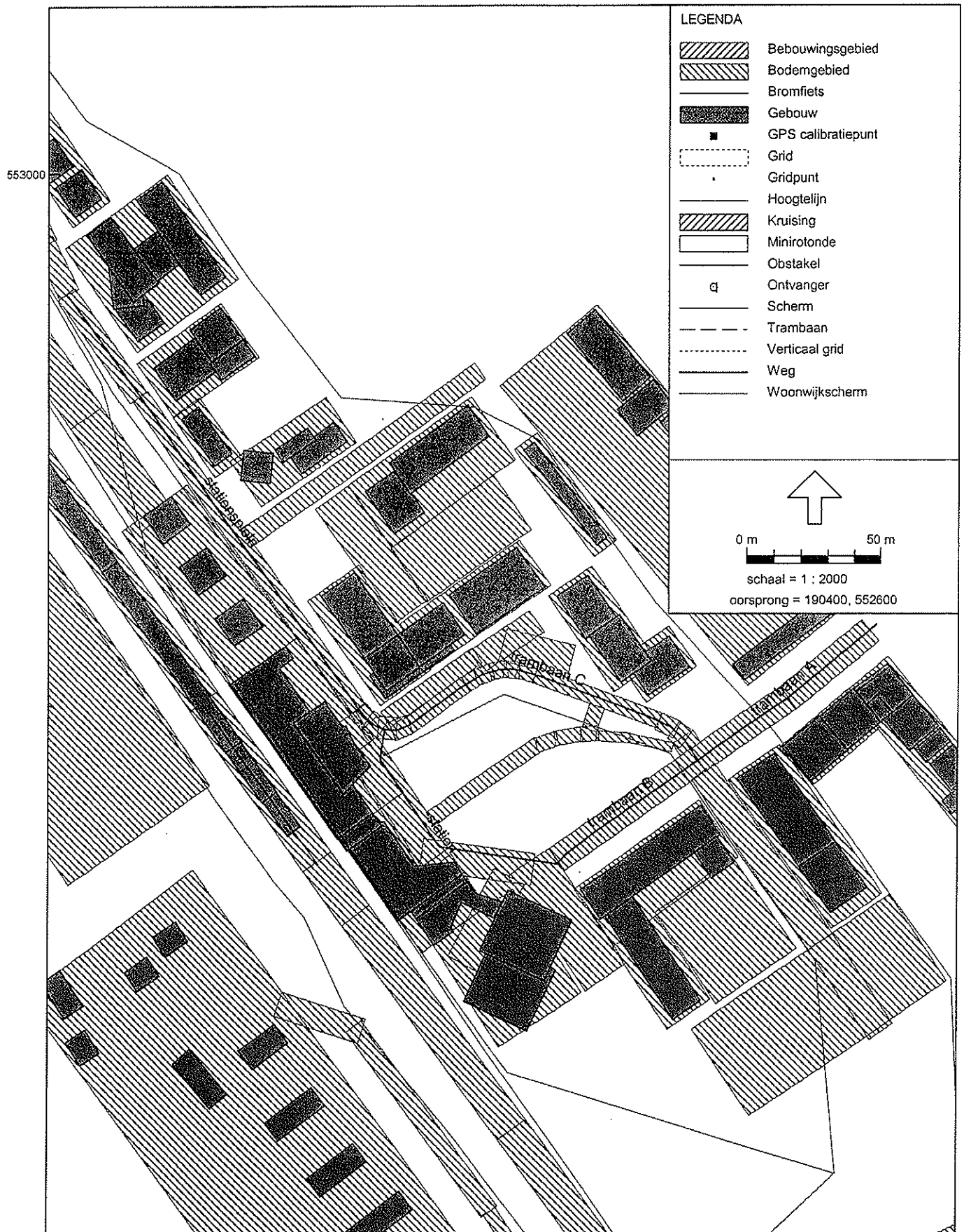
Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Invoergegevens

REKENMODEL RAILVERKEER



REKENMODEL WEGVERKEER



INVOERGEDGEVENS

wegen
geonoise V5.13

Lijst van wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - SRM2-2002

jaar 2016

Id	Omschr.	Type	Wegdek	V(LV)	V(MV)	V(ZV)	Totale aantal	%Int.(D)	%Int.(N)	%LV(D)	%MV(D)	%ZV(D)	%LV(N)	%MV(N)	%ZV(N)	Aantal-LV(D)	Aantal-MV(D)	Aantal-ZV(D)	Aantal-LV(N)	Aantal-MV(N)	Aantal-ZV(N)	Hbron
1	trambaan A	Verdeling	GebBel(f)	50	50	50	6320	6,6	0,7	88	11	1	85	13	2	360,1	45,01	4,09	36,89	5,64	0,87	0,75
2	trambaan B	Verdeling	GebBel(f)	50	50	50	1840	6,5	0,7	73	24	3	66	30	4	85,41	28,08	3,51	8,32	3,78	0,5	0,75
3	trambaan C	Verdeling	GewElm	30	30	30	4490	6,7	0,7	98	2	-	99	1	-	288,9	5,9	-	30,49	0,31	-	0,75
4	station	Verdeling	*Fijn - *Fijn asfalt (dab 0/16 - referentiewegdek)	30	30	30	1220	6,7	0,7	98	2	-	99	1	-	78,79	1,61	-	8,32	0,08	-	0,75
5	stationsplein	Verdeling	GewElm	30	30	30	2860	6,7	0,7	98	2	-	99	1	-	183,85	3,75	-	19,4	0,2	-	0,75

INVOERGEDEGEVENS gebouwen

Model:wegverkeer 2016
Groep:hoofdgroep
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - SRM2-2002

Id	Omschrijving	X-1	Y-1	Maaiveld	Hoogte	Oppervlak	Refl. lk	Cp	Zwevend
1005	Kantoren F	190443,76	552861,23	1,80	15,50	169,61	0,80	0 dB	F
1004	kantoren E	190457,70	552841,89	1,80	15,50	170,79	0,80	0 dB	F
1003	kantoren D	190471,24	552822,54	1,80	15,50	167,38	0,80	0 dB	F
1002	woontoren	190493,44	552793,35	1,80	40,00	459,40	0,80	0 dB	F
1001	ruimten ns	190469,27	552807,76	2,00	5,80	1270,91	0,80	0 dB	F
1000	fietstenstalling	190513,89	552744,90	2,00	4,50	97,93	0,80	0 dB	F
504	nieuwbouw studie	190704,08	552782,94	0,50	19,00	307,44	0,80	0 dB	F
503	nieuwbouw studie	190716,39	552793,54	0,50	12,70	271,19	0,80	0 dB	F
502	nieuwbouw studie	190716,45	552793,59	0,50	12,70	48,53	0,80	0 dB	F
501	nieuwbouw studie	190705,74	552806,16	1,70	9,70	22,36	0,80	0 dB	F
500	nieuwbouw studie	190728,80	552803,89	0,50	9,70	250,15	0,80	0 dB	F
325	herenwal 2	190846,21	552664,13	0,50	6,00	131,71	0,80	0 dB	F
324	herenwal 3-6	190822,68	552691,82	0,50	6,00	451,98	0,80	0 dB	F
323	herenwal 8-9	190822,11	552692,24	0,50	6,00	165,75	0,80	0 dB	F
322	herenwal 10-14	190811,96	552704,29	0,50	6,00	298,73	0,80	0 dB	F
321	herenwal 15-16	190797,71	552721,42	0,50	6,00	186,79	0,80	0 dB	F
320	herenwal 17	190788,54	552732,56	0,50	6,00	62,41	0,80	0 dB	F
319	herenwal 20	190784,50	552737,35	0,50	6,00	96,44	0,80	0 dB	F
318	herenwal 21	190775,17	552748,58	0,50	6,00	249,39	0,80	0 dB	F
317	herenwal 22	190770,30	552754,52	0,50	6,00	90,32	0,80	0 dB	F
316	herenwal 23-25	190757,78	552769,42	0,50	6,00	230,84	0,80	0 dB	F
315	herenwal 26	190753,41	552774,87	0,50	6,00	107,73	0,80	0 dB	F
314	herenwal 27-28	190744,27	552785,39	0,50	6,00	155,27	0,80	0 dB	F
313	herenwal 34	190739,15	552791,50	0,50	6,00	83,02	0,80	0 dB	F
312	herenwal 36	190728,42	552804,21	0,50	6,00	231,40	0,80	0 dB	F
310	herenwal 45	190660,90	552815,39	0,50	6,00	341,00	0,80	0 dB	F
309	herenwal 46	190690,95	552849,57	0,50	6,00	85,44	0,80	0 dB	F
308	herenwal 49-50	190683,13	552859,25	0,50	6,00	150,13	0,80	0 dB	F
307	herenwal 56	190681,99	552860,56	0,50	6,00	97,80	0,80	0 dB	F
306	herenwal 57-62	190678,89	552864,52	0,50	6,00	529,69	0,80	0 dB	F
305	herenwal 67A	190639,21	552912,37	0,50	6,00	116,30	0,80	0 dB	F
304	herenwal 69	190630,32	552922,95	0,50	6,00	230,23	0,80	0 dB	F
303	herenwal 71-73	190629,12	552923,67	0,50	6,00	463,93	0,80	0 dB	F
301	nieuw kantoor trambaan	190685,73	552739,01	1,70	15,00	352,91	0,80	0 dB	F
300	nieuw kantoor trambaan	190662,67	552772,31	1,70	17,80	682,45	0,80	0 dB	F
202	appartementen	190474,39	552938,27	1,70	13,00	214,45	0,80	0 dB	F
201	appartementen	190466,25	552922,96	1,70	13,00	117,99	0,80	0 dB	F

Geonoise V5.13

14-3-2006 13:13:59

INVOERGEDGEVENS
gebouwen

Model:wegverkeer 2016
Groep:hoofdgroep
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - SRM2-2002

Id	Omschrijving	X-1	Y-1	Maalveld	Hoogte	Oppervlakt	Refl. 1k	Cp	Zwevend
200	appartementen	190448,58	552915,10	1,70	13,00	303,76	0,80	0 dB	F
95	beugel 7-139	190351,58	552804,58	0,00	12,00	181,65	0,80	0 dB	F
94	beugel 2-66	190323,86	552860,96	0,00	12,00	101,36	0,80	0 dB	F
93	beugel 68 school	190270,73	552902,95	0,00	6,00	1153,66	0,80	0 dB	F
92	jutte 83/99	190540,17	552556,02	0,00	6,50	154,10	0,80	0 dB	F
91	jutte 83/99	190553,81	552563,76	0,00	6,50	143,23	0,80	0 dB	F
90	jutte 83/99	190566,11	552575,56	0,00	6,50	150,90	0,80	0 dB	F
89	jutte 73/81	190550,10	552596,56	0,00	6,50	243,98	0,80	0 dB	F
88	jutte 55/71	190521,47	552589,66	0,00	6,50	197,73	0,80	0 dB	F
87	jutte 55/71	190534,44	552617,28	0,00	6,50	242,67	0,80	0 dB	F
86	jutte 47/53	190521,97	552628,45	0,00	5,50	191,76	0,80	0 dB	F
85	jutte 39/45	190500,75	552656,58	0,00	5,50	193,64	0,80	0 dB	F
84	jutte 21/27	190448,09	552665,36	0,00	5,50	195,08	0,80	0 dB	F
83	jutte 29/33	190491,82	552673,31	0,00	5,50	147,65	0,80	0 dB	F
82	jutte 48/52	190413,97	552687,15	0,00	6,50	143,23	0,80	0 dB	F
81	jutte 54/56	190420,04	552669,57	0,00	6,50	90,04	0,80	0 dB	F
80	jutte 17/19	190438,01	552705,45	0,00	6,50	90,46	0,80	0 dB	F
79	jutte 13/15	190440,10	552712,77	0,00	6,50	96,01	0,80	0 dB	F
78	beugel 1-7	190371,92	552747,38	0,00	6,00	199,72	0,80	0 dB	F
77	beugel 7-139	190337,15	552826,22	0,00	9,00	671,94	0,80	0 dB	F
76	beugel 139-175	190304,37	552832,86	0,00	6,00	320,63	0,80	0 dB	F
75	beugel 2-66	190360,67	552855,01	0,00	9,00	156,44	0,80	0 dB	F
74	beugel 2-66	190305,02	552854,81	0,00	9,00	423,29	0,80	0 dB	F
73	beugel 68 school	190268,25	552934,13	0,00	3,50	304,25	0,80	0 dB	F
72	beugel 68 school	190280,38	552937,11	0,00	4,00	126,61	0,80	0 dB	F
71	beugel 68 school	190327,54	552896,70	0,00	4,00	133,50	0,80	0 dB	F
70	beugel 68 school	190284,94	552881,47	0,00	4,00	1965,17	0,80	0 dB	F
69	lawei 2/4	190221,78	552949,04	0,00	5,50	209,29	0,80	0 dB	F
68	beugel 177/179	190227,57	552979,20	0,00	5,50	212,14	0,80	0 dB	F
67	beugel 70	190242,85	552995,01	0,00	5,50	58,75	0,80	0 dB	F
66	beugel 72	190239,73	553001,74	0,00	5,50	55,17	0,80	0 dB	F
65	beugel 74	190233,33	553011,43	0,00	5,50	58,70	0,80	0 dB	F
64	beugel 76	190228,40	553017,18	0,00	5,50	56,98	0,80	0 dB	F
63	beugel 78	190221,51	553028,18	0,00	5,50	56,40	0,80	0 dB	F
53	kantoor Heechhout Kaai	190503,54	552841,42	1,70	15,00	565,96	0,80	0 dB	F
52	kantoor Heechhout Kaai	190550,61	552838,90	1,70	19,00	320,58	0,80	0 dB	F
51	kantoor Heechhout Kaai	190528,25	552802,28	1,70	19,00	348,90	0,80	0 dB	F

Geonoise V5.13

14-3-2006 13:13:59

INVOERGEGEVENS gebouwen

Model:wegverkeer 2016
Groep:hoofdgroep
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - SRM2-2002

Id	Omschrijving	X-1	Y-1	Maaiveld	Hoogte	Oppervlak	Refl. lk	Cp	Zwevend
50	woonappartementen spoorstate	190589,21	552844,67	1,70	21,00	583,08	0,80	0 dB	F
46	trambaan 7	190677,11	552581,48	1,50	7,00	181,78	0,80	0 dB	F
45	stationsplein 38	190351,95	553066,56	1,50	6,50	149,84	0,80	0 dB	F
44	stationsplein 36	190367,38	553066,64	1,50	6,50	92,41	0,80	0 dB	F
43	stationsplein 30 t/m 34	190377,09	553050,59	1,50	7,00	99,85	0,80	0 dB	F
42	stationsplein 26/28	190388,29	553035,38	1,50	6,00	173,25	0,80	0 dB	F
41	stationsplein 24	190391,46	553029,04	1,50	5,50	63,83	0,80	0 dB	F
40	stationsplein 20/22	190399,91	553016,37	1,50	5,50	135,96	0,80	0 dB	F
39	stationsplein 16/18	190409,41	553002,85	1,50	6,00	136,70	0,80	0 dB	F
38	stationsplein 12/14	190410,05	552983,83	1,50	6,00	162,12	0,80	0 dB	F
37	trambaan 4	190433,32	552990,21	1,50	9,00	516,87	0,80	0 dB	F
36	trambaan 4	190432,31	552972,10	1,50	12,00	175,99	0,80	0 dB	F
35	trambaan 4	190414,27	552977,11	1,50	9,00	357,99	0,80	0 dB	F
34	trambaan 4	190424,63	552949,71	1,50	12,00	190,28	0,80	0 dB	F
33	trambaan 4	190433,98	552937,34	1,50	9,00	199,39	0,80	0 dB	F
31	trambaan 14 t/m 20	190463,56	552890,55	1,70	6,00	180,85	0,80	0 dB	F
30	trambaan 13	190473,25	552885,37	1,70	7,00	126,63	0,80	0 dB	F
29	stationsstraat 10	190485,96	552896,73	1,70	5,00	85,03	0,80	0 dB	F
28	stationsstraat 8	190513,53	552859,90	1,70	5,00	186,89	0,80	0 dB	F
27	stationsstraat 7-15 t/m 417-421	190568,26	552901,70	1,70	9,00	537,24	0,80	0 dB	F
26	stationsstraat 7-15 t/m 417-421	190531,43	552864,87	1,70	15,00	281,48	0,80	0 dB	F
25	bielzen ...	190581,01	552896,35	1,70	2,00	226,08	0,80	0 dB	F
24	trambaan 4-8 / 21-45	190605,71	552826,11	1,70	15,00	307,36	0,80	0 dB	F
23	trambaan 4-8 / 21-45	190593,36	552841,18	1,70	15,00	282,78	0,80	0 dB	F
22	trambaan 4-8 / 21-45	190628,48	552803,50	1,70	9,00	276,47	0,80	0 dB	F
21	trambaan 3	190646,52	552744,33	1,90	12,00	127,29	0,80	0 dB	F
20	trambaan 3	190602,88	552730,48	1,90	15,00	764,68	0,80	0 dB	F
19	trambaan 3	190338,55	552681,80	1,90	15,00	614,41	0,80	0 dB	F
17	station trambaan 9	190565,32	552707,54	2,00	3,00	663,40	0,80	0 dB	F
16	station trambaan 9	190593,85	552700,41	2,00	3,00	666,46	0,80	0 dB	F
15	station trambaan 11	190540,56	552719,25	2,10	3,50	289,69	0,80	0 dB	F
14	station trambaan 11	190540,56	552719,22	2,10	4,50	85,54	0,80	0 dB	F
12	station trambaan 11	190533,12	552718,44	2,20	3,50	700,49	0,80	0 dB	F
6	perron	190486,97	552767,30	1,25	0,90	102,58	1,00	0 dB	F
5	perron	190473,85	552786,31	1,25	0,90	162,62	1,00	0 dB	F
4	perron	190426,42	552854,83	1,23	0,90	618,39	1,00	0 dB	F
3	perron	190370,53	552935,13	1,23	0,90	712,20	1,00	0 dB	F

Geonoise V5.13

14-3-2006 13:13:59

INVOERGEGEVENS
gebouwen

Model:wegverkeer 2016
Groep:hoofdgroep
Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - SRM2-2002

Id	Omschrijving	X-1	Y-1	Maalveld	Hoogte	Oppervlak	Refl. 1k	Cp	Zwevend
2	perron	190367,92	552938,70	1,23	0,90	30,67	1,00	0 dB	F
1	perron	190364,46	552943,89	1,23	0,90	40,46	1,00	0 dB	F
53A	kantoor Heechout Kaai	190532,94	552826,57	1,70	23,00	233,90	0,80	0 dB	F

INVOERGEDGEVENS
bodengebieden

Model:wegverkeer 2016
Groep:hoofdgroep
Lijst van Bodengebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - SRM2-2002

Id	Omschrijving	X-1	Y-1	Oppervlak	Bf
305	ondergrond woningen	190703,17	552805,47	619,16	0,50
302	ondergrond woningen	190719,01	552818,40	1983,86	0,50
301	ondergrond woningen	190608,54	552950,86	6981,92	0,50
300	ondergrond kantoor	190698,12	552715,91	1584,74	0,50
105	sloot	190571,85	552611,01	330,08	0,00
104	sloot	190519,49	552681,59	639,12	0,00
103	sloot	190489,32	552692,41	319,31	0,00
102	parkeerterrein	190393,76	552868,34	7890,90	0,00
101	sloot	190383,11	552862,93	1972,01	0,00
100	ondergrond woningen	190231,70	552981,73	1116,83	0,50
99	ondergrond woningen	190229,99	553036,94	702,97	0,50
98	ondergrond woningen	190291,47	552962,43	4989,36	0,50
97	ondergrond woningen	190304,90	552875,97	1672,35	0,50
96	ondergrond woningen	190294,65	552832,14	4336,93	0,50
95	ondergrond woningen	190455,67	552737,94	17405,86	0,50
94	ondergrond woningen	190673,67	552581,98	345,38	0,50
93	ondergrond woningen	190577,48	552896,63	534,08	0,50
92	terrein kantoren	190427,94	552866,09	2194,57	0,00
91	terrein ns	190469,18	552807,82	2207,06	0,00
90	ondergrond woningen	190545,60	552734,64	1009,88	0,50
89	ondergrond woningen	190567,80	552723,82	732,58	0,50
88	ondergrond woningen	190572,68	552671,46	1714,28	0,50
87	ondergrond woningen	190615,37	552709,02	747,09	0,50
86	ondergrond woningen	190648,39	552764,24	1531,13	0,50
85	verharding	190572,01	552816,88	323,93	0,00
84	verharding	190560,63	552820,30	268,89	0,00
83	verharding	190526,48	552797,53	296,17	0,00
82	parkeerterrein	190544,12	552839,08	1205,60	0,00
81	parkeerterrein	190501,43	552874,37	804,16	0,00
80	ondergrond woningen	190627,79	552800,94	445,36	0,50
79	ondergrond woningen	190590,23	552841,36	886,28	0,50
78	ondergrond woningen	190545,26	552813,47	1168,76	0,50
77	ondergrond woningen	190498,59	552839,65	1151,64	0,50
76	ondergrond woningen	190513,95	552883,48	1674,31	0,50
75	ondergrond woningen	190480,94	552875,45	884,82	0,50
74	ondergrond woningen	190447,36	552909,04	355,59	0,50
73	ondergrond woningen	190433,58	552929,20	975,79	0,50

Geonoise V5.13

14-3-2006 13:14:20

INVOERGEDGEVENS
bodengebieden

Model:wegverkeer 2016
Groep:hoofdgroep
Lijst van Bodengebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - SRW2-2002

Id	Omschrijving	X-1	Y-1	Oppervlak	Bf
72	ondergrond woningen	190433,70	552933,51	2244,46	0,50
71	wegbodemb	190340,92	553079,23	2069,70	0,50
70	wegdek	190477,87	552860,64	819,18	0,00
69	wegdek	190387,82	553004,00	732,86	0,00
68	wegdek	190394,48	552993,37	109,91	0,00
67	wegdek	190394,48	552971,93	187,34	0,00
66	wegdek	190404,09	552953,44	184,40	0,00
65	wegdek	190437,36	552918,69	365,38	0,00
64	water	190756,85	552609,70	368,59	0,00
63	water	190626,57	552546,36	680,10	0,00
62	water	190623,94	552545,70	223,64	0,00
61	water	190723,38	552594,27	508,16	0,00
60	water	190682,03	552571,30	645,16	0,00
59	water	190654,14	552542,42	502,87	0,00
58	terrein	190508,89	552792,21	123,64	0,00
57	pad	190608,73	552789,90	53,66	0,00
56	pad	190621,53	552789,27	58,45	0,00
55	pad	190608,52	552786,54	49,38	0,00
54	pad	190602,43	552791,79	39,44	0,00
53	pad	190592,57	552790,11	56,41	0,00
52	pad	190585,23	552787,38	45,87	0,00
51	pad	190547,46	552754,44	296,47	0,00
50	terrein	190570,60	552738,30	478,08	0,00
49	terrein	190541,75	552737,83	511,61	0,00
48	terrein	190525,20	552787,96	719,91	0,00
47	terrein	190590,93	552745,87	956,09	0,00
46	parkeerterrein	190661,40	552742,56	1506,21	0,00
45	parkeerterrein	190645,79	552678,24	3513,23	0,00
44	wegdek	190645,32	552771,88	1288,84	0,00
43	wegdek	190684,34	552798,22	423,17	0,00
42	wegdek	190644,85	552783,32	427,87	0,00
41	wegdek	190591,17	552745,96	668,44	0,00
40	wegdek	190645,91	552790,52	51,50	0,00
39	wegdek	190640,71	552793,83	48,34	0,00
38	wegdek	190633,85	552797,02	53,90	0,00
37	wegdek	190584,43	552808,45	307,42	0,00
36	wegdek	190579,78	552816,43	43,93	0,00

INVOERGEGEVENS bodengebieden

Model: wegverkeer 2016
Groep: hoofdgroep
Lijst van Bodengebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - SRM2-2002

Id	Omschrijving	X-1	Y-1	Oppervlak	Bf
35	wegdek	190574,04	552816,63	37,90	0,00
34	wegdek	190568,10	552815,61	40,58	0,00
33	wegdek	190562,16	552813,15	43,31	0,00
32	wegdek	190557,66	552810,28	37,30	0,00
31	wegdek	190538,88	552789,27	177,50	0,00
30	wegdek	190532,28	552786,63	54,84	0,00
29	wegdek	190525,27	552787,44	60,23	0,00
28	wegdek	190519,48	552791,20	54,51	0,00
27	wegdek	190515,11	552796,58	49,92	0,00
26	wegdek	190515,13	552796,56	982,93	0,00
25	parkeerterrein	190408,35	552904,69	683,03	0,00
24	parkeerterrein	190368,65	552960,83	995,60	0,00
45_G	45_Bodemgebied	190351,42	552969,82	1284,90	1,00
45_G	45_Bodemgebied	190295,03	553051,57	471,76	1,00
45_G	45_Bodemgebied	190465,02	552805,32	1287,72	1,00
45_G	45_Bodemgebied	190408,21	552886,41	1311,06	1,00
45_G	45_Bodemgebied	190273,40	553080,68	844,10	1,00
45_G	45_Bodemgebied	190136,11	553288,69	193,76	1,00
45_G	45_Bodemgebied	190177,18	553229,08	940,92	1,00
45_G	45_Bodemgebied	190238,47	553135,52	1256,37	1,00
45_G	45_Bodemgebied	190185,63	553217,01	192,11	1,00
40_G	40_Bodemgebied	190697,41	552483,02	1292,16	1,00
40_G	40_Bodemgebied	190640,66	552564,88	1276,89	1,00
40_G	40_Bodemgebied	190811,42	552318,26	1271,18	1,00
40_G	40_Bodemgebied	190755,56	552398,46	1334,11	1,00
40_G	40_Bodemgebied	190582,78	552644,37	1306,45	1,00
40_G	40_Bodemgebied	190522,48	552724,64	325,26	1,00
40_G	40_Bodemgebied	190507,84	552744,82	963,95	1,00
40_G	40_Bodemgebied	190926,13	552153,66	1293,42	1,00
40_G	40_Bodemgebied	190869,54	552235,58	1314,74	1,00

BIJLAGE 2

Wateradvies

**W E T T E R S K I P
F R Y S L Â N**

Gemeente Heerenveen
Ruimtelijke Ontwikkeling
T.a.v. de heer F.H. Perdok
Postus 15000
8440 GA HEERENVEEN

GEMEENTE HEERENVEEN	
ingekomen d.d.:	
30 JUL 2004	
nr. 04.1003348	
afdel. 220	
beh. ambt. 64	afh. term.
afgehandeld d.m.v.:	
paraaf: d.d.	

Leeuwarden, 28 juli 2004
Bijlage(n): -

Ons kenmerk: WF.2004/10327
Tel: (058) 292 2703/P. Sollie

Afdeling Watersysteembeheer
Uw kenmerk: StD-04.3002607

Onderwerp:
Vooroverleg art 10 Bro (bestemmingsplan "Stationsgebied")

Geachte heer Perdok,

Per brief van 21 juni 2004 ontvingen wij van u het bestemmingsplan "Heerenveen – Stationsgebied" met de uitnodiging daarop te reageren. Al in een eerder stadium (begin 2003) hebben de waterschappen de gelegenheid gebruikt om op de concept-waterparagraaf te reageren. We hebben geconstateerd dat de destijds gemaakte opmerkingen in het voorliggende plan zijn verwerkt. Voor het overige willen we nog de volgende opmerkingen maken:

- Als basis voor het waterkwaliteitsbeleid stellen wij voor om in paragraaf 3.1.3 "Watertoets" de trits "schoonhouden, scheiden en zuiveren" te noemen uit de nota "Structuurschema Groene Ruimte 2". De achterliggende gedachte van deze trits is dat grond- en oppervlaktewater zo min mogelijk moeten worden vervuild. Als dat niet lukt of als water toch onvoldoende schoon is, worden schone en vuile waterstromen gescheiden. Wanneer ook dat onvoldoende is, worden de vuile waterstromen gezuiverd
- Op de plankaart mist de aanduiding 'woonschepen toegestaan' als onderdeel van de bestemming water zoals dat in paragraaf 4.1.4. "Woonschepen is beschreven. In de legenda is deze al wel opgenomen

Hoogachtend,

het dagelijks bestuur van Wetterskip Fryslân,
namens deze,



J. de Vries,
hoofd afdeling Watersysteembeheer.

Wetterskip Fryslân

Postbus 36, 8900 AA Leeuwarden

Telefoon: 058 - 292 22 22 - Fax: 058 - 292 22 23

BIJLAGE 3

Onderzoek luchtkwaliteit

**Onderzoek luchtkwaliteit t.b.v.
bestemmingsplan
“Stationsgebied-Herenwal e.o.”**

1. INLEIDING

Op grond van artikel 7 van het Besluit Luchtkwaliteit (Stb. 2005, 316) dienen bestuursorganen bij de uitoefening van bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit de in het Besluit genoemde grenswaarden voor de daar genoemde stoffen in acht te nemen. Tot deze bevoegdheden wordt ondermeer ook het vaststellen van een bestemmingsplan gerekend. Dat betekent dat de gemeenteraad bij de vaststelling van een bestemmingsplan de in het Besluit Luchtkwaliteit genoemde grenswaarden in acht moet nemen.

Er is een nieuw bestemmingsplan "Heerenveen-Stationsgebied" in voorbereiding. Voordat dit bestemmingsplan door de gemeente kan worden vastgesteld, zal daarom onderzocht moeten worden of voldaan wordt aan de grenswaarden van het Besluit Luchtkwaliteit 2005.

In deze rapportage is onderzocht in hoeverre kan worden voldaan aan de normen uit het Besluit luchtkwaliteit.

2. AANPAK

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de aanpak van het onderzoek en het gebruikte rekenmodel en uitgangspunten.

Benadering

Omdat de ervaring leert dat de luchtkwaliteit in de gemeente Heerenveen over het algemeen voldoet aan de normen uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 ¹⁾ is voor plannen met een (verwachte) beperkte invloed op de luchtkwaliteit een benadering gekozen die snel en efficiënt is.

Dit houdt in dat wordt nagegaan binnen welke grenzen nog voldaan wordt aan de normen voor luchtkwaliteit. Vervolgens is het een korte stap om aan de hand van verkeersberekeningen te controleren of de gevolgen van het plan binnen deze grenzen blijft.

Aangezien naar maximale situaties wordt gezocht vindt in eerste instantie geen correctie plaats voor aanwezige achtergrondconcentraties.

Rekenmethode

Voor de bepaling of kan worden voldaan aan de normen ten aanzien van luchtkwaliteit, zoals vastgelegd in het Besluit luchtkwaliteit, is voor het wegverkeer gebruik gemaakt van het landelijke rekenmodel CAR II, versie 4.1. Het CAR model is ontwikkeld voor het berekenen van luchtkwaliteit in en langs wegen. Het CAR model is ontwikkeld als screeningsmodel, als een eenvoudig hanteerbaar model waarmee snel inzicht kan worden verkregen in de luchtkwaliteit langs straten en langs verkeerswegen.

Op basis van informatie over de samenstelling en intensiteit van het verkeer en over de omgeving berekent het model de concentraties van de verschillende stoffen uit het Besluit luchtkwaliteit. Tevens bepaald het model of er overschrijding van de normen optreedt.

¹⁾ O.a. blijkt uit de Rapportage Luchtkwaliteit Heerenveen 2004 dat er geen overschrijdingen zijn in de gemeente Heerenveen.

Conform de handleiding bij het model ²⁾ kan het CAR II model onder andere gebruikt worden voor het zichtbaar maken van de gevolgen van beslissingen op het gebied van het wegverkeer op de luchtkwaliteit en voor het krijgen van een idee voor de ontwikkeling van de luchtkwaliteit in de toekomst.

De vaststelling van het bestemmingsplan “Heerenveen-Stationsgebied” kan gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit omdat het van invloed is op de intensiteiten van het wegverkeer. Het CAR II model is derhalve geschikt om inzicht in het effect van het wegverkeer op de luchtkwaliteit te verschaffen.

Uitgangspunten

Een aantal uitgangspunten is gehanteerd bij het uitvoeren van het onderzoek. De belangrijkste zijn in deze paragraaf weergegeven.

Voor de berekeningen is uitgegaan van de twee drukste wegen in het plangebied en de twee drukste wegen van en naar het plangebied en de verkeerprognoses van deze wegen voor de jaren 2010 en 2020.

In het rekenmodel dienen een aantal parameters te worden ingevoerd welke van belang zijn voor het onderzoek. Onderstaand zijn de gekozen waarden voor dit onderzoek weergegeven.

Afstand tot de wegas

Als afstand tot de wegas is 5 meter gekozen. Dit vertegenwoordigt een worstcase benadering. Op grond van jurisprudentie is het noodzakelijk dat de luchtkwaliteit op elke plek voldoet aan de normen. De Handleiding bij het rekenmodel en de Meetregeling Luchtkwaliteit 2005, bestemd voor het meten van de luchtkwaliteit, geven geen uitsluitsel over de te kiezen afstand. Ondanks dat dit een belangrijke parameter met veel invloed is.

Aantal parkeerbewegingen

Afhankelijk of er parkeerbewegingen plaatsvinden worden deze ingevoerd. Ingevoerd dient te worden het aantal parkeerbewegingen per dag over een afstand van 100 meter.

Schans: 25

K.R. Poststraat: 4

Herenwal: 100

Trambaan: 0

Snelheidstypes

Schans: doorstromend stadsverkeer

K.R. Poststraat: doorstromend stadsverkeer

Herenwal: doorstromend stadsverkeer

Trambaan: doorstromend stadsverkeer

Wegtypes

Schans: wegtype 3a: beide zijden van de weg bebouwing, afstand weg-as-gevel is kleiner dan 3 maal de hoogte van de bebouwing, maar groter dan 1,5 maal de hoogte van de bebouwing.

K.R. Poststraat: wegtype 3b: beide zijden van de weg bebouwing, afstand weg-as-gevel is kleiner dan 1,5 maal de hoogte van de bebouwing (streetcanyon).

²⁾ TNO, 2005. Handleiding bij software pakket CAR II versie 4.1 (www.infomil.nl)

Herenwal: wegtype 4: eenzijdige bebouwing, weg met aan een zijde min of meer aaneengesloten bebouwing op een afstand van minder dan 3 maal de hoogte van de bebouwing.

Trambaan: wegtype 3b: beide zijden van de weg bebouwing, afstand weg-as-gevel is kleiner dan 1,5 maal de hoogte van de bebouwing (streetcanyon).

Bomenfactor

1: geen of zeer verspreid bomen langs de weg.

Verkeersverdeling (voor de K.R. Poststraat)

Licht: 90%
Middel: 5,5%
Zwaar: 1,3%
Bussen 3,2%

Verkeersverdeling (voor de Trambaan)

Licht: 71%
Middel: 4%
Zwaar: 3%
Bussen 22%

Verkeersverdeling (voor de Schans en de Herenwal)

Licht: 93,2%
Middel: 5,5%
Zwaar: 1,3%

Deze verdeling is een realistische verkeersverdeling voor de genoemde straten.

3. RESULTATEN

Resultaten

Voor de locaties is met het CAR-model berekend wat de maximale verkeerintensiteiten zijn voor het jaar 2010 en 2020, waarbij nog wordt voldaan aan het Besluit luchtkwaliteit (3e kolom van de tabellen 1a en 1b). In de tabellen zijn tevens de te verwachten verkeersintensiteiten aangegeven (in de tweede kolom van de tabellen 1a en 1b). Zo te zien worden de waarden uit het besluit Luchtkwaliteit langs de wegen van het plangebied en langs de wegen van/naar het plangebied niet overschreden. De berekende situaties zijn: De maximale verkeersintensiteiten op de Schans, de K.R. Poststraat, Herenwal en de Trambaan voor het jaar 2010 en 2020, waarbij nog wordt voldaan aan het Besluit luchtkwaliteit.

Tabel 1a Verkeersgegevens Situatie 2010

Straat	Mvt/etm	Maximaal berekende capaciteiten***	Licht (%)	Middel (%)	Zwaar (%)	Bus (%)	Voldoet aan BLK
Schans	<<21000*	21000	93,2	5,5	1,3	1,3	Ja
Herenwal	<<15000*	15000	93,2	5,5	1,3	0	Ja
K.R. Post-straat	12200**	13150	90	5,5	1,7	3,2	Ja
Trambaan	2500**	7000	71	4	1,7	22	Ja

Tabel 1b Verkeersgegevens Situatie 2020

Straat	Mvt/etm	Maximaal berekende capaciteiten***	Licht (%)	Middel (%)	Zwaar (%)	Bus (%)	Voldoet aan BLK
Schans	<<29700*	29700	93,2	5,5	1,3	1,3	Ja
Herenwal	<<20500*	20500	93,2	5,5	1,3	0	Ja
K.R. Poststraat	15000**	17500	90	5,5	1,7	3,2	Ja
Trambaan	3100**	13000	71	4	1,7	22	Ja

* Voor zover met << aangegeven zijn de te verwachten verkeersgegevens niet vermeld. Deze zijn veel lager dan de maximaal berekende capaciteiten, aldus onze verkeersmedewerkers.

** Verkeersgegevens overeenkomstig telling, uitgaande van een groei van 2% per jaar.

*** Maximaal berekende capaciteiten zijn berekend met CARII, versie

Analyse

De resultaten in paragraaf 3.1 presenteren de verkeerintensiteiten van 2010 en 2020, waarbij nog wordt voldaan aan de normen uit het Besluit luchtkwaliteit 2005.

De te verwachten gevolgen van het bestemmingsplan “Heerenveen-Stationsgebied” laten zien dat voor 2010 en 2020 de te verwachten intensiteiten lager zijn dan de maximaal berekende intensiteiten. De K.R. Poststraat is het meest kritisch, echter voldoet wel.

De volgende kanttekening lijkt hier op zijn plaats. Met het rekenmodel kunnen geen correcties worden doorgerekend. Er dient te worden opgemerkt dat voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof, voor Heerenveen, overeenkomstig de “Meetregeling luchtkwaliteit 2005”, 5 µg/m³ mag worden afgetrokken. Voorts mag er een correctie worden uitgevoerd, vanwege de ligging: dicht bij kruisingen. Verder is door het Milieu- en Natuurplanbureau (MNP) geconcludeerd dat de achtergrondconcentraties fijn stof mogelijk 10 tot 15% lager liggen dan eerder werd aangenomen.

Algemeen kan worden geconcludeerd dat de berekende waarden hoger zijn, omdat er geen correcties zijn toegepast.

4. CONCLUSIE

De gemeente dient bij de uitoefening van haar bevoegdheden na te gaan of voldaan wordt aan de normen uit het Besluit luchtkwaliteit 2005, nu en in de toekomst.

Op grond van de berekeningen kan geconcludeerd worden dat de gevolgen van het bestemmingsplan “Heerenveen-Stationsgebied” voor de luchtkwaliteit niet zullen leiden tot een overschrijding van de normen uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 in het plangebied.

De berekende waarden voor de K.R. Poststraat zijn kritisch, maar leiden niet tot overschrijdingen. Indien correcties zouden worden toegepast, zouden waarden lager uitkomen. Zodoende lijkt er voldoende marge om het CAR-model in het huidige onderzoek te hanteren bij de beoordeling van de luchtkwaliteit. Nader onderzoek lijkt niet op zijn plaats.

BIJLAGE 4

Ecologisch onderzoek

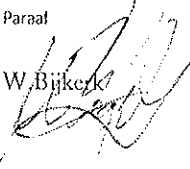
Altenburg & Wymenga ECOLOGISCH ONDERZOEK

A&W-rapport 602

ECOLOGISCHE BEOORDELING VAN EEN BOUWLOCATIE BIJ DUBBELE REGEL IN HEERENVEEN

E. van der Heijden



Projectnummer	Projectleider	Status
547HEV	W. Bijkerk	Eindrapport
Autorisatie	Paraaf	Datum
Goedgekeurd	W. Bijkerk 	23 maart 2005

HEIJDEN, E. VAN DER 2005

Ecologische beoordeling van een bouwlocatie bij Dubbele Regel in Heerenveen. A&W-rapport 602. Altenburg & Wymenga, ecologisch onderzoek bv, Veenwouden.

OPDRACHTGEVER

Gemeente Heerenveen
Postbus 15000
8440 GA Heerenveen

UITVOERDER

Altenburg & Wymenga ecologisch onderzoek bv
Postbus 32, 9269 ZR Veenwouden
Telefoon (0511) 47 47 64
Fax (0511) 47 27 40
e-mail: info@altwym.nl
web: www.altwym.nl

INHOUD

1. INLEIDING	1
1.1. Aanleiding en doel	1
1.2. Opzet van de rapportage	1
1.3. De ecologische beoordeling	1
2. VOORGENOMEN PLANNEN	3
2.1. Huidige situatie	3
2.2. Inrichtingsplannen	3
3. RELEVANTE WETGEVING EN PLANOLOGIE	5
3.1. Europese Habitatrichtlijn	5
3.2. Europese Vogelrichtlijn	5
3.3. Ecologische hoofdstructuur	6
3.4. Flora- en faunawet	6
4. ECOLOGISCHE KWALITEIT	9
4.1. Beschermde soorten algemeen	9
4.2. Vegetatie en plantensoorten	10
4.3. Insecten	10
4.4. Amfibieën, reptielen en vissen	10
4.5. Vogels	11
4.6. Zoogdieren	11
4.7. Samenvatting ecologische betekenis	12
5. EFFECTEN EN BEOORDELING	13
5.1. kwantitatieve effecten	13
5.2. kwalitatieve effecten	13
5.3. Beoordeling in het licht van de wet- en regelgeving	15
6. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	17
6.1. Conclusies	17
6.2. Aanbevelingen	18
LITERATUUR	19

1. INLEIDING

1.1. AANLEIDING EN DOEL

De gemeente Heerenveen is van plan om op een locatie bij Dubbele Regel nieuwbouw te realiseren. Hiertoe moeten in het plangebied een aantal gebouwen worden gesloopt en zal een deel van de begroeiing verdwijnen.

Tegenwoordig is het bij ruimtelijke ontwikkeling en inrichting nodig om vooraf onderzoek te verrichten naar het voorkomen van beschermde planten- en diersoorten en naar de mogelijke effecten van de ingreep op het voortbestaan van de gevonden soorten. Dit geldt ook voor de beoogde nieuwbouw bij Dubbele Regel. Het gaat hierbij in het bijzonder om toetsing aan de Flora- en faunawet en de Europese Habitat- en Vogelrichtlijn. De gemeente Heerenveen heeft aan ecologisch onderzoeks- en adviesbureau Altenburg & Wymenga bv opdracht gegeven om deze beoordeling uit te voeren. In dit rapport zijn de resultaten daarvan opgenomen. Het rapport geldt als voorttoets in het kader van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. Dit rapport handelt uitsluitend over de ecologische aspecten van de plannen en gaat niet in op landschappelijke, archeologische of cultuurhistorische waarden.

1.2. OPZET VAN DE RAPPORTAGE

Als vertrekpunt voor de beoordeling is in hoofdstuk 2 een beschrijving gegeven van de huidige situatie en de voorgenomen ingrepen. De hier getoonde plannen vormen de basis voor deze beoordeling. Hoofdstuk 3 geeft een overzicht van de relevante wetgeving en planologie. In hoofdstuk 4 zijn aan de hand van literatuuronderzoek en veldonderzoek de ecologische kwaliteiten van het gebied in kaart gebracht. Het gaat hier om planten- en diersoorten die speciale bescherming kennen in de hiervoor genoemde wetgeving, dan wel een indicatie geven van de kwaliteiten van het gebied. In hoofdstuk 5 zijn de mogelijke effecten van de ingreep op de aanwezige natuurwaarden beschreven. Deze effecten zijn getoetst aan de relevante wet- en regelgeving, in het bijzonder de Flora- en faunawet en de Europese Habitat- en Vogelrichtlijn. Hoofdstuk 6 sluit het rapport af met een overzicht van de belangrijkste conclusies en relevante aanbevelingen.

1.3. DE ECOLOGISCHE BEOORDELING

Algemeen

De eerste stap bij de ecologische beoordeling is na te gaan in hoeverre de locatie in of in de nabijheid ligt van Speciale Beschermingszones en de Ecologische Hoofdstructuur, dan wel of een andere wijze sprake is van een planologische bescherming. Het gaat hierbij om de vraag in hoeverre gebiedsbescherming van toepassing is. Vervolgens wordt nagegaan in hoeverre in het betreffende gebied soorten voorkomen die speciale bescherming behoeven (soortbescherming) en er in die zin conflicten optreden met de Flora- en faunawet.

Voor de achtergronden van de wetgeving wordt verwezen naar hoofdstuk 3. Daarin staat ook dat per 1 januari 2005 een AMvB van kracht is, waardoor er wijzigingen optreden in het beschermingsregime van inheemse beschermde planten en dieren. Een van de nieuwe aspecten van deze AMvB is, dat een aantal beschermde, maar algemeen voorkomende planten- en diersoorten is vrijgesteld (zoals Zwanebloem, Bosmuis, Bunzing, Bruine kikker, etc.). Daardoor hoeft voor deze soorten geen ontheffing meer te worden aangevraagd bij het uitvoeren van projecten ten bate van de ruimtelijke ordening. Een aantal andere soorten zal door de AMvB een zwaardere bescherming krijgen. Omdat deze AmvB reeds van kracht is, gaat Altenburg & Wymenga reeds uit van deze nieuwe regelgeving.

Status van de ecologische beoordeling

De toetsing van plannen aan de Flora- en faunawet en de bepalingen van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn is één van de bouwstenen die de gemeente nodig heeft om een bestemmingsplan voor te bereiden en ter visie te leggen. Aan de hand van de beschikbare informatie over de plannen en de ecologische kwaliteiten van het gebied wordt nagegaan of beschermde gebieden, dieren en planten door de beoogde activiteiten kunnen worden bedreigd. Er wordt vastgesteld of er sprake is van conflicten met de Vogel- en Habitatrichtlijn en verbodsbepalingen in de Flora- en faunawet. Het kan noodzakelijk zijn om bij uitvoering van de plannen een of meer ontheffingen van de Flora- en faunawet aan te vragen bij de Dienst LASER van het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit.

De ecologische beoordeling geeft een beeld van de ecologische kwaliteiten van een gebied en van de effecten van de geplande ingrepen, en toetst deze aan de bepalingen in de genoemde regelgeving. Soms heeft een plan of project ecologisch gezien wel effecten, maar leidt het niet tot overtreding van de verbodsbepalingen in de Flora- en faunawet. In een dergelijk geval stuit een project niet op wettelijke bezwaren terwijl er toch natuurlijke, landschappelijke of cultuurhistorische waarden bij de uitvoering verloren kunnen gaan. De gemeente en andere relevante overheden moeten dan een eigen afweging maken over de uitvoering van plannen, waarbij de Flora- en faunawet en Europese richtlijnen natuurgerichte kaders zijn waar rekening mee gehouden moet worden.

Altenburg & Wymenga bv presenteert in dit rapport de resultaten van een onafhankelijk onderzoek. Het onderzoek spreekt zich niet uit over de wenselijkheid van het onderhavige plan of een bepaalde ontwikkeling.

Aan deze ecologische beoordeling kunnen geen rechten worden ontleend. Voor de goede orde moet erop gewezen worden dat voor een precieze weergave van juridisch relevante teksten altijd de oorspronkelijke uitgaven van de wetsteksten dienen te worden geraadpleegd.

2. VOORGENOMEN PLANNEN

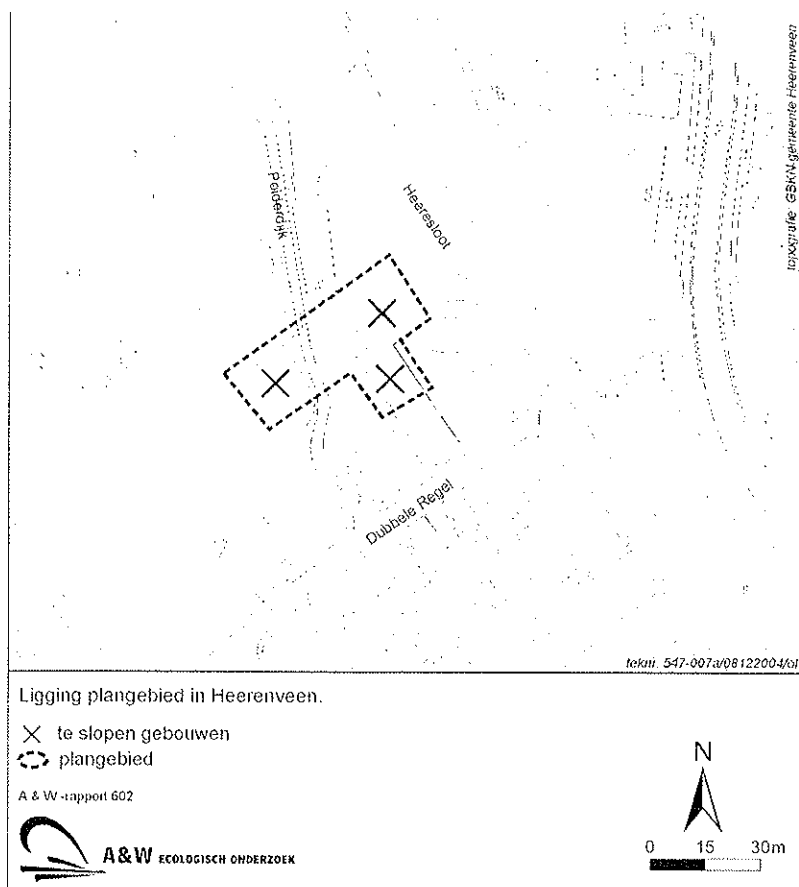
2.1. HUIDIGE SITUATIE

Situering en terreinkenmerken

Het plangebied is gelegen in Heerenveen (gemeente Heerenveen) en is ingeklemd tussen Dubbele Regel, de Polderdijk en de Heerensloot. Het plangebied is ongeveer 60 meter lang en 20 meter breed en bestaat voor een groot deel uit bebouwing. Tussen de Polderdijk, de bebouwing en de Heerensloot ligt een stuk groen, bestaande uit verruigd grasland, struweel en oevervegetatie. Aan het water liggen een aantal oude woonboten. De ligging van het plangebied ten opzichte van de omgeving is afgebeeld in figuur 1.

2.2. INRICHTINGSPLANNEN

Het plangebied wordt ingericht met 8 appartementen. Hiertoe moeten een aantal bestaande gebouwen in en rond het plangebied worden gesloopt en zal een deel van het struikgewas en grasland verdwijnen.



Figuur 1.
Ligging van het plangebied ten opzichte van de omgeving.

3. RELEVANTE WETGEVING EN PLANOLOGIE

Voor de beoordeling van de voorgenomen plannen in het onderzoeksgebied zijn de Europese en Nederlandse wetgeving van belang. Alle ruimtelijke ingrepen dienen aan deze regelgeving te worden getoetst. Van de relevante wetgeving wordt hieronder een overzicht gegeven.

3.1. EUROPESE HABITATRICHTLIJN

De Habitatrichtlijn is in 1992 door de Europese Unie uitgebracht. Deze beoogt de biologische diversiteit te waarborgen, door het instandhouden van de natuurlijke en halfnatuurlijke leefgebieden en de wilde flora en fauna. De Habitatrichtlijn is gericht op de bescherming van soorten en natuurlijke habitats. Op 19 februari 2003 heeft de Nederlandse overheid een lijst met aangemelde Habitatrichtlijngebieden gepubliceerd in de Staatscourant.

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van een Habitatrichtlijngebied. Het meest dichtstbijzijnde Habitatrichtlijngebied is: Wijnjeterper Schar en Terwispeler Grootschar, dat ongeveer 12 km ten noordoosten van Heerenveen ligt.

De Habitatrichtlijn is ook relevant wanneer in het plangebied planten- of diersoorten voorkomen die vermeld zijn in Bijlage IV van de Habitatrichtlijn. Dit betekent dat deze soorten te allen tijde strikt beschermd moeten worden. In artikel 12 van de richtlijn staat, dat het verboden is deze Bijlage-IV-soorten opzettelijk te verstoren, vooral tijdens de voortplantingsperiode, de overwintering en de trek. Tevens is het verboden de voortplantings- of rustplaats te beschadigen of te vernielen. In alle gevallen waarin een project of plan significante effecten kan hebben op de betrokken soorten is een 'passende beoordeling' nodig. Met behulp van de voorttoets in dit rapport wordt vastgesteld of er inderdaad een significant negatief effect kan zijn.

3.2. EUROPESE VOGELRICHTLIJN

De Europese Vogelrichtlijn (richtlijn 79/409/EG) stamt uit 1979. De Europese Unie heeft deze richtlijn ingesteld ter behoud van de vogelstand. De Vogelrichtlijn is complementair aan de Habitatrichtlijn en heeft voor een groot deel dezelfde werking. Waar het vogels betreft is de Vogelrichtlijn van toepassing, terwijl voor alle andere flora en fauna de Habitatrichtlijn van toepassing is. De Vogelrichtlijn regelt de bescherming, het beheer en de regulering van vogelsoorten. Voor bedreigde vogels en voor trekvogels zijn ter bescherming van hun leefgebied Speciale beschermingszones (SBZs) aangewezen. In Bijlage I van de Vogelrichtlijn staan de soorten vermeld voor welke soorten de Speciale Beschermingszones moeten worden ingesteld. Ook voor niet op deze bijlage voorkomende soorten moeten, voor zover relevant voor de lidstaten, beschermende maatregelen genomen worden. De Vogelrichtlijn is verwerkt in de Flora- en faunawet.

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van een Vogelrichtlijngebied. Het meest dichtstbijzijnde Vogelrichtlijngebied is: 'De Deelen', dat aangewezen is door het voorkomen van verschillende moeras- en watervogels, zoals Purperreiger en Roerdomp. De SBZ ligt ongeveer 5 km ten noorden van het plangebied.

De Vogelrichtlijn verbiedt het verstoren van vogels en nesten tijdens het broedseizoen. Dat betekent dat het in die periode niet is toegestaan om werkzaamheden in een gebied te starten die bedreigend zijn voor deze dieren. Voor de meeste soorten geldt een broedseizoen van 15 maart tot en met 15 juli. Wanneer vooraf aan het broedseizoen wordt gestart met de werkzaamheden, is de kans zeer gering dat daar broedvogels gaan nestelen. Zodoende is er tijdens het daarop volgende broedseizoen geen sprake van verstoring van broedvogels.

3.3. ECOLOGISCHE HOOFDSTRUCTUUR

De ecologische hoofdstructuur (EHS) is onderdeel van het rijksbeleid voor een netwerk van natuurgebieden door Nederland. De globale invulling van de EHS stamt uit 1990 en is opgenomen in het Natuurbeleidsplan. De ecologische hoofdstructuur omvat kerngebieden (natuurreservaten), natuurontwikkelingsgebieden en ecologische verbindingzones. In uitzonderingsgevallen kan het Rijk de natuurwaarden en functies van het EHS-gebied laten wijken voor andere functies van zwaarwegend, collectief belang. In dat geval dienen *compenserende* dan wel *mitigerende maatregelen* getroffen te worden (LNV 1992).

Het meest dichtstbijzijnde kerngebied van de EHS is De Deelen, dat ongeveer 5 km ten noorden ligt van Heerenveen (Provincie Fryslân 1994). Dit natuurgebied is ook aangewezen als SBZ in het kader van de Europese Vogelrichtlijn.

3.4. FLORA- EN FAUNAWET

Op 1 april 2002 is de Flora- en faunawet in werking getreden. Hierin is de soortbescherming geregeld. Daarnaast geldt voor alle in het wild levende dieren en planten en hun directe leefomgeving de 'zorgplicht'.

Zorgplicht

De zorgplicht houdt in dat iedereen dient te voorkomen dat zijn handelen nadelige gevolgen voor flora en fauna heeft. Als dat niet mogelijk is, dienen die gevolgen zoveel mogelijk beperkt of ongedaan gemaakt te worden (artikel 2 Flora- en faunawet). De zorgplicht geldt altijd, zowel voor beschermde als onbeschermde soorten. Op overtreding van artikel 2 staan overigens geen sancties.

Beschermde soorten

In de Flora- en faunawet heeft de overheid van nature in Nederland voorkomende planten- en diersoorten aangewezen die beschermd moeten worden. Ook de beschermde soorten onder de Europese richtlijnen (Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn) zijn hierin opgenomen. De bescherming houdt in dat het verboden is om beschermde, inheemse planten te beschadigen (artikel 8). Het is ook verboden om beschermde, inheemse dieren te doden, verontrusten, dan wel hun nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen te beschadigen, te vernielen, uit te halen of te verstoren (artikelen 9 tot en met 12).

Zorgvuldig handelen

'Zorgvuldig handelen' (artikelen 2b, 2c, 2d en 16c AMvB) gaat verder dan het voldoen aan de zorgplicht. Dit begrip is gekoppeld aan de beschermde soorten waarvoor ontheffing kan worden aangevraagd. Niet-zorgvuldig handelen is strafbaar. Zorgvuldig handelen vereist

altijd een *inspanning* om te overzien wat de beoogde ingreep teweeg zal brengen. Een initiatiefnemer moet bijvoorbeeld altijd vooraf inventariseren welke beschermde, niet-vrijgestelde soorten aanwezig zijn in een gebied waar een ingreep is gepland. Ook moet hij in redelijkheid alles doen of laten om te voorkomen, of zoveel mogelijk te beperken, dat de artikelen 8-12 van de Flora- en faunawet worden overtreden. De eerste stap daartoe is een goede planning om bijvoorbeeld verstoring van dieren in de voortplantingstijd te voorkomen.

Drie beschermingsregimes

Met ingang van 2005 zijn een aantal wijzigingen van Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB) bij de Flora- en faunawet in werking getreden. Hierdoor is het beschermingsregime van inheemse beschermde planten en dieren veranderd. Er zijn nu drie categorieën van soorten. De indeling is bepaald door de zeldzaamheid of de mate van bedreiging van de soorten in Nederland, waarbij ook de beschermde soorten onder de Habitatrichtlijn zijn ingepast. Het gaat om de volgende beschermingscategorieën:

1. soorten waarvoor *vrijstelling* mogelijk is (licht beschermde soorten);
2. soorten waarvoor vrijstelling mogelijk is, mits aantoonbaar wordt gewerkt conform een goedgekeurde *gedragscode* (middelzwaar beschermde soorten);
3. soorten waarvoor *onthefing* moet worden aangevraagd (zwaar beschermde soorten).

Categorie 1. De eerste categorie geldt voor een aantal beschermde, maar algemeen voorkomende planten- en diersoorten (zoals Zwanebloem, Bosmuis, Bunzing, Bruine kikker), volgens tabel 1 bij de AMvB. De wetgever gaat er vanuit dat verlening van vrijstelling voor deze soorten geen afbreuk doet aan hun huidige, gunstige staat van instandhouding. Voor deze soorten geldt wél de zorgplicht (zie hiervoor).

Categorie 2. De tweede categorie geldt de soorten die zijn vermeld in tabel 2 bij de AMvB. De *gedragscode* die voor vrijstelling is vereist moet ter goedkeuring worden ingediend bij de minister van LNV. De gedragscode moet vermelden hoe bij het uitvoeren van de werkzaamheden schade aan planten en dieren en hun verblijfplaatsen voorkomen - of zoveel mogelijk beperkt - wordt. Er moet *aantoonbaar* volgens de gedragscode worden gewerkt om te voldoen aan de bewijslast. Dit betekent dat de werkprocessen gedocumenteerd moeten worden.

Als er nog geen gedragscode is, moet bij overtreding van de artikelen 8-12 een ontheffing worden aangevraagd. De toetsing die dan plaatsvindt, betreft een 'lichte toets'. Hierbij wordt alleen getoetst of de activiteiten de gunstige staat van instandhouding van een soort in gevaar brengen. Deze toets vereist *vrijwel altijd* dat er inzicht moet zijn in de betekenis van het plangebied als leefgebied voor de soort *in relatie tot de omliggende populaties*. Als dat inzicht niet bestaat, dient daar onderzoek naar plaats te vinden. Dat kan betekenen dat ook onderzoek buiten het plangebied nodig is.

Categorie 3. De soorten van de derde categorie zijn in tabel 3 van de AMvB genoemd. Deze tabel bevat de soorten die op bijlage IV van de Habitatrichtlijn staan en andere aangewezen soorten. Wanneer verbodsbepalingen worden overtreden is een ontheffingsaanvraag nodig, die wordt getoetst aan drie criteria (de zogenaamd 'uitgebreide toets'):

1. de ingreep doet geen afbreuk aan gunstige staat van instandhouding van de soort;
2. er is geen alternatief voor de ingreep;
3. er is sprake van een in of bij de wet genoemd belang.

Voor een ontheffing moet aan alledrie de criteria voldaan zijn.

Vogels

Voor vogels geldt een algemene bescherming, waarbij het verboden is vogels en hun nesten in het broedseizoen te verstoren. Dat betekent dat het in die periode niet is toegestaan om werkzaamheden in een gebied te starten die bedreigend zijn voor broedvogels. Voor de meeste soorten geldt een broedseizoen van 15 maart tot en met 15 juli. Wanneer vóór het broedseizoen wordt gestart met de schadelijke werkzaamheden, is de kans zeer gering dat daar broedvogels gaan nestelen.

Rode Lijst

Nederland heeft voor een aantal bedreigde en kwetsbare planten- en diergroepen Rode Lijsten samengesteld, als 'gereedschap' bij het bepalen van prioriteiten bij natuurbescherming¹. De doelstelling van de Rode Lijst is het bieden van een duurzame bescherming aan een soort en zijn leefgebied. De Rode Lijst bestaat uit een selectie van Nederlandse soorten, die vanwege het aantalsverloop of hun kwetsbaarheid speciale aandacht nodig hebben om hun voorkomen in ons land veilig te stellen. Hoewel de Rode Lijsten voor de meeste soortgroepen wel officieel door het ministerie van LNV zijn vastgesteld, hebben ze geen juridische status.

¹ vaatplanten: van der Meijden *et al.* 2000; mossen: Siebel *et al.* 2000; korstmossen: Aptroot *et al.* 1998; vogels: Osieck & Hustings 1994; zoogdieren: Lina & van Ommering 1994; reptielen en amfibieën: Hom *et al.* 1996; vissen: de Nie & van Ommering 1998; dagvlinders: van Ommering *et al.* 1995; libellen: Wasscher 1999.

4. ECOLOGISCHE KWALITEIT

Dit hoofdstuk beschrijft de ecologische kwaliteit van het plangebied, gebaseerd op het uitgevoerde veldonderzoek en op al bekende inventarisaties. Er is daarbij vooral gelet op de 'belangrijke' kritische soorten. Dit zijn de soorten die op de bijlagen van de Europese richtlijnen staan of zijn opgenomen in de Rode Lijsten van kwetsbare en bedreigde soorten van Nederland. De inventarisatiegegevens zijn in de laatste paragraaf samengevat.

4.1. BESCHERMDE SOORTEN ALGEMEEN

Algemeen

Om een eerste indruk te krijgen van de aanwezige beschermde planten en dieren die van belang zijn, is het Natuurloket (www.natuurloket.nl) geraadpleegd alsmede andere bronnen (zie hierna). De informatie van het natuurloket is weergegeven op kilometerhokniveau². Deze gegevens zijn afkomstig van de Particuliere Gegevens-leverende Organisaties (PGO's), die zijn verenigd in de Vereniging Onderzoek Flora & Fauna (VOFF). Tabel 1 laat zien, dat in de omgeving van het plangebied soorten planten en dieren voorkomen die op de Rode Lijsten staan, de Flora- en faunawet of anderszins van belang zijn. Uit de informatie van het Natuurloket blijkt echter ook, dat het plangebied en omgeving door de PGO's niet volledig is onderzocht op het voorkomen van flora en fauna (tabel 1). Bij de beschouwing van de gegevens moet met de aard en grootte van het plangebied rekening worden gehouden.

Tabel 1.

Overzicht van het aantal soorten van planten- en diergroepen in het kilometerhok 190-553 waarin het plangebied ligt. De scores zijn opgenomen in de tabel. FF = Flora- en faunawet, HR = Habitatrichtlijn, VR = Vogelrichtlijn, RL = Rode Lijsten (bron www.natuurloket.nl).

Soortgroep	FF	HR	VR	RL	Volledigheid
Vaatplanten	4	-	-	2	Goed onderzocht
Mossen	-	-	-	-	Matig onderzocht
Korstmossen	-	-	-	-	Niet onderzocht
Paddestoelen	-	-	-	-	Slecht onderzocht
Zoogdieren	4	4	-	-	Niet onderzocht
Broedvogels	-	-	-	-	Niet onderzocht
Watervogels	1	-	-	-	Goed onderzocht
Reptielen	-	-	-	-	Niet onderzocht
Amfibieën	1	-	-	-	Slecht onderzocht
Vissen	-	-	-	-	Niet onderzocht
Dagvlinders	-	-	-	-	Goed onderzocht
Nachtvlinders	-	-	-	-	Niet onderzocht
Libellen	-	-	-	-	Goed onderzocht
Sprinkhanen	-	-	-	-	Matig onderzocht
Overige ongewervelden	-	-	-	-	Niet onderzocht

² Kilometerhokken: De kaart van Nederland is door de Topografische Dienst verdeeld in blokken van 1 bij 1 km, de zogenaamde kilometerhokken. De plaatsaanduiding van een kilometerhok bestaat uit de coördinaten van de x-as en de y-as die elkaar in de linker onderhoek van het hok snijden.

Behalve via het Natuurloket kan in een aantal atlassen en andere standaardwerken op 5x5 kilometerhokniveau worden nagegaan welke bijzondere planten- en diersoorten er in de ruime omgeving van het betreffende plangebied voorkomen. Deze standaardwerken bevatten gegevens van vleermuizen en overige zoogdieren (Broekhuizen *et al.* 1992, Limpens *et al.* 1997, Dijkstra 1997), broedvogels (Bijlsma *et al.* 2001, SOVON Broedvogelonderzoek Nederland 2002), amfibieën en reptielen (Bergmans & Zuiderwijk 1986, RAVON 2001, www.ravon.nl), vissen (de Nie 1996, www.ravon.nl), vlinders (Tax 1989, Vlinderwerkgroep Friesland & De Vlinderstichting 2000) en libellen (Nederlandse Vereniging voor Libellenstudie 2002). Naast literatuuronderzoek zijn de natuurwaarden onderzocht aan de hand van een veldbezoek op 15 juni 2004. Daarbij is vooral gelet op specifieke kenmerken van het terrein in verband met de mogelijke geschiktheid voor beschermde planten- en diersoorten. Verder is het plangebied ook op 16 juni en 15 juli bezocht, waarbij gericht onderzoek is gedaan naar de aanwezigheid van vleermuizen.

4.2. VEGETATIE EN PLANTENSOORTEN

Het grootste deel van het plangebied is verhard. Op het terrein staan een aantal gebouwen en er loopt een weg door het gebied. De vegetatie tussen de bebouwing en de Heerensloot bestaat uit soorten die karakteristiek zijn voor stikstofrijke milieus. De enige wettelijk beschermde soort die is aangetroffen is de Zwanebloem. Deze soort is algemeen in Friesland en komt in het plangebied voor aan de oever nabij de woonboten. Het gaat hier om slechts enkele exemplaren.

4.3. INSECTEN

In en bij het water van de Heerensloot kunnen verschillende libellensoorten voorkomen die karakteristiek zijn voor het bebouwde gebied. Het betreft hier algemene soorten zoals Blauwe glazenmaker, Paardenbijter, Grote Keizerlibel, Kleine- en Grote Roodoogjuffer, Lantaarntje en Houtpantserjuffer (Nederlandse Vereniging voor Libellenstudie 2002). Wettelijk beschermde en kritische libellensoorten worden niet in en rond het plangebied verwacht, omdat het geschikte leefmilieu ontbreekt voor deze soorten.

Omdat de geschikte waardplanten ontbreken, worden er geen zeldzame en wettelijk beschermde vlindersoorten in het plangebied verwacht. Het gebied kan wel bezocht worden door algemene soorten, zoals Klein- en Groot Koolwitje, Kleine vuurvlinder, Atalanta, Distelvlinder, Kleine vos, Bont zandoogje, Hooibeestje en Dagpauwoog (Vlinderwerkgroep Fryslân & De Vlinderstichting 2000).

4.4. AMFIBIEËN, REPTIELEN EN VISSSEN

Amfibieën – kikkers, padden en salamanders – gebruiken in de loop van het jaar verschillende biotopen. Voor de voortplanting zijn ze gebonden aan water – liefst stilstaand water zonder al te veel vis – waar ze hun eieren kunnen afzetten. Kikkers zetten hun eieren af in klompen (kikkerdril), padden in snoeren en salamanders vouwen hun eitjes stuk voor stuk in blaadjes van waterplanten. De eiafzet vindt plaats van het vroege voorjaar (Heikikker, Gewone pad, Bruine kikker) tot in de voorzomer (Groene kikker). De volwassen dieren kruipen na de voortplanting op het vasteland, evenals de juvenielen. De amfibieën trekken dan naar het zomerbiotoop: drogere delen met veel dekking, zoals grazige en ruige terreinen, waar ze zich kunnen schuilhouden en voedsel kunnen zoeken (insecten). In het najaar zoeken

ze hun winterbiotoop op. Groene kikkers overwinteren in het water en zoeken bescherming tegen de kou in de dikke modderlaag op de onderwaterbodem. Andere kikkers, padden en salamanders kruipen in de modder, onder huizen, boomwortels e.d. Kleine watersalamanders worden zo geregeld in kelders gevonden of onder stapels dakpannen, hout e.d.

In de Heerensloot komen alleen algemene amfibieën voor, zoals Middelste groene kikker, Bruine kikker en Gewone pad. Gezien de matige waterkwaliteit wordt de Kleine watersalamander hier niet verwacht. Voor strikt beschermde amfibiesoorten is de Heerensloot ongeschikt. Omdat het plangebied op een plekken is vervuigd, is het niet uitgesloten dat het gebied gebruikt wordt door foeragerende en overwinterende amfibieën.

Gezien het habitat kan het voorkomen van reptielen in het plangebied worden uitgesloten.

De kwaliteit van het water van de Heerensloot, is over het algemeen matig. Wettelijk beschermde vissoorten, zoals Grote- en Kleine modderkruiper en Bittervoorn, worden daarom niet verwacht. Misschien dat de Driedoornige stekelbaars in de sloot voorkomt, een soort die in Friesland algemeen is en geen wettelijk beschermde status heeft (de Nie 1996).

4.5. VOGELS

In de bomen en struiken broeden alleen algemene vogels. Het gaat hier om soorten die karakteristiek zijn voor de stedelijke omgeving, zoals Merel, Spreeuw, Huismus, verschillende soorten mezen en kraaien etc. Kritische soorten worden niet in het plangebied verwacht. In de Heerensloot broeden en foerageren waarschijnlijk alleen algemene soorten watervogels, zoals de Wilde eend en Meerkoet.

4.6. ZOOGDIEREN

Vleermuizen

Volgens de Atlas van de Nederlandse vleermuizen (Limpens *et al.* 1997) komen in het 5x5-kilometerhok waarin het plangebied ligt negen soorten vleermuizen voor: Gewone dwergvleermuis, Watervleermuis, Laatzvlieger, Franjestaart, Gewone baardvleermuis, Meervleermuis, Ruige dwergvleermuis, Rosse vleermuis en Gewone grootoorvleermuis. Het plangebied leent zich als foerageergebied en verblijfplaats voor vleermuizen. Om te onderzoeken of in het gebied ook werkelijk vleermuizen voorkomen, is op de avond van 16 juni en 15 juli een inventariserend vleermuisonderzoek uitgevoerd. Hierbij is gebruik gemaakt van een 'Bat detector'. Hiermee kunnen vleermuizen tot op de soort worden gedetermineerd. Op basis van het veldonderzoek kan worden geconstateerd dat het plangebied gebruikt wordt door twee soorten vleermuizen, namelijk de Gewone dwergvleermuis en de Rosse vleermuis. In de omgeving van het plangebied is ook de Watervleermuis waargenomen. Er zijn geen uitvliegende dieren gezien, wat betekent dat de gebouwen die gesloopt moeten worden ten tijde van het onderzoek geen verblijfplaatsen van vleermuizen herbergden. Omdat vleermuizen vaak wisselen van verblijfplaats en de bebouwing in principe geschikt is voor vleermuizen, moet vlak voor aanvang van de sloopwerkzaamheden nog een aanvullend onderzoek worden uitgevoerd.

Andere zoogdieren

Op basis van inventarisatie gegevens van Broekhuizen *et al.* (1992) en de aangetroffen habitats in het plangebied, kunnen de volgende bodembewonende zoogdieren worden verwacht: Egel, Mol, Huisspitsmuis, Woelrat, Bosmuis en Veldmuis. Mogelijk dat het gebied sporadisch door marterachtigen en vossen wordt bezocht.

4.7. SAMENVATTING ECOLOGISCHE BETEKENIS

In tabel 2 zijn de soorten opgesomd met hun status volgens de natuurwetgeving en Rode Lijsten. Het plangebied ligt in de bebouwde kom en heeft een beperkte ecologische betekenis waarbij het vooral gaat om enkele broedparen vogels, de aanwezigheid van algemene amfibieën, libellen, dagvlinders en zoogdieren. In het gebied komt ook een aantal exemplaren voor van de wettelijk beschermde Zwanebloem voor. Deze soort komt algemeen voor in de provincie Fryslân. Voorts is het gebied geschikt als foerageergebied voor algemene vleermuissoorten.

Tabel 2.

Planten- en diersoorten die in het plangebied en omgeving voorkomen, met hun status volgens de natuurwetgeving en Rode Lijsten. Wettelijke bescherming: Flora- en faunawet (FF), Habitatrichtlijn Bijlage II (HBII) en IV (HBIV), Rode Lijst (RL) met als categorieën: ge = gevoelig, kw = kwetsbaar, be = bedreigd. Voorkomen: + = aanwezig, - = afwezig, m = mogelijk aanwezig, f = foeragerend. i = incidentele waarnemingen.

Soort	Wettelijke bescherming	Vrijstelling van ontheffing	Rode lijst	Omgeving	Plangebied
Planten					
Zwanebloem	FF-wet	Ja	-	+	+
Amfibieën					
Gewone pad	FF-wet	Ja	-	+	m
Middelste groene kikker	FF-wet	Ja	-	+	m
Bruine kikker	FF-wet	Ja	-	+	m
Broedvogels					
Algemene broedvogels	FF-wet	Ja, mits gedragscode	-	+	+
Zoogdieren					
Franjestaart	FF-wet, HB IV	Nee	-	+	-
Gewone baardvleermuis	FF-wet, HB IV	Nee	-	+	-
Watervleermuis	FF-wet, HB IV	Nee	-	+	-
Meervleermuis	FF-wet, HB IV	Nee	-	+	-
Laatvlieger	FF-wet, HB IV	Nee	-	+	-
Gewone grootoorvleermuis	FF-wet, HB IV	Nee	-	+	-
Gewone dwergvleermuis	FF-wet, HB IV	Nee	-	+	f
Ruige dwergvleermuis	FF-wet, HB IV	Nee	-	+	-
Rosse vleermuis	FF-wet, HB IV	Nee	-	+	f
Overige inheemse zoogdieren ¹	FF-wet	Ja	-	+	m

¹ Geen van de in (de directe omgeving van) het plangebied voorkomende overige zoogdieren (Egel, Mol, Woelrat, Veldmuis, Bosmuis, Huisspitsmuis, Vos, verschillende marterachtigen) staan op de Rode Lijst of op Bijlage IV van de Habitatrichtlijn.

5. EFFECTEN EN BEOORDELING

Naar aanleiding van het voorkomen van de in hoofdstuk 4 beschreven soorten en de in hoofdstuk 2 beschreven plannen, zijn in dit hoofdstuk de te verwachten effecten op de ecologische kwaliteiten in beeld gebracht. In zijn algemeenheid geldt dat sprake is van directe en indirecte effecten. Directe effecten zijn effecten waarmee planten en dieren rechtstreeks te maken krijgen als gevolg van de realisering van de herinrichting, zoals verlies van habitat. Met indirecte effecten worden verstoring, beïnvloeding van de waterkwaliteit en dergelijke bedoeld. Deze zaken kunnen verder reiken dan de grenzen van het plangebied. Op de landschappelijke aspecten van de ingreep wordt in dit rapport niet ingegaan. We maken hier naar analogie van de handreiking van LNV voor Werken aan Natura 2000 (LNV 2004) onderscheid in vijf soorten effecten, onder te verdelen in kwantitatieve effecten (habitatverlies/winst: paragraaf 5.1), kwalitatieve effecten (chemische effecten, fysieke effecten en verstoring: paragraaf 5.2) en achteruitgang in ruimtelijke samenhang (versnippering/effecten op SBZ's: paragraaf 5.3). Hieronder zijn voor het plangebied de verschillende aspecten nader uitgewerkt. In paragraaf 5.4 zijn de ecologische effecten die in en buiten het plangebied kunnen optreden, beoordeeld in het licht van de wet- en regelgeving.

5.1. KWANTITATIEVE EFFECTEN

Door de nieuwbouw verdwijnt een deel van de vegetatie in het plangebied. Met het verdwijnen van de vegetatie verdwijnt ook een deel van het leefgebied voor algemene planten, zoogdieren, broedvogels en vlinders. Omdat het hier om algemene planten- en diersoorten gaat komt het duurzame voortbestaan van deze soorten niet in gevaar.

Vanuit de Flora- en faunawet zijn vleermuizen streng beschermd (Habitatrichtlijn Bijlage IV-soorten). Als gevolg hiervan is het verboden vleermuizen opzettelijk te verstoren, vooral tijdens de voortplantingsperiode, de overwintering en de trek. Tevens is het verboden de zomer- en winterverblijfplaatsen van vleermuizen te beschadigen of te vernielen. Op basis van het vleermuizenonderzoek kon worden geconcludeerd dat op het moment van onderzoek de te slopen panden geen vleermuizen herbergden. Omdat vleermuizen vaak wisselen van verblijfplaats en de bebouwing in principe geschikt is voor vleermuizen, moet vlak voor aanvang van de sloopwerkzaamheden nog een aanvullend onderzoek worden uitgevoerd.

5.2. KWALITATIEVE EFFECTEN

Naast direct verlies aan habitat en de daarin levende soorten planten en dieren kan ook sprake zijn van een verlies aan kwaliteit van leefgebieden. Dit kan optreden door bijvoorbeeld verdroging (grondwateronttrekking), verontreiniging, e.d. We maken hier naar analogie van de handreiking van LNV voor Werken aan Natura 2000 (LNV 2004) onderscheid in chemische effecten en fysieke effecten, en verstoring door geluid en licht.

Chemisch effecten

Bij chemische effecten moet gedacht worden aan allerlei stoffen die in het gebied terecht kunnen komen door verontreiniging, uitstoot van meststoffen of bijvoorbeeld gebiedsvreemd

water. Uitgangspunt in deze rapportage is, dat de nieuwbouw op het riool wordt aangesloten en dat bij aanleg geen water wordt geloosd op de Heerensloot, waardoor er geen sprake is van belasting van het oppervlaktewater. Daarmee zijn er geen belangrijk negatieve chemische effecten te verwachten.

Fysieke effecten

Achteruitgang van de kwaliteit van het plangebied als gevolg van fysieke effecten kan betrekking hebben op aspecten als grondwateronttrekking of peilverlaging. Ook verdichting van de omgeving kan een rol spelen. Door realisatie van de nieuwbouw neemt de kwaliteit van het plangebied voor algemene vleermuizen en vogels niet af, omdat de ruimtelijke variatie nauwelijks verandert. Fysieke effecten zijn in het onderhavige plan daarom niet relevant.

Verstoring

Bouwactiviteiten *kunnen* zorgen voor een tijdelijke verstoring van vooral vogels. Vanuit de Habitatrichtlijn, de Vogelrichtlijn en de Flora- en faunawet is het verboden beschermde soorten opzettelijk te verstoren, vooral tijdens de voortplantingsperiode, de overwintering en de trek. Tevens is het verboden de voortplantings- of rustplaatsen te beschadigen of te vernielen. De beoogde ingrepen in het plangebied zijn niet strijdig met de Flora- en faunawet wanneer de juiste voorzorgsmaatregelen worden genomen. Deze maatregelen voorkomen de verstoring van broedende vogels en het vernielen van nesten. Dit wordt gerealiseerd door de werkzaamheden buiten het broedseizoen te starten (dus in de periode van 15 maart – 15 juli) en door te voorkomen dat tijdens de werkzaamheden alsnog broedgevallen optreden (zie: ook paragraaf 6.2 Aanbevelingen).

Het is onwaarschijnlijk dat er sprake zal zijn van verstoring van vleermuizen, omdat deze dieren foerageren buiten de uren waarin de werkzaamheden op de bouwlocatie zal plaatsvinden. Daarnaast biedt de wijde omgeving veel mogelijkheden voor de genoemde vleermuissoorten en het relatief kleine plangebied speelt hierin slechts een kleine rol. Het is bovendien te verwachten dat de locatie na het realiseren van de beoogde herinrichting opnieuw deel zal uitmaken van het foerageergebied van de genoemde soorten. Om deze redenen zal een (tijdelijke) aantasting van de kwaliteit van het plangebied geen effect hebben op het voortbestaan van de vleermuizen in de regio.

Voor amfibieën is het gebied vooral in de zomer- en wintermaanden een mogelijk overwintering- of foerageergebied. Om te voorkomen dat amfibieën door werkzaamheden worden gedood, wordt aanbevolen om niet met grote machines 'verruigde rommelhoekjes' op te ruimen, maar deze in eerste instantie handmatig te verwijderen, zodat de dieren het gebied kunnen verlaten. In de winterperiode moet worden gelet op overwinterende dieren in rommelhoekjes. Desnoods kunnen deze dieren worden verwijderd en op een andere plaats worden uitgezet.

De nieuwbouw is gepland in de bebouwde kom van Heerenveen. De functie die de nieuwe bebouwing krijgt, veroorzaakt geen extra verstoring. Permanente verstoring van de omgeving door geluid, beweging en licht wordt daarom niet verwacht.

Versnippering

Bouwactiviteiten *kunnen* leiden tot een afname van de ruimtelijke samenhang en verdere versnippering van een habitatnetwerk. Omdat het plangebied geen deel uitmaakt van een natuurgebied en geen verbinding vormt met natuurgebieden, is versnippering hier niet aan de orde.

Relatie met de in de omgeving liggende SBZ's

Wanneer de ruimtelijke samenhang met de SBZ's (en bijbehorende beschermde soorten) in de omgeving wordt verstoord, dan kan dit negatieve effecten hebben voor de betreffende SBZ en eventueel voor een aantal soorten waarvoor de SBZ is aangewezen. Het plangebied ligt op grote afstand van de SBZ's en de Ecologische Hoofdstructuur. Deze gebieden hebben geen ecologische relatie van betekenis met het plangebied en de voorgenomen plannen zullen dan ook geen effect hebben op de kwalificerende waarden van de SBZ's.

5.3. BEOORDELING IN HET LICHT VAN DE WET- EN REGELGEVING

Bij de geplande aanleg is verschillende wetgeving, zoals besproken in hoofdstuk 3, van belang. De ecologische gevolgen worden hieronder in relatie gebracht met de Europese en Nederlandse wet- en regelgeving.

Vogelrichtlijn

Het dichtstbijzijnde Vogelrichtlijngebied betreft: 'De Deelen'. Het gebied ligt ongeveer 5 km ten noorden van het plangebied. Gezien de afstand valt deze beschermingszone buiten de invloedssfeer van de werkzaamheden in het plangebied. De realisatie van de nieuwbouw stuit daarom niet op bezwaren in het kader van de Vogelrichtlijn.

Habitatrichtlijn

Het meest dichtstbijzijnde Habitatrichtlijngebied is 'Wijnjeterperschar en Terwispeler grootschar' dat ongeveer 12 kilometer ten noordoosten ligt van het plangebied. Gezien de afstand valt deze beschermingszone buiten de invloedssfeer van de werkzaamheden in het plangebied. De realisatie van de nieuwbouw stuit daarom niet op bezwaren in het kader van de Habitatrichtlijn.

Flora- en faunawet

Bij de beoordeling daarvan gaat het om de vraag of de uitvoering ook leidt tot overtreding van de verbodsbepalingen in die wet.

In het plangebied komen alleen algemene planten- en diersoorten voor, waaronder in hollen levende wettelijk beschermde mollen en muizen en de wettelijk beschermde Zwanebloem. Een deel van de kleine zoogdieren zal benadeeld worden door de noodzakelijke vergravingen voor het bouwrijp maken van de grond. Daarnaast bestaat het risico dat de Zwanebloem uit het plangebied verdwijnt. De beschermde planten- en diersoorten waar het hier om gaat vallen in de nieuwe AMvB-2004 onder de categorie 'algemene soorten', wat betekent dat voor deze soorten een vrijstelling geldt voor artikelen 8 t/m 12 van de Flora- en faunawet. Met betrekking tot realisatie van de nieuwbouw hoeft voor deze soorten geen ontheffing te worden aangevraagd. Soorten waarvoor nog wel ontheffing nodig is komen in het plangebied niet voor of worden niet benadeeld (vleermuizen foerageergebied).

In het plangebied zijn foeragerende vleermuizen waargenomen. Deze dieren zijn strikt beschermd volgens de Flora- en faunawet. Het gebied blijft ook na herinrichting geschikt als foerageerplaats voor vleermuizen. Om te voorkomen dat de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet worden overtreden, moet vlak voor de sloopwerkzaamheden nog wel worden onderzocht of de gebouwen kolonies van vleermuizen herbergen.

Ten aanzien van broedvogels geldt dat de beoogde ingrepen in het plangebied niet strijdig zijn met de Flora- en faunawet wanneer de juiste voorzorgsmaatregelen worden genomen. Deze maatregelen voorkomen de verstoring van broedende vogels en het vernielen van

nesten. Dit wordt gerealiseerd door de werkzaamheden buiten het broedseizoen te starten (dus in de periode van 15 maart- 16 juli) en door te voorkomen dat tijdens de werkzaamheden alsnog broedgevallen optreden (zie: 6.2 Aanbevelingen).

Ecologische hoofdstructuur

In het Nederlandse overheidsbeleid (o.a. Structuurschema Groene Ruimte) is vastgelegd dat de EHS beschermd is en er geen ontwikkelingen mogen plaatsvinden die schade berokkenen aan de EHS. In de voorgaande effectbeschrijving en beoordeling in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn is dat aan de orde geweest. Het dichtstbijzijnde kerngebied van de Ecologische Hoofdstructuur betreft De Deelen. Het gebied ligt ongeveer 4 km ten noorden van het plangebied. Gezien de afstand valt deze beschermingszone buiten de invloedssfeer van de werkzaamheden in het plangebied. Realisatie van de nieuwbouw stuit daarom niet op bezwaren in het kader van het 'Structuurschema Groene Ruimte'.

6. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

6.1. CONCLUSIES

Ecologische kwaliteiten en effecten

- Het plangebied ligt in de bebouwde kom van de stad Heerenveen en heeft daarom een beperkte ecologisch waarde, die betrekking heeft op de foerageerfunctie voor algemene soorten vleermuizen en leefgebied voor algemene dieren en planten.
- In de te slopen gebouwen verblijven op dit ogenblik geen vleermuizen. Omdat vleermuizen vaak wisselen van verblijfplaats moet vlak voor aanvang van de sloopwerkzaamheden nog een aanvullend onderzoek worden uitgevoerd.
- Door de plannen treedt beperkt habitatverlies op van algemene planten, vlinders, libellen, amfibieën, zoogdieren en broedvogels. Het duurzame voortbestaan van deze soorten wordt niet aangetast door het voornemen.
- De nieuwbouw heeft geen effect op de foerageerfunctie van het gebied voor vleermuizen.
- Omdat het plangebied in het bebouwde gebied ligt, worden de natuurwaarden in de omgeving van het plangebied niet aangetast.

Beoordeling

Uit een vergelijking met de regelgeving blijkt het volgende:

- Het plan is niet strijdig met de Vogelrichtlijn (in de zin van Speciale Beschermingszones), omdat geen sprake is van significant negatieve effecten in het kader van deze regelgeving.
- De plannen zoals in dit rapport beschreven, zijn eveneens niet strijdig met de Habitatrichtlijn, omdat geen sprake is van significant negatieve effecten in het kader van deze regelgeving.
- Volgens de Flora- en faunawet is formeel ontheffing nodig voor een aantal algemeen voorkomende, maar beschermde soorten. Omdat de AMvB-2004 reeds in werking is, is voor deze soorten geen ontheffing meer nodig.
- Het verwijderen van eventueel aanwezige puin- en rommelhoekjes, gedurende de winter- en zomerperiode, dient op een amfibievriendelijke manier te gebeuren, het liefst handmatig en niet met grote machines. Hiermee wordt voldaan aan de zorgplicht.
- In het plangebied zijn foeragerende vleermuizen waargenomen. Deze dieren zijn strikt beschermd volgens de Flora- en faunawet. Het gebied blijft ook na herinrichting geschikt als foerageerplaats voor vleermuizen, zodat deze dieren niet door het voornemen worden benadeeld. Om te voorkomen dat de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet worden overtreden, moet vlak voor de sloopwerkzaamheden nog wel worden onderzocht of de te slopen gebouwen kolonies vleermuizen herbergen.
- Ten aanzien van broedvogels geldt dat de beoogde ingrepen in het plangebied niet strijdig zijn met de Flora- en faunawet wanneer de juiste voorzorgsmaatregelen worden genomen. Deze maatregelen voorkomen de verstoring van broedende vogels en het vernielen van nesten. Dit wordt gerealiseerd door de werkzaamheden buiten het broedseizoen te starten (dus in de periode van 15 maart- 16 juli) en door te voorkomen dat tijdens de werkzaamheden alsnog broedgevallen optreden (zie de aanbevelingen hieronder).

6.2. AANBEVELINGEN

Om te voorkomen dat tijdens en voor aanvang van de werkzaamheden vogels in het gebied gaan broeden, kunnen de volgende maatregelen worden genomen:

- Afdekken van eventueel aanwezige zandhopen (voorkomen dat zich hier de Oeverzwaluw of eventueel reptielen in vestigen)
- Lage begroeiing verwijderen (om te voorkomen dat hier weidevogels, Graspieper of Leeuwerik gaan nestelen).

LITERATUUR

- Aptroot, A., H.F. van Dobben, C.M. van Herk & G. van Ommering 1998. Bedreigde en kwetsbare korstmossen in Nederland. Rapport IKC natuurbeheer 29, Wageningen.
- Bergmans, W. & A. Zuiderwijk 1986. Atlas van de Nederlandse Amfibieën en Reptielen en hun bedreiging. Vijfde Herpetologeografisch verslag. Lacerta/ KNNV Uitgeverij, Hoogwoud.
- Bijlsma, R.G., F. Hustings & C.J. Camphuysen 2001. Algemene en schaarse vogels van Nederland (Avifauna van Nederland 2). GMB Uitgeverij, Haarlem / Stichting Uitgeverij Koninklijke Nederlandse Natuurhistorische Vereniging KNNV, Utrecht.
- Broekhuizen, S., B. Hoekstra, V. van Laar, C. Smeenk & J.B.M. Thissen (eds.) 1992. Atlas van de Nederlandse zoogdieren. Stichting Uitgeverij Koninklijke Nederlandse Natuurhistorische Vereniging, Utrecht.
- EIS-Nederland, De Vlinderstichting & Nederlandse Vereniging voor Libellenstudie 2003. Waarnemingenverslag dagvlinders, libellen en sprinkhanen. EIS-Nederland, Leiden / De Vlinderstichting, Wageningen / Nederlandse Vereniging voor Libellenstudie, Assen.
- Hom, C.C., P.H.C. van Ommering, R.C.M. Creemers & H.J.R. Lenders 1996. Bedreigde en kwetsbare reptielen en amfibieën in Nederland. Rapport IKC Natuurbeheer nr. 25, Wageningen.
- Limpens, H.J.G.A., K. Mostert & W. Bongers (eds.) 1997. Atlas van de Nederlandse Vleermuizen. Onderzoek naar verspreiding en ecologie. Stichting Uitgeverij Koninklijke Nederlandse Natuurhistorische Vereniging, Utrecht.
- Lina, P.H.C. & G. van Ommering 1994. Bedreigde en kwetsbare zoogdieren in Nederland. Toelichting op de Rode Lijst. Rapport IKC Natuurbeheer nr. 12, Wageningen.
- LNV 2004. Werken aan Natura 2000. Concept. Handreiking voor de bescherming van de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden. Ministerie van LNV, Den Haag.
- Meijden, R. van der, B. Odé, C.L.G. Groen, J.-P.M. Witte & D. Bal 2000. Bedreigde en kwetsbare vaatplanten in Nederland. Basisrapport met voorstel voor de Rode Lijst. *Gorteria* 26: 85-208.
- Nederlandse Vereniging voor Libellenstudie 2002. De Nederlandse libellen (Odonata). Nederlandse fauna 4. Nationaal Natuurhistorisch Museum Naturalis, KNNV Uitgeverij & European Invertebrate Survey-Nederland, Leiden.
- Nie, H.W. de & G. van Ommering 1998. Bedreigde en kwetsbare zoetwatervissen in Nederland. Toelichting op de Rode Lijst. Rapport IKC natuurbeheer 33, Wageningen.
- Nie, H.W. de 1996. Atlas van de Nederlandse zoetwatervissen. Stichting Atlas verspreiding Nederlandse zoetwatervissen. Media Publishing Int., Doetinchem.
- Ommering, G. van, I. van Halder, C.A.M. van Swaay & I. Wynhoff 1995. Bedreigde en kwetsbare dagvlinders van Nederland. Toelichting op de Rode Lijst. Rapport IKC natuurbeheer 18, Wageningen.
- Osieck, E.R. & F. Hustings 1994. Rode Lijst van bedreigde en kwetsbare vogelsoorten in Nederland. Technisch Rapport 12. Vogelbescherming Nederland, Zeist/ SOVON Vogelonderzoek Nederland, Beek - Ubbergen.
- Provincie Fryslân 1994. Streekplan Friesland 1994. Vastgesteld door Provinciale Staten van Friesland, 30 maart 1994.
- RAVON 2004. Waarnemingsoverzichten 2002. RAVON 17: 32-48.
- Siebel, H.N., B.F. van Toorn, H.M.H. van Melick, A.C. Bouwman, H.J. During & K.W. van Dort 2000. Bedreigde en kwetsbare mossen in Nederland. Basisrapport met voorstel voor Rode Lijst. *Buxbaumiella* 54: 1-86.

- SOVON Broedvogelonderzoek Nederland 2002. Atlas van de Nederlandse broedvogels 1998-2000. Nederlandse fauna 5. Nationaal Natuurhistorisch museum Naturalis, KNNV Uitgeverij & European Invertebrate Survey-Nederland, Leiden.
- Tax, M.H. 1989. Atlas van de Nederlandse dagvlinders. Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland, 's-Graveland/ Vlinderstichting, Wageningen.
- Vlinderwerkgroep Fryslân & De Vlinderstichting 2000. Dagvlinders in Fryslân; het vluchtige vastgelegd. Friese Pers Boekerij, Leeuwarden/ KNNV, Utrecht.
- Wasscher, M. 1999. Bedreigde en kwetsbare libellen in Nederland (Odonata). Basisrapport met voorstel voor de Rode Lijst. European Invertebrate Survey, Nederland, Leiden.
- Wasscher, M. R. Ketelaar, M. van der Weide, A. Stroo, V. Kalkman, N. Dingemanse, H. Ingberg & I. Tieleman 1995. Verspreiding van de Nederlandse Libellen. (Bijlage bij Nieuwsbrief EIS-Nederland 23). Stichting European invertebrate Survey, Leiden.
- Zollinger, R., R. Creemers & F. Spikmans m.m.v. M. Verdijk, B. Prudon, H. de Nie & Werkgroep Poldervissen RAVON 2003. Gegevensvoorziening vis- en amfibiesoorten Annex II Habitatrictlijn. Overzicht beste leefgebieden Kamsalamander, Grote modderkruiper, Kleine modderkruiper, Bittervoorn en Rivierdonderpad. Stichting RAVON, Nijmegen.

Altenburg & Wymenga ECOLOGISCH ONDERZOEK

A&W-rapport 656

ECOLOGISCHE BEOORDELING VAN DE HERINRICHTING VAN HET STATIONS- GEBIED IN HEERENVEEN

E. van der Heijden



Projectnummer	Projectleider	Status
547HEV	W. Bijkerk	Eindrapport
Autorisatie	Paraaf	Datum
Goedgekeurd	M. Groeneweg	28-02-2006

HEIJDEN, E. VAN DER 2006.

Ecologische beoordeling van de herinrichting van het stationsgebied in Heerenveen. A&W-rapport 656. Altenburg & Wymenga ecologisch onderzoek, Veenwouden.

OPDRACHTGEVER

Gemeente Heerenveen
Postbus 15000
8440 GA Heerenveen

FOTO VOORPLAAT

Zilveren maan, Trijehûs, Kemphanen, Ringslang:
Benny Klazenga, Katlijk

UITVOERDER

Altenburg & Wymenga ecologisch onderzoek bv
Postbus 32, 9269 ZR Veenwouden
Telefoon (0511) 47 47 64, Fax (0511) 47 27 40
E-mail: info@altwym.nl
Web: www.altwym.nl

INHOUD

1. INLEIDING	1
2. ECOLOGISCHE WET- EN REGELGEVING	3
2.1. Gebiedsbescherming	3
2.2. Soortbescherming	4
3. VOORGENOMEN PLANNEN	7
3.1. Huidige situatie	7
3.2. Inrichtingsplannen	7
4. GEBIEDSBESCHERMING	9
4.1. Inleiding	9
4.2. Beschermd gebied in of nabij plangebied	9
4.3. Conclusie	10
5. SOORTBESCHERMING	11
5.1. Inleiding	11
5.2. Vegetatie en plantensoorten	12
5.3. Libellen, dagvlinders en andere insecten	12
5.4. Vissen	13
5.5. Amfibieën en reptielen	14
5.6. Vogels	14
5.7. Vleermuizen	15
5.8. Overige zoogdieren	16
5.9. Samenvattende tabel	17
6. CONCLUSIES	19
7. VERVOLGTRAJECT	21
7.1. vervolgonderzoek	21
7.2. Ontheffingsaanvraag soorten	21
LITERATUUR	23

1. INLEIDING

De gemeente Heerenveen bereidt de herinrichting voor van het stationsgebied in het centrum van Heerenveen. Het plan behelst de sloop van een aantal oude terminals en de bouw van nieuwe woningen.

Op dit moment bevindt de planvorming van het gebied zich in een fase van ontwikkeling en voorbereiding. De gemeente heeft in dit kader aan Altenburg & Wymenga ecologisch onderzoek bv opdracht gegeven om een ecologische beoordeling uit te voeren, met als doel de plannen te toetsen aan de ecologische wet- en regelgeving.

Deze rapportage start met een beknopt overzicht van de ecologische wet- en regelgeving die relevant is bij bouwplannen. Vervolgens worden de huidige situatie en de beoogde inrichtingsplannen beschreven. Daarna volgt het onderzoek dat voor de ecologische beoordeling nodig is. Het onderzoek beantwoordt de volgende vragen, die in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn, Flora- en faunawet en overige gebiedsbescherming van belang zijn:

- Komen in het plangebied of nabije omgeving beschermde gebieden voor?
- Zo ja, hebben de plannen (significant) negatieve effecten op deze gebieden en zijn die te voorkomen?
- Komen in het plangebied beschermde soorten en vegetaties voor?
- Zo ja, worden deze bij realisatie van het plan geschaad en kan dat voorkomen worden?

Indien significant negatieve effecten ten aanzien van beschermde gebieden en/of soorten niet voorkomen kunnen worden zijn vergunningen en/of ontheffingsaanvragen noodzakelijk. In dat geval worden aangegeven of verzachtende en compenserende maatregelen nodig zijn.

Altenburg & Wymenga bv presenteert in dit rapport de resultaten van een onafhankelijk ecologisch onderzoek. Het onderzoek spreekt zich niet uit over de wenselijkheid van het onderhavige plan of een bepaalde ontwikkeling. Landschappelijke, archeologische of cultuurhistorische waarden komen niet aan de orde. Aan deze ecologische beoordeling kunnen geen rechten worden ontleend.



Figuur 1

Foto van het plangebied. Het grootste deel van het gebied is verhard. Een deel bestaat uit jong bos en struweel (foto A&W).

2. ECOLOGISCHE WET- EN REGELGEVING

Alle ruimtelijke ingrepen in Nederland dienen aan de ecologische wet- en regelgeving te worden getoetst. Deze is in dit hoofdstuk kort samengevat. Voor een precieze weergave van juridisch relevante teksten raadplege men de oorspronkelijke uitgaven van de wetsteksten. De wettelijke bescherming van natuurwaarden valt in grote lijnen uiteen in twee delen: gebiedsbescherming (§2.1) en soortbescherming (§2.2).

2.1. GEBIEDSBESCHERMING

Bij gebiedsbescherming worden gebieden met bijzondere natuurwaarden wettelijk beschermd. Bij gebiedsbescherming gaat het om de Speciale beschermingszones (SBZ's) in het kader van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn, de Ecologische hoofdstructuur, natuurreservaten of andere, in het bestemmingsplan aangeduide gebieden.

Speciale beschermingszones Habitat- en Vogelrichtlijn

De SBZ's die in het kader van de Habitatrichtlijn zijn vastgesteld worden ook wel Habitatrichtlijngebieden genoemd. Ze zijn aangewezen vanwege bijzondere habitats en soorten (de zogenaamde 'kwalificerende waarden'), genoemd in respectievelijk bijlage I en bijlage II van de richtlijn. De SBZ's in het kader van de Vogelrichtlijn staan ook wel bekend als Vogelrichtlijngebieden. Ze zijn aangewezen ter bescherming van het leefgebied van bedreigde vogels en trekvogels. Als activiteiten in of nabij een SBZ plaatsvinden, moet onderzocht worden of deze significant negatieve effecten op de kwalificerende waarden van de SBZ hebben. Als uit deze beoordeling blijkt dat de SBZ wordt aangetast, of duidelijke twijfel bestaat over het uitblijven van die aantasting, kan het ministerie van LNV slechts toestemming voor de gevraagde activiteit geven als er geen alternatieven zijn, er een dwingende reden van groot openbaar belang met die activiteit is gemoeid en vóór de ingreep compensatie van natuurwaarden is gerealiseerd.

Natuurbeschermingswet en overige gebiedsbescherming

In de huidige Natuurbeschermingswet is de bescherming geregeld van de Staatsnatuurmonumenten, die in bezit zijn van het rijk c.q. Staatsbosbeheer, en van de Beschermden Natuurmonumenten, die particulier eigendom zijn. Handelingen die deze gebieden schaden zijn verboden, tenzij een vergunning is verleend door de minister of provincie. Er is een nieuwe Natuurbeschermingswet in voorbereiding (zie www.minlnv.nl/natura2000).

De verdere bescherming van natuurgebieden is in beginsel geregeld in bestemmingsplannen die voor alle gronden in Nederland zijn opgesteld wegens de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

De Ecologische hoofdstructuur (EHS) is onderdeel van het rijksbeleid voor een netwerk van natuurgebieden door Nederland. Waar de grenzen nog globaal zijn vastgesteld, moeten onomkeerbare ingrepen voorkomen worden. Na vaststelling van de exacte grenzen zijn ruimtelijke ingrepen binnen de EHS niet toegestaan. In uitzonderingsgevallen kan het Rijk de natuurwaarden en functies van het EHS-gebied laten wijken voor andere functies van groot maatschappelijk belang. De initiatiefnemer dient deze belangen en mogelijke

alternatieven uitgebreid te motiveren. Daarnaast dient hij *compenserende* dan wel *mitigerende* (*verzachtende*) maatregelen te treffen (ministerie van LNV 2003).

2.2. SOORTBESCHERMING

Flora- en faunawet

Op 1 april 2002 is de Flora- en faunawet in werking getreden. Hierin is de soortbescherming geregeld. Daarnaast geldt voor alle in het wild levende dieren en planten en hun directe leefomgeving de 'zorgplicht'.

Zorgplicht

De zorgplicht houdt in dat iedereen dient te voorkomen dat zijn handelen nadelige gevolgen voor flora en fauna heeft. Als dat niet mogelijk is, dienen die gevolgen zoveel mogelijk beperkt of ongedaan gemaakt te worden (artikel 2 Flora- en faunawet). De zorgplicht geldt altijd, zowel voor beschermde als onbeschermde soorten. Op overtreding van artikel 2 staan overigens geen sancties.

Beschermde soorten

In de Flora- en faunawet heeft de overheid van nature in Nederland voorkomende planten- en diersoorten aangewezen die beschermd moeten worden. Ook de beschermde soorten onder de Europese richtlijnen (Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn) zijn hierin opgenomen. De bescherming houdt in dat het verboden is om beschermde, inheemse planten te beschadigen (artikel 8). Het is ook verboden om beschermde, inheemse dieren te doden, verontrusten, dan wel hun nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen te beschadigen, te vernielen, uit te halen of te verstoren (artikelen 9 tot en met 12).

Zorgvuldig handelen

'Zorgvuldig handelen' (artikelen 2b, 2c, 2d en 16c AMvB) gaat verder dan het voldoen aan de zorgplicht. Dit begrip is gekoppeld aan de beschermde soorten waarvoor ontheffing kan worden aangevraagd. Niet-zorgvuldig handelen is strafbaar. Zorgvuldig handelen vereist altijd een *inspanning* om te overzien wat de beoogde ingreep teweeg zal brengen. Een initiatiefnemer moet bijvoorbeeld altijd vooraf inventariseren welke beschermde, niet-vrijgestelde soorten aanwezig zijn in een gebied waar een ingreep is gepland. Ook moet hij in redelijkheid alles doen of laten om te voorkomen, of zoveel mogelijk te beperken, dat de artikelen 8-12 van de Flora- en faunawet worden overtreden. De eerste stap daartoe is een goede planning om bijvoorbeeld verstoring van dieren in de voortplantingstijd te voorkomen.

Drie beschermingsregimes

Met ingang van 2005 zijn een aantal wijzigingen van Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB) bij de Flora- en faunawet in werking getreden. Hierdoor is het beschermingsregime van inheemse beschermde planten en dieren veranderd. Er zijn nu drie categorieën van soorten. De indeling is bepaald door de zeldzaamheid of de mate van bedreiging van de soorten in Nederland, waarbij ook de beschermde soorten onder de Habitatrichtlijn zijn ingepast. Het gaat om de volgende beschermingscategorieën:

1. soorten waarvoor *vrijstelling* mogelijk is (licht beschermde soorten);
2. soorten waarvoor vrijstelling mogelijk is, mits aantoonbaar wordt gewerkt conform een goedgekeurde *gedragscode* (middelzwaar beschermde soorten);
3. soorten waarvoor *ontheffing* moet worden aangevraagd (zwaar beschermde soorten).

Categorie 1. De eerste categorie geldt voor een aantal beschermde, maar algemeen voorkomende planten- en diersoorten (zoals Zwanebloem, Bosmuis, Bunzing, Bruine kikker), volgens tabel 1 bij de AMvB. De wetgever gaat er vanuit dat verlening van vrijstelling voor deze soorten geen afbreuk doet aan hun huidige, gunstige staat van instandhouding. Voor deze soorten geldt wél de zorgplicht (zie hiervoor).

Categorie 2. De tweede categorie geldt de soorten die zijn vermeld in tabel 2 bij de AMvB. De *gedragscode* die voor vrijstelling is vereist moet ter goedkeuring worden ingediend bij de minister van LNV. De gedragscode moet vermelden hoe bij het uitvoeren van de werkzaamheden schade aan planten en dieren en hun verblijfplaatsen voorkomen - of zoveel mogelijk beperkt - wordt. Er moet *aantoonbaar* volgens de gedragscode worden gewerkt om te voldoen aan de bewijslast. Dit betekent dat de werkprocessen gedocumenteerd moeten worden.

Als er nog geen gedragscode is, moet bij overtreding van de artikelen 8-12 een ontheffing worden aangevraagd. De toetsing die dan plaatsvindt, betreft een 'lichte toets'. Hierbij wordt alleen getoetst of de activiteiten de gunstige staat van instandhouding van een soort in gevaar brengen. Deze toets vereist *vrijwel altijd* dat er inzicht moet zijn in de betekenis van het plangebied als leefgebied voor de soort *in relatie tot de omliggende populaties*. Als dat inzicht niet bestaat, dient daar onderzoek naar plaats te vinden. Dat kan betekenen dat ook onderzoek buiten het plangebied nodig is.

Categorie 3. De soorten van de derde categorie zijn in tabel 3 van de AMvB genoemd. Deze tabel bevat de soorten die op bijlage IV van de Habitatrichtlijn staan en andere aangewezen soorten. Wanneer verbodsbepalingen worden overtreden is een ontheffingsaanvraag nodig, die wordt getoetst aan drie criteria (de zogenaamd 'uitgebreide toets'):

1. de ingreep doet geen afbreuk aan gunstige staat van instandhouding van de soort;
2. er is geen alternatief voor de ingreep;
3. er is sprake van een in of bij de wet genoemd belang.

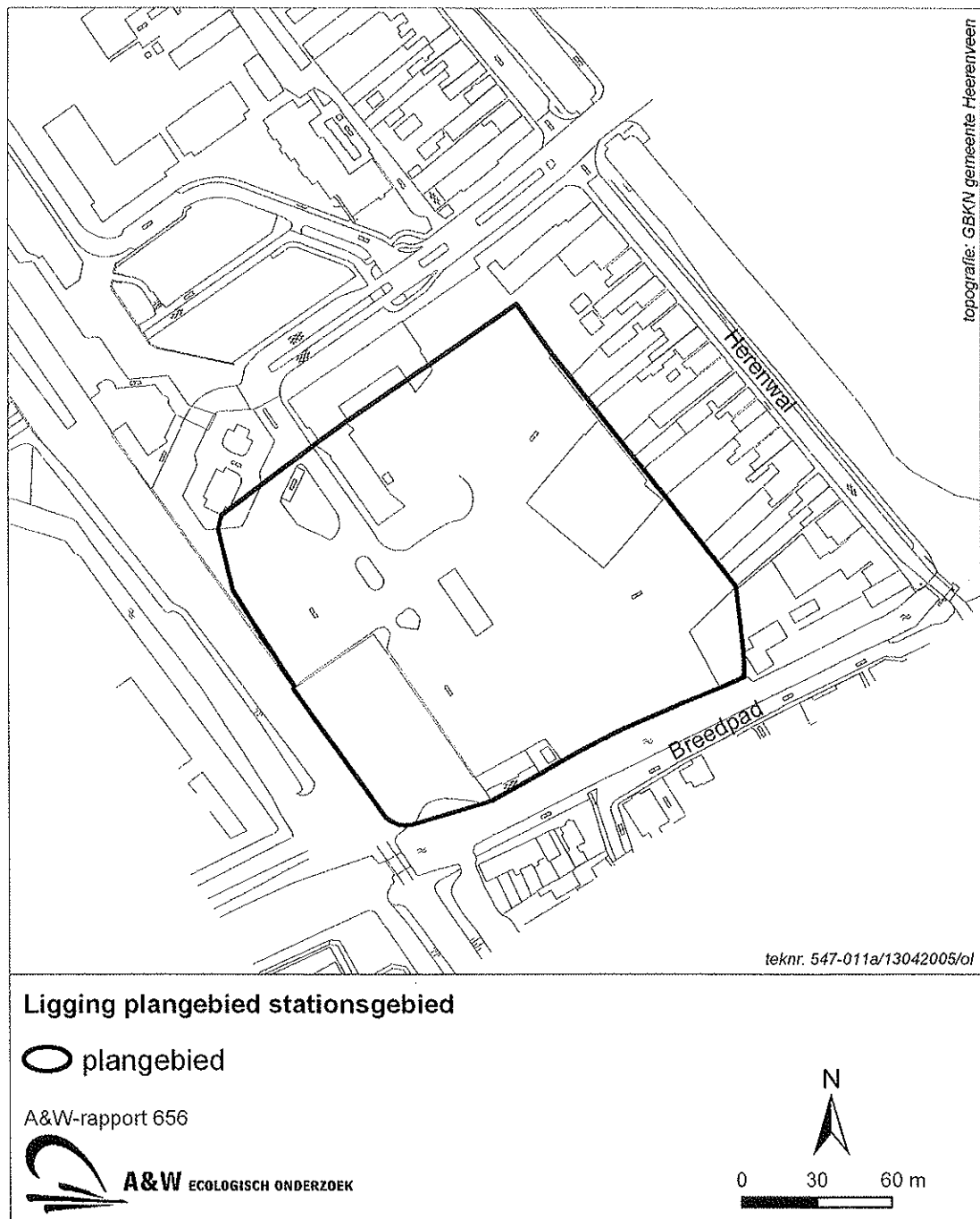
Voor een ontheffing moet aan alledrie de criteria voldaan zijn.

Vogels

Voor vogels geldt een algemene bescherming, waarbij het verboden is vogels en hun nesten in het broedseizoen te verstoren. Dat betekent dat het in die periode niet is toegestaan om werkzaamheden in een gebied te starten die bedreigend zijn voor broedvogels. Voor de meeste soorten geldt een broedseizoen van 15 maart tot en met 15 juli. Wanneer vóór het broedseizoen wordt gestart met de schadelijke werkzaamheden, is de kans zeer gering dat daar broedvogels gaan nestelen.

Rode Lijsten

Nederland heeft voor een aantal bedreigde en kwetsbare planten- en diergroepen Rode Lijsten samengesteld. De doelstelling van de Rode Lijst is het bieden van duurzame bescherming aan een soort en zijn leefgebied. De Rode Lijst bestaat uit Nederlandse soorten die vanwege hun aantalsverloop of kwetsbaarheid speciale aandacht nodig hebben om hun voorkomen in ons land veilig te stellen. Hoewel de Rode Lijsten voor de meeste soortgroepen officieel door het ministerie van LNV zijn vastgesteld, hebben ze geen juridische status. Een aantal Rode-Lijstsoorten is ondergebracht in de Flora- en faunawet.



Figuur 2
Ligging van het plangebied in de omgeving.

3. VOORGENOMEN PLANNEN

3.1. HUIDIGE SITUATIE

Situering en terreinkenmerken

Het plangebied bevindt zich in het centrum van de bebouwde kom van Heerenveen en ligt ingeklemd tussen het Breedpad, de Herewal en de Trambaan (figuur 1). Het gebied meet ongeveer 160 bij 140 meter. Het gebied is voor een groot deel verhard en omvat een parkeerterrein en een aantal gebouwen, die fungeren als terminal voor de streekbussen. Hier en daar bevindt zich op het terrein dicht struikgewas. Het zuidelijk deel van het plangebied wordt begrensd door een waterloop dat langs het Breedpad loopt. In het plangebied zelf ligt geen water. Het gebied is tamelijk druk met verkeer en heeft een stedelijk karakter.

3.2. INRICHTINGSPLANNEN

De plannen zijn om een deel van het plangebied in te richten met nieuwbouw. Hiertoe zal een deel van de gebouwen in het gebied worden gesloopt. Daarnaast wordt een deel van het struikgewas verwijderd en wordt de verharding deels opgebroken. De waterloop die in het zuiden het plangebied begrenst blijft bewaard.

4. GEBIEDSBESCHERMING

4.1. INLEIDING

Bij een ecologische beoordeling dient onderzocht te worden of de beoogde plannen een bedreiging vormen voor beschermde (natuur)gebieden in de regio. De volgende vragen komen daarbij aan de orde:

1. Liggen er beschermde (natuur)gebieden in het plangebied of nabije omgeving?
2. Heeft de activiteit mogelijk (significant) negatieve gevolgen voor de beschermde gebieden (externe werking)?
3. Zijn die gevolgen te voorkomen?
4. Welke consequenties heeft dat voor de plannen (conclusies)?

Binnen de Vogel- en Habitatrichtlijn vormen de eerste drie vragen de zogenaamde 'Voortoets'.

4.2. BESCHERMDE GEBIEDEN IN OF NABIJ PLANGEBIED

Vogelrichtlijngebieden

Ligging

Het plangebied maakt geen deel uit van een Speciale beschermingszone (SBZ) in het kader van de Vogelrichtlijn (Vogelrichtlijngebied). Het meest nabijgelegen Vogelrichtlijngebied is 'De Deelen'. Deze SBZ ligt op ongeveer 6 kilometer ten noorden van het plangebied.

(Significante) effecten

Gezien de relatief grote afstand en het landgebruik/karakter van het tussenliggende gebied, is het onwaarschijnlijk dat de beoogde plannen een effect op deze SBZ hebben.

Beoordeling

Aangezien er geen sprake is van negatieve effecten, is er vanuit de Vogelrichtlijn geen bezwaar tegen de plannen.

Habitatrichtlijngebieden

Ligging

Het plangebied maakt geen deel uit van een Speciale beschermingszone (SBZ) in het kader van de Habitatrichtlijn. Het meest nabijgelegen Habitatrichtlijngebied is 'Wijnjeterper Schar en Terwispeler Groot-schar', dat ongeveer 12 km ten noordoosten van het plangebied ligt.

(Significante) effecten

Gezien de relatief grote afstand en het landgebruik/karakter van het tussenliggende gebied, is het onwaarschijnlijk dat de beoogde plannen een effect hebben op deze SBZ.

Beoordeling

Aangezien er geen sprake is van negatieve effecten is er vanuit de Habitatrichtlijn geen bezwaar tegen de plannen.

Ecologische hoofdstructuur

De Ecologische hoofdstructuur (EHS) is onderdeel van het rijksbeleid voor een netwerk van natuurgebieden door Nederland. De Ecologische hoofdstructuur omvat kerngebieden (natuurreservaten), natuurontwikkelingsgebieden en ecologische verbindingzones. De ligging van deze gebieden in de provincie Fryslân (de provinciale ecologische hoofdstructuur; PEHS), is vastgelegd in het Streekplan (Provincie Fryslân 1994).

Ligging

Het plangebied behoort niet tot de PEHS, nog tot een verbindingzone. Het meest dichtstbijzijnde kerngebied van de PEHS is 'De Deelen', dat ongeveer 5 km ten noorden ligt van Heerenveen (Provincie Fryslân 1994). Dit natuurgebied is ook aangewezen als SBZ in het kader van de Europese Vogelrichtlijn.

(Significante) effecten

Gezien de relatief grote afstand en het landgebruik/karakter van het tussenliggende gebied, is het onwaarschijnlijk dat het beoogde plan een effect heeft op de PEHS.

Beoordeling

Aangezien er geen sprake is van negatieve effecten, is er vanuit het Structuurschema Groene Ruimte geen bezwaar tegen de plannen.

Overige gebiedsbescherming

Gebieden kunnen als 'overig' natuurgebied beschermd zijn via de Natuurbeschermingswet (Nb-wet) of het bestemmingsplan buitengebied. Gebieden die onder de Natuurbeschermingswet vallen zijn bijvoorbeeld terreinen van Staatsbosbeheer (de Staatsnatuurmonumenten) en bezittingen van Natuurmonumenten of de provinciale landschappen (Beschermden Natuurmonumenten).

Het plangebied nog de directe omgeving kent een beschermde status als natuurreservaat.

4.3. CONCLUSIE

Vanuit het oogpunt van gebiedsbescherming zijn er geen bezwaren met betrekking tot de plannen.

5. SOORTBESCHERMING

5.1. INLEIDING

In hoofdstuk 5 worden de volgende vragen beantwoord:

1. Komen in het plangebied beschermde en kritische soorten en vegetaties voor?
2. Zo ja, worden deze bij realisatie van het plan geschaad en kan dat voorkomen worden?
3. Zijn er vanuit de Flora- en faunawet bezwaren tegen de plannen en zijn dientengevolge ontheffingsaanvragen nodig?

Soorten en vegetaties

Voor de eerste stap is veldonderzoek uitgevoerd en zijn overzichtswerken, websites, informatie van derden en andere bronnen geraadpleegd. Er is daarbij vooral gelet op soorten die in het kader van de Flora- en faunawet en de Europese richtlijnen zijn beschermd, soorten die zijn opgenomen in de Rode Lijsten van kwetsbare en bedreigde soorten van Nederland en soorten die een indicatie geven van bepaalde ecologische kwaliteiten van het plangebied.

Bronnen

In onderstaande beschrijvingen van soortgroepen is steeds als eerste bron het Natuurloket geraadpleegd (www.natuurloket.nl). Het Natuurloket geeft een overzicht van de gegevens van de Particuliere Gegevensleverende Organisaties (PGO's), die zijn verenigd in de Vereniging Onderzoek Flora & Fauna (VOFF). De gegevens zijn weergegeven op kilometerhokniveau¹. Aangezien de kilometerhokken niet exact samenvallen met de grenzen van het plangebied, kan het zijn dat de genoemde soorten niet in het plangebied voorkomen. Ook zijn de gegevens soms (tientallen) jaren oud. De beschermde soorten worden op het natuurloket niet bij name genoemd. De gegevens zijn ter betaling wel opvraagbaar.

Daarnaast is in een aantal overzichtswerken en websites nagegaan welke bijzondere en beschermde planten- en diersoorten er in de ruime omgeving van het betreffende plangebied voorkomen. De meeste van deze bronnen presenteren hun gegevens op 5x5 kilometerhokniveau, waardoor de gegevens een ruimer gebied beslaan dan het plangebied.

Veldonderzoek

De natuurwaarden zijn onderzocht aan de hand van een veldbezoek op 15 september. Daarnaast is op dezelfde avond nog een uitgebreid inventariserend onderzoek uitgevoerd naar de aanwezigheid van vleermuizen in het plangebied.

Effecten

Na de beschrijving van de soorten die in en nabij het plangebied voorkomen, volgt een overzicht van de te verwachten effecten van de ingreep op de ecologische kwaliteiten van het plangebied. Deze verstoringen kunnen verder reiken dan de grenzen van het plangebied. We maken hier naar analogie van de voorschriften van LNV in Werken aan Natura 2000

¹ Kilometerhokken: De kaart van Nederland is door de Topografische Dienst verdeeld in blokken van 1 bij 1 km, de zogenaamde kilometerhokken. De plaatsaanduiding van een kilometerhok bestaat uit de coördinaten van de x-as en de y-as die elkaar in de linker onderhoek van het hok snijden.

(ministerie van LNV 2004a) onderscheid in vijf soorten effecten, onder te verdelen in kwantitatieve effecten (winst of verlies van habitats), kwalitatieve effecten (chemische effecten, fysieke effecten en verstoring) en achteruitgang in ruimtelijke samenhang (versnippering).

Beoordeling

Indien negatieve effecten niet voorkomen kunnen worden en verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet overtreden worden, zijn voor bepaalde soorten ontheffingsaanvragen noodzakelijk. In dat geval wordt geadviseerd of daarbij verzachtende en compenserende maatregelen nodig zijn.

Soortgroepen

Hierna wordt per soortgroep aangegeven welke beschermde en kritische soorten voorkomen. Omdat het gebied sterk verstedelijkt is met een beperkt oppervlak aan 'groen' en er geen waterlopen in het gebied voorkomen, worden er geen beschermde weekdieren, tweekleppigen, kreeftachtigen, kevers, mieren en reptielen in het plangebied verwacht.

5.2. VEGETATIE EN PLANTENSOORTEN

Het niet verharde gedeelte in het plangebied bestaat voor het grootste gedeelte uit parkbos/struikgewas met algemene boomsoorten, zoals Schietwilg, Zachte berk, Esdoorn en Gewone es. Hier en daar zijn er verruigde plekken, voornamelijk bestaande uit Harig wilgeroosje. Andere planten die in het plangebied zijn aangetroffen, zijn stikstofminnende soorten, zoals Gewoon herderstasje, Zandhoornbloem, Canadese fijnstraal, Straatgras en Gewone Melkdistel. Zeldzame en wettelijk beschermde plantensoorten zijn niet aangetroffen en worden, gezien het biotoop, hier ook niet verwacht.

Effecten

Door herinrichting zal een deel van de vegetatie verdwijnen. Het gaat hier echter om zeer algemene plantensoorten waarvan de populaties niet in hun voortbestaan worden bedreigd door het voornemen.

Beoordeling

Omdat er geen beschermde plantensoorten in het plangebied voorkomen, treden er geen conflicten op met de geldende wet- en regelgeving.

5.3. LIBELLEN, DAGVLINDERS EN ANDERE INSECTEN

Libellen

Libellen hebben water nodig om zich voort te planten. Omdat het plangebied geen waterlopen bevat, is het gebied ongeschikt als voortplantingsplaats voor libellen. Het water in de waterloop gelegen aan het Breedpad, is van matige kwaliteit en daarom alleen geschikt als voortplantingsplaats voor algemene libellensoorten.

Volgens het natuurloket komt in de omgeving waar het plangebied deel van uitmaakt, een wettelijk beschermde soort voor. Volgens 'De Nederlandse Libellen' van de Nederlandse Vereniging voor Libellenstudie (2002) en EIS (2003) gaat het hier om de Groene glazenmaker, een soort die zich alleen voortplant in uitgestrekte velden Krabbescheer. De

vermelding voor het kilometerhok waar het plangebied in ligt betreft waarschijnlijk een zwervend exemplaar; volgens gegevens van de Provinciale natuurmonitoring komt in het betreffende kilometerhok geen Krabbescheer voor (Provincie Fryslân 2004).

Effecten

Omdat het plangebied niet geschikt is als voortplantingsplaats voor libellen en de waterloop aan het Breedpad niet door het voornemen wordt beïnvloed, zijn er geen effecten op libellen.

Beoordeling

Omdat er geen beschermde libellen in het plangebied voorkomen en er geen effecten optreden, zijn er geen conflicten met de geldende wet- en regelgeving.

Dagvlinders

Het plangebied is voor een groot deel verhard en verstedelijkt. Wettelijk beschermde vlindersoorten worden daarom niet in het plangebied verwacht. Uit de recente verspreidingsatlas 'Dagvlinders in Fryslân' (Vlinderwerkgroep Friesland & De Vlinderstichting 2000) blijkt dat in het plangebied en de omgeving de volgende soorten voorkomen: Citroenvlinder, Klein geaderd witje, Oranjetipje, Boomblauwtje, Atalanta, Kleine vos, Landkaartje, en Bont zandoogje. Volgens het natuurloket komt in het kilometerhok waar het plangebied in ligt een wettelijk beschermde soort voor. Het betreft hier zwervende exemplaren van de Rouwmantel. Deze soort plant zich niet in het plangebied voor. (Vlinderwerkgroep Friesland & De Vlinderstichting 2000).

Effecten

Ten gevolge van de plannen treedt voor bovengenoemde algemene vlinders habitatverlies op. Omdat het hier om algemene soorten gaat, worden de populaties in de omgeving nauwelijks aangetast.

Beoordeling

Omdat er geen stabiele vlinderpopulaties van beschermde soorten in het plangebied voorkomen, zijn er geen conflicten met de geldende wet- en regelgeving.

5.4. VISSSEN

Het Natuurloket geeft aan dat het kilometerhok waar het plangebied deel van uitmaakt, voor vissen niet is onderzocht. Het plangebied zelf is door het ontbreken van open water niet van belang voor vissen. In de waterloop aan het Breedpad komen verschillende algemene vissensoorten voor, zoals Brasem, Snoek, verschillende soorten voorn etc.. Het is niet uitgesloten dat in de wateren langs het plangebied ook wettelijk beschermde soorten voorkomen, zoals Kleine en Grote modderkruiper.

Effecten

De nieuwbouw wordt aangesloten op het riool. Ook zal tijdens de bouwwerkzaamheden geen lozingen plaatsvinden op het aangrenzende water. De waterkwaliteit van de waterloop zal niet worden beïnvloed door het voornemen. Effecten op het waterleven en eventueel wettelijk beschermde vissen zijn daarom niet te verwachten.

Beoordeling

Omdat er geen negatieve effecten worden verwacht op het waterleven, zijn er geen conflicten met de geldende wet- en regelgeving.

5.5. AMFIBIEËN EN REPTIELEN

Amfibieën

Algemeen

Amfibieën – kikkers, padden en salamanders – gebruiken in de loop van het jaar verschillende biotopen. Voor de voortplanting zijn ze gebonden aan water – liefst stilstaand water zonder al te veel vis – waarin ze hun eieren kunnen afzetten. Kikkers zetten hun eieren af in klompen (kikkerdril), padden in snoeren en salamanders vouwen hun eitjes stuk voor stuk in blaadjes van waterplanten. De ei-afzet vindt plaats van het vroege voorjaar (Heikikker, Gewone pad, Bruine kikker) tot in de voorzomer (Groene kikker). De volwassen dieren kruipen na de voortplanting op het vasteland, evenals wat later de jonge dieren. De amfibieën trekken dan naar het zomerbiotoop: drogere delen met veel dekking, zoals grazige en ruige terreinen, waar ze zich kunnen schuilhouden en voedsel kunnen zoeken (insecten). In het najaar zoeken ze hun winterbiotoop op. De meeste groene kikkers overwinteren in het water en zoeken bescherming tegen de kou in de dikke modderlaag op de onderwaterbodem. Andere kikkers, padden en salamanders kruipen weg in de modder, onder huizen, tussen boomwortels, onder stapels hout en dergelijke.

Soorten in of nabij het plangebied

Het Natuurloket geeft aan dat het kilometerhok waar het plangebied deel van uitmaakt, voor amfibieën niet is onderzocht. Door het ontbreken van water is het plangebied ongeschikt als voortplantingsplaats voor amfibieën. Wellicht dat in de waterloop van het Breedpad algemene amfibiesoorten zich voortplanten, zoals Grote groene kikker, Bruine kikker, Gewone pad en de Kleine watersalamander (www.ravon.nl, Bergmans & Zuiderwijk 1986, Ravon 2004). Deze soorten kunnen in de struwelen in het plangebied foerageren en/of hun winterverblijf kiezen.

Effecten

Voor de amfibieën zijn delen van het plangebied potentieel overwinterings- of foerageergebied. Door het verwijderen van vegetatie zal een deel van het foerageergebied voor een aantal algemene amfibieën verdwijnen. Om te voorkomen dat amfibieën door werkzaamheden worden gedood, wordt aanbevolen om niet met grote machines de 'rommelhoekjes' op te ruimen, maar deze in eerste instantie handmatig te verwijderen, zodat de dieren het gebied kunnen verlaten. In de winterperiode moet worden gelet op overwinterende dieren in de rommelhoekjes. Deze dieren kunnen worden gevangen en op een andere plaats uitgezet.

Beoordeling

Alle amfibieën in en rond het plangebied vallen in de lichte categorie van de Flora- en faunawet (Hoofdstuk 2). Voor deze soorten is geen ontheffing nodig.

5.6. VOGELS

In en direct rond het plangebied broeden en foerageren alleen algemene vogelsoorten die karakteristiek zijn voor bebouwde gebieden met groen. Het gaat hier dan vooral om verschillende soorten mezen, Merel, mus, Spreeuw, Winterkoning, Roodborst, Roek etc.

Kritische soorten worden niet in het plangebied verwacht. Watervogels zullen nauwelijks voorkomen in het plangebied.

Effecten

Een deel van de struwelen en bomen zal worden gerooid. Hiermee verdwijnt een aantal potentiële plekken waar broedvogels kunnen broeden. Het gaat hier om niet kritische vogelsoorten, die echter conform de Flora- en faunawet een beschermde status genieten.

Omdat het plangebied en de omgeving in de huidige situatie al worden gebruikt door mensen, is er reeds sprake van verstoring van algemene broedvogels. De bouwwerkzaamheden kunnen zorgen voor een tijdelijke toename van deze verstoring. Hierbij moet vooral worden gedacht aan verstoring van broedvogels die zich ophouden in de struwelen in het plangebied.

De Vogelrichtlijn vereist dat kritieke bouwwerkzaamheden, zoals het weghalen van bomen en struiken, het afgraven van grond en het bouwrijp maken van het plangebied, voor aanvang van het broedseizoen (het broedseizoen ligt tussen 15 maart en 15 juli) worden uitgevoerd. Zo wordt geen schade aan broedende vogels en hun nesten toegebracht en is de kans klein dat daar broedvogels gaan nestelen. Daarbij is het van belang om de werkzaamheden zo uit te voeren dat geen nieuwe broedgelegenheid wordt gecreëerd. Dit kan bijvoorbeeld door gekapt hout weg te halen en zandwallen af te dekken zodat Oeverwaluwen er niet in kunnen nestelen. Wanneer tijdens de werkzaamheden vogels alsnog in het plangebied gaan broeden, dienen de werkzaamheden te worden stilgelegd.

Beoordeling

Voor broedvogels geldt dat, mits buiten het broedseizoen (het broedseizoen omvat de periode van 15 maart tot 15 juni) wordt gestart met de werkzaamheden, er geen conflicten met de Flora- en faunawet optreden.

5.7. VLEERMUIZEN

Algemeen

Van de zoogdieren zijn de vleermuizen de zwaarst beschermde groep. Daarom wordt aan deze dieren een aparte paragraaf besteed.

Soorten in of nabij het plangebied

Het Natuurloket meldt voor het kilometerhok waarvan het plangebied deel uitmaakt, door de Flora- en faunawet beschermde zoogdieren. De meeste soorten hiervan betreffen waarschijnlijk vleermuizen. Volgens de Atlas van de Nederlandse vleermuizen (Limpens *et al.* 1997) komen in het 5x5-kilometerhok waarin het plangebied ligt, zeven soorten vleermuizen voor: Franjestaart, Watervleermuis, Meervleermuis, Gewone dwergvleermuis, Ruige dwergvleermuis, Rosse vleermuis en Laatvlieger. Deze soorten vallen onder de zwaarbeschermde soorten van de Flora- en faunawet. De Flora- en faunawet beschermt de zomer- en winterkolonies tegen verstoring en vernietiging. Ook belangrijke foerageerroutes moeten gespaard blijven.

Op de avond van 15 september 2004 is een inventariserend onderzoek uitgevoerd naar de aanwezigheid van vleermuizen in het plangebied. Tijdens het onderzoek is vastgesteld dat het gebied gebruikt wordt door foeragerende Gewone dwergvleermuizen en Ruige dwergvleermuizen. Bij de te slopen gebouwen zijn geen uitvliegende vleermuizen

waargenomen; het is daarom onwaarschijnlijk dat de gebouwen in de periode dat het gebied is onderzocht, verblijfplaatsen van vleermuizen herbergden.

Effecten

Het plangebied maakt deel uit van het foerageergebied van algemene vleermuizen. Kap- en bouwactiviteiten in het kader van het voornemen, kunnen zorgen voor een tijdelijke verstoring van de directe omgeving. De wijde omgeving van het plangebied biedt vele mogelijkheden voor de genoemde vleermuissoorten en het relatief kleine plangebied speelt hierin slechts een kleine rol. De verwachting is dat na inrichting het gebied weer deel zal uitmaken van het foerageergebied van genoemde soorten. Het voornemen heeft daarom geen effect op het voortbestaan van vleermuizen in de regio.

Tijdens het veldonderzoek van 15 september 2004 zijn er geen verblijfplaatsen van vleermuizen in de gebouwen vastgesteld. Vleermuizen kunnen echter regelmatig wisselen van verblijf. Omdat de gebouwen in principe geschikt zijn voor vleermuizen, moet vlak voor de sloopwerkzaamheden nogmaals worden onderzocht of er in de gebouwen verblijfplaatsen zijn van vleermuizen.

Beoordeling

Met betrekking tot foeragerende vleermuizen zijn er geen effecten en daarom geen conflicten met de geldende wet- en regelgeving.

Indien in de te slopen gebouwen verblijfplaatsen van vleermuizen voorkomen, treedt bij sloop een conflict op met de Flora- en faunawet. In dat geval dient ontheffing te worden aangevraagd en geldt de 'uitgebreide toets'. Naar het voorkomen van verblijfplaatsen moet vlak voor de sloop nog aanvullend onderzoek worden gedaan.

5.8. OVERIGE ZOOGDIEREN

Raadpleging van het Natuurloket laat zien dat het kilometerhok waar het plangebied deel van uitmaakt, voor zoogdieren slecht is onderzocht. Vermeld wordt dat in (de omgeving van) het plangebied door de Flora- en faunawet beschermde zoogdieren voorkomen. Waarschijnlijk zijn hier ook vleermuizen bij. De verspreidingsatlas van zoogdieren (Broekhuizen *et al.* 1992,) geeft aan, dat in het 5x5 kilometerhok waarin het plangebied valt - buiten vleermuizen - de volgende algemene, maar beschermde zoogdieren zijn aangetroffen: Egel, Bosspitsmuis, Dwergspitsmuis, Huisspitsmuis, Mol, Vos, Rosse woelmuis, Woelrat, Veldmuis, Hermelijn, Wezel, Bunzing, Ree, Haas en Konijn. Gezien het biotoop, is het niet waarschijnlijk dat de Ree, Hermelijn, Haas en Bunzing het plangebied bezoeken.

Effecten

Als gevolg van de plannen treedt voor de aanwezige algemene zoogdieren een beperkt habitatverlies op. Het gaat hier alleen om algemene soorten waarvan het voortbestaan in de omgeving van het plangebied niet wordt bedreigd door het voornemen.

Beoordeling

Alle algemene zoogdieren in en rond het plangebied vallen in de lichte categorie van de Flora- en faunawet (Hoofdstuk 2). Voor deze soorten is geen ontheffing nodig.

5.9. SAMENVATTENDE TABEL

In onderstaande tabel is samengevat welke beschermde en kritische soorten (waarschijnlijk) in het plangebied en omgeving voorkomen. Aangegeven is voor welke soorten ontheffing moet worden aangevraagd en of daarbij aanvullende voorwaarden gelden om negatieve effecten op de beschermde soorten te voorkomen.

Tabel 1.

Overzicht van beschermde en kritische planten- en diersoorten die in het plangebied en omgeving voorkomen, met hun status volgens de Flora- en faunawet en Rode Lijsten. Rode Lijst (RL) met als categorieën: gevoelig, kwetsbaar, bedreigd en ernstig bedreigd. Voorkomen: + = aanwezig, - = afwezig, (+) = mogelijk aanwezig gezien biotoop en verspreiding, maar niet vastgesteld. Bij vleermuisen: f = foeragerend. v = verblijfplaats.

Soorten per categorie Ff-wet	Plan- gebied	Om- geving	Rode lijst met status	Ontheffingsaanvraag nodig?
Categorie 1 (lichte bescherming)				
Gewone pad	(+)	+	-	Nee
Grote groene kikker	(+)	+	-	Nee
Bruine kikker	(+)	+	-	Nee
Kleine watersalamander	(+)	+	-	Nee
Overige inheemse zoogdieren: Bosspitsmuis, Egel, Dwergspitsmuis, Huisspitsmuis, Mol, Vos, Rosse woelmuis, Woelrat, veldmuis, Wezel, Haas, Konijn.	(+)	+	-	Nee
Categorie 2 (middelzware bescherming)				
Alle inheemse broedvogels	(+)	+		Nee, mits voorwaarden opgevolgd
Categorie 3: (zwaarbeschermde soorten)				
Meervleermuis	(v) -	+	-	Aanvullend onderzoek vlak voor sloop
Gewone dwergvleermuis	(v) f	+	-	Aanvullend onderzoek vlak voor sloop
Gewone baardvleermuis	(v) -	+	-	Aanvullend onderzoek vlak voor sloop
Franjestaart	(v) -	+	kwetsbaar	Aanvullend onderzoek vlak voor sloop
Watervleermuis	-	+	-	Nee
Ruige dwergvleermuis	(v) f	+	-	Aanvullend onderzoek vlak voor sloop
Rosse vleermuis	-	+	-	Nee
Gewone grootoorvleermuis	(v) -	+	-	Aanvullend onderzoek vlak voor sloop
Laatvlieger	(v) -	+	-	Aanvullend onderzoek vlak voor sloop

6. CONCLUSIES

Dit hoofdstuk vat de conclusies uit de hoofdstukken 4 en 5 samen. Duidelijk wordt of de plannen op bezwaren vanuit de ecologische wet- en regelgeving stuiten of ongewijzigd doorgang kunnen vinden. Ook wordt aangegeven of nader onderzoek is vereist. Indien er bezwaren zijn, wordt aangegeven welke vervolgstappen nodig zijn.

Beoordeling in het licht van de wet- en regelgeving

Om de vraag te beantwoorden of de plannen stuiten op bezwaren in het kader van ecologische wet- en regelgeving, moet vlak voor de sloop van de gebouwen nog onderzoek worden gedaan naar het voorkomen van verblijfplaatsen van vleermuizen. Indien uit een dergelijk vervolgonderzoek blijkt dat in het te slopen gebouw geen vleermuizen verblijven, zijn de plannen niet in strijd met de Flora- en faunawet of met soortbescherming zoals geregeld in de Habitatrichtlijn. Er hoeft dan geen ontheffing te worden aangevraagd. Indien blijkt dat er wel vleermuizen aanwezig zijn, moet voor deze categorie 3 soorten ontheffing worden aangevraagd. Dit houdt in dat er zware toetsing dient plaats te vinden (zie paragraaf 2.2).

Verder gelden er voor de werkzaamheden geen bezwaren in het kader ecologische wet- en regelgeving, mits wordt voldaan aan de volgende voorwaarde:

- De Vogelrichtlijn vereist dat kritieke bouwwerkzaamheden, zoals het weghalen van bomen en struiken en het slopen van gebouwen waar vogels broeden, buiten het broedseizoen (het broedseizoen ligt tussen 15 maart en 15 juli) worden uitgevoerd. Zo wordt geen schade aan broedende vogels en hun nesten toegebracht. Daarbij is het van belang om de werkzaamheden zo uit te voeren dat geen nieuwe broedgelegenheid wordt gecreëerd. Dit kan bijvoorbeeld door gekapt hout weg te halen en zandwallen af te dekken zodat Oeverzwaluwen er niet in kunnen nestelen. Wanneer tijdens de werkzaamheden vogels alsnog in het plangebied gaan broeden, dienen de werkzaamheden te worden stilgelegd.

7. VERVOLGTRAJECT

7.1. VERVOLGONDERZOEK

Om de aanwezigheid van mogelijke verblijfplaatsen van vleermuizen in de gebouwen van het stationsgebied, moet nog onderzoek plaatsvinden in de periode dat vleermuizen actief zijn, globaal in de periode april tot september. Onderzoek in de wintermaanden naar verblijfplaatsen is niet mogelijk omdat deze soorten in de periode oktober tot eind maart overwinteren. Voorafgaande aan de sloopwerkzaamheden wordt met behulp van een zogenaamde batdetector in avond-of ochtendschemering gekeken of vleermuizen in en uit het gebouw vliegen.

Indien vleermuizen in deze periode niet blijken voor te komen in de gebouwen, kunnen de werkzaamheden zonder onderbreking worden verricht. Indien vleermuizen wel voorkomen, dient een ontheffingsaanvraag ingediend te worden voor uitvoering van de geplande sloopwerkzaamheden. In de onderstaande paragraaf wordt ingegaan op de te volgen procedure als de vleermuizen wel in het gebouw verblijven.

7.2. ONTHEFFINGSAANVRAAG SOORTEN

Indien uit het aanvullend vleermuizenonderzoek mocht blijken dat in de gebouwen vleermuizen voorkomen, moet een ontheffingsaanvraag worden aangevraagd. Hieronder wordt de procedure geschetst.

Ontheffingsformulieren

Indien ontheffing wordt aangevraagd, moeten de soorten worden ingevuld op het aanvraagformulier 'Aanvraag ontheffing Flora- en faunawet (Ontheffing voor ruimtelijke ingrepen)'. Dit formulier is verkrijgbaar via de Infotheek van het ministerie van LNV, tel: 0800 – 2233322 of te downloaden via het internet (<http://www.hetlnvloket.nl>. Kies: Onderwerpen, Vergunning/verklaring, Flora- en faunawet, ontheffing voor ruimtelijke ingrepen).

Ontheffingsaanvragen moeten ingediend worden bij de Dienst Regelingen van het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit te Dordrecht.

Op het formulier dient te worden aangegeven welke artikelen bij de uitvoering van de plannen worden overtreden. Het gaat in dit geval om de volgende artikelen:

Artikel 9.

Het is verboden dieren behorende tot een beschermde inheemse soort te doden, te verwonden, te vangen, te bemachtigen of met het oog daarop op te sporen.

Artikel 10.

Het is verboden dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, opzettelijk te verontrusten.

Artikel 11.

Het is verboden nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te beschadigen, te vernielen, uit te halen, weg te nemen of te verstoren.

Artikel 12.

Het is verboden eieren van dieren behorende tot een beschermde inheemse soort te zoeken, te rapen, uit het nest te nemen, te beschadigen of te vernielen.

Toetsing

Voor beschermde soorten van de tweede categorie wordt de ontheffingsaanvraag beoordeeld volgens de 'lichte toets'. Hierbij wordt getoetst of de plannen geen afbreuk doen aan de gunstige staat van instandhouding van de soort. Voor de zwaar beschermde soorten van de derde categorie, geldt de 'uitgebreide toets'. Hierbij wordt getoetst aan drie criteria:

- 1) de plannen doen geen afbreuk aan de gunstige staat van de instandhouding van de soort;
- 2) er is geen alternatief;
- 3) er is sprake van een in de wet genoemd belang.

Om voor ontheffing in aanmerking te komen is meestal compensatie van natuurwaarden noodzakelijk. Ook zijn vaak mitigerende (verzachtende) maatregelen nodig. De compensatie moet gerealiseerd zijn voordat de aantasting begint.

Projectplan

Bij de aanvraag moet een projectplan worden bijgevoegd met alle relevante informatie die nodig is om een beoordeling van de aanvraag mogelijk te maken. Dit omvat o.a. een beschrijving van de activiteiten, inclusief de voorgenomen maatregelen om schade aan de beschermde dier- en plantensoorten tot een minimum te beperken en eventuele verzachtende (mitigerende) en/of compenserende maatregelen. Als de ecologische beoordeling voorwaarden bevat, dient in het projectplan duidelijk tot uitdrukking te komen dat de aanvrager deze uitvoert.

Bij een ontheffingsaanvraag voor soorten van de derde categorie, dient ook het maatschappelijke belang van de ingreep beargumenteerd te worden. Daarnaast moet verslag worden gedaan van een onderzoek naar alternatieven met een onderbouwing van de gemaakte keuze. Een alternatief moet ruimer worden opgevat dan alleen een alternatieve locatie. Ook alternatieve oplossingen voor het probleem dat aan de plannen ten grondslag ligt moet worden onderzocht.

Alternatieven

Er zijn wellicht mogelijkheden om de bezwaren vanuit de ecologische wet- en regelgeving te ondervangen door aanpassing van de plannen. Dit reikt echter verder dan het bestek van deze onderzoeksopdracht.

Bezwaren

De behandeling loopt volgens de procedure van Algemene wet bestuursrecht. Tegen de beschikking van de minister van LNV kan binnen een termijn van zes weken bezwaar worden aangetekend.

LITERATUUR

- Bergmans, W. & A. Zuiderwijk 1986. Atlas van de Nederlandse Amfibieën en Reptielen en hun bedreiging. Vijfde Herpetologeografisch verslag. Lacerta/ KNNV Uitgeverij, Hoogwoud.
- Broekhuizen, S., B. Hoekstra, V. van Laar, C. Smeenk & J.B.M. Thissen (eds.) 1992. Atlas van de Nederlandse zoogdieren. Stichting Uitgeverij Koninklijke Nederlandse Natuurhistorische Vereniging, Utrecht.
- EIS-Nederland, De Vlinderstichting & Nederlandse Vereniging voor Libellenstudie 2003. Waarnemingenverslag dagvlinders, libellen en sprinkhanen. EIS-Nederland, Leiden / De Vlinderstichting, Wageningen / Nederlandse Vereniging voor Libellenstudie, Assen.
- Limpens, H.J.G.A., K. Mostert & W. Bongers (eds.) 1997. Atlas van de Nederlandse Vleermuizen. Onderzoek naar verspreiding en ecologie. Stichting Uitgeverij Koninklijke Nederlandse Natuurhistorische Vereniging, Utrecht.
- Ministerie van LNV 2003 Ondernemen en de Flora- en faunawet. Ministerie van LNV, Den Haag.
- Ministerie van LNV 2004a. Werken aan Natura 2000. Handreiking voor de bescherming van de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden. Concept Ministerie van LNV, Den Haag.
- Nederlandse Vereniging voor Libellenstudie 2002. De Nederlandse libellen (Odonata). Nederlandse fauna 4. Nationaal Natuurhistorisch Museum Naturalis, KNNV Uitgeverij & European Invertebrate Survey-Nederland, Leiden.
- Provincie Fryslân 1994. Streekplan Friesland 1994. Vastgesteld door Provinciale Staten van Friesland, 30 maart 1994.
- Provincie Fryslân 2004. Nieuwsbrief 2. Project Groene Glazenmaker Fryslân. (29 juli 2004).
- RAVON 2004. Waarnemingsoverzichten 2002. RAVON 17: 32-48.
- Vlinderwerkgroep Friesland & De Vlinderstichting 2000. Dagvlinders in Fryslân; het vluchtige vastgelegd. Friese Pers Boekerij, Leeuwarden/ Stichting Uitgeverij Koninklijke Nederlandse Natuurhistorische Vereniging KNNV, Utrecht.

Geraadpleegde internetsites

www.hetlnvloket.nl

www.minlnv.nl/natura2000

www.natuurloket.nl

www.ravon.nl

BIJLAGE 5

Archeologisch onderzoek

*Heerenveen,
Station NS en Heidemeer (Fr.)
Een Inventariserend Archeologisch
Veldonderzoek*

Een onderzoek in opdracht de
gemeente Heerenveen

januari 2006
Steekproefrapport 2005-12/05
ISSN 1871 - 269X

tekst door
drs. Inger Woltinge
en dr. Johan Jelsma

De Steekproef, Archeologisch
Onderzoeks- en Adviesbureau
Hogeweg 3
9801 TG Zuidhorn
telefoon 050 - 5779784
fax 050 - 5779786
internet www.desteckproef.nl
e-mail info@desteckproef.nl

Inleiding

Op twee locaties in de Gemeente Heerenveen is een inventariserend archeologisch veldonderzoek (IVO) uitgevoerd. De resultaten worden per locatie beschreven.

Locatie Station NS

Bij het NS station in Heerenveen, aan de oostzijde van de spoorlijn Zwolle-Leeuwarden is een IVO verricht (zie Figuren 1a en 3a). Het plangebied heeft een oppervlak van 1,2 hectare. Het terrein ligt tussen 1,7 en 2,0 m boven het NAP. Het plangebied bestaat uit een parkeerterrein en een stationsplein en is grotendeels bestraat.

Administratieve gegevens

Provincie	Friesland
Gemeente	Heerenveen
Plaats	Heerenveen
Toponiem	Station NS
Kaartblad	11D
CIS-code	15324
RD-centrumcoördinaten	190,300/552,900
Periode	Vanaf Middeleeuwen

Bureauonderzoek

De bodem in het plangebied zelf is niet gekarteerd vanwege de ligging in bebouwd gebied. Direct grenzend aan het plangebied bestaat de bodem uit een vlierveengrond met zand zonder humuspodzol binnen 120 cm onder het maaiveld (classificatie bodemkaart Vz met grondwatertrap II: gemiddelde hoogste grondwaterstand minder dan 40 cm en gemiddelde laagste grondwaterstand tussen 50 en 80 cm beneden het maaiveld).

Op de Grote Historische Provincie Atlas 1: 25000, Friesland 1853-1856¹ en op de Atlas van Huguenin² is het plangebied weergegeven als weiland. Volgens de Friese Archeologische Monumenten Kaart Extra (FAMKE) kunnen in het plangebied sporen verwacht worden vanaf de Middeleeuwen.

¹ Wolters-Noordhoff Atlasproducties, 1992. *Grote Historische Provincie Atlas, Friesland 1853-1856*, schaal 1:25000. Wolters-Noordhoff, Groningen.

² Versfelt, H.J. & M. Schroor. *De Atlas van Huguenin: Militair-topografische kaarten van Noord-Nederland 1819-1829*. Heveskes Uitgevers, Groningen/Veendam.

In de omgeving van het plangebied is een terrein van hoge archeologische waarde bekend in het Centraal Monumenten Archief (CMA) van de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB) [zie Figuur 2]. Het betreft de kern van het veenontginningsdorp Heerenveen, die dateert uit de Late Middeleeuwen (1050 tot 1500 nC). In het Centraal Archeologisch Archief (CAA) van de ROB is uit het centrum van Heerenveen een drietal vondstmeldingen bekend. Het betreft aardewerk, munten en afvalkuilen uit de Late Middeleeuwen tot de Nieuwe Tijd (1500 tot 1950 nC). Het waardevolle terrein en de archeologische vondsten uit de omgeving van het plangebied zijn opgenomen in Tabel 1.

Tabel 1. Archeologisch waardevolle terreinen en vondsten in de omgeving van plangebied station NS te Heerenveen.

CMA/CAA-nrs.	Datering	Omschrijving	RD-coördinaten
CMA			
15014 (11D-004)	Late Middeleeuwen (LME), 1050 - 1500 nC tot Nieuwe Tijd (NT), 1500 - 1950 nC	kern van veenontginningsdorp Heerenveen	190,877/552,764
CAA			
400449 (11DZ-9)	NT	geglazuurde aardewerkscherf	191,047/552,868
37208 (11DZ-8)	NT	aardewerk, dierlijk bot, afvalkuil, turffundering	190,990/552,800
40038 (11DZ-5)	NT	vier gouden guldens	191,100/552,600

Locatie Heidemeer

Ten zuiden van de straat Heidemeer, ter hoogte van huisnummers 16 tot en met 22 is een IVO verricht (zie Figuren 1b en 3b). Het plangebied heeft een oppervlak van 0,8 hectare. Het terrein ligt tussen 23 en 91 cm boven het NAP. Het plangebied is deels begroeid met gras en deels met bomen en braamstruiken.

Administratieve gegevens

Provincie	Friesland
Gemeente	Heerenveen
Plaats	Heerenveen
Toponiem	Heidemeer
Kaartblad	16B
CIS-code	15322
RD-centrumcoördinaten	191,500/549,900
Periode	Vanaf steentijd

Bureauonderzoek

De bodem in het plangebied bestaat uit een veldpodzol met leemarm en zwak lemig fijn zand (classificatie bodemkaart Hn21 met grondwatertrap IV: gemiddelde hoogste grondwaterstand tussen 40 en 80 cm beneden het maaiveld en gemiddelde laagste grondwaterstand meer dan 120 cm beneden het maaiveld).

Op de Grote Historische Provincie Atlas 1: 25000, Friesland 1853-1856 en op de Atlas van Huguenin is het plangebied weergegeven als weiland. In de directe omgeving van het plangebied geen terreinen van hoge archeologische waarde bekend in het CMA en geen archeologische vondsten in het CAA van de ROB.

Aanleiding en doel

Het onderzoek in de plangebieden Station NS en Heidemeer werden uitgevoerd in opdracht van de Gemeente Heerenveen, vertegenwoordigd door dhr. S. Doelman. De aanleiding voor het onderzoek is de voorgenomen nieuwbouw op beide terreinen.

Het doel van het onderzoek is het in kaart brengen en inschatten van de gaafheid van eventuele archeologische sporen in beide plangebieden.

Heerenveen, Heidemeer en Station .JS

Figuur 2. Bekende archeologische waarden.



Legenda

WAARNEMINGEN

VONDSTMELDINGEN

TOP10 (ic)TDN)

MONUMENTEN

archeologische betekenis

archeologische waarde

hoge archeologische waarde

zeer hoge archeologische waarde

zeer hoge arch waarde, beschermd

0 1 km



ROB
ArchisII

Methoden en technieken

Het meetsysteem

Locatie Station NS

In het plangebied bij het station zijn negen grondboringen verricht. De boringen zijn geplaatst daar waar geen bestrating of beton aanwezig was. Boring 8 is net buiten de begrenzing van het plangebied gezet vanwege de aanwezigheid van een fietstunneltje binnen het plangebied.

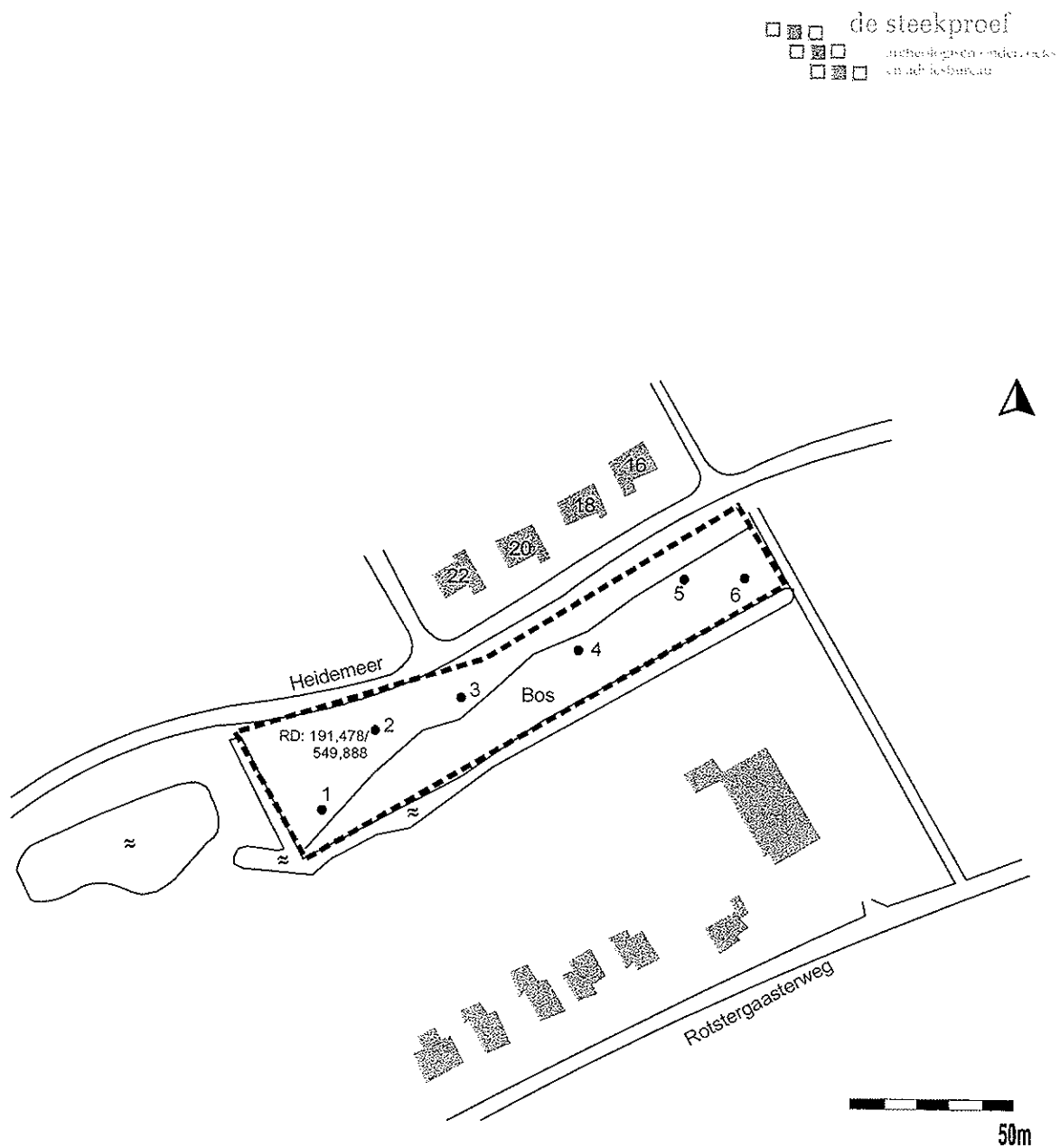
De RD-coördinaten van boring 7 zijn gemeten met behulp van het Global Positioning System (GPS). Voor de precieze locaties van de boringen wordt verwezen naar Figuur 3a.

Locatie Heidemeer

Op het terrein aan de Heidemeer zijn zes grondboringen verricht, zo gelijkmatig mogelijk verspreid over het terrein. De locaties van de boringen zijn ingemeten met behulp van het GPS en aan de hand van de bestaande bebouwing. Zie Figuur 3b voor de exacte ligging van de boringen.

Werkwijze

Er zijn grondboringen uitgevoerd met een 10 cm edelmanboor; hiermee is de kwaliteit van de bodem bepaald. De opgeboorde grond werd gezeefd op een 4 mm zeef en doorzocht op de aanwezigheid van archeologische indicatoren, zoals aardewerk, bewerkt of verbrand vuursteen, metaal, houtskool en cultuurlagen. Op de locatie Station NS is op de boorlocaties de hoogte van het maaiveld ten opzichte van het NAP gemeten. Op de locatie Heidemeer is aan de noord- en zuidgrens van het plangebied om de 20 m de hoogte van het maaiveld ten opzichte van het NAP bepaald.



Figuur 3b. Heerenveen, Heidemeer. Situatietekening met de boorlocaties. De genummerde punten geven de uitgevoerde boringen weer. De begrenzing van het plangebied is met een onderbroken lijn aangegeven.

Resultaten

Het veldwerk vond plaats op 6 januari 2006. De resultaten per boring zijn weergegeven in de Appendix.

Locatie Station NS

De bodem in het plangebied is grotendeels tot op grote diepte verstoord. In één boring (nummer 7) is op een diepte van 175 cm beneden het maaiveld een mogelijke rest van een B-horizont (inspoelingslaag) aangetroffen. De laag is echter verstoord. In geen van de overige boringen is een intact bodemprofiel waargenomen. De bodem bestaat in alle boringen uit sterk verstoorde zandlagen, tot op grote diepte verstoord met puin.

Tijdens het veldwerk zijn in de boringen en aan het oppervlak geen archeologische indicatoren aangetroffen.

Locatie Heidemeer

Op de locatie Heidemeer is een gedeeltelijk intact bodemprofiel aangetroffen. In de boringen 1, 2 en 4 is een deels gaaf podzolprofiel waargenomen. In boringen 1 en 2 is de A-horizont (uitspoelingslaag) niet meer aanwezig, in boring 4 is een restant van deze bodemlaag gevonden. De B-horizont (inspoelingslaag) is in deze drie boringen wel aanwezig. In de andere drie boringen is het podzolprofiel verstoord.

Tijdens het veldwerk zijn in de boringen en aan het oppervlak in het plangebied Heidemeer geen archeologische indicatoren aangetroffen.

Conclusies en advies

Locatie Station NS

De bodem in het plangebied is sterk verstoord. Volgens de FAMKE zijn in het terrein mogelijk archeologische sporen vanaf de Middeleeuwen te verwachten. Aanwijzingen voor dergelijke sporen of sporen uit andere archeologische perioden zijn tijdens het veldwerk in het onderzoeksgebied echter niet gevonden.

Op basis van de resultaten van het veld- en bureauonderzoek concluderen wij dat de kans op onverstoorde archeologische grondsporen op de locatie Station NS klein is. Op basis van de huidige staat van kennis zijn beperkende en/of beschermende maatregelen niet wetenschappelijk verdedigbaar. Vervolgonderzoek wordt voor het plangebied Station NS te Heerenveen dan ook niet noodzakelijk geacht.

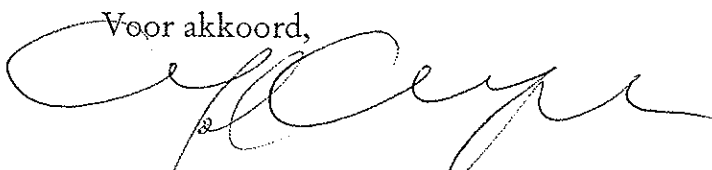
Wel wijzen wij er op dat indien bij werkzaamheden desondanks archeologische vondsten waarden worden aangetroffen, deze volgens de Monumentenwet 1988, artikel 47, gemeld moeten worden bij de gemeente Heerenveen.

Locatie Heidemeer

De bodem in het plangebied deels redelijk intact en deels verstoord. Volgens de FAMKE zijn in het terrein mogelijk archeologische sporen vanaf de steentijd te verwachten. Tijdens het veldwerk in het onderzoeksgebied zijn aanwijzingen voor sporen uit de steentijd of uit andere archeologische perioden echter niet gevonden.

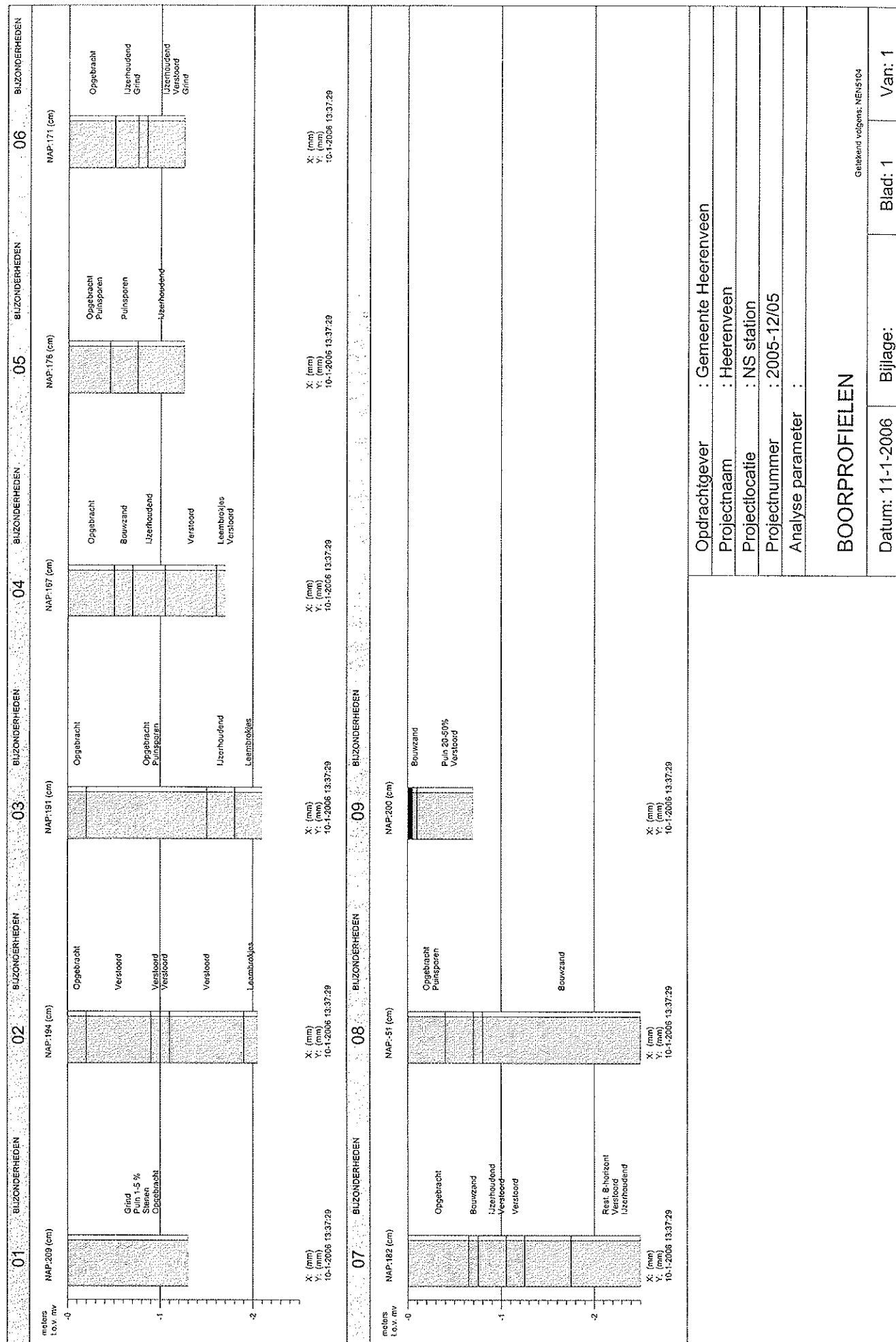
Hoewel de aanwezigheid van archeologische grondsporen in het tamelijk intacte deel van het plangebied Heidemeer niet uit te sluiten is, zijn door het ontbreken van archeologische indicatoren beperkende en/of beschermende maatregelen niet wetenschappelijk verdedigbaar. Vervolgonderzoek wordt voor het plangebied Heidemeer te Heerenveen dan ook niet noodzakelijk geacht.

Wel wijzen wij er op dat indien bij werkzaamheden desondanks archeologische vondsten waarden worden aangetroffen, deze volgens de Monumentenwet 1988, artikel 47, gemeld moeten worden bij de gemeente Heerenveen.

Voor akkoord,

J. Jelsma (senior archeoloog)

Appendix

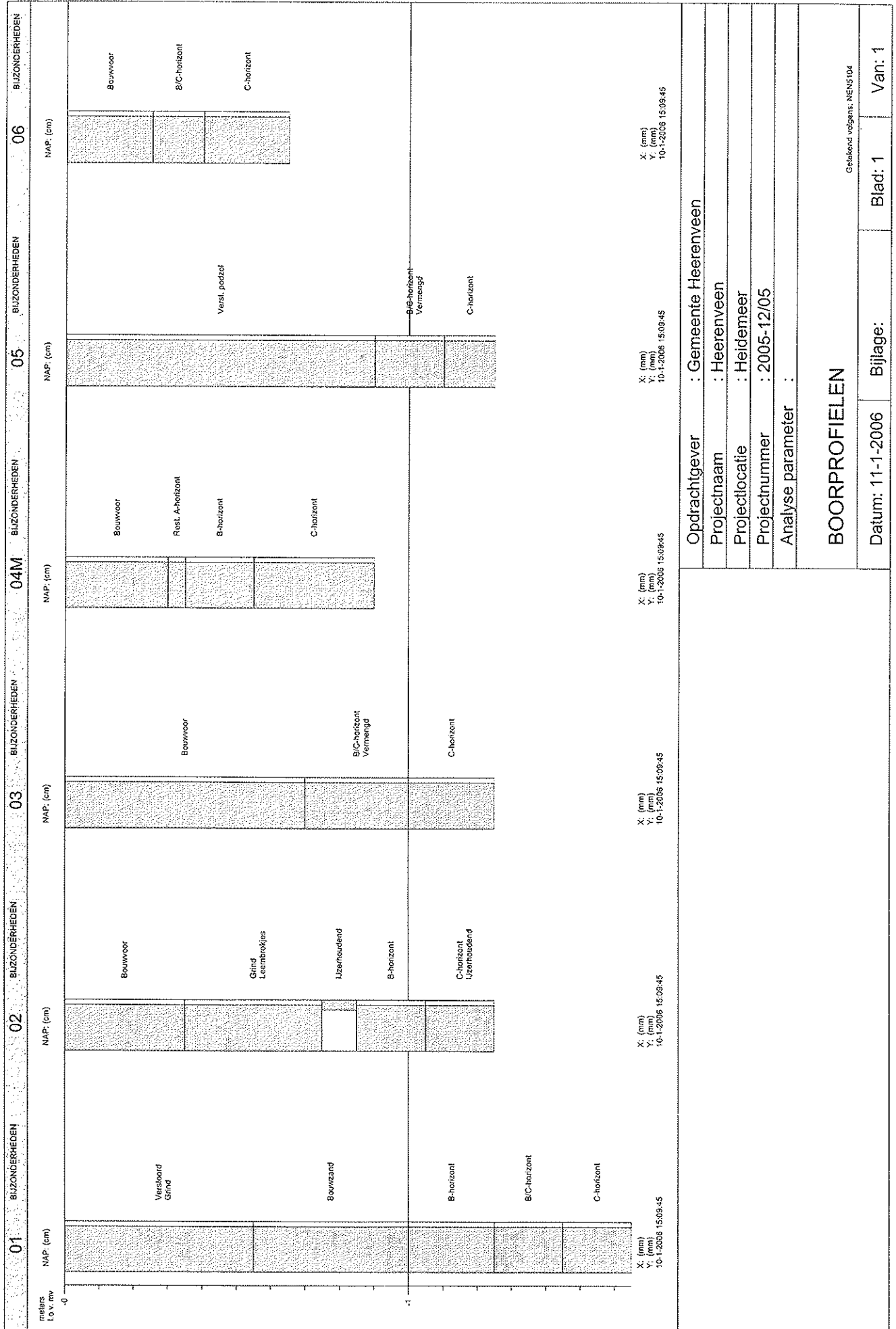
Heerenveen, Station NS en Heidemeer: boorprofielen en bodembeschrijving
volgens NEN5104.



TABEL OVERZICHT VELDWAARNEMINGEN

Opdrachtgever : Gemeente Heerenveen
Projectnaam : Heerenveen
Projectnummer : 2005-12/05
Projectlocatie : NS station

Meetpunt	Traject (cm-mv)	Grondsoort	Kleur	Bijzonderheden(mate) Geur(sterkte)
01 Boring	0 - 130	ZAND matig fijn , zwak siltig,	10YR4/3 bruin	Puin 1-5 % Stenen Opgebracht Grind
02 Boring	0 - 20	ZAND matig fijn , zwak siltig,	10YR2/1 zwart	Opgebracht
	20 - 90	ZAND matig fijn , zwak siltig,	2.5Y6/4 geel	Verstoord
	90 - 100	ZAND matig fijn , zwak siltig,	2.5Y7/3 lgeel	Verstoord
	100 - 110	ZAND matig fijn , zwak siltig,	10YR4/4 bruin	Verstoord
	110 - 190	ZAND matig fijn , zwak siltig,	10YR3/1 zwart	Verstoord
	190 - 205	ZAND matig fijn , zwak siltig,	2.5Y6/2 lgrijs	Leembrokjes
03 Boring	0 - 20	ZAND matig fijn , zwak siltig,	10YR2/1 zwart	Opgebracht
	20 - 150	ZAND matig fijn , zwak siltig,	2.5Y6/4 geel	Puinsporen Opgebracht
	150 - 180	ZAND matig fijn , zwak siltig,	10YR3/3 dbruin	IJzerhoudend
	180 - 210	ZAND matig fijn , zwak siltig,	2.5Y6/2 lgrijs	Leembrokjes
04 Boring	0 - 50	ZAND matig fijn , zwak siltig,	10YR2/1 zwart	Opgebracht
	50 - 70	ZAND matig fijn , zwak siltig,	2.5Y7/2 geel	Bouwzand
	70 - 105	ZAND matig fijn , zwak siltig,	2.5Y6/4 geel	IJzerhoudend
	105 - 160	ZAND matig fijn , zwak siltig,	10YR3/1 zwart	Verstoord
	160 - 170	ZAND matig fijn , zwak siltig,	2.5Y6/2 lgrijs	Leembrokjes Verstoord
05 Boring	0 - 45	ZAND matig fijn , zwak siltig,	10YR2/1 zwart	Opgebracht
	45 - 75	ZAND matig fijn , zwak siltig,	10YR6/3 oranje	Puinsporen
	75 - 125	ZAND matig fijn , zwak siltig,	10YR7/3 loranje	Puinsporen IJzerhoudend
06 Boring	0 - 50	ZAND matig fijn , zwak siltig,	10YR2/1 zwart	Opgebracht
	50 - 75	ZAND matig grof, zwak siltig	10YR5/4 lbruin	Grind IJzerhoudend
	75 - 85	ZAND matig fijn , zwak siltig,	10YR6/4 oranje	
	85 - 125	ZAND matig fijn , zwak siltig,	10YR5/2 lbruin	Grind Verstoord IJzerhoudend
07 Boring	0 - 65	ZAND matig fijn , zwak siltig,	10YR2/1 zwart	Opgebracht
	65 - 75	ZAND matig fijn , zwak siltig,	2.5Y7/1 lgrijs	Bouwzand
	75 - 105	ZAND matig fijn , zwak siltig,	2.5Y6/4 geel	Verstoord IJzerhoudend
	105 - 125	ZAND matig fijn , zwak siltig,	10YR4/6 bruin	Verstoord
	125 - 175	ZAND matig fijn , zwak siltig,	10YR3/1 zwart	
	175 - 250	ZAND matig fijn , zwak siltig,	7.5YR4/4 bruin	IJzerhoudend Verstoord Rest. B-horizont
08 Boring	0 - 40	ZAND matig fijn , zwak siltig,	10YR2/1 zwart	Puinsporen Opgebracht
	40 - 70	ZAND matig fijn , zwak siltig,	10YR7/2 loranje	
	70 - 80	ZAND matig fijn , zwak siltig,	10YR4/6 bruin	
	80 - 250	ZAND matig fijn , zwak siltig,	10YR5/1 grijs	Bouwzand
09 Boring	0 - 5	Beton		
	5 - 10	ZAND matig fijn , zwak siltig,	10YR5/1 grijs	Bouwzand
	10 - 70	ZAND matig fijn , zwak siltig,	10YR4/2 bruin	Verstoord Puin 20-50%



TABEL OVERZICHT VELDWAARNEMINGEN

Opdrachtgever : Gemeente Heerenveen
Projectnaam : Heerenveen
Projectnummer : 2005-12/05
Projectlocatie : Heidemeer

Meetpunt	Traject (cm-mv)	Grondsoort	Kleur	Bijzonderheden(mate) Geur(sterkte)
01 Boring	0 - 55	ZAND matig fijn , zwak siltig,	10YR2/1 zwart	Grind
	55 - 100	ZAND matig fijn , zwak siltig,	10YR7/1 lgrijs	Verstoord
	100 - 125	ZAND matig fijn , zwak siltig,	7.5YR4/4 bruin	Bouwzand
	125 - 145	ZAND matig fijn , zwak siltig,	10YR4/6 bruin	B-horizont
	145 - 165	ZAND matig fijn , zwak siltig,	2.5Y5/4 bruin	B/C-horizont
02 Boring	0 - 35	ZAND matig fijn , zwak siltig,	10YR2/1 zwart	C-horizont
	35 - 75	ZAND matig fijn , zwak siltig,	10YR6/1 lgrijs	Bouwvoor
	75 - 85	LEEM, sterk zandig	5Y5/3 groen	Grind
	85 - 105	ZAND matig fijn , zwak siltig,	7.5YR4/4 bruin	Leembrokjes
	105 - 125	ZAND matig fijn , zwak siltig,	2.5Y5/4 bruin	IJzerhoudend
03 Boring	0 - 70	ZAND matig fijn , zwak siltig,	10YR2/1 zwart	Bouwvoor
	70 - 100	ZAND matig fijn , zwak siltig,	10YR4/6 bruin	B/C-horizont
	100 - 125	ZAND matig fijn , zwak siltig,	2.5Y5/4 bruin	Vermengd
04M Boring	0 - 30	ZAND matig fijn , zwak siltig,	10YR2/1 zwart	C-horizont
	30 - 35	ZAND matig fijn , zwak siltig,	7.5YR4/1 grijs	Bouwvoor
	35 - 55	ZAND matig fijn , zwak siltig,	7.5YR4/4 bruin	Rest. A-horizont
	55 - 90	ZAND matig fijn , zwak siltig,	2.5Y5/4 bruin	B-horizont
05 Boring	0 - 90	ZAND matig fijn , zwak siltig,	10YR2/1 zwart	C-horizont
	90 - 110	ZAND matig fijn , zwak siltig,	10YR6/6 oranje	Verst. podzol
	110 - 125	ZAND matig fijn , zwak siltig,	2.5Y7/3 lgeel	B/C-horizont
06 Boring	0 - 25	ZAND matig fijn , zwak siltig,	10YR2/1 zwart	Vermengd
	25 - 40	ZAND matig fijn , zwak siltig,	10YR6/6 oranje	C-horizont
	40 - 65	ZAND matig fijn , zwak siltig,	2.5Y7/3 lgeel	Bouwvoor

BIJLAGE 6

**Antwoordnota voorontwerp-bestemmingsplan “Stationsgebied”
(Inspraak)**

1. ANTWOORDNOTA INSPRAAK

1. 1. Inspraakprocedure

In de zomer van 2004 is het voorontwerp-bestemmingsplan "Stationsgebied" gereed gekomen. Op grond van de inspraakverordening is aan een ieder de gelegenheid geboden op de inhoud van het bestemmingsplan te reageren.

Het voorontwerp-bestemmingsplan "Stationsgebied" is met ingang van 9 juni 2004 voor een periode van vier weken voor een ieder ter inzage gelegd op het gemeentehuis van Heerenveen alsmede in de Openbare Bibliotheek. Deze terinzagelegging is gepubliceerd in de Heerenveense Courant van 8 juni 2004 alsmede op de website van de gemeente: www.heerenveen.nl. Daarbij is aangegeven dat de mogelijkheid bestaat om tijdens de periode waarin het bestemmingsplan ter inzage ligt, schriftelijke inspraakreacties bij de gemeente in te dienen.

Op dinsdag 22 juni 2004 is er in het gemeentehuis een inspraakavond gehouden. Tijdens deze avond is het plan mondeling toegelicht en was er gelegenheid mondeling op het plan te reageren. Van deze avond is een verslag opgesteld. Een exemplaar daarvan is toegezonden aan de bezoekers van deze avond.

Inspraakreacties zijn ontvangen van de volgende personen en instanties, voor zover niet anders vermeld, allen te Heerenveen:

1.	Huurdersvereniging Bielzen- Stationsstraat Heerenveen	Stationsstraat	117	8441 AX
2.	J. Alferink	Bielzen	45	8441AW
3.	A. de Jong-Dijkstra	Trambaan	2-12	8441 BH
4.	J.C.G.M. Weijters	Trambaan	2-51	8441 BH
5.	A.F. Boersma-Koen	Herenwal	48	8441 BB
6.	Fam. Nieuwland, Fam. Boersma-Mulder	Herenwal	94,95	8441 BC
7.	J.W.R. Bremer	Stationsstraat	5	8441 AX
8.	Rijkenhuis Vastgoed BV Lemmer	Zijlroede	29	8531 PH
9.	K. Tuinman	Herenwal	72	8441 BB
10.	L. Bax, H.M. van der Werf-Koomen	K.R. Poststraat	2-101	8441 ER
11.	S. Bleeker-Nutters	Herenwal	84	8441 BC
12.	J.H. Prins	Herenwal	57	8441 BB
13.	H. Kingma	Trambaan	7	8441 BH
14.	G. de Ruiter	Herenwal	185	8441 BG
15.	R. van Zoelen	Trambaan	20	8441 BH
16.	J.L. de Haan	Trambaan	18	8441 BH
17.	Familie De Winter	Trambaan	14	8441 BH
18.	Familie Siderius	Trambaan	16	8441 BH
19.	GriekTechnisch Installatiebedrijf BV	Herenwal	64/65	8441 BB
20.	Sj. van der Woude, P. Wijnia	Herenwal	67	8441 BB
21.	Alchemare BV	Postbus	363	8440 AJ
22.	P.F. van der Schaar-B.J. van Popta	Herenhof	23	8441 HZ
23.	Yke de Jong, Petra Atsma	Herenhof	27	8441 HZ
24.	mr J. Nijenhuis (namens J. Veeman)	Postbus	612	8440 AP

25.	J.T.J. Hiemstra, T.J.J. Hiemstra	Buizerd	14	8446 KK
26.	Ing. Q. Gerard Adema	Herenhof	33	8441 HZ
27.	Stichting Molen Welgelegen	Altenalaan	28	8443 ED
28.	Fam.G. Bouma	Polderdijk	1001	8441 PL
28a	K. van der Werf	Pr. Bernhardweg	29	8453 XC
29.	L. Hoks	Herenwal	8	8441 AZ
30.	C.A.R. Nip	Herenwal	81	8441 BC
31.	M.F. Haanstra	Gaasterlandlaan	6	8413 CK
32.	R. van den Berg	Stationsstraat	117	8441 AX
33.	T. Wind	Parallelweg	9	8441 AK
34.	R. Bijsterbosch en	Herenhof	31	8441 HZ
35.	Schönveld			
36.	H. Kerstma en	Stationsplein	14	8441 AT
37.	Boersma			
38.	Mw. Kuiper	Dubbel Regel	17	8441 AN
39.	Mw. De Rijke	Parallelweg	11	8441 AR

1. 2. Inspraakreacties

In de inspraakreacties worden verschillende onderwerpen uit het voorontwerp-bestedingsplan aan de orde gesteld. De inspraakreacties worden in deze antwoordnota per onderwerp behandeld. Daarbij is door het vermelden van de volgnummers van de insprekers aangegeven door welke inspreker(s) het onderwerp aan de orde is gesteld. Deze volgnummers komen overeen met de nummering in het hierboven opgenomen overzicht van insprekers.

1.2.1. Woontoren nabij NS-station

De bouw van de woontoren past niet in de landelijke rust van Heerenveen. Deze rust is een voordeel en moet worden behouden. Juist het ontbreken van hoogbouw maakt de plaats aantrekkelijk. Wanneer de gemeente - terecht - probeert om (oudere) mensen in het centrum te laten wonen, moet ook rekening worden gehouden met de mensen die er al wonen. Een torenflat van 40 meter is een bedreiging van hun woonsituatie. De gemeente had in dat geval jaren geleden beter kunnen kiezen voor alleen kantoren rond het station. Het Stationsplein moet blijven zoals het is. Wanneer de gemeente hogere bebouwing wil realiseren, dan kan dat beter bij het Abe Lenstra-stadion. Het zou verder wenselijk zijn als de gemeente eens met de betrokkenen zou spreken.

Verwezen wordt naar een eerdere uitgave waarin wordt aangegeven dat een zelfstandige procedure voor het gebouw zal worden gevoerd. Ook wordt verwezen naar het verslag van een inspraakbijeenkomst op 20 maart 2001: inspreker verwacht nog een duidelijk antwoord op zijn vraag naar eventuele windhinder. (**inspreker 1**)

Hoewel enige hoogbouw bij het station voorstelbaar is, is niet duidelijk waarom het gebouw zo hoog moet worden. De bewoners in de omgeving worden uitzicht en toetredend zonlicht ontnomen, terwijl dit woongenot in de overwegingen van de gemeente toch moet meetellen. Het risico van "valse" windvang is daarbij ook een reden om deze plannen nog eens kritisch te bekijken. Ook zonder hoogbouw blijft Heerenveen een aantrekkelijke plaats. Juist de "dorpse" sfeer is voor veel mensen uit het westen aanleiding hierheen te komen. De gemeente zou er beter aan doen om historische panden te bewaren.

De oude watertoren was een oriëntatiepunt bij uitstek. Ook moet er met z'n allen gewerkt worden aan de sfeer van de plaats Heerenveen, zoals bijvoorbeeld de "doodse" sfeer in de zomermaanden. Wanneer het plan toch doorgang moet vinden dan wordt gevraagd om de toren "lager" uit te voeren, te verplaatsen in noordelijke richting en om voorzichtigheid te betrachten bij wijzigingen aan en rondom het station, aangezien het gebouw destijds internationale waarderingen heeft ontvangen. Hoogbouw zo dicht tegen of op het station, past niet. **(inspreker 2)**

De toren dient alleen als prestige object van de gemeente en zal zeker worden gedrukt wanneer bewoners en medeburgers daar niet tegen ageren en duidelijk maken dat hier dezelfde fout wordt gemaakt als bij de drie Muntflats. Gewezen wordt op artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (planschade). Niemand is gelukkig met de geplande woontoren. Het gebouw heeft ook geen historische waarde. Inspreker verwijst naar de Muntflats die al jaren een probleem zijn en vraagt zich af wat de meerwaarde is van de woontoren. Men heeft hier nu al een racebaan met verkeers- en parkeerdruk. De gemeente wordt uitgenodigd om op zondagmiddag de situatie te bekijken vanaf 7-hoog. **(inspreker 4)**

De voorgestelde toren nabij het station kan niet als markeringsobject dienen voor Heerenveen. Beton- en/of glasblokken lenen zich daar niet voor. Heerenveen heeft bovendien geen markeringspunt nodig. Ook wordt er in deze tijd van GSM- en GPS-technologie geen enkel doel mee gediend. Het wooncomfort in een dergelijke toren levert veel hinder, lawaai en resonantie op. Dus ook hier speelt de vraag naar het waarom van de toren in plaats van comfort en een aantrekkelijke woonomgeving. Er is elders ruimte genoeg. **(inspreker 10)**

Inspreker vraagt of nagegaan is c.q. nog zal worden nagegaan wat de impact is van de slagschaduw van deze toren op de woningen in de nabijheid. **(inspreker 13)**

De toren is het meest waanzinnig idee, in een visie die niet op een geloofwaardige manier te onderbouwen is naar de bewoners van Heerenveen. Dit past bovendien niet in een eerdere visie. Heerenveen heeft geen markeringspunt nodig, maar moet het hebben van de uitstraling van binnen uit. Als omwonende wordt inspreker in vrij uitzicht en privacy aangetast. Bij harde wind zal er geluidsoverlast optreden. Door de hoogte komt het gebouw bedreigend over. Bovendien zal de toren extra verkeer oproepen. De gemeente is dat op onderdeel niet geloofwaardig. Loopt ook dit plan niet toevallig vooruit op de plannen van de NS. De senioren die hier al woonden zijn al ingebouwd door de realisering van het kantoorgebouw van Talant. Straks kijken ze ook tegen een toren aan. **(insprekers 15, 16, 17, 18)**

De toren is het meest waanzinnig idee, in een visie die niet op een geloofwaardige manier te onderbouwen is naar de bewoners van Heerenveen. Hiermee wordt een nieuwe "Munt-flat" gecreëerd. De gemeente heeft een aantal aandachtstrekkers nodig, hoogtepunten. De oude hoogtepunten heeft men afgebroken en nu wil de gemeente de omwonenden opzadelen met nieuwe hoogtepunten. Dit worden geen hoogtepunten maar dieptepunten. Als omwonende wordt inspreker in vrij uitzicht en privacy aangetast. Het gebied zal een vreemde sfeer gaan kennen. Bovendien zal de toren extra verkeer oproepen. De gemeente is dat op onderdeel niet geloofwaardig. Inspreker vraagt zich ook af of de NS op de hoogte is van de plannen en of er niet een nieuw stationsgebouw moet komen. Het huidige station valt in het niet bij de huidige en nieuwe bebouwing. Inspreker vraagt zich verder af of de inwoners van Heerenveeners deze toren wel willen. Volgens hem is dat niet het geval. **(inspreker 16)**

Inspreker snapt de visie van de gemeente niet. Hij verwijst naar voetbalclub Vitesse die ook ooit eens grote plannen had en die nu op zijn gat ligt.

Hij vraagt zich af of de woontoren hem moet wijzen waar hij op de trein moet stappen. **(inspreker 17)**

Er worden herhaaldelijk plannen voor hoogbouw in Heerenveen gesignaleerd met als argument om oriëntatiepunten terug te brengen. Het optrekken van de drie gezusters en het hoog opgroeien van bomen heeft de laatste 50 jaar een nadelige invloed gehad op de vrije windvang van molen "Welgelegen". De recente nieuwbouw van Mariënbosch heeft dat nog eens duidelijk merkbaar gemaakt. Al eerder is bezwaar gemaakt tegen de geplande hoogbouw van 40 meter. De gemeente vond dat toen geen reden om de plannen aan te passen. De vraag is wanneer dat wel het geval is. Nu zijn er weer plannen voor markante hoogbouw aan de Trambaan en straks het Willigenplein. Ieder stap omhoog betekent extra onrust in de wind en een beperking van het draaivermogen van de molen. Aangegeven wordt dat geluidswallen langs de snelweg, hoogbouw en hooggroei de molen aan het gezicht onttrekken. Als monument verliest het zo een deel van zijn waarde en verliest de molen de mogelijkheid om als monument werkzaam te blijven. In 1974 heeft de gemeenteraad blijk gegeven van waardering en de molen te willen behouden als een van de laatst overgebleven monumenten in de stad. De provincie ziet de molen als monument van bovenplaatselijk belang. Dat wordt geconcretiseerd in een vastgelegde jaarlijkse bijdrage van de gemeente en de provinciale bijdrage. Dit moet ook verder gevolgen hebben, maar helaas is door de gemeente noch in een bestemmingsplan, noch in enige toekomstvisie een bescherming vastgelegd voor de molen als werkend monument. Dertig jaar werk door de huidige vrijwillige molenaars dreigt daardoor tot stilstand te komen. Aangedrongen wordt op maatregelen om de goede windvang voor de toekomst veilig te stellen. **(inspreker 27)**

Inspreker ziet geen samenhang tussen enerzijds de geplande en aanwezige kantoren rondom het stationsplein en anderzijds iets dat veel hoger moet. **(inspreker 29)**

In plaats van een woontoren kan ook een mooi en monumentaal stationsgebouw als markant punt gelden. Er is nergens zo'n lelijk station als in Heerenveen. Volgens inspreker zou men er beter aan doen om hier weer een monumentaal stationsgebouw neer te zetten. **(inspreker 30)**

Inspreker vraagt zich af waarom nu precies op het station een woontoren van 40 meter hoog moet komen. Dit past niet in de oude structuur van het gebied. **(inspreker 31)**

Inspreker herinnert de wethouder er aan dat hij een onderzoek van TNO naar windturbulentie heeft toegezegd. **(inspreker 32)**

Reactie:

Op 30 augustus 1993 heeft de gemeenteraad het Structuurplan voor de plaats Heerenveen vastgesteld. Dit plan bevat het planologisch beleid voor de plaats Heerenveen voor een periode van 10-15 jaar. Geconstateerd is dat de omgeving van het NS-station, door de aanwezigheid van een openbaar vervoersknooppunt en de goede ontsluiting door het wegennet, zich goed leent voor de vestiging van kantoren en dienstverlening. Daarom is in dit Structuurplan de omgeving van het station aangewezen als gebied waar zich kantoren en dienstverlening kunnen en mogen vestigen. In het plan is dit aangegeven door de omgeving van het station aan te wijzen als zone waar dienstverlening dominant is.

Ook is in het Structuurplan aangegeven dat hier intensivering van de bebouwing mag plaatsvinden, dat wil zeggen dat de gemeente hier mogelijkheden ziet om ten opzichte van de bestaande bebouwing hier meer en grotere bebouwing te realiseren. Dit uitgangspunt is verder uitgewerkt en gedetailleerd in de Ontwikkelingsvisie Stationsgebied uit 1998. Over deze visie is al eerder de gelegenheid voor inspraak geboden. De gemeente verwijst naar de hiervoor opgestelde Reactienota.

Deze Ontwikkelingsvisie bevat het gewenste stedenbouwkundige beeld voor het station en de omgeving. Zij geeft aan waar de bebouwing bij het station mag komen. Ook geeft zij de globale hoogte van de bebouwing aan. Uitgangspunt is om de bebouwing voor wat betreft hoogte en situering zo te realiseren dat er een afgebakende ruimte voor het station ontstaat. Dit verhoogt de stedenbouwkundige kwaliteit van het gebied.

Ook voorziet deze visie in een hoogteaccent ter hoogte van het station. Hiermee wordt de plaats van het station gemarkeerd. Dit is wenselijk omdat op deze wijze duidelijk wordt dat hier een gebouw staat met een bijzondere functie. Ook om andere redenen vindt de gemeente dit hoogteaccent wenselijk, namelijk als afsluiting van de verbinding tussen station en Rijksweg 32. In zijn algemeenheid vindt de gemeente een enkel hoogteaccent in de bebouwing niet onjuist, omdat enkele hoogteaccenten al van ouds in Heerenveen voorkomen en ook meer in algemene zin kenmerkend zijn voor een dorp of stad. Juist dat betekent een hoogteverschil tussen dit gebouw en de omringende bebouwing. Tenslotte geldt dat deze woontoren ook vanuit planeconomische overwegingen wenselijk is.

De ontwikkelingsvisie voor het stationsgebied is weer verder geconcretiseerd en uitgewerkt in het voorontwerp-bestemmingsplan "Stationsgebied". Dat betekent dat dit bestemmingsplan dus uiteindelijk een verdere uitwerking inhoudt van het planologisch beleid van de gemeente dat reeds is ingezet met het Structuurplan uit 1993.

Hieruit volgt dat de plannen voor het hoogteaccent bij het station passen in een samenhangende planologische visie voor het stationsgebied. Er is dus geen sprake van een op zich zelf staand prestigeobject, maar van verwezenlijking van een coherente stedenbouwkundige visie waar ook de reeds gerealiseerde kantoorgebouwen alsmede het appartementengebouw "Heerenhuys" deel van uitmaken.

De gemeente heeft globaal onderzoek gedaan naar de schaduweffecten van het gebouw. Daaruit blijkt dat in de periode rond 21 december een aantal woningen ten noordoosten hiervan schaduweffecten zullen ondervinden van het gebouw. Omdat deze effecten in tijd beperkt zijn, vindt de gemeente vooralsnog niet deze gevolgen onevenredig zijn. Overigens zullen er binnenkort uitvoeriger schaduwberekening worden uitgevoerd. Deze zullen zo mogelijk al in het ontwerp-bestemmingsplan worden opgenomen en anders bij het ter visie leggen van het ontwerp plan als bijlage worden toegevoegd.

De gemeente zal verder (laten) bekijken of en in hoeverre het gebouw nadelige gevolgen heeft voor wat betreft windhinder. In het ontwerp-bestemmingsplan zal daar verder aandacht aan worden besteed.

Het is de gemeente niet duidelijk op welke wijze de bouw van de toren als bedreiging kan worden opgevat. Daar ziet de gemeente in ieder geval geen aanleiding toe. De problematiek van de hoogbouw in De Greiden is van een andere aard en kan daarom niet vergeleken worden met hoogbouw bij het station.

De hoogbouw in De Greiden dateert uit de jaren '70. Toen werd nog op heel andere wijze gedacht over hoogbouw dan anno 2005. Destijds was het de insteek om op snelle en relatief goedkope wijze te kunnen voorzien in de woningbehoefte, thans is de aandacht veel meer gericht op de kwaliteit van het bouwen en het wonen. Ook de bouwregelgeving bevat nu veel meer eisen aan de wijze van bouwen. Daarnaast is het aantal woningen bij het station veel minder: circa 40 in plaats van 120 in De Greiden. Tenslotte moet nog worden opgemerkt dat er van de zijde van de gemeente ook eisen gesteld zullen worden aan de architectuur van het gebouw.

Opgemerkt moet verder worden dat er ook vanuit inwoners van Heerenveen zelf vraag bestaat naar appartementen en dat er mensen zijn die best wat hoger willen wonen. Ook van buiten de plaats bestaat overigens vraag naar woonruimte in Heerenveen. Het station ligt vlakbij de voorzieningen en is goed bereikbaar. Voor de inwoners die nu al in het gebied wonen, betekent de bouw deze woontoren dat de omgeving zal veranderen. Door de groei van Heerenveen is het echter niet te vermijden dat, zeker in het centrum, de bestaande situatie veranderingen ondergaat.

De gemeente benadrukt dat het stationsgebied geen historisch onderdeel van Heerenveen is. De Herenwal is dat uitdrukkelijk wel. Het gebied rondom het huidige station heeft de bestaande functie pas vanaf halverwege de jaren '80. Dat verklaart ook het verschil in benadering door de gemeente. In zoverre zijn er dan ook geen historische waarden die zich verzetten tegen de realisering van de woontoren.

Voor wat betreft de aangedragen alternatieven, merkt de gemeente op dat het verschuiven van de woontoren in noordelijke richting of het lager uitvoeren hiervan, niet zou passen bij de stedenbouwkundige visie om juist op of nabij het NS-station een hoogteaccent te realiseren. Bovendien zou de toren door verschuiving naar het noorden veel dichterbij de bestaande bebouwing aan de Trambaan-Stationsplein komen te staan. De gemeente deelt de visie dat het stationsgebouw vervangen zou moeten worden door een markant monumentaal pand niet. Een dergelijke pand zou namelijk niet passen bij de al gerealiseerde moderne bebouwing rondom het station. Hoewel natuurlijk over smaak niet valt te twisten, wil de gemeente er wel op wijzen dat het huidige stationsgebouw veel waardering heeft opgeleverd.

De relatie met architectuur NS-station is een verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer. De gemeente zal de initiatiefnemer daar wel op attent maken. Daarnaast zal er in het kader van het welstandstoezicht gelet moeten worden op de relatie met bestaande bebouwing.

De gemeente is eigenaar van molen "Welgelegen". Ook heeft de gemeente geld ter beschikking gesteld voor de restauratie van de molen. Dat betekent echter niet dat de gemeente ook belemmeringen van de vrije windvang zal voorkomen of tegengaan. De molen is gelegen in de bebouwde kom van Heerenveen. Het behoud van de vrije windvang laat zich niet verenigen met de planologische ontwikkelingen en de daarmee ook gepaarde gaande sociaal-economische ontwikkelingen (wonen, werken en dergelijke). Dat betekent dat er dus een afweging verricht zal moeten worden tussen het molenbelang aan de ene kant en het belang dat gediend is met de planologische ontwikkeling van Heerenveen aan de andere kant. Gelet op de bijzondere mogelijkheden van het stationsgebied en de daarmee verband houdende positieve gevolgen, vindt de gemeente dat aan de ontwikkelingsmogelijkheden van het stationsgebied meer gewicht moet worden toegekend. De gemeente tekent daarbij nog aan dat de woontoren een incidentele onderbreking van de windvang zal opleveren doch geen onmogelijkheid om te kunnen draaien.

Op dit moment is er nog geen formele bouwaanvraag. De wetgeving voorziet in de mogelijkheid op bouwvergunning te verlenen vooruitlopende op het rechtskracht verkrijgen van het bestemmingsplan. In dat geval wordt een afzonderlijke procedure doorlopen.

Wat betreft de verkeerssituatie is er rondom het station sprake van de nodige verkeersbewegingen. Dit is een logisch gevolg van alle functies die in dit gebied een plaats hebben. Bij de herinrichting is hiermee rekening gehouden door de vormgeving van de weg (smal, klinkers en parkeren langs de rijbaan) en het instellen van een 30 km/uur-zone. Deze invulling als verblijfsgebied kan echter niet altijd voorkomen dat er op bepaalde momenten sprake is van te snel rijdende auto's.

1. 3. Herontwikkeling Stationsplein 2

De grootte en hoogte van het appartementencomplex staan in geen verhouding tot het huidige pand. Voor inspreker houdt dat in dat vanuit de woonkeuken en achterkamer zicht op een "torenhoge" muur ontstaat en dat het vrije uitzicht, wat juist reden was deze woning te kopen, verdwijnt. De privacy zal verdwijnen, ook in achtertuin. De waarde van de woning zal hierdoor dalen, terwijl inspreker de afgelopen zeven jaar veel heeft geïnvesteerd in het huis en nog steeds intensief daarmee bezig is. Er zal dan ook een beroep worden gedaan op de planschadeprocedure. De aanpassing staat niet verhouding tot wat het oplevert. Het plan is te hoog en past niet het huidige beeldbepalende karakter van omliggende en aangrenzende woningen. Inspreker vraagt zich verder af op hoeveel afstand van de erfgrans het toegestaan is om te bouwen, dit omdat in het bouwplan ramen en balkons zijn gepland aan de zijde van de woning van inspreker. Het bouwplan zal verder parkeerproblemen gaan veroorzaken, gezien de geringe parkeergelegenheid. Nu al wordt overlast ondervonden van in het openbaar groen geparkeerde auto's. De gemeente kan daar met eenvoudige maatregelen iets tegen doen. Tenslotte meldt inspreker dat de plattegrond van het gebied, getoond tijdens 22 juni, niet klopt met de werkelijke situatie. **(insprekers 15, 16, 17, 18).**

De grootte en hoogte van het appartementencomplex staan in geen verhouding tot het huidige pand. Goed voor de OZB, slecht voor de woonomgeving en een grotere druk op het gebied. Aan- en afvoer van het verkeer in relatie tot parkeren, invoering betaald parkeren en het verstrekken van bouwvergunningen: de druk is nu al groot en zijn er verkeers- en parkeerproblemen ontstaan. Het parkeerterrein is eigendom van NS. De auto's (eigenaren, werknemers, bezoekers van bestaande en nieuwe bebouwing) dienen in de omgeving van het stationsgebied op eigen terrein te worden geplaatst. Als de NS een andere invulling wil geven, ontstaat een zeer groot probleem. De gemeente moet daarom overleggen met de NS.

Vanuit de naastgelegen woning is er straks zicht op een "torenhoge" muur en verdwijnt het vrije uitzicht. Voor meerdere woningen en/of achtertuinen geldt dat de privacy wordt aangetast. De woning zal in waarde dalen, zodat een beroep zal worden gedaan op de planschaderegeling. Inspreker heeft de woning Trambaan 18 sinds 1997 gerenoveerd. Het is nu een prachtige en karakteristieke woning, passend in de omgeving. Door de bouw van het appartementengebouw zullen de panden Trambaan 14 tot en met 20 in de schaduw komen te staan. Het nieuwe gebouw staat in geen enkele verhouding.

Net als in de gemeenten Leeuwarden en Sneek zou het beleid van Heerenveen gericht moeten zijn op het behouden en renoveren van oude panden en de omgeving. Er is geen oog voor de historie van Heerenveen. **(inspreker 16)**

Insprekers hebben bezwaar tegen de hoogte zoals deze in de bouwplannen is aangegeven. Die hoogte zal het woongenot aanzienlijk verminderen door inkijk in de achtertuin en door de schaduw die het gebouw gedurende een groot deel van de dag op de achtertuin zal werpen. Tevens zullen de genoemde argumenten een waardevermindering van het huis opleveren (**inspreker 23**).

Ten noorden van de Stationsstraat dient kleinschalig en op karakteristieke wijze te worden gewoond. Bouwhoogten en volumes passen niet in dit deelgebied. Ten onrechte is het Belastingkantoor als uitgangspunt genomen. In plaats van de samenhang met het belastingkantoor dient er samenhang te zijn met de huidige bestaande bebouwing (**inspreker 26**).

Het bouwplan naast het belastingkantoor is te hoog. Er wordt zo inbreuk gemaakt op privacy en er is sprake van vermindering van lichttoetreding (**inspreker 34**).

Reactie:

Op 30 augustus 1993 heeft de gemeenteraad het Structuurplan voor de plaats Heerenveen vastgesteld. Dit plan bevat het planologisch beleid voor de plaats Heerenveen voor een periode van 10-15 jaar. Geconstateerd is dat de omgeving van het NS-station door de aanwezigheid van een openbaar vervoersknooppunt en door de goede ontsluiting door het wegennet, zich goed leent voor de vestiging van kantoren en dienstverlening. Daarom is in dit Structuurplan de omgeving van het station (inclusief de hoek van de Trambaan en de Stationsstraat ten zuiden van het Belastingkantoor alsmede de strook langs het spoor) aangewezen als gebied waar zich kantoren en dienstverlening kunnen vestigen. In het plan is dit aangegeven door de omgeving van het station aan te wijzen als zone waar dienstverlening dominant is. Ook is in het Structuurplan aangegeven dat hier intensivering van de bebouwing mag plaatsvinden, dat wil zeggen dat de gemeente hier mogelijkheden ziet om ten opzichte van de bestaande bebouwing hier meer en grotere gebouwen te realiseren.

In het voorontwerp-bestemmingsplan Stationsgebied is dit uitgangspunt in zoverre bijgesteld dat de grens voor kantoren en dienstverlening is gelegd op de Stationsstraat. In het gebied ten noorden daarvan is de woonfunctie dominant en dient zo mogelijk versterkt te worden.

De gemeente vindt de voorgestelde afmetingen van het plan inpasbaar, mede gelet op de mogelijkheden die al bestaan op grond van het geldende bestemmingsplan "Heerenveen-Noord" (1975). Op grond van dit bestemmingsplan mag ter plekke een gebouw worden gerealiseerd met een goothoogte van 6 meter met daarboven een kap. Het bebouwingsvlak - dat voor 60% mag worden bebouwd - reikt daarbij verder dan de achtergrens van het bouwvlak in het bestemmingsplan "Stationsgebied". De bouwmogelijkheden sluiten aan bij de afmetingen van het belastingkantoor en sluiten verder ook aan bij de voorgenomen intensivering van de bebouwing rondom het station. Om die reden voorziet het bestemmingsplan ook in de mogelijkheid om de bebouwing Trambaan 14-20 te vervangen door appartementen. Het is een mogelijkheid die het bestemmingsplan niet onmogelijk wil maken, maar waarvan uitvoering niet verplicht is. Het is een mogelijkheid waar gebruik van kan worden gemaakt. In afwachting daarvan heeft het bestemmingsplan de bestaande situatie bestemd conform de bestaande bebouwing.

Op grond van de bouwverordening moet een bouwplan in beginsel voorzien in de parkeerbehoefte die het plan oproept. Toetsing daarvan zal zijn beslag krijgen bij de bouwvergunning.

Uitgangspunt is dat wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein en dat daarvoor geen gebruik hoeft te worden gemaakt van het openbaar gebied. Er is overleg gaande met de Nederlandse Spoorwegen over een herinrichting van het parkeerterrein.

Uit gegevens ontnomen aan het kadaster is de gemeente gebleken dat de grens tussen de bestemmingen op het Stationsplein 2 enerzijds en Trambaan 20 anderzijds niet overeenkomt met de kadastrale grenzen tussen de beide percelen. Aangezien in dit geval de kadastrale verhoudingen wel van belang zijn voor de uitvoerbaarheid van het plan, zal de gemeente nader bekijken wat de juiste ligging is van deze kadastrale grens en het bestemmingsplan zonodig aanpassen. Deze ligging is ook van belang voor het wettelijk verbod om binnen 2 meter van de erfgrans gevelopeningen te hebben die uitzicht bieden op het nabij gelegen erf (artikel 5.50 Burgerlijk Wetboek)

De gemeente herkent zich niet in de stelling dat er geen historisch besef is. Wellicht dat in het verleden enkele bouwwerken gesloopt zijn die in de huidige inzichten niet meer gesloopt zouden zijn, maar daaruit kan niet worden opgemaakt dat de gemeente thans geen historisch inzicht meer zou hebben.

De gemeente wijst daartoe in de eerste plaats op de lijst van gemeentelijke beeldbepalende panden. Niet ieder pand dat een bepaalde leeftijd heeft bereikt, dient zondermeer bewaard te blijven. Om op de lijst van gemeentelijke beeldbepalende panden te kunnen worden geplaatst, moet het betreffende pand wel een bepaalde cultuurhistorische waarde hebben. Zonder daarmee een inhoudelijk oordeel te geven over het woonmilieu langs de Trambaan, wordt opgemerkt dat de betreffende panden op grond van die beoordeling niet als karakteristiek zijn aangemerkt.

Door deze nieuwe invulling zal het karakter van het gebied gaan veranderen. Omdat ervan wordt uitgegaan dat dit een stedelijk centrumgebied is, vindt de gemeente dat er geen onaanvaardbare situatie ontstaat.

1.3.1. Wijzigingsbevoegdheid Trambaan 14-20

De visie dat Trambaan 14-20 worden vervangen, spoort niet met de realiteit. Bewoners willen namelijk niet verhuizen omdat de gemeente Heerenveen daar appartementen plant. Verder vindt inspreker het betreurenswaardig om op tekeningen te zien dat Trambaan 14-20 al zijn vervangen door appartementengebouw. Hoewel het toekomstplannen zijn is het beschamend hoe er (niet) met de gevoelens van bewoners wordt omgegaan. **(insprekers 15, 16, 17, 18)**

De visie dat Trambaan 14-20 worden vervangen, spoort niet met de realiteit. Bewoners willen namelijk niet verhuizen omdat de gemeente Heerenveen daar appartementen plant. Verder vindt inspreker het betreurenswaardig om op tekeningen te zien dat Trambaan 14-20 al zijn vervangen door appartementengebouw. Hoewel het toekomstplannen zijn is het beschamend hoe er (niet) met de gevoelens van bewoners wordt omgegaan. De plannen staan niet in verhouding tot elkaar staan. Inspreker is van plan om nog zeker 25 jaar in zijn woning te blijven wonen en al die tijd is er dan sprake van een gat in de bebouwing. **(inspreker 16)**

Reactie:

In het bestemmingsplan heeft de gemeente haar planologische visie op het stationsgebied neergelegd. Zie ook de opmerkingen daarover onder 2.2. Het gaat daarbij om datgene wat de gemeente aanvaardbaar acht. Dat hoeft niet overeen te komen met de werkelijkheid. Dat gaat ook op voor de woningen Trambaan 14 tot en met 20. De gemeente vindt de bouw van appartementen op deze plaats aan-

vaardbaar. Het bestemmingsplan houdt echter wel rekening met de bestaande situatie en biedt alleen via een wijzigingsbevoegdheid de mogelijkheid voor de bouw van deze appartementen. Daarmee bestaat geen verplichting tot realisering van deze bebouwing. De gemeente heeft voor het gebied tussen het belastingkantoor aan de ene kant en het woonhuis Trambaan 12 aan de andere kant als visie dat hier herontwikkeling mogelijk is. Bij eventuele herontwikkeling mag hogere bebouwing worden teruggebouwd. Hiermee wordt qua bebouwingsbeeld aangesloten bij enerzijds het belastingkantoor maar anderzijds ook bij het bestaande woonhuis Trambaan 12. In haar visie gaat de gemeente uit van objectieve overwegingen en beziet daar vanuit wat de meest wenselijke ontwikkeling is. De gemeente erkent dat dit voor belanghebbenden op een teleurstelling kan stuiten, maar ziet daarin geen doorslaggevend argument om een bepaalde ontwikkeling niet toe te staan.

1.3.2. Parkeergelegenheid

Inspreker geeft aan dat het voorgestelde parkeerdek – niet genoemd in de informatiefolder - geen goed alternatief is voor het parkeerprobleem, omdat het zicht voor treinreizigers wordt verpest (men komt Heerenveen binnen in een betonnen tunnel), als bewoner hij zijn vrije uitzicht kwijt is en tegen een parkeerdek aankijkt. Het is beter het parkeerdek aan de andere zijde van het spoor te realiseren.

Het maaiveld ligt daar lager. Verwezen wordt naar een artikel in de Leeuwarder Courant waarin wordt bericht dat de NS zelf in een vergevorderd stadium zijn met plannen voor parkeergelegenheid. Het is onbegrijpelijk dat de gemeente hiervan niet op de hoogte is. Het vertrouwen wordt (weer) aangetast. **(insprekers 15, 16, 17 18)**

Het parkeerdek zou kunnen, maar het lijkt inspreker te klein en niet fraai in een bestaande omgeving. Waarom kan dit niet achter het ARRIVA-terrein en in 5 of 6 bouwlagen. Is wel vlakbij het station en minder opvallend. **(inspreker 10)**

Het parkeerdek zal een verminderde verkeersveiligheid, meer verkeer en meer sociale onveiligheid tot gevolg hebben. Het beetje veiligheid zal met de komst van het parkeerdek verdwijnen. Inspreker vindt dat het beeldbepalende in deze buurt eenzijdig wordt bekeken. Bovendien kan het parkeren ook aan de andere kant van de spoorlijn plaatsvinden. Het parkeerdek zal leiden tot overbelasting van de wegen en tot een verkeersonveilige situatie. De gemeente loopt achter de feiten aan. Inspreker verwijst naar de situatie op het terrein van het kantoor van Talant en rond het Belastingkantoor. De chaos wordt steeds groter. Wanneer er zoveel mogelijk appartementen in het gebied worden gebouwd, ontstaat er juist een parkeerprobleem. **(inspreker 15)**

Het parkeren kan ook aan de andere kant van de spoorlijn plaatsvinden. Het parkeerprobleem wordt afgewenteld op de burgers. Volgens inspreker moet het parkeren juist uit het zicht gebeuren. Inspreker vindt dat de gemeente voor het parkeren met één maat moet meten. **(inspreker 31)**

De mogelijkheid van het parkeerdek is een grote verrassing. Van het uitgangspunt om het straatbeeld te bewaren, komt op deze wijze niets terecht. Bovendien komt het parkeerdek pal voor de bewoners te staan. **(inspreker 33)**

Inspreker vraagt of er geen ondergrondse parkeergelegenheid kan worden gerealiseerd? **(inspreker 34)**

Inspreker vraagt zich af waarom het parkeren er doorheen wordt gedrukt. **(inspreker 35)**

Inspreker wijst op een uitspraak van de heer G. de Vries van 15 jaar geleden dat 65 parkeerplaatsen voldoende zouden zijn voor het Belastingkantoor. Nu is het dubbele aantal nodig. Hij pleit er voor om voor de berekening van de parkeerbehoefte goede normen te hanteren. **(inspreker 36)**

Inspreker is bezorgd over de verkeersveiligheid voor kinderen. De weg nabij het kantoor van Talant is nu al onoverzichtelijk. Het wordt nog erger als er een parkeerdek wordt gerealiseerd. Zij wijst er op dat dit een kinderrijk gebied is. **(inspreker 39)**

Reactie:

In de afweging voor het parkeerdek is het gedurende korte tijd ontnemen van het uitzicht van de treinreizigers voor de gemeente geen doorslaggevend argument. Deze reizigers zullen ter hoogte van het parkeerdek geen zicht hebben op Heerenveen, maar daarmee is geen sprake van een tunnel. Het uitzicht verdwijnt weliswaar, maar de gemeente vindt dat aan een bestaande feitelijke situatie, vooral in het centrum, geen blijvende rechten kunnen worden ontleend. Overigens hebben de gronden thans nog de bestemming "Spoorwegdoeleinden" en zijn bestemd voor vervoer per rail met de daarbij behorende gebouwen en andere bouwwerken (bestemmingsplan "Heerenveen-Noord" uit 1975). Hierbij mag de hoogte van de andere bouwwerken ten hoogste 6 meter bedragen.

Bovendien hebben deze gronden altijd al in de invloedssfeer van het station gelegen. Dat was al zo toen het station nog verder noordelijk was gesitueerd. Toen waren op deze plaats allerlei stationsvoorzieningen aanwezig (zoals rangeersporen). De gemeente vindt dat vanuit planologische overwegingen het behoud van bestaand uitzicht in de omgeving van het station dan ook niet opweegt tegen het treffen van voorzieningen die in een stationsomgeving noodzakelijk zijn.

De behoefte aan parkeergelegenheid vloeit voort uit de autonome ontwikkeling. De gevreesde verkeersbeweging zal sowieso plaatsvinden ook wanneer het parkeerdek niet zal worden aangelegd. Bovendien is dit een logisch gevolg van alle functies die in dit gebied een plaats hebben. Bij de herinrichting is hiermee rekening gehouden door de vormgeving van de weg (smal, klinkers en parkeren langs de rijbaan) en het instellen van een 30 km/uur-zone.

Het staat de Nederlandse Spoorwegen als eigenaar van de gronden vrij om zelf plannen te maken voor parkeergelegenheid. Dat betekent echter niet dat de gemeente per definitie gehouden is aan deze plannen medewerking te verlenen. Ook deze plannen zullen moeten passen in het door de gemeente vastgelegd ruimtelijk kader, zoals het bestemmingsplan. Overigens zal, om ruimte te bieden aan een herinrichting van het parkeerterrein, de bestemming "Groendoeleinden" die in het voorontwerp-bestemmingsplan is ingetekend ten oosten en ten zuiden van de bestemming "Parkeerterrein", vervallen en worden opgenomen in de bestemming "Parkeerterrein".

De aanwezigheid van het station op deze plaats is een gegeven. Juist deze voorziening heeft een verkeersaantrekkende werking. Aan de oostzijde van het spoor doet zich nu de situatie voor dat het aantal parkeerplaatsen niet toereikend is, dit ondanks de omstandigheid dat zich aan de westzijde ook een parkeerterrein bevindt. De gemeente vindt dat aan dit knelpunt tegemoet moet worden gekomen. Het is daarbij mogelijk om de parkeercapaciteit aan de westzijde van het spoor te vergroten, maar daarmee zal de knelsituatie aan de oostzijde niet opgelost worden.

Bovendien heeft een vergroting van de parkeercapaciteit aan de westzijde ook daar nadelen. Ook daar wonen mensen en ook daar heeft het een verkeers-aantrekkende werking. Daarnaast is niet bekend hoe de toekomstige ontwikkeling er daar uitziet. Vanwege de kosten acht de gemeente ondergronds parkeren geen haalbare zaak.

Uitgangspunt is om het beeldbepalende karakter van de Herenwal te behouden. Dit vanwege de historische waarde die dit straatbeeld heeft. Deze historische waarde geldt niet voor het gebied tussen de Herenwal en de spoorlijn. Het gemeentelijk beleid is daar dan ook niet op gericht.

Er is geen verschil in behandeling tussen gemeentelijke bouwplannen enerzijds en particuliere bouwplannen anderzijds. In alle gevallen dient er voldaan te worden aan de eis dat er voldoende nieuwe parkeerplaatsen worden aangelegd. Dat kan ondergronds, maar als er op maaiveld voldoende ruimte is dan kan dat ook op maaiveldniveau. Dat laatste was het CWI-gebouw het geval. Voor appartementen geldt deze eis eveneens. Deze moeten voldoen aan de parkeereisen. Voor appartementen in het stationsgebied geldt gemiddeld een parkeereis van 1,3 parkeerplaats per appartement.

Over de vraag of het parkeerdek er moet komen, neemt de gemeenteraad uiteindelijk een beslissing, deze beslissing heeft dan nog goedkeuring nodig van het provinciaal bestuur en kan nog worden aangevochten bij de Raad van State. De conclusie dat het parkeren er doorheen wordt gedrukt, is dan ook niet terecht.

Ten tijde van de bouw van het Belastingkantoor stond het Rijksbeleid niet toe dat het aantal parkeerplaatsen een bepaald maximum te boven ging. Thans wordt uitgegaan van een norm van 1 parkeerplaats per 65m² bvo. Daarin is rekening gehouden met de aanwezigheid van het station. Een verdere ophoging van de parkeernorm is overigens in strijd met het provinciaal beleid.

1.3.3. Voorkomen negatieve effecten Stationsstraat 6

Het noordelijke deel van de Stationsstraat valt in het noordelijk deel van het plangebied. Bij gebruik van de wijzigingsbevoegdheden moet optimaal aandacht worden besteed van karakteristieke panden, structuren en bebouwingsbeelden. Bovendien moeten negatieve effecten op Stationsstraat 6 zoveel mogelijk voorkomen worden. **(inspreker 24)**

Reactie:

De ontwikkelingsmogelijkheden voor Stationsstraat 8-10 en 3-5 zijn als wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan opgenomen. Dat betekent dat alleen na een verdere belangenafweging door het de gemeente medewerking kan worden verleend aan dergelijke ontwikkelingen. In het kader van deze afweging zal ook op het beeldbepalende karakter van deze eventuele ontwikkelingen gelet worden.

1.3.4. Nieuwbouw Stationsstraat 3-5 en 8-10

De mogelijkheden voor Stationsstraat 3-5 en Stationsstraat 8-10 betekenen een aantasting van de huidige klassieke bebouwing. Dit is een karakteristieke impressie van "Oud-Heerenveen". Stationsstraat 8-10 is het oudste houten woonhuis in Heerenveen, de aansluitende bebouwing Trambaan 14-20 completeert dit beeld. Bovendien zal het monumentale pand Trambaan 12 aan accent inboeten. Dit is strijdig met de aanwijzing van Trambaan 12 als "beeldbepalend" pand. De bouwhoogte zal een precedent gaan vormen voor andere bouwinitiatieven.

De hoogten en het volume betekenen een aantasting van woongenot en privacy alsmede vermindering van zonlicht en lichtinval. Bovendien zal bij afbraak van de woning een aanzienlijke hoeveelheid kankerverwekkend asbest verwijderd moeten worden. Het is onvermijdelijk dat asbeststof zich door de tuinen verspreid. In eerdere initiatieven zijn 3 bouwlagen geaccepteerd, nu worden 4 bouwlagen voorgesteld. Insprekers stellen voor om voor Stationsstraat 8-10 de bouwhoogte en bouwvolume te verminderen door uit te gaan van maximaal 3 bouwlagen en een hoogte van maximaal 3 bouwlagen conform de aansluitende flats in de Stationsstraat. Daarbij kan het bovengrondse volume met 20% worden verminderd door deels ondergronds te bouwen. **(insprekers 15, 16, 17, 18, 24)**

Reactie:

De ontwikkelingsmogelijkheden voor Stationsstraat 8-10 en 3-5 zijn als wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan opgenomen. Dat betekent dat alleen na een verdere belangenafweging door het de gemeente medewerking kan worden verleend aan dergelijke ontwikkelingen. In het kader van deze afweging zal ook op het beeldbepalende karakter van deze eventuele ontwikkelingen gelet worden. Verder moet worden opgemerkt dat het pand Trambaan 12 vanwege zijn architectuur is aangewezen als beeldbepalend pand, niet vanwege het accent op zijn omgeving.

Versterking van de woonfunctie past in de visie van de gemeente voor dit deel van Heerenveen. Voor wat betreft de toename van overlast en vermindering van zonlichttoetreding merkt de gemeente op dat een en ander inherent is aan het wonen in het centrum van een zich ontwikkelende plaats. Ook wanneer de gemeente geen medewerking zou verlenen aan dergelijke bouwplannen, zal het gebied niet blijven zoals het is.

Juist de ligging in het centrum van Heerenveen maakt het een dynamisch gebied, een gebied waar zich ontwikkelingen zullen blijven voordoen.

De mogelijkheid het bestemmingsplan te wijzigen is beperkt tot gebouwen met een goothoogte van 10 meter. Dat komt neer op een gebouw met drie bouwlagen met daarboven een kapconstructie tot een maximale hoogte van 13,50 meter. Door deze hoogteopbouw sluit het gebouw aan bij de goot- en bouwhoogten van de naastgelegen panden, met inbegrip van de daar gelegen flats aan de overzijde.

De in het voorontwerp-bestemmingsplan opgenomen hoogten voor de panden Trambaan 12 en Stationsstraat 6 zijn door de gemeente gecontroleerd en dienen te worden aangepast aan de feitelijke situatie

Voor het slopen van een gebouw waarin asbest is verwerkt gelden strenge regels die moeten voorkomen dat er asbest vrijkomt. De regels gelden niet alleen ter bescherming van het personeel dat moeten slopen. Eerst zal de aanwezigheid van asbest geïnventariseerd moeten worden, waarna alleen een gecertificeerd bedrijf de asbest mag verwijderen. Daarbij moet eerst alle asbest verwijderd zijn voordat het pand gesloopt mag worden.

1.3.5. Arriva-terrein

Inspreker vraagt welke zekerheden of mogelijkheden de gemeente heeft die waarborgen dat de onmiddellijke nabijheid van het beeldbepalende 'zuurkoolpakhuis' niet verstoord gaat worden door hoogbouw of verdere bestemmingen en het parkeren van bussen. Deze zaken kunnen het woongenot alsmede het beeldbepalend aanzicht (visueel) aantasten.

Ook wordt gevraagd wat de voorgenomen ontsluiting van het “zuurkoolpakhuis” is en of de gemeente op de hoogte is van het bestaan van het recht van overpad die expliciet een strook van 4 meter langs de gehele oostelijke zijde van het grondstuk onbebouwd laat. Verzocht wordt de reeds bestaande grove schets publiekelijk bekend te maken. **(inspreker 13)**

Het ARRIVA-terrein is de geschikte plek om het parkeerprobleem op te lossen. Door hier betaald parkeren in te voeren, levert het de gemeente het broodnodige geld op. Het ligt centraal ten opzichte van het station en andere voorzieningen. Door het in eigen beheer te houden en het door “relatief” goedkope krachten te beheren, is ook de veiligheid enigszins gewaarborgd. **(insprekers 15, 16, 17, 18)**

Het ARRIVA-terrein is de geschikte plek om het parkeerprobleem op te lossen of aan te pakken. Het ligt centraal ten opzichte van het station en andere voorzieningen. Het moet juist niet bebouwd worden met woningen en appartementen (en een klein parkeerterrein). Dit betekent weer een te grote bebouwing met woningen en te weinig plaatsen voor parkeerterreinen en recreatievoorzieningen. Dit terrein is nog de enige mogelijkheid om nabij het station een parkeervoorziening te realiseren. **(inspreker 16)**

Gevraagd wordt wanneer de weg achter de bebouwing aan de Herenwal wordt aangelegd. Wat inspreker betreft is dat zo snel mogelijk, omdat dat een bijdrage kan leveren aan de oplossing van het parkeerprobleem. **(inspreker 29)**

Reactie:

De gemeente heeft er voor gekozen de omgeving van het station te bestemmen voor dienstverlening en woningbouw. Het ARRIVA-terrein is daarbij aangewezen als gebied waar het wonen dominant is. Het realiseren van parkeergelegenheid op het ARRIVA-terrein is daarmee niet in overeenstemming. Bovendien is de gemeente geen eigenaar van deze gronden en kan verwezenlijking van een parkeerbestemming niet afdwingen.

Het voor parkeerdoeleinden bestemmen van deze gronden zou dan ook weinig zinvol zijn. De gemeente ziet daar ook geen noodzaak voor omdat het parkeren ook op andere wijze kan worden geregeld. Dit met uitzondering van het parkeren voor de ter plaatse gevestigde kantoren.

De gemeente vindt verder dat de voorgenomen invulling van het ARRIVA-terrein vanuit ruimtelijke en functionele kwaliteit veel beter is dan de bestaande bedrijfsmatige invulling als stalling voor bussen en parkeerterrein. Op grond van het vigerende bestemmingsplan mogen de gronden namelijk gebruikt worden ten behoeve van bedrijfsdoeleinden tot en met milieucategorie 3 en mag op relatief korte afstand bedrijfsbebouwing worden opgericht met een goothoogte van 8 meter met daarboven een dakconstructie met een helling van ten hoogste 70 graden. Ten opzichte van de bestaande situatie en de mogelijkheid, is de in het bestemmingsplan opgenomen mogelijkheid een duidelijke verbetering.

De gemeente neemt kennis van de opmerking van het bestaan van een recht van overpad. Dit is een zakelijk recht en beperkt de eigenaar van de gronden. Deze zal bij de planvoorbereiding rekening moeten houden met dit recht van overpad. De ontsluiting van zuurkoolpakhuis is dus privaatrechtelijk gewaarborgd. Over de invulling van het ARRIVA-terrein vindt nog nader overleg plaats. Zolang dit overleg niet is afgerond, kunnen nog geen uitspraken worden gedaan over de toekomstige invulling van dit terrein.

Op dit moment kan de gemeente nog niet aangeven wanneer de weg achter de bebouwing langs de Herenwal wordt aangelegd. Dit hangt samen met de verdere planvorming over de invulling van het ARRIVA-terrein.

1.3.6. Plannen ARRIVA onderhoud en stalling van bussen

Is de gemeente in detail op de hoogte van de verdere plannen van ARRIVA met betrekking onderhoud en stalling van bussen op het huidige terrein. Inspreker heeft van ARRIVA vernomen daar geen behoefte meer aan te hebben, bestemmingsplan voorziet daar nog wel in. **(Inspreker 13)**

Reactie:

Het bestemmingsplan wordt in beginsel vastgesteld voor een periode van 10 jaar. Ook zou ARRIVA op dit moment geen plannen hebben, dan nog vindt de gemeente dat het bestemmingsplan hiermee rekening moeten houden. Mogelijk dat er in een later stadium toch behoefte aan een dergelijke voorziening bestaat.

1.3.7. Fietsverbinding over de Veenscheiding

Aangezien het zuurkoolpakhuis alsmede het Breedpad via de Veenscheiding met "staande mast" bereikbaar is, kan de gemeente waarborgen dat dit ook voor de toekomst zou blijft? **(inspreker 13)**

Reactie

Het ligt in de bedoeling om hier een beweegbare brug te realiseren.

1.3.8. CWI-gebouw

De hoogte van het gebouw belemmert het zicht van de bewoners wonend in de al bestaande (koop)appartementen t.o. Hielkema, de Herenwal. Dit is zeer onaangenaam en een ernstige aantasting van het woongenot. **(insprekers 15, 16, 17, 18)**

Inspreker vraagt of het klopt dat de plicht om het CWI-gebouw te voorzien van een parkeergarage, vanwege de kosten is vervallen. **(inspreker 16)**

Reactie:

De realisering van het CWI-gebouw is afgerond en het gebouw is inmiddels in gebruik genomen. Het gebouw kon worden gerealiseerd na het verlenen van een planologische vrijstelling. Deze vrijstelling is verleend omdat de realisering hiervan in overeenstemming is met de visie op het stationsgebied: het benutten van de mogelijkheden hiervan (zie Structuurplan 1993: stationsomgeving leent zich voor intensiveren van de bebouwing, Ontwikkelingsvisie Stationsgebied: stedenbouwkundige invulling). Het gebouw betekent voor de bestaande appartementen aan de Trambaan weliswaar een vermindering van het uitzicht vanuit de bestaande appartementen, maar zoals eerder opgemerkt kan aan een bestaande feitelijke situatie niet het recht worden ontleend dat niet mag veranderen. Dit geldt zeker in dit deel van Heerenveen.

Bovendien moet worden opgemerkt dat op grond van het geldende bestemmingsplan "Heerenveen-Centrum" de desbetreffende gronden zijn voorzien van de bestemming "bedrijven" op grond waarvan bedrijven in de milieucategorieën 1 tot en met 3 waren toegestaan en waarbij de bebouwing een goothoogte kon hebben van 8 meter. Wanneer dergelijke bebouwing zou zijn verwezenlijkt, zou dat waarschijnlijk een grotere invloed hebben gehad op het woonklimaat in deze appartementen, dan de bouw van het CWI-kantoor.

Een kantoorgebouw is in dat opzicht minder storend ten opzichte van woningen dan de mogelijkheden van het geldende bestemmingsplan. Nu de betrokken vrijstelling reeds onherroepelijk is geworden en het gebouw gereed is, heeft de gemeente geen andere optie om het gebouw in het bestemmingsplan op te nemen. De gemeente heeft verder geen aanleiding om te veronderstellen dat, gezien de onderlinge afstand en de activiteiten waarvoor het CWI-gebouw is bedoeld, en getoetst het centrumkarakter van het gebied, er een onevenredige aantasting van het woonklimaat zal ontstaan.

Er is geen verschil in behandeling tussen gemeentelijke bouwplannen enerzijds en particuliere bouwplannen anderzijds. In alle gevallen dient er voldaan te worden aan de eis dat er voldoende nieuwe parkeerplaatsen worden aangelegd. Dat kan ondergronds, maar als er op maaiveld voldoende ruimte is dan kan dat ook op maaiveldniveau. Dat laatste was het CWI-gebouw het geval.

1.3.9. Verkeersdrukte

Tijdens de ochtend en avond spits loopt het verkeer op de K.R. Poststraat dagelijks vast. In de bestemming is opgenomen het Stationsgebied bedrijviger te maken. Een gevolg hiervan zal toenemende verkeersdrukte zijn. De gemeente heeft enige tijd geleden kapitalen uit gegeven aan de vernieuwing K.R. Poststraat in aansluiting op de snelweg. **(inspreker 30)**

Reactie:

Zoals bekend zijn er recent werkzaamheden gestart op de verkeersopstoppen op de K.R. Poststraat te verhelpen. Bij het bepalen van de daarvoor noodzakelijke maatregelen is ook rekening gehouden met de ontwikkelingen in het stationsgebied. De doorstroming van de K.R. Poststraat staat de ontwikkelingen in het stationsgebied dan ook niet in de weg.

1.3.10. Bouwplan Herenwal 86-88

De bewoners van Herenwal 94 en 95 hebben ernstige bezwaren tegen de plannen die beraamd worden. Hoewel duidelijk is dat er iets moet gebeuren, is een dergelijk hoog en diep gebouw op deze plaats niet aanvaardbaar. De hoogte hiervan zou beperkt moeten worden tot maximaal 2 lagen. Ook zou het gebouw een stuk minder diep moeten zijn en moeten worden aangepast aan de andere oudere huizen in de omgeving, zodat de buurt karakteristiek blijft.

Nu vallen de aangrenzende woningen in het niet. Het woongenot gaat achteruit door véél minder licht en zon, zowel in de tuin als in de woning, minder privacy, waardevermindering en parkeerproblemen. **(inspreker 6)**.

Inspreker geeft aan bezwaar te hebben tegen de nieuwbouw omdat haar woning "in de verdrukking" zal komen, hetgeen de waarde niet ten goede zal komen. Een bescheidener opzet is haar inziens aan te bevelen. Gevraagd wordt een inbreuk op de privacy te voorkomen. Er gelden hiervoor wettelijke eisen. **(inspreker 11)**

Inspreker is het eens met de verandering in wonen in plaats van de bedrijfsfunctie. Wel maakt inspreker bezwaar tegen de mogelijke hoogte van het appartementencomplex. Ook vindt inspreker dat er een onvolledig beeld wordt gegeven van hoe de nieuwe bebouwing zich tot de omgeving verhoudt. **(insprekers 15, 16, 17, 18)**

Het voornemen om het bestemmingsplan te wijzigen inzake het perceel Herenwal 86-88 roept bij insprekers een aantal vragen op: wat zijn de maximale bouwvolumes die op dit perceel mogelijk zijn (inclusief de binnenplaatsen en daarvoor eventueel te verstrekken vrijstellingen), voorziet de bestemming in een bouwvlak op het betreffende perceel, is de economische haalbaarheid getoetst en welke afstanden worden aangehouden ten aanzien van aangrenzende percelen en is er rekening gehouden met de door de gemeente te hanteren parkeernorm (**inspreker 22**)

Het bouwplan voor Herenwal 86-88 getuigt van crisisarchitectuur. Het sluit volgens inspreker niet aan bij het bestaande bebouwingsbeeld.
(**inspreker 29**)

Inspreker geeft aan dat het parkeren op de Herenwal nu al problematisch is. Hoe gaat het als dit gebouw klaar is? (**inspreker 30**)

Reactie:

In het bestemmingsplan wil de gemeente de mogelijkheid bieden om ter vervanging van bestaande bedrijfsbebouwing op het perceel Herenwal 86-88 een appartementengebouw te realiseren. Voorkomen moet namelijk worden dat er aan bestaande bedrijfsbebouwing geen andere invulling kan worden gegeven. Dat betekent het risico dat de bedrijfsbebouwing leeg blijft staan met alle mogelijke onwenselijke gevolgen van dien. Tegelijkertijd draagt de realisering van een woonfunctie bij aan het versterken van de woonfunctie. In het bestemmingsplan is immers opgenomen dat in het gebied ten noorden van de Stationsstraat het wonen dominant is en versterkt dient te worden. Invulling van het gebied met wonen is derhalve in overeenstemming met het gemeentelijk beleid.

Vanuit economische overwegingen is herinvulling met woningen alleen mogelijk door hier appartementen te realiseren in gestapelde vorm (drie bouwlagen). Mits aansluiting wordt gezocht bij de omliggende bebouwing vindt het gemeentebestuur dit niet bij voorbaat onaanvaardbaar, een en ander afhankelijk van de stedenbouwkundige en architectonische uitwerking.

De gemeente vindt dat bebouwing als passend bij de bestaande bebouwing kan worden aangemerkt indien zowel qua gevelindeling als hoogte wordt aangesloten bij de bestaande bebouwing. Langs de Herenwal geldt als maximaal goothoogte 6,50 – 7,00 meter, welke bebouwing daarbovenop nog mag worden voorzien van een kapconstructie. Ervan uitgaande dat dit een extra laag van 3,00 meter inhoudt, betekent dit dat de maximale hoogte van bebouwing langs de Herenwal ongeveer 10 meter bedraagt.

Om verder te benadrukken dat hier een appartementengebouw is geprojecteerd zal in het bestemmingsplan hier de bestemming "WGB"(woongebouw) worden opgenomen met een maximale bouwhoogte van 10 meter. (bouwklasse C). Voor de maximale toegestane bouwhoogte maakt dit geen verschil ten opzichte van de bouwmogelijkheden van het voorontwerp-bestemmingsplan, met dien verstande dat een gedeeltelijk overschrijding mogelijk is tot 12,50 meter ten behoeve van liftkokers, trappenhuisen e.d. Het bestemmingsplan zal de diepte van het bouwdeel met een hoogte van 10 meter bepalen op circa 25 meter, gerekend vanaf de Herenwal.

Op grond van het Burgerlijk Wetboek mogen er geen ramen of andere gevelopeningen aangebracht worden binnen een afstand van 2 meter van de perceelsgrens die direct zicht hebben op het naburig erf.

De bouwer c.q. architect zal hieraan moeten voldoen en kan daar zonder toestemming van de betrokken buurman of buurvrouw niet van afwijken. Doordat het bestemmingsplan alleen de mogelijkheid zal bieden om het appartementengebouw tot halverwege het perceel te bouwen en het op grond van het burgerlijk wetboek niet is toegestaan ramen in de zijgevel te hebben, zal er alleen zicht bestaan op de achterste delen van de tuinen van aangrenzende woningen. In dat verband merken wij op dat het geldende bestemmingsplan uit 1975 voorziet in een bestemming die ter plekke al wonen toelaat. Ook dan zou er sprake kunnen zijn van inkijk.

Ten tijde van de bouwvergunning zal het bouwplan moeten worden getoetst aan het criterium of wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid. Op voorhand biedt het ingediende bouwplan in ieder geval geen aanleiding te veronderstellen dat daar niet aan kan worden voldaan. De gemeente ziet daarom voorsnog geen aanleiding bevreesd te zijn voor parkeeroverlast. Op het achterterrein is voldoende ruimte voor het realiseren van parkeerruimte.

De gemeente kan met een dergelijke invulling instemmen. Voor zover omwonenden menen dat zij schade leiden door waardedaling van hun woning, hebben zij de mogelijkheid een verzoek om een schadevergoeding in te dienen bij de gemeenteraad. Het plan is economisch uitvoerbaar, de kosten van eventuele planschade komen voor rekening van de gemeente.

1.3.11. Herenwal 101

Insprekers hebben bezwaren vanwege de onzekerheid dat hier weer de hoogte in zal worden gegaan om zoveel mogelijk bewoners op zo weinig mogelijk ruimte te laten wonen en met de nodige parkeerproblemen. **(insprekers 15, 16, 17, 18)**

Inspreker vindt het lelijke pand nabij Herenwal 101 niet beeldbepalend. Zij pleit er voor om een herhaling hiervan te voorkomen. **(inspreker 37)**

Vanuit de zaal wordt opgemerkt dat er hier sprake is van een parkeerprobleem. Er zijn meer bewoners dan parkeerplaatsen. De bouw van nieuwe woningen betekent ook extra parkeerbehoefte. Er gebeurt hier al 3 jaar niets, terwijl de bewoners er-naast wèl hierop worden aangekeken. Gesuggereerd wordt om deze grond aan te kopen om daar parkeerplaatsen aan te leggen. De grond behoeft dan ook minder gesaneerd te worden. **(verslag inspraakavond)**

Reactie:

In het voorontwerp-bestemmingsplan is de hoogte van de bebouwing ingedeeld in bebouwingsklasse B, dat wil zeggen dat de bebouwing een maximale goothoogte mag hebben van 7 meter. Uitgangspunt is dat de nieuwbouw zelf moet voorzien in de extra parkeerbehoefte die dit oproept.

Omdat het terrein particulier eigendom is, heeft de gemeente geen mogelijkheden om de "rommelige situatie" aan te pakken, anders dan de mogelijkheid om hier enkele woningen te realiseren. Het voorstel om deze grond aan te kopen en daar parkeerplaatsen aan te leggen, vindt de gemeente geen goed idee. Het bieden van de mogelijkheid om hier enkele woningen te bouwen, is juist bedoeld om het rommelige en stedenbouwkundige ongewenste beeld te verbeteren. Het aanleggen van een parkeerterrein komt hieraan niet tegemoet.

1.3.12. Aantasting culturele erfgoed

Het is jammer dat de culturele panden (Trambaan-Noord, Trambaan-Zuid, Stationsstraat 3-5, Herenwal 86-88 ect) moeten wijken voor nieuwbouw. De gemeente moet trots zijn op haar culturele erfgoed, al dan niet verwaarloosd. Verder is het jammer al die nieuwbouw naast al die oude panden. Het past niet in het dorpsbeeld. **(inspreker 7)**

Reactie:

De omgeving van het station maakt deel uit van het centrumgebied van Heerenveen. Het gebied heeft potenties door zijn ligging op een knooppunt van openbaar vervoerlijnen. Het is wenselijk deze mogelijkheden te benutten op zodanige wijze dat optimaal rendement wordt getrokken van de economische en verkeerskundige pluspunten van het gebied, waarbij een verantwoorde inpassing in de omgeving een voorwaarde is. Een aanzet daarvoor is reeds neergelegd in het Structuurplan uit 1993 en is verder uitgewerkt in de Ontwikkelingsvisie voor het Stationsgebied.

Het stationsgebied kenmerkte zich aanvankelijk door het open en groene karakter. Door het uitgangspunt de mogelijkheden van het stationsplein te benutten, is dat het afgelopen paar jaar veranderd in een (meer) stedelijke omgeving, die – ook qua situering en bouwhoogte past bij het centrumgebied van een middelgrote plaats als Heerenveen. De bouwhoogten sluiten aan bij de appartementengebouwen tegenover het NS-station, het nieuwe Mariënbosch, het appartementengebouw op de hoek van de Fok en de K.R. Poststraat (het “Friesche Haagje”) alsmede het gemeentehuis.

Anders dan inspreker beschouwt de gemeente de bestaande panden op de locaties Trambaan-Noord, Trambaan-Zuid alsmede Herenwal 86-88 niet als culturele panden. Met het verdwijnen van deze panden worden dan ook geen culturele waarden geschaad. Voor het pand Stationsstraat 3 - 5 ligt dat anders, maar hier is het uitgangspunt om de bestaande gevel te handhaven.

1.3.13. Herinrichting gebied achter de Dubbele Regel

Inspreker geeft aan bevreesd te zijn dat de gemeente met de ontwikkelingen geen rekening houdt met de huidige bewoners in het gebied. De omvang van het te bouwen appartementengebouw past qua beeldbepaling niet tussen de huidige woningen. Ook zullen de bewoners aantasting van hun privacy ondervinden. **(insprekers 15, 16, 17, 18)**

In de reactie wordt opgemerkt dat de bestemming “Openbaar Groen” is toegekend aan een stukje grond direct bij de woonboot van inspreker. Vanwege de openbare toegankelijkheid is inspreker daarom bevreesd voor aantasting van privacy. Kan de gemeente bekijken welke mogelijkheden zij heeft. **(inspreker 28)**

Inspreker merkt op blij te zijn met de aandacht voor de Dubbele Regel. De invulling zoals die nu wordt voorgesteld, is volgens haar echter nog steeds niet passend in het gebied. Er moet ook goed naar de verkeersbewegingen worden gekeken. Het is er nu al druk. **(inspreker 38)**

Reactie:

Het bestemmingsplan voorziet op dit moment, ten opzichte van het geldende bestemmingsplan niet in een verandering van de gebruiksmogelijkheden van het stukje groen bij de woonboot. Het is in het voorontwerp-bestemmingsplan aangegeven als “Groenvoorzieningen” en is behalve groenvoorzieningen ook bestemd voor beplanting en bebossing, straten en paden enzovoorts.

Het is een bestemming die een aantal gebruiksmogelijkheden toelaat. Op dit moment staat de toekomstige inrichting van dit terrein nog niet vast. De gemeente is bereid om te bekijken of rekening kan worden gehouden met de opmerkingen van de bewoners van de nabijgelegen woonboot en zal te zijner tijd met de betrokken bewoners in overleg treden.

Ten onrechte is het voorontwerp-bestemmingsplan het bouwvlak niet voorzien van de bouwklasse B, dat wil zeggen een maximale goothoogte van 7 meter. Het bestemmingsplan zal hierop worden aangepast. Gelet op deze hoogte en omvang is er in het bouwvlak ruimte voor een gebouw van 8 tot 10 appartementen. Hiermee ontstaat een kleinschalig appartementengebouw dat naar de mening van de gemeente goed aansluit bij de kleinschaligheid van de bestaande bebouwing. Gelet op het kleine aantal woningen ontstaan er ook evenmin nadelige gevolgen voor de verkeersveiligheid.

Overigens zal de gemeente over de verdere aanpak en invulling van dit stukje herontwikkeling naar verwachting in de loop van dit jaar met de betrokken bewoners in overleg treden. In het bestemmingsplan wordt voorzien in de mogelijkheid het bouwvlak aan te passen.

1.3.14. Trambaan-Zuid

Inspreker geeft aan dat volgens een persbericht eerder sprake was van 17 appartementen met kantoren. Nu het gebouw 20 appartementen gaat tellen, is dat bezwaarlijk omdat het gebouw daardoor hoger gaat worden. Het karakter van de Herenwal moet worden behouden en dat kan alleen wanneer het gebouw niet hoger wordt dan het gebouw van de Leeuwarder Courant. Voorts is een hoogte van 20 meter, dus nog boven de hoogte van het CWI-gebouw veel te hoog en ontsiert gebouw het gehele aanzien. Een gebouw ter grootte van het Friesche Haagje (17 appartementen en kantoren) behoeft dus niet de hoogte te hebben van het voorgestelde bouwplan: het door de gemeente geschetste concept-plan op alle bouwlagen een laag minder levert de beoogde 17 appartementen. **(inspreker 10)**

De hoogte van het gebouw onttrekt het zicht van de bewoners aan de overkant van de Herenwal. Het beeldbepalend karakter van omliggende woningen wordt verpest. **(insprekers 15, 16, 17, 18)**

Reactie:

Het gebouw komt in de lengte parallel aan de Trambaan te liggen, zodat vanaf de Herenwal tegen de zijkant ertegen aan wordt gekeken. Deze zijde van het gebouw wordt bovendien qua uiterlijke vormgeving afgestemd op die van de bestaande bebouwing van de Herenwal, qua gevelhoogte, kapvormen en gevelindelingen. Verder moet worden opgemerkt dat het gebouw een gefaseerde hoogteopbouw kent, dat wil zeggen dat het hoekgedeelte een hoogte heeft van 10 meter, vervolgens een middendeel van 13 meter en tenslotte een gedeelte met een hoogte van 20 meter. Deze hoogte wordt pas bereikt op een afstand van ruim 30 meter van de Herenwal.

De gemeente vindt dat het beeld van de Herenwal door het onderhavige bouwplan niet wordt aangetast, noch dat het gebouw het zicht op de Herenwal ontnemt. Overigens wordt er nog op gewezen dat het bouwplan is voorgelegd aan de welstandscommissie, die heeft geoordeeld dat het bouwplan voldoet mits voldaan wordt aan enkele voorwaarden. Daarbij heeft de commissie mede gelet op de relatie van het bouwplan met de omgeving.

1.3.15. Ontwikkelingen Trambaan-Noord

Het bestemmingsplan maakt het mogelijk te bouwen op percelen direct grenzend aan het perceel Herenwal 48. Dit zelfs tot een hoogte van 13,50 meter. Door vermindering van privacy, uitzicht, en zonlicht zou het woongenot voor haar onacceptabel worden. Bovendien zal de waarde van de woning aanzienlijk dalen. Gemeente wordt aansprakelijk gehouden voor alle schade. Inspreker heeft tegen deze mogelijkheid ernstig bezwaar. **(inspreker 5)**

De hoogte van het gebouw onttrekt het zicht van de bewoners aan de overkant van de Herenwal. Het beeldbepalend karakter van omliggende woningen dus die van Heerenveen wordt verpest. **(insprekers 15, 16, 17, 18)**

Reactie:

In de eerste plaats verwijst de gemeente hier naar de algemene overwegingen van haar beleid zoals besproken bij de onderwerpen 2.1 en 2.2 Het gemeentelijk beleid komt er onder andere op neer dat gestreefd wordt naar intensievere en hogere bebouwing bij het station. Als afronding van de bebouwing bij het station past het om op de hoeken van de Trambaan en de Herenwal bebouwing te realiseren die aan de ene kant aansluiting heeft bij de hogere bebouwing op het station, maar anderzijds vooral ook een relatie heeft met de lagere bebouwing aan de Herenwal. Het bestemmingsplan voorziet in de mogelijkheid om deze bebouwing mogelijk te maken via een wijzigingsbevoegdheid. Vooralsnog is de bestaande situatie inbestemd en is de hoogte van de bebouwing langs de Trambaan beperkt tot 7 meter.

De gemeente vindt in principe wel dat met de realisering van deze hogere bebouwing een wenselijk bebouwingsbeeld wordt bereikt. Dat betekent echter niet dat de gemeente aan elk bouwplan medewerking zal verlenen. Naar aanleiding van een concreet bouwplan zal de gemeente een afweging moeten verrichten tussen de betrokken belangen waarbij het woongenot van het perceel Herenwal 48 er een is. Omdat een concreet plan nu nog ontbreekt, is het niet mogelijk daar nu al op in te gaan.

1.3.16. Algemene opmerkingen over het stationsplein

Inspreker wil het volgende onder de aandacht brengen:

- het vermelden van de straatnaam "Trambaan" in de omgeving van de toegang naar het appartementengebouw;
- de grasperken aan weerszijden van het fietspad naar de fietstunnel zijn verloederd;
- steunpalen rond de bomen verhinderen het grasmaaien rond die bomen;
- narcissen verwijderen, want ze bloeien 14 dagen en daarna veroorzaken ze rommel;
- mogelijk kunnen de grasperken anders ingevuld worden, dit zou het aanzien sterk verbeteren en wat kleur brengen in de nu saaie perken;
- fietsen voor het station uit het zicht brengen door i.p.v. het hekwerk een 1,00 m hoog muurtje te maken c.q. een dicht hekwerk
- de stationsopbouw te voorzien van een fleuriger aanzicht, het nu toegepaste blauw is niet geslaagd. **(inspreker 3)**

Reactie:

De inhoud van deze reactie gaat over zaken die in het bestemmingsplan niet kunnen worden geregeld, zoals het beheer van de openbare weg.

Daarom zijn de opmerkingen doorgegeven aan de afdeling die over deze zaken gaat. Het stationsgebouw is van de Nederlandse Spoorwegen.

Over de kleur heeft de gemeente niets te zeggen, waarbij de vraag of het toegepaste blauw al dan niet geslaagd is afhankelijk is van iemands persoonlijke smaak. Wel is het zo dat het ontwerp voor het station destijds bij de bouw nationale waardering heeft opgeroepen.

1.3.17. Beleid inzake de bestemmingen langs de Herenwal

Inspreker verhuurt een aantal panden langs de Herenwal als winkel-, kantoorpand en/of ten behoeve van klein zakelijke dienstverlening. Het kan in de visie van inspreker niet zo zijn dat als de huurder van een kantoorpand ermee ophoudt het pand niet volgens het bestemmingsplan aan een zakelijke dienstverlener kan worden verhuurd. Er bestaat veel vraag naar dit soort bedrijfsruimte. Sommige bedrijven zullen zich nooit in het centrum of op een industrieterrein vestigen. Er zijn op deze wijze al veel bedrijven hiermee geholpen. Inspreker heeft het pand Herenwal 61 vorig jaar aangekocht en de gevel, zonder subsidie, gerestaureerd. Gevraagd wordt dan ook om aan te geven welke belemmeringen er zijn bij verandering van huurder inzake de panden Herenwal 45, 45a, 46, 49, 50, 61. Kan Herenwal 61 gebruikt worden voor een aan-huis-gebonden kantoor met max. oppervlakte van 50 m² en minder dan 30% van de oppervlakte.

Op bladzijde 30, § 4.1.3 staat vermeld dat met name deze vernieuwing rond het station kan een extra impuls geven aan de vraag naar dienstverlenende (winkel)ruimte aan dit deel van de Herenwal. Inspreker vraagt zich af waarom dan ook niet op het stuk Herenwal tussen Trambaan en Stationsstraat

Op bladzijde 31 vermeldt het bestemmingsplan dat in het gebied ten noorden van de lijn Stationsplein en Trambaan het primaat meer ligt bij de woonfunctie. Er is geen mogelijkheid voor de vestiging van nieuwe afwijkende functies. Bij vertrek van bedrijven dient hier gezocht te worden naar mogelijkheden ter versterking van de woonfunctie. Inspreker merkt op dat in de notulen van 22 juni 2004 wordt gesproken over het dominant houden van de woonfunctie van het gebied ten noorden van de stationsstraat en vraagt zich af hoe dat nu zit. Het versterken van de woonfunctie is daar niet haalbaar en wat wordt bedoeld met een afwijkende functie.

De grens van het gebied "uitloopcendrum" loopt dwars door het 3^e en 4^e pand van inspreker heen. Inspreker vraagt zich af waar de grens nu precies loopt.

Tenslotte wijst inspreker op de vestiging van een Kringloopwinkel op het perceel Schoolstraat 12. Dat past volgens hem niet in het beleid. **(Inspreker 8)**

Inspreker geeft aan het niet zo leuk te vinden dat het bestemmingsplan voor de Herenwal gaat veranderen. Het is een oud stukje Heerenveen en dit zou zo moeten blijven. Eigenlijk zouden er meer winkels en restaurantjes aan de Herenwal moeten verschijnen. De straat en de sloot moeten aantrekkelijk worden en nodig worden schoongemaakt. De spoorbrug kan beter worden verhoogd zodat er grotere boten kunnen binnenvaren. Om het toerisme veel aantrekkelijker te maken. Inspreker vindt verder dat beter kantoren kunnen worden toegelaten, want kleine zelfstandigen kunnen de huur- en koopprijzen van de grotere kantoorgebouwen niet ophoesten. **(inspreker 14)**

Inspreker maakt bezwaar tegen het feit dat er geen mogelijkheid wordt geboden voor nieuwe afwijkende functies van bedrijfspanden. Tevens wordt bezwaar gemaakt tegen het feit dat in geval van vertrek van bedrijven, van de bedrijfs- of winkelfunctie een woonfunctie te maken, zoals omschreven op pagina 31 van de toelichting op het bestemmingsplan. Er wordt dus bezwaar gemaakt tegen de mogelijkheid om het pand te verkopen aan een zakelijke dienstverlener. Het pand van inspreker is een bedrijfspand met een winkel en bovenwoningen. Inspreker wil graag dat deze functies zou blijven als ze zijn. **(inspreker 19)**

In een aantal inspraakreacties worden bezwaren naar voren gebracht tegen de bestemming die het voorontwerp-bestemmingsplan "Stationsgebied" aan bepaalde percelen heeft toegekend:

- de percelen Herenwal 45 en 45a zijn inbestemd als Bedrijfsdoeleinden, naar inspreker wijst er op dat dit pand al meer dan 100 jaar in gebruik is als winkelpand en verzoekt dit aan te passen in het bestemmingsplan. **(inspreker 8);**
- het perceel Herenwal 57 is ten onrechte aangeduid met een woonbestemming. Dit is niet correct omdat het pand al sinds 1937 een "Woon- en winkelpand" heeft en wordt gebruikt voor zakelijke doeleinden. Verzocht wordt het pand weer als "Woon- en winkelpand" in het bestemmingsplan op te nemen. **(inspreker 12);**
- het perceel Herenwal 67, 67a en 69 is verkeerd genummerd. Bovendien dient het perceel Herenwal 69 dient z'n bedrijfstemming vast te houden, omdat insprekers het pand juist gekocht hebben vanwege deze bedrijfsbestemming **(inspreker 20);**
- het perceel Herenwal 72 is ten onrechte niet als winkelpand inbestemd. Dit pand heeft al 80 jaar of langer een winkelfunctiebestemming. Inspreker verzoekt dit aan te passen. **(inspreker 9);**
- de bestemming klopt voor zover betrekking dat betrekking heeft op restaurant perBacco. Het naast gelegen perceel Herenwal 185 waar inspreker zijn kantoor uitoefent en een bovenwoning aanwezig is, heeft echter ook een horecabestemming. Dit levert bij eventuele verkoop problemen op omdat het benedengedeelte niet als woning ingericht mag worden. Het is ook altijd een bedrijfspand geweest. **(inspreker 14);**
- het perceel Herenwal 124 heeft ten onrechte de bestemming "Woondoeleinden" gekregen. Het pand is sinds 1988 in gebruik door Alchemare BV en Laboratorium Medisan BV. Gezien het karakter, de inrichting en uitrusting van het pand is zakelijk gebruik de enige toepasbare bestemming en inspreker wenst hoe dan ook aan de geldende zakelijke bestemming vast te houden. **(inspreker 21);**
- de panden Herenwal 131, 131a en 132 zijn in het voorontwerp-bestemmingsplan "Stationsgebied" bestemd voor Doeleinden van Dienstverlening, terwijl de huidige bestemming "Bedrijven, categorie 1 en 2" is. Insprekers menen dat de huidige bestemming ruimer is dan de voorgestelde bestemming en daarom zouden zij graag zien dat de huidige bestemming wordt gehandhaafd. **(inspreker 25);**
- het perceel Herenwal 181-183 heeft ten onrechte de bestemming "Maatschappelijke Doeleinden" toegekend gekregen. Vanwege de ruime bestemming in het geldende bestemmingsplan is het pand uitermate geschikt voor verhuur. Het pand is momenteel verhuurd aan: Dagblad De Telegraaf, Grimeur Van der Grijn, Inloophuis GGZ en Mencke Othovideo. De 1^e en de 2^e etage worden voor bewoning verhuurd. Beperking van de bestemming tot alleen Maatschappelijke Doeleinden beperkt de verhuurmogelijkheden, terwijl er nu al regelmatig van leegstand sprake is. Hierdoor zal ook de waarde van het pand negatief worden beïnvloed. Vermindering van de huurmogelijkheden heeft verder ook gevolgen voor het pensioen van inspreker. **(inspreker 28a).**

Reactie:

Op grond van het geldende bestemmingsplan "Heerenveen-Noord" (oud), vastgesteld in 1975, hebben de meeste panden langs de Herenwal de bestemming "Gemengde Doeleinden. Deze panden mogen gebruikt worden voor woningen, kantoren, winkels, horeca e.d.. Heerenveen is echter sinds 1975 niet stil blijven staan en heeft een bepaalde ontwikkeling doorgemaakt. Ook het planologisch beleid van de gemeente is sindsdien veranderd.

Daarom komen de mogelijkheden van het oude bestemmingsplan “Heerenveen-Noord” niet meer overeen met het huidige planologisch beleid van de gemeente. Het ongewijzigd laten van de mogelijkheden van dit oude plan zou tot ongewenste gevolgen kunnen leiden.

Ook de Wet op de Ruimtelijke Ordening stelt dat de gemeente een bestemmingsplan eenmaal tien jaar moet herzien. Bij deze herziening worden de gebruiksmogelijkheden aangepast aan de actuele planologische inzichten.

Belangrijk daarbij is dat ten opzichte van vroeger meer dan een scheiding van functies wordt gestreefd. Dat betekent dus dat alleen die functies in een bepaald gebied worden toegelaten wanneer dat gebied daarvoor ook geschikt is. Bedrijven op bedrijventerreinen, winkels alleen in het centrum enzovoorts. De panden langs de Herenwal zijn voor uiteenlopende functies in gebruik en veranderen ook nogal eens van functie. Ook is er sprake wonen. Dat betekent dat deze panden een passende en voor zover mogelijk een flexibele bestemming moeten hebben.

Het gebied van de Herenwal ten noorden van de Stationsstraat wordt gekenmerkt door de woonfunctie, enkele uitzonderingen daargelaten. Dat betekent dat de meeste panden langs de Herenwal ten noorden van de Stationsstraat een woonbestemming toegekend hebben gekregen.

Nieuwvestiging van niet-woonfuncties in bestaande woningen is daarom niet gewenst. Dat geldt ook voor eventuele nieuwvestiging van horeca. De gemeente wil deze graag ook in het centrum geconcentreerd zien en daarom heeft de gemeenteraad enkele jaren geleden de Horecastructuurvisie vastgesteld.

Het gebied ten zuiden van de Trambaan ziet de gemeente als uitloper van het centrum. Daar kan ook nieuwvestiging van dienstverlenende bedrijven mogelijk worden gemaakt. Het gebied tussen Stationsstraat en Trambaan heeft een wat gemengd karakter. Er zijn hier een aantal woningen, maar daartussen komt ook wel bedrijvigheid en dienstverlening voor. Vestiging van niet-woonfuncties in bestaande woningen acht de gemeente ook langs dit gedeelte van de Herenwal niet gewenst.

Voorzover panden voor andere doeleinden dan wonen in gebruik zijn, zal dat uiteraard positief worden inbestemd. Hiermee kan het bestaande gebruik worden voortgezet, ook bij vertrek van de huidige huurder of gebruiker. Het moet daarbij wel gaan om bestaand gebruik en niet om (mogelijk) gebruik op dat op grond van het geldend bestemmingsplan toegelaten is, maar welke optie thans niet (meer) wordt benut. Dat betekent bijvoorbeeld dat alleen die panden waarin nu nog feitelijk detailhandel wordt uitgeoefend, nog een detailhandelsbestemming krijgen, al dan niet in combinatie met andere functies. Panden waar geen detailhandel meer aanwezig is, zullen geen mogelijkheid voor detailhandel toebedeeld krijgen. Hetzelfde geldt voor de horecafunctie.

De gemeente wil voorkomen dat vrijkomende bedrijfspanden leeg blijven staan en gaan verpauperen of verrommelen. Het bestemmingsplan biedt daarom op een beperkt aantal plaatsen de mogelijkheid om bedrijfsgebouwen te vervangen door appartementengebouwen. Een dergelijke verandering is uiteraard pas aan de orde wanneer het bedrijf naar elders verhuist.

Om verder flexibel te kunnen inspelen op functieveranderingen voor niet-woningen langs de Herenwal, zal het bestemmingsplan aan deze panden één van de volgende bestemmingen toekennen:

- bedrijfsdoeleinden: deze panden mogen worden gebruikt voor lichte bedrijvigheid (categorie 1 en 2 van de VNG-Lijst) alsmede zakelijke en persoonlijke dienstverlening en woningen;
- doeleinden van Detailhandel en dienstverlening c.q. Gemengd: behalve ten behoeve van winkel mogen deze panden ook worden gebruikt voor zakelijke en persoonlijke dienstverlening en woningen;
- doeleinden van dienstverlening c.q. Kantoren: alleen zakelijke en persoonlijke dienstverlening;
- horecabedrijven: *specifiek bestemd voor horecadoeleinden.*

Dit heeft voor het plan de volgende wijzigingen tot gevolg

De percelen Herenwal 45 en 45a zijn nu bestemd als Bedrijfsdoeleinden, maar zullen worden bestemd als Doeleinden van Detailhandel en Dienstverlening

Herenwal 46 zal in plaats van een Detailhandelsbestemming een bestemming "Bedrijfsdoeleinden" toebedeeld krijgen die o.a. gebruik ten behoeve van zakelijke en persoonlijke dienstverlening toestaat. Hetzelfde geldt voor Herenwal 50.

Ten aanzien van het perceel Herenwal 57 blijft de bestemming ongewijzigd. De gemeente acht het niet wenselijk om de mogelijkheid voor detailhandel te handhaven nu het pand niet voor detailhandel gebruikt wordt. Bovendien bestaat er binnen de bestemming "Woondoeleinden" de mogelijkheid een woning te gebruiken voor beroepsuitoefening-aan-huis, mits de oppervlakte van de voor zakelijke doeleinden gebruikte ruimten niet meer bedraagt dan 50 m² en niet meer beslaat dan 30% van de oppervlakte van de begane grond (hoofdgebouw, aan- en uitbouwen alsmede aangebouwde bijgebouwen).

Op Herenwal 61 is thans detailhandel aanwezig. Dit perceel zal een bestemming krijgen die zowel Detailhandel als zakelijke en persoonlijke dienstverlening toestaat, dat wil zeggen een bestemming "doeleinden van detailhandel en dienstverlening"

Het perceel Herenwal 67, 67a en 69 zal worden bestemd als "Bedrijfsdoeleinden". Op grond hiervan mag de eerste bouwlaag gebruikt worden ten behoeve van bedrijfsdoeleinden en mag de 2^e bouwlaag (Herenwal 67) als woning worden gebruikt.

Het perceel Herenwal 72 is ten onrechte niet als winkelpand bestemd. Dit zal worden aangepast en het perceel zal daarom een bestemming "Doeleinden van detailhandel en dienstverlening" krijgen. Op grond hiervan zal het pand ten behoeve van een winkel (1^e bouwlaag) mogen worden gebruikt alsmede als woning. Tevens zal hier de mogelijkheid van dienstverlening worden geboden.

Het perceel Herenwal 124 heeft ten onrechte de bestemming "Woondoeleinden" gekregen. Naar de gemeente inmiddels heeft begrepen, zal zich ter plekke een Arbeidsdienst vestigen. Om dit gebruik een passende bestemming te geven, zal het pand worden bestemd als Dienstverlening.

De panden Herenwal 131, 131a en 132 zijn in het voorontwerpbestemmingsplan "Stationsgebied" bestemd voor Doeleinden van Dienstverlening. Op grond van het geldende bestemming "Heerenveen-Noord (oud)" uit 1975 heeft het pand de bestemming "Bedrijven (B)" mag het worden gebruikt voor ambachtelijke en verzorgende bedrijven (met uitzondering van detailhandel) met de daarbij behorende kantoren. Gelet op het verzoek van inspreker(s) zal het pand worden voorzien van

de bestemming “Bedrijfsdoeleinden”, op grond waarvan het pand gebruikt mag worden voor bedrijvigheid genoemd in bijlage 2 van het voorontwerpbestemmingsplan inclusief zakelijke en persoonlijke dienstverlening.

Ook het perceel Herenwal 181-183 zal deze bestemmingsplan toebedeeld krijgen, op grond waarvan het pand gebruikt mag worden voor bedrijvigheid genoemd in bijlage 2 van het voorontwerpbestemmingsplan inclusief zakelijke en persoonlijke dienstverlening. Het perceel Herenwal 185 is ten onrechte bestemd als Horeca. Het pand zal worden bestemd als bedrijven”, op grond waarvan het pand gebruikt mag worden voor bedrijvigheid genoemd in bijlage 2 van het voorontwerpbestemmingsplan inclusief zakelijke en persoonlijke dienstverlening alsmede wonen.

Het perceel van Technisch Installatiebedrijf Griek is in het voorontwerpbestemmingsplan bestemd als “Bedrijfsdoeleinden” en mag behalve ten behoeve van een technisch installatiebedrijf ook gebruikt worden voor bedrijven genoemd in categorieën 1 en 2 van bijlage 2, daaronder ook begrepen bepaalde vormen van zakelijke en persoonlijke dienstverlening. Dat betekent dat het voorontwerpbestemmingsplan reeds een directe mogelijkheid biedt om aan het bedrijfspand een alternatieve invulling te geven.

Op 30 maart 2004 heeft de gemeente voor een periode van 5 jaar vrijstelling van de bepalingen van het bestemmingsplan verleend voor het uitoefenen van detailhandel achter Parallelweg 6 in het kader van een kringloopwinkel. Aan deze vrijstelling is de voorwaarde verbonden dat in de winkel alleen ter plaatse bewerkte en/of gerepareerde goederen mogen worden verkocht. Gelet op enerzijds het tijdelijke karakter en anderzijds de beperkingen in de detailhandel, vindt de gemeente dat deze handel niet op één lijn kan worden gesteld met reguliere detailhandel. Daarom is van inconsistentie in het beleid dan ook geen sprake.

Figuur 5 van de toelichting op het bestemmingsplan zal worden aangepast, waarbij het gebied tussen Stationsstraat en Trambaan via een arcering wordt aangegeven als overgangsbied tussen wonen ten noorden van de Stationsstraat en het Centrumgebied ten zuiden van de Trambaan. Overigens leent dit kaartje zich niet voor het trekken van conclusies over (on)mogelijkheden van de individuele percelen in het plangebied. Daarvoor moet de plankaart bekeken worden in combinatie met de voorschriften.

De Heeresloot is voor vaartuigen ook bereikbaar vanuit het noorden. Het ophogen van de bestaande spoorbrug is een mogelijkheid om de bereikbaarheid van de Heeresloot te vergroten, maar daar staat een hoge investering tegenover. De gemeente ziet op dit moment de noodzaak daarvan niet in, nog daargelaten de vraag of de Heeresloot zich leent voor een intensiever gebruik als haven. Zeker het noordelijke gedeelte van de Herenwal wordt hoofdzakelijk als woongebied benut.

1.3.18. Geen uitnodiging

Gevraagd wordt waarom er geen uitnodiging of bericht is ontvangen over de voorlichtingsavond en de op handen zijnde wijzigingen. (**inspreker 25**)

Reactie:

Het voorontwerp-bestemmingsplan is aangekondigd in de Heerenveense Courant alsmede op de internetsite van de gemeente. Tevens is er in het gebied “huis-aan-huis” een folder bezorgd waarin dit nieuwe bestemmingsplan is aangekondigd. Deze wijze van publiceren voldoet niet alleen aan de eisen van de Wet op de Ruimtelijke Ordening maar is ook de meest praktische wijze van handelen.

Gelet op de vele eigendommen in het gebied en de wisselende eigenaren is het voor de gemeente ondoenlijk om iedere eigenaar of andere belanghebbende individueel te informeren, temeer daar de gemeente niet beschikt over de actuele kadastrale gegevens. Het huis-aan-huis folderen is extra service van de gemeente. De publicaties in het huis-aan-huisblad en op internet zijn uitdrukkelijk bedoeld om bewoners en andere belanghebbenden te informeren.

1.3.19. Verzoek andere naam aan bestemmingsplan

Opgemerkt wordt dat de naam van het bestemmingsplan ten onrechte suggereert dat het alleen betrekking heeft op de omgeving van het station, terwijl dat niet zo is. **(inspreker 26)**

Reactie:

De naam van het bestemmingsplan wordt gewijzigd in "Stationsgebied-Herenwal e.o."

1.3.20. Gebruik wijzigingsbevoegdheden

Gevraagd waarom gewerkt wordt met wijzigingsbevoegdheden en waarom de voorgestane ontwikkelingen niet meteen in het bestemmingsplan worden verwerkt. **(inspreker 26)**

Reactie:

Bij particuliere ontwikkelingen komt de eventueel uit te betalen planschadevergoedingen voor rekening van de gemeente, terwijl dit niet kan worden gecompenseerd door inkomsten. Dat betekent dat de gemeente moet afwegen of het bouwplan haar de planschadekosten waard is. Een wijzigingsbevoegdheid wordt dan ook opgenomen om in een latere fase aan de hand van een concreet plan de financiële effecten goed te kunnen inschatten.

1.3.21. Gebruik onjuiste tekeningen, feiten en gegevens

De brochure kent veel onjuistheden alsmede eenzijdige en niet duidelijke foto's . De uitleg van de stedenbouwkundige was zwak. De historische lijn spoort niet met de plannen van een parkeerkelder en woontoren. **(inspreker 4)**

Het is teleurstellend dat gegevens die aan omwonenden worden getoond tijdens een inspraakavond niet kloppend zijn. Dat doet het vertrouwen in de gemeente geen goed. De foto's konden voor de ouderen niet of niet voldoende gevolgd worden. Het verbaast inspreker niet dat de visie niet door de bewoners gedeeld worden, aangezien er te weinig rekening wordt gehouden met de huidige bewoners en er te groot en te ver vooruit wordt gedacht. Heerenveen is een dorp en moet niet proberen een stad te zijn/te lijken. Er wordt een tekort aan en voor verwarring gevende informatie gegeven. Insprekers twijfelen of er geen sprake is van misleiding. **(insprekers 15, 16, 17, 18)**

De plannen voor de woontoren worden met opzet onvoldoende toegelicht. **(inspreker 35)**

Reactie:

De gemeente heeft geprobeerd om richting omwonenden zoveel mogelijk informatie en duidelijkheid te verschaffen. Helaas heeft niet iedereen dit kennelijk als zodanig ervaren. De gemeente zal bij een volgende gelegenheid proberen e.e.a. te verbeteren. Over één ding kan echter geen misverstand bestaan. Van een opzettelijke misleiding is geen sprake.

Daarbij zij nog opgemerkt dat de constatering dat er sprake is van eenzijdige informatie ook een kwestie is van persoonlijke beleving die door de gemeente niet wordt gedeeld.

Samenvatting van vastgestelde wijzigingen als gevolg van de inspraak 2005

1. Onderzoek naar mogelijke schaduwwerking en windhinder als gevolg van de woontoren op het NS-station is aanvullend in de toelichting opgenomen;
2. De grenzen van het bestemmingsvlak WGB tussen Trambaan 20 en Stationsplein 4 zijn aangepast aan de actuele kadastrale grenzen;
3. De gronden ten zuidoosten en zuidwesten van het bestemmingsvlak PT, nabij het Station en tegenover het kantoorgebouw Talant zullen bij het bestemmingsvlak PT worden getrokken, teneinde een flexibeler invulling van het P+R-terrein mogelijk te maken.
4. De in het plan opgenomen goothoogten voor de percelen Trambaan 12 en Stationsstraat 6 zijn aangepast op 9 meter; perceel Trambaan 12 is buiten het gebied van de wijzigingsbevoegdheid gelaten.
5. Op de percelen Herenwal 86 is een bestemmings- en bouwvlak WGB gelegd waarbij over een afstand van 22 meter vanaf de Herenwal tot 10 meter hoogte mag worden gebouwd (bebouwingsklasse C) en daarachter slechts in één bouwlaag (bebouwingsklasse A); Herenwal 88 heeft een bestemming Bedrijfsdoeleinden;
6. Het bebouwingsvlak achter de Dubbele Regel heeft een bebouwingsklasse B (7 meter) gekregen; de wijzigingsbevoegdheid is overbodig geworden;
7. De percelen Herenwal 45 en 45a waren bestemd als Bedrijfsdoeleinden, maar zijn nu bestemd als Gemengd, c.q. doeleinden van detailhandel en dienstverlening, op grond waarvan de panden gebruikt mogen worden ten behoeve van detailhandel, zakelijke en persoonlijke dienstverlening alsmede voor wonen;
8. Herenwal 46 heeft in plaats van een Detailhandelsbestemming een bestemming "Bedrijfsdoeleinden" toebedeeld gekregen, die ook het gebruik ten behoeve van zakelijke en persoonlijke dienstverlening toestaat;
9. Hetzelfde geldt voor Herenwal 50.
10. Op Herenwal 61 is detailhandel aanwezig. Dit perceel heeft een gemengde bestemming gekregen die zowel detailhandel als zakelijke en persoonlijke dienstverlening toestaat.
11. Het perceel Herenwal 67, 67a en 69 is bestemd als "Bedrijfsdoeleinden". Op grond hiervan mag de eerste bouwlaag gebruikt worden ten behoeve van bedrijfsdoeleinden en mag de 2e bouwlaag (Herenwal 67) als woning worden gebruikt.
12. Het perceel Herenwal 72 was ten onrechte niet als winkelpand bestemd. Dit is aangepast en het perceel heeft daarom alsnog een bestemming Gemengd, c.q. Doeleinden van Detailhandel en dienstverlening toegekend gekregen. Op grond hiervan zal het pand ten behoeve van een winkel (1e bouwlaag) mogen worden gebruikt alsmede als woning. Tevens zal hier de mogelijkheid van dienstverlening worden geboden.
13. Het perceel Herenwal 124 heeft ten onrechte de bestemming "Woondoeleinden" gekregen. Naar de gemeente inmiddels heeft begrepen, zal zich ter plekke een Arbo-dienst vestigen. Om dit gebruik een passende bestemming te geven, heeft het pand de bestemming Dienstverlening (DV) c.q. kantoren (K).
14. De panden Herenwal 131, 131a en 132 zijn in het voorontwerp-bestemmingsplan "Stationsgebied" bestemd voor Doeleinden van Dienstverlening. Op grond van het geldende bestemming "Heerenveen-Noord (oud)" uit 1975 heeft het pand de bestemming "Bedrijven (B)" mag het worden gebruikt voor ambachtelijke en verzorgende bedrijven (met uitzondering van detailhandel) met de daarbij behorende kantoren.

15. Gelet op het verzoek van inspreker(s) zal het pand worden voorzien van de bestemming “Bedrijfsdoeleinden”, op grond waarvan het pand gebruikt mag worden voor bedrijvigheid genoemd in een bijlage van het bestemmingsplan inclusief zakelijke en persoonlijke dienstverlening.
16. Ook het perceel Herenwal 181-183 heeft deze bestemming “Bedrijfsdoeleinden” toebedeeld gekregen, op grond waarvan het pand gebruikt mag worden voor bedrijvigheid genoemd in bijlage 2 van de voorschriften van het voorontwerp-bestemmingsplan inclusief zakelijke en persoonlijke dienstverlening.
17. Het perceel Herenwal 185 was ten onrechte bestemd als Horeca. Het pand zal worden bestemd als bedrijven ”, op grond waarvan het pand gebruikt mag worden voor bedrijvigheid genoemd in bijlage 2 van het voorontwerp-bestemmingsplan inclusief zakelijke en persoonlijke dienstverlening alsmede wonen.
18. De naam van het bestemmingsplan wordt gewijzigd in bestemmingsplan “Stationsgebied-Herenwal e.o”.

BIJLAGE 7

Nota vooroverleg ex artikel 10 Bro

1. ANTWOORDNOTA OVERLEG EX ARTIKEL 10 BRO

1. 1. Overleg ex artikel 10 Besluit op de ruimtelijke ordening

In de zomer van 2004 is het nieuwe bestemmingsplan voor de Herenwal en het Stationsgebied gereed gekomen. De gemeente heeft besloten om overeenkomstig het bepaalde in artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening het bestemmingsplan voor overleg toe te zenden aan de volgende instanties:

1. Commissie van Overleg ex artikel 10 Bro;
2. Ministerie Landbouw, Natuurbeheer en Visserij. directie Noord, t.a.v. de directeur;
3. Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Directie Noord-Nederland;
4. Ministerie van Economische Zaken, Rijksconsulent Regio Noord, afdeling Bestemmingsplannen;
5. Rijksdienst voor de Monumentenzorg, consulent in de regio Noord/Oost;
6. VROM-Inspectie Regio Noord;
7. Wetterskip Fryslân;
8. Ministerie van Defensie Directie Noord Ruimtelijke Ordening en Milieu;
9. NV Nederlandse Gasunie;
10. Hûs en Hiem, welstandsadvisering en Monumentenzorg;
11. KPN Telecom BV, UTN Straalverbindingen;
12. KPN Telecom BV, UTN Leidingbeheer;
13. ROB Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek;
14. Vitens Fryslân;
15. NUON Friesland;
16. NV NUON Transport;
17. NV Nederlandse Spoorwegen Afdeling Bedrijfs- en Productontwikkeling;
18. Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Friesland;
19. Pro Rail.

1. 2. Overlegreacties

1. 2. 1. Commissie van Overleg

De Commissie kan in het algemeen instemmen met het plan. Wel heeft de Commissie een aantal opmerkingen gemaakt. Om duidelijk te maken wat het gewicht van deze opmerkingen is, wordt verwezen naar blz. 36 van de Handleiding Gemeentelijke Plannen 2000.

Kantoren (categorie 2)

Een maximale looptijd van 10 jaar (tot circa 2015), gecombineerd met een gemiddelde uitgifte van 1.500 m² bvo per jaar in de periode 2001-2015, betekent dat maximaal (14 x 1.500) 21.000 m² bvo aan kantoren, met daarbij opgeteld de vóór 2001 reeds gerealiseerde kantoren, bij recht kan worden inbestemd. De Commissie merkt op dat in het plan niet wordt aangegeven hoeveel bvo vanaf 2001 aan kantoren is gerealiseerd. In het plan wordt ook niet inzichtelijk gemaakt hoeveel bvo kantoren in totaal nog kunnen worden gebouwd. Alhoewel het maximum van 21.000 m² bvo waarschijnlijk niet wordt overschreden is een goede inventarisatie van de reeds gerealiseerde en de bij recht inbestemde kantoren van belang bij het bepalen van de mogelijkheden kantoren te vestigen via wijziging.

Het plan bevat een wijzigingsbevoegdheid om de stationslocatie mede te ontwikkelen voor kantoren. Niet duidelijk wordt in hoeverre hiermee de oppervlakte van 21.000 bvo wordt overschreden.

De locatie biedt ruimte voor een grote oppervlakte. Toepassen van de wijzigingsbevoegdheid zou dan ook kunnen leiden tot een (aanzienlijke) overschrijding van het voor Heerenveen aanvaardbare volume.

Gelet op afspraken in provinciaal verband (o.a. de positie van Leeuwarden) acht de Commissie het niet wenselijk dat het gemiddelde te realiseren bvo per jaar wordt overschreden.

De Commissie adviseert om inzichtelijk te maken hoeveel bvo aan kantoren vanaf 2001 is gerealiseerd en hoeveel bvo op grond van het bestemmingsplan bij recht nog kan worden gerealiseerd. De Commissie adviseert u daarnaast de wijzigingsbevoegdheid te beperken door een maximaal te realiseren oppervlakte in de voorschriften op te nemen. De Commissie is daarbij van mening dat de totale oppervlakte van 21.000 bvo niet mag worden overschreden.

Reactie:

in de toelichting zal inzichtelijk worden gemaakt hoeveel kantoorruimte vanaf 2001 is gerealiseerd en hoeveel bvo op grond van direct recht nog kan worden gerealiseerd. Daar zal overigens uit blijken dat de hoeveel van 21.000 m² bvo niet zal worden overschreven.

De opmerking van de Commissie dat kantoren die voor 2001 zijn gerealiseerd, moeten worden meegeteld, bevreemdt de gemeente. In de kantorennotitie is een opsomming gemaakt van de kantoren (> 1.000 m² bvo) gerealiseerd in de periode 1996 tot en met 2000. Het in 1998 gerealiseerde kantoor van thans Arriva, Trambaan 3, van 5.000 m² is in deze opsomming begrepen. Deze opsomming en de daarbij gehanteerde oppervlakten zijn de Commissie van Overleg in haar advies over de kantorennotitie overgenomen. Daaruit volgt reeds dat er geen aanleiding bestaat dit kantoor mee te tellen bij de maximale capaciteit in de periode na 2001.

Naar aanleiding van bestuurlijk overleg tussen provincie en de bestuurders van de A7-gemeenten is door Gedeputeerde Staten besloten dat Heerenveen in de periode 2001 tot en met 2009 gemiddeld max. 5.000 m² bvo aan kantoren per jaar bouwen. Bovendien wordt kantoorvolume gerealiseerd voor 1 januari 2001 niet in mindering gebracht op dit volume. Daarnaast geldt dat kantoorvolume waarvoor reeds een bouwaanvraag is ingediend of een vergunning is verstrekt eveneens niet in mindering gebracht, mits deze volumes geplaatst zijn op de lijst op basis waarvan het voorstel aan GS is gemaakt.

Toegespitst op de feitelijke situatie geldt dat behalve het gebouw van VE-ONN/GUO ook dat het kantoorgebouw van Talant en Burgfonds als "bestaande" kantoorruimte worden aangemerkt en niet meetellen bij het nog te realiseren kantoorvolume van max 5.000 m² gemiddeld per jaar.

In de omgeving van het station is voorzien bij direct recht voorzien in de ontwikkeling van circa 21.300 m² bvo aan kantoorruimte. Daarvan heeft echter 15.000 m² bvo (Arriva-GUO: 5.500 m²; Talant: 5.000 m² en Burgfonds: 4.500 m²) betrekking op kantoorruimte die niet meetelt bij de maximaal te realiseren kantoorruimte in de periode 2001-2010. Derhalve voorziet het bestemmingsplan voor 6.500 m² en is er nog planologische ruimte voor 14.500 m² aan kantoren. In het bestemmingsplan zal als toetsingscriterium worden opgenomen dat de via wijzigingsbevoegdheden te realiseren kantoorruimte niet tot gevolg mag hebben dat het totaal aantal m² bvo aan kantoren een maximum aantal van 21.000 m² overschrijdt.

Wonen (categorie 2)

In het Woonplan zijn voor de omgeving van het station 175 appartementen gereserveerd voor de periode 2000 - 2010. Verder wordt in het Woonplan rekening gehouden met een reservecapaciteit van 218 woningen.

Deze reservecapaciteit kan worden gebruikt voor de particuliere initiatieven voor herinvulling met (woon)appartementen in aangrenzende straten van het Stationsplein en langs de Herenwal. In het plan kunnen bij recht op een aantal plaatsen woningen worden gerealiseerd. Daarnaast is een uit te werken bestemming woonbebouwing in het plan opgenomen.

Onduidelijk is hoeveel appartementen/woningen vanaf 2000 in het gebied zijn gebouwd en hoeveel woningen/appartementen op grond van het voorliggende plan bij recht of na uitwerking kunnen worden gebouwd. Niet inzichtelijk is in hoeverre voldoende contingent aanwezig is voor het uitvoeren van het bestemmingsplan.

De Commissie adviseert u in de toelichting van het plan aan te geven hoeveel woningen/appartementen de afgelopen jaren zijn gebouwd en hoeveel woningen/appartementen in totaal de komende 10 jaar bij recht of na uitwerking kunnen worden gerealiseerd. Verder adviseert de Commissie u een maximum aantal te bouwen appartementen/woningen in de voorschriften op te nemen.

De Commissie merkt op dat in de instructies van de beschrijving in hoofdlijnen is bepaald dat bij de toepassing van de verschillende wijzigingsbevoegdheden dan wel de in het plan opgenomen uitwerkingsverplichting zal worden getoetst aan de woningbouwmarginen in het gemeentelijk Woonplan. De Commissie merkt daarbij op dat het contingent niet alleen in het gemeentelijk Woonplan moet zijn opgenomen maar dat het in het Woonplan opgenomen contingent tevens moet zijn geaccordeerd door de provincie.

De Commissie adviseert de bepaling met in achtneming van het voorgaande aan te passen. Overigens is de Commissie van mening dat het de voorkeur geniet de bepaling niet bij de instructies maar in de toetsingscriteria op te nemen.

Reactie:

In het bestemmingsplan wordt bij direct recht de mogelijkheid geboden voor het bouwen van een appartementengebouw op Stationsplein 2 (18 appartementen), Dubbele Regel (8-10 appartementen), Herenwal 86-88 (12 appartementen), Herenwal 106-110 (8 appartementen) Herenwal 101 (2 woningen) alsmede de wohntoren nabij het Station (42 appartementen). Deze aantallen zullen in het bestemmingsplan worden vastgelegd. Daarnaast biedt het plan de mogelijkheid voor woningbouw via wijziging of uitwerking op de volgende plaatsen: het terrein tussen Oude Veenscheiding en Trambaan (Arriva-terrein), de percelen Trambaan 14-20, Stationsstraat 8-10, Stationsstraat 3-5. Als toetsingscriterium zal in de voorschriften de eis worden opgenomen dat door toepassing geen overschrijding van het door de provincie geaccordeerde woonplan mag plaatsvinden. De beschikbare capaciteit wordt daarbij gevormd door de specifieke reservering van 175 woningen voor het stationsgebied alsmede de 200 woningen als gevolg van particuliere ontwikkelingen.

Parkeren (categorie 2)

In het bestemmingsplan wordt de bouw van kantoren en woongebouwen mogelijk gemaakt. In de beschrijving in hoofdlijnen is als algemene instructie opgenomen dat er voldoende parkeer gelegenheid moet worden geboden. Voor kantoren geldt als uitgangspunt 1 parkeerplaats per 65 m² bedrijfsoppervlak. De Commissie constateert dat geen inzicht wordt gegeven in de huidige en de toekomstige parkeer capaciteit. In het plan zijn een aantal parkeerterreinen inbestemd. Daarnaast zijn een aantal bestemmingen voorzien van de aanduiding 'parkeerdekken toege-

staan'. Niet inzichtelijk is in hoeverre ook daadwerkelijk genoeg parkeerplaatsen aanwezig zijn en zullen zijn in de toekomst. Daarbij kan nog worden opgemerkt dat een deel van de parkeerbehoefte van het stadion tijdelijk wordt opgevangen in het stationsgebied.

Niet duidelijk is in hoeverre hier bij de planvorming ook rekening gehouden is. De Commissie acht het van belang dat gewaarborgd wordt dat voor treinreizigers die gebruik maken van de auto voor het traject woning-treinstation voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn.

De Commissie adviseert:

1. een berekening (van het aantal beschikbare parkeerplaatsen en de bestaande bvo aan kantoren nabij het station) op te nemen in de toelichting waaruit blijkt dat op dit moment aan het vereiste van 1 parkeerplaats per 65 m² bvo wordt voldaan;
2. inzichtelijk te maken hoeveel parkeerplaatsen aangelegd moeten worden indien de totaal bij recht ingestemde bvo aan kantoren wordt gerealiseerd en hoeveel parkeerplaatsen in het bestemmingsplan zijn inbestemd ten behoeve van deze kantoren;
3. bij appartementsgebouwen aan te geven hoeveel parkeerplaatsen gemiddeld aanwezig zijn/zullen worden aangelegd per appartement;
4. te waarborgen dat voor treinreizigers voldoende parkeermogelijkheden aanwezig zijn, zelfs met inachtneming van de omstandigheid dat parkeerplaatsen in het stationsgebied tijdelijk worden gebruikt om een deel van de parkeerbehoefte van het stadion op te vangen.

Reactie:

De gemeente heeft als uitgangspunt dat bij de te realiseren appartementengebouwen, woningen en kantoren wordt voorzien in parkeergelegenheid op eigen terrein. De eis wordt ondersteund door artikel 2.5.30 Bouwverordening. Hierbij is een norm van gemiddeld 1,3 parkeerplaats per appartement uitgangspunt. Voor de kantoren geldt als parkeereis een norm van 1 parkeerplaats per 65m² bvo kantoor. Ook hiervoor geldt in beginsel dat het bouwplan dan wel de inrichting van het omliggende terrein in deze behoefte moet voorzien. Het kantoorgebouw van Talant heeft voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein. Het gebouw heeft een oppervlakte van circa 4560 m² en heeft daardoor een parkeerbehoefte van circa 70 parkeerplaatsen. Op eigen terrein zijn meer dan 70 plaatsen beschikbaar.

Voor de kantoren Trambaan 1a (CWI-gebouw) en 3 (Kantoor Arriva/UWV)) is voorzien in parkeergelegenheid op het achterliggende terrein. Deze gebouwen zijn overigens al door toepassing van artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening al gerealiseerd. Het CWI-gebouw heeft een oppervlakte van circa 4000 m² en heeft een parkeerbehoefte van 62 parkeerplaatsen. Deze zijn ter plekke ook aanwezig. Het Arriva-UWV kantoor heeft een oppervlakte van 5000 m² en daardoor een parkeerbehoefte van 72 parkeerplaatsen. Deze ruimte is op het aangrenzende terrein beschikbaar. Overigens zal bij de herinrichting van het Arriva-terrein definitief in deze parkeerbehoefte worden voorzien

Dan resteert nog de bouw van kantoren ten noorden van het station. Ook deze zullen moeten worden voorzien van parkeergelegenheid op eigen terrein. In de toelichting op het bestemmingsplan zal een overzichtskaartje worden opgenomen met daarin de voorziene aanleg van parkeergelegenheid met daarbij de parkeertoets.

Ook de reeds gebouwde appartementen voldoen aan de parkeereis. Het appartementengebouw Trambaan 2 heeft 18 appartementen en beschikt over parkeergelegenheid op eigen terrein.

Voor de nog te bouwen appartementen zal via het bepaalde in artikel 2.5.30 van de Bouwverordening worden geregeld dat er voldoende parkeergelegenheid wordt aangelegd.

De gemeente beschouwt het niet als haar primaire taak om zorg te dragen voor voldoende parkeergelegenheid ten behoeve van treinreizigers. Dat is een verantwoordelijkheid van de Nederlandse Spoorwegen. Wel zal het bestemmingsplan uiteraard de mogelijkheid bieden om te voorzien in voldoende parkeergelegenheid bij het NS-station. Daartoe is in het bestemmingsplan een flexibele invulling en uitbreiding van het huidige P+R-terrein mogelijk gemaakt.

Stedenbouwkundige uitgangspunten (categorie 2)

In de specifieke criteria van de beschrijving in hoofdlijnen wordt bepaald dat bebouwing dient aan te sluiten bij de bestaande ruimtelijke karakteristiek.

In de instructies van de beschrijving in hoofdlijnen zijn daarnaast algemene eisen geformuleerd ten behoeve van de uit te werken woonbestemming.

De Commissie acht het van belang dat naast deze in de beschrijving in hoofdlijnen genoemde randvoorwaarden tevens een maximaal te bebouwen oppervlak en de minimaal aan te houden afstand met de aangrenzende bestemmingen in de voorschriften wordt opgenomen.

De Commissie adviseert u met betrekking tot de uit te werken woonbebouwing een maximaal te bebouwen oppervlak en de minimaal aan te houden afstand tussen de woonbebouwing en de aangrenzende bestemmingen in de voorschriften (bij voorkeur in de bestemming Uit te werken woonbebouwing) op te nemen.

Reactie:

De gemeente ziet geen aanleiding voor het opnemen van dergelijke afstanden. De bestemming "WU" is reeds vrijwel geheel omgeven door de bestemming "Verkeersdoeleinden" op grond waarvan reeds automatisch een bepaalde afstand ten opzichte van andere bestemmingen moet worden aangehouden. Ten opzichte van de bestemmingsplan is er geen aanleiding om nu reeds een minimale afstand aan te houden. Bovendien wil de gemeente deze vraag ook graag laten afhangen van de concrete invulling van het uit te werken woongebied. Het nu reeds opnemen van een minimale afstandmaat beperkt de flexibiliteit bij de invulling daarvan. De gemeente ziet geen bezwaar in het opnemen van maximale hoeveelheid aan bebouwing.

Watertoets (categorie 2)

In paragraaf 3.3. (gemeentelijk beleid) van de toelichting wordt aandacht besteed aan het Waterplan Heerenveen dat door de gemeente samen met het Waterschap Sevenwolden, het Wetterskip Boarn en Klif en het Wetterskip Fryslân is opgesteld. De Commissie heeft waardering voor de ambities die de gemeente tentoonspreidt ten aanzien van het water. Met betrekking tot het plangebied wordt in het Waterplan opgemerkt dat sprake is van een complex waterbeheersgebied. Dit lezende is het niet duidelijk waarom nog geen wateradvies van het waterschap in een waterparagraaf is opgenomen in het ontwerpplan. De Commissie is van mening dat een Waterplan te globaal is om de watertoets bij elk specifiek bestemmingsplan te vervangen. Pas na overleg met het waterschap kunnen de voornemens die in een Waterplan zijn genoemd met betrekking tot het voorliggende plan concreet vorm krijgen.

De Commissie adviseert alsnog overleg te voeren met het waterschap. De Commissie adviseert u daarnaast in de toelichting van het plan aan te geven hoe het advies van de waterschappen omtrent het plan luidt, welke consequenties dit heeft gehad voor het plan en hoe de motivering van eventuele afwijkingen van het advies luidt.

Reactie:

Er is reeds uitvoerig overleg gepleegd met het Wetterskip Fryslân, zoals ook moge blijken uit de brief van het Wetterskip d.d..... Daaruit blijkt dat het Wetterskip Fryslân zich kan verenigen met de inhoud van het bestemmingsplan. De gemeente vindt het nogmaals in overleg treden met het Wetterskip dan ook weinig zinvol.

Archeologie (categorie 2)

Er is nog geen archeologisch onderzoek verricht. De Commissie merkt op dat het plangebied op de FAMKE nog de aanduiding 'nader onderzoek noodzakelijk' heeft. Door het verrichten van nader onderzoek zal derhalve nog nader moeten worden bekeken in hoeverre archeologische waarden of gronden met een archeologische verwachtingswaarde aanwezig zijn. De Commissie is van mening dat het de voorkeur geniet het gehele plangebied op archeologische waarden te onderzoeken. Het alternatief is dat alle gronden waar ontwikkelingen bij recht kunnen plaatsvinden worden onderzocht.

Ook zal voordat gebruik kan worden gemaakt van de in het plan opgenomen wijzigingsbevoegdheden eerst archeologisch onderzoek plaats moeten vinden. De Commissie adviseert archeologisch onderzoek te laten verrichten en de resultaten hiervan te verwerken in het bestemmingsplan.

Reactie:

De gemeente merkt op dat de provincie in de proceduretijd van het bestemmingsplan de FAMKE heeft herzien. Het plangebied is in deze vernieuwde FAMKE aangewezen als zone "Karterend onderzoek 2" voor wat betreft de steentijd en "Karterend onderzoek 3" voor wat betreft middeleeuwen. Gelet op de toelichting op de FAMKE is in de betrokken gebieden alleen archeologisch onderzoek vereist voorzover het ingrepen betreft van meer dan 2.500 m². Dat betekent dat alleen voorzover het bestemmingsplan bij direct recht ontwikkelingen toelaat van meer dan 2.500 m² archeologisch onderzoek vereist is. Voor de ontwikkeling op de zuidelijke hoek Trambaan-Herenwal en bij het Stationsplein (westzijde) is (nog) wel onderzoek verricht. De resultaten hiervan zijn in het plan opgenomen.

Voor uit te werken en te wijzigen gebieden zal voordat deze plannen door het college worden vastgesteld archeologisch onderzoek worden uitgevoerd.

Externe Veiligheid (categorie 2)

Begin oktober treedt het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen in werking. In dit besluit zijn milieukwaliteitseisen op het gebied van externe veiligheid geformuleerd, met het doel de risico's waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld door activiteiten met gevaarlijke stoffen in inrichtingen tot een aanvaardbaar minimum te beperken. In het plangebied ligt een deel van de spoorbaan Leeuwarden-Zwolle. De Commissie is van mening dat inzichtelijk gemaakt moet worden in hoeverre per spoor goederen worden vervoerd die onder het besluit externe veiligheid vallen. Indien hiervan sprake is moet worden beoordeeld in hoeverre, na realisering van de ontwikkelingsmogelijkheden die het plan biedt, kan worden voldaan aan de milieukwaliteitseisen die in het Besluit worden genoemd. De Commissie adviseert in de toelichting van het plan nader te verantwoorden op welke manier aan het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen wordt voldaan.

Reactie:

De gemeente wijst er op dat het vervoer van gevaarlijke stoffen niet valt onder het Besluit Externe Veiligheid. Dit besluit heeft namelijk alleen betrekking op de stationaire inrichtingen die overigens in het plangebied niet voorkomen.

Voor wat betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor merkt de gemeente op dat haar uit informatie van ProRail is gebleken dat er thans geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt en dat op dit moment niet de verwachting bestaat dat daar in de komende jaren verandering in zal komen. De toelichting op het bestemmingsplan zal op dit punt overigens nog worden aangevuld.

Spoorweglawaaai (categorie 2)

Langs de spoorweg ligt een zone van 200 meter. Met betrekking tot de woontoren aan het spoor en de te realiseren appartementen aan het stationsplein is akoestisch onderzoek verricht. Volgens de uitkomsten van dit onderzoek moet een hogere waarde worden vastgesteld voor beide complexen. Met betrekking tot de uit te werken woonbebouwing en andere bij recht inbestemde initiatieven (Herenwal 101) is geen onderzoek uitgevoerd. De Commissie adviseert alsnog akoestisch onderzoek te doen met betrekking tot de uit te werken woonbebouwing en de bij recht inbestemde nog te realiseren woningen. De eventueel benodigde hogere waarde zal vastgesteld moeten worden voor de vaststelling van het plan.

Reactie:

Voorzover nodig zal de gemeente alsnog akoestisch laten uitvoeren naar het railverkeerslawaaai (grens van de 57 dB(A)-contour) alsmede het wegverkeerslawaaai voorzover het om wegen gaat die geen onderdeel uitmaken van een 30 km/h-zone. Voorzover daaruit blijkt dat een hogere waarde noodzakelijk is, zal deze voor vaststelling door de gemeente worden aangevraagd.

Wegverkeerslawaaai (categorie 2)

In de toelichting wordt aangegeven dat geluid van het wegverkeer alleen relevant is op de doorgaande wegen Trambaan-Stationsplein en Trambaan-busstation.

Er is onderzoek gedaan naar de gevelbelasting ten gevolge van wegverkeer van gebouwen met geluidgevoelige functies. Vastgesteld is dat voor appartementen aan het Stationsplein een hogere waarde aangevraagd moet worden op grond van het wegverkeerslawaaai. De Commissie merkt op dat uit de bijgevoegde bijlagen blijkt dat voor de voor-noemde appartementen inderdaad onderzoek is gedaan naar wegverkeerslawaaai in combinatie met spoorweglawaaai. Onduidelijk is waarom voor de woontoren, die net als de appartementen aan het Stationsplein is gesitueerd, geen onderzoek is gedaan naar wegverkeerslawaaai.

De Commissie adviseert om voor de volledigheid in het plan aan te geven welke wegen in het plan zijn aangewezen als 30 km/u zone. Daarnaast adviseert de Commissie om nader te motiveren waarom het wegverkeerslawaaai op de gevel van de woontoren niet in het akoestisch onderzoek is verwerkt. De eventueel benodigde hogere waarde zal vastgesteld moeten worden voor de vaststelling van het plan.

Reactie:

Voorzover nodig zal de gemeente alsnog akoestisch laten uitvoeren naar het railverkeerslawaaai (grens van de 57 dB(A)-contour) alsmede het wegverkeerslawaaai voorzover het om wegen gaat die geen onderdeel uitmaken van een 30 km/h-zone. Voorzover daaruit blijkt dat een hogere waarde noodzakelijk is, zal deze voor vaststelling door de gemeente worden aangevraagd. Het bestemmingsplan zal verder worden voorzien van een overzicht welke wegen zijn aangewezen als 30 km/h-zone

Vaarwegenverordening (categorie 2)

De Heeresloot en Veenscheiding zijn in provinciaal beheer. Op deze vaarwegen is de Vaarwegenverordening Friesland van toepassing. Dit wil zeggen dat een beheerszone van 10 meter en een bebouwingsvrije zone van 5 meter van toepassing

is. Werkzaamheden binnen de beheerszone zijn ontheffingsplichtig. De Commissie adviseert om de bouw van bouwwerken binnen de bebouwingsvrije zone in de voorschriften uit te sluiten en daarnaast in de beschrijving in hoofdlijnen een afstemmingsbepaling betreffende de Vaarwegenverordening op te nemen. Tevens adviseert de Commissie u nader overleg te voeren met het team Vaarwegen van de provincie over de aan te leggen fietsbrug en indien mogelijk alvast een ontheffing voor de brug aan te vragen.

Reactie:

Voor wat betreft de Heeresloot merkt de gemeente op dat deze vaarweg grenst aan de bij de gemeente in beheer zijnde Herenwal en dat het voor goed beheer daarvan noodzakelijk kan zijn bouwwerken, geen gebouwen zijnde, te plaatsen. Een bebouwingsvrije zone acht de gemeente hier dan ook niet mogelijk. In de beschrijving in hoofdlijnen zal wel een afstemmingsbepaling worden opgenomen. Gelet op het relatieve belang van de Veenscheiding als vaarweg alsmede gelet op beperkte bebouwingsmogelijkheden in de beheerszone en de opnamen van een afstemmingsbepalingen in de Beschrijving in Hoofdlijnen, ziet de gemeente het nut van een bebouwingsvrije zone niet in.

Verkeer (categorie 3)

In het plan wordt aangegeven dat de ontsluiting voor het autoverkeer via de K.R. Poststraat loopt.

Er wordt geen aandacht geschonken aan de ontsluiting van het station in westelijke richting. De Commissie adviseert u in de toelichting van het plan aandacht te besteden aan de ontsluiting van het station in westelijke richting.

Reactie:

In het bestemmingsplan is nader ingegaan op de ontsluiting van het station in westelijke richting.

Uitvoerbaarheid (categorie 3)

De Commissie adviseert u in de toelichting aandacht te besteden aan de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Reactie:

In de toelichting is ingegaan op de uitvoerbaarheid.

Plantechnisch/juridisch

- De Commissie adviseert u een dwarsprofiel van de spoorbaan in het plan op te nemen (cat 2);
- De Commissie adviseert u bij bedrijven met milieucategorie III of hoger geen verdere uitbreiding van de bebouwing toe te staan (cat 2);
- Op grond van artikel 9 zijn de verschillende maatschappelijke voorzieningen bij recht uitwisselbaar. Aangezien bij functieveranderingen binnen de maatschappelijke functies vaak alleen sprake is van een gebruiksverandering kan niet via het systeem van nadere eisen en een bepaling in de beschrijving in hoofdlijnen een beoordeling naar de gevolgen van de functiewijziging voor de woonfunctie plaatsvinden. De Commissie adviseert u derhalve de functiewijziging naar 'sociaal-culturele doeleinden' die op grond van de VNG-brochure in categorie 3 vallen alleen bij vrijstelling toe te staan (cat 2).
- De woonschepenhaven heeft een foutieve aanduiding op de plankaart gekregen. De Commissie adviseert u dit te corrigeren (cat 3).

Reactie:

- *Het dwarsprofiel van de spoorlijn is in het plan worden opgenomen.*
- *De gemeente ziet geen aanleiding om bij bedrijven in milieucategorie III geen verdere uitbreiding van de bebouwing toe te staan. Uitgangspunt is om de gevestigde bedrijven ruimte te bieden om enige aanpassingen en veranderingen aan te brengen. Gelet op de beperkte ruimte die het bestemmingsplan daarvoor biedt zijn grote veranderingen niet mogelijk en bovendien voorkomt de milieuwetgeving dat er een verslechtering van de woon- en leefomgeving ontstaat.*
- *In de Beschrijving in Hoofdlijnen staat vermeld dat veranderingen binnen de maatschappelijke functies moeten worden beoordeeld op de gevolgen voor de woonfunctie. Daarmee bedoelt de gemeente de veranderingen die niet reeds op grond van de geldende bestemmingsplan zijn toegelaten. Terecht wijst de Commissie er op dat een nadere afweging niet mogelijk voor gebruik dat reeds op grond van direct recht is toegelaten. De gemeente zal bezien of deze passage in de Beschrijving in Hoofdlijnen verduidelijkt kan worden. Binnen de bestemming Maatschappelijke Doeleinden zijn slechts functies toegelaten die naar aard met elkaar vergelijkbaar zijn. Daarmee is de aanvaardbaarheid in globale zin aangegeven. Daarmee zijn echter niet alle functies zondermeer toelaatbaar. De toelaatbaarheid van een concrete functie zal daarbij moeten voldoen aan de milieuregelgeving.*
- *De aanduiding van de woonschepenhaven is gecorrigeerd.*

1.2.2. Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek

Op basis van de FAMKE is vastgesteld dat in het plangebied vooralsnog geen archeologische (verwachtings)waarden bekend zijn, wat in zou houden dat er geen archeologische belangen in het geding zullen komen. De advieskaart steentijd-bronstijd van de FAMKE geeft voor dit gebied aan dat er nog geen advies ligt.

Het is dus niet duidelijk of in het kader van de op deze locatie voorgenomen ontwikkelingen archeologisch vooronderzoek zal moeten worden uitgevoerd. Geadviseerd wordt daarom de provinciaal archeoloog te consulteren

Reactie:

De FAMKE is intussen herzien. De provincie adviseert om bij ingrepen van meer dan 2500 m² een verkennend onderzoek uit te voeren.

Dat betekent dat de gemeente voor nieuw te voorziene ontwikkelingen welke een ruimtebeslag hebben van meer dan 2500 m² verkennend archeologisch onderzoek zal uitvoeren. Zie ook bij de desbetreffende opmerkingen van de Commissie van Overleg.

1.2.3. Pro Rail**Externe Veiligheid**

Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dienen vooraf getoetst te worden aan (toekomstig) vervoer van gevaarlijke stoffen per rail. Het is niet duidelijk in hoeverre is nagegaan of vervoer van gevaarlijke stoffen per rail nu of in de toekomst over de sporen nabij het plangebied plaatsvindt of zal plaatsvinden. Dit dient te gebeuren middels een zgn. IPORBM-berekening, indien er vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt dan wel gaat vinden.

Reactie:

De gemeente heeft informatie ingewonnen bij ProRail over de huidige en geprognosticeerde vervoersstromen.

Daaruit is naar voren gekomen dat er in de huidige situatie geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt over de nabijgelegen spoorlijn. Evenmin is op dit moment voorzien dat dit vervoer in de toekomst zal gaan plaatsvinden. De toelichting zal op dit onderdeel worden aangevuld.

Spoorweglawaaai

Het is niet duidelijk of er een afweging heeft plaatsgevonden waarbij ook andere maatregelen zijn meegenomen waarmee de voorkeursgrenswaarden bereikt kunnen worden. Het blijft onduidelijk waarom niet voor andere maatregelen is gekozen. Daarnaast is het gestelde in de toelichting over spoorweglawaaai niet geheel juist. De cijfers van het Servicebureau De Friese Wouden betreffende de toename van het geluid tussen 2001 en 2010 - 2015 op de lijn Zwolle-Leeuwarden kloppen niet.

Overigens merkt ProRail op dat een afwijking van de prognose 2010 - 2015 - die volgens ProRail bovendien niet eenzijdig is vastgesteld - voor "eigen risico" van de gemeente is. Wanneer de prognose toch werkelijkheid wordt, zal ProRail geen maatregelen nemen treffen die de gemeente nu had moeten treffen om te voldoen.

Reactie:

ProRail heeft terecht opgemerkt dat het verschil tussen de prognose 2001 enerzijds en 2010 - 2015 anderzijds niet juist in het plan is weergegeven. In de toelichting op pagina 39 staat vermeld dat de prognose 2010 - 2015 op het baanvak Leeuwarden - Zwolle resulteert in een verhoging van 3 tot 9,5 dB(A). Deze constatering is niet geheel juist overgenomen.

In de gemeente Heerenveen blijft het verschil beperkt tot circa 3,5 dB(A). Het verschil van 9 dB(A) doet zich op het baanvak Zwolle - Leeuwarden niet voor. In de toelichting zal deze onjuistheid worden gecorrigeerd. Dit laat echter het standpunt van de gemeente om te kiezen voor prognose 2001 onverlet.

In het onwaarschijnlijke geval dat de prognose 2010 - 2015 werkelijkheid zou worden, ontstaat er een saneringssituatie. In dergelijke gevallen berust het treffen van saneringsmaatregelen tot de verantwoordelijkheid van de railinfrabeheerder en niet bij de gemeente.

Overigens wijst de gemeente er nog op dat op grond van het Besluit Geluidhinder Spoorwegen (Bgs) het zonder treffen van geluidswerende maatregelen niet is toegestaan vergaande wijzigingen in de dienstuitvoering door te voeren.

Trillingen

Omdat bouwwerken in de nabijheid van de spoorbaan trillingshinder kunnen ondervinden, moet met de bouw hiervan rekening worden gehouden. Voor schade en/of klachten acht ProRail zich niet aansprakelijk.

Reactie:

De gemeente neemt hier kennis van en zal de opmerkingen ter kennis brengen aan de betrokken bouwondernemer.

Spoorwegdoeleinden (art. 17 voorschriften)

In de bebouwingsbepalingen staat dat de hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten hoogste 15,00 meter zal bedragen. ProRail ziet daaraan graag toegevoegd 15,00 meter bovenkant spoorstaaf

Reactie:

Vanuit overweging om de regeling in het bestemmingsplan zo eenvoudig en uniform te houden, houdt de gemeente vast aan de opgenomen meetvoorschriften. Het verschil tussen 15 meter te rekenen vanaf het gemiddeld afgewerkt peil dan wel bovenkant spoorstaaf is niet zo groot dat dit een onredelijke beperkingen van de bouw mogelijkheden inhoudt.

Algemeen

Volledigheidshalve merkt Pro Rail nog op dat

- verzocht wordt hen tijdig te informeren bij het uitvoeren van bepaalde werkzaamheden;
- er op grond van het Reglement Dienst Hoofd- en Lokaalspoorwegen een deugdelijke afscheiding dient te zijn tussen het spoorwegterrein en de rest van het plangebied;
- rekening moet worden gehouden met het bepaalde in de artikelen 36 t/m 41 van de Spoorwegwet;
- o.a. kabels en/of leidingen, die op, in, boven, onder of langs de spoorweg (in het beheersgebied van RIB) worden gelegd, onder het vergunningenregime vallen van artikel 15 RDHL.

Reactie:

Aangezien deze opmerkingen in het kader van het bestemmingsplan verder niet van belang zijn, gaat de gemeente hier op in, maar neemt daar kennis van en zal daar rekening mee houden c.q. zal anderen voorzover nodig daarop wijzen.

1.2.4. NUON, Postbus 413, 8901 BE Leeuwarden

NUON deelt mede dat zolang de werkzaamheden niet concreter zijn, dit voor de NUON geen reden is voor werkzaamheden van hun kant.

Reactie:

Het bestemmingsplan is de NUON toegezonden in het kader van het vooroverleg ex. Artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening vanwege mogelijke belangen. Uit de tekst van hun reactie begrijpt de gemeente dat de NUON kan instemmen met de planologische regeling in het bestemmingsplan.

1.2.5. KPN divisie Vaste Net, Postbus 10013, Zwolle

KPN verzoekt rekening te houden met de volgende belangen van KPN. Dit betreft in hoofdlijnen een aantal met name genoemde zaken. Ook wordt gevraagd rekening te houden met het vrijhouden van straalverbindingspaden van KPN.

Reactie:

De opmerkingen van de KPN zullen worden doorgegeven aan de betrokken instanties en bedrijven. Er is ook een exemplaar van het bestemmingsplan gezonden aan dat deel van de KPN dat zich bezighoudt met straalverbindingen. Van die zijde is daar niet op gereageerd, zodat mag worden aangenomen dat er geen problemen zijn.

1.2.6. Nederlandse Spoorwegen, Regio Noordoost

De NS constateren dat hun gronden (juridisch eigendom van NS vastgoed) deels onder de bestemming "Groenvoorzieningen" vallen en dat deze bestemming op bepaalde plaatsen de door NS wenselijke invulling van het gebied in de weg staat.

Deze plaatsen zijn op een bij de overlegreactie behorende kaart met groene kleur gewaarmerkt. Dit betreft het gebied tegenover het belastingskantoor. Dit belemmert invulling als nieuw aan te leggen P+R-terrein, alsmede het gebied in de hoek van de spoorlijn en de Oude Veenscheiding. De NS ziet hier graag een invulling enerzijds ten behoeve van doeleinden van openbaar vervoer (OV) anders voor een mogelijk andersoortige invulling.

Reactie:

Teneinde de invulling van het terrein zo flexibel mogelijk te maken, zullen de gronden ten zuidoosten en ten zuidwesten van het P+R-terrein bij de bestemming "Parkeerterrein" worden getrokken. De gemeente gaat er overigens vanuit dat de gemeente tijdig wordt betrokken bij de planvorming voor het P+R-terrein. Voor wat betreft de hoek van de spoorlijn en de Oude Veenscheiding merkt de gemeente op dat er voor gekozen is om de thans bestaande situatie in te bestemmen met de mogelijkheid om via een wijzigingsbevoegdheid deze bestemming te wijzigen in woondoeleinden, hetgeen overeenkomt met de planologische visie van de gemeente op dit gebied.

1.2.7. Vitens Fryslan Leeuwarden

Verzocht wordt om bij de invulling van het plan rekening te houden met de aanwezigheid van bestaande hoofd- en distributieleidingen en voor eventuele aanleg van nieuwe leidingen een nutsstrook te creëren in de vorm van een trottoir of grasstrook. Deze grasstrook moet worden vrijgehouden van bomen en/of diepwortelende struiken en voor de nutsstrook dient een breedte te worden aangehouden van tenminste 1,80 meter.

Reactie:

Bij bouwwerkzaamheden wordt het beloop van het algemene leidingennet geraadpleegd; uitsluitend leidingen die risico's op grond van externe veiligheid (gastransport) vormen worden bestemd met een veiligheidsafstand in overleg met de Gasunie.

1.2.8. Gasunie

De Gasunie heeft geen opmerkingen.

1.2.9. Ministerie van Defensie, Postbus 40184, 8004 DD Zwolle

Het ministerie van Defensie heeft evenmin opmerkingen.

1.2.10. Wetterskip Fryslân

Al eerder hebben de waterschappen de gelegenheid gehad te reageren op de concept-waterparagraaf. Geconstateerd is dat de destijds gemaakt opmerkingen in het plan zijn verwerkt. Voor het overige merkt het Wetterskip nog op dat:

- als basis van het waterkwaliteitsbeheer in paragraaf 3.1.1 wordt voorgesteld de trits "schoonhouden, scheiden en zuiveren" te noemen uit het Structuurschema Groene Ruimte-2.
- op de plankaart de aanduiding "woonschepen toegestaan" als onderdeel van de bestemming water. In de legenda is deze wel opgenomen,

Reactie:

De waterparagraaf is hierop aangevuld. Gelet op de inhoud van de reactie van het Wetterskip stelt de gemeente vast dat zij met het bestemmingsplan kan instemmen. De gemeente verwijst in dit kader naar de opmerking van de Commissie van Overleg.

Samenvatting van wijzigingen als gevolg van het overleg

1. De planning van kantoren voor de komende jaren is aangepast aan de kantorenmarkt. Het bestemmingsplan biedt een directe bouwtitel voor in totaal circa 19.000 m² kantoorruimte in de omgeving van het station. Daarvan heeft 15.000 m² betrekking op kantoorruimte die, volgens de afspraken met de provincie, niet meetelt bij het maximaal te realiseren kantoorvloeroppervlakte tijdens de looptijd van het bestemmingsplan. Dit betreft de volgende kantoorlocaties: Trambaan 1a 4500 m² (vergund 2002), Trambaan 3-5 5000 m² (vergund 1998), Trambaan 10 5500 m² (vergund 2002). Ten aanzien van de bestemming Kantoren is in de toelichting aangegeven dat de totale hoeveelheid te realiseren kantoorruimte in de Kantoorbestemming per 2007 maximaal 2.700 m² mag bedragen. Onbenutte capaciteit van bestaande panden wordt niet meegeteld. In de voorschriften is opgenomen dat nog te realiseren kantoren in principe niet groter dan 2500 m² mogen zijn. Een vrijstelling is mogelijk waarbij getoetst moet worden op de vestigingsnoodzaak van het betreffende kantoor in Leeuwarden.
2. Voorzover het bestemmingsplan voorziet in de ontwikkeling van nieuwe, nog te realiseren woongebouwen (WGB) zal in het bestemmingsplan het maximale aantal woningen in het bestemmingsplan worden aangegeven en wel als volgt:

Woontoren nabij het Station	45 appartementen
Woongebouw Stationsplein 2	16 appartementen
Woongebouw Herenwal 86	8 appartementen
Woongebouw Herenwal 106-110	7 appartementen
Dubbele Regel	10 appartementen.
3. Voor de nieuwe, bij wijzigingsplan, of uitwerking te realiseren plannen is in de toelichting opgenomen dat er geen overschrijding mag plaatsvinden van de in het door de provincie goedgekeurd woonplan.
4. In het bestemmingsplan is opgenomen dat te bouwen kantoren een parkeernorm kennen van 1 parkeerplaats per 65 m², de te bouwen woningen moeten voldoen aan een parkeereis van minimaal 1,2 parkeerplaats per woning.
5. De uitgevoerde ecologische en archeologische onderzoeken zijn in het bestemmingsplan verwerkt.
6. De resultaten van het akoestisch onderzoek zijn in het plan opgenomen.
7. In het bestemmingsplan is in de toelichting verwezen naar de provinciale vaarwegenverordening ten aanzien van de Heerensloot.
8. In het plan is ingegaan op de ontsluiting van het station in westelijke richting.
9. In de toelichting zijn de resultaten van de uitvoerbaarheid opgenomen.
10. Het dwarsprofiel van de spoorlijn is opgenomen.
11. De beschrijving is ten aanzien van de functieveranderingen binnen de bestemming "Maatschappelijke Doeleinden" is verduidelijkt.
12. De aanduiding woonschepenhaven is aangegeven.
13. De passage over het niet hanteren van de prognose railverkeerslawaaï 2010 - 2015 is op juistheid nagelopen en is gecorrigeerd.
14. De toelichting is aangevuld met informatie over vervoer gevaarlijke stoffen over de spoorlijn.
15. De opmerkingen Pro Rail, NUON, KPN, Vitens zijn ter kennis gebracht van de desbetreffende instellingen en bedrijven.
16. De toelichting is aangevuld met gegevens over Wetterskip Fryslân.
17. De Beschrijving in Hoofdpijnen is vervallen, de gegevens waren reeds geheel in de toelichting opgenomen, en zijn nu waar noodzakelijk in de bestemmingsvoorschriften verwerkt.

BIJLAGE 8

Schaduwstudie nieuwbouw stationsomgeving

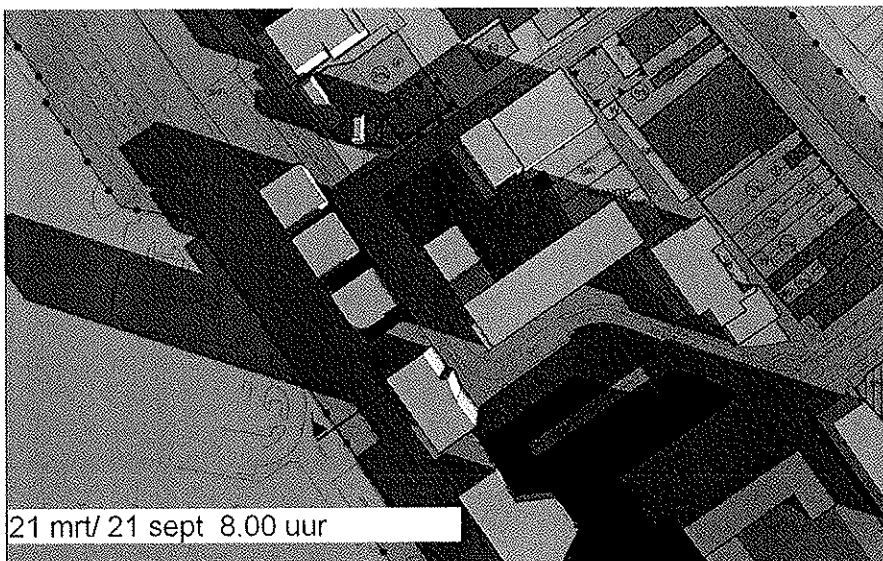
Schaduwdiagrammen
bestemmingsplan
“Stationsgebied-Herenwal e.o.”

Dit document bevat de weergave van het onderzoek naar de schaduweffecten van de bebouwingsmogelijkheden van het bestemmingsplan "Stationsgebied-Herenwal e.o.", ten behoeve van de behandeling van dit bestemmingsplan in de gemeenteraad.

De schaduwdiagrammen zijn opgesteld met behulp van het programma Google SketchUp. Voor de ondergrond is gebruikt gemaakt van de plankaart van het ontwerp-bestemmingsplan "Stationsgebied-Herenwal e.o.". Het model is vormgegeven door de bebouwingsmogelijkheden van het ontwerp-bestemmingsplan maximaal in te vullen. Deze maximale invulling hoeft niet overeen te komen met de feitelijke situatie.

Ten aanzien van het bestemmings- en bebouwingsvlak "kantoor" direct ten noorden van het station geldt dat in de voorschriften de bepaling is opgenomen dat de hoeveelheid bvo niet meer mag bedragen dan 2.700m². Het volledig bebouwen van het bebouwingsblok tot een hoogte van 15 meter is daarom niet reëel. In het model is dat tot uitdrukking gebracht door hier 3 vrijstaande kantoorgebouwen te projecteren met een maximale hoogte van 15 meter.

Het model is gebaseerd op de wintertijd.



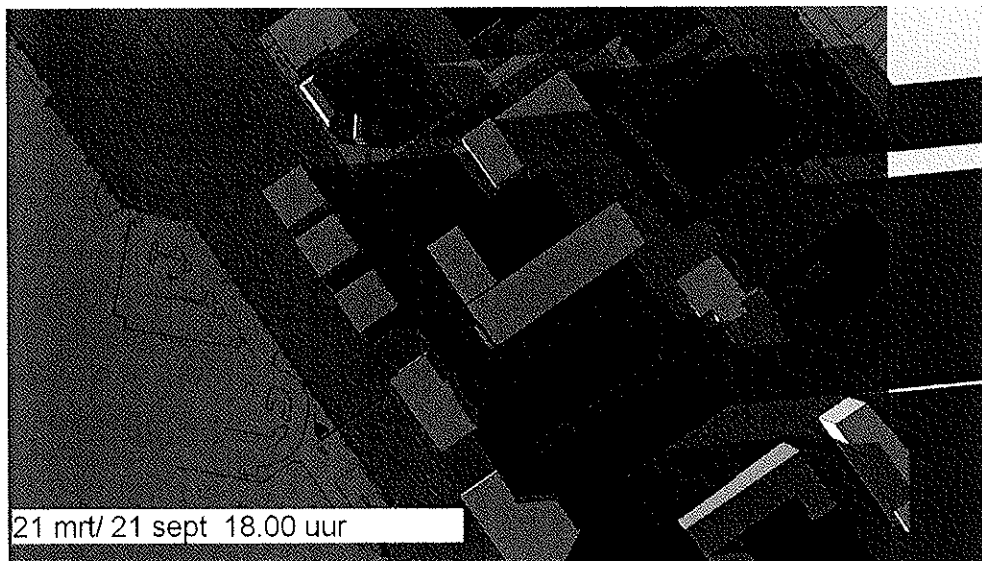
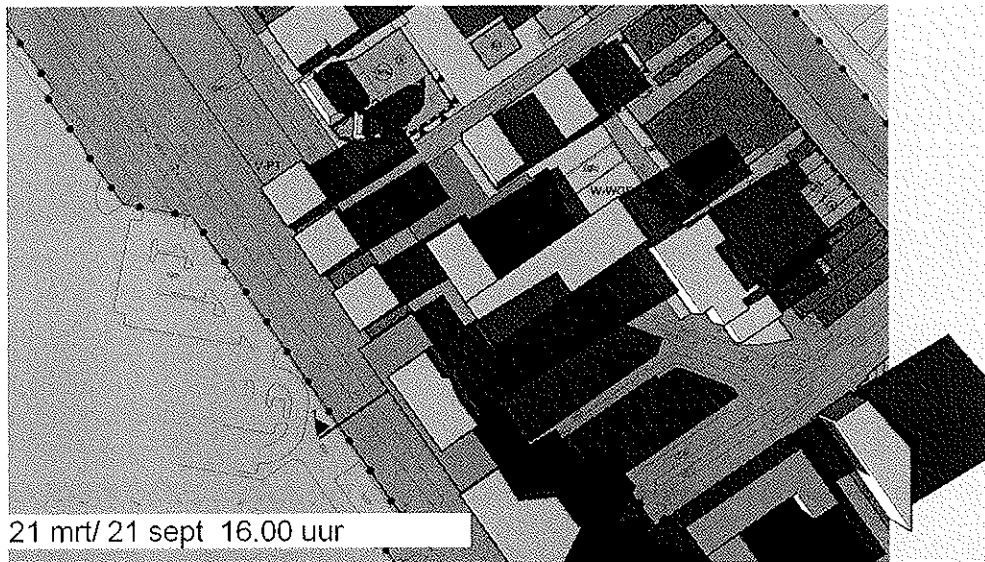
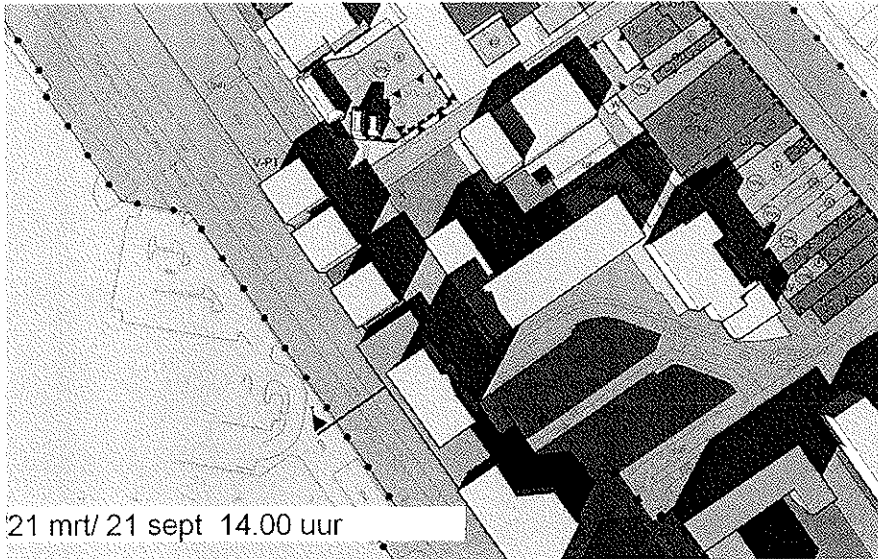
21 mrt/ 21 sept 8.00 uur

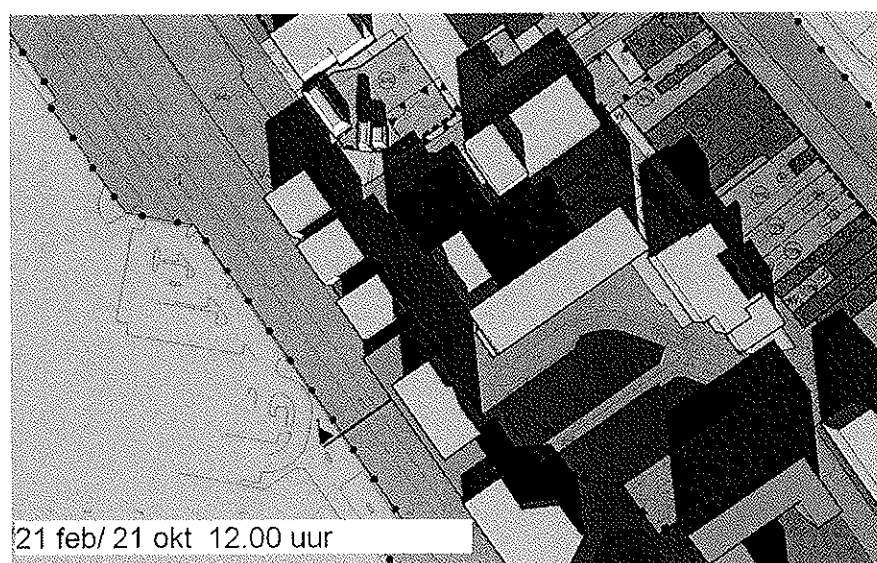
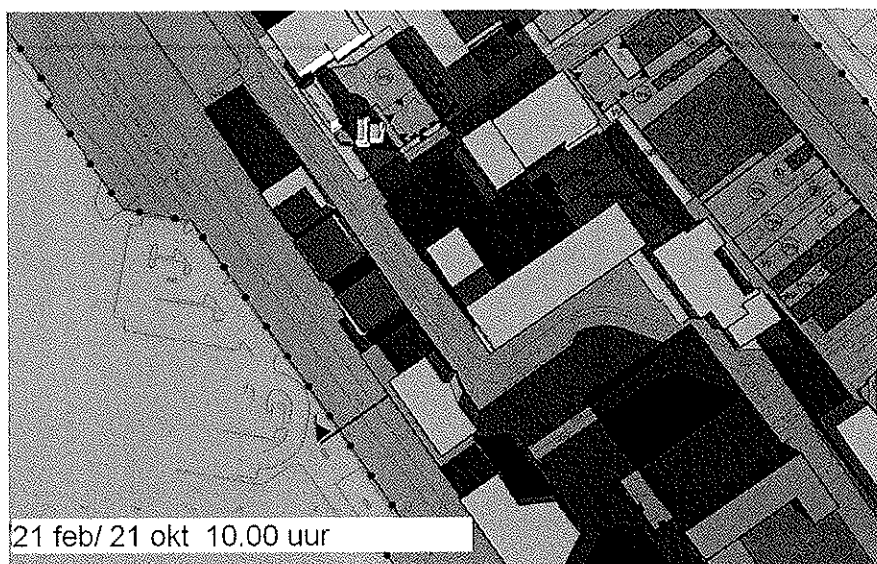
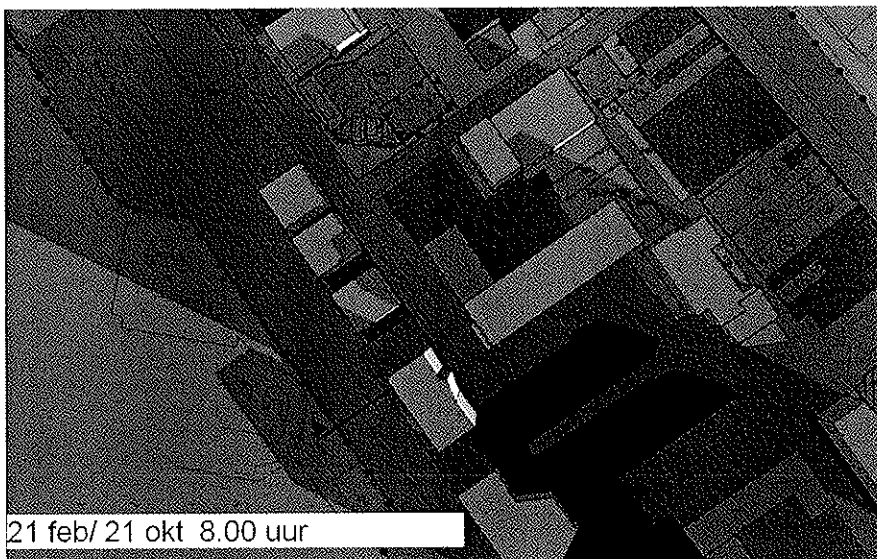


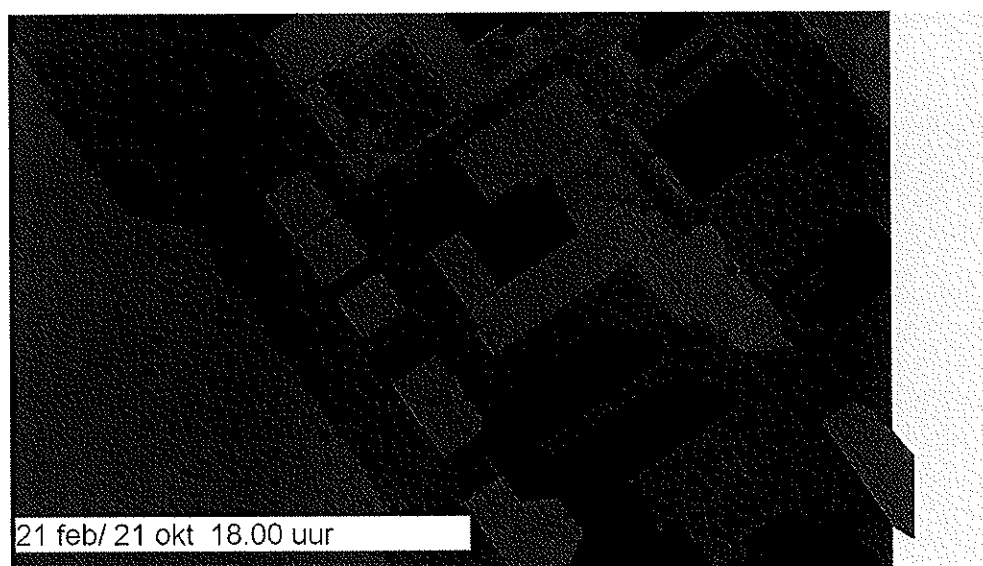
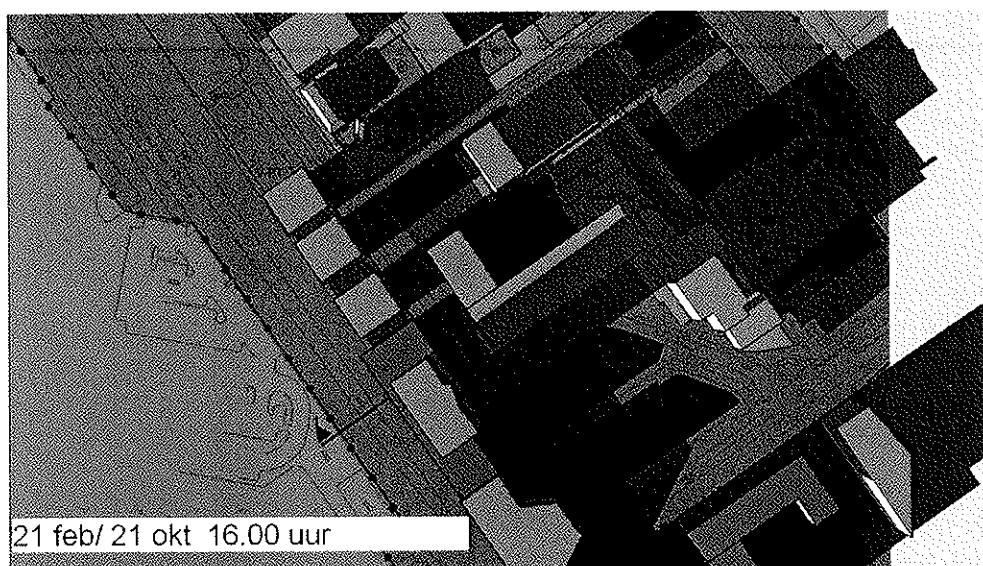
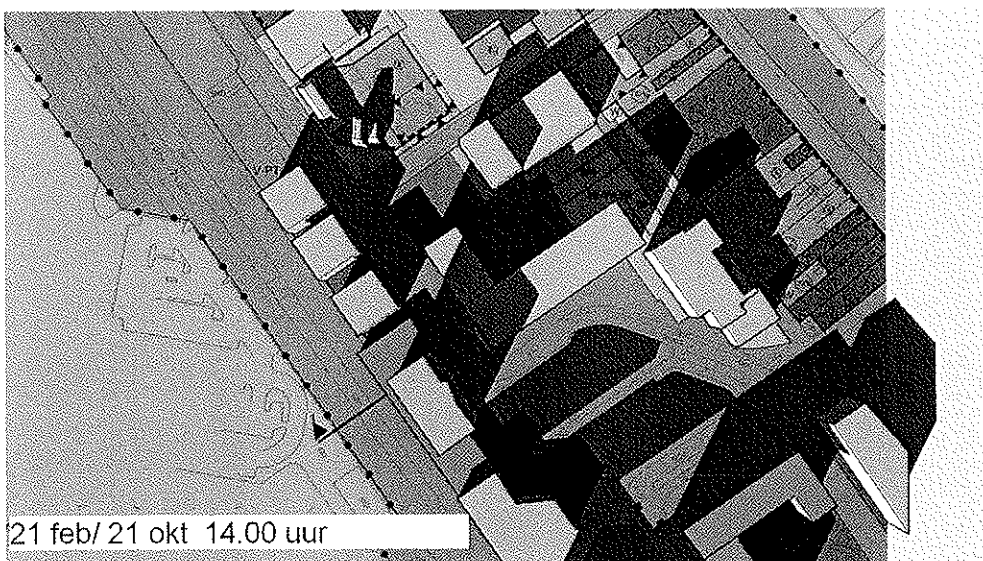
21 mrt/ 21 sept 10.00 uur

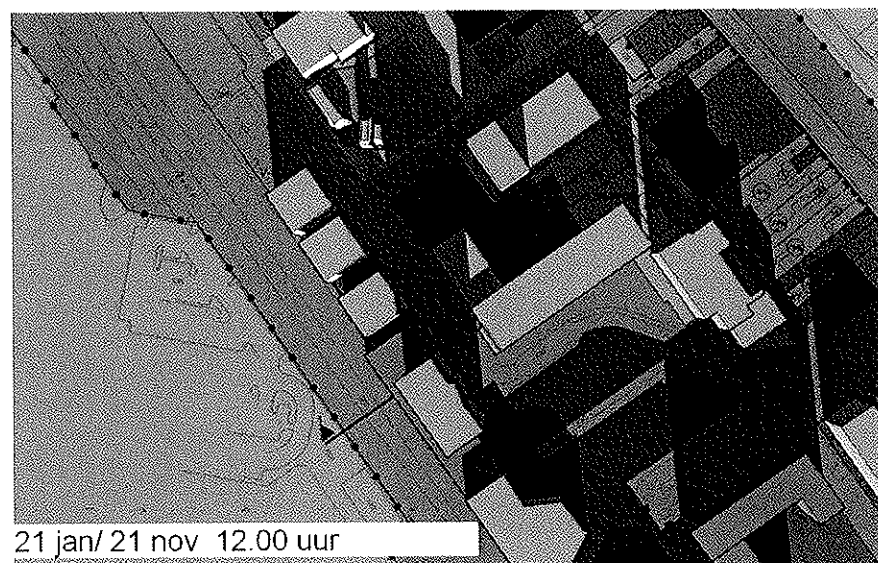
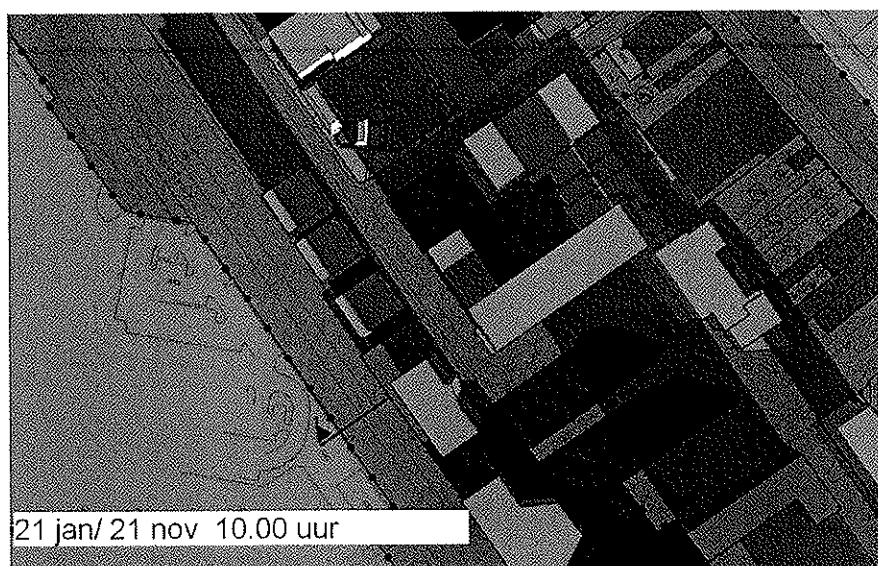
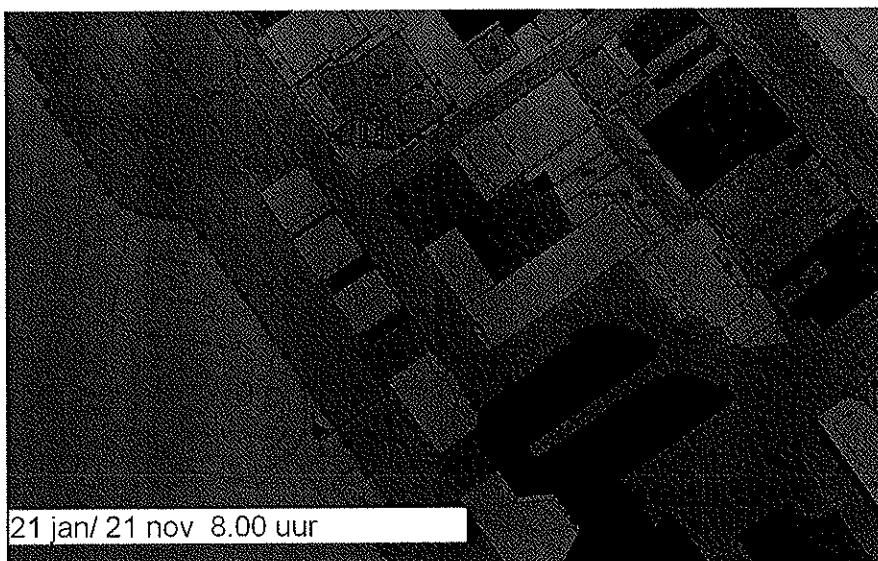


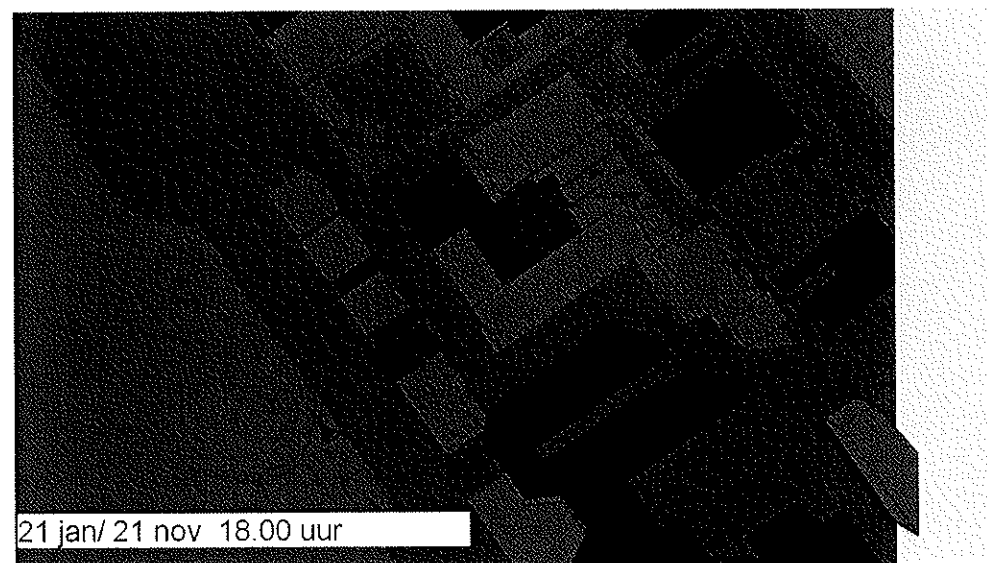
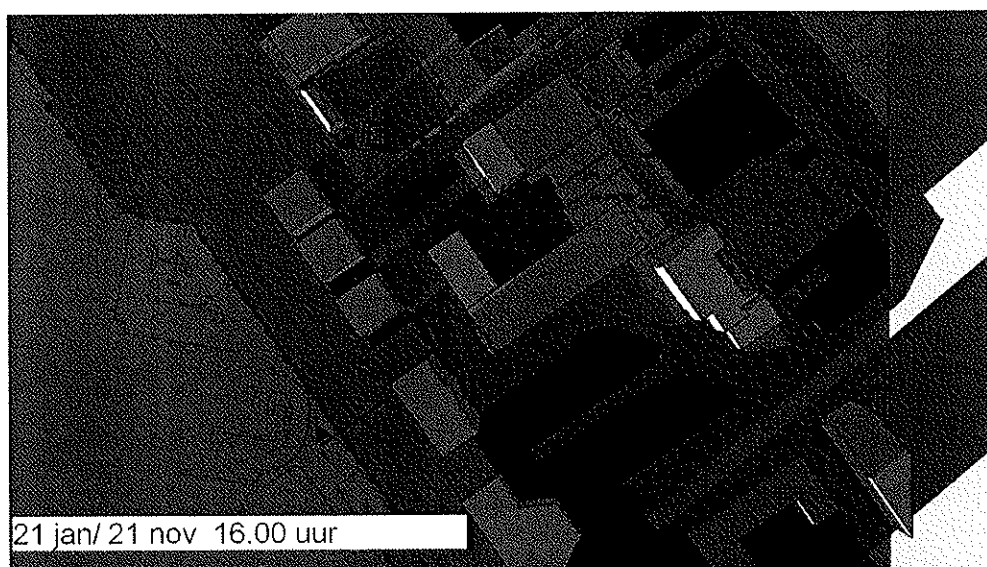
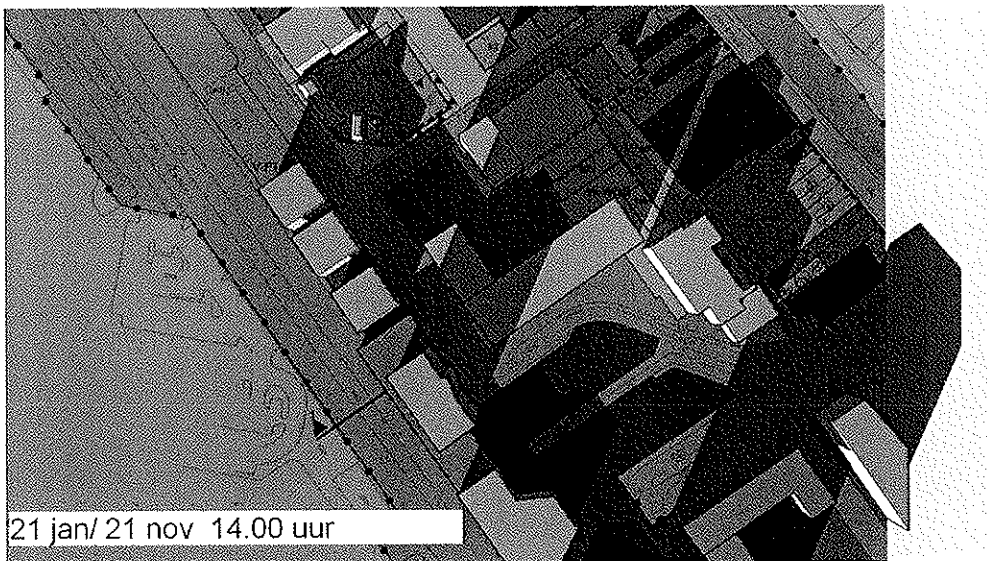
21 mrt/ 21 sept 12.00 uur

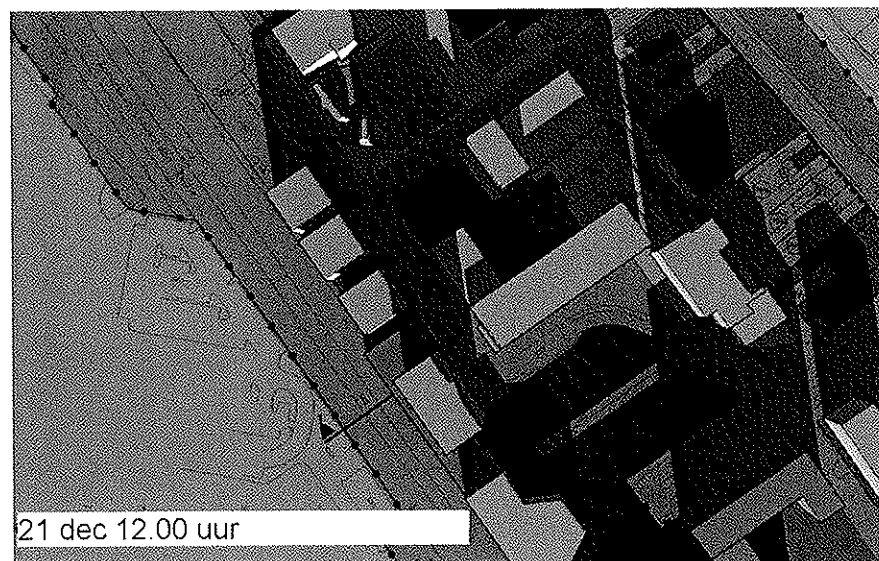
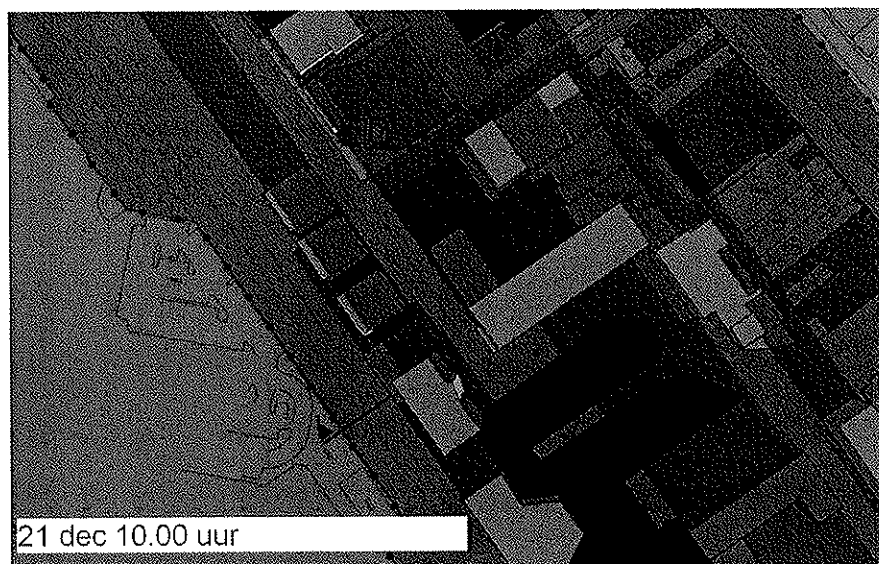


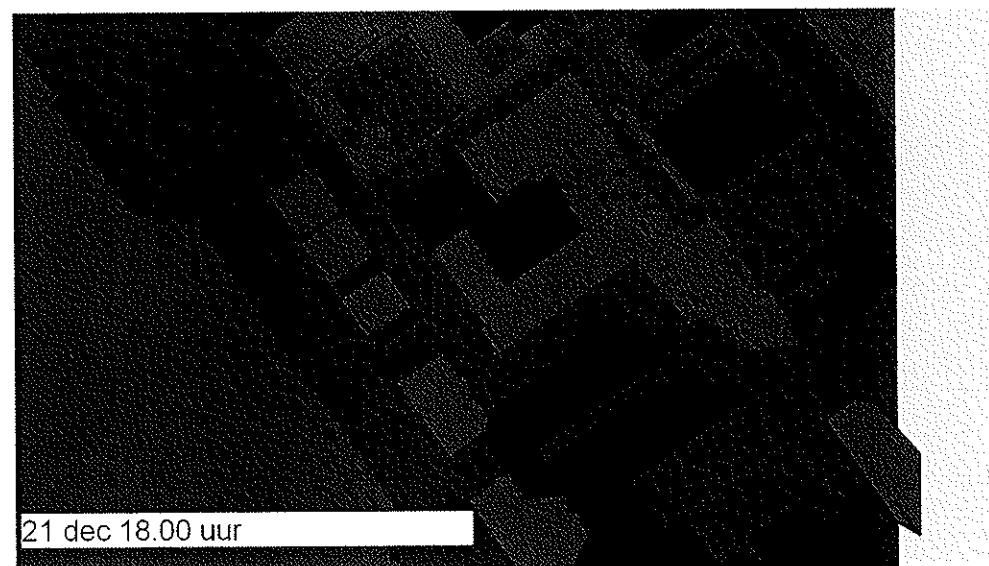
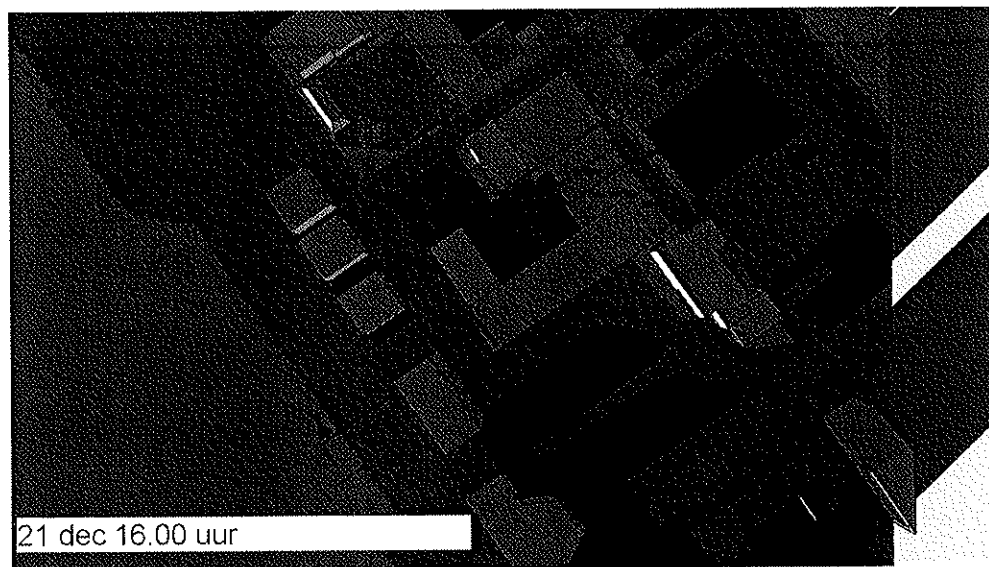
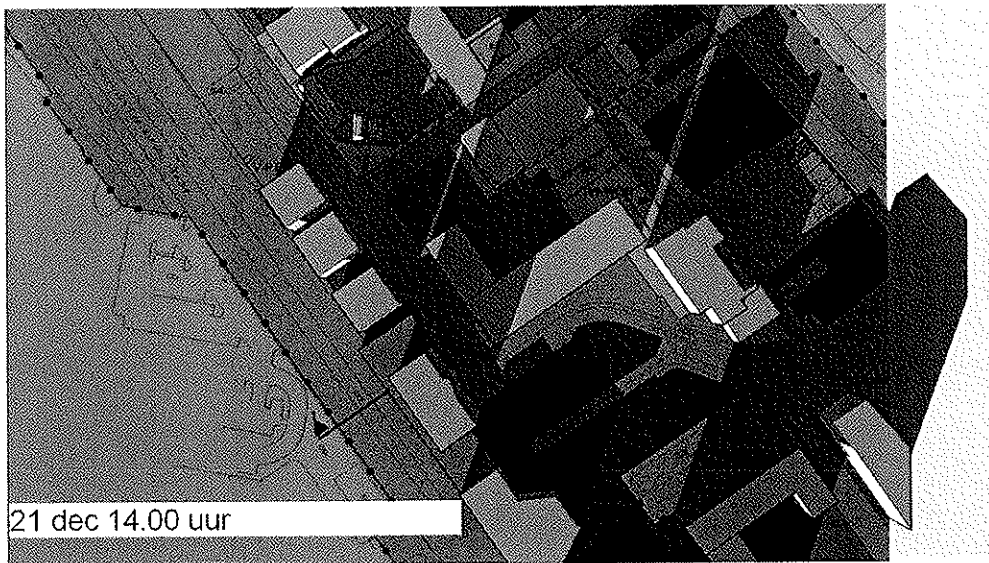


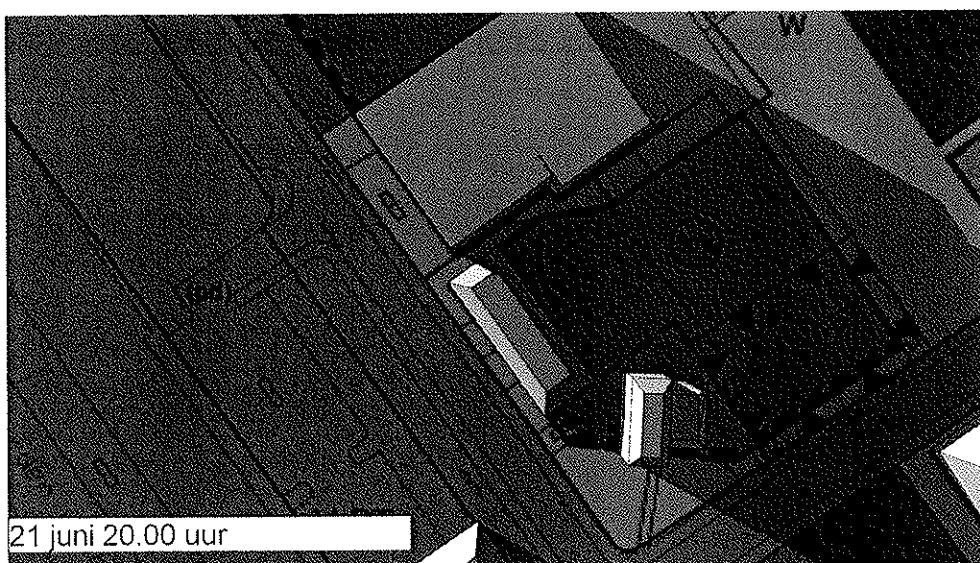
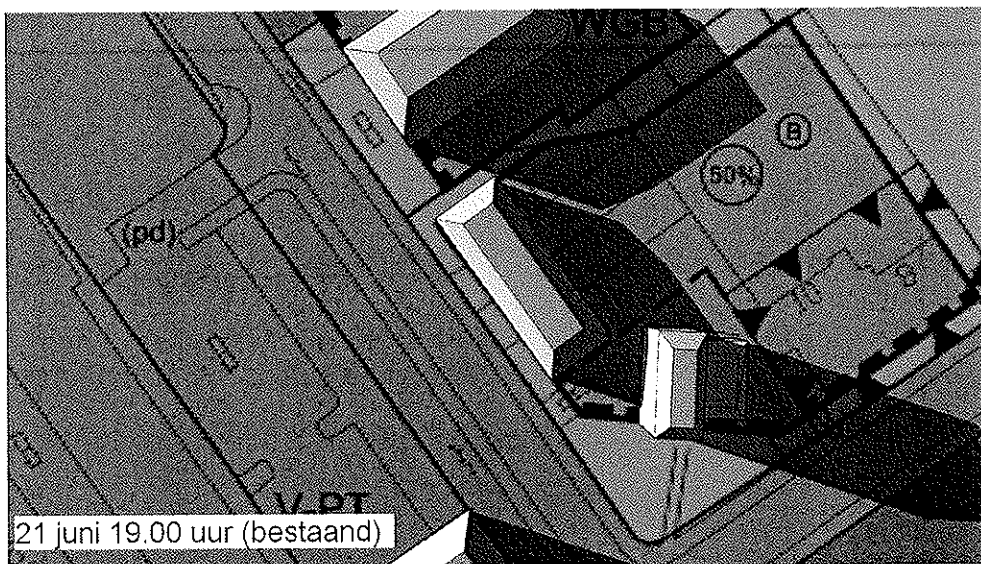
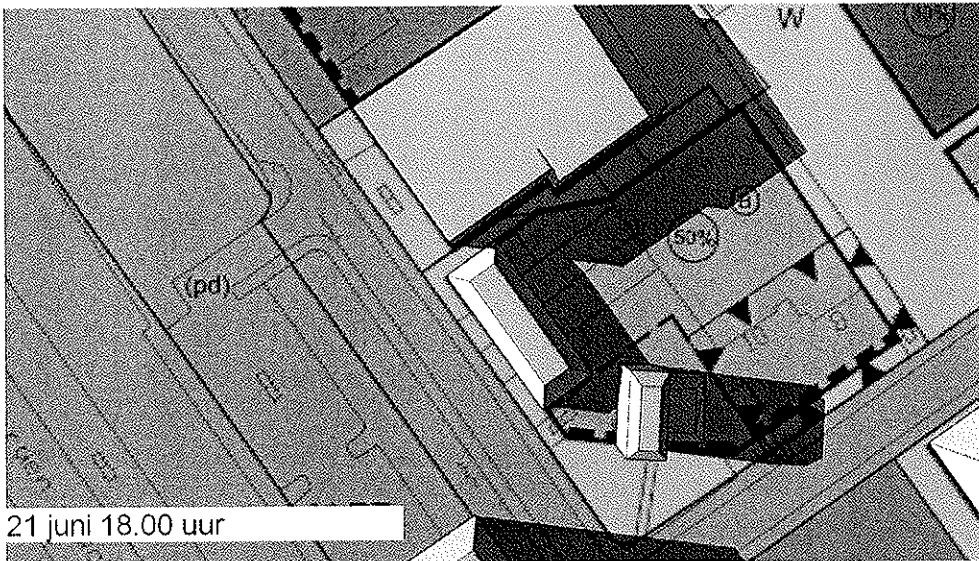


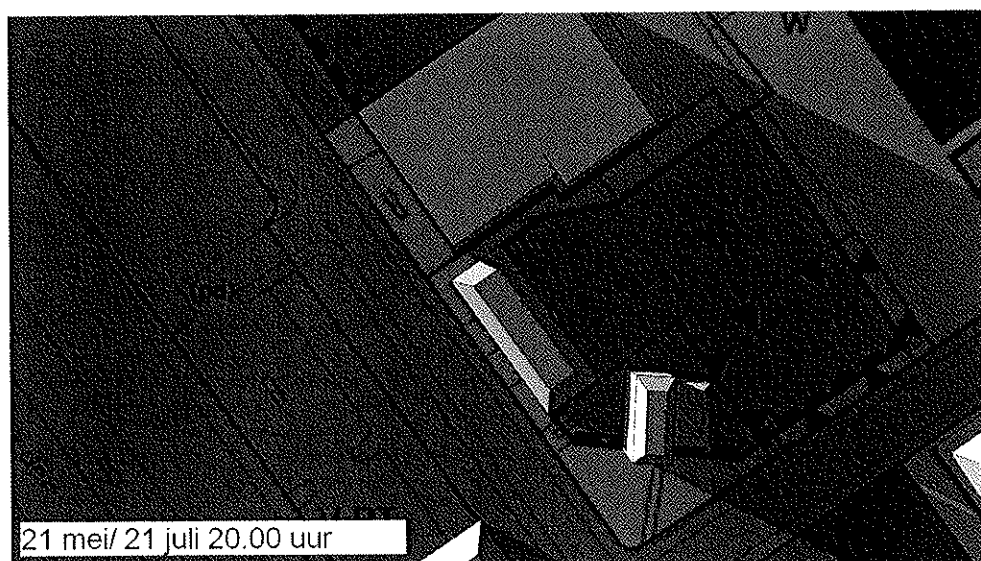
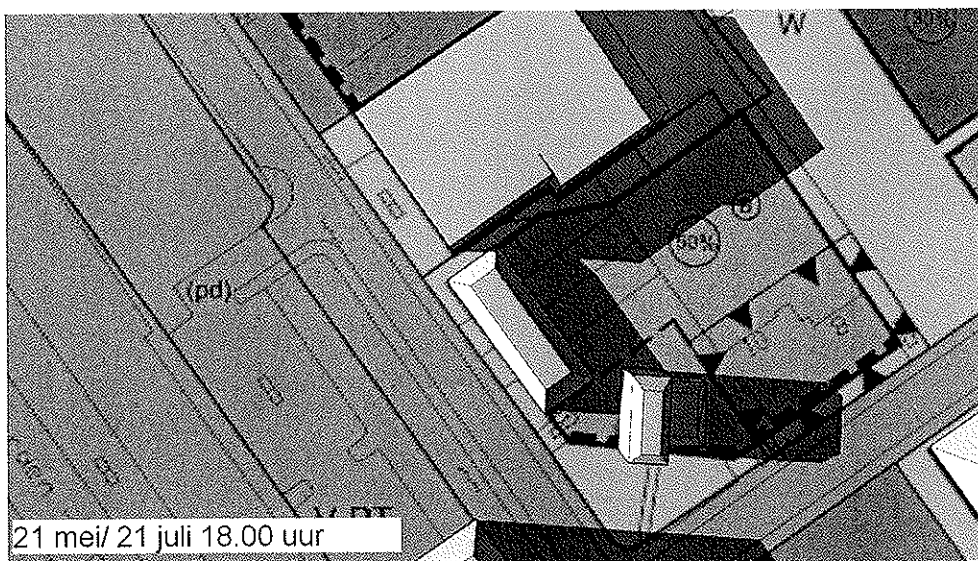












BIJLAGE 9

Oriënterend onderzoek windhinder woontoren

Woontoren, Trambaan te Heerenveen

Oriënterend onderzoek naar windhinder

Rapport 2005.222r01 d.d. 5 september 2006

Opdrachtgever:

Van Wijnen Projectontwikkeling Noord B.V.

Postbus 83

8400 AB Gorredijk

Tel: 0513 46 76 66

Fax: 0513 46 44 78

Contactpersoon: de heer M. Boerema

Onderzoek uitgevoerd door:

Landstra bureau voor bouwfysica

Brink 5 Makkinga

Postbus 101

8430 AC Oosterwolde

Tel: 0516 523237

Fax: 0516 523425

Adviseur: de heer P. Postma

INHOUDSOPGAVE

BLZ

1	INLEIDING	33
2	UITGANGSPUNTEN	3
2.1	Geometrie	3
2.2	Functie openbare ruimte rondom de toren	3
2.3	Invloed op windvang windmolen	3
3	WINDHINDERCRITERIA	4
3.1	Windhinderoppervlakte	4
3.2	Windhinderdagen	4
3.3	Windgevaar	4
3.4	Beschutting	5
4	ANALYSE	6
4.1	Windhinderoppervlakte	6
4.2	Kwalitatieve beoordeling tocht- en windhinder	7
4.3	Schatting windklimaat rond appartemententoren met Knowind	8
4.4	Beschutting molen	10
5	BEOORDELING	11
5.1	Windhinderoppervlakte	11
5.2	Kwalitatieve analyse	12
5.3	Toetsing met kennissysteem aan windhindercriteria	12
5.4	Toetsing met kennissysteem aan gevaarcriterium	13
5.5	Invloed windvang molen	14
6	CONCLUSIE EN ADVIES	14
6.1	Maatregelen ten behoeve van openbaar gebied	14
6.2	Maatregelen voor privaat terrein: het parkeerdek	16

Bijlagen I.1 t/m I.8

BRONVERMELDING

- [1] SBR 65, Beperken van windhinder om gebouwen, Den Haag 1979.
- [2] Visser, G, Windhindercriteria: een literatuuronderzoek naar en voorstellen voor het hanteren van uniforme TNO-windhindercriteria, Apeldoorn , maart 1980.
- [3] TNO MEP, Knowind versie 2.2.103, Apeldoorn
- [4] NEN 8100:2005, Windhinder en windgevaar in de gebouwde omgeving, NEN, Delft, december 2005.

1 INLEIDING

In voorbereiding is de bouw van een Woontoren aan de Trambaan te Heerenveen. Door **Landstra** bureau voor bouwfysica, in samenwerking met Climatic Design Consult is een oriënterend onderzoek naar windhinder uitgevoerd.

Naast toetsing aan de zogenaamde "windhinderoppervlakte", is een analyse gemaakt voor de acht hoofdwindrichtingen. Met behulp van een kennissysteem is een indicatieve kwantificering opgesteld ten aanzien van windhinder rondom de woontoren.

De bevindingen zijn in voorliggende rapportage samengevat:

2 UITGANGSPUNTEN

2.1 Geometrie

Uitgangspunt voor de analyses zijn:

- de tekeningen van de woontoren met werknummer 5125 van Alynia Architecten Harlingen BV BNA: Bouwaanvraag, blad: s01, 101, 102, 103a, 103b, 104, 105, 301, 302 en 303, en BT101, allen gedateerd 14-06-2006;
- situatietekening van de omgeving station, opgeslagen 24 februari 2006 en foto's van nabijgelegen bouwwerken.

2.2 Functie openbare ruimte rondom de toren

Er is in de openbare ruimte rondom de toren geen verblijfsgebied (terrasjes o.d.) voorzien. De aanloopgebieden voor de entree van de woontoren, de entree voor de fietsenstalling, de onderdoorgang naar het perron vormen een doorloopgebied. Het windklimaat op het perron wordt eveneens als doorloopgebied aangemerkt.

Het parkeerdek is geen openbare ruimte maar kan ook als doorloopgebied worden aangemerkt.

2.3 Invloed op windvang windmolen

In noord-noord-oostelijke richting staat op ca. 350 m afstand van de nieuwe woontoren een windmolen. Nagegaan moet worden in welke mate de woontoren bijdraagt aan, aan vermindering van de windvang: de beschutting.

3 WINDHINDERCRITERIA

3.1 Windhinderoppervlakte

In SBR 65 [1] is aangegeven bij welke gebouwafmetingen windhinder in meerdere of mindere mate te verwachten is. Aan de hand van windtunnelproeven is nagegaan bij welke gebouwafmetingen het gebied met een zogenaamde versnellingsfactor groter dan 1,6 een bepaalde oppervlakte omvat. Bij overschrijding van een windhinderoppervlakte van 500 m² is een nadere analyse gewenst. Bij overschrijding van een windhinderoppervlakte van 2000 m² is een windtunnelproef of een windberekening aan te bevelen. De publicatie geeft een schatting van de windhinderoppervlakte op basis van de gebouwafmetingen.

3.2 Windhinderdagen

De meest gebruikte criteria voor windhinder in Nederland zijn de zogenaamde TNO-windhindercriteria, welke met een aantal "windhinderdagen" aangeven gedurende hoeveel dagen per jaar de uurgemiddelde snelheid op hoofdhoogte 5 m/s overschrijdt. Die criteria luiden voor het westen van het land, waaronder gerekend de provincie Friesland, voor een doorloopgebied (trottoirs e.d.):

Waardering windklimaat in doorloopgebied, afhankelijk van het aantal windhinderdagen [2], [3]

goed	matig	slecht
< 35	35-75	>75

In de nieuwe NEN 8100:2005 [4] wordt het onderscheid tussen oosten van het land en westen van het land niet meer gemaakt en geldt voor een doorloopgebied:

	goed	matig	slecht
procent van de tijd	<10%	10-20%	>20 %
dagen/jaar	< 36	36- 72	> 72

3.3 Windgevaar

Zowel in [3] als in [4] wordt een grens voor windgevaar van 15 m/s aangehouden. In de eerder aangehouden eisen mocht deze snelheid, voor gebieden verder landinwaarts dan de kuststrook, gedurende niet meer dan 24 uur per jaar worden overschreden. NEN 8100 formuleert dit criterium iets abstracter als p (kans) < 0,30%. Voor $0,05\% < p < 0,30\%$ krijgt een meetpunt de kwalificatie "beperkt risico" en een kans groter dan 0,30% krijgt de kwalificatie "gevaarlijk".

3.4 Beschutting

Volgens NEN 8100 is op loop- en verblijfsniveau bij een bouwwerk beschutting indien voor alle windsectoren aan de volgende voorwaarden is voldaan:

- de oppervlakte aan obstakels als bomen (kruinen) en gebouwen beslaat meer dan 20% van de totale oppervlakte binnen een straal van 300 m;
- het bouwwerk steekt niet meer dan 50% uit boven de gemiddelde hoogte h van de obstakels binnen een straal van 300 m;
- de afstand van het bouwwerk tot obstakels in het omringende gebied bedraagt niet meer dan $10 h$.

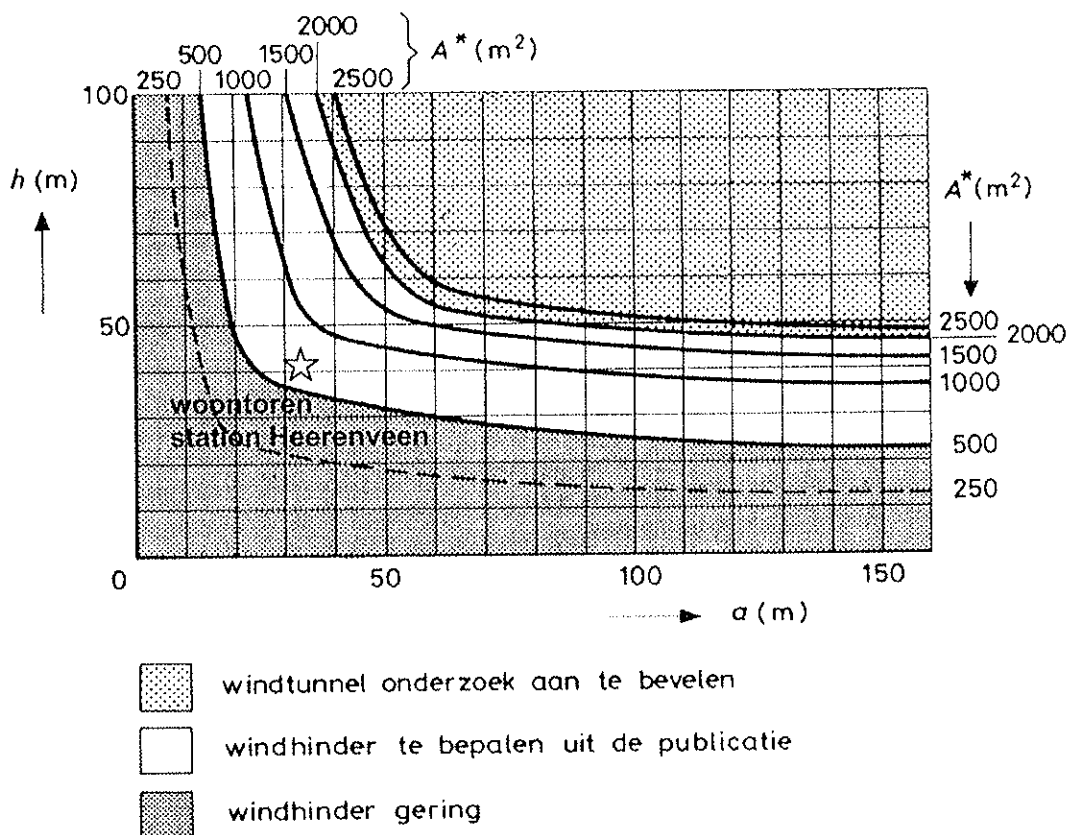
Voor de molen wordt andersom getoetst in hoeverre de nieuwe woontoren aan beschutting zou bijdragen.

4 ANALYSE

4.1 Windhinderoppervlakte

De afzonderlijke woontoren, gesitueerd in het vrije veld, zou geen aanleiding geven tot de uitvoering van een windtunnelproef of windberekeningen.

De grootste breedte van de woontoren is 33 m. De dakrand ligt op ruim 40 m boven maaiveld. Daarmee valt de toren op zich onder de noemer "windhinder uit de publicatie te bepalen" in onderstaande figuur. De windhinderoppervlakte bedraagt ca. 700 m², maar een deel daarvan komt op het spoorwegtrace te liggen en bovendien wordt de hinder op straatniveau nog beperkt door het lage bouwvolume van de fietsenstalling dat zich aan beide koppen van de toren uitstrekt.



Grafiek voor de bepaling van windhinderoppervlakte A^* ($\gamma \geq 1,6$)

Bron: SBR 65, Beperken van windhinder om gebouwen, Den Haag 1979

Figuur 1 Windhinderoppervlakte, afhankelijk van gebouwafmetingen

4.2 Kwalitatieve beoordeling tocht- en windhinder

4.2.1 Algemeen

De toren vormt samen met de gebouwen op het stationsplein windtechnisch een ensemble dat met name tussen de woontoren en het Talant-kantoorgebouw voor versnellingen kan zorgen. De onderbouw van de fietsenstalling/het parkeerdek vormt voor wind uit westelijke richtingen een bescherming tegen hoge snelheden direct bij de gebouwhoeken.

De twee loggia randen op de zuid-west gevel hebben enerzijds tot gevolg dat stromingen uitdrukkelijker boven het drukpunt naar boven en onder het drukpunt naar beneden worden geleid, waardoor naar verwachting de snelheden bij wind uit zuidwestelijke richtingen op parkeerdek niveau toenemen, anderzijds neemt de schijnbare breedte van het gebouw bij wind loodrecht op die gevel iets af. De breedte die het eerst ervaren wordt bij wind uit zuid-west is immers de breedte tussen de buitenkanten van de loggia's: ca. 30 m in plaats van de gehele gebouwbreedte van 33 m.

4.2.2 Beoordeling per windrichting

Bijlage I geeft inzicht in de belangrijkste stromingen voor acht hoofd windrichtingen.

Noord

Vanaf het woongebouw aan de Stationsstraat wordt de luchtstroming langzaam omhoog gedwongen via het Talantgebouw, voordat de wind bij de woontoren aankomt. Vanaf de langsgevel van de woontoren zullen daarom minder sterke stromingen naar beneden ontstaan dan in een situatie met vrije windaanstroming. De noordelijke kopgevel krijgt te maken met wervels die eerst bij het woongebouw aan de Stationsstraat loslaten, vervolgens met de kopgevel van het Talantgebouw te maken krijgen. De stromingen zullen daardoor afwisselend langs de langsgevel en langs de kopgevel wervelen. De aan de noord-oosthoek loslatende wervels laten los op parkeerdek niveau en worden opgemengd in de lucht achter de fietsenstalling en bereiken ook het perron.

Noordoost

De woongebouwen aan Trambaan/Bielzen vormen een belangrijk obstakel, samen met het Talantgebouw. De aanstroming zal op het lagere gedeelte van de woontoren voornamelijk turbulent zijn; het lagere deel van de woontoren staat min of meer in de "luwte". Daardoor zal drukopbouw op het hogere gedeelte tot meer stroming naar beneden leiden en ontstaat plaatselijk een "staande" wervel. De exacte interactie is niet te overzien. De wervels van de gebouwhoeken worden op parkeerdek niveau naar het spoor geleid.

Oost

De gebouwen rondom het stationsplein vormen een beschutting van met name de hoek bij de woongebouwen Trambaan/Bielzen. Tegen het Talantgebouw zal de windstroming weer gaan aanliggen en samen met de langsgevel van de woontoren ontstaan tussen woontoren en

Talantgebouw een trechtervorm die leidt tot versnellingen op loopniveau, met name aan de noordoosthoek van de woontoren. Wervels van beide loslaatpunten van de woontoren worden meegevoerd naar het perron maar laten wel op parkeerdek niveau los.

Zuidoost

De woontoren toont zich "smal", waardoor minder grote versnellingen zullen optreden. Wel speelt nog een lichte trechterachtige samenhang met het Talantgebouw. Wervels van de woontoren bereiken niet of nauwelijks meer de perrons.

Zuid

De aanstroming vindt nu plaats over laagbouw en bomen. Doordat de fietsenstalling als onderbouw fungeert horen de versnellingen bij een toren van 37 m in plaats van 40 m. De stroming van de woontoren wordt verdeeld over de zuidelijke kopgevel en de westelijke langsgevel. Wervels van de zuidoosthoek ontstaan op de rand van het parkeerdek en worden meegevoerd tot aan het Talantgebouw

Zuidwest

Ook nu aanstroming over bomen en laagbouw en de fietsenstalling als onderbouw. Het gebouw is op zijn breedst. Aanstroming van de westgevel veroorzaakt versnellingen op parkeerdek niveau op de gebouwhoeken. Het aanvullen van de onderdruk achter het gebouw gebeurt in samenhang met de drukopbouw tegen het Talantgebouw. Waarschijnlijk zullen wervels van de noordhoeken meegevoerd worden tussen woontoren en het Talantgebouw.

West

Effecten van het woonblok aan Beugel zijn niet te verwachten. Aanstroming over de fietsenstalling en loslating op het parkeerdek niveau bij de gebouwhoeken. Enige versnelling tussen woontoren en Talantgebouw. Op stationsplein/Trambaan de nodige wervels.

Noordwest

De woontoren toont zich weer smal. Op noordoosthoek komen versnellingen tot aan straatniveau. Vrijwel geen interactie met het Talantgebouw.

4.3 Schatting windklimaat rond appartemententoren met Knowind

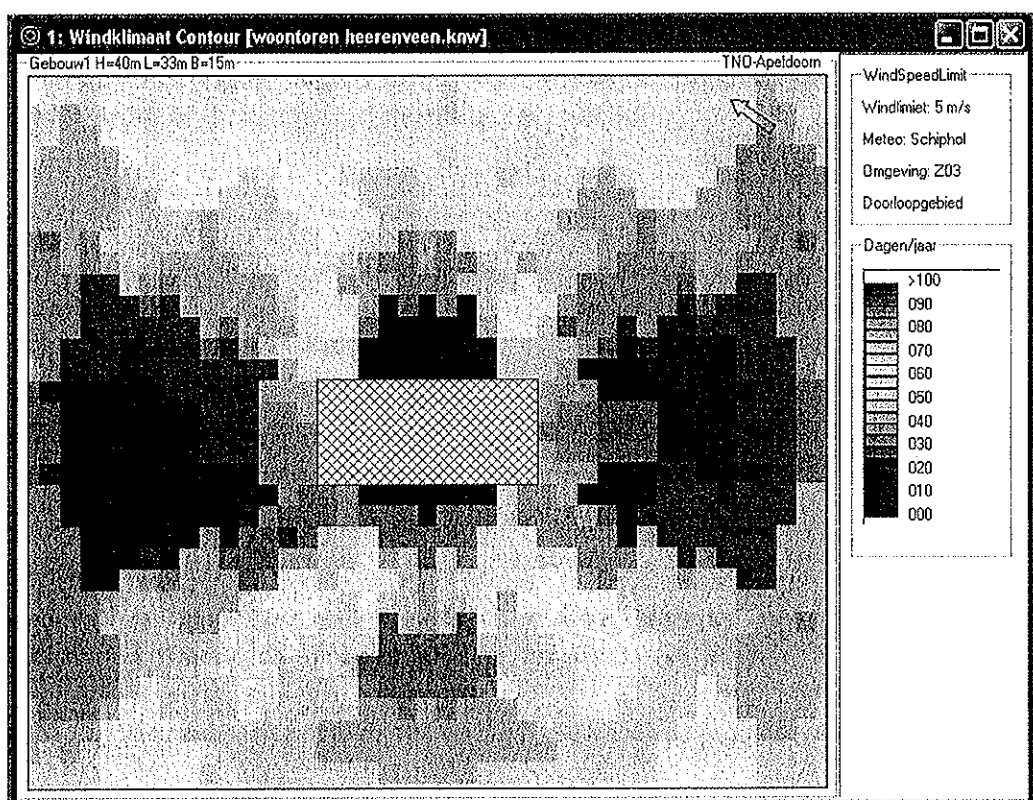
Met behulp van het kennisstelsel Knowind¹ [3] is de mogelijke mate van windhinder kwantitatief verkend door de woontoren, zonder onderbouw van de fietsenstalling in het vrije veld te zetten. Voor

¹ Knowind is een kennisstelsel dat is gevuld met de resultaten van een groot aantal windtunnelbeproevingen. Het stelsel beperkt zich tot eenvoudige blokvormige geometrieën van maximaal twee (identieke) gebouwen

de omgeving is een omgeving van het centrum van een kleine stad aangehouden. Voor de windgegevens zijn de gegevens van Schiphol gehanteerd.

Windhinder

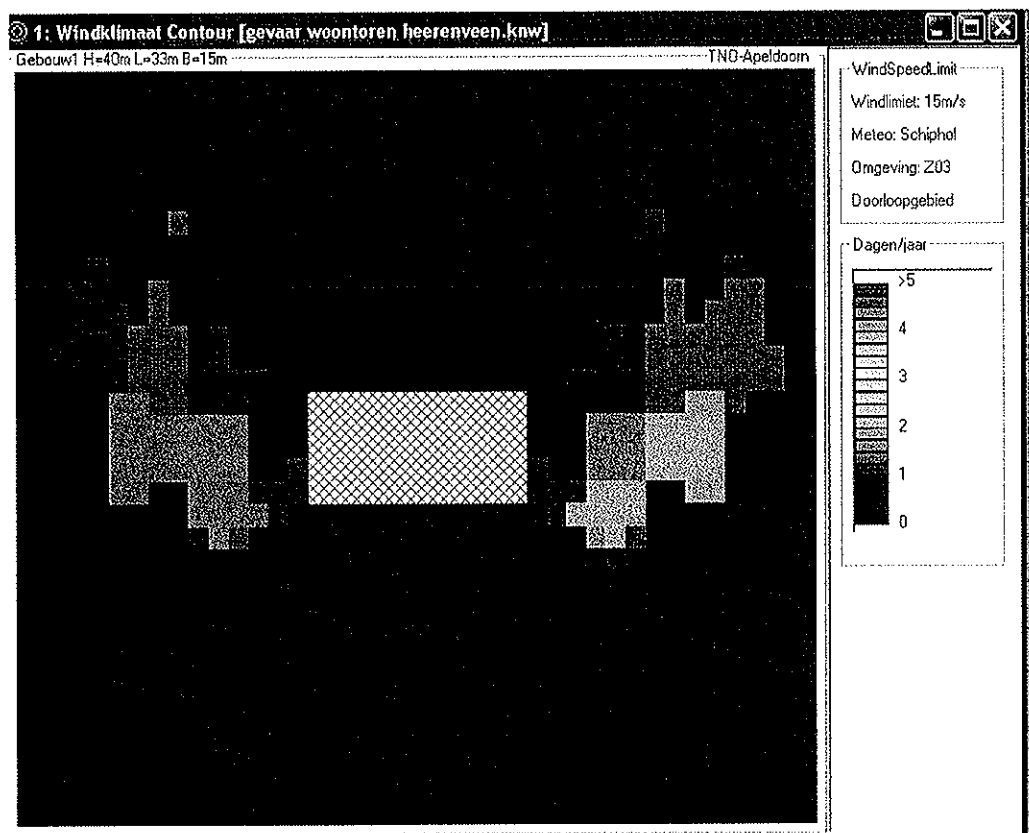
Figuur 2 geeft de windhinder op looppniveau weer bij een vrijstaand gebouw van 15 x 33 m met een hoogte van 40 m. Gebieden met 90 a 100 windhinderdagen links en rechts van de toren liggen voor een deel op het parkeerdek en stationsdak.



Figuur 2 Windhinderdagen rondom toren van 40 m hoogte.

Windgevaar

Een berekening van dezelfde toren met een toets op het gevaarcriterium van het optreden van een uurgemiddelde snelheid van 15 m/s gedurende meer dan 24 uur per jaar, het oorspronkelijke TNO-criterium voor de kans op gevaarlijke situaties, geeft op een gebied vooral ter plaats van de parkeerdekken, een grote overschrijding van dit criterium te zien.



Figuur 3 Aantal dagen met uurgemiddelde windsnelheid hoger dan 15 m/s

De hoogst aangetroffen waarden bedragen ruim 5 dagen per jaar overschrijding van het gevaarcriterium (= ca. 1,3 % van de tijd). Daarmee valt de toren in de nieuwe kwalificatie volgens NEN 8100 in de categorie "gevaarlijk" ($p > 0,3\%$). De overschrijding van het gevaarcriterium komt op conto van wind uit zuidwest tot west, voor welke wind de toren zich op zijn breedst toont.

4.4 Beschutting molen

4.4.1 NEN 8100 letterlijk

Volgens 5.2 van NEN 8100 moet voor beschutting tegelijkertijd worden voldaan aan drie criteria, waarvan er twee zich beperken tot omstandigheden binnen een straal van 300 m. Volgens de betreffende paragraaf zou de toren niet bijdragen aan beschutting van de molen.

4.4.2 Schatting bijdragen afname windvang

Formeel geeft de betreffende paragraaf van NEN 8100 aan dat geen invloed uitgaat van de toren op de windmolen, maar wel moet worden overwogen dat de toren zuid-zuid-west van de molen is gelegen en met uitsluitend het derde criterium van 10 *h* tot op de molen invloed zou uitoefenen

De paragraaf geeft drie invloedfactoren aan:

- totale oppervlakte van obstakels in de omgeving;
- gemiddelde hoogte van obstakels in de omgeving;
- afstand tot de obstakels in de omgeving.

De totale oppervlakte van de woontoren, ca. 500 m², is relatief gering in verhouding met de andere gebouwen in de omgeving. Voor een gebied met een straal van 350 m bedraagt de oppervlakte van de toren ca. 0,15 %. De sector van belemmering voor de molen is door de afstand en de beperkte breedte dan ook heel klein.

De bijdrage aan de gemiddelde hoogte van de omgeving is door die geringe oppervlakte ook erg gering.

De algemene handregel van 10 *h* als invloedsgebied brengt de windmolen onder invloed van de toren. Daarbij is echter geen rekening gehouden met de vorm van de gebouwen: hoge smalle gebouwen hebben een kleiner invloedsgebied dan (lagere) brede gebouwen: bij hoge smalle gebouwen waait wind meer langs het gebouw (en torens brengen ook wind naar beneden), terwijl lange lage blokken wind meer over het gebouw brengen en dus omhoog dwingen. Lange lage blokken hebben een groter invloedsgebied dat ook verder naar achteren ligt.

5 BEOORDELING

5.1 Windhinderoppervlakte

Op grond van de te verwachten windhinderoppervlakte is een windtunnelbeproeving vanwege de afmetingen van de bouwmassa's niet noodzakelijk. In principe zijn de risico's voor windcomfort en windgevaar op grond van bestaande kennis voldoende te voorzien.

De windhinderoppervlakte bedraagt ca. 700 m², maar de oppervlakte op openbaar gebied zal aanzienlijk lager zijn. Een (beperkt) deel van de windhinderoppervlakte komt op het spoorwegtrace te liggen en het grootste deel komt op het parkeerdek van ca. 1000 m². Bovendien wordt de hinder op straatniveau nog beperkt door het lage bouwvolume van de fietsenstalling dat zich aan beide koppen van de toren uitstrekt.

5.2 Kwalitatieve analyse

Bij een aantal windrichtingen zorgt de interactie met het Talantgebouw voor extra versnellingen door een trechterwerking: tussen zuid en oost en tussen zuidwest en west.

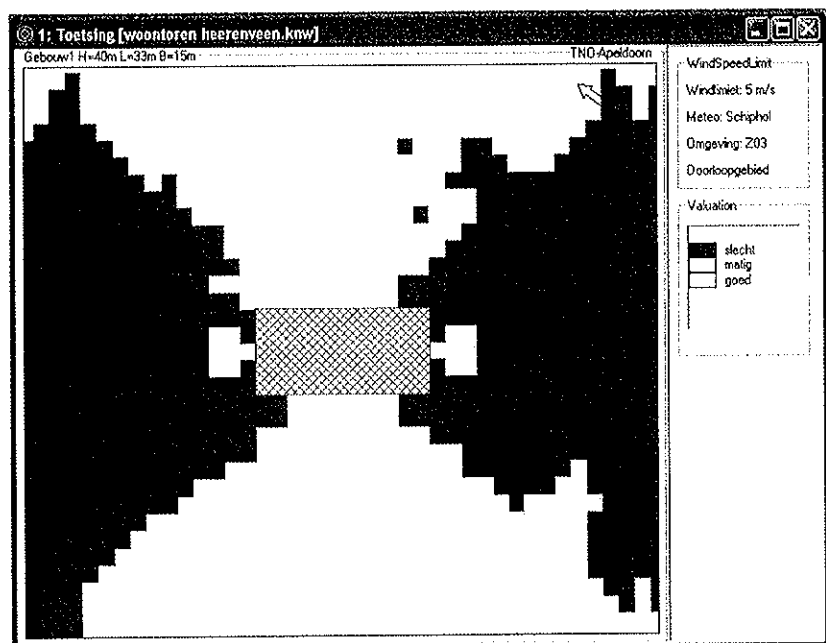
Voor wind uit westelijke richtingen (tussen zuid en noordwest) zorgt de onderbouw van de fietsenstalling voor een enige afleiding van wind en voor enige beschutting direct bij de gebouwhoeken op maaiveld aan de Trambaan door loslating van de wervels op een hoger niveau. Op de gebouwhoeken van de woontoren op het parkeerdek zal het bij westelijke wind hard waaien.

Bij wind uit oostelijke richtingen kunnen wervels tot op de perrons worden meegevoerd.

5.3 Toetsing met kennissysteem aan windhindercriteria

5.3.1 TNO-windhindercriteria

Uitgaande van schematisering in paragraaf 4.3 is in navolgende figuur aangegeven in hoeverre aan de criteria voor een doorloopgebied in het westen van het land is voldaan (TNO-windhindercriteria). Voor een groot gebied rondom de toren zou het windklimaat indien het ging om een vrijstaande toren als matig tot slecht voor een doorloopgebied worden gekarakteriseerd. Gezien de bijdrage van wind uit zuidwest, west en noordwest, zal voor looproutes achter de fietsenstalling de afschermende werking van de fietsenstalling een gunstige invloed hebben.



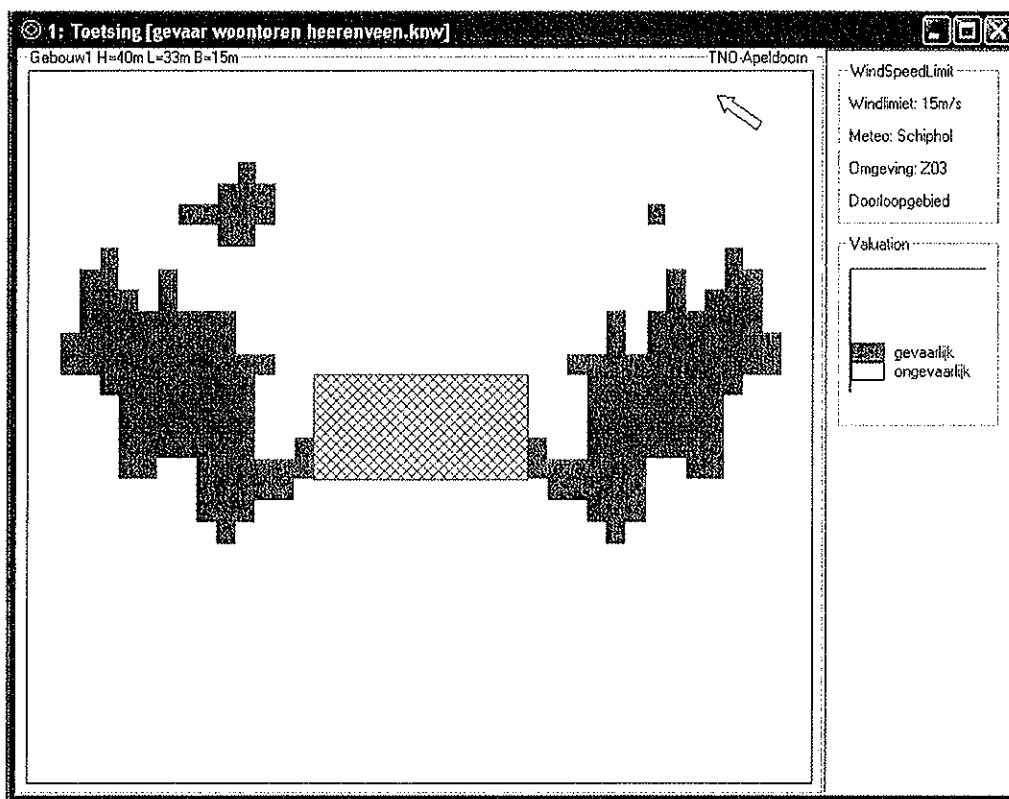
Figuur 4 Toetsing aan TNO-windhindercriteria voor doorloop-gebied in het westen van het land: vrijstaande toren van 40 m hoog.

5.3.2 NEN 8100

In de omgeving van de toren bedraagt het aantal windhinderdagen in het algemeen 90 a 100 dagen. Voor een doorloopgebied zou in termen van NEN 8100 rondom de toren in de openbare gebieden een "slecht" windklimaat resulteren.

5.4 Toetsing met kennissysteem aan gevaarcriterium

Toetsing aan het oorspronkelijke criterium dat TNO voor gevaar aanhield (minder dan 24 uur per jaar overschrijding van een uurgemiddelde snelheid van 15 m/s) laat bij de schematisering volgens 4.3 op een aantal plaatsen een overschrijding zien.



Figuur 5 Toetsing aan oorspronkelijk TNO-criterium voor gevaar

De hoogst aangetroffen waarden bedragen bij een toren van 33 m * 15 m met een hoogte van 40 m is 5 dagen per jaar (ca. 1,3 % van de tijd) overschrijding van het gevaarcriterium van een uurgemiddelde snelheid van 15 m/s. Daarmee vallen een aantal punten rondom de toren in de nieuwe kwalificatie volgens NEN 8100 in de categorie "gevaarlijk" ($p > 0,3\%$). De overschrijding van het gevaarcriterium komt op conto van wind uit zuidwest tot west, waardoor naar verwachting de gebieden die direct achter de fietsenstalling op maaiveldniveau liggen minder kritisch zullen zijn dan in figuur 5

gesuggereerd, door de beschermende werking van de fietsenstalling. Op enige afstand na loslating van het parkeerdek komt de stroom evenwel weer op maaiveld, waardoor de fietsenstalling op zich niet voldoende bescherming biedt. Hoe verder weg des te minder echter de overschrijdingen van het gevaarcriterium, zie figuur 3. Aan figuur 3 is ook te zien dat de gebieden op het parkeerdek bij de hoeken van de woontoren het meest kritisch zijn.

5.5 Invloed windvang molen

De woontoren staat weliswaar in een richting waaruit veel wind waait (zuid-zuid-west), maar door

- de afstand (350 m);
- de beperkte grondoppervlakte (33 x 15 m);
- de vorm (langsgevel 33 m breed, 40 m hoog);

is de bijdrage aan de vermindering van de windvang zeer gering; In vergelijking met de aanwezige, lagere maar veel bredere bouwblokken die ook dichterbij de molen zijn gesitueerd, is de invloed van de nieuwe woontoren nihil te noemen.

6 CONCLUSIE EN ADVIES

Voor enkele windrichtingen speelt de interactie met het Talantgebouw een rol omdat samen met de woontoren een trechter wordt gevormd. Het meest kritisch is evenwel wind uit westelijke richtingen loodrecht op de langsgevel aan de spoorbaanzijde.

De toren, geplaatst in het vrije veld, zonder onderbouw van de fietsenstalling, zou voor een doorloopgebied een slecht windklimaat opleveren en volgens NEN 8100 qua windklimaat in de categorie “gevaarlijk” vallen, vooral als gevolg van wind uit zuidwest, west en noordwest.

De invloed van de onderbouw van de fietsenstalling op zich is onvoldoende om de benodigde verbetering te realiseren. Op het parkeerdek zullen aan de kopse kanten van de woontoren regelmatig door wind gevaarlijke situaties ontstaan.

6.1 Maatregelen ten behoeve van openbaar gebied

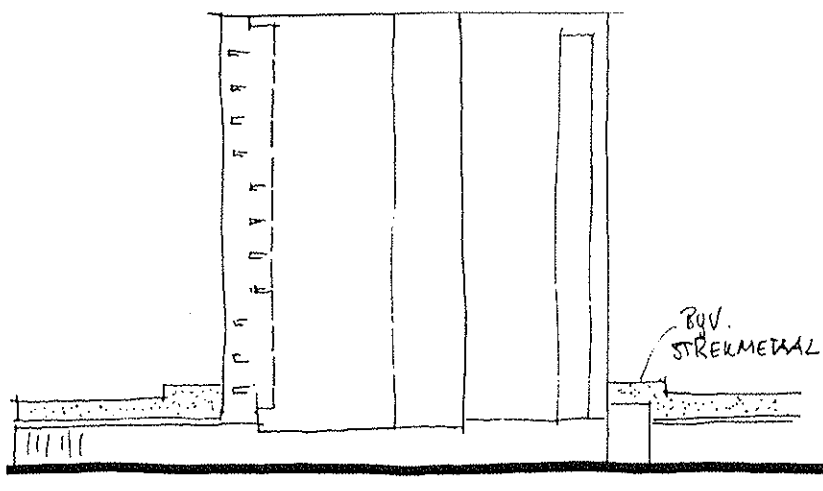
Ten behoeve van het openbaar gebied worden maatregelen ter verbetering van het windklimaat noodzakelijk geacht. De randen van het parkeerdek bieden een kans op verbeteringen van het windklimaat op openbaar gebied. Door die randen uit te voeren in een half-open materiaal, zie het voorbeeld van figuur 6 en de hoogte zo hoog mogelijk te kiezen, maar minimaal ca. 2,0 m, met naar het gebouw toe nog een toename van de hoogte tot bij voorkeur 5 m, maar minimaal 3 m over een

lengte van minimaal 5 m vanaf de kop van het gebouw, zie figuur 7, kunnen aanzienlijke verbeteringen worden bewerkstelligd:

- bij westelijke wind worden hoge snelheden en wervels op straatniveau direct bij de woontoren aanzienlijk beperkt;
- bij oostelijke wind wordt met name het meevoeren van wervels naar de perrons beperkt.



Figuur 6 Kunstwerk als halfdoorlatend windscherm, Syrenen Bergen op Zoom, kunstenaar: Hugo Vrijdag



Figuur 7 Parkeerdekrand bij kopgevel gebouw hoger optrekken

6.2 Maatregelen voor privaat terrein: het parkeerdek

Gezien het hoge percentage van de tijd dat 15 m/s wordt overschreden zonder maatregelen (ca. 1,3 % i.p.v. 0,3%) is de kans op de kwalificatie "gevaarlijk" op het private parkeerdek ondanks de hiervoor genoemde maatregel voor het publieke gebied nog steeds reëel.

Om het risico op gevaarlijke windsnelheden bij de gebouwranden op het parkeerdek verder te beperken wordt daarom geadviseerd nadere maatregelen voor het parkeerdek te ontwerpen, zoals luifels o.d.. Bij het ontwerpen van maatregelen op het parkeerdek kan een interactie ontstaan met de nu voorgestelde maatregelen ter bescherming van openbaar gebied. De maatregelen op het parkeerdek zullen in samenhang met de voorzieningen aan de rand van het parkeerdek tenminste dezelfde mate van bescherming aan het openbaar gebied bieden als nu met de bovengenoemde maatregelen aan de parkeerdek rand wordt gerealiseerd.

Indien van deze maatregelen wordt afgezien kunnen middels een windtunnelproef of windberekeningen eventuele alternatieven worden onderzocht.

Landstra bureau voor bouwfysica

ing. P. Postma

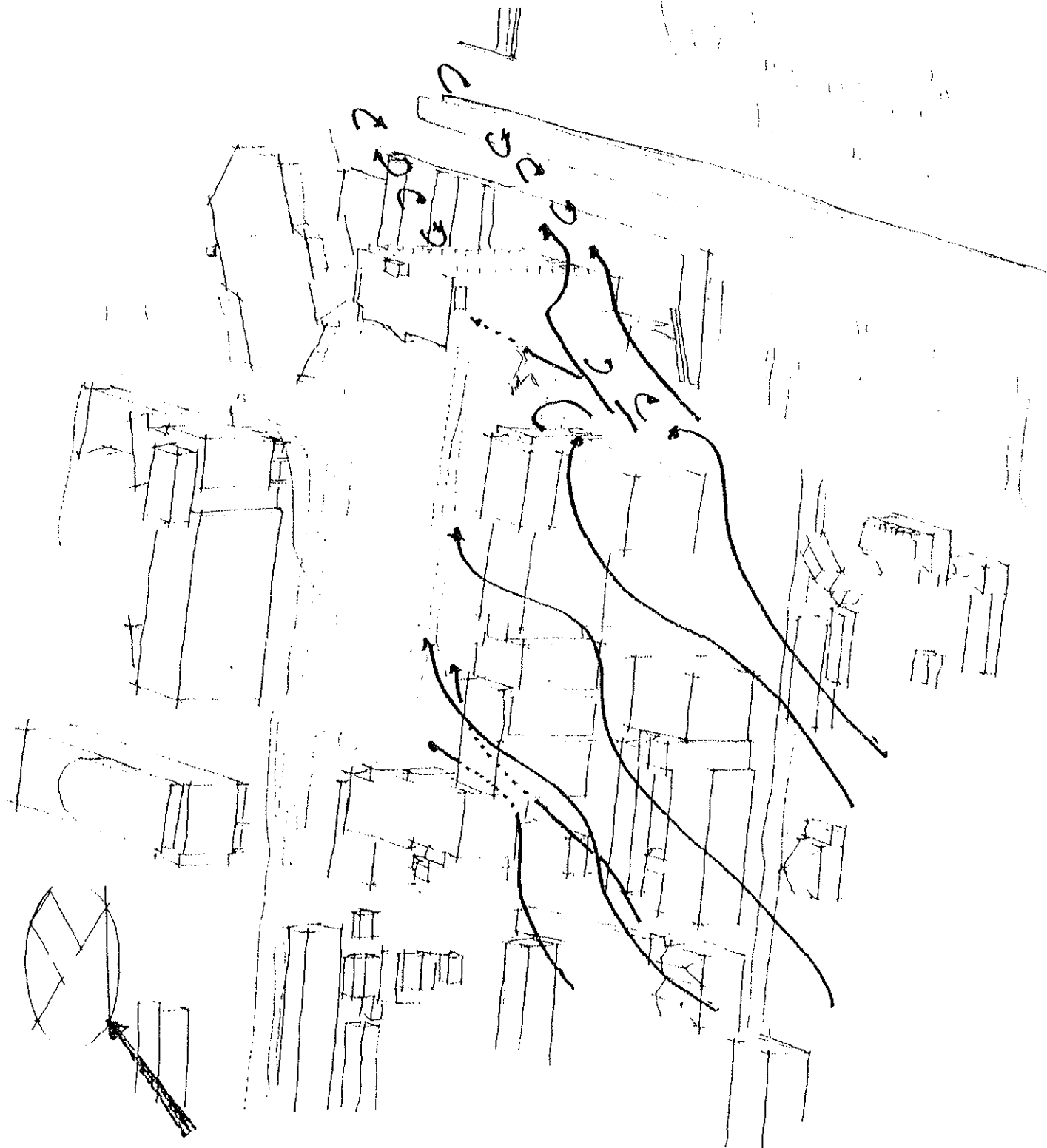
ir. T. Haartsen

Bijlage I.1
Noord

Bijlage L1

Voord

Vanaf het woongebouw aan de Stationsstraat wordt de luchtstroming langzaam omhoog gedwongen via het Talantgebouw, voordat de wind bij de woontoren aankomt. Vanaf de langsegevel van de woontoren zullen daarom minder sterke stromingen naar beneden ontstaan dan in een situatie met vrije windaanstroming. De noordelijke kopgevel krijgt te maken met wervels die eerst bij het woongebouw aan de Stationsstraat loslaten, vervolgens met de kopgevel van het Talantgebouw te maken krijgen. De stromingen zullen daardoor afwisselend langs de langsegevel en langs de kopgevel wervelen. De aan de noord-oosthoek loslatende wervels laten los op parkeerdek niveau en worden opgemengd in de lucht achter de fietsenstalling en bereiken ook het perron.

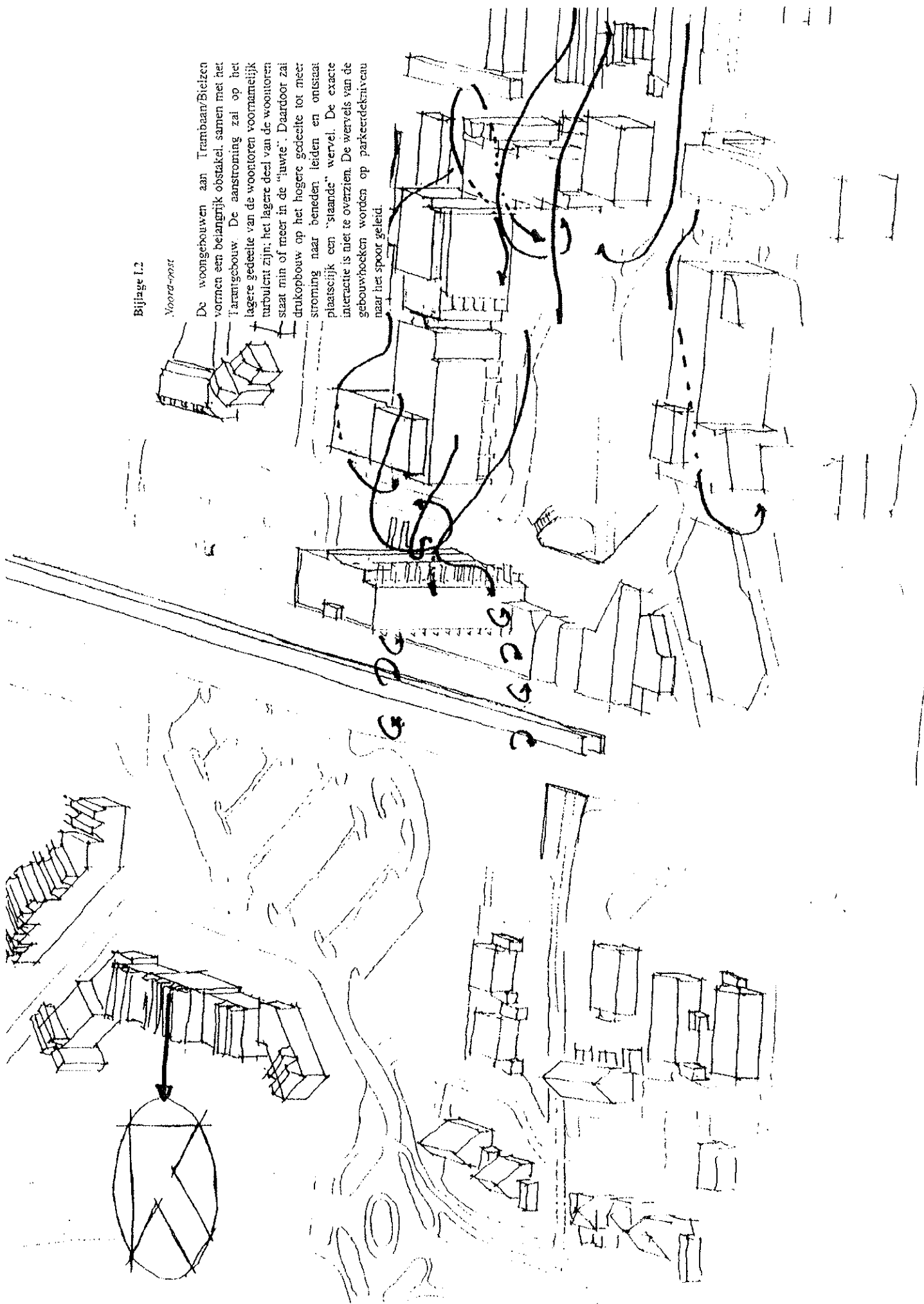


Bijlage I.2
Noord-oost

Bijlage I.2

Voord-noot

De woongebouwen aan Trambaan/Bielzen vormen een belangrijk obstakel, samen met het Tramgebouw. De aanstroming zal op het lagere gedeelte van de woorloren voornamelijk turbulent zijn; het lagere deel van de woorloren staat min of meer in de "juwte". Daardoor zal drukopbouw op het hogere gedeelte tot meer stroming naar beneden leiden en ontstaat plaatselijk een "staande" wervel. De exacte interactie is niet te overzien. De wervels van de gebouwhoeken worden op parkeerdek-niveau naar het spoor geleid.

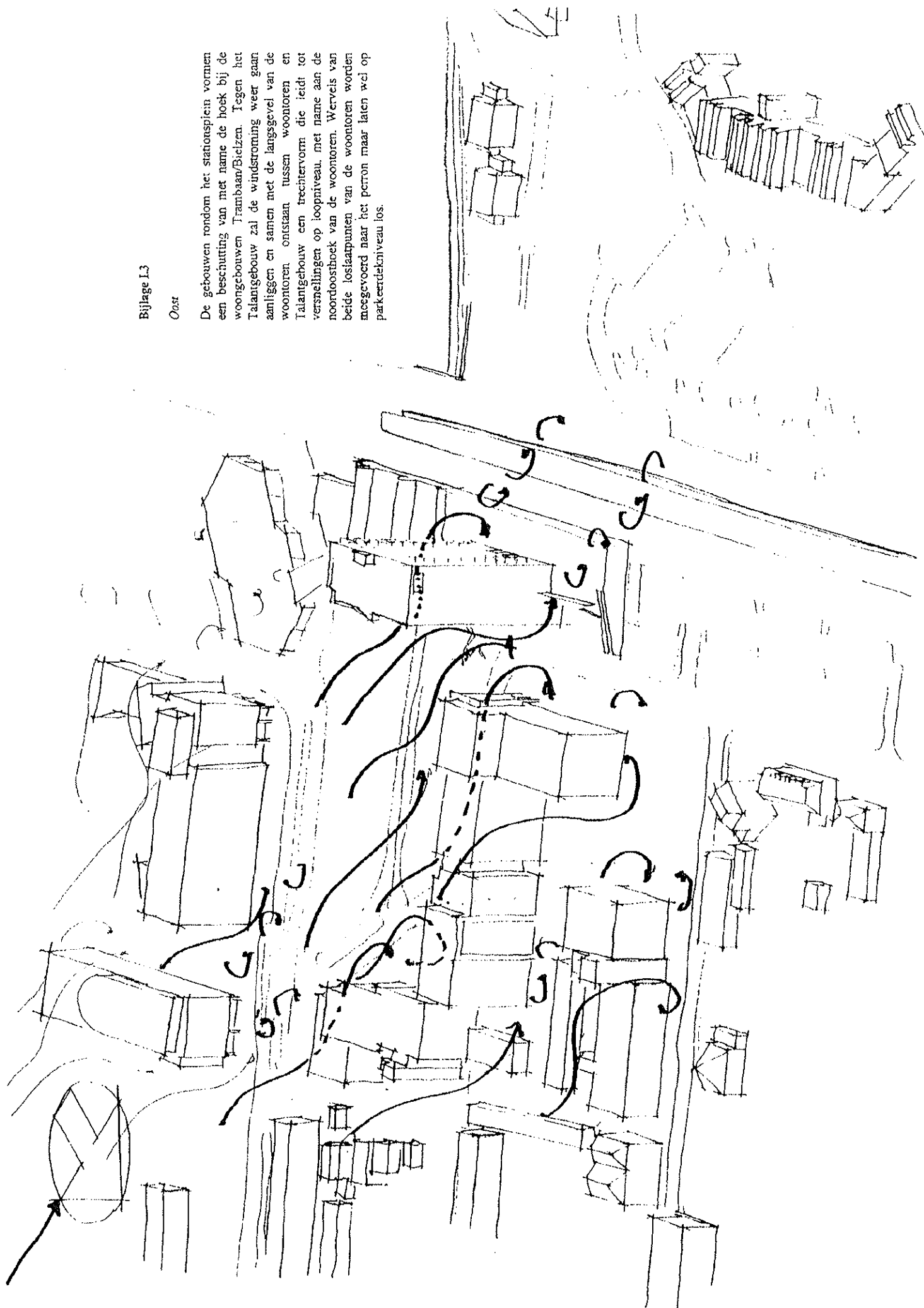


Bijlage I.3
Oost

Bijlage L3

Oost

De gebouwen rondom het stationsplein vormen een beschutting van met name de hoek bij de woongebouwen Traubaan/Bielzen. Tegen het Talanagebouw zal de windstrooming weer gaan aanliggen en samen met de langsevel van de woontoren ontstaan tussen woontoren en Talanagebouw een trechervorm die leidt tot versnellingen op looppniveau, met name aan de noordoosthoek van de woontoren. Wervels van beide loslaapnuten van de woontoren worden meegevoerd naar het perron maar laten wel op parkeerdekkniveau los.

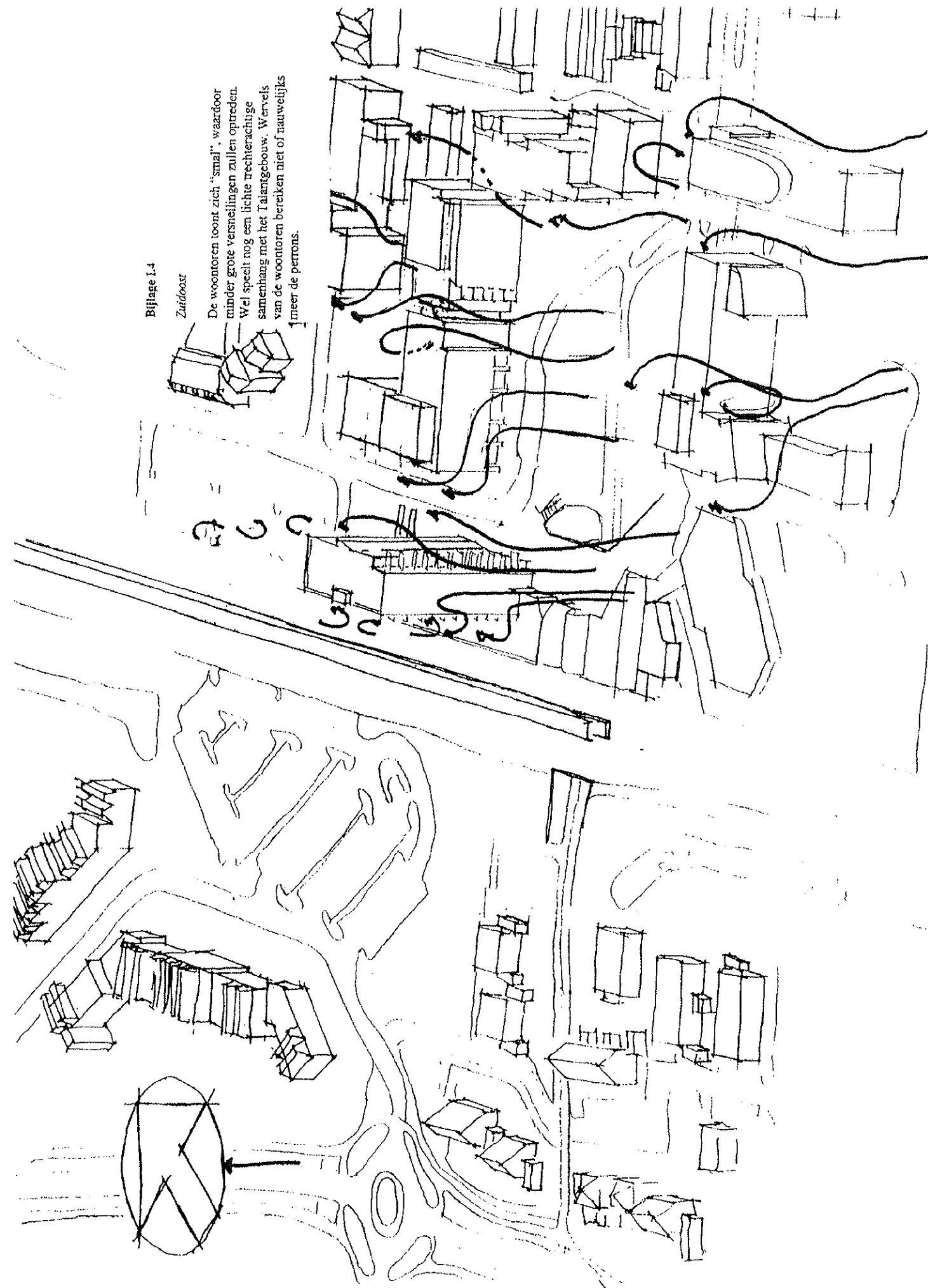


Bijlage I.4
Zuidoost

Bijlage 1.4

Zuidoost

De woontoren toont zich "smal", waardoor minder grote versnellingen zullen optreden. Wel speelt nog een lichte trechterachtige samenhang met het Taijantgebouw. Wervels van de woontoren bereiken niet of nauwelijks meer de perrons.

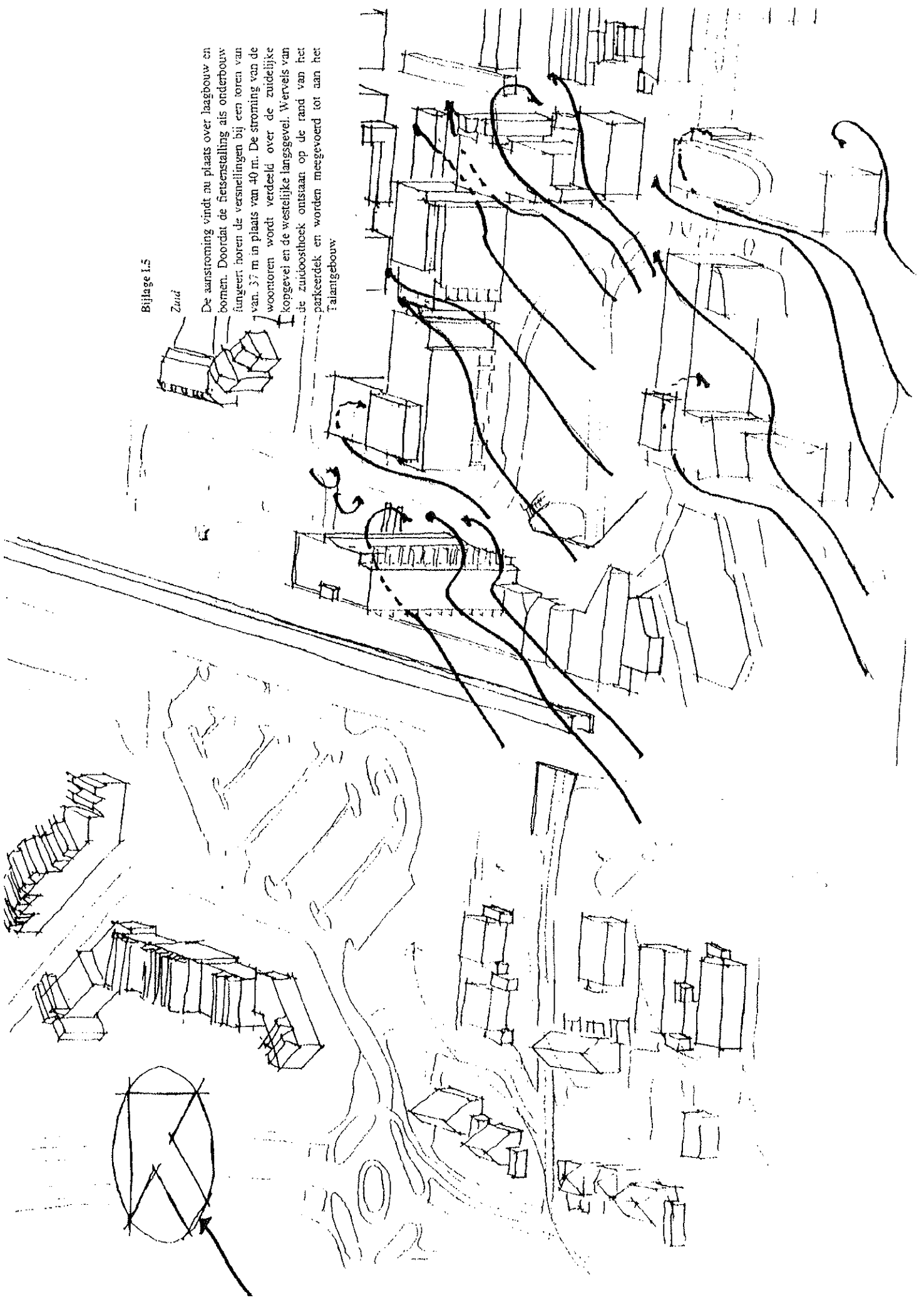


Bijlage I.5
Zuid

Bijlage 1.5

Zuid

De aanstroming vindt nu plaats over laagbouw en bomen. Doordat de fietsenstalling als onderbouw fungeert horen de versnellingen bij een toren van 37 m in plaats van 40 m. De stroming van de woontoren wordt verdeeld over de zuidelijke kopgevel en de westelijke langgevel. Wervels van de zuidoosthoek ontstaan op de rand van het parkeerdek en worden meegevoerd tot aan het talangebouw



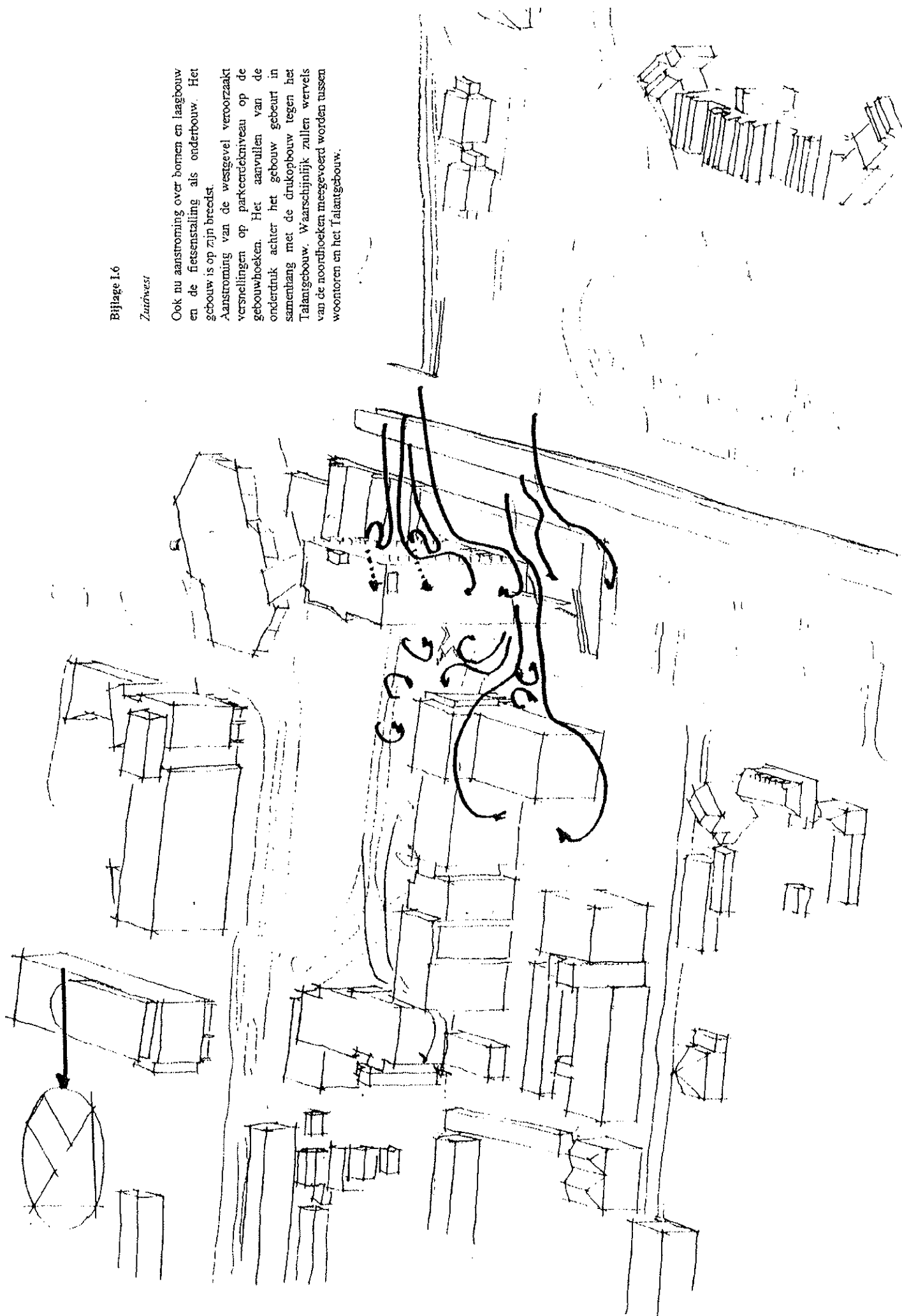
Bijlage I.6
Zuidwest

Bijlage 1.6

Zuidwest

Ook nu aanstroming over bomen en laagbouw en de fietsenstalling als onderbouw. Het gebouw is op zijn breedst.

Aanstroming van de westgevel veroorzaakt versnellingen op parkeerdekenniveau op de gebouwhoeken. Het aanvullen van de onderdruk achter het gebouw gebeurt in samenhang met de drukopbouw tegen het Talantgebouw. Waarschijnlijk zullen wervels van de noordhoeken meegevoerd worden tussen woontoren en het Talantgebouw.

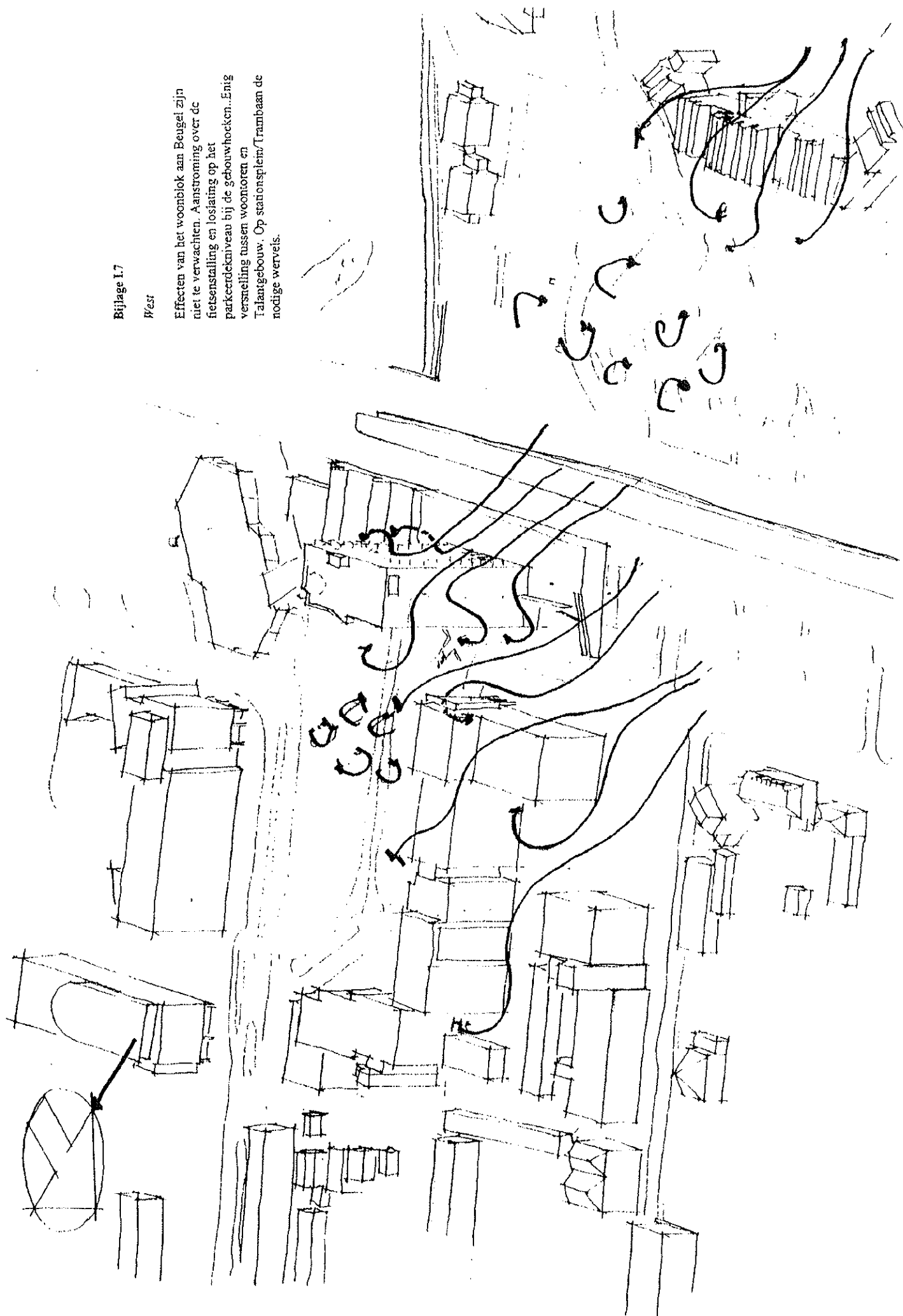


Bijlage I.7
West

Bijlage 1.7

West

Effecten van het woonblok aan Beugel zijn niet te verwachten. Aanstroming over de fietsenstalling en loslating op het parkeerdek niveau bij de gebouwhoeken. Enig verstelling tussen woonoren en Talantgebouw. Op stationsplein/Trambaan de nodige wervels.

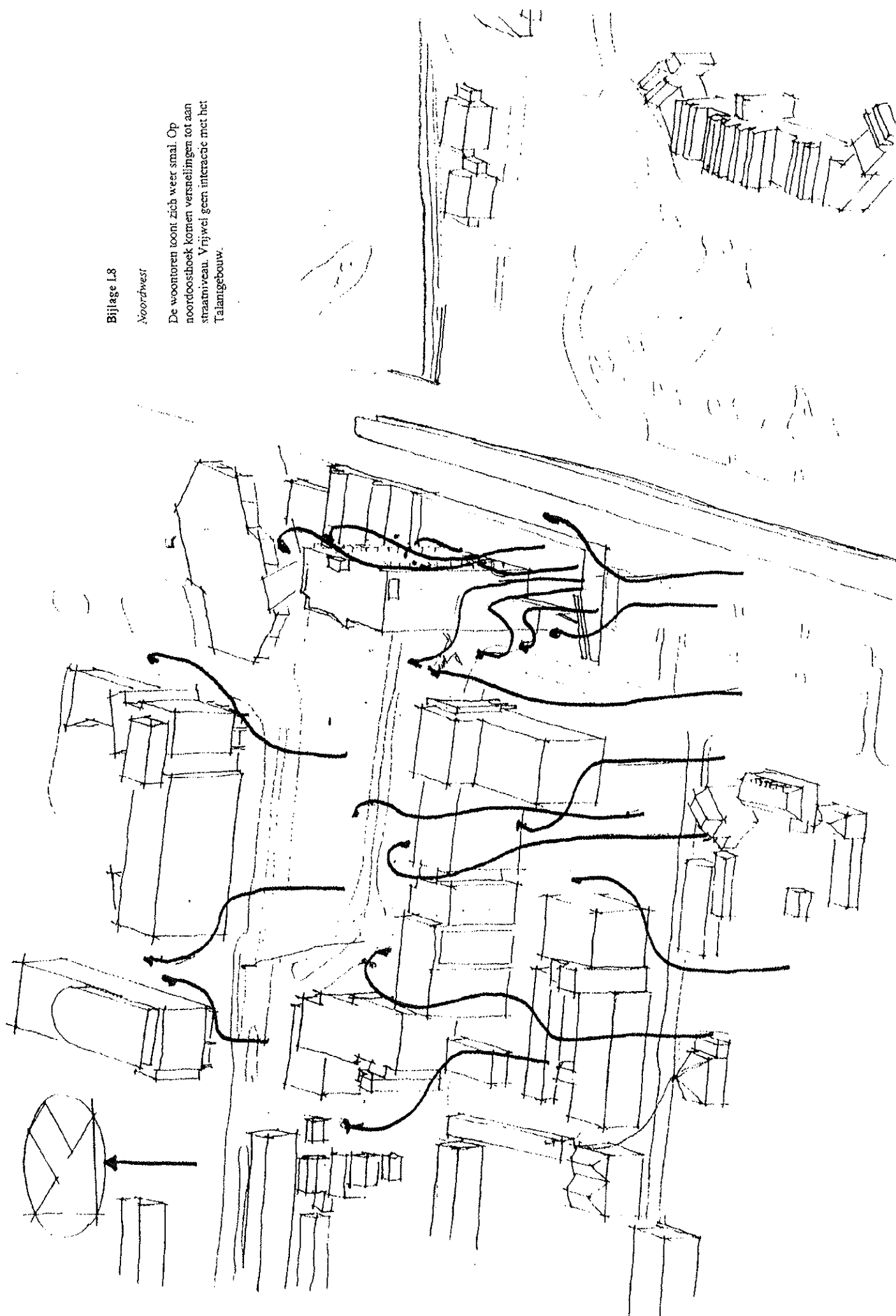


Bijlage I.8
Noordwest

Bijlage L8

Noordwest

De woontoren toont zich weer smal. Op
noordoosthoek komen versnelingen tot aan
straamniveau. Vrijwel geen interactie met het
Talangebouw.



BIJLAGE 10

Beschikkingen Hogere waarde spoorweglawaai

College van burgemeester en wethouders
van de gemeente Heerenveen
Postbus 15000
8440 GA HEERENVEEN

GEMEENTE HEERENVEEN	
ingekomen d.d.:	
12 NOV 2007	
nr.: 07 1005007	
afdr.: PV	
beh. embel. willems	

postbus 20120
8900 hm Leeuwarden
snekertrekweg 1
telefoon: (058) 292 59 25
telefax: (058) 292 51 25
www.fryslan.nl
e-mail: provincie@fryslan.nl

Leeuwarden, 6 november 2007

Verzonden, **09 NOV. 2007**

Ons kenmerk : 00727849
Afdeling : Beleidsontwikkeling Milieu
Behandeld door : P. Hamersma / (058) 292 51 17 of p.a.d.hamersma@fryslan.nl
Uw kenmerk :
Bijlage(n) :

Onderwerp : Beschikking Hogere waarde spoorweglawaaï

Geachte heer/mevrouw,

Op 2 november jl. hebben wij van u een zogeheten verzoek Hogere waarde ontvangen voor een aantal woningen aan het Stationsplein nummer 2 in het plan 'Heerenveen-Centrum' te Heerenveen. De woningen zijn gelegen binnen het bestemmingsplan 'Stationsgebied-Herenwal e.o.'.

Naar aanleiding van uw verzoek, om hogere waarden als bedoeld in de Wet geluidhinder, ten behoeve van het bovengenoemde bouwplan berichten wij u het volgende. De nieuw te bouwen woningen zijn gelegen binnen de zone van de spoorlijn Leeuwarden-Zwolle (spoorweglawaaï). De woningen ondervinden van deze spoorlijn een geluidsbelasting op de gevel die uitgaat boven de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. In het onderhavige verzoek worden hogere waarden verzocht tot een waarde van maximaal 60 dB(A).

Ten aanzien van het voorliggende verzoek merken wij het volgende op. De woningen liggen binnen de bebouwde kom in het stedelijke gebied. Volgens u zullen geluidsreducerende maatregelen stedenbouwkundige bezwaren ontmoeten. De woningen dienen ter vervanging van bestaande bebouwing.

Het ontwerpverzoek heeft van 30 maart tot en met 26 april 2007 voor een ieder ter inzage gelegen. Tijdens de periode van de terinzagelegging zijn geen opmerkingen binnengekomen.

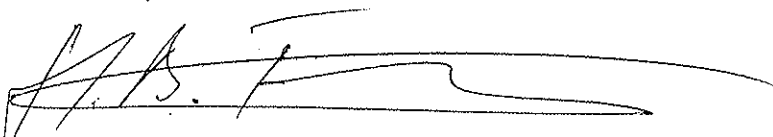
Daar het verzoek, gezien het vorenstaande, voldoet aan het Besluit Geluidhinder, hebben wij, gelet op de Wet geluidhinder en genoemde Besluit, alsmede het Mandaatstatuut provincie Fryslân 1999

b e s l o t e n :

tot vaststelling van de hogere waarde overeenkomstig het ingediende verzoek.

Hoogachtend,
Namens het college van gedeputeerde staten,

dr. ir. H.B. Tirion
Waarnemend Hoofd Afdeling Beleidsontwikkeling Milieu



Degene wiens belang rechtstreeks bij dit besluit is betrokken kan tegen dit besluit binnen zes (6) weken na de verzending daarvan een bezwaarschrift indienen bij gedeputeerde staten, Postbus 20120, 8900 HM in Leeuwarden.

Het bezwaarschrift moet worden ondertekend en moet tenminste bevatten:

- a. de naam en het adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar is gericht;
- d. de gronden van het bezwaar.

Meer informatie over de bezwaarschriftenprocedure vindt u op www.fryslan.nl onder "Loket On-line" of vraag de folder op bij het Secretariaat van de Afdeling Bestuurszaken, tel. (058) 292 58 30.

College van burgemeester en wethouders
van de gemeente Heerenveen
Postbus 15000
8440 GA HEERENVEEN

GEMEENTE HEERENVEEN
Ingekomen d.d.:
12 NOV 2007
PV 071005018
bureau

postbus 20120
8900 hm Leeuwarden
snekertrekweg 1
telefoon: (058) 292 59 25
telefax: (058) 292 51 25
www.fryslan.nl
e-mail: provincie@fryslan.nl

Leeuwarden, 6 november 2007
Verzonden, **09 NOV. 2007**

Ons kenmerk : 00727859
Afdeling : Beleidsontwikkeling Milieu
Behandeld door : P. Hamersma / (058) 292 51 17 of p.a.d.hamersma@fryslan.nl
Uw kenmerk :
Bijlage(n) :

Onderwerp : Beschikking Hogere waarde spoorweglawaaai

Geachte heer/mevrouw,

Op 2 november jl. hebben wij van u een zogeheten verzoek Hogere waarde ontvangen voor een aantal woningen aan Achter de Trambaan 3-5 in het plan 'Heerenveen-Centrum' te Heerenveen. De woningen zijn gelegen binnen het bestemmingsplan 'Stationsgebied-Herenwal e.o.'.

Naar aanleiding van uw verzoek, om hogere waarden als bedoeld in de Wet geluidhinder, ten behoeve van het bovengenoemde bouwplan berichten wij u het volgende. De nieuw te bouwen woningen zijn gelegen binnen de zone van de spoorlijn Leeuwarden-Zwolle (spoorweglawaaai). De woningen ondervinden van deze spoorlijn een geluidsbelasting op de gevel die uitgaat boven de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. In het onderhavige verzoek worden hogere waarden verzocht tot een waarde van maximaal 62 dB(A).

Ten aanzien van het voorliggende verzoek merken wij het volgende op. De woningen liggen binnen de bebouwde kom in het stedelijke gebied. Volgens u zullen geluidsreducerende maatregelen stedenbouwkundige bezwaren ontmoeten. De woningen dienen ter vervanging van bestaande bebouwing.

Het ontwerpverzoek heeft van 30 maart tot en met 26 april 2007 voor een ieder ter inzage gelegen. Tijdens de periode van de terinzagelegging zijn geen opmerkingen binnengekomen.

Daar het verzoek, gezien het vorenstaande, voldoet aan het Besluit Geluidhinder, hebben wij, gelet op de Wet geluidhinder en genoemde Besluit, alsmede het Mandaatstatuut provincie Fryslân 1999

b e s l o t e n :

tot vaststelling van de hogere waarde overeenkomstig het ingediende verzoek.

Hoogachtend,
Namens het college van gedeputeerde staten,



dr. ir. H.B. Tirion
Waarnemend Hoofd Afdeling Beleidsontwikkeling Milieu

Degene wiens belang rechtstreeks bij dit besluit is betrokken kan tegen dit besluit binnen zes (6) weken na de verzending daarvan een bezwaarschrift indienen bij gedeputeerde staten, Postbus 20120, 8900 HM in Leeuwarden.

Het bezwaarschrift moet worden ondertekend en moet tenminste bevatten:

- a. de naam en het adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar is gericht;
- d. de gronden van het bezwaar.

Meer informatie over de bezwaarschriftenprocedure vindt u op www.fryslan.nl onder "Loket On-line" of vraag de folder op bij het Secretariaat van de Afdeling Bestuurszaken, tel. (058) 292 58 30.