

Vaststellen bestemmingsplan Leeuwarden - Station Werpsterhoek

Kenmerk 376889 dp

Aan de gemeenteraad.

1. Inleiding

De gemeente Leeuwarden werkt aan de realisering van een nieuw woon- en werkgebied “De Zuidlanden” ten zuiden van de stad. De Structuurvisie ‘De Zuidlanden’, die op 28 maart 2011 door de raad is vastgesteld, biedt de kwalitatieve en kwantitatieve randvoorwaarden voor de ontwikkeling. De structuurvisie is een actualisatie van het “Masterplan De Zuidlanden” uit 2003. In totaal zullen in De Zuidlanden ongeveer 6.500 woningen, kantoren, commerciële en niet-commerciële voorzieningen worden gerealiseerd.

Een belangrijk onderdeel van de ontwikkeling van De Zuidlanden is de realisering van stedelijke functies bij Werpsterhoek; een gebied met commerciële en niet-commerciële voorzieningen dat aansluit op het voor de toekomst in ontwikkeling te nemen “Nieuw Stroomland”, het gebied zuidwestelijk van de stad Leeuwarden. Voor de ontwikkelingskansen van de Werpsterhoek is een goede bereikbaarheid essentieel. Naast de bereikbaarheid over de weg die wordt bereikt door het realiseren van de Haak om Leeuwarden, wordt ook bereikbaarheid per trein belangrijk geacht. Wanneer het nieuwe woongebied in combinatie met de commerciële en niet-commerciële functies voldoende potentiële reizigers biedt is de NS bereid een station te exploiteren. Dit station zal tevens als transferium dienen voor reizigers van en naar de regio. De feitelijke ingebruikname van een nieuw station Werpsterhoek is niet eerder dan na 2018 voorzien. In verband met andere werkzaamheden aan het spoor door ProRail doet zich de kans voor om nu alvast de onderdoorgangen van het nieuw te bouwen station te realiseren. Het geldende bestemmingsplan staat dit echter niet toe. Door nu het bestemmingsplan voor de gehele ontwikkeling te maken, kan gestart worden met de aanleg van de onderdoorgangen. Dit is in feite de eerste fase van het station. In een later stadium wordt het station dan daadwerkelijk gebouwd. Dit is de reden dat het nu voorliggende totaalplan is opgesteld.

Het bestemmingsplan voorziet in de planologische mogelijkheden voor het realiseren van een station met enige bebouwing (stationskiosk en dergelijke), parkeervoorzieningen voor auto's en fietsers en de benodigde kunstwerken en perrons. Daarnaast zijn voor zover dit vanwege de geldende bestemming noodzakelijk is ook de naar het station aan te leggen ontsluitingswegen opgenomen in het bestemmingsplan.

2. Overleg

Het voorontwerp van het bestemmingsplan is vanaf 9 maart 2012 onderwerp geweest van overleg. Het voorontwerpbestemmingsplan is hierbij voor overleg gestuurd naar de gebruikelijke overleginstanties. Van vijf overlegpartners is een reactie ontvangen:

- Provincie Fryslân: de nadere invulling van het gebied rondom de stationslocatie zal op een later moment worden uitgewerkt. De provincie is in gesprek met de gemeente over de programmering van deze functies;

- ProRail: in artikel 3.1 ontbreekt de verwijzing naar kruisende wegen/ onderdoorgangen. Verder dient de hoogte vanwege eventuele liften aangepast te worden naar 11 meter. In de regels en toelichting dient rekening te worden gehouden met de gasleiding. Verder dienen bij het onderdeel ecologie verschillende teksten op elkaar afgestemd te worden. Het bestemmingsplan is conform de opmerkingen aangepast;
- Gasunie: in het plangebied lopen twee aardgastransportleidingen. Deze dienen beschermd te worden. De gasleidingen zijn, inclusief een belemmeringsstrook, in het bestemmingsplan opgenomen;
- Brandweer Fryslân: ziet geen noodzaak tot het plaatsen van opmerkingen.
- Liander: er bevinden zich geen kabels en leidingen van Liander in het gebied.

Een uitgebreide samenvatting van de reacties en de reactie van ons college hierop treft u aan in hoofdstuk 6 van de toelichting.

3. Inspraak

In het kader van de uitvoeringsmaatregelen Wro heeft de gemeenteraad op 23 maart 2009 wat betreft het onderdeel inspraak het volgende besloten. Alleen wanneer de omvang van het plangebied of het maatschappelijk belang van de inhoud daar aanleiding toe geeft, wordt er gelegenheid geboden tot inspraak op een voorontwerpbestemmingsplan.

De structuur en ligging van het te ontwikkelen station komt voort uit de structuurvisie 'De Zuidlanden' en de structuurvisie 'Nieuw Stroomland'. Deze visies hebben al een afzonderlijk inspraaktraject doorlopen. Ondanks dat sprake is van een maatschappelijk belang is hierdoor niet gekozen om opnieuw inspraak te bieden. Er hebben wel twee, specifiek op het buurtschap Barrahûs gerichte, informatieavonden plaatsgevonden.

Uiteraard was het mogelijk een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan naar voren te brengen.

4. Zienswijzen

Het ontwerp-bestemmingsplan heeft met ingang van 28 juni 2012 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode is een ieder in de gelegenheid gesteld een zienswijze omtrent het plan naar voren te brengen. Van deze mogelijkheid is gebruik gemaakt door:

1. De heer A. Feddes, Brédyk 147 Wirdum;
2. De heer en mevrouw Kramer, Brédyk 28A Wirdum;
3. Agroplan, namens de familie Jongbloed, Brédyk 28 Wirdum;
4. De heer / mevrouw T. de Jong, Brédyk 145 Wirdum;
5. N.V. Nederlandse Gasunie te Groningen.

Voor een samenvatting van de zienswijzen en de reactie hierop wordt verwezen naar bijlage 1: Reactie- en antwoordnota zienswijzen ontwerp - bestemmingsplan Leeuwarden - Station Werpsterhoek

Verder is nog een reactie ontvangen van Wetterskip Fryslân. Deze zienswijze is buiten de termijn ingediend, zodat deze niet ontvankelijk is. In de reactie- en antwoordnota is wel een samenvatting van de zienswijze weergegeven, met daarbij de gemeentelijke reactie.

Naar aanleiding van de zienswijzen zijn twee rapporten opgesteld, te weten:

- Ecologische beoordeling bestemmingsplan Leeuwarden-station Werpsterhoek, Altenburg & Wijmenga, rapport 1833, d.d. 20-09-2012;
- Update in kader SWUNG akoestisch onderzoek railverkeer ter hoogte van station Werpsterhoek, Stroop raadgevende ingenieurs, projectnummer: 123887-01, d.d. 28-09-2012

Deze twee rapporten worden toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan.

5. Exploitatieplan

In de financiering van het station met de bijbehorende voorzieningen is voorzien vanuit de RSP-gelden; het station is benoemd als concreet project/ Het station is als zodanig opgenomen in het Programma Noord Nederland waarover overeenstemming bestaat tussen het Samenwerkingsverband Noord Nederland, ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Het is ook opgenomen in het convenant tussen Provincie Fryslân en gemeente Leeuwarden.

De aanleg van de ontsluitingswegen vallen voor het grootste deel onder de scope van het project. Voor het andere deel is dekking aanwezig. De economische uitvoerbaarheid van het plan is daarmee voldoende verzekerd. Het opstellen van een exploitatieplan wordt dan ook niet noodzakelijk geacht.

6. Conclusie

Gelet op hetgeen hiervoor is gemeld, stellen wij u voor om het bestemmingsplan 'Leeuwarden - Station Werpsterhoek' ongewijzigd vast te stellen en af te zien van het vaststellen van een exploitatieplan.

Leeuwarden, 13 november 2012

Burgemeester en wethouders van Leeuwarden,

drs. Ferd. J.M. Crone, burgemeester,

mr. drs. R.J. Hoek, secretaris.

Nummer
CT

DE RAAD VAN DE GEMEENTE LEEUWARDEN;

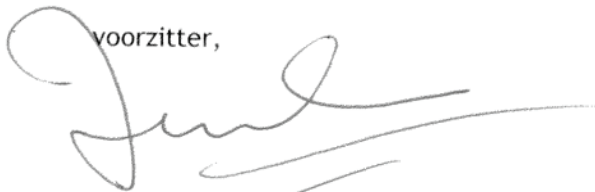
gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 13 november 2012
(kenmerk 376889 dp);

BESLUIT:

1. De in bijlage 1 opgenomen "Reactie- en antwoordnota zienswijzen ontwerp - bestemmingsplan Leeuwarden - Station Werpsterhoek" vast te stellen;
2. het bestemmingsplan Leeuwarden - Station Werpsterhoek ongewijzigd vast te stellen;
3. af te zien van het vaststellen van een exploitatieplan.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering
Van 17 december 2012

voorzitter,



griffier,



Bijlage 1:

Reactie- en antwoordnota zienswijzen ontwerp – bestemmingsplan Leeuwarden – Station Werpsterhoek

I. Inleiding

Het ontwerp - bestemmingsplan “Leeuwarden – Station Werpsterhoek” heeft met ingang van 28 juni 2012 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode is een ieder in de gelegenheid gesteld een zienswijze omtrent het plan naar voren te brengen. Van deze mogelijkheid is gebruik gemaakt door:

- a. De heer A. Feddes, Brédyk 147 Wirdum;
- b. De heer en mevrouw Kramer, Brédyk 28A Wirdum;
- c. Agroplan, namens de familie Jongbloed, Brédyk 28 Wirdum;
- d. De heer / mevrouw T. de Jong, Brédyk 145 Wirdum;
- e. N.V. Nederlandse Gasunie te Groningen.

De zienswijzen zijn tijdig ingediend, zodat reclamanten in hun zienswijze ontvankelijk zijn.

Verder is nog een reactie ontvangen van:

- f. Wetterskip Fryslân te Leeuwarden

Deze zienswijze is buiten de termijn ingediend, zodat deze niet ontvankelijk is. Hieronder wordt toch een samenvatting van de zienswijze weergegeven, met daarbij de gemeentelijke reactie.

II. Samenvatting zienswijzen en gemeentelijke reactie

Hieronder zijn de zienswijzen samengevat en voorzien van een gemeentelijke reactie.

Ad 1 A. Feddes, Brédyk 147

- a. Er kan ook een gecombineerde tunnel worden aangelegd. Dit zou een economische besparing kunnen opleveren en zal de andere bezwaren wegnemen, doordat dan de overweg (Brédyk) kan blijven bestaan;
- b. Het fietspad aan de oostzijde van het spoor staat gepland voor de woonkamer van de heer Feddes. Dit geeft een grote inbreuk op de privacy en de beleving van vrijstaand wonen. Gevraagd wordt of het fietspad zo ver mogelijk bij de woonkamer en achtertuin van de heer Feddes gepland kan worden.
- c. Het buurtschap Barrahûs wordt in tweeën gesplitst voor de verwijdering van de spoorweg overgang. Dit bemoeilijkt de bereikbaarheid van elkaar. Het spontane contact over en weer zal afnemen;
- d. De heer Feddes wil inzage in de studie en statistieken van de vergrote veiligheid door het verwijderen van de gelijkvloerse kruising bij Barrahûs;
- e. Dat het comfort van de fietser vergroot wordt bij een fietstunnel wordt niet algemeen beaamd;
- f. De toegang tot de Kempenaersreed wordt bemoeilijkt. Aan het einde van een doodlopende weg wonen is een ingrijpende verandering;
- g. De toegang per auto naar Wytgaard en Wirdum moet via Goutum. Dit betekent een ingrijpende verandering van de contacten met deze dorpen en de bereikbaarheid van het dorp;
- h. De heer Feddes wil weten of alle alternatieven zijn overwogen. De keuze voor deze inrichting heeft consequenties voor het hele leven.

Gemeentelijke reactie

- a. De heer Feddes wijst erop dat het voordeliger is om een gecombineerde tunnel aan te leggen. Bij de start van dit project is dit reeds onderzocht. Dat uiteindelijk is gekozen voor de realisering van twee tunnels heeft de volgende redenen:
 - Bij een gecombineerde tunnel aan de zuidzijde van het plangebied moeten fietsers de helling overbruggen door middel van een draaiing. Hierdoor wordt het ruimtebeslag van een gecombineerde tunnel te groot;
 - Bij het realiseren van gescheiden tunnels ontstaat er geen conflict tussen autoverkeer en fiets- en voetgangersverkeer. Twee tunnels achten wij dan ook (verkeers)veiliger.
 - De fietstunnel moet een verblijfsgebied worden met aan weerszijden van de tunnel de opgangen richting de perrons. Het toevoegen van autoverkeer past niet binnen dit verblijfsgebied. Bij een gecombineerde tunnel, ter hoogte van de geplande autotunnel, kan het concept met de opgangen richting de perrons vanwege de ligging niet gerealiseerd worden.
- b. Gevraagd wordt of het fietspad nabij de woning van de heer Feddes verplaatst kan worden. Naar aanleiding van dit punt hebben wij onderzocht wat de mogelijkheden zijn voor verplaatsing. De conclusie is dat het niet wenselijk en haalbaar is het fietspad verder richting het westen te verplaatsen. Dit heeft de volgende reden:
 - Het fietspad moet ten zuiden van het perceel van de heer Feddes een slinger in oostelijke richting maken. Dit vanwege het zicht en de veiligheid in de tunnel. In het stedenbouwkundig ontwerp wordt deze slinger tot acceptabele proporties teruggebracht, maar hiermee wordt niet voorkomen dat het fietspad lang het perceel van de heer Feddes loopt;
 - Wij hebben getracht het fietspad zoveel mogelijk te koppelen aan de oude loop van de Brédyk. De historische loop van de Brédyk loopt ook langs het perceel van de heer Feddes. Wij willen, waar dit verkeerstechnisch mogelijk is, vanuit historisch oogpunt vasthouden aan de loop van de deze weg.
- c. De heer Feddes is van mening dat door de aanleg van de tunnels en het verwijderen van de overweg de onderlinge bereikbaarheid vermindert. De onderlinge bereikbaarheid zal met de realisering van dit project veranderen. Met de aanleg van de fiets- en voetgangerstunnel blijft er, in de nabijheid van de huidige overweg, een mogelijkheid om het spoor te kruisen. Fietsers en voetganger moeten omrijden. Dit is echter beperkt en achten wij aanvaardbaar. De onderlinge bereikbaarheid per auto zal meer afnemen in vergelijking met het fiets- en voetgangersverkeer. Voor de onderlinge bereikbaarheid zal gebruik moeten worden gemaakt van de nieuwe tunnel en de nieuwe ontsluitingsweg naar het station. Pas nadat de overweg Barrahûs is verwijderd en het station in gebruik is zal de verkeerssituatie voor auto's wijzigen. De overgang Barrahûs wordt pas verwijderd als een redelijke alternatieve bereikbaarheid verzekerd is. In deze nieuwe situatie, die na 2018 verwacht wordt, zal ook al stedelijke ontwikkeling in de omgeving van het station te zien zijn. Bijvoorbeeld de woonlocatie Barrahûs tussen Brédyk en de nieuwe Overijsselselaan, met de bijbehorende weginfrastructuur. Het is nu nog niet aan te geven hoe die er precies uit zal zien. Pas als die bereikbaarheid gezekerd is zal de overweg Barrahûs verwijderd worden.
- d. De heer Feddes wil de rapporten met betrekking tot de vergrote veiligheid van ongelijkvloerse kruisingen inzien. Overwegen worden door het onveilig gedrag van verkeersdeelnemers (slalommen en negeren van rode knipperlichten) door de Nederlandse overheid als onveilig gezien. Het beleid van ProRail is er op gericht om overwegen indien mogelijk te laten vervallen (de beste overweg is geen overweg). Overwegen kunnen bijvoorbeeld worden vervangen door een tunnel onder het spoor.

- e. In het algemeen kan gesteld worden dat het comfort van een fietstunnel hoger is dan een gelijkvloerse kruising. Bij een tunnel heb je niet te maken met wachttijden (toekomst: 8 keer per uur) en een tunnel biedt een veilige oversteekplaats van het spoor;
- f. Voor autoverkeer wordt het in de toekomst niet mogelijk om vanaf de noordzijde de Brédyk te passeren. Hierdoor ligt de woning van de heer Feddes aan een doodlopende weg. Het is inderdaad in de toekomst niet mogelijk de Brédyk vanaf de noordzijde te passeren. Voor fietsers blijft deze route wel in stand, waardoor niet geheel kan worden gesproken over een doodlopende weg.
- g. Gesteld wordt dat de bereikbaarheid van enkele woningen aan de Brédyk met Wytgaard en Wirdum ingrijpend verandert. Zoals reeds onder c genoemd zal de bereikbaarheid per auto met de dorpen Wytgaard en Wirdum inderdaad veranderen. Dit is evenwel pas aan de orde nadat de overweg Barrahûs verwijderd is. Die wordt pas verwijderd als een redelijke alternatieve bereikbaarheid verzekerd is. Van een verslechtering van de bereikbaarheid per auto zal hierdoor maar beperkt sprake zijn. De bereikbaarheid per fiets neemt overigens niet af in vergelijking met de huidige situatie.
- h. Gevraagd wordt of er verschillende keuzes zijn overwogen. Dit is inderdaad het geval. De keuzes zijn tot stand gekomen in verschillende ontwerpessies waarbij alle mogelijke en financieel haalbare alternatieven zijn bekeken. Verder is naar aanleiding van een bewonersbijeenkomst gekeken welke optimalisaties in het plan aanwezig zijn om tegemoet te komen aan enkele bezwaren van omwonenden. Mede naar aanleiding hiervan is het station meer in zuidelijke richting verschoven.

Ad 2 Kramer, Brédyk 28A

- a. De voorgenomen wijziging van het bestemmingsplan betekent voor het landbouwbedrijf van de familie Kramer een inkrimping van drie procent. Het steeds kleiner worden betekent een waardedaling van het bedrijf. Verkoop van het bedrijf in de toekomst wordt hierdoor bemoeilijkt. Bij grondverkoop wil de familie Kramer praten over meer dan alleen wat nu gepland is;
- b. Als de Brédyk vanuit richting Goutum eindigt bij nummer 147 belemmert dat de mogelijkheid om met de auto en landbouwmachines van Brédyk 28a naar Brédyk 147 te komen;
- c. Voor de Barrahûster gemeenschap is het belangrijk dat de Brédyk niet doorloopt, maar aansluit op de geplande rotonde oostelijk van de autotunnel;
- d. Vanuit cultuurhistorisch oogpunt is 'station Barrahûs' een betere naam.

Gemeentelijke reactie

- a. De gemeente Leeuwarden is met de familie Kramer in gesprek over grondaankoop. Voor de realisering van een deel van het parkeerterrein aan de westzijde van het spoor is een klein stuk grond benodigd dat in eigendom is van de familie Kramer. Wij zijn in gesprek over de grondaankoop en hebben de verwachting dat dit op korte termijn wordt afgerond.
- b. De familie Kramer geeft aan dat de onderlinge bereikbaarheid van de Brédyk met de auto tussen de oost- en westzijde van het spoor afneemt. Voor een reactie op dit punt wordt verwezen naar onze reactie bij Ad1 de heer Feddes onder c;
- c. De familie Kramer geeft aan dat het belangrijk is dat de Brédyk niet doorloopt, maar aansluit op de geplande rotonde oostelijk van de autotunnel. Ook voor een reactie op dit punt wordt verwezen naar onze reactie bij Ad 1 de heer Feddes, onder c.
- d. De familie Kramer acht de naam 'station Barrahûs' vanuit cultuurhistorisch oogpunt een betere naam. Het station heeft nog geen definitieve naam gekregen. Wij zullen de suggestie meenemen in de bepaling van de naam.

Ad 3 Agroplan, namens de familie Jongbloed, Brédyk 28

- a. Gezien de huidige ontwikkelingen op de woning- en kantorenmarkt is het nog onduidelijk in hoeverre de geplande woningen en kantoren in De Zuidlanden daadwerkelijk worden gerealiseerd. Het is dan ook de vraag of door het opstellen van dit bestemmingsplan niet te veel op de zaken vooruit wordt gelopen. Waarom wordt niet alleen een bestemmingsplan opgesteld voor de onderdoorgangen;
- b. Infrastructuur:
 - In hoeverre de fietsonderdoorgang gebruikt kan worden voor landbouwverkeer is onduidelijk. Ook is onduidelijk of de gelijkvloerse kruising bij Barrahûs blijft bestaan en of deze voor landbouwverkeer beschikbaar blijft;
 - In het bestemmingsplan staat dat de nieuw te realiseren zuidelijke onderdoorgang slechts voorlopig bestemd is voor landbouwverkeer. Het is onduidelijk welke gevolgen dit heeft voor de toekomst;
 - Als er geen gebruik kan worden gemaakt van de fietstunnels, zal de familie Jongbloed om moeten rijden om bij de gronden te komen die oostelijk van de spoorlijn zijn gelegen;
- c. Ruimtelijke kwaliteit:
 - Het begrip ruimtelijke kwaliteit, zoals dit is verwoord in het provinciaal beleid, wordt niet nader behandeld.
 - Doordat er geen randvoorwaarden of eisen worden gesteld aan de ruimtelijke kwaliteit is de kans aanwezig dat deze toekomstige ontwikkeling afbreuk doet aan de ruimtelijke kwaliteit van dit gebied.
- d. Akoestisch onderzoek
 - De locatie van de familie Jongbloed valt binnen de ontheffingswaarde geluid. Binnen de ontheffingswaarde kan alleen met een hogere waarde woningbouw worden gerealiseerd. In hoeverre dit een verbetering of verslechtering is van de bestaande situatie is onduidelijk. Ook is niet aangegeven of de gemeente extra maatregelen gaat treffen om het geluidsniveau binnen de voorkeurswaarde van 55 dB te houden;
 - Afremmende treinen en optrekkende treinen maken veel meer lawaai dan een voorbijrijdende trein. Dit heeft nadelige effecten;
 - Er worden in het geluidsonderzoek geen uitspraken gedaan over de stres die optrekkende en afremmende treinen op melkvee kan veroorzaken
- e. Flora en fauna toets
 - Het gedeelte van het stationsgebied dat westelijk van de spoorlijn is gelegen, is niet meegenomen in het ecologisch onderzoek. Er is dus onvoldoende onderzocht in hoeverre de ontwikkeling gevolgen heeft voor de flora en fauna;
 - In het plangebied komt de beschermde bittervoorn en modderkruiper voor. In het bestemmingsplan staat niet hoe deze beschermd worden. In het bestemmingsplan wordt namelijk gesteld dat in de bestaande watergangen slechts beperkte werkzaamheden worden uitgevoerd en dat bij de uitvoering onaanvaardbare nadelige gevolgen voor de aanwezige vissoorten voorkomen zullen worden. Het is niet duidelijk wat dit precies inhoudt;
 - In het rapport is niet opgenomen of er beschermde plantensoorten aanwezig zijn.

Gemeentelijke reactie

- a. Agroplan vraagt of er niet te veel op de zaken vooruit wordt gelopen aangezien de huidige ontwikkelingen op de woning- en kantorenmarkt onduidelijk is. De gemeente Leeuwarden vindt de bereikbaarheid per trein zeer belangrijk. Wanneer het nieuwe woongebied in combinatie met de stedelijke functies in De Zuidlanden voldoende potentiële reizigers biedt, is de NS bereid het station te bedienen. Dit station zal tevens als transferium dienen voor reizigers van en naar de

regio. Het station is hierdoor niet geheel afhankelijk van de woning- en kantorenmarkt in de directe omgeving.

Volgens de huidige bouwprognoses zal na 2018 de NS bereid zijn het station te bedienen. Dit is binnen de looptijd van dit bestemmingsplan (10 jaar). De tunnels maken onderdeel uit van het station, maar kunnen versneld aangelegd worden. Wij zien dan ook niet in waarom dit bestemmingsplan op de zaken vooruit loopt.

- b. Het is de familie Jongbloed onduidelijk welk verkeer door welke tunnel mag en of de overweg in stand blijft. De fietstunnel is alleen bedoeld voor langzaam verkeer. Het is dus niet mogelijk om deze met landbouwvoertuigen te passeren. Dit is wel mogelijk bij de autotunnel. Deze is nu en in de toekomst geschikt voor landbouwverkeer. De overweg Barrahûs wordt pas verwijderd als een redelijke alternatieve bereikbaarheid verzekerd is.

De bereikbaarheid van Barrahûs zal veranderen. Voor een reactie op de bereikbaarheid wordt verwezen naar onze reactie bij Ad1 de heer Feddes onder c.

- c. Agroplan geeft aan dat de ruimtelijke kwaliteit niet behandeld is en er geen randvoorwaarden en eisen aan worden gesteld. Het bestemmingsplan en de inrichting van het gebied is wel degelijk tot stand gekomen en beoordeeld op de ruimtelijke kwaliteit. De structuur en ligging van de locatie komt voort uit de structuurvisie 'De Zuidlanden' en de structuurvisie 'Nieuw Stroomland'. Hierin is op grotere schaal bekeken wat, vanuit ruimtelijke kwaliteit, de meest wenselijke locatie is voor een nieuw station. De uitwerking van het station, de tunnels en de omgeving is getoetst door het Q-team Nieuw Stroomland, dat is ingesteld om ruimtelijke plannen binnen het gebied van Nieuw Stroomland te beoordelen. In een later stadium, als er ook een ontwerp voor het station gemaakt is, zal dit bovendien ter toetsing worden voorgelegd aan het team Duurzaamheid & Innovatie van Nieuw Stroomland. Hiermee is de ruimtelijke kwaliteit van het gebied op een goede manier geborgd.

De werkzaamheden vinden gefaseerd plaats. Allereerst worden de onderdoorgangen gerealiseerd waarvan, zoals net is aangegeven, de ruimtelijke kwaliteit is geborgd. Met de ligging van de tunnels staat ook de ligging van de perrons vast. Deze zijn namelijk aan elkaar gekoppeld. Het station wordt echter pas na 2018 gerealiseerd. Het nog te ontwikkelen ruimtelijk ambitiedocument voor de inrichting van het station zal voorafgaand aan de aanleg van het station worden ontwikkeld. Hiermee wordt ook de ruimtelijke kwaliteit van het station zelf geborgd.

- d. De familie Jongbloed heeft enkele opmerkingen ten aanzien van het geluidsonderzoek. Om inzicht te krijgen in de geluidsbelasting vanwege spoorwegverkeerslawaai is in 2012 door ingenieursbureau Stroop een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Uit de resultaten blijkt dat een aantal woningen een hogere geluidsbelasting krijgt dan de voorkeurswaarde vanwege spoorweglawaai. Deze woningen zijn echter al door het ministerie van VROM gesaneerd.

De basis van deze sanering is een onderzoek uit de jaren '90. Het ministerie van VROM heeft onderzoek gedaan naar woningen met een te hoge geluidsbelasting vanwege spoorweglawaai. Naar aanleiding van dit onderzoek is voor de woning Bredyk 28 op 10 maart 1999 een hogere waarde vastgesteld van 68 dB(A) (zie MBG 99143212) door de Minister van VROM. Aansluitend hierop is de woning geïsoleerd op kosten van het ministerie van VROM. De huidige en toekomstige geluidbelasting is lager dan 68 dB(A). Er is daarom geen reden om maatregelen te nemen waardoor aan de voorkeurswaarde wordt voldaan.

Naar aanleiding van deze zienswijze heeft ingenieursbureau Stroop een update gegeven van het geluidsonderzoek (d.d. 28-09-12). In het voorgaande onderzoek is uitgegaan van het zuidelijk gelegen station Grou – Jirnsom. Inmiddels is het mogelijk om berekeningen uit te voeren voor

het nieuwe station, zonder dat uitgegaan hoeft te worden van het station Grou – Jirnsrum. Daarnaast is er op 1 juli 2012 nieuwe geluidswetgeving (SWUNG) in werking getreden. Uit het aanvullend geluidsonderzoek komt naar voren dat de geluidsbelasting hoger ligt dan bij de berekening met gegevens van station Grou-Jirnsrum. De conclusies blijven echter gelijk dat de woningen met een hogere geluidsbelasting zijn gesaneerd door het ministerie van VROM. Geluid vormt hierdoor geen belemmering voor realisatie van het station.

In de berekeningen is overigens rekening gehouden met optrekkende en afremmende treinen. Er is in beide onderzoeken geen rekening gehouden met het eventueel veroorzaken van stress bij melkvee. Wij hebben ook geen handvaten om dit te onderzoeken. Wij dienen slechts te onderzoeken of de geluidsproductie (plafonds) niet wordt overschreden.

e. De heer Jongbloed heeft enkele opmerkingen met betrekking tot het ecologisch onderzoek. Het betreffende gebied is in verschillende onderzoeken meegenomen. Dit is enigszins verwarrend. Hierdoor hebben wij naar aanleiding van deze zienswijze een apart rapport laten opstellen (Altenburg & Wymenga, rapport 1833, d.d. 20 september 2012) waarin het plangebied van het bestemmingsplan op ecologische waarden is onderzocht. Om een zo goed mogelijk beeld te verkrijgen is ook gevraagd om een oriënterend veldonderzoek uit te voeren. Hieronder worden de conclusies van het aanvullend ecologisch rapport weergegeven.

- De voorgenomen ontwikkelingen veroorzaken geen conflict met de wet- en regelgeving ten aanzien van gebiedsbescherming volgens de Natuurbeschermingswet en de regelgeving omtrent de Ecologische Hoofdstructuur;
- Ten aanzien van de weidevogels wordt geadviseerd contact op te nemen met de provincie Fryslân. Dit overleg heeft in een eerder stadium al plaatsgevonden. Omdat dit gebied al is gecompenseerd in het kader van de Haak om Leeuwarden hoeft dit niet nogmaals te worden gecompenseerd;
- Bij activiteiten en ontwikkelingen binnen de planregels is mogelijk sprake van negatieve effecten op wettelijke beschermde soorten. Deze soort(groepen) zijn:
 - o Vissen;
 - o Vogels;
 - o Vleermuizen;
 - o Steenmarter.

Op dit moment is voor een aantal van deze soorten niet duidelijk of deze daadwerkelijk in het plangebied voorkomen. Bij de voorgenomen ontwikkelingen binnen de planregels, dient ervoor te worden gezorgd dat de verbodsbepalingen in de Flora- en faunawet niet worden overtreden. Voorafgaand aan de ingreep dient aanvullend ecologisch onderzoek uitgevoerd te worden.

Ondanks de noodzakelijke aanvullende onderzoeken, (mogelijk) aanwezigheid van wettelijk beschermde natuurwaarden en mogelijke vervolgstappen volgens de ecologische wet- en regelgeving, wordt de kans op onoverkomelijke bezwaren vanuit deze wet- en regelgeving gering geacht. Om deze reden kunnen de bestemmingen en planregels in het nieuwe bestemmingsplan worden vastgesteld.

Initiatiefnemers dienen bij toekomstige activiteiten en ontwikkelingen te laten bepalen of en welke vervolgstappen volgens de ecologische wet- en regelgeving noodzakelijk zijn.

In het rapport zijn alle relevante onderwerpen behandeld die nodig zijn in het kader van de Flora- en faunawet. De conclusies uit het rapport zijn niet anders dan genoemd in het ontwerp bestemmingsplan.

Ad 4 De heer / mevrouw T. de Jong, Brédyk 145

- a. Door het vervallen van de overweg Barrahûs verslechtert de bereikbaarheid van de woning van de heer en mevrouw De Jong met het dorp Wirdum. Door het vervallen van de overweg is het onmogelijk voor vrachtauto's om bij het huis van de heer en mevrouw De Jong te komen.
- b. Is het station wel nodig:
 - De NS wil een groot P en R station bij Grou realiseren;
 - De meeste mensen uit de Zuidlanden kiezen voor station Leeuwarden;
 - Vanwege de Haak en de westelijke invalsweg zullen mensen vanuit het noorden kiezen voor station Leeuwarden of Grou;
 - De NS zal station Werpsterhoek alleen bij voldoende passagiersaanbod in de dienstregeling opnemen;
 - Door de stagerende woningbouw en de ontvolking van het platteland zal het passagiers aanbod voor het station te laag zijn.

Gemeentelijke reactie

- a. De familie De Jong geeft aan dat de bereikbaarheid van hun woning met Wirdum verslechtert door het vervallen van de overweg Barrahûs en dat de bereikbaarheid van hun woning voor vrachtauto's onmogelijk is. Voor een reactie op dit punt wordt verwezen naar onze reactie bij Ad1 de heer Feddes onder c. Aanvullend hierop kunnen wij melden dat de ontsluiting van de Brédyk op de Overijsselselaan geschikt wordt gemaakt voor vrachtverkeer. Hierdoor is het perceel van de familie De Jong voor al het verkeer bereikbaar.
- b. De familie de Jong vraagt zich af of het station bij Werpsterhoek wel nodig is. De gemeente Leeuwarden vindt de bereikbaarheid per trein zeer belangrijk. Wanneer het nieuwe woongebied in combinatie met De Zuidlanden voldoende potentiële reizigers biedt, is de NS bereid het station te bedienen. Dit station zal tevens als transferium dienen voor reizigers van en naar de regio. Het station is hierdoor niet geheel afhankelijk van de woning- en kantorenmarkt in de directe omgeving. Volgens de huidige bouwprognoses zal na 2018 de NS bereid zijn het station te bedienen.
De verwachting is dat een transferium bij Werpsterhoek voldoende reizigers aantrekt uit de regio. Het station wordt door de aanleg van de Haak om Leeuwarden in de toekomst vanuit alle richtingen zeer goed bereikbaar.

Ad 5 N.V. Nederlandse Gasunie te Groningen

- a. De ontwikkeling van parkeervoorzieningen en de aanleg van kunstwerken en perrons kunnen negatieve gevolgen hebben op de betreffende leidingen, want voor de realisatie zijn namelijk ingrepen in en op de bodem nodig. De Gasunie wil de gemeente erop wijzen om rekening te houden met de opgenomen belemmeringsstroken van de gasleidingen.
- b. Verzocht wordt om de mogelijke consequenties en eventueel te treffen maatregelen tijdig met de tracébeheerder te overleggen.

Gemeentelijke reactie

- a. De Gasunie vraagt rekening te houden met de aanwezige leidingen en met de opgenomen belemmeringsstroken van de gasleidingen. Bij de vergunningverlening en uitvoering van de werkzaamheden zullen wij rekening houden met deze leiding en de opgenomen belemmeringsstrook.

- b. De consequenties en eventueel te treffen maatregelen zijn met de leidingbeheerder overlegd. Wij hebben verder in de regels als voorwaarde opgenomen dat bij ingrepen binnen de belemmeringsstrook van de leiding vooraf advies moet worden ingewonnen bij de leidingbeheerder. Het belang van het goed functioneren van de leidingen is hierdoor naar onze mening voldoende geborgd.

Ad 6 Wetterskip Fryslân te Leeuwarden

Wetterskip Fryslân is al langer bij dit project betrokken. In principe zijn er geen waterhuishoudkundige bezwaren tegen het bestemmingsplan. Wel zijn er enkele aandachtspunten:

- a. De gemeente heeft voor de Zuidlanden en Nieuw Stroomland de ambitie om zo veel mogelijk gebieden vrij voor de boezem te leggen, met name om zo veel mogelijk wonen aan water en vaarrecreatie te faciliteren. Dit past binnen de wens van het Wetterskip. Daarom is in 2010 begonnen met een verkenning naar de mogelijkheden om de Zuidlanden gefaseerd voor de boezem te leggen. Dit jaar wordt dat meer op detailniveau ingevuld om ook een nieuw peilbesluit hiervoor te kunnen nemen.

De bemaling van het gedeelte tussen het spoor en de Overijsselseweg loopt nu via een duiker onder het spoor naar het gemaal Wirdumer Nieuwland in het zuiden. Door dit gebied van de bemaling af te halen ontstaat de mogelijkheid om de bemalingsgebieden Barrahûs en Wirdumer Nieuwland samen te voegen op één gemaal. Uit hydrologisch onderzoek komt het advies om dan het poldergedeelte bij Barrahûs qua peil 15 cm te verhogen naar -1,10 m ,zodat de twee peilgebieden gelijk getrokken kunnen worden. Een detailplan voor gedeeltelijk verleggen van een hoofdwaterring om dit voor Barrahûs zonder problemen te kunnen doen, is nog in de maak en moet nog met omwonenden besproken worden.

Het is dus van belang om niet alleen rekening te houden met de huidige peilen, maar ook met het feit dat de situatie de komende jaren enigszins kan wijzigen.

- b. Door de aanleg van verdiepte onderdoorgangen wordt een kortsluiting gemaakt tussen het oostelijk en het westelijk gebied. Voorkomen moet worden dat het water van de boezem over de wanden van de tunnels stroomt en vervolgens de lagere polders in kan stromen. Er moet voldoende oeverhoogte aangehouden worden voor de constructie van de tunnelwanden.

Bij clusterbuien of ongunstige wind kan binnen poldergebieden een plotselinge peilstijging voorkomen. Hierdoor dienen de ontwerpen van de onderdoorgangen ter controle voorgelegd te worden aan Wetterskip Fryslân.

- c. Voor het onderhoud van de hoofdwaterringen is een obstakelvrije zone van 5 meter vanaf de oever noodzakelijk. In dit gebied mag niet worden gebouwd. Bij wijzigingen in het watersysteem is altijd een watervergunning nodig. De wijzigingen moeten zodanig gefaseerd zijn, dat het watersysteem ten allen tijde kan blijven functioneren.
- d. Door het samenvoegen van peilvakken zullen een aantal keringen niet meer als zodanig fungeren. Tijdens de gefaseerde aanleg dient gezorgd te worden dat er steeds een sluitende ring blijft om wateroverlast te voorkomen.
- e. Een toename aan verhard oppervlak dient gecompenseerd te worden door 10% van de toename als nieuw oppervlaktewater aan te leggen. Het dempen van waterringen moet voor 100%

gecompenseerd worden. Compensatie dient plaats te vinden in hetzelfde peilvak. Het is nog niet precies bekend hoeveel verharding er bij komt, maar er is voldoende ruimte in de omgeving om te compenseren.

- f. Het uitgangspunt is om regenwater en rioolwater zoveel mogelijk gescheiden af te voeren. Hier zal met name regenwater afgevoerd worden. Bij voorkeur via de bermen naar het oppervlaktewater. Ook parkeerterreinen/wegen kunnen afgekoppeld worden. Ook kan gedacht worden aan halverharding of bufferende waterdoorlatend verharding om de afvloeiing naar het oppervlaktewater te vertragen en het afstromend hemelwater zoveel mogelijk voor te zuiveren.

Er dient contact opgenomen te worden met het Wetterskip bij het afkoppelen van hemelwater op het oppervlaktewater, lozing van opgepompt regenwater en wijzigingen aan het rioolgebied.

- g. Er moet voorkomen worden dat milieubelastende stoffen in het oppervlaktewater terecht komen. De bouwwijze en onderhoudstechniek moeten emissievrij zijn. Tevens dient gebouwd te worden met milieuvriendelijk en duurzaam materialen.
- h. Voor alle ingrepen in de waterhuishouding moet een vergunning worden aangevraagd of een melding worden gedaan. Hieronder vallen ook het onttrekken van grondwater en het lozen daarvan op het oppervlaktewater.

Gemeentelijke reactie

In het kader van dit project zijn en blijven wij in overleg met Wetterskip Fryslân. Bij de verdere planvorming en realisatie van het project zal rekening worden gehouden met de uitgangspunten van het Wetterskip.

De toelichting van het bestemmingsplan zal naar aanleiding van de reactie van het Wetterskip aangevuld worden.

III. Conclusie

Samengevat zien wij in de ingediende zienswijzen geen aanleiding om wijzigingen aan te brengen in het ontwerpbestemmingsplan "Leeuwarden – Station Werpsterhoek".

Hees, Angelique van

Van: Documentenbeheer
Verzonden: dinsdag 17 juli 2012 9:11
Aan: Hees, Angelique van
Onderwerp: FW: Zienswijze A.C. Feddes over bestemmingsplan Leeuwarden - Station Werpsterhoek ter inzage

Van: Tasma, Chris
Verzonden: maandag 16 juli 2012 16:37
Aan: Documentenbeheer
Onderwerp: FW: Zienswijze A.C. Feddes over bestemmingsplan Leeuwarden - Station Werpsterhoek ter inzage

Hallo,

Zouden jullie bijgevoegde mail in kunnen boeken?

Met vriendelijke groet,

Chris Tasma

Bert AH

Gemeente Leeuwarden				
Obev. J/N		1203g		
Termijnkalender:		Dit		
17 JUL 2012				
Dienst	Aanleiding	Par.	Datum	Kopie
So	MR			

Van: Alexander Feddes
Verzonden: maandag 16 juli 2012 11:43
Aan: Tasma, Chris; Berkel van, Inge; Boer de, Feiko; Zijlstra, Archan

Onderwerp: Zienswijze A.C. Feddes over bestemmingsplan Leeuwarden - Station Werpsterhoek ter inzage

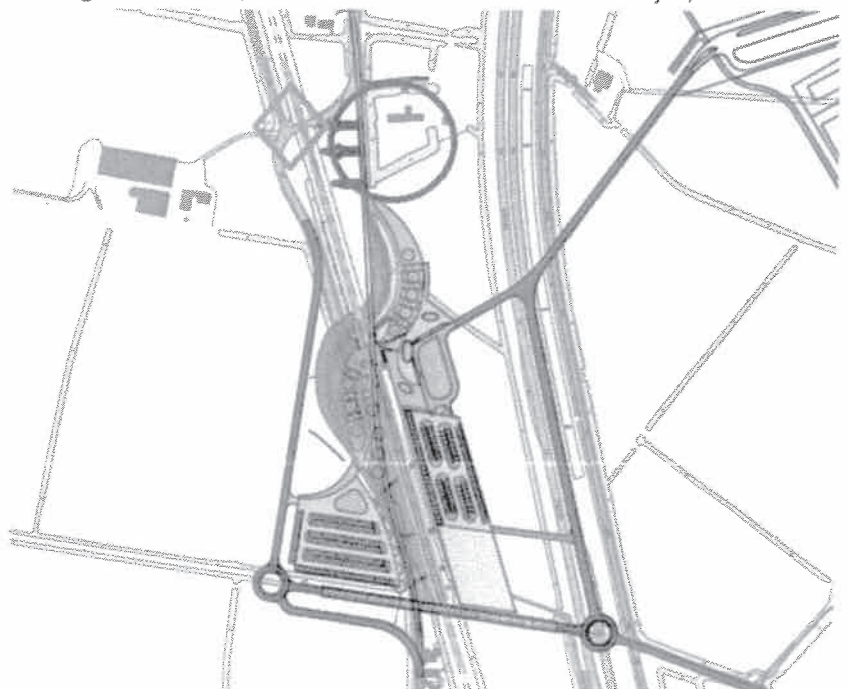
Goedemorgen,

n.a.v. telefonisch contact met dhr. Tasma op Maandag 16 Juli 2012, dien ik onderstaand in als zienswijze, waarover we op Maandag 13 Augustus om 09:00 nog verder overleg over over deze zienswijze zullen hebben, welke kort samengevat de volgende punten / vragen bevat:

1 of 2 tunnels (een extra fiets tunnel) zou ook één tunnel kunnen zijn, zoals bij de tunnel van de Boksumerdyk die onder de Hendrik Algrawei (N31) doorgaan. Dit zou een economische besparing kunnen opleveren voor de gemeente en onderstaande punten waarschijnlijk wegnemen, doordat dan de spoorweg overgang kan blijven bestaan.

* Het fietspad aan de Oostzijde van het spoor + weg, die vlak voor onze woonkamer langs gepland staat is een grote inbreuk op onze privacy en onze beleving van vrijstaand wonen?

* Het buurtschap Barrahûs in tweeën te splitsen door de verwijdering van de spoorweg overgang, bemoeilijkt bereikbaarheid van elkaar, m.a.g. dat het spontane contact over en weer af zal nemen



- * Graag zou ik inzage willen hebben in de studie en statistieken van de zogenaamde vergrote veiligheid door het verwijderen van de gelijkvloerse kruising (spoorweg overgang) bij het Barrahus.
- * Het vermelde punt dat het comfort van de fietser vergroot zal worden d.m.v. een fietstunnel wordt niet algemeen beaamd.
- * Als onze toegang tot de Kempenaersreed wordt bemoeilijkt, ontnemt dat ons (kinderen) de vrije toegang richting de Zwette, waar ze nu veilig kunnen skieleren, e.d. M.a.w. als wij aan het einde van een doodlopende weg wonen is dat voor ons een ingrijpende verandering.
- * Als onze toegang naar Wytgaart en Wirdum per auto niet meer via de overgang gaat, maar via Goutum of ...? betekent dat een ingrijpende verandering voor ons contact met deze dorpe(linge)n en de bereikbaarheid van het dorp (Wirdum waartoe wij behoren).

Daar dit ons leven sowieso behoorlijk gaat veranderen, zou ik graag willen weten of alle alternatieven overwogen zijn en dat er weloverwogen redenen om het bestemmingsplan in te vullen zoals wij op de tekeningen ter inzage hebben gekregen. Het moge duidelijk zijn dat wij de rest van ons leven hier met de consequenties mogen / moeten leven en voor de project leiders komt na dit project wel weer een ander project, waardoor men niet persoonlijk wordt 'geraakt'.

Graag ontvang ik bevestiging dat deze zienswijze is ontvangen en als zodanig wordt erkend?

Onderstaand was een eerder verstuurde mail naar mevr. Zijlstra en dhr. De Boer:

Mijn naam is Alexander Feddes, bewoner van Bredyk 147 (binnen rode cirkel), het pand het dichtst bij de plannen rondom het nieuwe station Werpsterhoek, wat samen met onze 2 overburen familie Kramer (Bredyk 28a) en familie Feersma-Hoekstra (Bredyk 26) het meest te 'lijden' krijgen van deze veranderingen.

Ik reageer even op persoonlijke titel, daar ik volgende week Woensdag de 18^e voor 4 weken naar het buitenland ga en niet persoonlijk voor 8 Augustus meer zou kunnen reageren op het bestemmingsplan. Zo mogelijk zou ik hier op Maandag of Dinsdag (16 of 17 Juli) nog een persoonlijk onderhoud over hebben?

Als bewoner van de het Ny Barrahus zou het fietspad zoals ingetekend ons van een heleboel privacy ontnemen. De Bredyk is een drukke fiets route en dat zouden wij dan allemaal op ongeveer 10 meter afstand van onze woonkamer en van ons terras achter het huis langs zien / horen komen. De fietsers kijken dan allemaal rechtstreeks bij ons naar binnen.

Ik heb destijds kenbaar gemaakt dat wij het verschrikkelijk zouden vinden als dit fietspad precies voor onze woonkamer en langs onze achtertuin zou komen te liggen. De lange termijn plannen voor dit gebied verandert toch al bijna helemaal het concept van vrij en buiten uit wonen, maar dan een druk fietspad op zo'n 10 meter van je woonkamer en terras af, veranderd de hele dynamiek van ons vrijstaand huis en onze privacy als gezin. Wij willen dus met klem vragen of dit fietspad zo ver mogelijk bij onze woonkamer en onze achtertuin weg kan worden gepland (zie blauwe pijlen). Onze uitgesproken voorkeur gaat uit naar de bestaande weg / fietspad behouden samen met de gelijkvloerse spoorweg overgang.

Op de Informatie avond van 20 Maart kregen we uitvoerige info over de plannen en werden beloofd dat onze terugkoppeling voor jullie belangrijk was.

We mochten vernemen, dat één van de redenen voor 2 tunnels was, dat het budget er voor was en het een betere oplossing zou zijn dan 1 tunnel waar en fiets en auto onderdoor zouden kunnen, zoals nu het geval is bij de tunnel van de Boksumerdyk die onder de Hendrik Algrawei (N31) doorgaat.

De algemene voorkeur van onze buurt werd toen benoemd, i.e. 1 tunnel (zuidelijk van het station) voor auto + fiets en de spoorweg overgang (Oranje vierhoek) in stand houden. Dit om het buurtschap barrahus niet in tweeën te splitsen en de bereikbaarheid van elkaar als buurt te bemoeilijken, als wel een goedkopere oplossing (1 i.p.v. 2 tunnels), wat in tijden van crisis en gestagneerde groei /ontwikkeling van geplande buurtschappen, ons als belastingbetalers zeker niet onredelijk lijkt.

Ik las in het bestemmingsplan (2.2 Toekomstige situatie) onder andere het volgende:

Tot de projectinhoud van station plus omgeving behoren de volgende onderdelen:

- Fietsonderdoorgang. Deze onderdoorgang ligt in de doorgaande fietsroute van de Bredyk.

Daardoor hoeven fietsers niet meer het spoor over te steken bij de gelijkvloerse kruising bij Barrahus. Het comfort en de veiligheid van deze belangrijke fietsroute wordt hiermee aanzienlijk vergroot.

Dit stukje comfort vergroting werd door regelmatige fiets gebruikers uit de buurt niet beaamd, daar men door de tunnel naar beneden en weer naar boven moet pedalen, wat zeker niet door iedereen als comfort vergroting wordt gezien.

Mijn vraag over de aanzienlijk vergrote veiligheid omdat de gelijkvloerse kruising bij het Barrahus niet mee overgestoken hoeft te worden is:

* Wat voor studie is er gedaan over de onveiligheid van deze overgang en wat is de uitkomst (statistieken) hiervan?

Ik kan ook niet gemakkelijk ontdekken hoe in het 'uiteindelijke' plan onze toegang zal zijn tot de Kempnaersreed (onze toegang tot het landelijke pad richting de Zwette?

Ook onze toegang met de Auto tot de B-weg richting Wytgaard en Wirdum – wordt dit dan via het Fietspad? Of komt er nog een andere B-weg (voor autoverkeer) die kant op?

Graag zie ik ontvangst van deze brief bevestigd en uw antwoord tegemoet.

Ik zal op 18 Juli (t/m 10 Augustus) in het buitenland zijn en dus niet bij de in de planning zijnde meeting aanwezig kunnen zijn, maar voel wel dat er voor ons (familie Feddes), de familie Kramer en de familie Feersma-Hoekstra (alswel de verdere Barrahus buurt) grote belangen op het spel staan.

Met vriendelijke groet,

Alexander Feddes

Bredyk 147

9088 BW Wirdum

Nederland

Ik gebruik de gratis versie van [SPAMfighter](#)
2889 spam-mails zijn er tot op heden geblokkeerd.

Uw PC enorm traag? Klik [voor de oplossing!](#)

Gemeente Leeuwarden <i>RAD</i>				
Obev. J/N		13250 <i>7</i>		
Termijnkalender:		Bijl.		
- 8 AUG 2012				
Dienst	Afdeling	Par.	Datum	Kopie
<i>Juffie gn. d. d.</i>				
<i>se m r</i>				

HEIG

Aan de gemeente Leeuwarden, t.a.v. de gemeenteraad, n.a.v. ontwerpbestemmingsplan 'Leeuwarden-Station Werpsterhoek'.

-1.731.212

Beste mensen,

De voorgenomen wijziging van het bestemmingsplan betekent voor ons landbouwbedrijf een inkrimping van drie procent.

Het steeds kleiner worden betekent een waarde daling van het bedrijf in een markt waar de bedrijfs - grootte juist toeneemt.

Het is ook bezwaarlijk dat het bedrijf dan in de toekomst moeilijker te verkopen is.

-Bij grondverkoop willen wij praten over meer dan alleen wat nu gepland is.

Als de Brédyk vanuit richting Goutum eindigt bij nr. 147 belemmert dat de mogelijkheid om met auto en landbouwmachines van Brédyk 28A naar Brédyk 147 te komen.

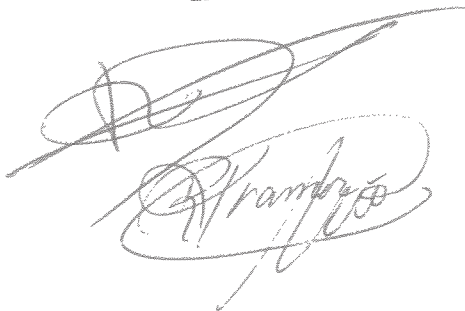
-Voor de Barrahûster gemeenschap is het belangrijk dat de Brédyk niet doodloopt, maar aansluit op de geplande rotonde oostelijk van de autotunnel.

-Wij vinden dat vanuit cultuurhistorisch oogpunt "Station Barrahûs" een betere naam is.

Met vriendelijke groet,

D en T.R Kramer
Brédyk 28A
9088BX Wirdum.

7 aug. 2012



AGROPLAN BV
INFO@AGROPLAN.NL
RABOBANK 16.06.51.727
KVK 30280030

UTRECHTSEWEG 370
POSTBUS 245
3730 AE DE BILT
TEL. 030 220 38 00
FAX 030 221 10 34

DATUM 2 augustus 2012
KENMERK 12EZ0801

AANTEKENEN

Gemeente Leeuwarden
T.a.v. de gemeenteraad
Postbus 21000
8900 JA LEEUWARDEN

RAD

Gemeente Leeuwarden		YB
Onv. J/N	13055	
Terminat. avender	1	
- 3 AUG 2012		
Dienst	Algem. Zs	Kopie
Griffie 2-9-8 S. / MR		

BETREFT Zienswijze inzake ontwerp bestemmingsplan 'Leeuwarden – Station Werpsterhoek'

Geachte leden van de gemeenteraad,

Bijgaand ontvangt u namens onze cliënt, de familie Jongbloed, een zienswijze op het ontwerp bestemmingsplan 'Leeuwarden – Station Werpsterhoek'. Het ontwerp bestemmingsplan brengt voor de familie Jongbloed veel onduidelijkheden met zich mee, zoals de invloed die deze ontwikkeling heeft op de toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden van het agrarische bedrijf en de agrarische bedrijfslocatie. Daarnaast zijn er door de huidige ontwikkelingen op de woning- en kantorenmarkt ook twijfels over de noodzaak van de ontwikkeling van dit station.

De actuele ontwikkelingen in de nabije omgeving van de bedrijfslocatie en in het bijzonder de ontwikkeling van het station Werpsterhoek, kunnen verregaande gevolgen voor de ontwikkelingsmogelijkheden van het agrarische bedrijf en de agrarische bedrijfslocatie hebben. Om deze reden kan de familie Jongbloed dan ook niet akkoord gaan met het ontwerp bestemmingsplan 'Leeuwarden – Station Werpsterhoek'.

HUIDIGE SITUATIE

De familie Jongbloed exploiteert aan de Bredyk 28 te Wirdum een melkrundveebedrijf. Op termijn wil de zoon van de heer en mevrouw Jongbloed het agrarische bedrijf volledig overnemen en voortzetten, waarbij een uitbreiding van het agrarische bedrijf wenselijk wordt geacht.

BELEID / ONTWERP BESTEMMINGSPAN 'LEEUWARDEN – STATION WERPSTERHOEK'

Het ontwerp bestemmingsplan 'Leeuwarden – Station Werpsterhoek' is onderdeel van de ontwikkeling van het gebied Werpsterhoek. Ondanks dat de feitelijke ingebruikname van het nieuw te realiseren station Werpsterhoek niet eerder dan in 2018 is voorzien, is dit bestemmingsplan alvast opgesteld om de realisatie van onderdoorgangen te laten samenvallen met andere werkzaamheden die ProRail in 2013 aan het spoor wil verrichten.

Gezien de huidige ontwikkelingen op de woning- en kantorenmarkt is het nog onduidelijk in hoeverre de geplande woningen en kantoren in De Zuidlanden daadwerkelijk worden gerealiseerd. Het is dan ook de vraag of door het opstellen van dit bestemmingsplan niet te veel op de zaken vooruit wordt gelopen.

Het zou dan ook meer voor de hand liggen om alleen een bestemmingsplan vast te stellen dat enkel en alleen voorziet in de ontwikkeling van twee onderdoorgangen plus de daarvoor benodigde infrastructuur.

Naast de vraag of de ontwikkeling van station Werpsterhoek momenteel wel relevant is, zitten er in het ontwerp bestemmingsplan 'Leeuwarden – Station Werpsterhoek' diverse onduidelijkheden en heeft de voorgestelde ontwikkeling negatieve effecten op de ontwikkelingsmogelijkheden van het agrarische bedrijf en de agrarische bedrijfslocatie. Hieronder worden deze puntsgewijs behandeld.

1: Infrastructuur

Het ontwerp bestemmingsplan 'Leeuwarden – Station Werpsterhoek' voorziet onder andere in de realisatie van een fietsonderdoorgang in de doorgaande fietsroute van de Bredyk en in het realiseren van een zuidelijk gelegen onderdoorgang.

- a) Door de realisatie van de fietsonderdoorgang hoeven fietsers niet meer het spoor over te steken bij de gelijkvloerse kruising bij Barrahûs. In hoeverre de fietsonderdoorgang gebruikt kan worden door landbouwverkeer is echter onduidelijk. Daarnaast is het ook onduidelijk of de gelijkvloerse kruising bij Barrahûs blijft bestaan en of deze voor landbouwverkeer beschikbaar blijft.
- b) Daarnaast staat in het ontwerp bestemmingsplan dat de nieuw te realiseren zuidelijk gelegen onderdoorgang slechts "voorlopig" bestemd is voor landbouwverkeer. Aangezien de term "voorlopig" op verschillende manieren uit kan worden gelegd, is het onduidelijk welke gevolgen dit heeft voor de toekomst.
- c) Indien de gelijkvloerse kruising bij Barrahûs verdwijnt en landbouwverkeer geen gebruik kan maken van de nog te realiseren fietsonderdoorgang en de zuidelijk gelegen onderdoorgang, zal de familie Jongbloed moeten omrijden om bij gronden te komen die oostelijk van de spoorlijn gelegen zijn.

2: Ruimtelijke kwaliteit

Ondanks dat de provincie Friesland in het 'Streekplan Fryslân: Om de kwaliteit fan de romte (2007)' het begrip "ruimtelijke kwaliteit" centraal stelt, wordt dit begrip in het ontwerp bestemmingsplan niet nader behandeld. Er worden geen uitspraken gedaan over de wijze waarop het station landschappelijk wordt ingepast of de wijze waarop borging van de ruimtelijke kwaliteit plaatsvindt.

Doordat er binnen het ontwerp bestemmingsplan geen randvoorwaarden of eisen worden gesteld aan de ruimtelijke kwaliteit of de landschappelijke inpassing van de geplande ontwikkeling, is de kans aanwezig dat deze toekomstige ontwikkeling afbreuk doet aan de ruimtelijke kwaliteit van dit gebied.

3: Akoestisch onderzoek

Het "Akoestisch onderzoek railverkeer ter hoogte van het station Werpsterhoek", uitgevoerd door ingenieursbureau Stroop, laat zien dat de locatie van de familie Jongbloed gelegen is binnen de ontheffingswaarde. Binnen de ontheffingswaarde

kan alleen met een hogere waarde woningbouw worden gerealiseerd. In hoeverre dit een verbetering of verslechtering is van de bestaande situatie is echter onduidelijk. Tevens wordt zowel in het rapport alsmede in het ontwerp bestemmingsplan niet aangegeven of de gemeente extra maatregelen gaat treffen om het geluidsniveau binnen de voorkeurgrens van 55 dB te houden.

Afremmende en optrekkende treinen maken veel meer lawaai dan een voorbijrijdende trein. Dit zal een nadelige invloed hebben op het leefklimaat van de familie Jongbloed.

Daarnaast worden er in dit onderzoek geen uitspraken gedaan of het geluid van optrekkende en afremmende treinen stress kan veroorzaken bij melkvee. Stress kan op melkvee verschillende uitwerkingen hebben, waaronder een verminderde melkproductie.

4: Flora en Fauna toets

Het gedeelte van het stationsgebied dat westelijk van de spoorlijn gelegen is, is niet meegenomen in het ecologische onderzoek "Actualisatie ecologische beoordeling De Zuidlanden". Om deze reden kan geconcludeerd worden dat er onvoldoende onderzocht is in hoeverre de ontwikkeling van het nieuwe station gevolgen heeft op de aanwezige flora en fauna.

Uit het verrichte onderzoek blijkt echter wel dat in het onderzochte plangebied de zwaar beschermde Bittervoorn en de middelzwaar beschermde Kleine Modderkuiper voorkomen. Ondanks dat deze twee soorten op basis van de Flora- en faunawet beschermd moeten worden, staat in het ontwerp bestemmingsplan niet beschreven hoe dit precies gaat gebeuren. In het ontwerp bestemmingsplan wordt namelijk gesteld dat in de bestaande watergangen slechts 'beperkte werkzaamheden' worden uitgevoerd en dat bij de uitvoering van deze werkzaamheden 'onaanvaardbare nadelige gevolgen' voor de aanwezige vissoorten voorkomen zullen worden. Het is echter onduidelijk wat deze 'beperkte werkzaamheden' of 'onaanvaardbare nadelige gevolgen' precies zijn.

Daarnaast is in het rapport ook niet opgenomen of er in het plangebied beschermde plantensoorten aanwezig zijn.

CONCLUSIE

De familie Jongbloed is om de volgende redenen tegen het vaststellen van het ontwerp bestemmingsplan 'Leeuwarden – Station Werpsterhoek':

- gezien de huidige ontwikkelingen op de woning- en kantorenmarkt wordt de noodzaak van de toekomstige ontwikkeling van station Werpsterhoek in twijfel getrokken;
- er is nog teveel onduidelijk over de daadwerkelijke invulling van het gebied en de effecten die dit heeft op het agrarische bedrijf en de agrarische bedrijfslocatie van de familie Jongbloed;
- het ontwerp bestemmingsplan geeft onvoldoende duidelijkheid over de toegankelijkheid van de geplande infrastructuur voor landbouwvoertuigen;
- er worden in het ontwerp bestemmingsplan geen uitspraken gedaan over de wijze waarop het station landschappelijk wordt ingepast, of de wijze waarop de ruimtelijke kwaliteit gewaarborgd wordt;

- in het akoestisch onderzoek wordt niet aangegeven of de komst van het station leidt tot een verbetering of verslechtering van de bestaande situatie;
- in zowel het akoestisch rapport alsmede het ontwerp bestemmingsplan is niet aangegeven of de gemeente extra maatregelen gaat treffen om het geluidsniveau op de woning binnen de voorkeurgrens van 55 dB te houden;
- afremmende en optrekkende treinen maken veel meer lawaai dan een voorbij rijdende trein, dit heeft een nadelige invloed op het leefklimaat van de familie Jongbloed;
- er is geen onderzoek gedaan of het geluid van optrekkende en afremmende treinen stress kan veroorzaken bij melkvee;
- er heeft geen ecologisch onderzoek plaatsgevonden naar de gevolgen van de ontwikkeling van het nieuwe stationsgebied op de flora en fauna in het plangebied dat ten westen van de spoorlijn gelegen is;
- het is onduidelijk wat de gevolgen van de geplande ontwikkelingen zijn op de zwaar beschermde Bittervoorn en de middelzwaar beschermde Kleine Modderkuiper.
- Tevens is het onduidelijk of er in het plangebied beschermde plantensoorten aanwezig zijn.

Namens de familie Jongbloed willen wij de gemeente Leeuwarden dan ook verzoeken om het ontwerp bestemmingsplan 'Leeuwarden – Station Werpsterhoek' niet vast te stellen.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
Agroplan B.V.



ir. L. de Graaf
Landschapsarchitect BNT

Bijlage: Volmacht in het kader van opstellen en afhandelen zienswijze

Volmacht in het kader van opstellen en afhandelen zienswijze

Gegevens machtiginggever:

Naam en voorletters: De heer F.D. Jongbloed

Adres: Bredyk 28

Postcode en woonplaats: 9088 BX WIRDUM

Gegevens gemachtigde:

Naam organisatie: Agroplan BV

Bezoekadres: Utrechtseweg 370, 3731 GE, De Bilt

Postadres: Postbus 245, 3730 AE, De Bilt

Telefoonnummer: 030-2203800

In deze vertegenwoordigd door: ir. L. de Graaf

Mobiel nummer: 06-17 58 90 60


Strekking van de volmacht:

De gemachtigde mag namens de machtiginggever een zienswijze indienen op het ontwerp bestemmingsplan 'Leeuwarden – Station Werpsterhoek', de correspondentie daarover voeren met de gemeente Leeuwarden en alle andere handelingen verrichten die nodig zijn voor een goede afwikkeling van de zienswijze.

Ondergetekende verleend de gemachtigde het recht zich te laten vervangen.

Volmachtgever:

Datum: 31-7-12 Plaats: Wirdum

Handtekening: 

Gemachtigde:

Datum: 1/08/12 Plaats: De Bilt

Handtekening: 

Paul van der Meer

Wirdum 5 .8 . 2012
T de Jong
Bredyk 145
9088 BW Wirdum Fr.

192 RAC

Gemeente Leeuwarden				
Obev. J/N	13179			
Termijnkalender	Bijl.			
7 nov 2012				
Dienst	Afdeling	Par.	Datum	Roos
GRIPPE			8 nov 2012	
SOMER				

Ontwerp bestemmingsplan Leeuwarden station Werpsterhoek.

Geacht College.

In het ontwerp bestemmingsplan station Werpsterhoek vervalt de overweg Barrahuis en zou worden vervangen door een fietstunnel, hiertegen heb ik bezwaar.

Omdat ik ten noorden v.d. genoemde overweg woon en op Wirdum ben georiënteerd wordt de verbinding naar Wirdum erg moeilijk.

Als de afsluiting van de overweg voor autos en landbouwverkeer doorgaat zal de bereikbaarheid van mijn woning verslechteren en soms onmogelijk zijn.

Door het vervallen v.d. overweg is het dan onmogelijk dat vrachtautos (verhuiswagens en bouwmaterialen transport) nog bij mijn woning kunnen komen , omdat de Boksummerdyk een B weg is (lage max. asdruk) en de onderdoorgang onder de Algraweg een max. doorrijhoogte van 3,6 m heeft.

Bij de bouw van mijn huis ,en andere recente bouw projecten aan het noordelijk stuk v.d. Bredyk is al het bouwtransport via de overweg gegaan, dit is dus straks onmogelijk. Leeuwarden Vrij Baan ?

Opmerkingen. Is dit station wel nodig daar;

- 1 De NS wil een groot P en R station bij Grou realiseren.
- 2 I k denk dat de meeste Zuidlanders zullen kiezen voor NS station Leeuwarden met treinverbindingen met Harlingen Sneek , Groningen en de intercity of stoptrein richting Heerenveen.
- 3 Bewoners Noord Friesland zullen door de aanleg van de haak om Leeuwarden en door de Westelijke invalsweg kiezen voor station Leeuwarden of Grou.
- 4 De NS zal station Werpsterhoek allen bij voldoende passagiers aanbod in de dienstregeling opnemen.
- 5 Door de stagnerende woningbouw en de ontvolking van het platteland denk ik dat het passagiers aanbod voor dit station te laag zal zijn.

Hoogachtend ;

De gemeenteraad van de Leeuwarden
 Postbus 21000
 8900 JA LEEUWARDEN

N.V. Nederlandse Gasunie
 Postbus 19
 9700 MA Groningen
 Concourslaan 17
 T (050) 521 91 11
 F (050) 521 19 99
 E communicatie@gasunie.nl
 Handelsregister Groningen 02029700
 www.gasunie.nl

Datum 3 augustus 2012
 Doorkiesnummer
 Ons kenmerk PJO 12.B.1607
 Uw kenmerk
 Onderwerp
 Zienswijze ontwerpbestemmingsplan "Leeuwarden - Station
 Werpsterhoek"

Geachte Raad,

-1731.212

Gemeente Leeuwarden				
Obev. J/N	13107			
Termijnkalender:	Bijl.			
-6 AUG 2012				
Dienst	Afdel.	Par	Datum	Kopie
<i>S. J. J. de Vries</i>				
<i>S. J. J. de Vries</i>				

Uit een publicatie in de Nederlandse Staatscourant van 27 juni 2012, nr. 12722, blijkt dat het voornoemde ontwerpbestemmingsplan door u ter inzage is gelegd. Dit ontwerp geeft ons aanleiding tot het indienen van de volgende zienswijze.

Het bestemmingsplan maakt mogelijk dat de stationsomgeving van station Werpsterhoek wordt ontwikkeld. De ontwikkeling van parkeervoorzieningen en de aanleg van kunstwerken en perrons kunnen negatieve effecten hebben op de betreffende leidingen (N-503-70 en N-506-04), want voor de realisatie van de nieuwe functies zijn namelijk ingrepen in en op de bodem nodig. Wij willen u erop wijzen dat u hierbij rekening moet houden met de opgenomen belemmeringstroken van de gasleidingen. In de regels "Leiding-Gas" behorende bij de belemmeringstroken is opgenomen dat het verboden is om zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning werkzaamheden uit te voeren als daarbij het belang van de gasleidingen onevenredig wordt geschaad.

Gezien het feit dat leidingen zich bevinden in het gebied waarin de aanleg van de diverse infrastructurele voorzieningen worden gerealiseerd, verzoeken wij u over de mogelijke consequenties en eventueel te treffen maatregelen tijdig overleg te plegen met onze tracébeheerder, de heer Geert Pater te Deventer, telefoonnummer 06 2158 1883.

Voordat wordt over gegaan tot vaststelling van het onderhavige plan, verzoeken wij u ons de beoogde wijziging(en) voor te leggen.

Indien gewenst, kunt u voor een nadere toelichting contact opnemen met ondergetekende. Met vriendelijke groet,

T.A. Koopman,
 Medewerker Juridische zaken.