

Reactie- en antwoordnota  
Overleg voorontwerpbestemmingsplan  
'Leeuwarden – Middelsee fase 2'

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

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

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

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

### **Brandweer Fryslân**

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

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

#### **Reactie**

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

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

#### **Reactie:**

Deze wordt voor kennisgeving aangenomen.

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

#### **Reactie:**

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

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

- *Voor woningen: er op maximaal 100 meter afstand van de woningen een brandkraan aanwezig is met een minimale opbrengst van 30 m<sup>3</sup>/uur;*
- *Voor onderwijsfuncties en functies met verminderd zelfredzame personen, zoals een kinderopvang en een IKC: er op maximaal 40 meter afstand van de ingangen tot het pand een brandkraan aanwezig is met een minimale opbrengst van 60 m<sup>3</sup>/uur;*

- *Voor de resterende functies, zoals detailhandel: er op maximaal 100 meter afstand van de ingangen een brandkraan aanwezig is met een minimale opbrengst van 60 m<sup>3</sup>/uur.*
  - *Daarnaast is het gewenst dat in geval van een sterk escalerende brand er binnen 1.000 meter openwater aanwezig is, zodat binnen 60 minuten inzet van het grootschalig watertransport mogelijk is. Aandachtspunten bij de situering van mogelijke waterwinplaatsen zijn:*
    - *De waterwinplaats is aan doorgaande (brede) wegen gesitueerd, zodat een haakarmvoertuig gemakkelijk de pomp in het water kan gooien en watertransportslangen gemakkelijk naar het incident kan uitrijden;*
    - *Het openwater minimaal 4 uren lang 4.000 liter per minuut kan leveren. Dit zijn bijvoorbeeld hoofdwateren;*
    - *Het openwater en de opstelplaats voldoet aan de vereisen zoals die op pagina 54 van de handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid zijn genoemd;*
    - *De waterwinplaats zo dicht mogelijk bij de functies wordt gesitueerd, waar de kans op een escalerende brand het grootst is. Hierbij denkende aan horeca, detailhandel, onderwijsfuncties, museum (functies anders dan woningen).*
- Brandweer Fryslân verzoekt betrokken te worden bij de verdere uitwerking van de plannen op dit gebied.*

#### Reactie:

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

#### Gasunie

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

#### Reactie:

De reactie van de Gasunie wordt voor kennisgeving aangenomen.

#### ProRail

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

#### Reactie:

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

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

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

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

#### Reactie:

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

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

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

#### Reactie:

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

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

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

#### Wetterskip Fryslân

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

#### Reactie:

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

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

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

#### Reactie:

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

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

Reactie:

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

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

Reactie:

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

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

Reactie:

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

Provincie Fryslân

1. *Provincie Fryslân geeft aan dat detailhandel in het plan, conform de verordening, kleinschalig zou moeten zijn. De bestemming Gemengd-3 (voorzieningszone) kent geen maximale oppervlakte per detailhandelsvestiging. Geadviseerd wordt een maximale oppervlakte per vestiging op te nemen van bijvoorbeeld 175 m<sup>2</sup> met een binnenplanse afwijkingsbevoegdheid voor een grotere oppervlakte. Eén van de criteria bij de afwijking is, dat afstemming heeft plaatsgevonden met de provincie. Daarnaast is het wenselijk dat in de toelichting wordt beschreven dat detailhandel bedoeld is voor de buurt en daardoor kleinschalig.*

Reactie:

Regels: Aan de gebruiksregels van Gemengd-3 zal een bepaling worden toegevoegd dat de bedrijfsvloeroppervlakte per detailhandelsvestiging ten hoogste 175 m<sup>2</sup> mag bedragen. Daarnaast

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

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

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

Reactie:

De toelichting zal hierop worden aangepast en verduidelijkt.

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

Reactie:

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

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

Reactie:

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

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

Reactie:

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

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

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

**Conclusie overlegreacties**

De overlegreacties leiden tot een enkele aanpassing van toelichting en regels

= = = =





Aan het college van Burgemeester en wethouders  
van de gemeente Leeuwarden  
T.a.v. A. den Herder  
Postbus 21000  
8900 JA Leeuwarden

Postbus 612  
8901 BK LEEUWARDEN  
T 088 22 99 666  
F 088 22 99 661  
I [www.brandweefryslan.nl](http://www.brandweefryslan.nl)  
E [info@brandweefryslan.nl](mailto:info@brandweefryslan.nl)

Datum	27 mei 2022	Behandeld door	R. Reiker	Bijlagen	1
Onze referentie	UIT/21900 Z/22/00008859	Doorkiesnummer	088-2298652		
Uw referentie	21693	E-mail	r.reiker@brandweefryslan.nl		
Uw brief van	16 mei 2022			Pand-ID	

Onderwerp Advies RO - Voorontwerp bestemmingsplan – Nieuwbouwwijk Middelsee (fase 2), Leeuwarden

Geacht college,

Op 16 mei 2022 heeft Brandweer Fryslân uw bericht ontvangen met de mogelijkheid om advies te geven op het voorontwerp bestemmingsplan om 2175 woningen en andere gebruiksfuncties, zoals horeca en maatschappelijke functies, in de nieuwbouwwijk Middelsee (fase 2) in Leeuwarden te kunnen realiseren. Ons belang is om de fysieke veiligheid en de brandweezorg in Fryslân goed geregeld te hebben. De doelen die wij hiermee nastreven zijn het voorkomen en beperken van brand(gevaar) en slachtoffers en het borgen van een veilige en adequate incidentbestrijding. Daarom reageren wij middels dit advies op het toegezonden voorontwerp.

### **Uitwerking**

Het voorliggende advies betreft een advies op grond van het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de Wet veiligheidsregio's (Wvr) in relatie tot omgevingsveiligheid en de brandweezorg. De uitwerking hiervan is in de bijlage opgenomen.

### **Advies**

- De paragraaf 'externe veiligheid' in het bestemmingsplan aan te vullen met de elementen behorende de verantwoordingsplicht, zoals het groepsrisico per kilometer buisleiding. Er zou bijvoorbeeld voor gekozen kunnen worden om in de toelichting aan elke sub van artikel 12 lid 1 een subparagraaf toe te kennen. Dit advies – de onderdelen externe veiligheid en advies risico's en brandweezorg - dienen voor de onderdelen 'bestrijdbaarheid' en 'zelfredzaamheid' gebruikt te worden;
- Kwetsbare functies op minimaal 25 meter afstand te houden van het Van Harinxmakanaal. Kijkende naar de meegezonden kaart lijkt hier al rekening mee te zijn gehouden.
- Het handelingsperspectief dat genoemd staat bij de zelfredzaamheid met de initiatiefnemers te communiceren;
- De kaders zoals die in dit (en in de andere adviezen) zijn beschreven mee te nemen in de verdere uitwerking van de effectieve (grootschalige) bluswatervoorziening). Allereerst door het plangebied te voorzien van brandkranen. Ten tweede door in het

# BRANDWEER

## Fryslân



Brief: UIT/21900 Z/22/00008859  
Pagina 2 van 10

plangebied op strategische locaties mogelijkheden voor het grootschalig watertransport te creëren;

- Ons bij de verdere uitwerking van het bluswater te betrekken;
- De aandachtspunten met betrekking tot bereikbaarheid toe te passen binnen het plangebied, waarbij extra aandacht wordt geschonken aan de punten die bij de toets zijn aangegeven.

Mocht u naar aanleiding van deze brief een nadere toelichting willen, dan kunt u hiervoor contact opnemen met de behandelaar. De contactgegevens vindt u bovenaan deze brief.

Graag willen wij van u vernemen hoe ons advies binnen uw organisatie wordt verwerkt. Deze informatie willen wij gebruiken voor een terugkoppeling naar de lokale brandweerpost.

Wij gaan ervan uit hiermee te hebben voldaan aan uw adviesaanvraag.

Hoogachtend,  
Namens het dagelijks bestuur van Veiligheidsregio Fryslân,  
voor deze,

ing. S. Veerbeek  
clusterhoofd risicobeheersing en planvorming

*Deze brief is in een automatisch proces opgemaakt en geaccordeerd en daarom niet ondertekend.*



## **Bijlage 1: Toelichting op het advies van Brandweer Fryslân**

*Advies RO - Voorontwerp bestemmingsplan – Nieuwbouwwijk  
Middelsee (fase 2), Leeuwarden*

# BRANDWEER

## Fryslân



Brief: UIT/21900 Z/22/00008859

Pagina 4 van 10

## 1. Situatie

In dit bestemmingsplan wordt de woningbouw (maximaal 2.175 woningen), inclusief de daarbij behorende(wijk)voorzieningen (zoals detailhandel en horeca) en ook inclusief de nieuwvestiging van een IKC, een (middelbare) school en een verplaatsing van de sportvelden richting het spoor juridisch-planologisch vastgelegd. Ook het bestaande tankstation aan de Overijsselselaan wordt in dit bestemmingsplan meegenomen. De mogelijkheid voor verkoop van LPG wordt hier verwijderd.

Er is sprake van een relatief hoge woningdichtheid in een stadse opzet, grondgebonden woningen én appartementen maar ook nieuwe woonconcepten (Tiny Houses, Woongroepen, Woongemeenschappen, Lofts, Levensloopbestendige woningen, Flexibele/aanpasbare woningen).

Als brandweer zijn we reeds bij diverse vooroverleggen betrokken geweest. Daarin zijn aandachtspunten voor externe veiligheid en de basisbrandweezorg meegegeven. Verstuurd brieven gerelateerd aan het initiatief zijn:

- 'Advies plangebied Middelsee (fase 1)', met kenmerk UIT/17009663/BRW/BR/RB;
- 'Reactie ontwikkelkader van 'Middelsee-De Werp in Leeuwarden', met kenmerk UIT/20012836/BRW/BR/RB;
- 'Advies ontwerp-ontwikkelkader Middelsee-De Werp, Leeuwarden', met kenmerk UIT/21012948/BRW/BR/RB;
- Mail met beantwoording vragen externe veiligheid, d.d. 11 februari 2021;
- 'Advies RO – Bestemmingsplan Middelsee', Leeuwarden, met kenmerk UIT/21013658/BRW/BR/RB;
- 'Advies RO - Voorontwerp bestemmingsplan – Middelsee, Leeuwarden', met kenmerk NL.IMRO.0080.06028BP00-VO01;

## 2. Externe veiligheid

Brandweer Fryslân voorziet in het plangebied een aandachtspunt met betrekking tot externe veiligheid.

Met betrekking tot externe veiligheid is de volgende situatie van toepassing:

- Er liggen een aantal kwetsbare objecten in een invloedsgebied van een buisleiding, maar buiten de 100% letaliteitscontour;
- Er liggen geen (beperkt) kwetsbare objecten in een invloedsgebied van een basisnetroute;
- Er liggen geen (beperkt) kwetsbare objecten in een invloedsgebied van een risicovolle inrichting.

Op basis van artikel 12 Bevb dient het groepsrisico verantwoord te worden.



Anders dan de buisleiding:

- De FUMO geeft in het advies 2017-FUMO-0019024 aan dat het van Harinxmakanaal een route is waarover gevaarlijke stoffen getransporteerd worden. Aangegeven wordt dat er geen PR 10-6 contour geldt, er geen beperkingen voor bebouwing gelden en voor deze route een verantwoording van het groepsrisico niet nodig is. In het advies van 6 oktober 2017 van Brandweer Fryslân (kenmerk: UIT/17009663/BRW/BR/RB) is echter wel geadviseerd om 25 meter afstand te houden van het van Harinxmakanaal met kwetsbare functies. Dit in verband met een plasbrand en de mogelijke hittestraling.
- In het plangebied zijn een tweetal objecten die een PR 10-6 contour hebben vanwege een propaantank.

Tot slot zijn/ worden diverse maatregelen genomen om de kans en het effect van een extern veiligheidsscenario met de buisleiding zo klein mogelijk te houden.

### Advies

Brandweer Fryslân adviseert om:

- De paragraaf 'externe veiligheid' in het bestemmingsplan aan te vullen met de elementen behorende de verantwoordingsplicht, zoals het groepsrisico per kilometer buisleiding. Er zou bijvoorbeeld voor gekozen kunnen worden om in de toelichting aan elke sub van artikel 12 lid 1 een subparagraaf toe te kennen. Dit advies – de onderdelen externe veiligheid en advies risico's en brandweezorg - dienen voor de onderdelen 'bestrijdbaarheid' en 'zelfredzaamheid' gebruikt te worden;
- Kwetsbare functies op minimaal 25 meter afstand te houden van het Van Harinxmakanaal. Kijkende naar de meegezonden kaart lijkt hier al rekening mee te zijn gehouden.

## 2.1. Extern veiligheidsscenario 'fakkelbrand'

Een relevant scenario dat gerelateerd is aan de verantwoordingsplicht op basis van het Bevb is een fakkelbrand. Een breuk in de gasleiding zorgt ervoor dat het aardgas onder hoge druk (40 bar) uitstroomt. In eerste instantie is er nog geen ontsteking en is er de mogelijkheid dat de omgeving ontruimd wordt.

Door een aanwezige ontstekingsbron nabij de lekkage ontsteekt het brandbare gas binnen enkele minuten, waardoor een fakkelbrand optreedt. Het effect van een fakkelbrand is warmtestraling. Omdat de bouwwerken buiten de 100% letaliteitscontour liggen, zullen deze bescherming bieden aan de mensen die hierin schuilen. Mensen in de buitenlucht kunnen komen te overlijden. Vluchten/ schuilen voorafgaande aan de ontsteking is dus essentieel om grote hoeveelheid slachtoffers te kunnen voorkomen.

De inzet van de brandweer zal er primair op gericht zijn om het gebied proberen te ontruimen. Bij ontsteking zal de brandweer zich vanwege de te hoge stralingscontouren richten op het effectgebied. De aanwezigen in het plangebied zijn daarom op zichzelf aangewezen totdat het gas van de leiding afgesloten is en de fakkelbrand gestopt is.

# BRANDWEER

## Fryslân



Brief: UIT/21900 Z/22/00008859

Pagina 6 van 10

### 2.2. Proactie

Brandweer Fryslân voorziet in het plangebied geen aandachtspunt met betrekking tot proactie.

#### Kader

Met de ruimtelijke ordening kan onveiligheid worden weggenomen. Vanuit de regelgeving is er reeds geregeld dat (beperkt) kwetsbare objecten niet binnen de plaatsgebonden risico  $10^{-6}$  contour (PR  $10^{-6}$ ) en/ of belemmeringsstroken mogen liggen. Daarnaast is het onwenselijk dat de groepsrisico-curve de oriënterende waarde overschrijdt.

Vanuit het externe veiligheids perspectief is het tevens wenselijk dat (beperkt) kwetsbare objecten in ieder geval buiten de 100% letaliteitscontour gesitueerd worden, en bij voorkeur ook buiten de 1%-letaliteitscontour, en zo ver mogelijk van de risicobron af.

#### Toets

Kijkende naar het plangebied:

- Voor fase 2 is geen groepsrisicoberekening toegevoegd;
- Zijn de kwetsbare objecten buiten de 100% letaliteitscontour gesitueerd.

#### Advies

Brandweer Fryslân adviseert om:

- De paragraaf 'externe veiligheid' in het bestemmingsplan aan te vullen met de elementen behorende de verantwoordingsplicht, zoals het groepsrisico per kilometer buisleiding.

### 2.3. Zelfredzaamheid

Brandweer Fryslân voorziet in het plangebied een aandachtspunt met betrekking tot zelfredzaamheid.

#### Kader

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

#### Toets

In het plangebied zijn binnen het invloedsgebied geen functies aanwezig die indicatie geven van een mogelijk beperkende zelfredzaamheid van aanwezigen.

In geval vluchten tot de mogelijkheid bestaat, dan kan er van de bron af gevluht worden. Ook zijn er diverse schuilmogelijkheden aanwezig.

#### Advies

Brandweer Fryslân adviseert om:

- Het handelingsperspectief met de initiatiefnemers te communiceren.

# BRANDWEER

## Fryslân



Brief: UIT/21900 Z/22/00008859

Pagina 7 van 10

### 3. Advies risico's en brandweezorg

Brandweer Fryslân heeft de mogelijkheid een advies risico's en brandweezorg te geven in het kader van bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen. In een dergelijk advies komen aspecten aan bod die van belang zijn voor de basisbrandweezorg. Hierbij valt te denken aan onder meer de opkomsttijd, de bereikbaarheid, de beschikbaarheid van bluswater en de zelfredzaamheid.

#### 3.1. Scenario 'gebouwbrand'

En relevant scenario is een gebouwbrand. Gelet op aard van de bouwwerken in het plangebied zijn zowel kleinere branden als grote escalerende branden te verwachten, waarbij afhankelijk van de grootte van de brand en de planologische situering ook andere bouwwerken gevaar kunnen lopen of in brand kunnen raken. Ook kunnen er in bepaalde bouwwerken verminderde zelfredzame personen aanwezig zijn, waardoor het mogelijk is dat de brandweer moet redden. Bij dergelijke grotere incidenten worden meerdere blusvoertuigen ingezet.

In geval er sprake is van een beginnende brand zal de brandweer, indien nodig en/ of mogelijk nog een redding en/ of een brandbestrijding binnen in het gebouw proberen uit te voeren. Dit met het doel om personen in veiligheid proberen te brengen en te proberen de brand klein te houden. Een goede opkomsttijd, bereikbaarheid en bluswatervoorziening is hiervoor essentieel. Bij een escalerende brand zal de brandweer het gebouw niet meer kunnen betreden en zal de brandweerinzet gericht zijn op bescherming van de omgeving.

#### 3.2. Opkomsttijd

Brandweer Fryslân voorziet in het plangebied geen knel-/ aandachtspunt met betrekking tot de opkomsttijd.

##### Kader

Volgens Dekkingsplan 2.0 van Brandweer Fryslân valt het plangebied onder brandrisicogebied 2, waarbij een norm van 12 minuten geldt voor de opkomsttijd. Hoe hoger de opkomsttijd, des de groter de kans dat het volledige pand verloren gaat. Ook de kans op een succesvolle redding van in nood verkerende personen neemt af naarmate de opkomsttijd toeneemt.

##### Toets

De berekende opkomsttijd voor het eerst aankomende blusvoertuig in het plangebied ligt nabij de 8 minuten en voldoet daarmee aan de geldende normen.

#### 3.3. Bereikbaarheid

Brandweer Fryslân voorziet in het plangebied een knel-/ aandachtspunt met betrekking tot de bereikbaarheid.

# BRANDWEER

## Fryslân



Brief: UIT/21900 Z/22/00008859

Pagina 8 van 10

### Kader

Om een incident/ perceel te kunnen bereiken is een (openbare) weg nodig die minimaal 4,5 meter breed is, meer dan 4,2 meter vrije ruimte in de hoogte heeft en die berekend is op een totaalgewicht van 30 ton en een asbelasting van 11,5 ton. De benodigde bochtenstraal is R5.5 en R10. Om een brandweervoertuig te kunnen opstellen en om gebruik te maken van alle rondom aangebrachte materiaalkasten zijn deze afmetingen ook nodig.

De brandweer hanteert als uitgangspunt voor de incidentbestrijding dat een locatie via een tweede onafhankelijke route benaderbaar moet zijn. Dit is noodzakelijk, omdat niet gegarandeerd kan worden dat de voor de hand liggende route altijd bruikbaar is.

Tot slot moet bij woningen tot op 40 meter van de ingang opgesteld kunnen worden, zodat 20 meter inzetdiepte in de woning gegarandeerd is. Voor alle andere bouwwerken, zoals onderwijsfuncties, is dit 10 meter tot de ingang/ brandweeringangen van het gebouw. Dit is van belang, omdat de lengte van de slang op een brandweerwagen 60 meter is.

### Toets

De bovenstaande vereisten zijn in voorgaande overleggen reeds met de gemeente gedeeld. Niet alle aspecten kunnen getoetst worden. Wel vallen de onderstaande aspecten op die vanuit het hulpverleningsperspectief tot een knelpunt kunnen resulteren:

- Sommige gebouwen lijken niet tot 10 cq. 40 meter (afhankelijk van de functie) te benaderen te zijn;



- Er zijn doodlopende wegen met keermogelijkheid in het plangebied aanwezig die langer dan 80 meter zijn. Het is onbekend of deze wegen breder dan 4,5 meter zijn en hoe stremmingen – bijvoorbeeld als gevolg van wegwerkzaamheden -, waardoor achterliggende bouwwerken niet meer bereikbaar zijn, voorkomen worden. Ook zijn er doodlopende wegen zonder keermogelijkheid in het plangebied aanwezig. Hiervoor geldt een gewenste minimale breedte van 5,0 meter.



# BRANDWEER

## Fryslân



Brief: UIT/21900 Z/22/00008859

Pagina 9 van 10

### Advies

Brandweer Fryslân adviseert om:

- De aandachtspunten met betrekking tot bereikbaarheid toe te passen binnen het plangebied, waarbij extra aandacht wordt geschonken aan de punten die bij de toets zijn aangegeven.

### 3.4. Bluswater

Brandweer Fryslân voorziet in het plangebied aandachtspunt met betrekking tot het bluswater.

### Kader

Gewenst is dat:

- Voor woningen: er op maximaal 100 meter afstand van de woningen een brandkraan aanwezig is met een minimale opbrengst van 30 m<sup>3</sup>/uur;
- Voor onderwijsfuncties en functies met verminderd zelfredzame personen, zoals een kinderopvang en een IKC: er op maximaal 40 meter afstand van de ingangen tot het pand een brandkraan aanwezig is met een minimale opbrengst van 60 m<sup>3</sup>/uur;
- Voor de resterende functies, zoals detailhandel: er op maximaal 100 meter afstand van de ingangen een brandkraan aanwezig is met een minimale opbrengst van 60 m<sup>3</sup>/uur.

Daarnaast is het gewenst dat in geval van een sterk escalerende brand er binnen 1.000 meter openwater aanwezig is, zodat binnen 60 minuten inzet van het grootschalig watertransport mogelijk is. Aandachtspunten bij de situering van mogelijke waterwinplaatsen zijn:

- De waterwinplaats is aan doorgaande (brede) wegen gesitueerd, zodat een haakarmvoertuig gemakkelijk de pomp in het water kan gooien en watertransportslangen gemakkelijk naar het incident kan uitrijden;
- Het openwater minimaal 4 uren lang 4.000 liter per minuut kan leveren. Dit zijn bijvoorbeeld hoofdwaters;
- Het openwater en de opstelplaats voldoet aan de vereisen zoals die op pagina 54 van de [handreiking Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid](#) zijn genoemd;
- De waterwinplaats zo dicht mogelijk bij de functies wordt gesitueerd, waar de kans op een escalerende brand het grootst is. Hierbij denkende aan horeca, detailhandel, onderwijsfuncties, museum (functies anders dan woningen).

### Toets

De kaders voor het bluswater zijn in vooroverleggen reeds gedeeld en in de toelichting van het bestemmingsplan is aangegeven dat het plangebied wordt voorzien van een effectieve grootschalige bluswatervoorziening.

De toegezonden stukken bevatten geen uitwerkingen die aan de kaders getoetst kunnen worden.

### Advies

Brandweer Fryslân adviseert om:

- De kaders zoals die in dit (en in de andere adviezen) zijn beschreven mee te nemen in de verdere uitwerking van de effectieve (grootschalige) bluswatervoorziening). Allereerst door het plangebied te voorzien van brandkranen. Ten tweede door in het

# BRANDWEER

## Fryslân



Brief: UIT/21900 Z/22/00008859

Pagina 10 van 10

plangebied op strategische locaties mogelijkheden voor het grootschalig watertransport te creëren;

- Ons bij de verdere uitwerking van het bluswater te betrekken.

## 4. Eindadvies

Brandweer Fryslân heeft geen bezwaar tegen het initiatief. Wel voorzien wij in het plangebied een aandachtspunt met betrekking tot externe veiligheid, het bluswater en de bereikbaarheid. In overeenstemming met de punten die genoemd zijn in deze bijlage adviseert Brandweer Fryslân daarom om:

- De paragraaf 'externe veiligheid' in het bestemmingsplan aan te vullen met de elementen behorende de verantwoordingsplicht, zoals het groepsrisico per kilometer buisleiding. Er zou bijvoorbeeld voor gekozen kunnen worden om in de toelichting aan elke sub van artikel 12 lid 1 een subparagraaf toe te kennen. Dit advies – de onderdelen externe veiligheid en advies risico's en brandweezorg - dienen voor de onderdelen 'bestrijdbaarheid' en 'zelfredzaamheid' gebruikt te worden;
- Kwetsbare functies op minimaal 25 meter afstand te houden van het Van Harinxmakanaal. Kijkende naar de meegezonden kaart lijkt hier al rekening mee te zijn gehouden.
- Het handelingsperspectief dat genoemd staat bij de zelfredzaamheid met de initiatiefnemers te communiceren;
- De kaders zoals die in dit (en in de andere adviezen) zijn beschreven mee te nemen in de verdere uitwerking van de effectieve (grootschalige) bluswatervoorziening). Allereerst door het plangebied te voorzien van brandkranen. Ten tweede door in het plangebied op strategische locaties mogelijkheden voor het grootschalig watertransport te creëren;
- Ons bij de verdere uitwerking van het bluswater te betrekken;
- De aandachtspunten met betrekking tot bereikbaarheid toe te passen binnen het plangebied, waarbij extra aandacht wordt geschonken aan de punten die bij de toets zijn aangegeven.

Van: Fredriks E. (Eric) <e.fredriks@gasunie.nl>  
Verzonden: dinsdag 31 mei 2022 13:23  
Aan: Herder den, Anne  
Onderwerp: VO BP Leeuwarden - Middelsee fase 2

U ontvangt niet vaak e-mail van e.fredriks@gasunie.nl. Meer informatie over waarom dit belangrijk is

LET OP: Dit bericht is afkomstig van buiten de organisatie. Klik niet op links of bijlagen tenzij u de afzender en de inhoud van het bericht vertrouwt.

Beste mevrouw den Herder,

Wij danken u voor het toesturen van het voorontwerpbestemmingsplan.

Wij hebben het ontwerp beoordeeld en het geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Met vriendelijke groet,

Eric Fredriks  
Senior Medewerker Juridische Zaken

E: E.Fredriks@gasunie.nl  
M: +31611005673  
I: www.gasunietransportservices.com

Gasunie Transport Services B.V.  
Legal Affairs Projects Oost  
Postbus 181  
9700 AD Groningen  
Concourslaan 17

This communication is intended only for use by the addressee. It may contain confidential or privileged information. If you receive this communication unintentionally, please let us know by replying immediately. N.V. Nederlandse Gasunie does not guarantee that the information sent with this E-mail is correct and does not accept any liability for damages related thereto.

Van: RO-ProRail <RO-ProRail@prorail.nl>

Verzonden: maandag 13 juni 2022 16:34

Aan: Herder den, Anne

Onderwerp: RE: wettelijk vooroverleg Middelsee fase 2 gem. Leeuwarden

LET OP: Dit bericht is afkomstig van buiten de organisatie. Klik niet op links of bijlagen tenzij u de afzender en de inhoud van het bericht vertrouwt.

Geachte heer/mevrouw Den Herder,

Dank voor het ons doen toekomen van het vooroverleg bestemmingsplan "Middelsee fase 2".

Het voorontwerp-bestemmingsplan "Middelsee fase 2" dat ProRail van u ontving in het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 Bro geeft ProRail aanleiding tot het geven van onderstaande reactie.

Ontwikkelingen bereikbaarheid

Op basis van de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (IMA-2021) ziet ProRail voor de spitsuren de volgende mobiliteitsontwikkelingen voor Leeuwarden tot 2040:

- Rijkswegen: Via de A31 en de A32 wordt het plangebied slechter bereikbaar. De situatie verslechtert op een tweetal knooppunten naar "beperkte restcapaciteit" of zelfs "weinig/geen restcapaciteit".
- Spoor reizigerstreinen en station: Op het reizigerstraject tussen Leeuwarden en Heerenveen zijn geen knelpunten in het reizigersvervoer, alle reizigers kunnen mee. Voor de stations Leeuwarden en Heerenveen worden voor het jaar 2040 geen transferknelpunten verwacht.
- Nieuw Station: Het nog te realiseren station Werpsterhoeke zal voorzien in de duurzame bereikbaarheid van het plangebied per trein.

De bereikbaarheid van werkgelegenheidslocaties vanuit het plangebied is in de huidige situatie per auto beter dan met het OV. De auto-bereikbaarheid van werkgelegenheidslocaties wordt tot 2040 per auto echter slechter, maar met het OV beter.

Gezien het bovenstaande ligt het voor de hand om de bereikbaarheid in de toekomst duurzaam te faciliteren, met onder andere een goede bereikbaarheid van station Leeuwarden Werpsterhoeke.

Duurzame bereikbaarheid

ProRail ziet met dit bestemmingsplan een behoorlijke benutting van kansen voor duurzame bereikbaarheid. De auto is in het plangebied "te gast". Als alternatief voor de auto wordt voorzien in loop- en fietsroutes. Daarnaast worden buurthubs voor het parkeren van ook duurzame transportmiddelen mogelijk gemaakt.

ProRail verzoekt om met het bestemmingsplan de duurzame bereikbaarheid op de volgende manieren te verbeteren:

1. De parkeernorm is gezien de duurzaamheidsambities fors. Er staat in het plan dat per woning 1 auto op eigen terrein is toegestaan. Tevens wordt verder weg gelegen van de woningen voorzien in parkeerruimte voor een tweede of derde auto. Dat werpt de vraag op, of de beoogde loop- en

fietsroutes wel gebruikt zullen worden. Voor een locatie nabij een treinstation draagt deze norm niet bij aan de duurzame bereikbaarheid van Nederland.

2. Bij de duurzame bereikbaarheid speelt niet alleen de trein, maar ook de duurzame bereikbaarheid van het station een rol. De aard en ligging van het plan brengt met zich mee, dat er goed moet (en kan) worden voorzien in aantrekkelijke en sociaal veilige loop- en fietsroutes naar de stations. De loop- en fietsroutes komen in het bestemmingsplan wel aan bod, maar niet specifiek hoe het station Werpsterhoeke via die routes bereikt kan worden. Het wegprofiel is op grond van de planregels volledig vrij in te richten, dus ook volledig voor de auto. Wellicht is er een regeling opgenomen in de Verbeelding, maar die was op de dag van dit schrijven niet digitaal raadpleegbaar. Het verzoek is om hiervoor in het plan alsnog een regeling op te nemen. Heroverweeg daarbij het ontwerp van het klassieke wegprofiel, waar de auto domineert. Faciliteer de lopers en fietsers (met volledig vrij liggende fietspaden) eerst, en pas dan de auto. Dan blijft er ook ruimte over, omdat de auto de grootste gebruiker van openbare ruimte is.

3. Ook de bereikbaarheid van het station Werpsterhoeke per stads-OV is van belang. Lopen of fietsen naar het station ligt niet voor iedereen als optie open. Kan ook een beschrijving in het plan worden opgenomen van de beoogde routes en haltes voor stads-OV?

4. Stedenbouwkundig gezien is in de bouwvlakken voor woningen de woningdichtheid hoger, naarmate het bouwvlak dichterbij station Werpsterhoeke komt te liggen. Dat is een goede keuze.

Wel valt het op dat de beoogde sportvelden tussen het station en de bouwvlakken komt te liggen.

Voor de duurzame bereikbaarheid van het station zou het meer voor de hand liggen om de sportvelden op een andere locatie -verder van het station- een locatie toe te kennen.

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

#### Aspect 4.3 Trillingen

Op het trillingsonderzoek is door ProRail reeds gereageerd in het kader van het voorontwerp-bestemmingsplan "Buurtschap Barrahûs onderdeel van Middelsee". Voor dit voorontwerpbestemmingsplan is dit onderzoek enigszins aangepast. Ten behoeve van het trillingsonderzoek zijn metingen verricht op twee punten op het maaiveld. Tijdens de meetperiode zijn zes treinpassages gemeten. Die zes treinpassages zijn het totaal van de passages in beide richtingen. Het dichtst bij de planlocatie gelegen spoor is het spoor in de richting van Leeuwarden. Hierop zijn slechts drie treinpassages gemeten. Uit het rapport blijkt niet welk type trein is gemeten (bijvoorbeeld sprinter of intercity). Gezien de variatie in de meetresultaten kan niet gesteld worden dat de metingen die zijn uitgevoerd representatief zijn voor het optredende trillingsniveau. Er is simpelweg te kort gemeten om het maximale trillingsniveau (Vmax) te kunnen bepalen. De Richtlijn SBR B schrijft een meetduur van een week voor.

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

ProRail neemt aan u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd en behoudt zich het recht voor in de verdere procedure aanvullende c.q. nieuwe opmerkingen/zienswijzen kenbaar te maken.

Met vriendelijke groet,  
Jeannette van Barreveld | Vakspecialist Ruimte, Milieu en Ecologie |  
Leefomgeving, Juridische zaken en Vastgoed  
088 231 1515 | [www.prorail.nl](http://www.prorail.nl)  
Tulpenburgh 1.63, Moreelsepark 2, 3511 EP Utrecht | Postbus  
2038, 3500 GA Utrecht  
Niet aanwezig op woensdag

Van: Anna van Houten <avanhouten@wetherskipfryslan.nl>

Verzonden: donderdag 16 juni 2022 10:57

Aan: Herder den, Anne

CC: Jeannet Bijleveld

Onderwerp: RE: vooroverleg voorontwerp bestemmingsplan Middelsee fase 2

LET OP: Dit bericht is afkomstig van buiten de organisatie. Klik niet op links of bijlagen tenzij u de afzender en de inhoud van het bericht vertrouwt.

Goedemorgen,

Dank voor het toesturen van het voorontwerp bestemmingsplan Middelsee fase 2. Hierbij onze reactie op het vooroverleg voorontwerp bestemmingsplan Middelsee fase 2.

1. Op pagina 19 wordt er onder Waterstructuur ingegaan op de vaarwegen, hier worden de klassen DM en Sloep genoemd. Echter is er in eerdere gesprekken afgesproken dat de vaarroutes DM en Sloep waardig zijn in verband met het beheer van deze vaarroutes. Op pagina 31 worden de DM en Sloep klassen weer genoemd.
2. Op pagina 32 staat het uitgangspunt; Leeuwarden is in 2028 het hart van een bijzonder groen-blauwe regio - in 2028 is Leeuwarden een gemeente waar water, natuur en open ruimte worden gekoesterd. Dit uitgangspunt juichen wij toe en hier zoeken wij graag de samenwerking in op de komende jaren. We hopen dat we dit uitgangspunt ook terug zien tijdens toekomstige ontwikkelingen in de Gemeente.
3. Op pagina 34 wordt er ingegaan op het waternetwerk, de verbinding tussen de Zwette, Middelsee en de Zuidlanden.
  - a. Wat wordt er bedoeld met de verbinding tussen de Wirdumerfeart en het Ald Djip. Er is vandaag de dag een brede verbinding, welke onder druk staat omdat de verbinding mogelijk afgesloten wordt in de Zuidlanden. De verbinding zal dan zuidelijker lopen, richting de Waldwei. Op deze alternatieve route komen meer knelpunten voor, onze voorkeur gaat uit naar de huidige verbinding.
  - b. Een verbinding in westelijke richting (de Swette) betekend dat je onder het spoor door moet en ook het poldergebied in gaat. Hier heb je te maken met verschillende peilen en is er extra boezemkering nodig; hoe kijkt de Gemeente hier tegen aan?
4. Op pagina 35 wordt er ingegaan op energie; bij de aanleg van warmte- en koude opslag zijn er boringen nodig. Hierbij kan veel zout kwelwater vrijkomen, dit vraagt aandacht. Voor lozingen van zout grondwater is een vergunning nodig, waarbij de lozingen ook niet wenselijk zijn voor de waterkwaliteit. Mochten er boring nodig zijn, hoe gaat de Gemeente hier dan mee om? Een alternatief zou aquathermie kunnen zijn, hiervoor hoeft er niet geboord te worden.
5. Op pagina 36 wordt er ingegaan op het parkeerbeleid. Hier zien wij meer mogelijkheden voor half-verharding zoals bijvoorbeeld een waterdoorlatende bestrating. Er kan hier ook gekeken worden naar slimme oplossingen; om bijvoorbeeld het hemelwater op te vangen.

Als er nog vragen zijn hoor ik dit graag,

Vriendelijke groet,

Anna van Houten

Gebiedsadviseur Leeuwarden en Zuidoost Fryslân

Trainee

Werkdagen: ma | di | wo | do

T: 0620951058

Wetterskip Fryslân  
Postbus 36, 8900 AA Leeuwarden  
www.wetterskipfryslan.nl

Van: Herder den, Anne <anne.denherder@leeuwarden.nl>  
Verzonden: dinsdag 17 mei 2022 07:42  
Aan: Info <info@wetterskipfryslan.nl>  
Onderwerp: vooroverleg voorontwerp bestemmingsplan Middelsee fase 2

Goedemorgen,

Wettelijk vooroverleg

Hierbij delen wij u mee dat het bestemmingsplan Leeuwarden - Middelsee fase 2 beschikbaar is in het kader van het wettelijk vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. De link naar het voorontwerpbestemmingsplan staat onderaan deze mail. (Gister via wettransfer verzonden, echter een foutmelding, daarom nu per mail)

Inhoud van het plan

Het bestemmingsplan maakt de bouw van 2175 woningen mogelijk. De wijk Middelsee bestaat uit verschillende deelgebieden met verschillende karakters. De kern van compacte en dichte bebouwing betreft het deel Havenstêd aan het van Harinxmakanaal en Wetterstêd langs de Middelseefaert. Daarnaast bevat de wijk Middelsee een aantal ontspannen uitleggebieden daar omheen.

Behalve de woonfunctie worden er, met name in de voorzieningszone rond de Redbadwei, in een gemengde bestemming, andere functies mogelijk gemaakt. Hierbij wordt gedacht aan maatschappelijke functies, detailhandel en horeca. Door het gebied loopt een robuuste water- en groenstructuur, die weergegeven is op de verbeelding.

Reactie

Uw (eventuele) reactie ontvangen wij graag uiterlijk 17 juni 2022. Dit betreft een beperkte reactietermijn gezien de noodzakelijke voortgang van het plan.

Alvast onze hartelijke dank.

Vriendelijke groeten,

<https://we.tl/t-RIjUVbiGxF>

Anne den Herder | Adviseur Ruimtelijke Ordening  
Sector Duurzame Omgevingskwaliteit | Team Plannen en Vergunningen  
E [anne.denherder@leeuwarden.nl](mailto:anne.denherder@leeuwarden.nl)  
T (058) 233 4093 / 06 525 12 000

Gemeente Leeuwarden  
Oldehoofsterkerkhof 2  
Postbus 21000, 8900 JA LEEUWARDEN  
T 14 058 | [www.leeuwarden.nl](http://www.leeuwarden.nl) | [Twitter](#) | [Facebook](#)



Van: Jeannet Bijleveld <jbijleveld@wetterskipfryslan.nl>  
Verzonden: donderdag 16 juni 2022 14:48  
Aan: Herder den, Anne  
Onderwerp: RE: vooroverleg voorontwerp bestemmingsplan Middelsee fase 2

LET OP: Dit bericht is afkomstig van buiten de organisatie. Klik niet op links of bijlagen tenzij u de afzender en de inhoud van het bericht vertrouwt.

Hoi Anne  
Even ter verduidelijking van punt 1 :

We hebben het hier in het overleg met de gemeente regelmatig over gehad.

Als de routes officieel aangevraagd zouden worden bij de provincie zouden ze bv geen haakse bochten mogen hebben  
Als het een officiële sloepenroute wordt dan zou wetterskip vaarwegbeheerder worden en bij een officiële DM klasse zou de provincie beheerder worden. Dan zouden we uit dien hoofde ook eisen stellen  
Daarom heeft Sigrid steeds aangegeven dat ze niet voor officiële routes van die klasse gingen, maar wel "sloepenroutewaardig" en "DMklasseWaardig" waarbij de gemeente zelf het onderhoud op zich neemt

Jeannet Bijleveld  
Senior planvormer  
Vakgroep Bestuursadvisering, Communicatie en Omgeving

06 - 46172617  
jbijleveld@wetterskipfryslan.nl

Wetterskip Fryslân 058 - 292 2222 | Postbus 36, 8900 AA Leeuwarden  
www.wetterskipfryslan.nl

EN WAT DOEN WE MORGEN MET WATER?

Van: Anna van Houten <avanhouten@wetterskipfryslan.nl>  
Verzonden: donderdag 16 juni 2022 10:57  
Aan: Herder den, Anne <anne.denherder@leeuwarden.nl>  
CC: Jeannet Bijleveld <jbijleveld@wetterskipfryslan.nl>  
Onderwerp: RE: vooroverleg voorontwerp bestemmingsplan Middelsee fase 2

Goedemorgen,

Dank voor het toesturen van het voorontwerp bestemmingsplan Middelsee fase 2. Hierbij onze reactie op het vooroverleg voorontwerp bestemmingsplan Middelsee fase 2.

1. Op pagina 19 wordt er onder Waterstructuur ingegaan op de vaarwegen, hier worden de klassen DM en Sloep genoemd. Echter is er in eerdere gesprekken afgesproken dat de vaarroutes DM en Sloep waardig zijn in verband met het beheer van deze vaarroutes. Op pagina 31 worden de DM en Sloep klassen weer genoemd.
2. Op pagina 32 staat het uitgangspunt; Leeuwarden is in 2028 het hart van een bijzonder groen-blauwe regio - in 2028 is Leeuwarden een gemeente waar water, natuur en open ruimte worden gekoesterd. Dit uitgangspunt

juichen wij toe en hier zoeken wij graag de samenwerking in op de komende jaren. We hopen dat we dit uitgangspunt ook terug zien tijdens toekomstige ontwikkelingen in de Gemeente.

3. Op pagina 34 wordt er ingegaan op het waternetwerk, de verbinding tussen de Zwette, Middelsee en de Zuidlanden.

a. Wat wordt er bedoeld met de verbinding tussen de Wirdumerfeart en het Ald Djip. Er is vandaag de dag een brede verbinding, welke onder druk staat omdat de verbinding mogelijk afgesloten wordt in de Zuidlanden. De verbinding zal dan zuidelijker lopen, richting de Waldwei. Op deze alternatieve route komen meer knelpunten voor, onze voorkeur gaat uit naar de huidige verbinding.

b. Een verbinding in westelijke richting (de Swette) betekent dat je onder het spoor door moet en ook het poldergebied in gaat. Hier heb je te maken met verschillende peilen en is er extra boezemkering nodig; hoe kijkt de Gemeente hier tegen aan?

4. Op pagina 35 wordt er ingegaan op energie; bij de aanleg van warmte- en koude opslag zijn er boringen nodig. Hierbij kan veel zout kwelwater vrijkomen, dit vraagt aandacht. Voor lozingen van zout grondwater is een vergunning nodig, waarbij de lozingen ook niet wenselijk zijn voor de waterkwaliteit. Mochten er boringen nodig zijn, hoe gaat de Gemeente hier dan mee om? Een alternatief zou aquathermie kunnen zijn, hiervoor hoeft er niet geboord te worden.

5. Op pagina 36 wordt er ingegaan op het parkeerbeleid. Hier zien wij meer mogelijkheden voor half-verharding zoals bijvoorbeeld een waterdoorlatende bestrating. Er kan hier ook gekeken worden naar slimme oplossingen; om bijvoorbeeld het hemelwater op te vangen.

Als er nog vragen zijn hoor ik dit graag,

Vriendelijke groet,

Anna van Houten

Gebiedsadviseur Leeuwarden en Zuidoost Fryslân

Trainee

Werkdagen: ma | di | wo | do

T: 0620951058

Wetterskip Fryslân

Postbus 36, 8900 AA Leeuwarden

[www.wetterskipfryslan.nl](http://www.wetterskipfryslan.nl)

College van burgemeester en wethouders  
van de gemeente Leeuwarden  
Postbus 21000  
8900 JA LEEUWARDEN

Leeuwarden, 13 september 2022

Verzonden: **13 SEP. 2022**

Ons kenmerk : 02026837  
Afd./Opgave : Omgevingszaken  
Behandeld door : Omgevingszaken / (058) 292 59 25 of [romte@fryslan.frl](mailto:romte@fryslan.frl)  
Uw kenmerk :  
Bijlage(n) :

Onderwerp : advies vooroverleg bestemmingsplan Middelsee, fase 2

Geacht college,

Op 31 augustus 2022 is bovengenoemd plan ter advisering ontvangen.

De provinciale belangen in het plan geven aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen.

### **Woningbouw**

Het plan maakt de bouw van ruim 2000 woningen mogelijk in het nieuwe stadsdeel aan de zuidkant van de stad. Daarmee levert dit gebied een substantiële bijdrage in de woningbouwopgave van uw gemeente. In de woningbouwafpraak die wij op 5 juli 2022 hebben geaccordeerd is deze ontwikkeling meegenomen.

### **Detailhandel** (cat.2, interpretatie verordening/motivering)

U bent voornemens om alleen kleinschalige vestigingen toe te staan. Wij merken op dat er voor horecagelegenheden geen regels gelden in de Verordening Romte. De regels met betrekking tot detailhandel moeten passen binnen de regels van de Verordening Romte. Voor woonwijken (woonbuurten) geldt op grond van artikel 4.4.2, onder a van de verordening dat detailhandel als onderdeel van een buurtwinkelcentrum is toegestaan, mits wordt gemotiveerd dat dit geen afbreuk doet aan de functionele en ruimtelijke kwaliteit van het bestaande kernwinkelgebied. Uw voornemen om kleinschalige winkelvestigingen toe te staan binnen de bestemming 'Gemengd – 3' zou onder de noemer van een buurtwinkelcentrum toegestaan kunnen worden. Er moet dan wel in de regels worden geborgd dat de vestigingen kleinschalig zijn.

Het bovenstaande is in een ambtelijk overleg dat op 31 augustus 2022 over het bestemmingsplan heeft plaatsgevonden met u besproken. Geadviseerd is om alsnog een maximale oppervlakte per winkeleenheid op te nemen. Eventueel met een afwijkingmogelijkheid. Daarmee wordt het mogelijk te sturen op de gewenste kleinschaligheid. U heeft in het overleg (ambtelijk) aangegeven dat het plan aangepast zal worden. Wij nemen hier nota van.

**Bedrijvigheid** (cat.2, interpretatie verordening/motivering)

In de plantoelichting geeft u aan dat de oppervlakte aan dienstverlening en maatschappelijke functies afneemt en dat daarom geen sprake is van een stedelijke ontwikkeling die verdere onderbouwing behoeft. In het voornoemd ambtelijk overleg is geconcludeerd dat deze stelling nadere uitleg behoeft. U heeft aangegeven dat de toelichting zal worden verduidelijkt. Ook zult u het document van de ladderonderbouwing aanpassen in die zin dat de mogelijkheden van de bestemming Gemengd-3 (voorzieningszone) zullen worden opgenomen.

Binnen de bestemming 'Gemengd – 3' is het mogelijk nieuwe bedrijven toe te staan tot milieucategorie 2. Op grond van de algemene gebruiksregels is theoretisch 3,5 ha aan nieuwe bedrijvigheid toegestaan. In het ambtelijk overleg is er op geattendeerd dat juridisch gezien strijd met artikel 4.1.1 Verordening Romte zou kunnen ontstaan, omdat over deze toevoeging geen afspraken zijn gemaakt in de regionale bedrijventerreinenafspraken. In het ambtelijk overleg is duidelijk geworden dat dat niet uw intentie is. Het verdient aanbeveling deze theoretische mogelijkheid te voorkomen door de regels aan te passen. U heeft aangegeven dit te willen doen. Wij zien met belangstelling de aangepaste regels tegemoet.

**Soortenbescherming** (cat.3, overige provinciale belangen)

In de plantoelichting zijn de resultaten benoemd van het ecologisch onderzoek. Voor een aantal onderdelen (oude kraaiennesten en boomholtes) is nader onderzoek aangekondigd. Tijdens het ambtelijk overleg heeft u aangegeven dat de vervolgonderzoeken inmiddels zijn afgerond en dat ontheffing van de Wet natuurbescherming niet nodig is. Een overzicht van de uitgevoerde onderzoeken zal worden toegevoegd aan de toelichting. De onderzoeken zelf zullen worden opgenomen in de bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan. Wij stemmen hiermee in en zullen de aangepaste toelichting in het ontwerpplan beoordelen.

**Stikstof** (cat.3, overige provinciale belangen)

Op 7 juli 2022 heeft ambtelijk overleg met de provinciale dienst plaatsgevonden over het onderdeel Stikstof in het bestemmingsplan. Geconstateerd is dat stikstof in de schijnwerpers staat, een ingewikkeld onderwerp is met grote maatschappelijke impact. Behalve een juridische afweging dient er een maatschappelijke afweging plaats te vinden. Daartoe is een memo opgesteld waarin is beschreven op welke manier de afweging is gemaakt, welke keuzes daar aan ten grondslag liggen met de kennis van dit moment. Op die manier is later in het planproces duidelijk waarom bepaalde keuzes zijn gemaakt en op basis waarvan.

Op 30 augustus 2022 heeft een tweede ambtelijk overleg plaatsgevonden over de stikstofproblematiek. Uit dit overleg blijkt dat u vooralsnog vast wilt houden aan de benadering "intern salderen".



Wij adviseren voor dit onderwerp niet in te zetten op één redeneerlijn, maar ook alternatieve redeneerlijnen (extern salderen) te onderzoeken en te beschrijven om de uitvoerbaarheid van het plan aan te tonen. Wij verwachten dat de lijn van extern salderen op termijn een juridisch beter begaanbare route zal opleveren. Daarnaast is het aan te bevelen de jurisprudentie goed te blijven volgen. Mogelijk dat het stikstofonderdeel na de verwachte uitspraak over beweiden en bemesten door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in het vierde kwartaal van 2022 opnieuw bekeken moet worden.

Wanneer intern salderen een serieuze optie voor de gemeente blijft dan moet deze keuze ook conform een aantal aandachtspunten worden gemotiveerd. Advies is om daarnaast de optie “extern salderen” als back-up plan nader uit te werken. De komende tijd zal via de ambtelijke lijn contact worden gehouden omtrent de aandachtspunten voor intern (en extern) salderen en om (juridische) ontwikkelingen te volgen.

**Vaarwegen** (cat.3, overige provinciale belangen)

Op de kaart behorend bij het stedenbouwkundig basisplan zijn CZM en DM vaarwegen aangegeven. Dit zijn vaarwegen die in principe bij de provincie in beheer moeten zijn. Wij adviseren om over deze vaarwegen nader afstemming te zoeken bij de provinciale dienst.

**Luchtvaart** (cat.3, overige provinciale belangen)

U heeft contact gezocht met het MCL over de aan- en uitvliegroutes van de helikopter van het MCL. Het plan Middelsee ligt ten opzichte van de helihaven in “de heersende windrichting” en is daarmee een gebied waar veel gevlogen wordt. Voor de huidige en toekomstige bereikbaarheid van de helihaven van het MCL moet, bij een hellingshoek van 4,5%, vanaf grofweg 22 meter hoogte aan de noord-oostkant van de wijk Middelsee tot zo’n 100 meter hoogte aan de zuidkant rekening gehouden worden met de vliegroutes van medische vluchten van en naar het MCL. Naast bouwhoogtes van gebouwen kunnen ook de hoogtes van (tijdelijke) obstakels tijdens de bouwfase de bereikbaarheid van het MCL beïnvloeden.

In het bestemmingsplan Middelsee fase 2 neemt u een zone met hoogtebeperkingen op, ten behoeve van de vliegroute van de helikopter van het MCL. Deze zone zal uitsluitend het noordoostelijke deel van het plangebied betreffen.

In het ambtelijk overleg heeft u aangegeven dat in het ontwerpplan niet 22 meter wordt toegestaan maar 30 meter. Dit naar aanleiding van overleg met MCL. Wij gaan er vanuit dat deze hoogte nader gemotiveerd wordt in het plan. Wij hebben geadviseerd ook nader in te gaan op de geluidsoverlast die de helikopter kan veroorzaken in het gebied. U heeft in het ambtelijk overleg aangegeven dat dit in de toelichting punt van aandacht zal zijn. Uit het overleg met MCL is duidelijk geworden dat in de praktijk een veel hogere aanvliegroute wordt gehanteerd. Daarmee zijn mogelijk conflictsituaties beter te voorkomen en zal er ook minder geluidsoverlast zijn.

Wij zien de aanpassing van de plantoelichting en de regels tegemoet.

Voor het overige geeft het plan aanleiding tot de volgende opmerkingen.

**Cultuurhistorie** (cat.6, juridische kwaliteit)

In het ambtelijk overleg heeft u aangekondigd dat de pas ontdekte historische dubbele spoorwegduiker uit 1868 in het plangebied ligt. In de plantoelichting is hier al op ingegaan, maar dit heeft nog geen vertaling gekregen in het juridische deel van het plan. U heeft aangegeven dat de duiker alsnog zal worden voorzien van de bestemming 'Waarde – Cultuurhistorie'. Wij nemen nota van dit voornemen.

Voor de betekenis van de categorie-aanduiding verwijzen wij naar onze brief van 8 februari 2019, betreffende 'Aanpassing Notitie Inwerkingtreding Verordening Romte Fryslân'.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Fryslân,

drs. A.A.M. Brok, voorzitter

A. Schepers, MSc, secretaris