

## Reactie- en antwoordnota zienswijzen ontwerpbestemmingsplan 'Leeuwarden - Middelsee fase 2'

Het ontwerpbestemmingsplan 'Leeuwarden - Middelsee fase 2' heeft met bijbehorende stukken (o.a. stedenbouwkundig basisplan, beeldkwaliteitplan De Fellingen en beeldkwaliteitplan Wetterstêd Súd) in de periode vanaf 29 september 2022 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn vijf zienswijzen ontvangen.

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

### Zienswijze 1 Fietsersbond

- A. *De Fietsersbond Leeuwarden verzoekt in de zienswijze om de parkeernorm binnen Middelsee fase 2 naar beneden te brengen. Als reden voor dit verzoek geeft de Fietsersbond de noodzaak tot verduurzaming c.q. het creëren van een gezonde leefomgeving en dus de noodzaak om mensen te stimuleren te gaan lopen en fietsen. Daarbij vindt de Fietsersbond het van belang dat de openbare ruimte uitnodigend is ingericht op het gebied van lopen en fietsen, dat er vrijliggende fietspaden en wandelpaden komen, dat de routes "groen" ingericht worden. Ook verzoekt de Fietsersbond de route naar het toekomstige station Werpsterhoek zo in te richten ingericht dat het autogebruik wordt ontmoedigd en het gebruik van de fiets /wandelen gestimuleerd wordt.*
- B. *Daarnaast geeft de Fietsersbond aan het belangrijk te vinden dat parkeerplaatsen van zodanige bestrating worden voorzien dat het de waterbergende capaciteit vergroot en dat het ook vergroenend werkt. Mede hierdoor zal het minder warm worden.*

### Reactie:

- A. De ambities en uitgangspunten met betrekking tot duurzame mobiliteit in Middelsee biedt ruimte om de vigerende parkeernormen naar beneden bij te stellen. Hiermee wordt dus al afgeweken van de gemeentelijke parkeernormen, zoals vastgesteld door de gemeenteraad. In de woongebieden is de auto 'te gast' en geldt langzaam verkeer als de norm, onder andere door toepassing van een snelheidsregime van 15 km/u of 30 km/u. Ook is er sprake van een fijnmazig netwerk van voet- en fietspaden. Door de inzet van het mobiliteitsconcept (o.a. voetganger en fietser op 1, deelmobiliteit, goed openbaar vervoer) wordt autogebruik ontmoedigd.  
Bij de uitgangspunten voor bestemmingsplan Middelsee is derhalve al rekening gehouden met de door de Fietsersbond ingebracht punten. Een volledige uitwerking van het verkeersconcept is opgenomen in hoofdstuk 4.2 van de toelichting van het bestemmingsplan.
- B. De parkeerplaatsen op de parkeerterreinen (buiten de woonstraten) zullen niet worden uitgevoerd in gesloten verharding, maar op een manier waarbij regenwater kan passeren. Hierdoor kan regenwater goed infiltreren in de bodem en krijgt het parkeerterrein een groenere uitstraling.

Conclusie zienswijze 1: deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing in het bestemmingsplan.

### Zienswijze 2 - bewoner

- A. *Indiener verzoekt hun boerderijpand deel uit te laten maken van de Dijktuinen, zoals beschreven in het stedenbouwkundig basisplan. Indiener geeft aan dat de Dijktuinen verschillende woonsferen verbinden en een rol vervullen in het sociale netwerk. Daarnaast kunnen aan de Dijktuinen bijzondere plekken gemaakt worden en zullen highlights aan elkaar geregen worden, zoals het landbouwmuseum en Palsma Zathe. Indiener geeft aan dat, ondanks dat hun boerderijpand een culturele functie vervult en een highlight is, de boerderij niet is opgenomen in de Dijktuinen.*

- B. *Indiener geeft aan dat alle boerderijen in Middelsee onderdeel zijn van de groenstructuur, behalve hun boerderij. Ook om deel uit te maken van de hoofdgroenstructuur zou indiener graag zien dat hun boerderij aan de Dijktuinen wordt toegevoegd.*
- C. *Indiener vindt dat hun boerderij ook onderdeel uit zou moeten maken van de in het stedenbouwkundig basisplan genoemde Hooiwegen omdat hun boerderij ten westen van de oude zeedijk ligt. De functie en uitstraling van de Hooiwegen, zou ook goed passen bij de boerderij van indiener.*

#### Reactie:

- A. *De boerderij van indiener is niet opgenomen in de Dijktuinen omdat het perceel niet direct aan de Dijktuinen is gesitueerd zoals bij de andere objecten waar de indiener naar refereert wel het geval is. Tussen het perceel en de Dijktuinen ligt een te ontwikkelen bouwveld. Bouwveld en het perceel van de indiener maken onderdeel uit van het deelgebied Barrahus. Dit maakt dat de boerderij van indiener niet toegevoegd kan worden aan de Dijktuinen.*
- B. *Enkel boerderijen direct gelegen aan de hoofdgroenstructuur zijn opgenomen in de Dijktuinen. Overijsselseweg 16 is een voormalige boerderij en ligt ook niet aan de groenstructuur en maakt om dezelfde reden geen onderdeel uit van de Dijktuinen.*
- C. *De grens van de Hooiwegen ligt op de oude zeedijk. Dit is niet de Bredyk, maar de Piskhoarnedyk. De Dijktuinen volgt de oude dijkstructuur. De bebouwing ten oosten van de Piskhoarnedyk valt binnen deelgebied Barrahus. Vanuit ruimtelijk oogpunt is het wenselijk dat het betreffende perceel de huidige formele en statige rol blijft vervullen aan de Bredyk. Deze ruimtelijke status is in het basisplan ondersteund door een vrijwaren van een perspectief vanaf de Overijsselselaan op het gebouw en perceel.*

Conclusie zienswijze 2: deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing in het stedenbouwkundig basisplan.

#### Zienswijze 3 - ProRail

Op 1 december 2022 heeft een overleg plaatsgevonden tussen ProRail, gemeente en Rho adviseurs. Het doel van het gesprek was de zienswijze te bespreken om te onderzoeken of de gemeente de punten op de juiste manier heeft geïnterpreteerd. Ook een oplossingsrichting is besproken.

- A. *Parkeernorm. ProRail geeft aan dat zolang wordt voorzien in meerdere parkeerplaatsen per huishouden (zowel bij de woning als verderop in de wijk), het niet waarschijnlijk is dat nieuwe bewoners kiezen voor lopen en fietsen naar het station en/of reizen met de trein. ProRail geeft aan dat juist een provinciehoofdstad het aan zou moeten durven om een lagere parkeernorm te koppelen aan dit verdere duurzame plan voor de wijk Middelsee. Hierbij noemt ProRail als voorbeeld een parkeernorm van 1,0 voor het gehele plangebied, dus maximaal 1 auto per huishouden.*
- B. *De loop- en fietsbereikbaarheid van station Werpsterhoeke. ProRail geeft aan dat station Werpsterhoeke een grote kans is voor de duurzame bereikbaarheid van de wijk Middelsee. Dat zou een reden zijn om de loop- en fietsbereikbaarheid te beschrijven in dit bestemmingsplan, ook al valt het station buiten het plangebied van dit bestemmingsplan.*
- C. *Stedenbouwkundige keuzes bereikbaarheid station. ProRail heeft eerder aangegeven de locatiekeuze van de sportvelden niet geschikt te vinden. Dit zorgt ervoor dat bewoners, die ten opzichte van het station aan de andere zijde van de sportvelden wonen, verder moeten lopen of fietsen naar het station. Bovendien zou dit een sociaal onveiligere route met zich meebrengen. Vanuit het nabijheidsbeginsel is het dus beter om niet de sportvelden maar de woningen nabij het station te realiseren.*
- D. *Punt A, B en C dragen volgens ProRail ook bij aan de leefbaarheid, duurzaamheid, verkeersveiligheid, ruimte voor andere omgevingsopgaven als energietransitie en klimaatadaptatie, inclusiviteit/brede welvaart.*
- E. *Trillingen. Met betrekking tot trillingen veroorzaakt door het treinverkeer geeft ProRail aan dat in het kader van het trillingsonderzoek te kort is gemeten. Eén trein van ieder type zou niet voldoende zijn. De enige manier om vast te stellen dat die ene gemeten trein in voldoende mate representatief is, is door meer treinpassages over een langere periode te*

*meten. Daarnaast onderbouwt het trillingsrapport niet op welke manier de aanleg van een wal en de ophoging van het land zou leiden tot een reductie van trillingen. Om die redenen vindt ProRail dat er wel degelijk aanleiding is om aan de uitkomsten van het onderzoek te twijfelen. ProRail verzoekt alsnog zorgvuldig onderzoek uit te voeren.*

#### Reactie:

- A. Er dient rekening gehouden te worden met het feit dat de treinreizigers deels ook van aanvullend busvervoer afhankelijk zijn, de dekkingsgraad daarvan in Friesland is helaas niet zodanig dat het openbaar vervoersysteem voor alle doelgroepen een optie is. De auto zal hierdoor een belangrijke rol in de vervoersbehoefte blijven spelen. Wel is in de opzet van Middelsee het concept deelmobiliteit meegenomen, waardoor de behoefte tot autobezit zo veel mogelijk beperkt kan worden.
- Daarnaast dient opgemerkt te worden dat de verkeersstructuur in Middelsee zodanig is dat voor langzaam verkeer rechtstreekse routes worden gecreëerd terwijl auto's moeten omrijden. Hierdoor is de reistijdverhouding bij interne verplaatsingen in de wijk gunstig voor langzaam verkeer, dit zou bij interne verplaatsingen het gebruik van de auto moeten ontmoedigen.
- De parkeernorm voor Middelsee is al lager dan de huidige parkeernormen die gelden in Leeuwarden. ProRail spreekt over een parkeernorm van 1,0 voor het gehele plangebied. Er kan echter niet gesproken worden van een algemene parkeernorm voor woningen omdat verschillende types woningen verschillende parkeernormen hebben. Sommige zijn hoger dan 1 en andere lager dan 1.
- Alle parkeerplaatsen in de wijk boven de norm van 1,0 worden op overloopparkerterreinen en/of hubs aangelegd, waardoor deze locaties op termijn ook anders ingevuld kunnen worden zodra het station Werpsterhoeke functioneert en de autodruk daardoor afneemt.
- B. In het plan is beschreven dat gestreefd wordt naar een fijnmazig netwerk voor langzaam verkeer, ook richting het toekomstige station Werpsterhoeke.
- Er is een fietssnelweg/doorfietsroute dwars door het plangebied Middelsee van noord naar zuid, met een fietstunnel onder de doorgaande aoringstructuur. Deze route door het plangebied sluit aan op snelle fietsroutes over de brug de stad in en via fietstunnels onder knooppunt Werpsterhoeke in zuidelijke/zuidwestelijke richting. Er zijn bestaande oost-west fietsverbindingen met 3 tunnels onder de invalsweg (Overijsselselaan). Tevens is er nog een te realiseren zuidelijk gelegen fietstunnel oost - west met een ongelijkvloerse passage ter hoogte van de Overijsselselaan voor de verbinding van Techum/De Klamp/Unia met het station.
- Er zal derhalve sprake zijn van een goede loop- en fietsbereikbaarheid van het station Werpsterhoeke.
- C. Diverse belangen voor de stedenbouwkundige opzet en het functioneren van dit nieuwe stadsdeel zijn in een eerder stadium uitgebreid overwogen en afgewogen. Dit heeft geleid tot het "Ontwikkeldkader Middelsee-de Werp" met de sportfaciliteiten op deze locatie langs het spoor. De nabijheid van woningen ten gunste van voorzieningen in Middelsee speelt in deze afweging een rol.

In het traject van de realisatie van het station Werpsterhoeke is door de NS in 2020 een pino-analyse uitgevoerd op basis van het plan uit genoemd ontwikkeldkader (met de sportvelden op de locatie zoals nu in het bestemmingsplan opgenomen). Op basis van het eindbeeld ontstaat voldoende reizigersstroom/vervoerspotentieel om een station te rechtvaardigen (positief qua exploitatie).

De ontwikkeling van het gebied direct rondom het toekomstige station is geen onderdeel van het voorliggende bestemmingsplan. Maar dat is wel het gebied wat in de meest gunstige invloedscirkel, qua vervoerswaarde, van het station gelegen is. De programmering voor dat gebiedsdeel moet nog vastgesteld worden. Woningbouw is daarbij één van de kansrijke functies/programma; ook en juist voor het nut van het station.

- D. Ons inziens is in het plan de leefbaarheid, duurzaamheid en verkeersveiligheid geborgd. Er wordt een robuuste groenstructuur gerealiseerd waarbij ook duurzaamheids- en klimaatadaptieve maatregelen worden getroffen. Dit staat beschreven in het stedenbouwkundig basisplan. De verkeersveiligheid wordt geborgd door het langzaamverkeer te scheiden van het autoverkeer en kruispunten zorgvuldig in te richten. Fietsers en voetgangers staan op 1, auto volgt daarna. Dat is duidelijk zichtbaar in de opzet en structuur van de wijk. De wijk wordt gasloos, waardoor er sprake is van energietransitie (van gas naar volledige elektriciteit). Inclusiviteit uit zich in de verschillende woningtypes. De voorzieningszone is globaal centraal in het plan gesitueerd, waardoor deze voor alle bewoners snel en goed bereikbaar is. Ons inziens zijn de door ProRail aangedragen punten voldoende geborgd in dit plan.
- E. Er zal aanvullend trillingsonderzoek plaatsvinden. Echter, dat onderzoek zal pas uitgevoerd worden zodra het terrein bouwrijp gemaakt is en opgehoogd is. Dan is er sprake van een definitieve situatie met betrekking tot de ondergrond en zetting. Een meting op dat moment geeft betere informatie over mogelijke trillingshinder voor de te realiseren woningen. Om te borgen dat dit onderzoek na vaststelling van het bestemmingsplan plaatsvindt, wordt een voorwaardelijke verplichting in de regels opgenomen voor de te bouwen woningen in een zone van 100 meter vanuit het spoor. De toelichting zal worden aangepast in die zin dat de aanvullende regeling zal worden uitgelegd.

De volgende voorwaardelijke verplichting zal worden opgenomen in de regels van de woonbestemming, waarbij de eerste regel ziet op trillingsonderzoek op gebouwniveau. De tweede regel op maaiveldniveau. Als uit het trillingsonderzoek op maaiveldniveau blijkt dat de trillingen binnen de normen blijven, dan stopt de onderzoeksverplichting. Voldoe je hier niet aan, dan moeten berekeningen uitgevoerd worden op gebouwniveau. Hiervoor is de eerste regel opgenomen.

De formulering van de voorwaardelijke verplichting luidt als volgt:

#### 15.2.1 Voorwaardelijke verplichting

- a. Het bouwen van bouwwerken is alleen toegestaan binnen de aanduiding 'overige zone - aandachtsgebied trillingen' wanneer uit een (dynamische) berekening van de trillingssterkte blijkt dat er wordt voldaan aan de streefwaarden voor woningen in nieuwe situaties voor herhaald voorkomende trillingen zoals bedoeld in de Meet- en beoordelingsrichtlijn "Hinder voor personen in gebouwen" (Stichting Bouwresearch, geactualiseerde versie 2002).
- b. In afwijking van lid a. is het bouwen van bouwwerken binnen de aanduiding 'overige zone - aandachtsgebied trillingen' toegestaan indien uit trillingsonderzoek blijkt dat de trillingssterkte op maaiveldniveau voldoet aan de streefwaarden voor woningen in nieuwe situaties voor herhaald voorkomende trillingen zoals bedoeld in de Meet- en beoordelingsrichtlijn "Hinder voor personen in gebouwen" (Stichting Bouwresearch, geactualiseerde versie 2002).

Conclusie zienswijze 3: deze zienswijze leidt tot een aanpassing in het bestemmingsplan in die zin dat in de regels een voorwaardelijke verplichting wordt opgenomen met betrekking tot het uitvoeren van trillingsonderzoek en dat deze regeling in de toelichting wordt uitgelegd.

#### Zienswijze 4 - Provincie Fryslân

Op 1 december 2022 heeft een overleg plaatsgevonden tussen Provincie Fryslân en gemeente. Het doel van het gesprek was de zienswijze inhoudelijk te bespreken. Ook is besproken of de voorgestelde manier van beantwoorden van de zienswijze, aanvaardbaar is voor de provincie.

- A. *De zienswijze van Provincie Fryslân gaat in op het onderwerp stikstof. Provincie Fryslân geeft aan, in de lijn van de overlegreactie, van mening te zijn dat extern salderen een betere optie zou zijn dan intern salderen. In het plan Middelsee is de systematiek van intern salderen gehanteerd. Intern salderen zou lastiger te onderbouwen zijn omdat de provincie aangeeft dat een deel van de gronden van Middelsee fase 2 nu al bouwrijp gemaakt zou worden. Extern salderen zou betekenen dat stikstofrechten voor circa € 50.000,- aangekocht zouden moeten worden, dit zou een vermindering van de veestapel met 60 koeien betekenen.*
- B. *Vervolgens geeft de provincie aan dat de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State op 2 november jl. een uitspraak heeft gedaan over de algemene vrijstelling voor bouw- en aanlegactiviteiten van de stikstofuitstoot. De provincie geeft aan kennis genomen te hebben van de berekeningen en geeft aan in te kunnen stemmen met de berekeningen. De toelichting van het bestemmingsplan moet nog wel aangepast worden in die zin dat de consequenties van het vervallen van de algemene vrijstelling voor bouw- en aanleg in de plantoelichting verwerkt moet worden.*
- C. *De provincie geeft aan dat er een nieuwe versie van de Aerius-calculator verwacht wordt op 22 november 2022 en dat het wijs is de berekeningen (opnieuw) uit te voeren met deze nieuwe versie. Hierin worden namelijk nieuwe stikstofgevoelige gebieden geïntroduceerd.*
- D. *De provincie concludeert in te kunnen stemmen met het bestemmingsplan Leeuwarden - Middelsee fase 2 indien:
 
  - a. *In de plantoelichting, conform de uitspraak van 2 november 2022, de stikstofeffecten van de bouw- en aanlegfase van het plan worden onderbouwd (punt B hiervoor beschreven);*
  - b. *De stikstofberekeningen geactualiseerd worden door deze uit te voeren met de nieuwste versie van de Aerius-calculator waarvan de verwachte releasedatum 22 november 2022 is (punt C hiervoor beschreven).**

#### Reactie:

- A. 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” (bijgevoegd bij het bestemmingsplan) 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 hierop 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 (of rechten) uitkopen, zorgt naar verwachting voor veel onnodige en niet terechte 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.
 Overigens wordt er in het plangebied van Middelsee fase 2 nog niets bouwrijp gemaakt. In 2019 is een omgevingsvergunning verleend (Omgevingsvergunning Leeuwarden - Grondwerk Middelsee). Deze vergunning wordt nu uitvoering gegeven. Daarnaast wordt er een gronddepot ingericht, waarvoor ook een separate vergunning is verleend.
- B. De uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State van 2 november jl. over de algemene vrijstelling voor bouw- en aanlegactiviteiten van de stikstofuitstoot is bij ons bekend. De gevolgen hiervan zullen worden verwerkt in het bestemmingsplan en beschreven in de toelichting.
- C. Het is ons bekend dat er een nieuwe versie van de Aerius-calculator aan komt, waarin de rekensystematiek is aangepast. Ten behoeve van de aangepaste rekenmethode is een veegbesluit genomen. Hierin staan de aanpassingen die doorgevoerd gaan worden in de nieuwe Aerius calculator die eind januari 2023 wordt verwacht. Het is echter mogelijk de informatie uit het veegbesluit handmatig in te voeren in de huidige calculator en vervolgens de berekening uit te voeren, waarmee voldaan wordt aan de gewijzigde eisen. Deze

berekening is uitgevoerd. De uitkomst wijzigt niet ten opzichte van de eerdere berekening, waardoor het bestemmingsplan uitvoerbaar is op het gebied van stikstof.

- D. Zoals hiervoor onder punt B en C omschreven, zal er tegemoet gekomen worden aan de door de provincie ingebrachte punten.

Conclusie zienswijze 4: deze zienswijze leidt tot een aanpassing in het bestemmingsplan in die zin dat:

- de toelichting wordt aangepast in die zin dat de gevolgen van de uitspraak van de Raad van State van 2 november jl. wordt verwerkt in de toelichting (bouwphase opnemen en motiveren); en
- er aangepaste berekeningen (Aerius-calculator) worden toegevoegd als bijlage bij de toelichting.

#### Zienswijze 5 - naburige grondeigenaar

- A. *Indiener verzoekt (in de zienswijze en in een aanvulling daarop) de gronden in een deel van “Boksumerhoeke” van een ruimere bestemming te voorzien. De bestemming in het ontwerpbestemmingsplan is Woongebied en Groen. Specifiek verzoekt hij wonen met veestalling en aangrenzend weiland mogelijk te maken.*

#### Reactie

- A. Er heeft een gesprek plaatsgevonden met indiener van de zienswijze. Hierin heeft hij zijn ideeën toegelicht. Een deel van de gronden van indiener zullen worden gebruikt voor een ontwikkeling van een derde partij, waardoor hij minder gronden tot zijn beschikking heeft voor zijn vee en zijn veestalling.
- Het tijdelijk huren van gronden in het plangebied van Middelsee fase 2 behoort tot de mogelijkheden, die met indiener besproken zijn. Zodra het door indiener bedoelde deel van de wijk “Boksumerhoeke” ontwikkeld wordt, komen de woonkavels van “Boksumerhoeke” op de markt. Indiener zou een kavel kunnen kopen om er een woning op te bouwen. De combinatie met het houden van vee zal niet mogelijk zijn. Dit betekent namelijk dat er in een zone van 50 à 100 m rond de veehouderij geen andere woningen gebouwd kunnen worden. Dat is qua gewenste functionele invulling niet de opzet van het plan Middelsee fase 2, waarin met name woningbouw mogelijk wordt gemaakt. Daarnaast is het vanuit de exploitatieopzet niet verantwoord. Om die redenen zal het bestemmingsplan Middelsee fase 2 niet aangepast worden om een veehouderij mogelijk te maken.

Conclusie zienswijze 5: deze zienswijze leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan

#### Conclusie:

Zienswijze 3 en 4 leiden tot een aanpassing in het bestemmingsplan.