

Inspraak- en overlegnota bestemmingsplan Transferium Drachten Oost

Het voorontwerp bestemmingsplan Transferium Drachten Oost heeft van 21 augustus tot en met donderdag 17 september 2015 ter inzage gelegen voor inspraak.

In het rapport 'Een visie op het OV voor Smallingerland' uit 2012 is geschetst dat Drachten door verbetering van de kwaliteit en bereikbaarheid voor busverkeer, meer moet gaan profiteren van de centrale ligging. Een nieuw transferium aan de oostzijde van Drachten, in de omgeving van de knoop N31-A7, is daarvoor een belangrijk middel. Dit transferium geeft ook kansen om bussen (Q-liners) te laten halteren die Drachten nu niet aandoen.

Het nieuwe transferium Drachten-Oost wordt gerealiseerd bij de afslag Drachten aan de N31. De ligging is zeer strategisch nabij de kruising van wegen en in de nabijheid van belangrijke bestemmingen zoals het kantorenpark en het leerpark. Het nieuwe transferium wordt het nieuwe centrale busknooppunt voor Drachten dat de stad ontsluit met de regio.

Om deze ontwikkeling mogelijk te maken is een nieuw bestemmingsplan in procedure gebracht.

De vragen en opmerkingen worden hieronder per inspreker behandeld.

Aanvullend is er een inloopmoment geweest op 18 augustus 2015.

Indiener	Samenvatting	Gemeentelijke reactie
1. Provincie Fryslân, 1 september 2015	<p>1. Op zichzelf past de aanleg van het transferium bij de locatie Ureterp-Vallaat in de provinciale visie op de routing van het openbaar vervoer. Over de exacte locatie en de inrichting loopt evenwel nog een discussie met u, o.a. met betrekking tot kosten.</p> <p>Eén van de mogelijkheden om dit nadeel terug te brengen, is het uitsluitend aan de noordkant van de rotonde situeren van een fietspad. Een fietspad aan de zuidzijde betekent extra wachttijd voor de lijndiensten (fietsers hebben in Drachten voorrang) en extra verkeersonveiligheid, doordat bus en fietsverkeer elkaar kruisen. Als een fietspad aan de noordzijde andere, aanvullende maatregelen nodig maakt, dan zijn die qua kosten af te wegen ten opzichte van genoemde nadelige exploitatie van het openbaar vervoer.</p>	<p>Er is geen discussie meer met de provincie over de locatie. Ambtelijke afspraak met de provincie is dat het fietspad langs het Ureterpvallaat aan de zuidkant blijft. Hierdoor hoeft fietsverkeer niet de op- en afritten van de N31 over te steken. In het ontwerp van het Ureterpvallaat treffen we wel voorbereidingen voor de aanleg van een verkeerslicht voor fietsers bij de fietsoversteek over de Zonnedauw. In de spits springt dit verkeerslicht op rood bij nadering van een bus. Daardoor heeft de bus vrije doorgang. Of dit verkeerslicht ook daadwerkelijk gerealiseerd wordt hangt af van (1) eventuele vragen van OV-maatschappijen bij de lopende aanbestedingsprocedure of van (2) de monitoring van de verkeerssituatie als het transferium in gebruik is.</p>
	<p>2. Over de inrichtingsschets van het transferium is eerder opgemerkt dat de voorgestelde rij-richting onlogisch is. Voorgesteld is om dit om te draaien, waarmee de bussen bovendien aan de buitenzijde kunnen halteren en daarmee een meer directe relatie hebben met</p>	<p>Ambtelijke afspraak met de provincie is om de rijrichting niet om te draaien. Nadeel hiervan is namelijk dat overstappende passagiers een grotere afstand (en dus tijd) moeten afleggen om bij de aansluitende bus te komen. Daarnaast bestaat het gevaar dat passagiers tussen de</p>

	voetgangers/fietsers (die hoeven dan niet over te steken). Als alternatief is meegegeven dat, als dit niet mogelijk is, om de in- en uitrit naar het terrein verder uit elkaar te brengen en de afstand tot de rotonde te vergroten. Deze aanbevelingen zijn in het ontwerp niet of nauwelijks terug te vinden.	halterende bussen door gaan lopen, dwars over het transferium. De uitwerking van de entree van het transferium is een ontwerpogave. Hier wordt de provincie nauw bij betrokken.
2. Provincie Fryslân, 16 september 2015	1. Wij gaan er van uit dat de schets van het Transferium Drachten Oost (gestuurd per mail door de heer De Schiffart op 4 september 2015) wordt opgenomen in het definitieve bestemmingsplan in plaats van de schets die is opgenomen in het voorontwerp bestemmingsplan. Concreet gaat dit om de aanpassing van de bufferruimte voor de bussen (van 3 naar 4 à 5) en toevoeging van het servicepunt in de chauffeursruimte.	De nieuwe schets wordt opgenomen in het bestemmingsplan. De bufferruimte is inmiddels in de meest recente schetsen al opgerekt naar 4 bufferplekken voor 15 m bussen. In deze ruimte kunnen ook 5 bussen van 12 meter staan. Het servicepunt wordt meegenomen in het ontwerp voor de chauffeursruimte.
3. Brandweer Fryslân	1. Brandweer Fryslân ziet geen noodzaak om bij dit voorontwerpbestemmingsplan opmerkingen te plaatsen.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.
4. VVE De Pleats en De State	1. Wij realiseren ons dat het voorontwerpbestemmingsplan Transferium Drachten- Oost, dat tot 17 september 2015 ter inzage ligt, alleen gaat over het transferium, niet over de herinrichting van de Ureterpfallaet. Wij hebben getracht ons zoveel mogelijk te beperken tot het transferium. Het valt desondanks niet geheel uit te sluiten dat een aantal zaken die wij noemen, betrekking zullen hebben op de Ureterpfallaet. Wilt u deze in elk geval beschouwen als een "meedenken" bij de kwaliteit van de besluitvorming.	Wij zullen zoveel mogelijk antwoord geven op uw vragen, ondanks het feit dat niet alle vragen betrekking hebben op het voorontwerp bestemmingsplan.
	2. Er zal sprake zijn van een 'geluidzone' die ook te verwachten toekomstig verkeerslawaaï zal moeten afschermen. De huidige verkeersintensiteit lijkt echter al niet in beeld gebracht, recente cijfers hierover hebben we in het bestemmingsplan niet aangetroffen. Voor zover bekend, is er in elk geval geen meetapparatuur op het Ureterpvallaet waargenomen de afgelopen tijd. De te verwachten toename van verkeersbewegingen en de verschuiving van de weg-as richting appartementen van de drie Tjaarda-flats, geeft ons inziens een toename van geluidsoverlast, mogelijk zelfs in de verdere	Voor het gemeentelijk verkeersmodel 2020 is geteld en dit is als basis voor de berekeningen gebruikt. Voor de prognose in 2025 zijn de intensiteiten uit het verkeersmodel jaarlijks opgehoogd met 1% ("autonome groei"). In de berekeningen van de effecten is voor 2025 uitgegaan van de nieuwe ligging van de weg en de gewijzigde rotonde. Bij die berekeningen wordt de huidige situatie vergeleken met die over 10 jaar. Uit de berekeningen blijkt dat het geluid op de woningen door die wijzigingen (het realiseren van het transferium) toeneemt met minder dan 1 dB. Dit is niet waarneembaar omdat het verkeer op de Ureterpvallaet dit geluid nu al overstemt. De toename is daarmee

	toekomst een onaanvaardbare geluidsdruk. Nu al is het verkeer duidelijk hoorbaar in de woningen van "de Pleats" en "de Stins". Graag uw reactie hierop.	aanvaardbaar.
	3. Toezending van de rapportage m.b.t. geluidseffecten.	U heeft de rapportage inmiddels ontvangen. Daarnaast is de rapportage als bijlage opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan, die op onze website te vinden is.
	4. Op welk moment is sprake van overschrijding van richtlijnen m.b.t. geluidseffecten?	De toename van het wegverkeer moet meer dan 2 dB zijn (1.5 dB) om te kijken of voldaan wordt aan de waarden uit de Wet geluidhinder. Dat is hier niet het geval, dus gelden er geen normen vanuit de Wet geluidhinder. Voor het geluid van het Transferium zelf gelden geen wettelijke grenzen. Om toch inzicht te hebben in de geluidseffecten hebben wij dat laten berekenen (zie rapport bedoeld onder 4.3).
	5. Indien sprake is van overschrijding, welke eventuele beschermende maatregelen worden genomen?	N.v.t.
	6. Wie draagt de kosten van deze eventuele beschermende maatregelen?	N.v.t.
	7. De luchtkwaliteit zal als gevolg van brandstofuitstoot van (wachtende) auto's alsmede van de te verwachten verkeerstoename naar verwachting sterk achteruitgaan, mede ook veroorzaakt door verdubbeling + verschuiving van ca 3,5 m van het wegtracé richting woningen van "De Pleats" en "de Stins". In de hoofdstukken 4.2 (Wegverkeerslawaaier), 4.3 (Milieuhinder) en 4.4 (Luchtkwaliteit), wordt geen rekening gehouden met feit dat al het extra verkeer (auto's, maar ook de 712 extra verkeersbewegingen door lijndiensten per 24 uur) op ongeveer 40-50m afstand van de flat over de Ureterpvalleat zullen rijden. Geluid en luchtproblematiek beperkt zich daarmee niet uitsluitend tot het Transferium. Graag uw reactie hierop.	Er wordt voldaan aan de geldende regelgeving voor luchtkwaliteit en geluid. Zie ook het antwoord onder 4.2. In de rapportages is de toename van het wegverkeer op de Ureterpvalleat als gevolg van het transferium meegenomen.
	8. Toezending van de rapportage m.b.t. milieuhinder.	U heeft de rapportage inmiddels ontvangen. Daarnaast is de rapportage als bijlage opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan, die op onze website te vinden is.
	9. Waarom komt de heringerichte Ureterpvalleat (met meer banen en sneller verkeer) ca. 3,50 meter bij de flats te liggen?	De rotonde Ureterpvalleat-N31-Lavendelheide wordt een dubbelstrookse rotonde. Deze rotonde heeft ook een dubbelstrookse afrit nodig voor het verkeer dat Drachten in

		<p>gaat. Het wegvak met deze dubbele rijstroken is al zo veel mogelijk van de flats af geprojecteerd. Het fietspad aan de zuidzijde van het Ureterpvallaat ligt zo veel mogelijk tegen de sloot aan. Vanuit daar is het wegprofiel opgebouwd met fietspad-tussenberm-rijbaan-middenberm-rijbaan. Al met al betekent dit inderdaad dat de rijbaan van het Ureterpvallaat ca. 3,5 meter dichterbij de flats komt te liggen.</p> <p>Op dit moment wordt nog onderzocht in hoeverre de dubbelstrookse afrit ingekort kan worden, zodat deze eerder overgaat in een enkelstrookse rijbaan. Daarmee zou de rijbaan (deels) niet dichterbij de flat komen, maar op dezelfde plek als de huidige ligging.</p>
	<p>10. Door u word o.a. beoogd risicovolle situaties van verkeerstechnische aard te vermijden. In dit verband het volgende: door de weefvakkenstructuur direct voor de appartementencomplexen is er een toename van stilstaand verkeer te verwachten op de toegangswegen naar het Ureterpvallaat. Met andere woorden: er zal - vergeleken bij de huidige situatie - slechts sprake zijn van het verschuiven van opstoppingen richting ter hoogte van de flats. Gevolg is dat verkeer vanuit de wijk niet of nauwelijks kan invoegen tijdens de spits. Reeds nu is het tijdens de spits al moeilijk in te voegen op de rotonde bij het Ureterpvallaat/Tjaarda-Donia.</p> <p>Het tweerichtingsfietspad (dat voorrang krijgt op de rotonde) zal straks ook bijdragen aan eventuele opstoppingen; afslaand verkeer naar het transferium ondervindt last van fietsers die de doorgang bemoeilijken, Gevolg: de toch al kleine rotonde raakt vol en vertraagt het verkeer op beide aanrijdroutes. Men zal zoeken naar sluiproutes.</p> <p>De doorstroming van het verkeer zal ook belemmerd worden door bussen die van en naar het Transferium gaan. Veel busverbindingen van het "van Knobelsdorffplein" in Drachten zullen naar het nieuw te bouwen transferium gaan, er komt dus ter plaatse veel meer busverkeer. Daardoor</p>	<p>Voor het beoordelen van de toekomstige verkeerssituatie is een verkeerssimulatie opgesteld. Hierbij is op detailniveau de toekomstige verkeersafwikkeling beoordeeld.</p> <p>Uit deze simulatie komt naar voren dat het verkeer in het hele ontwerp goed afgewikkeld wordt, dus ook op de rotonde Ureterpvallaat-Tjaarda-Zonnedauw. Zowel in de ochtend- als avondspits ontstaan geen structurele afwikkelingsproblemen. Incidenteel is in de ochtendspits bij de rotonde Ureterpvallaat - Zonnedauw sprake van enige wachtrijvorming op de westtak van de Ureterpvallaat, maar deze lost snel weer op.</p> <p>De analyse leert dat er met de voorgestelde oplossing geen sprake zal zijn van opstoppingen of een verschuiving hiervan.</p> <p>Voor wat betreft de zorgen over opstoppingen als gevolg van voorrang voor fietsers en extra busverkeer verwijzen wij naar antwoord 1.1</p>

	<p>verwachten wij een veel grotere passagiersstroom van en naar de busverbindingen t.o.v. huidige situatie. Effecten van de toestroom van leerlingen afkomstig van de leercampus op de Splitting, zijn ook nog niet eens meegenomen. Graag uw reactie hierop.</p>	
	<p>11. Waarom worden de huidige enkelbaanrotondes bij de flats ook niet uitgevoerd als turborotondes? Dit zou namelijk de toenemende verkeersdruk kunnen verlichten.</p>	<p>De verkeerssimulatie die is uitgevoerd laat zien dat het verkeer goed wordt afgewikkeld op de rotonde Ureterpvalleat-Tjaarda-Zonnedauw. Daarmee is er voor ons geen aanleiding om ook deze rotonde uit te voeren als turborotonde.</p>
	<p>12. Op de huidige weg wordt vaak snel gereden. Ons inziens zal het verbreden van de weg op minder drukke tijden gaan leiden tot nog sneller rijden dan nu al het geval is. Bent u bereid snelheidsremmende maatregelen te nemen?</p>	<p>Wij treffen op het Ureterpvalleat geen aanvullende snelheidsremmende maatregelen. Het Ureterpvalleat is een zogenaamde gebiedsontsluitingsweg. Op gebiedsontsluitingswegen is een goede doorstroming op de wegvakken vereist, maar op kruispunten heeft een vlotte uitwisseling van verkeer de prioriteit. Met het ontwerp voor de Ureterpvalleat voldoen we aan dit principe. Hierbij passen we de ontwerprichtlijnen van het CROW toe. Verschil met de huidige situatie is dat de rijbaan van het Ureterpvalleat ook aan de zijde van de middenberm in de banden zal liggen. Daar waar sprake is van dubbele rijstroken wordt wegmarkering aangebracht. In combinatie met ook de laanbeplanting levert dit een visuele versmalling op, waardoor mogelijk de snelheid wordt beperkt. Op minder drukke momenten zullen er wel, net als nu, weggebruikers zijn die te hard rijden. Qua inrichting kunnen we daartegen geen aanvullende maatregelen nemen.</p>
	<p>13. De ontsluiting op de dubbelbaanse Ureterpvalleat is niet logisch. Ons inziens is het beter de ontsluiting op de Lavendelheide en dan vervolgens via de turborotonde plaats te laten vinden. Bent u bereid deze mogelijkheid te onderzoeken?</p>	<p>Zie antwoord op vraag 4.10. Gezien de resultaten van de verkeerssimulatie is het niet nodig om al het autoverkeer van/naar het kantorenpark via de Lavendelheide te sturen. Ook vanuit het oogpunt van calamiteiten is het niet wenselijk om maar 1 ontsluitingsroute te hebben. Dit geldt zowel voor hulpdiensten als voor het reguliere verkeer.</p>
	<p>14. Onze verwachting is dat fietsers, die over het schelpenpad uit noordelijke richting komen, via de fietsbrug de nieuwe weg zullen oversteken richting het nieuwe fietspad. De "uitrit" Ureterpvalleat naar de nieuwe weg nodigt als het ware hiertoe uit. Hoe kan dit worden</p>	<p>Fietsers vanuit noordelijke richting die over het bruggetje gaan (en v.v.) zullen om moeten rijden via de rotonde Ureterpvalleat-Tjaarda. Over het pad tussen deze brug en de rotonde met de Tjaarda mag gewoon gefietst worden. Dit wordt geen voetpad. Het oversteken van het Ureterpvalleat</p>

	tegengegaan?	gaan we hier tegen door hier een 'vlinderheuvel' aan te leggen. Dit is een lage heuvel met veel bloemen en kruiden. Hierdoor wordt het minder aantrekkelijk om hier over te steken.
	15. Aan de noordzijde van het Ureterpvallaat wordt het fietspad verwijderd. Over de brug van de vijver loopt nu een fietsroute, die abrupt wordt afgesloten. De oversteek naar de overzijde (richting Van der Valk en woningen) vervalt. Waar moet een fietser nu langs?	Zie antwoord 4.14.
	16. Ons inziens zal te weinig parkeergelegenheid (auto's en fietsen) bij het nieuwe transferium gerealiseerd worden. Hierdoor zal men van de parkeerplaatsen bij de flats gebruik gaan maken, hetgeen tegenwoordig trouwens al ook al gebeurt. En dan is het transferium nog niet gebouwd. Kunt u in het bestemmingsplan méér parkeerplekken opnemen dan nu gepland?	We onderzoeken nog in hoeverre we het aantal parkeerplaatsen kunnen vergroten. Overigens blijft er richting het parkeren van Van der Valk een doorsteek bestaan, waardoor dubbelgebruik van die parkeerplaatsen mogelijk is. Voor het fietsparkeren houden we op dit moment rekening met 200 plaatsen, maar in het ontwerp van de fietsenstalling houden we er rekening mee dat we dit eenvoudig kunnen verdubbelen, mocht dit nodig zijn.
	17. Het plaatsen van bomen langs het wegtracé kan in de toekomst de ontvangst door schotelantennes op de lagere verdiepingen van de flat "de Pleats" aantasten. Welke instantie is hiervoor aanspreekpunt?	De gemeente kan bij de aanleg van groen geen rekening houden met de aanwezigheid van schotelantennes. Het is uw eigen verantwoordelijk om te bepalen of u gebruik maakt van een schotelantenne of niet.
	18. Doordat de afstand voetpad tot de flats kleiner wordt en daarmee ook de bestaande oevers moeten worden "afgeroomd" (waterpartij wordt vrijwel gehalveerd), loopt met name de privacy op de balkons van "de Pleats" gevaar. Wilt u dit aspect meenemen in het definitieve bestek?	De bestaande wateroevers blijven zoals ze nu zijn. Het nu ingetekende schelpenpad loopt dicht langs het water om een aantrekkelijke looproute te maken. De balkons hangen ruim boven het voetgangersniveau op de derde bouwlaag. Je kijkt dus op de voetgangers. Er is in die zin nauwelijks enig reëel (oog)contact te verwachten. De afstand balkonvoetpad is op het meest nabije punt overigens 30 m. Op die afstand worden details niet waargenomen.
	19. De fietsroute "De kunstroute rondom het centrum van Drachten" eindigt abrupt op de brug (fietspad stopt en voetpad begint). Zijn er mogelijkheden deze route op een aantrekkelijke manier te laten vervolgen?	Zie antwoord 4.14.
	20. We hebben zorg om mogelijke overlast van mensen die bij het transferium moeten wachten c.q. rond hangen. Welke mogelijkheden zijn er dit tegen te gaan?	In het integraal veiligheidsbeleid is beschreven hoe wij omgaan met overlast. Wanneer en hoe er wordt omgegaan met overlast wordt bepaald op het moment dat er overlast plaatsvindt. Daarnaast proberen wij met de inrichting van het terrein

		overlast te voorkomen. Dit gebeurt in de vorm van voldoende openheid van beplanting op maaiveldniveau en voldoende verlichting rondom het gebouw. Daarnaast zal er sociale controle zijn door het handhaven van de ingang van Van der Valk.
5. Wetterskip Fryslân	<p>Voor het plan hebben wij een wateradvies opgesteld met kenmerk WFN1511630. In de waterparagraaf in de Toelichting zijn de adviezen uit deze brief niet opgenomen. In bijlage 2 bij de toelichting is het wateradvies ook niet opgenomen. Graag zouden wij zien dat in de Toelichting het verstuurd advies wordt verwerkt.</p> <p>In het hoofdstuk beleid in de Toelichting wordt in paragraaf 3.3.3 verwezen naar het Integraal Waterbeheerplan Friese Waterschappen. Dit is een oud waterbeheerplan. In 2009 is een nieuw Waterbeheerplan vastgesteld voor de periode 2010-2015 met de titel "Wetter jout de romte kwaliteit". Dit waterbeheerplan is op dit moment nog van toepassing. Wij zouden graag zien dat paragraaf 3.3.3 op basis hiervan geactualiseerd wordt.</p>	E.e.a. wordt aangepast in het ontwerpbestemmingsplan.

Bijlage 1: Ingekomen reacties

INGEKOMEN

03 SEP 2015

SMALLINGERLAND

provinsje fryslân
provincie fryslân

postbus 20120
8900 hm leeuwarden
tweebaksmarkt 52
telefoon: (058) 292 59 25
telefax: (058) 292 51 25

College van burgemeester en wethouders
van de gemeente Smallingerland
Postbus 10000
9200 HA DRACHTEN

www.fryslan.nl
provincie@fryslan.nl
www.twitter.com/provfryslan

Leeuwarden, 1 september 2015

Verzonden, **02 SEP. 2015**

Ons kenmerk : 01242502
Afdeling : Stêd en Plattelân
Behandeld door : A.H. van Dijk / (058) 292 55 36 of a.h.vandijk@fryslan.frl
Uw kenmerk :
Bijlage(n) :

Onderwerp : voorontwerpbestemmingsplan Transferium Drachten Oost

Geacht college,

Op 21 augustus 2015 is bovengenoemd plan ter advisering ontvangen.

Het plan geeft aanleiding voor de volgende opmerking.

Locatie en inrichting (cat.3, overige provinciale belangen)

Op zichzelf past de aanleg van het transferium bij de locatie Ureterp-Vallaat in de provinciale visie op de routing van het openbaar vervoer. Over de exacte locatie en de inrichting loopt evenwel nog een discussie met u.

Vanuit het beleidsveld Openbaar Vervoer is overleg geweest over dit plan met u en de betrokken busmaatschappijen. Voor de locatie van een transferium heeft de provincie een voorkeur voor een ligging direct bij de aansluitingen van de A7. Bij de nu gekozen locatie is sprake van extra rijtijd en de daarbij horende meerkosten in de exploitatie. Het wordt daarom van belang gevonden om de exploitatienadelen zoveel mogelijk te beperken. Het gaat namelijk op jaarbasis om een significante kostenpost (zie de vele aankomsten/vertrekken en het grote belang van het transferium in de concessie Zuidoost Fryslân), die elk jaar terugkomt. Het transferium betekent ook meerkosten voor het OV-bureau Drenthe Groningen. Eén van de mogelijkheden om dit nadeel terug te brengen, is het uitsluitend aan de noordkant van de rotonde situeren van een fietspad. Een fietspad aan de zuidzijde betekent extra wachttijd voor de lijndiensten (fietsers hebben in Drachten voorrang) en extra verkeersonveiligheid, doordat bus en fietsverkeer elkaar kruisen. Als een fietspad aan de noordzijde andere, aanvullende maatregelen nodig maakt, dan zijn die qua kosten af te wegen ten opzichte van genoemde nadelige exploitatie van het openbaar vervoer.

Over de inrichtingsschets van het transferium is eerder opgemerkt dat de voorgestelde rijrichting onlogisch is. Voorgesteld is om dit om te draaien, waarmee de bussen bovendien

aan de buitenzijde kunnen halteren en daarmee een meer directe relatie hebben met voetgangers/fietsers (die hoeven dan niet over te steken). Als alternatief is meegegeven dat, als dit niet mogelijk is, om de in- en uitrit naar het terrein verder uit elkaar te brengen en de afstand tot de rotonde te vergroten. Deze aanbevelingen zijn in het ontwerp niet of nauwelijks terug te vinden.

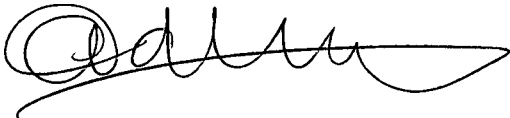
Ik ga er vanuit dat in vervolgoverleg nadere afspraken kunnen worden gemaakt.

Het plan geeft voor het overige geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Voor de betekenis van de categorie aanduiding verwijs ik naar de brief van Gedeputeerde Staten van 25 november 2014, inzake "Geactualiseerde afspraken en werkwijze Wro per 25 november 2014", nummer 1175956.

Hoogachtend,

Namens het college van Gedeputeerde Staten,



Mw. drs. C.T. de Vries
Hoofd Team Ruimte
Afdeling Stêd en Plattelân

Burgemeester en Wethouders van
Smallingerland
Postbus 10.000
9200 HA DRACHTEN

Leeuwarden, 16 september 2015
Verzonden,

Ons kenmerk : 01247143
Afdeling : Stêd en Plattelân
Behandeld door : Jan Knorren / (058) 292 51 40 of j.knorren@fryslan.frl
Uw kenmerk :
Bijlage(n) : 1. mail

Onderwerp : Reactie voorontwerp Transferium Drachten Oost

Geacht College,

In reactie op het voorontwerp Transferium Drachten Oost merken wij op dat wij er van uitgaan dat de schets van het Transferium Drachten Oost die uw medewerker de heer De Schiffart in zijn e-mail van 04/09/2015, 14.45 uur, (zie bijlage) aan ons heeft toegestuurd wordt opgenomen in het definitieve bestemmingsplan in plaats van de schets die is opgenomen in het Voorontwerp Bestemmingsplan.

Concreet gaat het dan om de aanpassing van de bufferruimte voor de bussen die in de voorontwerpschets ruimte voor 3 bussen laat zien in plaats van de benodigde 4 a 5 bufferplekken en toevoeging van het servicepunt in de chauffeursruimte.

Hoogachtend,

Namens het college van Gedeputeerde Staten,



dhr. C. Dijkman
hoofd Team Verkeer Vervoer

Knorren, Jan

Van: Schiffart, S. de <s.de.schiffart@smallingerland.nl>
Verzonden: vrijdag 04 september 2015 14:45
Aan: Knorren, Jan; Akker, Cor van den
CC: Poortenaar, I.
Onderwerp: RE: Tekening transferium Drachten Oost
Bijlagen: schetsvoorstel Transferium Drachten_04092015.pdf

Hoi Jan, Cor,

Bijgevoegd de tekening met op diverse plekken tekstuele toelichting.

Over de RO-procedure: Het voorontwerp-bestemmingsplan ligt nu ter inzage tot 18 september. Na het verwerken van de reacties wordt het ontwerpbestemmingsplan voor 6 weken ter inzage gelegd voor zienswijzen. Daarna worden de stukken voorgelegd aan de gemeenteraad ter besluitvorming. Zonder grote bezwaren kan het bestemmingsplan dan eind februari 2016 worden vastgesteld door de gemeenteraad. Hierna kan nog beroep worden ingesteld bij de Raad van State.

Een servicepunt gaan we opnemen in het gebouwtje met de chauffeursruimte. Zal gaan om een ruimte met bureau, stroomaansluiting en een aparte buitendeur.

In de RO-procedure wordt dit meegenomen als een loketfunctie alleen voor OV-gerelateerde zaken. Denk hierbij aan kaartverkoop, informatieverstrekking. Horeca, of verkoop van koffie/broodjes of iets dergelijks is hier niet toegestaan.

Voor de chauffeursruimte vragen we straks huur. Deze huur moet volgens de Wet Markt en Overheid marktconform zijn. Om deze huur te bepalen hebben we een taxatie en inzicht in de exploitatiekosten nodig. En dat kan nu nog niet, omdat het gebouwtje er nog niet is. Naast de huur, moet de gebruiker ook zelf gas/water/elektra betalen.

Groeten Sander

Van: Knorren, Jan [mailto:j.knorren@fryslan.frl]
Verzonden: woensdag 2 september 2015 15:47
Aan: Schiffart, S. de
Onderwerp: RE: Tekening transferium Drachten Oost

Hoi Sander,

Nog wat terugkoppeling . Wat betreft omvang houden we voor nu op 8 halteplaatsen en 5 bufferplaatsen. Daarnaast is gisteren besproken om de tekening inderdaad bij de nvi te doen. Er zijn daarbij nog wel een paar vragen. Het gaat om de punten;

- Heb je ook een tekening met een legenda?
- Wat kunnen we melden over de ro-procedure/termijnen?
- In de nvi is een vraag gesteld over de beschikbaarheid van een servicepunt (informatie/verkooppunt) op nabij Vallaat. Nu meen ik me te herinneren dat er is gesproken dat dit mogelijk bij Van der Valk kan. Als hier geen harde afspraken over zijn gemaakt is het wel handig om toch een kleine ruimte te reserveren in het chauffeursgebouw of de ruimte voor de reizigers. Dit hoeft overigens niet veel meer te zijn dan een stroomaansluiting, ruimte voor een bureautje en een folderkast en een toegangsdeur waar reizigers door naar binnen kunnen. Vraag is of dit verkooppunt nu al in de ro-procedure moet of later gewoon nog kan toegevoegd.
- Verder heb ik nog de vraag of jullie straks in de uiteindelijke situatie huur voor de chauffeursruimten zouden willen rekenen. Het is nu namelijk wel het moment om dat aan te geven.

Ik hoop dat je me daar uiterlijk vrijdag as. uitsluiting/toelichting over/op kunt geven. Vragen? Dan weet je me te vinden.

Met vriendelijke groet,
Jan Knorren

provinsje fryslân
provincie fryslân 
Tweebaksmarkt 52 (zoekersadres)

.....
Tink oan it miljeu foar 't jo beslute dizze mail te printsjen / Denk oan het milieu voor u besluit deze mail te printen
.....

Van: Schiffart, S. de [<mailto:s.de.schiffart@smallingerland.nl>]
Verzonden: dinsdag 01 september 2015 12:01
Aan: Brethouwer, Wim; Knorren, Jan
CC: Poortenaar, I.
Onderwerp: Tekening transferium Drachten Oost

Hoi Wim, Jan,

Zoals jullie weten is de inloop voor de verbetering van Ureterpvalleat en de realisatie van het Transferium Drachten Oost geweest.

In principe kunnen deze tekeningen ook bij de stukken voor de nieuwe OV-concessie gevoegd worden (voor zover dat nog niet was gebeurd).

Bijgevoegd vinden jullie de meest recente overzichtstekening van zowel het transferium als de maatregelen aan het Ureterpvalleat. Deze mag verstrekt worden aan de verschillende partijen.

Ed van de Zee gaf vorige week tijdens ons reguliere OV-overleg aan dat, in relatie tot hetgeen in het PvE voor de nieuwe concessie staat, een transferium met 8 halteplaatsen en 3 bufferplekken te klein zou zijn. Dit is natuurlijk een situatie die we niet kunnen hebben. Als straks de nieuwe concessie ingaat, moet het niet zo zijn dat al op de eerste dag blijkt dat het transferium te klein is.

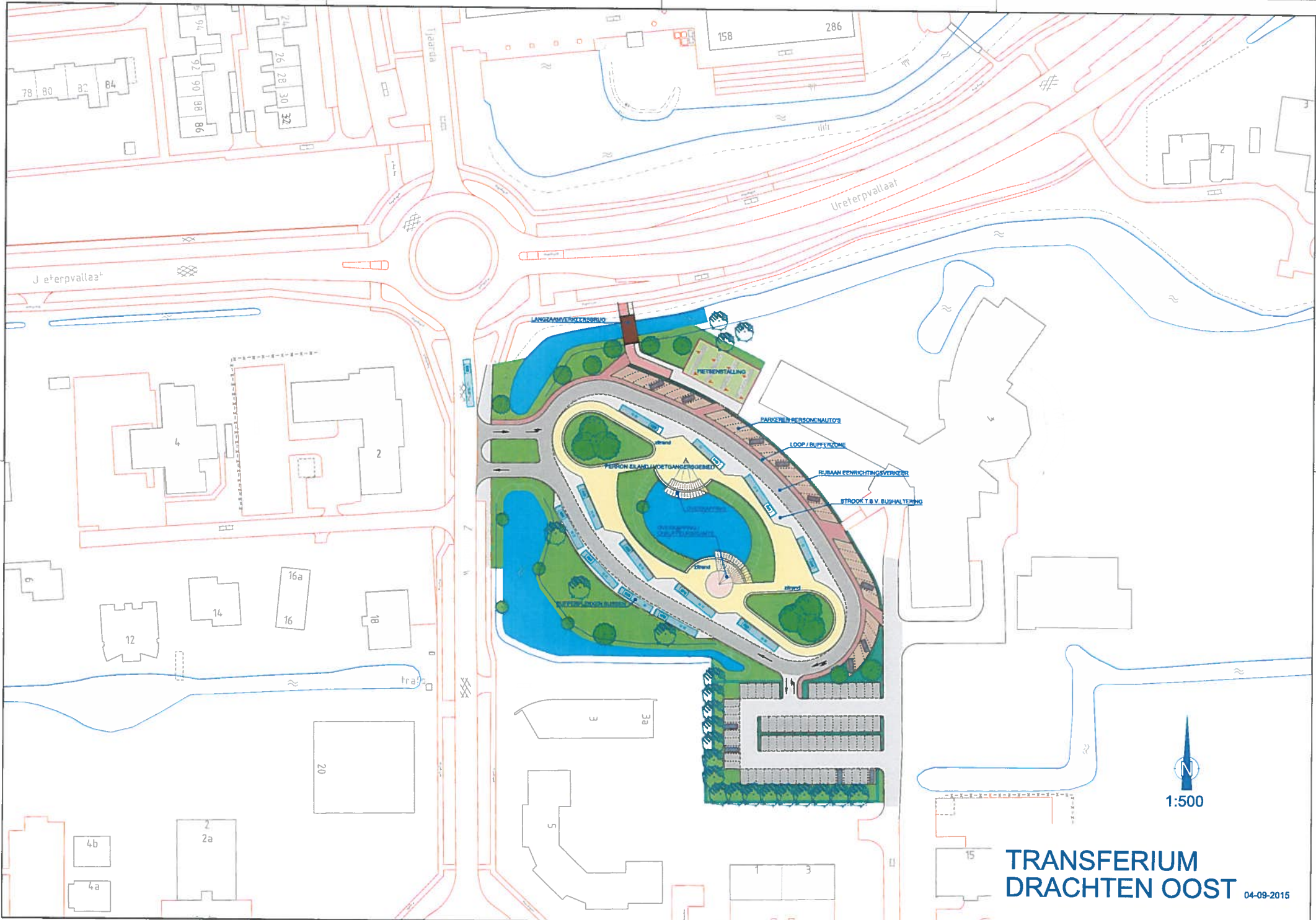
Naar mijn idee hebben we het aantal benodigde halteplaatsen en bufferplekken goed afgestemd met jullie en ook met de verschillende andere partijen. De basis hiervoor is de werksessie van 3 april 2014 geweest die werd geleid door Mobycon (zie ook bijgevoegd verslag). Dit is later nog vastgelegd in het PvE voor het transferium. Vooralsnog ga ik er dan ook van uit dat het ontwerp wat we nu hebben voldoende is. Mochten er bij jullie toch twijfels zijn, dan hoor ik dat graag zo spoedig mogelijk. Dan hebben we gezamenlijk een groot probleem op te lossen.

Mei freonlike groetnis

Sander de Schiffart
Beleidsmedewerker Verkeer en Vervoer

Gemeente Smallingerland
0512-581234 | www.smallingerland.nl

Drachten | Smallingerland



1:500

**TRANSFERIUM
DRACHTEN OOST**

04-09-2015

BRANDWEER

Fryslân

INGEKOMEN
18 SEP 2015
SMALLINGERLAND



Gemeente Smallingerland
college van burgemeester en wethouders
ter attentie van E. de Haan
Postbus 10000
9200 HA DRACHTEN

Postbus 612
8901 BK LEEUWARDEN
T 088 22 99 666
F 088 22 99 661
I www.brandweefryslan.nl
E info@brandweefryslan.nl

Datum	16 september 2015	Behandeld door	R.J.J. de Groot
Onze referentie	UIT/15005044/BRW/BR/RB	Doorkiesnummer	088 22 98 914
Uw referentie		E-mail	r.degroot@brandweefryslan.nl
Uw brief van	21 augustus 2015	Bijlagen	0

Onderwerp Advies bestemmingsplan Transferium Drachten Oost

Geacht college,

Op 21 augustus 2015 heeft u ten behoeve van het overleg ingevolge artikel 3.1.1 van het Besluit op de ruimtelijke ordening aan ons het voorontwerpbestemmingsplan Transferium Drachten Oost toegezonden, met de vraag eventuele opmerkingen aan u te richten.

Externe veiligheid

Brandweer Fryslân ziet geen noodzaak om bij dit voorontwerpbestemmingsplan opmerkingen te plaatsen. Dit omdat er geen risicovolle activiteiten zoals bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) op het plangebied van invloed zijn.

De aanwezigheid van de Rijksweg A7 is in deze situatie geen obstakel aangezien deze op meer dan 350 meter afstand is gelegen en er geen kwetsbare objecten mogelijk worden gemaakt in het plan.

Digitale veiligheidstoets

Om te beoordelen of een plan ter advisering aan Brandweer Fryslân moet worden voorgelegd, verzoeken wij u om gebruik te maken van de digitale veiligheidstoets (www.veiligheidstoets.nl). Een uitdraai van het advies van de digitale veiligheidstoets is reeds per mail aan u toegezonden.

Repressief advies

Brandweer Fryslân heeft de mogelijkheid een repressief advies 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 bereikbaarheid, de beschikbaarheid van bluswater en de opkomsttijden.

Aangezien de ontwikkeling geen nadelige gevolgen heeft op de basisbrandweezorg, ziet Brandweer Fryslân af van de mogelijkheid tot het geven van een repressief advies.

Meiïnoar foarút





BRANDWEER

Fryslân

Mocht u naar aanleiding van bovenstaande nog vragen hebben, dan kunt u contact opnemen met R. de Groot van het Specifiek Domein Risicobeheersing, te bereiken via 088 – 229 8914 .

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

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

ing. G.C. Kuntz
afdelingshoofd Brandweer Noordwest Fryslân



Gezamenlijke besturen Vereniging van Eigenaren
"de Pleats" en "de State"

INGEKOMEN

16 SEP 2015

SMALLINGERLAND

Correspondentieadres:

Sjibren Sijsma
Tjaarda 310
9202 KW Drachten
s.sijtsma67@gmail.com /06-505227556

Drachten, 15 september 2015

College Burgemeester & Wethouders Smallingerland
Postbus 10.000
9200 HA Drachten

Onderwerp: zienswijze voorontwerp-bestemmingsplan Transferium Drachten-Oost

Geacht College,

Graag maken wij gebruik van het recht een zienswijze in te dienen met betrekking tot bovenvermeld voorontwerp tot een bestemmingsplan.

De inloopbijeenkomst in Hotel Van der Valk op 18 augustus hebben wij bezocht. Uit de toelichting is ons gebleken dat u alle reacties verwerkt en eventueel het ontwerp aanpast in het nog te verschijnen bestek. Met dit schrijven willen wij graag een bijdrage leveren tot de onderhavige besluitvorming. **Wij verzoeken u te reageren op het door ons gestelde en - zo mogelijk - een antwoord te geven op de vragen. Zou u tevens willen voldoen aan de vermelde verzoeken?**

Wij realiseren ons dat het voorontwerp- bestemmingsplan Transferium Drachten- Oost, dat tot 17 september 2015 ter inzage ligt, alleen gaat over het transferium, niet over de herinrichting van de Ureterpfallaet. Wij hebben getracht ons zoveel mogelijk te beperken tot het transferium. Het valt desondanks niet geheel uit te sluiten dat een aantal zaken die wij noemen, betrekking zullen hebben op de Ureterpfallaet. Wilt u deze in elk geval beschouwen als een "meedenken" bij de kwaliteit van de besluitvorming.

Graag verwijzen naar de bijlage. Deze heeft in hoofdzaak betrekking op het document d.d. 21-07-2015 'voorontwerp, toelichting en bijlagen, regels en verbeelding' (auteurs: Bugel & Haijema Adviseurs), hoofdstuk 4 planologische randvoorwaarden.

Mocht u nog vragen hebben, dan kunt u altijd contact opnemen met de heer Sjibren Sijsma. Dank alvast voor uw beantwoording.

Met vriendelijke groet,

Michael van den Bosch

penningmeester "de Pleats"



Sjibren Sijsma

voorzitter "de State"



Bijlage: zienswijze voorontwerp-bestemmingsplan Transferium Drachten-Oost

Zienswijze voorontwerp-bestemmingsplan Transferium Drachten-Oost

4.2.wegverkeerslawaaï

Er zal sprake zijn van een 'geluidzone' die ook te verwachten toekomstig verkeerslawaaï zal moeten afschermen. De huidige verkeersintensiteit lijkt echter al niet in beeld gebracht, recente cijfers hierover hebben we in het bestemmingsplan niet aangetroffen. Voor zover bekend, is er in elk geval geen meetapparatuur op het Ureterpvallaat waargenomen de afgelopen tijd. De te verwachten toename van verkeersbewegingen en de verschuiving van de weg-as richting appartementen van de drie Tjaarda-flats, geeft ons inziens een toename van geluidsoverlast, mogelijk zelfs in de verdere toekomst een onaanvaardbare geluidsdruk. Nu al is het verkeer duidelijk hoorbaar in de woningen van "de Pleats" en "de Stins".

Verzoek 1

Graag uw reactie hierop.

Verzoek 2

toezending van de rapportage m.b.t. geluidseffecten – die overigens medio augustus nog niet gereed was.

Vraag 1 a

Op welk moment is er sprake van overschrijding van richtlijnen in dezen?

Vraag 1 b

Indien sprake van overschrijding, welke eventuele beschermende maatregelen worden genomen?

Vraag 1 c

Indien sprake van overschrijding, wie draagt de kosten van deze eventuele beschermende maatregelen?

4.4 Luchtkwaliteit

De luchtkwaliteit zal als gevolg van brandstofuitstoot van (wachtende) auto's alsmede van de te verwachten verkeerstoename naar verwachting sterk achteruitgaan, mede ook veroorzaakt door verdubbeling + verschuiving van ca 3,5 m van het wegtracé richting woningen van "De Pleats" en "de Stins". In de hoofdstukken 4.2 (Wegverkeerslawaaï), 4.3 (Milieuhinder) en 4.4 (Luchtkwaliteit), wordt geen rekening gehouden met feit dat al het extra verkeer (auto's, maar ook de 712 extra verkeersbewegingen door lijndiensten per 24 uur) op ongeveer 40-50m afstand van de flat over de Ureterpvallaat zullen rijden. Geluid en luchtproblematiek beperkt zich daarmee niet uitsluitend tot het Transferium.

Verzoek 3

Graag uw reactie hierop.

Verzoek 4

Toezending van de rapportage m.b.t. milieuhinder – die overigens medio augustus nog niet gereed was.

Vraag 2 a

Waarom komt de heringerichte Ureterpvallaat - met meer banen + sneller verkeer - ca 3.5m dicht bij de flats te liggen?

4.5 externe veiligheid

Door u word o.a. beoogd risicovolle situaties van verkeerstechnische aard te vermijden. In dit verband het volgende: door de weefvakkenstructuur direct voor de appartementencomplexen is er een toename van stilstaand verkeer te verwachten op de toegangswegen naar het Ureterpvallaat. Met andere woorden: er zal - vergeleken bij de huidige situatie - slechts sprake zijn van het verschuiven van opstoppingen richting ter hoogte van de flats. Gevolg is dat verkeer vanuit de wijk niet of nauwelijks kan invoegen tijdens de spits. Reeds nu is het tijdens de spits al moeilijk in te voegen op de rotonde bij het Ureterpvallaat/Tjaarda-Donia.

Het tweerichtingsfietspad (dat voorrang krijgt op de rotonde) zal straks ook bijdragen aan eventuele opstoppingen: afslaand verkeer naar het transferium ondervindt last van fietsers die de doorgang bemoeilijken, Gevolg: de toch al kleine rotonde raakt vol en vertraagt het verkeer op beide aanrijdroutes. Men zal zoeken naar sluiproutes.

De doorstroming van het verkeer zal ook belemmerd worden door bussen die van en naar het Transferium gaan. Veel busverbindingen van het "van Knobelsdorffplein" in Drachten zullen naar het nieuw te bouwen transferium gaan, er komt dus ter plaatse veel meer busverkeer. Daardoor verwachten wij een veel grotere passagiersstroom van en naar de busverbindingen t.o.v. huidige situatie. Effecten van de toestroom van leerlingen afkomstig van de leercampus op de Splitting, zijn ook nog niet eens meegenomen.

Verzoek 5
Graag uw reactie hierop.

Vraag 3 a
Waarom worden de huidige enkelbaanrotondes bij de flats ook niet uitgevoerd als turborotondes? Dit zou namelijk de toenemende verkeersdruk kunnen verlichten.

Vraag 3 b
Op de huidige weg wordt vaak snel gereden. Ons inziens zal het verbreden van de weg op minder drukke tijden gaan leiden tot nog sneller rijden dan nu al het geval is. Bent u bereid snelheidsremmende maatregelen te nemen?

Vraag 3 c
De ontsluiting op de dubbelbaanse Ureterpvalleat is niet logisch. Ons inziens is het beter de ontsluiting op de Lavendelheide en dan vervolgens via de turborotonde plaats te laten vinden. Bent u bereid deze mogelijkheid te onderzoeken?

Vraag 3 d
Onze verwachting is dat fietsers, die over het schelpenpad uit noordelijke richting komen, via de fietsbrug de nieuwe weg zullen oversteken richting het nieuwe fietspad. De "uitrit" Ureterpvalleat naar de nieuwe weg nodigt als het ware hiertoe uit. Hoe kan dit worden tegengegaan?

Vraag 3 e
Aan de noordzijde van het Ureterpvalleat wordt het fietspad verwijderd. Over de brug van de vijver loopt nu een fietsroute, die abrupt wordt afgesloten. De oversteek naar de overzijde (richting Van der Valk en woningen) vervalt. Waar moet een fietser nu langs?

Vraag 3 f
Ons inziens zal te weinig parkeergelegenheid (auto's en fietsen) bij het nieuwe transferium gerealiseerd worden. Hierdoor zal men van de parkeerplaatsen bij de flats gebruik gaan maken, hetgeen tegenwoordig trouwens al ook al gebeurt. En dan is het transferium nog niet gebouwd. Kunt u in het bestemmingsplan méér parkeerplekken opnemen dan nu gepland?

Overige vragen:

Vraag 4
Het plaatsen van bomen langs het wegtracé kan in de toekomst de ontvangst door schotelantennes op de lagere verdiepingen van de flat "de Pleats" aantasten. Welke instantie is hiervoor aanspreekpunt?

Vraag 5
Doordat de afstand voetpad tot de flats kleiner wordt en daarmee ook de bestaande oevers moeten worden "afgeroomd" (waterpartij wordt vrijwel gehalveerd), loopt met name de privacy op de balkons van "de Pleats" gevaar. Wilt u dit aspect meenemen in het definitieve bestek?

Vraag 6

De fietsroute "De kunstroute rondom het centrum van Drachten" eindigt abrupt op de brug (fietspad stopt en voetpad begint). Zijn er mogelijkheden deze route op een aantrekkelijke manier te laten vervolgen?

Vraag 7

We hebben zorg om mogelijke overlast van mensen die bij het transferium moeten wachten c.q. rond hangen. Welke mogelijkheden zijn er dit tegen te gaan?

BugelHajema Adviseurs
T.a.v. mevrouw N. Linthorst
Balthasar Bekkerwei 76
8914 BE LEEUWARDEN

Leeuwarden, 23 juni 2015
Bijlage(n):

Ons kenmerk: WFN1511630
Tel: 058-292 2816 / R. Tamminga

Cluster Plannen
Uw kenmerk: 20150615-2-11107



Onderwerp:
Wateradvies bustransferium Drachten-Oost

Geachte mevrouw Linthorst,

Op 15 juni 2015 is door u een digitale watertoets doorlopen voor het realiseren van een nieuw bus transferium te Drachten. Op dit plan is de normale watertoetsprocedure van toepassing. Deze brief vormt het wateradvies voor het hierboven genoemde plan.



Figuur 1, overzicht locatie

Leidraad Watertoets

In de Leidraad Watertoets staan de uitgangspunten waarmee het nodig is om rekening te houden bij het ontwikkelen van ruimtelijke plannen. Daarnaast staat in de Leidraad achtergrondinformatie over de verschillende onderwerpen en informatie over hoe u het wateradvies kunt verwerken in het ruimtelijke plan. De Leidraad Watertoets is te raadplegen op onze website: www.wetterskipfryslan.nl/watertoets.

Veilig

Dit aspect is niet van toepassing op het plan.

Voldoende

Toename verhard oppervlak²

Wetterskip Fryslân hanteert het uitgangspunt dat een toename van verhard oppervlak² van meer dan 200m² gecompenseerd moet worden door waterberging aan te leggen. U geeft aan dat het bestaande verhard oppervlak afneemt. Voor voorliggend plan hoeft dan ook geen compensatie te worden gerealiseerd.

Waar de mogelijkheid zich voordoet ziet Wetterskip Fryslân graag dat de nieuwe verharding zoveel mogelijk wordt afgekoppeld of wordt uitgevoerd met een waterbergende verharding (een bestrating die hemelwater bergt, zuivert en vertraagd afvoert).

Drooglegging³

Bij het realiseren van bebouwing en het aanleggen van de verharding is het nodig om rekening te houden met voldoende drooglegging om bijvoorbeeld opdrijven van verharding te voorkomen. We adviseren voor bebouwing met kruipruimte een drooglegging van 1,10 m en voor bebouwing zonder kruipruimte een drooglegging van 0,70 m gerekend vanaf de te realiseren bovenkant vloer. Ook voor verharding adviseren wij een drooglegging van 0,70 m.

Het plangebied ligt in een peilgebied met een vast peil van +0,80 m NAP⁴. De geschatte gemiddelde maaiveldhoogte ligt tussen de +3,00 m NAP en de +2,40 m NAP. Wij adviseren u om bij het bepalen van de aanleghoogte rekening te houden met de droogleggingsnorm.

Schoon

Afvalwater- en regenwatersysteem

Om het aantal overstortingen van rioolwater en de belasting van rioolwaterzuiveringen te beperken, is het uitgangspunt om regenwater en rioolwater zoveel mogelijk gescheiden af te voeren.

In geval van dit bouwplan kunt u het hemelwater afkomstig van verhard oppervlak, onder bij *Waterkwaliteit* in deze brief genoemde voorwaarden, lozen op het oppervlaktewater.

Wanneer u onderhoudswerkzaamheden aan het rioelstelsel uit gaat voeren dan verzoeken wij u de kansen te benutten om daken van woningen en gebouwen en verharding af te koppelen van de

¹ Verhard oppervlak: Alle oppervlakten zoals daken, trottoirs en wegen worden gerekend onder de noemer verhard oppervlak.

³ De drooglegging is de afstand tussen waterpeil in de sloot en het maaiveld. Voor woningen wordt voor het maaiveld de bovenkant van de vloer genomen.

⁴ Dit vastgestelde peil is een streefpeil. Het werkelijke peil is als gevolg van opstuwning en de weersomstandigheden niet altijd gelijk aan het streefpeil.

riolering, waarbij de afstromende neerslag wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater. Daken van woningen en gebouwen beschouwen wij als schone tot licht verontreinigde oppervlakken. Hiervoor geldt dat u deze rechtstreeks op het oppervlaktewater kunt afkoppelen. Bij ondergrondse afkoppeling via een verzamelleiding dient u bemonsteringsvoorzieningen toe te passen om foutaansluitingen te kunnen voorkomen of te kunnen detecteren. Ook parkeerterreinen/wegen kunt u afkoppelen wanneer hier geen extra vervuilende activiteiten plaatsvinden (markt e.d.).

Ten aanzien van plannen voor het afkoppelen van hemelwater op het oppervlaktewater verzoeken wij u deze plannen af te stemmen met het waterschap. Hiervoor kunt u contact opnemen met de mevrouw H. Grasman. Wijzigingen aan het rioolstelsel van het betreffende rioleringsgebied dient u door te geven aan Wetterskip Fryslân. Hiervoor kunt u contact opnemen met de heer H. J. Kiewiet.

Lozen van afvalwater

U geeft aan dat bij realisatie van de plannen sprake is van een toename van lozing van water op het oppervlaktewater. Om te weten of u voor een lozing van overtollig hemelwater vanaf het bus transferium naar het oppervlaktewater met een melding kunt volstaan of een vergunning nodig hebt kunt u contact opnemen met Cluster Vergunningverlening van Wetterskip Fryslân. Meer informatie over de watervergunning en de meldingsplicht vindt u onder *Waterwet* in deze brief.

Uitbreiding van het rioolstelsel

Mogelijk is een uitbreiding van het rioolstelsel onderdeel van het plan. Wijzigingen aan het rioolstelsel van het betreffende rioleringsgebied dient u door te geven aan Wetterskip Fryslân. Hiervoor kunt u contact opnemen met Cluster Waterzuivering van Wetterskip Fryslân.

Waterkwaliteit

Om een goede waterkwaliteit te realiseren is het nodig dat u voorkomt dat milieubelastende stoffen in het oppervlaktewater terecht komen. De bouwwijze en onderhoudstechniek moeten emissievrij zijn. Ook is het nodig dat u bouwt met milieuvriendelijk en duurzaam materiaal.

Vervolg

Waterwet

Voor alle activiteiten in en nabij het watersysteem, waaronder het lozen van afvalwater op het oppervlaktewater, het onttrekken van grondwater of het aanbrenge van een wijziging in het watersysteem, dient u een vergunning aan te vragen of een melding te doen bij Wetterskip Fryslân. Op onze website (www.wetterskipfryslan.nl) treft u meer informatie aan over de Waterwet en u kunt daar onder andere ook meldingsformulieren en het aanvraagformulier voor een watervergunning downloaden. De aanvraag voor een watervergunning of de melding kunt u ook gelijktijdig met de omgevingsvergunningaanvraag indienen via het omgevingsloket online (www.omgevingsloket.nl).

Procedure

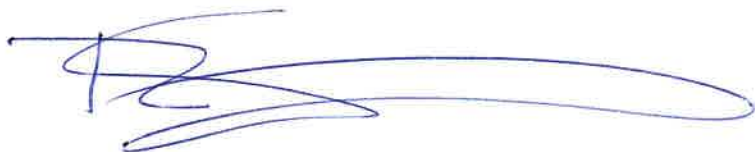
Wij gaan er van uit dat u de in deze watertoets vermelde adviezen opvolgt en meeneemt in de verdere planvorming. Wij vragen u om het wateradvies te communiceren met de initiatiefnemer. Wanneer u de vermelde adviezen opvolgt zien wij met betrekking tot het voorliggende plan geen waterhuishoudkundige bezwaren. Hierbij geven wij dan ook een positief wateradvies. De watertoetsprocedure is hiermee wat ons betreft afgerond.

Mocht u vragen hebben over het wateradvies of wilt u verder overleggen over het plan, dan kunt u contact opnemen met de heer R. Tamminga van Wetterskip Fryslân. De in deze brief genoemde

afdelingen en personen zijn telefonisch bereikbaar via het algemene telefoonnummer van Wetterskip Fryslân: 058-292 22 22.

Hoogachtend,

namens het dagelijks bestuur van Wetterskip Fryslân,

A handwritten signature in blue ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke.

drs. R. Smit,
Manager Cluster Plannen.

Per email aan: G. Oostwoud en J. Gerbensma/J. Blaauw