

REACTIENOTA OVERLEG EN
INSPRAAK BESTEMMINGSPLAN
WOLVEGA LINDEWIJK – DEELGEBIED

2

1. OVERLEG

In het kader van het Overleg ex artikel 3.1.1. van het Bro over het bestemmingsplan is het voorontwerp van het bestemmingsplan verzonden naar de betrokken wettelijke overleginstanties en nutsbedrijven. De volgende instanties zijn aangeschreven en hebben allen gereageerd:

1. Provincie Fryslân
2. Wetterskip Fryslân
3. Brandweer Fryslân
4. FUMO
5. Prorail
6. Gasunie

Deze reacties zijn opgenomen in bijlage 1. De overlegreacties worden hieronder kort samengevat en van een antwoord voorzien.

Ad 1. Provincie Fryslân

Provincie Fryslân constateert dat met de 200 woningen in het bestemmingsplan een hoger percentage woningen in uitbreidingsgebieden wordt gerealiseerd dan voorgenomen in de regionale afspraken. In een bestuurlijk overleg tussen de provincie en de gemeente is aangegeven dat met een fasering van het gebied in twee delen van 100 woningen het plan past binnen de basisuitgangspunten van de nieuwe regionale woningbouwafspraken. De gemeente heeft tijdens het overleg aangegeven niet te willen kiezen voor een fasering. Bestuurlijk is uitgesproken dat ingestemd kan worden met dit programma voor de tweede fase, als de andere gemeenten aangeven in te kunnen stemmen met het bij uitzondering afwijken van de basisuitgangspunten van de regionale afspraak. Er is afgesproken dat in het voorstel voor nieuwe regionale woningbouwafspraken (op te stellen door de regio) het plan Lindewijk, deelgebied 2 expliciet benoemd zal worden als uitzondering. Wanneer de regio dit voorstel indient bij het college van GS zal daaruit blijken dat de andere gemeenten in kunnen stemmen met de ontwikkeling van dit plan.

De provincie adviseert om de toelichting van het bestemmingsplan hierop aan te passen.

Antwoord:

Naar aanleiding van het bestuurlijk overleg met de provincie kiest de gemeente er voor om in het bestemmingsplan 200 nieuwe woningen ongefaseerd bij recht mogelijk te maken. De gemeente is content met de toezegging vanuit de provincie. Dit komt de flexibiliteit en de ontwikkeling van Lindewijk – deelgebied 2 ten goede en voorkomt lange juridisch-planologische procedures voordat de woningen gebouwd kunnen worden. De gemeente gaat hier met de andere regiogemeenten afspraken over maken en het voorstel hiervoor indienen bij het college van GS. De toelichting van het bestemmingsplan wordt hierop aangepast zoals de provincie aangeeft. Overigens zal de gemeente deelgebied 2 evengoed gefaseerd uitvoeren. Omdat de gemeente grondeigenaar is, heeft zij ook grip op het gefaseerd uit (laten) voeren van de woningbouw.

De provincie geeft verder aan dat het Streekplan Fryslân onlangs is vervangen door de Omgevingsvisie en dat de Verordening Romte Fryslân naar verwachting voor het eind van 2021 door de Verordening Romte wordt vervangen. De provincie beveelt aan om de plantoelichting hierop aan te passen.

Antwoord:

De gemeente past dit in de toelichting van het bestemmingsplan aan.

Ad 2. Wetterskip Fryslân

Wetterskip Fryslân constateert dat het wateradvies voor een groot deel goed overgenomen is in het bestemmingsplan. Er wordt voor de waterhuishouding en compensatie verwezen naar deelgebied 1 van de Lindewijk. In het totale plangebied is er veel water bijgekomen. Het is voor Wetterskip Fryslân, om straks voor het graven en eventuele dempen, van belang om een overzicht te hebben van het totaal oppervlakteverharding (van deelgebied 1 en 2) en het water dat ter compensatie erbij is gekomen. Daarnaast wil Wetterskip Fryslân graag de 5 jaar regel terugzien in de toelichting:

Toename verharding

Wij willen u verzoeken om in de waterparagraaf de volgende passage op te nemen over het onderdeel toename verharding. Door ruimtelijke ontwikkelingen neemt de hoeveelheid verhard oppervlak toe met als gevolg een versnelde afvoer van hemelwater. Het is nodig om deze versnelde afvoer te compenseren om de waterberging in een gebied in stand te houden. Dit geldt ook voor toevoegen van oppervlakteverharding die wel past binnen het bestemmingsplan, maar waarvan de grond al meer dan vijf jaar braak ligt en waar in het verleden niet voor gecompenseerd is.

Reactie gemeente:

Bij de ontwikkeling van Lindewijk (dus voor zowel deelgebied 1 als deelgebied 2) is ruimschoots gecompenseerd door middel van reeds aangelegde en aanwezige waterpartijen. De gemeente geeft Wetterskip Fryslân (buiten het bestemmingsplan om) een overzicht van de oppervlakteverharding van deelgebied 1 en 2. Uiteraard worden hierover bij de verdere uitwerking van het project nadere afspraken gemaakt met Wetterskip Fryslân. De aangehaalde tekstpassage zal in de waterparagraaf van het bestemmingsplan worden opgenomen.

Wetterskip merkt op dat er mogelijk een aantal kavels van Deelgebied 1 te laag liggen waardoor er bij hoog water in combinatie met opwaaiing er schade aan de beschoeiing is ontstaan. De oplossing om het water via een overstort onder de A32 richting polder af te voeren is door Wetterskip Fryslân afgewezen. De reden hiervoor was dat de gemeente de kavels lager aangelegd heeft dan Wetterskip Fryslân had aangegeven. Het Wetterskip ziet daarom graag in het nieuwe bestemmingsplan de hoogtes vermeld die zij voor deelgebied 1 hebben geadviseerd, zodat hier in de toekomst geen verwarring meer over ontstaat.

Reactie gemeente:

De gemeente is niet van mening dat er kavels te laag liggen. Alle woningen hebben een drooglegging van minimaal 1.47 meter. Wel hebben een aantal kavels bij harde wind wat last van stuwend water. De beschreven situatie betreft echter deelgebied 1, en niet deelgebied 2 waar dit bestemmingsplan betrekking op heeft. In het kader van de verdere uitwerking van Lindewijk Deelgebied 2 worden hier met Wetterskip Fryslân nadere afspraken over gemaakt.

Wetterskip Fryslân merkt op dat in Lindewijk deelgebied 2 veel water wordt gerealiseerd en dat de watergangen lastig te bereiken zijn voor onderhoud en beheer omdat er ook kavels langs het water worden verkocht. Dit kan in de toekomst problemen opleveren voor beheer en onderhoud. Wetterskip Fryslân gaat graag met de gemeente in gesprek over de verdere uitwerking hiervan.

Reactie gemeente:

De watergangen worden dusdanig gedimensioneerd dat deze met een maaiboot toegankelijk zijn. Waar dat niet kan, zal worden gezorgd voor een schouwpad. Bij de verdere uitwerking van het project gaat de gemeente met Wetterskip Fryslân in gesprek om hier afspraken over te maken.

Ad 3. Brandweer Fryslân

Ten aanzien van het aspect externe veiligheid ziet Brandweer Fryslân geen noodzaak om opmerkingen te plaatsen omdat er geen risicovolle activiteiten zoals bedoeld in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) op het plangebied van invloed zijn.

Reactie gemeente:

De gemeente neemt dit voor kennisgeving aan.

Ten aanzien van de bereikbaarheid, de opkomsttijd en de bluswatervoorziening geeft Brandweer Fryslân de volgende adviezen:

- de bereikbaarheid van de woningen in het plangebied wordt door de brandweer als voldoende beschouwd omdat het plangebied vanuit meerdere zijden te bereiken is;
- voor het gebied aangaande deze ontwikkeling geldt een norm voor de opkomsttijd van 10 minuten. In de praktijk ligt de opkomsttijd voor deze nieuwe wijk rond de 12 tot 13 minuten. Dit leidt niet direct tot knelpunten doordat het gaat om nieuwbouwwoningen waarbij sprake is van bebouwing bedoeld voor zelfredzame personen;
- bij grotere branden is het noodzakelijk om voor de bluswatervoorziening gebruik te maken van de mogelijkheden in de omgeving zoals sloten, vaarten en brandkranen. Hierbij geldt dat brandkranen de snelste methode zijn om bluswater te verkrijgen. De brandweer hanteert hierbij de vuistregel dat een adres binnen 100 meter moet beschikken over een brandkraan. Om dit voor deze wijk mogelijk te maken heeft de brandweer een voorstel gemaakt ten aanzien van de brandkranen. Hierover gaat de brandweer graag met de gemeente over in overleg om te komen tot een definitieve indeling van brandkranen in deze wijk.

Reactie gemeente:

De gemeente dankt Brandweer Fryslân voor het meedenken over de indeling van de brandkranen in het plangebied. Bij de verdere uitwerking van Lindewijk – deelgebied 2 gaat de gemeente graag met Brandweer Fryslân hierover in overleg. De andere punten die de brandweer aangeeft neemt de gemeente ter kennisgeving aan en worden verwerkt in de toelichting van het bestemmingsplan.

Ad 4. FUMO

De FUMO heeft een toetsing uitgevoerd naar de milieuaspecten bodem, externe veiligheid, geluid, milieuzonering, luchtkwaliteit en geur.

Ten aanzien van bodem en geur constateert de FUMO dat er geen belemmeringen zijn voor het bestemmingsplan.

Reactie gemeente:

De gemeente neemt dit voor kennisgeving aan.

Voor het aspect externe veiligheid geeft de FUMO aan dat de in de toelichting genoemde Bevb moet worden vervangen door Bevt. Daarnaast wordt er in de toelichting niet ingegaan op de verantwoording van zelfredzaamheid en hulpverlening. Het plangebied ligt namelijk deels wel binnen het invloedsgebied van de A32.

Reactie gemeente:

De paragraaf externe veiligheid van de toelichting in het bestemmingsplan wordt op de door de FUMO genoemde punten gecorrigeerd en aangevuld.

De FUMO geeft aan dat hogere waarden door het bevoegd gezag kunnen worden toegestaan als toepassing van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting onvoldoende doeltreffend is, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Het akoestisch onderzoek en de geluidsparagraaf in de toelichting van

het bestemmingsplan geven volgens de FUMO nog onvoldoende onderbouwing om een zorgvuldige afweging te kunnen maken, ook omdat de ligging en de hoogte van het geluidsschermband nog onduidelijk is. In het kader van ruimtelijke inpassing kan op basis van de cumulatieve geluidsbelasting een omgevingskwaliteit worden gekoppeld. Deze beoordeling ontbreekt zowel in het onderliggend akoestisch onderzoek als in de toelichting. Op basis daarvan kan worden gesteld dat op een groot aantal bouwblokken sprake is van een 'slechte' (geluidsbelasting ≥ 61 dB) geluidskwaliteit. Er moet volgens de FUMO onderbouwd worden waarom, als de geluidsbelasting door maatregelen niet wordt gereduceerd, deze geluidsbelasting hier acceptabel wordt geacht.

Reactie gemeente:

De gemeente is voornemens een geluidsschermband te plaatsen aan de oostzijde van het spoor. Op moment van schrijven lopen de gesprekken met ProRail over de locatie en de grondposities ten behoeve van het geluidsschermband nog. Daarom is de plaatsing van het scherm en de locatie nog geen zekerheid en zijn de hoogte en het materiaalgebruik nog niet bepaald. Het is juridisch planologisch mogelijk dat het geluidsschermband in de westzijde van het plangebied wordt gerealiseerd. De regeling uit het voorontwerp bestemmingsplan wordt hierbij flexibeler gemaakt waarbij er in de bestemmingen 'Groen', 'Verkeer – Verblijfsgebied' en 'Wonen' in zijn algemeenheid een geluidsschermband van ten hoogste 3 meter is toegestaan zonder dat deze ter plaatse op de verbeelding is vastgesteld.

Het is daarnaast ook mogelijk dat het geluidsschermband bij de spoorlijn buiten het plangebied wordt gerealiseerd. In dat geval is er binnen de bestemming 'Verkeer – Railverkeer' van het bestemmingsplan 'Buitengebied 2014' een geluidsschermband van maximaal 2 meter hoogte mogelijk. De spoorbaan heeft een hoogteligging van circa 1,2 meter boven het plaatselijke maaiveldniveau van Lindewijk deelgebied 2. De genoemde hoogten in beide bestemmingsplannen zijn gerelateerd aan de definitie voor het peil:

- *Bestemmingsplan 'Buitengebied 2014': het peil overeenkomstig het Bouwbesluit, dan wel indien geen peil overeenkomstig het Bouwbesluit is vast te stellen, de bouwhoogte van het afgewerkte bouwterrein (bestemmingsplan 'Buitengebied 2014');*
- *Bestemmingsplan Wolvega Lindewijk – deelgebied 2: het peil:*
 - a. *voor een bouwwerk waarvan de hoofdtoegang direct aan de weg grenst, de hoogte van de weg ter plaatse van die hoofdtoegang;*
 - b. *voor een bouwwerk waarvan de hoofdtoegang niet direct aan de weg grenst, de hoogte van het terrein ter plaatse van die hoofdtoegang bij voltooiing van de bouw;*
 - c. *indien in of op het water wordt gebouwd, het ter plaatse geldende peil;*
 - d. *het peil zoals door of namens burgemeester en wethouders is bepaald;*

Mocht het beoogde geluidsschermband niet passen binnen de regelingen van deze bestemmingsplannen, dan wordt dit met een zelfstandige juridisch-planologische procedure geregeld.

De gemeente heeft ook onderzoek gedaan naar de effecten van een mogelijk geluidsschermband in het plangebied van Lindewijk deelgebied 2 op de geluidbelasting van de toekomstige woningen in het plangebied. Dit onderzoek wordt toegevoegd aan het bestemmingsplan. In het onderzoek is een variant onderzocht waarbij het geluidsschermband in het plangebied van het bestemmingsplan voor Lindewijk deelgebied 2 wordt gerealiseerd. Zoals hiervoor aangegeven, is het geluidsschermband ook op een andere plek denkbaar. Het onderzoek heeft daarom een informatief karakter waarbij de effecten van het wel of niet plaatsen van een geluidsschermband op hoofdlijnen zijn onderzocht. Om te voldoen aan de norm van 55 dB is het volgens het onderzoek nodig om een geluidsschermband van minimaal 7,2 meter in het noordelijke plandeel en 5 meter in het zuidelijke plandeel aan te brengen. Bij een

schermhoogte van meer dan 3 meter moet rekening worden gehouden met een zwaardere fundering(sconstructie) wat de bouwkosten sterk kan verhogen. De realisatie van een geluidscherm van hoger dan 3 meter is niet realistisch en stuit ook op stedenbouwkundige bezwaren. Om deze reden wordt in het bestemmingsplan een geluidscherm van maximaal 3 meter hoogte mogelijk gemaakt. Wat betreft de stedenbouwkundige en landschappelijke redenen is de beoogde opzet van Lindewijk deelgebied 2 met het stedenbouwkundig plan vastgelegd en zijn er geen mogelijkheden om hiermee te schuiven zodat in zijn geheel aan de voorkeurgrenswaarde wordt voldaan. Om deze reden kiest de gemeente ervoor om naast het voornemen om een geluidscherm te realiseren op basis van de resultaten van het akoestisch onderzoek tevens een hogere waarde te verlenen. Het bestemmingsplan is daarmee binnen de voorwaarden van de Wet geluidhinder uitvoerbaar. De uitgerekende geluidbelasting wordt op basis van het voorgaande acceptabel geacht. Het voorgenomen geluidscherm heeft (ondanks dat de exacte ligging, vormgeving en hoogte nog niet bekend zijn) een significant geluidreducerend effect. Bij de verdere uitwerking van Lindewijk deelgebied 2 wordt via het Bouwbesluit dan bescherming geboden via de eisen voor de gevelgeluidwering. Op deze wijze wordt er een acceptabel woon- en leefklimaat in het plangebied gecreëerd dat voldoet aan de vereisten van de Wet geluidhinder en een goede ruimtelijke ordening.

De geluidsparagraaf in de toelichting van het bestemmingsplan en het akoestisch onderzoek worden hierop aangepast.

Ten aanzien van de milieuzonering adviseert de FUMO om in verband met de ligging van het plangebied nabij de spoorlijn en de A32 in het gehele plangebied uit te gaan van een gemengd gebied.

Reactie gemeente:

De gemeente kan zich hierin vinden en past de milieuzoneringparagraaf in de toelichting van het bestemmingsplan hierop aan.

Voor luchtkwaliteit geeft de FUMO ten slotte aan dat de gevolgen van de nieuwbouw op de omgeving ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit nihil zijn. Er is echter geen aandacht besteed aan het aspect luchtkwaliteit ter plaatse van de nieuw te bouwen woningen als gevolg van de snelweg en het treinspoor. Geadviseerd wordt om het bestemmingsplan op dit punt aan te passen en te motiveren dat er sprake zal zijn van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de te bouwen woningen.

Reactie gemeente:

De gemeente past de luchtkwaliteitsparagraaf in de toelichting van het bestemmingsplan in die zin aan dat wordt ingegaan op de gevolgen van de snelweg en het treinspoor.

Ad 5. Prorail

Ten aanzien van het aspect trillingen adviseert ProRail om een voorwaardelijke verplichting op te nemen om te waarborgen dat op een afstand van minder dan 60 meter geen houten vloerconstructies worden toegepast.

Reactie gemeente:

Uit het trillingonderzoek dat als bijlage is opgenomen bij de toelichting van het bestemmingsplan blijkt dat het bestemmingsplan op dit punt uitvoerbaar is. Met de aanbevelingen uit het onderzoek binnen een afstand van 60 meter van het spoor wordt bij de verdere uitwerking van het project in de vergunningfase rekening gehouden waarbij voldaan zal worden aan de wetgeving zoals het Bouwbesluit. Het is dan ook niet noodzakelijk om een voorwaardelijke verplichting op te nemen in het bestemmingsplan. Overigens worden in de hedendaagse woningbouw houten vloerconstructies vrijwel niet meer toegepast.

Ad 6. Gasunie

De Gasunie geeft aan dat het plangebied buiten de 1% letaliteitgrens van de dichtstbij gelegen gasleiding valt. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling.

Reactie gemeente:

De gemeente neemt dit voor kennisgeving aan.

2. INSPRAAK

Het voorontwerp bestemmingsplan heeft met ingang van 10 februari 2021 vier weken voor een ieder ter inzage gelegen (tot en met 9 maart 2021). Daarnaast is aan de hand van de digitale applicatie Maptionnaire tijdens deze periode de gelegenheid geboden om op het voorontwerp bestemmingsplan te reageren. Tevens bestond tijdens deze periode de mogelijkheid om op het beeldkwaliteitsplan en het inrichtingsplan openbare ruimte te reageren. De inspraakreacties zijn hieronder thematisch samengevat en van een antwoord voorzien. Het inrichtingsplan openbare ruimte loopt verder niet mee in de procedure met het bestemmingsplan en het beeldkwaliteitsplan, maar zal een afzonderlijk traject doorlopen. De uitwerking van de plannen omtrent de inrichting van de openbare ruimte vergen namelijk extra tijd.

Alle indieners van een inspraakreactie ontvangen deze reactienota met een begeleidend schrijven met daarbij een juridisch uitleg van de status en het vervolgtraject.

Geluid en luchtkwaliteit

Ten aanzien van de regeling voor het geluidscherm bij het spoor wordt gevraagd naar het beloop en de hoogte (en peil) van het geluidscherm en het materiaal wat hiervoor wordt gebruikt. Daarnaast vrezen de bewoners aan de overzijde van het spoor aan de Spoorlaan voor weerkaatsing van geluid en vraagt men ook om een geluidscherm aan deze zijde van het spoor. De bewoners aan de Spoorlaan en de Lycklamaweg vragen verder naar de gevolgen van de nieuwe woningen in Lindewijk deelgebied 2 en het verkeer dat de nieuwe woningen genereert, mede doordat er dicht op het spoor wordt gebouwd. De indieners van de inspraakreacties zijn van mening dat de gemeente het de bewoners in deelgebied 2 zo aangenaam mogelijk wil maken en het daarmee de bewoners van de Spoorlaan tekort doet.

Reactie gemeente:

Het voornemen van de gemeente is zoals bij de beantwoording van de overlegreactie van de FUMO is aangegeven dat er een geluidscherm komt aan de oostzijde van het spoor. Dit geluidscherm zal starten achter de percelen aan de Lycklamaweg. Het bestemmingsplan bevat binnen de bestemmingen 'Groen', 'Verkeer – Verblijfsgebied' en 'Wonen' een juridisch-planologische mogelijkheid voor een geluidscherm. De regeling voor het geluidscherm is buiten de percelen aan de Lycklamaweg gehouden, die in het bestemmingsplan de bestemming 'Woongebied' hebben gekregen.

De gemeente heeft ook onderzoek gedaan naar de geluidreducerende effecten en de reflectie-effecten van het geluidscherm aan de hand van een aantal representatieve toetsingspunten. Als er geen geluidscherm wordt gerealiseerd, dan neemt de geluidbelasting op de bestaande woningen toe met circa 0,6 dB. Deze geluidtoename wordt veroorzaakt door de geluidreflectie van de nieuwe woningen in deelgebied 2. Door het plaatsen van een geluidscherm neemt (afhankelijk van de hoogte daarvan) de geluidbelasting op de bestaande woningen ten opzichte van de situatie zonder geluidscherm af met circa 0,1 – 0,2 dB. Er is dan sprake van een geluidtoename van 0,4 – 0,5 dB op de bestaande woningen. In alle berekende situaties is de geluidtoename nooit hoger dan 1 dB. Deze

toename is niet waarneembaar voor het menselijk oor. Het treffen van geluidbeperkende voorzieningen voor de overzijde van de spoorbaan is daarom niet nodig. Het gemeentelijk onderzoek is als bijlage 6 aan de toelichting van het bestemmingsplan toegevoegd.

In het akoestisch onderzoek dat is opgenomen als bijlage 5 bij de toelichting van het bestemmingsplan is de verkeersgeneratie van het plan verrekend in de autonome groeipercentages. De verkeersgeneratie van Lindewijk deelgebied 2 is echter ondergeschikt aan de geluidproductie van de huidige (spoor)wegen en niet van groot belang voor de om het plangebied liggende woningen. Bovendien wordt het plangebied uitgevoerd als 30 km/uur-gebied. Het nemen van aanvullende, geluidreducerende maatregelen voor de bestaande woningen aan de Spoorlaan en de Lycklamaweg is dan ook niet noodzakelijk. Ondanks dat de geluidsbelasting op de woningen buiten het plangebied in zeer beperkte mate toeneemt, wordt de realisatie van Lindewijk deelgebied 2 aanvaardbaar geacht. In de belangenafwegingen tussen dit aspect en de woningbouwbehoefte in de gemeente kiest de gemeente voor de ontwikkeling van Lindewijk deelgebied 2. De belangen van de bewoners aan de Spoorlaan en de Lycklamaweg zijn op basis van het voorgaande zorgvuldig onderzocht en afgewogen.

Daarnaast geven de insprekers aan de dat er ook geluidhinder ten aanzien van de bouwwerkzaamheden zijn te verwachten en dat de geluidswal een must is in verband met het geluid van de spoorlijn en de A32.

Reactie gemeente:

De overlast die de toekomstige bouwwerkzaamheden met zich meebrengen zal in het kader van het omgevingsvergunningstraject binnen de wettelijke vereisten moeten blijven. De gemeente streeft ernaar dit tot een minimum te beperken. In het bestemmingsplan wordt dit echter niet geregeld. In het kader van de algehele gebiedsontwikkeling voor Lindewijk is een geluidswal bij de A32 gerealiseerd die ook een geluidreducerend effect heeft op deelgebied 2. Het is niet nodig om hier voor deelgebied 2 veranderingen in aan te brengen. Zoals hiervoor is aangegeven, is het standpunt van de gemeente dat langs het spoor een geluidscherm en niet een geluidswal wordt gerealiseerd.

De insprekers vragen of er fijnstofmetingen zijn uitgevoerd op Lycklamaweg in verband met een toename van de verkeersbewegingen en hoe het zit met de fijnstof- en geluidsoverlast voor bewoners aan de zuidkant. Ten aanzien van de metingen, vragen meerdere insprekers hoe recent deze informatie is en of dit nog actueel en representatief is.

Reactie gemeente:

Voor de bewoners rondom het plangebied zijn de verkeersbewegingen over de omliggende (spoor)wegen voornamelijk bepalend voor de geluidsbelasting en de luchtkwaliteit op de woningen. De verkeersaantrekkende werking van Lindewijk deelgebied 2 is gebaseerd op de verkeersgeneratie zoals in de mobiliteitstoets in de bijlage van het bestemmingsplan is aangegeven. Deze mobiliteitstoets gaat echter uit van 250 woningen, terwijl het bestemmingsplan maximaal 200 nieuwe woningen mogelijk maakt. De werkelijke waarden liggen dan een vijfde lager. Uit de mobiliteitstoets blijkt dat de berekende verkeersgeneratie ondergeschikt is aan de huidige verkeersintensiteiten op de omliggende wegen. De verkeersgeneratie van Lindewijk deelgebied 2 zelf draagt niet in belangrijke mate bij aan de geluidsbelasting op de omliggende woningen en de luchtkwaliteit.

Het akoestisch onderzoek in de bijlage van het bestemmingsplan is gebaseerd op de meest actuele telgegevens. Deze zijn aan de hand van de autonome groei doorgerekend naar de waarden die gebruikt zijn voor het akoestisch onderzoek. Er is geen reden om aan te nemen dat dit niet juist is. In verband met een mogelijke toekomstige herinrichting van de Lycklamaweg en het doorsturen

van doorgaand verkeer via de route Om den Noort, zullen de gebruikte cijfers eerder aan de ruimte kant zijn.

Wat betreft de luchtkwaliteit, geldt dat er op basis van de recentste Grootchalige Concentratie- en Depositiekaarten Nederland van het RIVM in de gehele gemeente Weststellingwerf sprake is van een goede luchtkwaliteit. De landelijke grenswaarde voor fijnstof (PM10) bedraagt namelijk 40 ug/m³ terwijl voor de gehele gemeente Weststellingwerf een waarde van minder dan 18 ug/m³ geldt.

Trillingen

Ten aanzien van het aspect trillingen wordt gevraagd naar de effecten van het heien in deelgebied 2 op de bestaande woningen aan de Spoorlaan.

Reactie gemeente:

Net als bij de voorgaande reactie is aangegeven, wordt de bouwfase in het bestemmingsplan niet geregeld en dienen bouwwerkzaamheden zoals heien aan de wettelijke vereisten te voldoen. De ervaringen bij diverse andere bouwprojecten nabij oude woningen wijzen uit dat er geen effecten zoals scheuren zijn te verwachten. Mocht dat wel zo zijn dan is de veroorzaker aansprakelijk, er zal geen vooropname worden gedaan.

Ook bestaat de zorg dat de aanwezigheid van een geluidscherm meer trillinghinder veroorzaakt op de bestaande woningen.

Reactie gemeente:

Eventuele trillingen worden veroorzaakt door de verkeersbewegingen over de spoorlijn zelf. Er zijn geen aanwijzingen dat de aanleg van een geluidscherm bij het spoor zal leiden tot meer trillinghinder op de bestaande woningen.

Verkeer

De insprekers maken zich zorgen over de verkeersdrukke en ontsluiting van de 200 extra woningen op de Lycklamaweg en constateren dat er nu al sprake is van verkeersdrukke mede ook van en naar het centrum en bij de Spoorlaan. Men verwacht dat de drukke op de Spoorlaan en bij de supermarkten toeneemt. Er is ook twijfel over het gebruik van de juiste gegevens en interpretatie van de mobiliteitstoets wat betreft de 1% verkeersgroei en er zijn in het kader van het weren van vrachtwagenverkeer uit het centrum metingen gedaan in de COVID- en kerstperiode, dit is niet representatief. Er wordt ook gevraagd of een mogelijke ontwikkeling van 32 appartementen bij de Lidl effect heeft op de mobiliteitstoets. Tenslotte wordt gesuggereerd dat het beter is om deelgebied 2 direct op de Parelmoervlinder te laten aansluiten omdat de verkeersdrukke in de wijk fors zal toenemen.

Reactie gemeente:

De verkeersgeneratie en de ontsluiting van het verkeer zijn beoordeeld in de mobiliteitstoets die is opgenomen als bijlage bij het bestemmingsplan. Deze gaat uit van de kencijfers van het CROW (publicatie 381). De gemeente heeft geen reden om hier aan te twijfelen. Bovendien gaat de mobiliteitstoets uit van 250 woningen, terwijl in het bestemmingsplan maximaal 200 nieuwe woningen mogelijk zijn. Zoals hiervoor is aangegeven, zullen de resultaten uit de mobiliteitstoets daardoor gunstiger zijn. In de mobiliteitstoets is aangegeven dat er ten aanzien van de ontsluiting geen belemmeringen zijn te verwachten gezien de huidige en toekomstige verkeersintensiteit van de omliggende wegen. De gemeente betreurt het dat dit door omwonenden anders wordt beleefd maar dit doet niets af aan de resultaten van de mobiliteitstoets. De gemeente streeft er bij de uitwerking van de plannen naar om de wijk zo veilig mogelijk in te richten. De autonome groei van

het verkeer van 1% is een gebruikelijk en vaak toegepast groeipercentage. Dit percentage is ook in de onderzoeken voor Lindewijk deelgebied 1 toegepast. De gemeente heeft geen reden om hieraan te twijfelen. De andere onderwerpen die de insprekers noemen vallen buiten het bereik van dit bestemmingsplan en hebben geen effecten op de resultaten van de onderzoeken. Evengoed is er aandacht voor de verkeerssituatie aan de westzijde van het spoor en kijkt de gemeente naar de mogelijkheden om deze verkeerssituatie te verbeteren. Qua ontsluitingsstructuur sluit Lindewijk deelgebied 2 onder andere ook aan op de Parelmoervlinder zoals de insprekers aangeven.

Ten aanzien van het fietsverkeer, wordt in de inspraakreacties het volgende gevraagd of geconstateerd:

- ten westen van de kerk wordt er meer drukte op de Lycklamaweg verwacht;
- hoe is toegang van het fietspad naar de zij-ingang van de Lycklamaweg 4 geregeld?
- het fietspad vanaf het Vlinderpad stopt abrupt bij de Distelvlinder;
- er wordt gesproken over het uitbouwen van een fijnmazige fietsstructuur, de inspreker ziet dit graag gevisualiseerd;
- is rekening gehouden met het samenkomen van fietsverkeer met schoolverkeer bij de school?
- Is er ook overwogen om bijvoorbeeld een fietstunnel te maken onder het spoor door naar het centrum van Wolvega?

Reactie gemeente:

In het vastgestelde stedenbouwkundig plan dat als bijlage bij het bestemmingsplan is toegevoegd is aangegeven dat er in Lindewijk deelgebied 2 wordt gestreefd naar een fijnmazige fietsstructuur, die aansluit op de fietsstructuur van Lindewijk deelgebied 1 en de recreatieve fietsstructuur in de omgeving. In dit verband wordt ook gekeken naar een snelle en veilige fietsroute van Lindewijk deelgebied 2 naar het dorpscentrum. Het naar het oosten doortrekken van de Centrale as en vervolgens een fietsroute langs de oostzijde van de Sint-Franciscuskerk maakt deel uit van de stedenbouwkundige studie en zal verder worden uitgewerkt. Een fietstunnel maakt geen deel uit van deze plannen. In het bestemmingsplan is gekozen voor een algemene regeling in de bestemmingen waarbij de realisatie van fietspaden tot de mogelijkheden behoort. De uitwerking daarvan vindt plaats volgens de basisprincipes die in het stedenbouwkundig plan zijn genoemd, waarbij er rekening wordt gehouden met datgene dat de insprekers constateren. Een nadere visualisatie of uitwerking hiervan is nog niet bekend.

Ten aanzien van het bouwverkeer wordt genoemd dat nog minimaal 7 jaar extra overlast wordt verwacht en ten aanzien van het vrachtverkeer op de Lycklamaweg leidt een onduidelijke bebording tot ongewenste situaties.

Reactie gemeente:

Zoals bij de beantwoording bij het onderwerp 'Trillingen' is aangegeven, zal de overlast die de toekomstige bouwwerkzaamheden met zich meebrengen in het kader van het omgevingsvergunningstraject aan de wettelijke vereisten voldoen en is het streven van de gemeente dat dit tot het minimum wordt beperkt. De bebording voor vrachtverkeer op de Lycklamaweg wordt hierbij nader onder de loep genomen zodat ongewenste situaties worden voorkomen.

Er wordt genoemd dat de uitritten van de woningen aan de Lycklamaweg 92 t/m 110 tot een onveilige situatie leiden.

Reactie gemeente:

Deze percelen behoren niet tot het plangebied van het bestemmingsplan Wolvega Lindewijk – deelgebied 2 maar zijn in het bestemmingsplan Wolvega Lindewijk – deelgebied 1 geregeld. De gemeente streeft bij de invulling van deelgebied 1 naar een zo verkeersveilig mogelijke ontsluiting van de percelen en doet momenteel onderzoek naar het opwaarderen en het veiliger inrichten van de Lycklamaweg.

Ecologie

Een inspreker merkt op dat onder het kopje 'gebiedsbescherming' in paragraaf 4.8 van de toelichting staat aangegeven dat er geen significante negatieve effecten op beschermde gebieden optreden en dat de drempelwaarden niet worden overschreden terwijl onder het kopje 'conclusie' is aangegeven dat er mogelijk negatieve effecten te verwachten zijn voor stikstofdepositie. Dit is een discrepantie.

Reactie gemeente:

Uit de onderzoeken blijkt dat er inderdaad geen significante negatieve effecten op beschermde gebieden optreden, waaronder voor het onderdeel stikstofdepositie. De conclusie van paragraaf 4.8 onder het kopje 'gebiedsbescherming' klopt inderdaad niet. Dit is een juiste constatering van de inspreker en de gemeente past dit aan.

Ten aanzien van ecologie wordt geconstateerd dat aan de zuidkant van Wolvega de ecologische hoofdstructuur aanwezig is. Daarnaast zijn er momenteel veel trekvogels langs het spoor en het water. De insprekers vragen zich af hoe dit wordt gecompenseerd als hier woningen worden gebouwd. De insprekers willen weten wat de effecten van het plan hierop zijn.

Reactie gemeente:

De effecten van het project op de natuur zijn onderzocht door middel van een quickscan Wet natuurbescherming die als bijlage bij het bestemmingsplan is toegevoegd. Hieruit blijkt ten aanzien van de natuurgebieden dat er geen negatieve effecten te verwachten zijn. Ten aanzien van de vogels wordt geadviseerd om in het kader van de zorgplicht in een later stadium van het project een werkprotocol op te stellen. In dit protocol dient te worden vastgelegd hoe (algemeen) voorkomende soorten en actieve nesten van vogels kunnen worden beschermd tijdens de werkzaamheden. Uitgangspunt van het protocol moet zijn dat schade aan individuele dieren zoveel mogelijk wordt voorkomen. Bij de verdere uitwerking van het project wordt hier rekening mee gehouden. Ten slotte staat bij de gemeente het natuurinclusief bouwen bij Lindewijk deelgebied 2 hoog in het vaandel. In het stedenbouwkundig plan (dat is opgenomen als bijlage 1 bij het bestemmingsplan) zijn de uitgangspunten hiervoor genoemd.

Woningen/erf/uitzicht:

Meerdere insprekers geven aan dat ze aanspraak willen maken op planschade in verband met de nieuwe bebouwingmogelijkheden die het bestemmingsplan biedt en de aantasting van de privacy, mede door hoogbouw van 15 meter in 5 bouwlagen. Men verwacht een vermindering van de waarde van de woning en de WOZ-waarde.

Reactie gemeente:

In het voorontwerp bestemmingsplan waren op enkele locaties wijkaccenten en wijkoverstijgende accenten opgenomen waarbij het mogelijk was om de bouwhoogte onder voorwaarden tot respectievelijk 12 en 15 meter te verhogen. Bij nadere bestudering is het niet wenselijk om de bouwhoogten te verhogen naar 15 meter. Alleen op twee aangegeven locaties in het plangebied wordt het mogelijk om onder voorwaarden de maximale bouwhoogte te verhogen naar 12 meter. Het bestemmingsplan wordt hierop aangepast. Ook is gebleken dat het wenselijk is om

appartementengebouwen op enkele andere plekken toe te staan dan de locaties die in het voorontwerp bestemmingsplan zijn geregeld. Het bestemmingsplan wordt in die zin aangepast dat er een mogelijkheid wordt geboden voor appartementengebouwen op de locaties die op bladzijde 56 van het stedenbouwkundig plan als meergezinswoningen zijn aangegeven. Voor de appartementengebouwen wordt de aanduiding 'gestapeld' opgenomen op de verbeelding van het bestemmingsplan. Voor de appartementengebouwen geldt dezelfde hoogteregeling als voor de overige (grondgebonden) woningen. Het is dus zeker niet de bedoeling dat er hoogbouw mogelijk wordt gemaakt in het plangebied.

De woningbouwmogelijkheden in het bestemmingsplan kunnen betekenen dat de privacy op de omliggende percelen anders wordt beleefd dan nu het geval is. De gemeente streeft er naar om de beleving van privacy zo weinig mogelijk aan te tasten. De gronden in het geldende bestemmingsplan uit 2001 hebben al een woonbestemming. In het stedenbouwkundig plan is een zo evenwichtig mogelijke keuze gemaakt tussen het mogelijk maken van diverse woningbouw en de tussenliggende infrastructuur.

Indien de inspreker van mening is dat er sprake is van waardedaling, dan bestaat op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een wettelijke basis voor eventuele vergoeding van planschade. Voordat hiervoor gebruik van kan worden gemaakt, dient eerst het bestemmingsplan onherroepelijk te zijn. Op dat moment kan een verzoek worden ingediend en zal daarover -op basis van een onafhankelijk advies- door het college een besluit worden genomen. De woningbouw in Lindewijk deelgebied 2 is echter al sinds lange tijd voorzienbaar waardoor het aannemelijk is dat gesproken kan worden van een normaal maatschappelijk risico.

Ook wordt genoemd dat het geluidscherm effecten heeft op het vrije uitzicht. Hierbij wordt gevraagd op hoeveel meter vanaf het spoor wordt gebouwd en of hier nog inspraak mogelijk is.

Reactie gemeente:

In het noordelijke bouwvlak bestaan op een afstand vanaf circa 15 meter vanaf het spoor planologische mogelijkheden om woningen te bouwen. Zoals hiervoor in de reactienota is aangegeven, is het voornemen van de gemeente dat er een geluidscherm aan de oostzijde van het spoor wordt gerealiseerd, maar dat de uitvoering hiervan nog niet duidelijk is. Dat dit gevolgen kan hebben voor het vrije uitzicht hangt samen met de keuze voor het geluidscherm. Bij de realisatie van een 3 meter hoog scherm naast het talud van de spoorlijn, is het scherm circa 2 meter boven de spoorlijn zichtbaar. Dit komt overeen met de schuttinghoogte op de bestaande percelen. Over de uitvoering van het geluidscherm worden in later stadium keuzes gemaakt waarbij rekening wordt gehouden met de belangen van omwonenden. Hierbij dient ook opgemerkt te worden dat er ook zonder een geluidscherm effecten op het uitzicht zijn door de nieuwe woningbouw in Lindewijk deelgebied 2.

Bij de invulling van blok 1 in het noorden van het plangebied wordt gedacht aan bijzondere woonvormen zoals seniorenwoningen. Waarom is hier niet gekozen voor een recreatieve invulling?

Reactie gemeente:

Het beleid van de gemeente is om Lindewijk primair in te richten als woongebied en niet als recreatief gebied. In het vastgestelde stedenbouwkundig plan is op basis van dit argument gekozen voor een invulling met woningbouw. Daarnaast zijn de aanduidingen voor bijzonder woonvormen uit het stedenbouwkundig plan indicatief. Het bestemmingsplan is flexibel, dus een andere invulling is ook nog mogelijk

Ten aanzien van de bestaande percelen aan de Distelvlinder wordt door de bewoners aangegeven dat zij in de veronderstelling waren dat er tegenover de Distelvlinder evenals bij de Dagpauwoog hofjeswoningen

zouden komen en dat er voldoende afstand moet zijn tussen de bestaande en de nieuwe woningen. Men is van mening dat dit gebied nu erg is volgedrukt en dat er niet te gesloten gebouwd moet worden, tegelijkertijd wordt de flexibiliteit gewaardeerd. Ten slotte ziet men liever meer afstand tot de bestaande bebouwing dan een verspringing in de zichtlijnen.

Reactie gemeente:

De uitgangspunten voor het ontwerp zijn in het vastgestelde stedenbouwkundig plan aangegeven dat als bijlage is opgenomen bij het bestemmingsplan. De gekozen zichtlijnen zijn hierin beeldbepalende elementen. In het stedenbouwkundig plan is ook aangegeven op welke wijze Lindewijk deelgebied 2 past binnen de omgeving, waaronder ook Lindewijk deelgebied 1. Net als in deelgebied 1 is er in deelgebied 2 ter hoogte van de Distelvlinder niet gekozen voor reguliere woningen. De gemeente is van mening dat er met de gekozen stedenbouwkundige structuur voldoende afstand wordt gehouden tot de omliggende bebouwing en dat er geen sprake is van een te gesloten of "volgedrukt" gebied.

Voor de woningen bij het spoor aan de zuidwestkant vindt een inspreker dat het groen vrij summier is geregeld. Ook wordt gevraagd of er rekening is gehouden met de groenbeleving en de ruimtelijke uitstraling van Lindewijk deelgebied 2. Een groot deel van het dorp recreëert namelijk in het groen in en rond deelgebied 2 en dit wordt negatief beïnvloed door de ontwikkeling van woningbouw met dichte bebouwing.

Reactie gemeente:

De inrichting van het plangebied van het bestemmingsplan volgt de keuzes uit het vastgestelde stedenbouwkundig plan. Daarin is opgenomen welke keuzes ten grondslag liggen aan de groenstructuur en de beleving en de ruimtelijke uitstraling hiervan. De gemeente is van mening dat deze keuzes de juiste zijn voor Lindewijk deelgebied 2 en dat in geheel Lindewijk nog voldoende ruimte overblijft om te recreëren. De gronden die deel uitmaken van het plangebied waren bij de start van de ontwikkeling van Lindewijk al voorzien voor woningbouw en hebben om deze reden in het geldende bestemmingsplan uit 2001 al een woonbestemming gekregen.

De bewoners van de Spoorlaan verwachten bij het plaatsen van bomen bij het geluidscherm bladhinder.

Reactie gemeente:

De locatie van de aan te leggen bomen is nog niet bekend en kan ook niet in het bestemmingsplan worden geregeld. In het gehele plangebied behoort het planten van bomen tot de mogelijkheden. Bij de verdere uitwerking van het project wordt dit nader uitgezocht waarbij er rekening wordt gehouden met belangen van omwonenden. Dit kan eventueel gepaard gaan met enige bladoverlast in de herfstperiode.

Overige inspraakreacties bestemmingsplan

Er wordt gevraagd waarom de Lycklamaweg 2 en 4 in het bestemmingsplan zijn opgenomen en wat de voor- en nadelen hiervan zijn. Daarnaast wordt gevraagd wat een regeling is die het behoud nastreeft. Men vraagt ook waarom men niet nauw is betrokken bij de totstandkoming van de planvorming zoals in de paragraaf over de maatschappelijke uitvoerbaarheid is aangegeven.

Reactie gemeente:

Het plangebied, inclusief de percelen aan de Lycklamaweg, zijn momenteel geregeld in het bestemmingsplan Wolvega Lindewijk (vastgesteld op 10 september 2001 en goedgekeurd op 18 februari 2003). Om deze reden zijn de percelen ook opgenomen in het plangebied van het bestemmingsplan Lindewijk deelgebied 2. De planologische mogelijkheden uit het geldende bestemmingsplan zijn hierbij volgens de huidige bestemmingsplanstandaarden vertaald naar een

regeling zoals opgenomen in het nieuwe bestemmingsplan. Uit een nadere bestudering is gebleken dat het oostelijke deel van deze bestemming niet tot het perceel Lycklamaweg 4 behoort. Om deze reden wordt dit deel van de bestemming in het ontwerp bestemmingsplan omgezet naar de bestemming 'Groen'. Het grote voordeel voor het opnemen van de percelen van de insprekers in het plangebied is dat het nieuwe bestemmingsplan digitaal inzichtelijk is op internet via de landelijke voorziening www.ruimtelijkeplannen.nl. Nadelen zijn er niet. Evenals in het geldende bestemmingsplan is geregeld, bevat het nieuwe bestemmingsplan ook een regeling die de karakteristieke hoofdvorm van de gebouwen vastlegt.

De omwonenden zijn door middel van de inspraak geïnformeerd over de planvorming en worden (zoals bij de inleiding van dit hoofdstuk is aangegeven) geïnformeerd over het vervolg.

Er zijn in het bestemmingsplan tal van regels opgesteld wat wel en niet mag, maar is er ook een bepaling dat wanneer er zich onvoorziene omstandigheden voordoen de regels achteraf nog kunnen worden gewijzigd of aangepast?

Reactie gemeente:

Het klopt dat er in het bestemmingsplan regels zijn opgesteld waarin is aangegeven wat wel en niet mag in het plangebied. Het bestemmingsplan is voor het nieuwe woongebied een juridisch-planologische vertaling van het stedenbouwkundig plan dat de lijn van deelgebied 1 doorzet. Het bestemmingsplan Lindewijk deelgebied 2 is ten opzichte van het bestemmingsplan voor deelgebied 1 flexibeler van opzet zodat ondergeschikte wijzigingen in de basisopzet gefaciliteerd worden. Mochten zich onvoorziene omstandigheden voordoen en een ontwikkeling gewenst zijn die niet in het bestemmingsplan van Lindewijk deelgebied 2 past, dan bestaat altijd de mogelijkheid om dit met een nieuwe aparte juridisch-planologische procedure te faciliteren.

Wordt er gedacht aan het laden (en ontladen) van elektrische auto's, zoals het gebruik van de auto als tijdelijke energie leverancier bij geen zon en wind, maar wel een piekvraag in het elektriciteitsnet. Als nu parkeerplaatsen zonder voorzieningen worden gecreëerd, dan is het nu al achterhaald. Het parkeren binnen hofjes is gunstig voor toepassing elektrische laadpalen zodat er geen kabels over de stoep liggen.

Reactie gemeente:

Bij de ontwikkeling van Lindewijk deelgebied 2 wordt rekening gehouden met maatschappelijke ontwikkelingen zoals elektrische auto's en de aanleg van een elektriciteitsnet met voldoende capaciteit. In het bestemmingsplan wordt dit niet geregeld, wel wordt hier bij de verdere uitwerking van Lindewijk deelgebied 2 rekening mee gehouden.

Enkele insprekers vragen waarom er wel woningen in Lindewijk deelgebied 2 mogelijk worden gemaakt maar dat andere plannen zoals een bouwkaavel tussen de Spoorlaan 13 en 21 en woningbouw in Oldeholtgade niet worden gefaciliteerd.

Reactie gemeente:

Ook op andere locaties in de gemeente heeft door de jaren heen woningbouw plaatsgevonden. Dat zal ook in de toekomst zo zijn. Zo zijn in Oldeholtgade door de jaren heen ook woningen toegevoegd. De genoemde kavels zijn buiten het plangebied van het bestemmingsplan gelegen. De insprekers kunnen voor initiatieven afzonderlijk contact opnemen met de gemeente.

Er wordt gevraagd welke woningen er bij een goot- en bouwhoogte van 5 en respectievelijk 9 meter zijn te verwachten en bij een goot- en bouwhoogte van 6 en respectievelijk 11 meter.

Reactie gemeente:

In het voorontwerp bestemmingsplan zijn woningen in maximaal 1,5 bouwlaag met kap met een goot- en bouwhoogte van 5 en 9 meter mogelijk gemaakt en woningen in maximaal 2 bouwlagen met kap met een goot- en bouwhoogte van 6 en 11 meter. In het ontwerp bestemmingsplan wordt de regeling voor woningen in maximaal 1,5 bouwlaag met kap echter aangepast naar een goot- en bouwhoogte van 6 en 9 meter overeenkomstig de regeling van Lindewijk deelgebied 1.

In het beeldkwaliteitsplan zijn daarnaast per deelgebied regels gesteld aan de vormgeving van de woningen, zoals het kleur- en materiaalgebruik, het bouwvolume, de vormgeving van de gevels, de kappen en de plaatsing van de bebouwing.

Er wordt gevraagd om de doorstroming van het bouwen van twee-onder-één-kap woningen in het plangebied te stimuleren omdat dit in deelgebied 1 niet mogelijk was. De insprekers willen graag in een van twee-onder-één-kap woning in Lindewijk deelgebied 2 wonen.

Reactie gemeente:

De gemeente is blij met de getoonde interesse van de inspreker in een woning in Lindewijk deelgebied 2. In tegenstelling tot de regeling van het bestemmingsplan voor Lindewijk deelgebied 1 is er in Lindewijk deelgebied 2 gekozen voor een meer flexibele regeling waarin de indeling van gebieden voor (half)vrijstaande en rijenwoningen is losgelaten. Het behoort in het bestemmingsplan voor Lindewijk deelgebied 2 tot de planologische mogelijkheden om een twee-onder-één-kap woning aan het water te bouwen. De daadwerkelijke invulling van de verschillende deelgebieden is nog niet bekend, de keuzes voor woningtypen worden bij de verdere uitwerking van het project bepaald.

Er wordt geconstateerd dat er veel groen, maar in verhouding weinig speeltuinen of speelveldjes, in de gehele Lindewijk zijn.

Reactie gemeente:

Gemiddeld gezien zijn er in Lindewijk voldoende speelplaatsen conform het gemeentelijke beleid en niet meer of minder dan in de rest van de gemeente. In het gehele plangebied behoort de realisatie van speelvoorzieningen en speelveldjes tot de planologische mogelijkheden. De keuzes voor de aanleg van speeltuinen en/of speelveldjes worden bij de verdere uitwerking van het project gemaakt.

Beeldkwaliteitsplan

De insprekers nemen aan dat het beeldkwaliteitsplan niet geldt voor de Lycklamaweg 2 - 4. Daarnaast wordt er gesproken over een hoge ruimtelijke kwaliteit, maar geldt dat ook voor de Spoorlaan.

Reactie gemeente:

Het beeldkwaliteitsplan is alleen van toepassing voor het nieuwe woongebied Lindewijk deelgebied 2 en niet voor de bestaande percelen aan de Lycklamaweg of de Spoorlaan. Hier zijn en blijven de welstandsregels uit de gemeentelijke welstandnota van toepassing.

Er wordt gevraagd of er een groenstrook of een parkeerterrein komt achter de bestaande percelen aan de Lycklamaweg. Indien er een parkeerterrein komt, dan vragen de insprekers zicht af hoe de inrit van en naar dit parkeerterrein wordt vormgeven en wat de gevolgen zijn wat betreft het geluid en de lichtinval. Indien in het noordelijke deel van het plangebied seniorenwoning worden ontwikkeld, kunnen er wat betreft de insprekers beter parkeerplaatsen direct bij de woningen worden ontwikkeld in plaats van een grote parkeerplaats in verband met een beperkte mobiliteit van de bewoners. Tevens wordt gevraagd of de sloot achter deze percelen verdwijnt, en op wat voor wijze de afwatering en de erfscheiding worden geregeld.

Reactie gemeente:

Het is op dit moment nog niet bekend of er een groenstrook of een parkeerterrein achter de genoemde percelen wordt gerealiseerd. Ook is nog niet bekend of er seniorenwoningen worden gerealiseerd en hoe het parkeren hierbij is geregeld. In het voorontwerp bestemmingsplan was voor het stuk grond ten zuiden van de bestaande percelen aan de Lycklamaweg de bestemming 'Verkeer – Verblijfsgebied' opgenomen. Deze bestemming geeft een verkeerd beeld van de beoogde situatie en wordt daarom in het ontwerp bestemmingsplan veranderd naar de bestemming 'Wonen' zodat er een flexibele regeling ontstaat waarin beide uitwerkingen planologisch mogelijk zijn. De gemeente heeft een gesprek gehad met de insprekers en toegezegd dat de sloot achter de percelen behouden blijft. De sloot is planologisch mogelijk binnen de bestemming 'Wonen'. Ook is toegezegd dat de gemeente zorgt voor een nette en passende groene afscheiding tussen de bestaande percelen aan de Lycklamaweg en Lindewijk deelgebied 2. Zodra er meer duidelijkheid is over de invulling van dit deel van deelgebied 2 dan worden de insprekers hiervan op de hoogte gehouden.

Zoals het zich laat aanzien gaat de sloot bij kerk/begraafplaats verdwijnen. De inspreker vraagt wat dit betekent voor het waterpeil en wil graag in overleg met de gemeente over de ontsluiting van kerk/begraafplaats.

Reactie gemeente:

Het is niet de bedoeling dat de sloot bij de kerk/begraafplaats verdwijnt, deze is alleen niet zichtbaar op de verbeelding. Zodra er meer duidelijkheid is over de wijze van ontwikkeling van dit deel van het plangebied wordt contact opgenomen met de inspreker c.q. de beheerder van de kerk/begraafplaats.

Tenslotte geeft een inspreker aan dat er geen waterberging of wadi's zijn ingetekend en ziet de inspreker graag water als afscheiding tussen de Distelvlinder en deelgebied 2

Reactie gemeente:

In het stedenbouwkundig plan (dat is opgenomen als bijlage 1 bij het bestemmingsplan) is aangegeven dat er in Lindewijk deelgebied 2 een duurzaam watersysteem wordt ontwikkeld. De hoofduitgangspunten hiervoor zijn in het stedenbouwkundig plan aangegeven. De concrete uitwerking met wadi's, greppels en dergelijke is nog niet bekend en dit wordt nog nader uitgewerkt.

BIJLAGE:

OVERLEGREACTIES

Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Weststellingwerf
Postbus 60
8470 AB WOLVEGA

Leeuwarden, 12 april 2021
Verzonden, **13 APR. 2021**

Ons kenmerk : 01867046
Afd./Opgave : Omgevingszaken
Behandeld door : Omgevingszaken / (058) 292 59 25 of romte@fryslan.frl
Uw kenmerk :
Bijlage(n) :

Onderwerp : voorontwerp bestemmingsplan Lindewijk, fase 2, Wolvega

Geacht college,

Op 11 februari 2021 is bovengenoemd plan ter advisering ontvangen. De advisering heeft wat meer tijd gevraagd, omdat er tussentijds bestuurlijk overleg is gevoerd over de woningbouwafspraken.

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

Wonen (cat.2, interpretatie verordening/motivering)

Met het plan wordt het toevoegen van 200 woningen in een uitbreidingsgebied mogelijk gemaakt. Op dit moment wordt er gewerkt aan een actualisering van de regionale woningbouwafspraken voor de regio Zuid Oost. Dit plan zal voor een belangrijk deel invulling geven aan de woningbouwruimte die Weststellingwerf in de geactualiseerde woningbouwafspraken zal krijgen. Tijdens de ambtelijke voorbereiding van de woningbouwafspraken is geconstateerd dat de gemeente met het realiseren van dit plan een hoger percentage woningen zal realiseren in uitbreidingsgebieden dan voorgenomen in de regionale afspraken. Om die reden is een bestuurlijk overleg georganiseerd.

Tijdens het bestuurlijk overleg is aangegeven dat een fasering van het gebied in twee delen van 100 woningen ervoor zou zorgen dat het plan past binnen de basisuitgangspunten van de nieuwe regionale woningbouwafspraken. U heeft aangegeven niet te willen kiezen voor een fasering.

Bestuurlijk is uitgesproken dat ingestemd kan worden met dit programma voor de tweede fase, als de andere gemeenten aangeven in te kunnen stemmen met het bij uitzondering afwijken van de basisuitgangspunten van de regionale afspraak.

Er is afgesproken dat in het voorstel voor nieuwe regionale woningbouwafspraken (op te stellen door de regio) het plan Lindewijk, fase 2 expliciet benoemd zal worden als uitzondering. Wanneer de regio dit voorstel indient bij het college van GS zal daaruit blijken dat de andere gemeenten in kunnen stemmen met de ontwikkeling van dit plan.

Ik adviseer u in de plantoelichting de tekst van de toelichting hierop aan te passen en vermelding te maken van de voorgenomen regionale afspraken.

Actualiteit plantoelichting (cat.3, overige provinciale belangen)

In de plantoelichting wordt verwezen naar het Streekplan Fryslân, waarin Wolvega de status van regionaal centrum heeft. Ik wijs u er op dat die teksten inmiddels niet meer actueel zijn. Provinciale Staten hebben onlangs de Omgevingsvisie vastgesteld, die het streekplan vervangt.

De verwijzing naar de Verordening Romte Fryslân 2014 is wèl correct. Ik wijs u er overigens wel op dat er inmiddels een ontwerp-omgevingsverordening ter inzage ligt, die op termijn (naar verwachting voor het eind van 2021) de Verordening Romte zal vervangen. Het is aan te bevelen de tekst van de ontwerp-omgevingsverordening mee te nemen bij het actualiseren van de plantoelichting.

Voor het overige geeft het plan geen aanleiding tot opmerkingen.

Voor de betekenis van de categorie-aanduiding verwijs ik naar de brief van Gedeputeerde Staten van 8 februari 2019, betreffende "Aanpassing Notitie Inwerkingtreding Verordening Romte Fryslân".

Hoogachtend,

Namens het college van Gedeputeerde Staten,



dhr. J. Bosma
afdelingshoofd Omgevingszaken

Onderwerp: RE: vooroverleg bestemmingsplan Lindewijk DG2

Geachte heer Hekman,

Mijn excuses voor de late reactie. Ik heb nog een aantal aanvullingen op het bestemmingsplan.

1. Het wateradvies is voor een groot deel goed overgenomen in het bestemmingsplan. Er wordt voor de waterhuishouding en compensatie verwezen naar deelgebied 1 van de Lindewijk. In het totale plan is er veel water bijgekomen. Het is voor ons, om straks voor het graven en eventuele dempen, van belang om een overzicht te hebben van het totaal oppervlakteverharding (deelgebied 1 en 2) en het water dat ter compensatie erbij is gekomen. Daarnaast zou ik graag in de toelichting nog de 5 jaar regel terug willen zien:

Toename verharding

Wij willen u verzoeken om in de waterparagraaf de volgende passage op te nemen over het onderdeel toename verharding ontwikkelingen neemt de hoeveelheid verhard oppervlak toe met als gevolg een versnelde afvoer van hemelwater. Het versnelde afvoer te compenseren om de waterberging in een gebied in stand te houden. Dit geldt ook voor toevoegen van oppervlakteverharding die wel past binnen het bestemmingsplan, maar waarvan de grond al meer dan vijf jaar braak ligt verleden niet voor gecompenseerd is.

2. Een tijdje geleden is er vanuit de Gemeente geconstateerd dat er een aantal kavels van de Lindewijk (Deelgebied 1) te laag liggen. Bij wat hoger water in combinatie met opwaaiing komen deze kavels in de knoei en is er schade gemeld aan de beschoeiing. De oplossing om water via een overstort onder de A32 richting polder te laten afvoeren is door ons afgewezen. De reden hiervoor was dat de gemeente de kavels lager aangelegd heeft dan WF in de tijd had aangegeven. Ik zou graag zien dat in het nieuwe bestemmingsplan de hoogtes worden vermeld die wij voor fase 1 hebben geadviseerd, zodat hier in de toekomst geen verwarring meer over ontstaat.

Met vriendelijke groet,

Wetterskip Fryslân

Postbus 36, 8900 AA Leeuwarden

denk aan het milieu voordat u dit bericht print

Onderwerp: RE: vooroverleg bestemmingsplan Lindewijk DG2

Geachte heer Hekman,

Vanochtend was er een overleg tussen de gemeente Weststellingwerf en Wetterskip Fryslân over Overdracht stedelijk water. Hier kwam ook nieuw te ontwikkelen stedelijk gebied voorbij.

Het leek mij handig om mijn inbreng ook nog even via deze weg voor de Lindewijk fase 2 te delen.

Waar we de laatste tijd veel tegenaan lopen in nieuw stedelijk gebied is het beheer en onderhoud van watergangen zonder de status hoofdwatgang of schouwwatgang. In het ontwerpbestemmingsplan zijn de laatst genoemde watergangen uitgelicht en wordt ook aangegeven dat er een onderhoud strook moet zijn van 5 meter. In de Lindewijk fase 2 wordt veel water gerealiseerd en worden er, neem ik aan ook kavels verkocht langs het water. Door dat watergangen hierdoor lastig te bereiken zijn kan dit in de toekomst problemen opleveren met het onderhoud.

Ik ben me er van bewust dat het inbreng termijn voor het vooroverleg ruimschoots is overschreden. Ik zou toch graag willen voorstellen dat er nog een passage in komt te staan over het beheer van overige watergangen in nieuw stedelijk gebied. Voor verdere uitwerking van het gebied gaan we hier ook graag over in gesprek.

Met vriendelijke groet,

Wetterskip Fryslân

Postbus 36, 8900 AA Leeuwarden

denk aan het milieu voordat u dit bericht print



Aan het college van burgemeester en wethouders
van de Gemeente Weststellingwerf
t.a.v. R. Hekman
Postbus 60
8470 AB WOLVEGA

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

Datum	18 maart 2021	Behandeld door	R. de Groot
Onze referentie	UIT/21013086/BRW/BR/RB	Doorkiesnummer	088 229 89 14
Uw referentie		E-mail	r.degroot@brandweefryslan.nl
Uw brief van	18 februari 2021		

Onderwerp Advies Bestemmingsplan Lindewijk Fase 2

Op 18 februari 2021 heeft u ten behoeve van het overleg ingevolge artikel 3.1.1 van het Besluit op de ruimtelijke ordening aan ons het bestemmingsplan Wolvega Lindewijk, fase 2 toegezonden, met de vraag eventuele opmerkingen aan u te richten.

Het plan voorziet in de realisatie van fase 2 van de Lindewijk aan de zuidoostzijde van Wolvega. Hier wordt ruimte geboden aan de bouw van zo'n 250 woningen.

Externe veiligheid

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

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 bereikbaarheid, de beschikbaarheid van bluswater en de opkomsttijden.

Bereikbaarheid

De bereikbaarheid van de woningen in het plangebied worden door de brandweer als voldoende beschouwd. Hierbij gaat de brandweer uit van de vuistregel dat een gebied/ adres van meerdere zijden te bereiken zijn. Dit is in het voorliggende plan ook het geval.

Opkomsttijd

Middels het dekkingsplan hanteert Brandweer Fryslân normtijden voor alle gebieden in Friesland. Voor het gebied aangaande deze ontwikkeling geldt een normtijd van 10 minuten. In de praktijk ligt de opkomsttijd voor deze nieuwe wijk rond de 12 tot 13 minuten. Dit leidt niet direct tot knelpunten doordat het gaat om nieuwbouwwoningen waarbij sprake is van bebouwing bedoeld voor zelfredzame personen.

BRANDWEER

Fryslân



Bluswatervoorziening

Om een snelle en adequate brandweer inzet te kunnen garanderen heeft de brandweer de beschikking nodig over bluswater. Een standaard brandweervoertuig beschikt over een eigen watervoorraad van circa 1.500 liter. Hiermee kan een beginnende keukenbrand of autobrand worden geblust. Bij branden die verder ontwikkeld zijn, zal de brandweer terugvallen op bluswatervoorzieningen in de omgeving, waaronder sloten, vaarten en brandkranen. Hierbij geldt dat brandkranen de snelste methode zijn om bluswater te verkrijgen. De brandweer hanteert hierbij de vuistregel dat een adres binnen 100 meter moet beschikken over een brandkraan. Om dit voor deze wijk mogelijk te maken is onderstaand voorstel opgesteld ten aanzien van de brandkranen. Hierover gaat de brandweer graag met de gemeente over in overleg om te komen tot een definitieve indeling van brandkranen in deze wijk.



Advies

In overeenstemming met bovenstaande opmerkingen adviseert Brandweer Fryslân om:

- Brandweer Fryslân te betrekken bij de verdere uitwerking van het bestemmingsplan waar ook de plaatsing van de brandkranen onderdeel van uitmaakt.

Mocht u naar aanleiding van bovenstaande nog vragen hebben, dan kunt u contact opnemen met R.de Groot, specialist risicobeheersing van Brandweer Fryslân, te bereiken via 088 – 229 8914.

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

Hoogachtend,

BRANDWEER

Fryslân



Namens het dagelijks bestuur van Veiligheidsregio Fryslân,
voor deze

ing. S. Veerbeek
clusterhoofd risicobeheersing afdeling Noordwest

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

MEMO

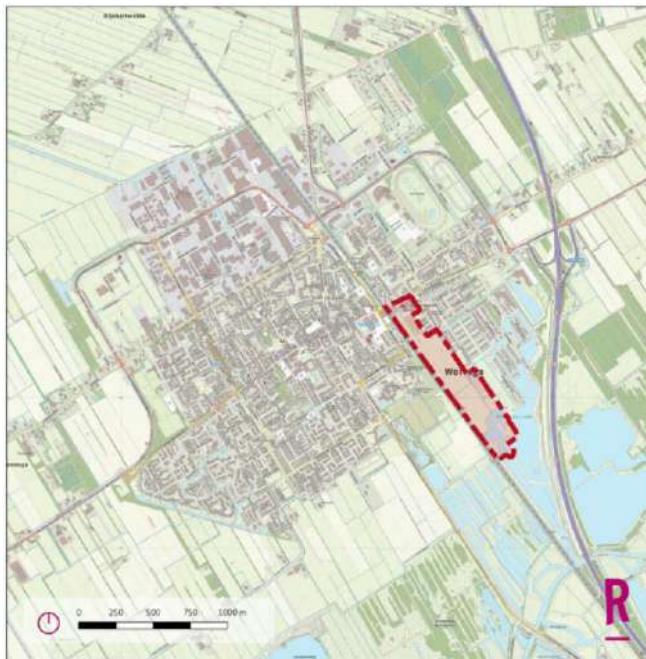
Van : M.R. van der Velde
Aan : Gemeente Weststellingwerf, t.a.v. de heer R. Hekman
Datum : 17 maart 2021
Betreft : Advies voorontwerpbestemmingsplan Lindewijk – Deelgebied 2
Referentie : 2021-FUMO-0049598

Geachte heer Hekman, beste Ronald,

Algemeen

Op 17 februari 2021 is het verzoek ingediend om het voorontwerpbestemmingsplan Lindewijk – Deelgebied 2 te beoordelen op alle relevante milieuaspecten.

Het voorontwerpbestemmingsplan Lindewijk – Deelgebied 2 heeft betrekking op uitbreidingswijk Lindewijk aan de oostflank van Wolvega (rood omrand in figuur 1). Het totale plan Lindewijk is opgedeeld in twee woningbouwgebieden van circa 750 – 780 woningen. Het oostelijke deel (Lindewijk deelgebied 1) is hierbij als eerste ontwikkeld. Volgens planning is Lindewijk deelgebied 1 in 2024 uitverkocht. Om deze reden heeft de gemeenteraad Weststellingwerf op 8 juli 2019 het besluit genomen om de exploitatie van Lindewijk deelgebied 2 voor te zetten met het westelijke deel. De beoordeling van het verzoek is getoetst aan de milieuaspecten bodem, externe veiligheid, geluid en luchtkwaliteit en geur.



Figuur 1 Ligging plangebied

- **Bodem**

In het voorontwerp is voor het aspect bodem de volgende tekst opgenomen:

Toetsingskader

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening, moet in geval van ruimtelijke ontwikkelingen worden aangetoond dat de bodem geschikt is voor het beoogde functiegebruik. Ter plaatse van locaties die verdacht worden van bodemverontreiniging, moet ten minste verkennend bodemonderzoek worden uitgevoerd. In geval van verontreinigingen is de Wet bodembescherming van toepassing. In de wet is geregeld dat als ter plaatse van een plangebied ernstige verontreinigingen worden aangetroffen, er sprake is van een saneringsgeval.

Toetsing

Omdat er in het plangebied nieuwe woningen mogelijk worden gemaakt, zijn er (water)bodemonderzoeken uitgevoerd. De onderzoeken maken deel uit van de aanvraag en zijn opgenomen in bijlage 5. Er is tevens onderzoek gedaan naar het voorkomen van PFAS. Uit de onderzoeken blijkt dat er geen belemmeringen zijn voor de beoogde ontwikkelingen in het plangebied. Er zijn ook geen verhoogde gehalten aan PFAS aangetroffen in het plangebied.

In Bijlage 5 van het voorontwerp zijn twee bodemonderzoeken opgenomen: verkennend (water)bodemonderzoek Lindewijk te Wolvega en Verkennend bodemonderzoek PFAS Lindewijk te Wolvega.

Verkennend (water)bodemonderzoek Lindewijk te Wolvega. Envisio, projectnummer EN05482, d.d. 7 april 2020

Aanleiding voor het uitvoeren van het verkennend (water)bodemonderzoek is de voorgenomen ontwikkeling van een woonwijk op de locatie. Het doel van het verkennend (water)bodemonderzoek is het vaststellen van de milieuhygiënische kwaliteit van zowel de grond, het grondwater alsmede een waterbodem op de locatie. Uit de toetsingsresultaten blijkt dat in zowel de boven- als ondergrond van zowel het onverdachte terreindeel als het voormalig puinpad geen verhoogde gehalten aan onderzochte parameters zijn vastgesteld. In het grondwater van nagenoeg alle peilbuizen zijn licht tot matig verhoogde concentraties aan zware metalen waargenomen ten opzichte van de streefwaarden. Verder zijn in het grondwater plaatselijk licht verhoogde concentraties aan nftaleen, xylenen en/of minerale olie vastgesteld ten opzichte van de streefwaarde. Het maximaal gemeten gehalte aan PFOA en PFOS bedraagt respectievelijk 0,6 µg/kg ds. en 0,9 µg/kg ds. Daarmee liggende gemeten gehalten ruim onder de landelijke toepassingswaarden voor landbouw/natuur.

Verkennend bodemonderzoek PFAS Lindewijk te Wolvega. Envisio, projectnummer EN05482, d.d. 7 april 2020

Uit het verkennend bodemonderzoek ter plaatse van het plangebied "Lindewijk" te Wolvega, is gebleken, dat er licht verhoogde gehalten aan PFAS zijn aangetroffen ten opzichte van de detectiegrenzen. Opgemerkt wordt dat het maximaal gemeten gehalte aan PFOS en PFOA 0,4 µg/kg ds. bedraagt. Daarmee liggende gemeten gehalten ruim onder de landelijke toepassingswaarden voor landbouw/natuur. In de rapportage is opgenomen dat er geen beperkingen zijn voor de voorgenomen verkoop/uitgifte van de bouwlocaties.

Opgemerkt wordt dat in beide rapporten PFAS onderzocht is en dat de maximaal gemeten gehalten tot een factor 2 verschillen. De gemeten gehalten vormen geen beperkingen voor de voorgenomen verkoop/uitgifte van de bouwlocaties.

NAZCA

In 2001 is een grootschalig verkennend bodemonderzoek uitgevoerd, waarvan de Lindewijk onderdeel uitmaakt. Op basis van de gegevens in NAZCA blijkt dat voor de Lindewijk hooguit licht verhoogde gehalten aan de onderzochte parameters zijn vastgesteld.

Bodemkwaliteitskaart

Op basis van de bodemkwaliteitskaart blijkt dat de Lindewijk bodemfunctieklasse 'wonen' heeft. Zowel de boven- als ondergrond voldoen aan bodemkwaliteitsklasse 'AW2000'.

Conclusie bodem

Op basis van de bekende gegevens vormt het aspect bodem geen belemmering.

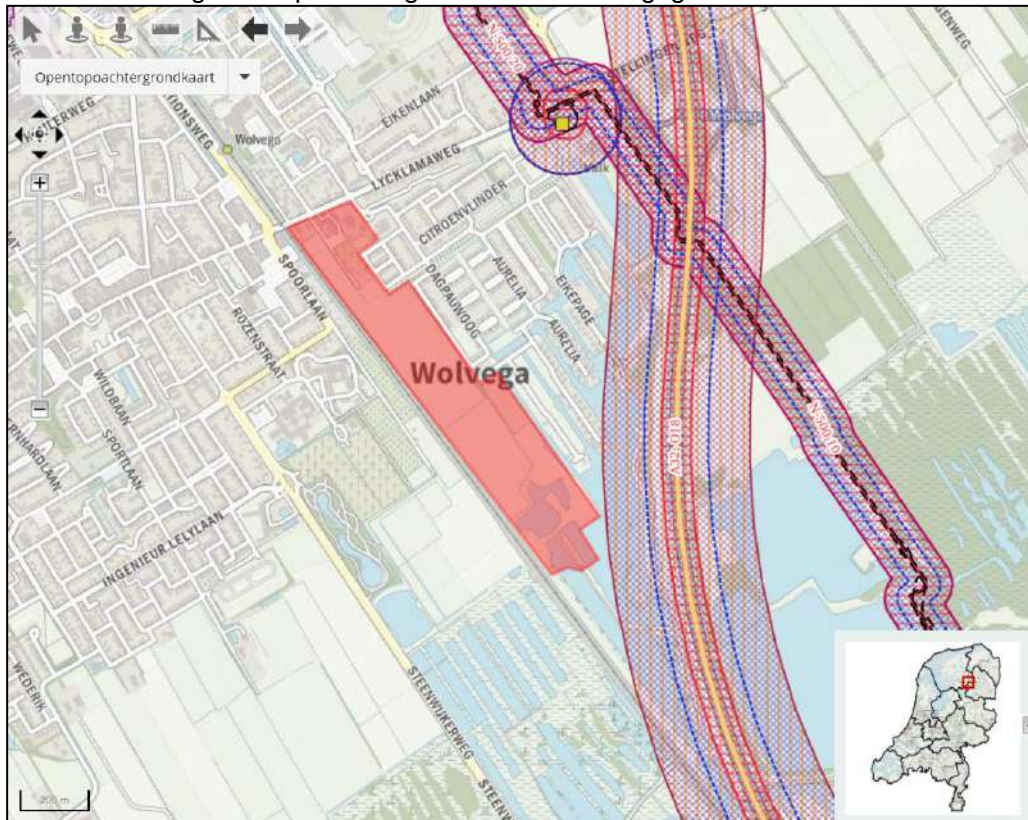
- **Externe Veiligheid**

Ligging

Het plangebied Lindewijk deelgebied 2 ligt pal ten oosten van de spoorlijn Zwolle – Leeuwarden. Ten oosten van het plangebied ligt de A32 en een hoge druk aardgastransportleiding van Gasunie.

Risico inventarisatie

De risico inventarisatie is uitgevoerd aan de hand van de EV-signaleringskaart. In figuur 2 is een uitsnede van de EV-signaleringskaart met daarop de ligging van het plangebied ten opzichte van de A32 en de aardgastransportleiding van Gasunie weergegeven.



Figuur 2: EV-signaleringskaart

In figuur 2 is te zien dat de planlocatie buiten het invloedsgebied van de hoge druk aardgastransportleiding ligt. De hoge druk aardgastransportleiding is voor het plangebied dus niet relevant.

Het plangebied ligt op meer dan 200 meter vanaf de A32, een transportroute waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd. De Rijksweg A32 maakt onderdeel uit van het Basisnet weg. Op grond van het Bevt dient de externe veiligheidssituatie (risicoanalyse) te worden beoordeeld als een ruimtelijke ontwikkeling binnen 200 meter van een Basisnetroute plaatsvindt. Het dichtstbij gelegen punt van het plangebied ligt op een afstand van circa 235 meter vanaf de A32. Dit houdt dus in dat er geen risicoanalyse hoeft te worden uitgevoerd, zoals bedoeld in artikel 8 van het Bevt. Het invloedsgebied van de A32 bedraagt 355 meter vanwege het transport van LPG en Propan. Het plangebied ligt dus deels, ter hoogte van de waterplassen in het zuidelijk deel van het plan, wel binnen het invloedsgebied van de A32. Op grond van artikel 7 van het Bevt dient daarom in de toelichting van het bestemmingsplan wel in te worden gegaan op zelfredzaamheid en hulpverlening. Op grond van artikel 9 van het Bevt dient Brandweer Fryslân in de gelegenheid te worden gesteld om advies uit te kunnen brengen over de onderwerpen van artikel 7. De ontsluiting van het gebied zal de nodige aandacht moeten krijgen in verband met de bereikbaarheid van hulpdiensten en de vluchtmogelijkheden van de populatie die binnen het gebied aanwezig is.

Bij de inrichting van het gebied heeft het vanuit externe veiligheid beoordeeld dan ook de voorkeur om binnen het invloedsgebied van de A32 geen woningen te projecteren. Pal naast het plangebied ligt de spoorlijn Zwolle – Leeuwarden. Dit spoorwegtracé maakt geen onderdeel uit van het Basisnet spoor. Via deze spoorlijn vinden namelijk geen reguliere transporten met gevaarlijke stoffen plaats. In de Regeling Basisnet zijn namelijk voor alle overige hoofdspoorwegen geen aantallen transporten met gevaarlijke stoffen vermeld. De spoorlijn wordt dus niet als een risicobron aangemerkt.

Er zijn geen andere bronnen (zoals andere transportroutes of risicovolle inrichtingen) in de nabijheid van de planlocatie aanwezig, die in verband met externe veiligheid bij de beoordeling moeten worden betrokken.

Toelichting voorontwerpbestemmingsplan

In hoofdstuk 4 Milieu en omgevingsaspecten wordt in paragraaf 4.9 het onderdeel externe veiligheid toegelicht. In de tweede alinea is het volgende vermeld: “*Op basis van het Bevb moet rekening worden gehouden met het zogenaamde basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen*”.

Het hier genoemde Bevb gaat over het transport van gevaarlijke stoffen via buisleidingen. Bevb moet hier vervangen worden door Bevt.

In de toelichting wordt niet ingegaan op de verantwoording van zelfredzaamheid en hulpverlening. Het plangebied ligt namelijk deels wel binnen het invloedsgebied (355 m) van de A32. Wellicht dat Brandweer Fryslân in haar advies hier nader op in gaat. De toelichting moet hierin nog wel worden aangevuld.

Conclusie externe veiligheid

Alleen de A32 is voor externe veiligheid relevant voor de verantwoording groepsrisico ten aanzien van zelfredzaamheid en hulpverlening. Andere risicobronnen zijn niet relevant voor dit ruimtelijk plan.

De toelichting van het voorontwerp bestemmingsplan heeft nog enige aanpassing, zoals in voorliggend advies is aangegeven. Voorts dient Brandweer Fryslân om een advies externe veiligheid te worden gevraagd in verband met de hulpverlening en zelfredzaamheid.

- **Geluid**

De FUMO heeft eerder het concept akoestisch onderzoek behorend bij het bestemmingsplan "Lindewijk deelgebied 2" beoordeeld. Het betreft het akoestisch onderzoek naar weg- en railverkeerslawaai van Rho Adviseurs B.V. "Lindewijk deelgebied 2" met kenmerk 20210125_ en d.d. 25 januari 2021. Daarnaast zijn uit de toelichting van het bestemmingsplan "Wolvega Lindewijk - Deelgebied 2" de paragrafen, met de betrekking tot de akoestische aspecten, "4.2 Milieuzonering" en "4.3 Geluid" beoordeeld.

Beoordeling: akoestisch onderzoek naar weg- en railverkeerslawaai "Lindewijk deelgebied 2"

De beoordeling van het akoestisch onderzoek is voor ons aanleiding voor het plaatsen van de volgende opmerkingen c.q. kanttekeningen. Het betreft in hoofdzaak opmerkingen c.q. kanttekeningen die al eerder zijn gemaakt bij de beoordeling van de conceptversie van het akoestisch rapport (d.d. 20-09-2020) maar niet of naar onze mening onvoldoende zijn verwerkt.

AO Blz. 10: Rekenmodel

De beoordelingspunten op de bouwblokken zijn ingevoerd tot een hoogte van 1,5, 4,5 en 7,5 meter boven plaatselijk maaiveld. Uit het rekenmodel blijkt dat de bouwblokken in het plangebied zijn ingevoerd met een hoogte variërend van 5 en 6 meter boven plaatselijk maaiveld. Door een lagere gebouwhoogte dan beoordelingshoogte te hanteren is de geluidsbelasting op 7,5 meter boven plaatselijk maaiveld mogelijk niet correct vastgesteld (geen afscherming). Dit dient geverifieerd en zo nodig aangepast te worden.

In het rekenmodel zijn voor de te realiseren woningen objecten (gebouwen) ingevoerd. De objecten zijn ingevoerd ter grootte van de bouwblokken met goothoogte (geen nokken). De "openingen" tussen de gebouwen/woningen binnen een bouwblok zijn niet als zodanig gemodelleerd. Door Rho wordt aangenomen dat, ter plaatse van de tweede- (en mogelijk derde-) lijns bebouwing, het effect van de niet gemodelleerde nokafscherming en de "openingen" tussen gebouwen elkaar opheffen. Deze theorie is niet onderbouwd en gaat naar onze mening ook zeker niet op. Bij "openingen" tussen gebouwen is immers sprake van direct zicht tussen de bron en de ontvanger. Dit is niet het geval bij de door Rho gemodelleerde situatie. Op de bouwlagen onder goothoogte wordt op de tweede- (en mogelijk derde-) lijns bebouwing de geluidsbelasting onderschat en mogelijk te lage hogere waarden voorgesteld. Dit dient aangepast te worden.

AO Blz. 12: Berekeningsresultaten

In de figuren 5.1 t/m 5.7 zijn de rekenresultaten op de maatgevende bouwblokken gegeven. De resultaten op alle bouwblokken ontbreken en ook zijn de resultaten op meerdere beoordelingspunten slecht leesbaar (door de achtergrond). In de bijlage dient een uitdraai opgenomen te worden, die duidelijk leesbaar is met de geluidsbelasting (per bron) op alle beoordelingspunten en een overzicht van de beoordelingspunten.

AO Blz. 19: Cumulatieve geluidsbelasting

Aangegeven wordt dat de bouwbloknummering is gegeven in bijlage 2. De bouwbloknummering 29 t/m 37 ontbreekt. Deze dienen toegevoegd te worden. Onduidelijk is welke geluidsbelasting is gehanteerd voor wegverkeer. Is dit de gecumuleerde geluidsbelasting van de drie beschouwde

wegvakken? Dit dient verduidelijkt te worden. Bovendien dienen de uitgebreide berekeningsresultaten van elke geluidsbron opgenomen te worden in een bijlage.

In tabel 5.1 is de cumulatieve geluidsbelasting opgenomen. De berekeningen zijn niet correct uitgevoerd en dienen te worden aangepast, voorbeelden:

- bouwblok 1 is de optelsom $(10 \log (10^{(61,26/10)} + 10^{(54,03/10)})) = 62 \text{ dB}$ (i.p.v. 61)
- bouwblok 2 is de optelsom $(10 \log (10^{(53,74/10)} + 10^{(55,68/10)})) = 58 \text{ dB}$ (i.p.v. 56)
- etc.

Aangegeven wordt dat de locaties waar cumulatie een rol speelt beperkt zijn. Aanpassingen van de resultaten geeft mogelijk een andere bevinding.

AO Blz.20: Bespreking resultaten wegverkeerslawaai

Uit figuur 5.3 blijkt dat op bouwblok 13 de geluidsbelasting met $(51-2=) 49 \text{ dB}$ de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. In figuur 6.1 ontbreekt dit bouwblok en dient toegevoegd te worden. Tevens zal het de leesbaarheid bevorderen ook in figuur 6.1 de bouwbloknummers op te nemen.

Er is geen nader onderzoek gedaan naar maatregelen in de overdracht zoals een verlenging van de aarden wal langs de A32 in zuidelijke richting. Er wordt enkel gesteld *“de verlenging van de aarden wal wordt in het kader van dit bestemmingsplan niet wenselijk/mogelijk geacht”*. Er ontbreekt een betere onderbouwing voor deze stelling. Een hogere waarde mag het bevoegde gezag alleen verlenen als: toepassing van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting onvoldoende doeltreffend is, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard (art. 110a lid 5 Wgh.). Dit dient nader te worden onderbouwd.

AO Blz.21: Bespreking resultaten railverkeerslawaai

De geluidsbelasting vanwege railverkeerslawaai overschrijdt op meerdere bouwblokken de voorkeursgrenswaarde. Er wordt op een aantal gevels exact voldaan aan de maximale ontheffingswaarde van $68 \text{ dB L}_{\text{den}}$.

Er is geen onderzoek gedaan naar de mogelijke effecten van bronmaatregelen (o.a. plaatsen raildempers). Met betrekking tot overdrachtsmaatregelen zijn een aantal algemene argumenten aangedragen (belemmering uitzicht, reflecties, te duur). Deze argumenten zijn niet onderbouwd. Er wordt namelijk geen informatie gegeven over de hoogte van een scherm, de mogelijkheden van materialisatie en de hiermee gepaard gaande kosten.

Een hogere waarde mag het bevoegde gezag alleen verlenen als: toepassing van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting onvoldoende doeltreffend is, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard (art. 110a lid 5 Wgh.). Indien het argument financieel niet doelmatig wordt aangevoerd zal dat met een doelmatigheidsberekening (conform het DMC) moeten worden aangetoond. Een aanvulling van het rapport is op dit punt dan ook noodzakelijk (gedacht kan worden aan reguliere geluidschermen, mini-schermen e.d.).

We adviseren nader onderzoek te doen. Dit kan bijvoorbeeld in stappen waarbij de hoogte en de kosten een belangrijke afweging kunnen zijn. Er kan wellicht met een laag scherm (bv. mini scherm) op maaiveldniveau (buitenruimte) een acceptabel woon- en leefklimaat worden gegeven. Met een hoger scherm zullen de kosten toenemen maar kan wellicht ook op de eerste bouwlaag een

acceptabel woon- en leefklimaat worden gegeven. Hierbij zou dan ook nog weer onderscheid gemaakt kunnen worden in een absorberend (geen reflecties bijv. kokosvezels) en reflecterend (wel reflecties bijv. glas) scherm.

Op basis van een dergelijke onderbouwing kan het bevoegd gezag een gefundeerde afweging maken.

AO Blz.23: Bespreking resultaten cumulatieve geluidsniveaus

Aangegeven wordt: “Cumulatie speelt een ondergeschikte rol omdat de verschillende geluidsbronnen (met name spoorweg en A32) het plan van verschillende zijden belasten”.

De cumulatieve geluidsbelasting is zoals reeds eerder aangegeven niet correct bepaald. Aanpassingen van de resultaten geeft mogelijk een andere bevinding.

In het kader van ruimtelijke inpassing kan op basis van de cumulatieve geluidsbelasting een omgevingskwaliteit worden gekoppeld. Deze beoordeling ontbreekt nog in het rapport en dient te worden toegevoegd. In tabel 3.2 van het rapport zijn wel standaard kwaliteitsindicaties gegeven. Op basis daarvan kan worden gesteld dat op een groot aantal bouwblokken sprake is van een “slechte” (geluidsbelasting ≥ 61 dB) geluidskwaliteit. Onderbouwd dient te worden waarom, als de geluidsbelasting door maatregelen niet wordt gereduceerd, deze geluidsbelasting hier acceptabel wordt geacht. Hierin kan mogelijk worden betrokken een geluidsluwe gevel, geluidsluwe buitenruimte, afscherming voor tweedelijns bebouwing etc.

In geval van toetsing aan het Bouwbesluit 2012 wordt gesteld dat voor wegverkeer dient te worden uitgegaan van de maximaal berekende geluidsbelasting. In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt geadviseerd voor wegverkeer uit te gaan van de gecumuleerde geluidsbelasting van alle wegen gezamenlijk.

Naast dat de hoogst berekende geluidsbelasting vanwege railverkeer wordt genoemd wordt voor de volledigheid ook geadviseerd om de hoogst berekende gecumuleerde geluidsbelasting van het wegverkeer te noemen.

Beoordeling: toelichting van het bestemmingsplan “Wolvega Lindewijk - Deelgebied 2”

De beoordeling van de akoestische aspecten uit de paragrafen “4.2 Milieuzonering” en “4.3 Geluid” uit de toelichting van het voorontwerpbestemmingsplan “Wolvega Lindewijk - Deelgebied 2” is voor ons aanleiding voor het plaatsen van de volgende opmerkingen c.q. kanttekeningen.

Paragraaf 4.2 Milieuzonering:

Gelet op de aanwezige afstanden (buffers) tussen bedrijfsbestemmingen en de te realiseren woonbestemmingen is met betrekking geluid voldoende onderbouwd dat sprake is van een akoestisch goede ruimtelijke ordening. Wel geeft de volgende zin een onjuist beeld omdat sprake is van een zeer hoge geluidsbelasting als gevolg van verkeersbronnen (weg+rail): “Voor het overige deel van het plangebied ten zuiden hiervan overheerst de (nieuwe) woonfunctie en is sprake van een rustige woonomgeving”. Wij adviseren deze zin te herzien.

Paragraaf 4.3 Geluid:

Hogere waarden kunnen door het bevoegd gezag worden toegestaan als toepassing van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting onvoldoende doeltreffend is, of overwegende bezwaren ontmoet van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard (art. 110a lid 5 Wgh.).

Zowel het onderliggend akoestisch onderzoek als de toelichting geeft naar onze mening nog onvoldoende onderbouwing voor de gemeente om deze afweging zorgvuldig te kunnen maken. Langs

het spoor is, in het bestemmingsplan, de mogelijkheid opgenomen om een geluidsscherm aan te leggen waardoor de berekende waarden mogelijk lager worden. Het is onduidelijk hoe de ligging (positie) en de maximale hoogte van 3 meter, van dit scherm zijn bepaald. Het akoestisch onderzoek geeft daar geen inzicht in. Dit dient verduidelijkt te worden.

In het kader van ruimtelijke inpassing kan op basis van de cumulatieve geluidsbelasting een omgevingskwaliteit worden gekoppeld. Deze beoordeling ontbreekt zowel in het onderliggend akoestisch onderzoek als de toelichting. In tabel 3.2 van het akoestisch onderzoek zijn wel standaard kwaliteitsindicaties gegeven. Op basis daarvan kan worden gesteld dat op een groot aantal bouwblokken sprake is van een “**slechte**” (geluidsbelasting ≥ 61 dB) geluidskwaliteit. Onderbouwd dient te worden waarom, als de geluidsbelasting door maatregelen niet wordt gereduceerd, deze geluidsbelasting hier acceptabel wordt geacht. Hierin kan mogelijk worden betrokken een geluidsluwe gevel, geluidsluwe buitenruimte, afscherming voor tweedelijns bebouwing etc.

Conclusie geluid

Het door Rho Adviseurs B.V. opgestelde akoestisch onderzoek en de toelichting van het bestemmingsplan geeft naar ons oordeel een (nog) onvolledig beeld met betrekking tot weg- en railverkeer. Zowel het rapport als de toelichting verdienen aanpassing dan wel nadere uitwerking op basis van de in deze memo genoemde punten.

- **Luchtkwaliteit en geur**

Luchtkwaliteit

Effect als gevolg van de nieuwbouw

Ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit zijn er als gevolg van de geplande nieuwbouw geen effecten in de omgeving te verwachten. Dit is ook in het plan gemotiveerd in paragraaf 4.10.

Effect van de omgeving op de nieuwbouw

Het project Lindewijk deelgebied 2 bestaat uit de nieuwbouw van 200-250 woningen. Er is geen toetsing uitgevoerd in het kader van een goede ruimtelijke ordening ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit. Vlakbij de beoogde nieuwbouw bevindt zich ten zuidoosten een snelweg (A32) op circa 230 meter afstand en een spoorlijn ten westen van de locatie op circa 250 meter afstand.

Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening moet het wenselijk zijn om een project op een bepaalde locatie te realiseren. Het gezondheidsaspect is één van de belangen, die bij de ruimtelijke afwegingen een rol speelt. Dus ook de mate van blootstelling aan luchtverontreiniging is belangrijk. Ook als aan grenswaarden wordt voldaan, kunnen er gezondheidseffecten zijn. De gevoeligheid van bepaalde groepen mensen voor luchtverontreiniging (bijvoorbeeld kinderen, ouderen en zieken) kan worden meegewogen in het (planologische) besluit. Sinds 2009 beperkt het Besluit gevoelige bestemmingen de vestiging van ‘gevoelige bestemmingen’ in de nabijheid van provinciale en rijkswegen. Dit heeft consequenties voor de ruimtelijke ordening.

Het besluit is gebaseerd op artikel 5.16a van de Wet milieubeheer. Dit onderdeel is na een amendement van de Tweede Kamer in de Wet milieubeheer opgenomen. Het besluit richt zich op bescherming van mensen die verhoogd gevoelig zijn voor fijnstof (PM10) en stikstofdioxide (NO₂). Dit zijn vooral kinderen, ouderen en zieken. Daarom stelt het besluit onderzoekszones in. Binnen deze onderzoekszones is luchtkwaliteitsonderzoek nodig. De zones worden gemeten vanaf de rand van de weg. Ze zijn aan weerszijde 300 meter breed bij rijkswegen en 50 meter bij provinciale wegen. In dit geval ligt het bestemmingsplan binnen deze 300 meter van de A32.

Op pagina 18 van het plan wordt aangegeven dat de vraag naar ouderenwoningen toeneemt. Hieruit kan worden geconcludeerd dat, om hieraan tegemoet te komen, er een voornemen is om deze ouderenwoningen op deze bestemming te plaatsen. Deze aanname wordt onderbouwd door de

informatie in paragraaf 2.7 op pagina 27. Hier staat: '*Lindewijk 2 kan ruimte bieden aan senioren in een comfortabele en veilige omgeving, met goede verbindingen naar het dorpscentrum*'. De verdeling en plaatsing van de te bouwen woningen is echter nog niet bekend. Wel zal er sprake zijn van een variatie van woningen en wordt er rekening gehouden met de behoefte middels een onderzoek. Bij het plannen van de woningen op de beoogde locatie kan hier rekening mee worden gehouden. De GGD kan advies geven bij de beoordeling van de gezondheidkundige effecten van een project.

Bestuursorganen zijn ook verantwoordelijk voor een goede ruimtelijke ordening, een beginsel dat in deze context vooral betrekking heeft op het aspect blootstelling: ook als een project zelf niet of nauwelijks bijdraagt aan de luchtverontreiniging, kan het uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening toch onaanvaardbaar zijn om dat project te realiseren op een bepaalde locatie waar de luchtkwaliteit slecht is, bijv. in de nabijheid van een (snel)weg. Of daarvan sprake is, is afhankelijk van de omstandigheden van het geval. Aspecten als de te realiseren functie, maar ook de beschikbaarheid van een alternatieve locatie voor dat project kunnen daarbij een rol spelen.

Kortom: in het licht van een goede ruimtelijke ordening is het verstandig dat het bevoegd gezag verder kijkt dan bijvoorbeeld de NIBM (Niet in betekende mate) toets. Een goede (ruimtelijke) onderbouwing van een besluit is evenzeer van belang. De goede ruimtelijke ordening kan aanleiding zijn om een nieuwe bestemming niet toe te staan. Ook als die bestemming op zichzelf NIBM bijdraagt. Of als de grenswaarden (net) gehaald worden. Want ook bij concentraties beneden de grenswaarden kan er gezondheidsschade zijn, zeker bij gevoelige groepen mensen.

Er is geen aandacht besteed ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit ter plaatse van de nieuw te bouwen woningen als gevolg van de snelweg (A32) en het treinverkeer. Geadviseerd wordt om het bestemmingsplan op dit punt aan te passen en te motiveren dat er sprake is van een goed woon- en leefklimaat voor elke doelgroep.

Geur

Het aspect geurhinder is niet behandeld in het bestemmingsplan. Op basis van de ons bekende gegevens zal er ten aanzien van het aspect geurhinder geen belemmering zijn om de nieuwbouw te laten plaatsvinden. Er zijn namelijk geen agrarische of industriële bedrijvigheid in de directe omgeving.

Conclusie luchtkwaliteit en geur

De gevolgen van de nieuwbouw op de omgeving ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit is nihil. Er is echter geen aandacht besteed aan het aspect luchtkwaliteit ter plaatse van de nieuw te bouwen woningen als gevolg van de snelweg en het treinspoor. Geadviseerd wordt om het bestemmingsplan op dit punt aan te passen en te motiveren dat er sprake zal zijn van een goed woon- en leefklimaat ter plaatse van de te bouwen woningen en daarbij de invloed van de omgeving mee te nemen.

Ten aanzien van het aspect geur zijn er geen belemmeringen. Er zijn namelijk geen bedrijven in de omgeving die geurhinder zullen veroorzaken.

Verzonden: donderdag 1 april 2021 13:37

Onderwerp: RE: Vooroverleg bestemmingsplan Lindewijk DG2

Beste heer Hekman,

Dank voor het ons doen toekomen van het vooroverleg bestemmingsplan 'Lindewijk DG2' en de verlenging van de reactietermijn.

Het voorontwerp-bestemmingsplan 'Lindewijk DG2' 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.

In het voorontwerp-bestemmingsplan is onder paragraaf 4.11 het aspect Trillingen verwoord. ProRail adviseert om de conclusie: *"Bij de verdere uitwerking van het project wordt hier ten tijde van de vergunningenfase nader onderzoek naar gedaan. Uit het onderzoek blijkt dat woningbouw in dit gebied vanuit het aspect trillingen oplosbaar is. De uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan is niet in geding. Tenslotte wordt in het onderzoek geadviseerd om op een afstand van minder dan 60 meter houten vloerconstructies te vermijden. Bij de verdere uitwerking van het project wordt hier ook rekening mee gehouden in de vergunningenfase."* door te laten werken in een voorwaardelijke verplichting in de planregels.

ProRail behoudt zich het recht voor om in een volgende fase alsnog aanvullende c.q. nieuwe opmerkingen/zienwijzen in te dienen.

Met vriendelijke groet,

ProRail

Verbindt. Verbetert. Verduurzaamt.

Onderwerp: RE: Vooroverleg bestemmingsplan Lindewijk DG2

Geachte heer / mevrouw,

Bij e-mailbericht van dd 11 februari 2021 heeft Gasunie, namens u, het bovengenoemd voorontwerpbestemmingsplan in het kader van het vooroverleg, zoals bedoeld in artikel 3.1.1 Bro, ontvangen. Het voornoemde plan is door ons getoetst aan het huidige externe veiligheidsbeleid van het Ministerie van I&M voor onze aardgastransportleidingen, zoals bepaald in het per 1 januari 2011 in werking getreden Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

Op grond van deze toetsing komen wij tot de conclusie dat het plangebied buiten de 1% letaliteitgrens van onze dichtst bij gelegen leiding valt. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling.

Onder dankzegging voor de toezending verblijven wij.

Met vriendelijke groet,

N.V. Nederlandse Gasunie

Omgevingsloket

Postbus 19

9700 MA Groningen

Concourslaan 17



 Denk alstublieft aan het milieu voordat u deze e-mail print.