

Notitie Inspraak en Overleg

Bestemmingsplan herinrichting stationsgebied Hurdegaryp (woongebouwen)



Versie 1, 22 februari 2022

1. Inspraak / overlegreactie provincie

De provincie heeft (buiten de termijn) op 21 december 2021 een reactie ingediend. Omdat over een deel van de gronden ook al mailcontact is geweest en omdat aan het overschrijden van de termijn voor inspraak geen juridische gevolgen verbonden zijn, wordt de inspraakreactie inhoudelijk meegenomen.

1. Wegen (categorie 3 overige provinciale belangen)

De provincie is verantwoordelijk voor de hoofddraagconstructie van de nabij gelegen spooronderdoorgang. Aanbevolen wordt om nader overleg te voeren en afstemming te zoeken met Provinciale Waterstaat. Afhankelijk van de uitvoering van de werkzaamheden kunnen eisen worden gesteld aan het trillingsvrij funderen. Er moet ter goedkeuring een monitoringsplan worden aangeleverd ten aanzien van het ontstaan van eventuele deformaties. Voor het beheer en onderhoud moet een strook van minimaal 5 meter (gemeten vanaf de buitenkant van de tunnelbak) beschikbaar worden gehouden.

Beoordeling gemeente

De wijze van bouwen maakt geen onderdeel uit van het bestemmingsplan. Uiteraard moet een bestemmingsplan uitvoerbaar zijn maar dat staat hier buiten twijfel. Schade tijdens of na bouwwerkzaamheden maakt onderdeel uit van het proces om te komen tot een omgevingsvergunning. Indien sprake is van schade, is de ontwikkelaar/bouwer hiervoor aansprakelijk en verzekerd. Bij vergunningverlening zal een bouwveiligheidsplan een vereiste zijn. Verder is de aanbeveling om nader overleg en afstemming te zoeken met Provinciale Waterstaat aan de ontwikkelaar/bouwer doorgegeven.

Onlangs is een grondtransactie met de provincie afgesproken en de provincie verkoopt de strook grond zonder belemmering aan de gemeente. De bergingen zijn licht gefundeerd en achter de bergingen blijft voldoende ruimte tot de keerwand om het groen te onderhouden.

2. Ruimtelijke kwaliteit (categorie 3 overige provinciale belangen)

De provincie adviseert in de toelichting meer aandacht te besteden aan de vraag of de appartementengebouwen wel passen bij de integrale visie Stationskwartier Hurdegaryp van 2015. Toen waren nog geen appartementengebouwen voorzien. Nader beoordeeld moet worden of hier sprake is van een kwalitatieve invulling. Verzocht wordt om de stedenbouwkundige inpassing van het zuidelijke appartementenblok te heroverwegen. Het gebouw komt dicht op het water te staan en werkt concurrerend ten opzichte van het bestaande kantoorgebouw aan de rand van het water.

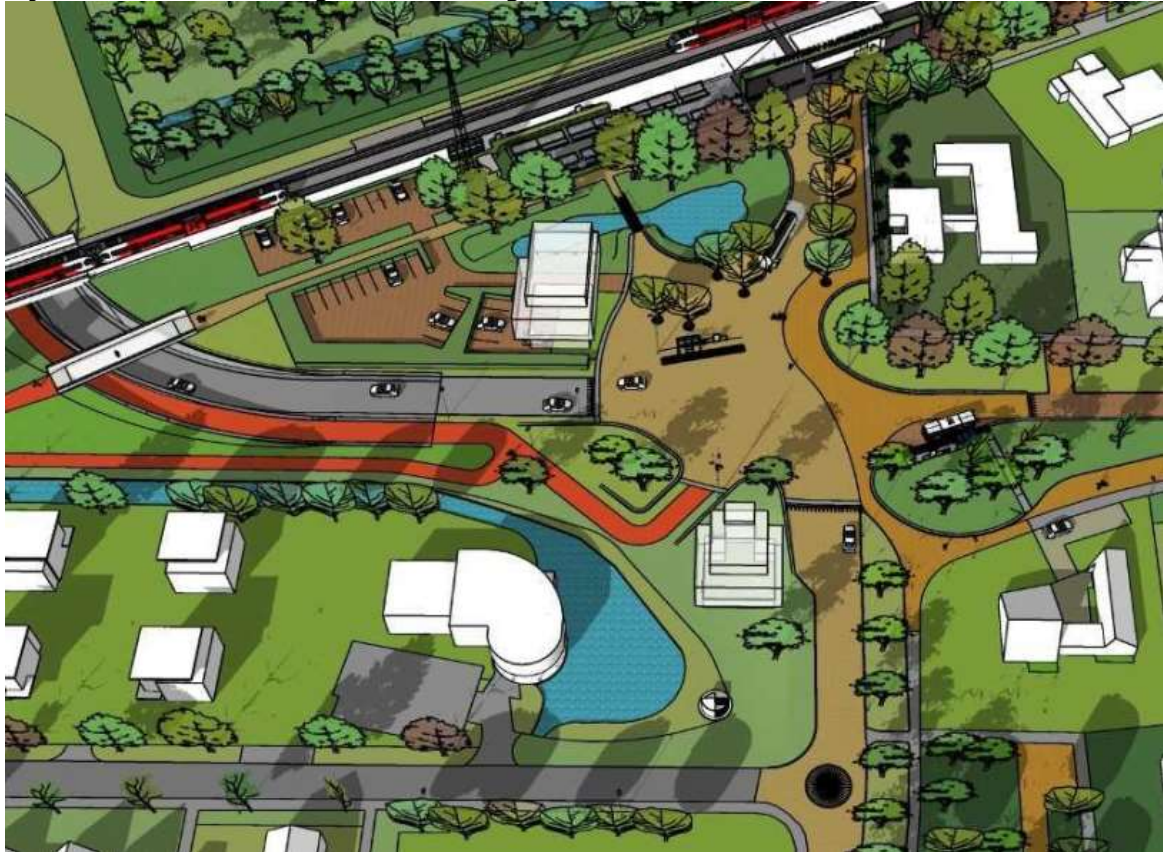
Beoordeling gemeente

De provincie gaat met het plaatsen van deze opmerking geheel voorbij aan het hierna nog opgestelde VO en DO en de bestuurlijke besluitvorming die hierover in 2018 en 2019 op provinciaal en gemeentelijk niveau heeft plaatsgevonden.

Op basis van de Integrale Visie Stationskwartier Hurdegaryp (september 2015) is door het Projectteam KIK Hurdegaryp Stationskwartier in samenspraak met de Klankbordgroep een VO (Voorlopig Ontwerp) KIK Hurdegaryp Stationskwartier opgesteld en in oktober 2018 voorgelegd aan de Stuurgroep De Centrale AS. De stuurgroep heeft positief geadviseerd en het VO is voorgelegd aan de colleges van B&W en GS en op 20 november 2018 vastgesteld. Op 14 februari 2019 is vervolgens door het college het DO vastgesteld en op 5 maart 2019 is de raad hierover geïnformeerd. In het DO staat:

Het Stationskwartier wordt ingericht als een pleinruimte. Verschillende soorten verkeersdeelnemers maken op dit plein gebruik van deze nieuwe ruimte. Hiermee wordt de verkeersuitstraling minder belangrijk en de verblijfskwaliteit juist belangrijker. Om het “pleingevoel” te bevorderen is in het ontwerp de realisering van nieuwe (woon-)bebouwing aan de west- en zuidzijde meegenomen.

Bij het DO hoort de volgende tekening:



Verderop in dit document staat onder “Aanvullende kwaliteiten in het Stationskwartier”

Woongebouwen aan het pleintje

Om het nieuwe pleintje, dat zal ontstaan door de gekozen herinrichting van het stationskwartier, een meer besloten karakter te geven en er een sociaal veiliger dimensie aan toe te voegen, is in het ontwerp een aantal gebouwen opgenomen aan de west- en zuidzijde. Deze appartementengebouwen zullen dus als pleinvanden fungeren. Het realiseren van appartementen sluit bovendien aan bij het beleidsuitgangspunt dat de toevoeging van nieuwe woningen bij voorkeur plaats vindt in bestaand stedelijk gebied. Het stationskwartier biedt hiervoor een kwalitatief hoogwaardige kans. Vanuit de markt is er belangstelling deze gebouwen te ontwikkelen. Voorwaarde voor de realisering is dat de woongebouwen deel kunnen uitmaken van het woningbouwprogramma van de gemeente (de Woonvisie wordt medio 2019 vastgesteld) en dat ze planologisch kunnen worden geregeld (herziening van het bestemmingsplan is vereist).

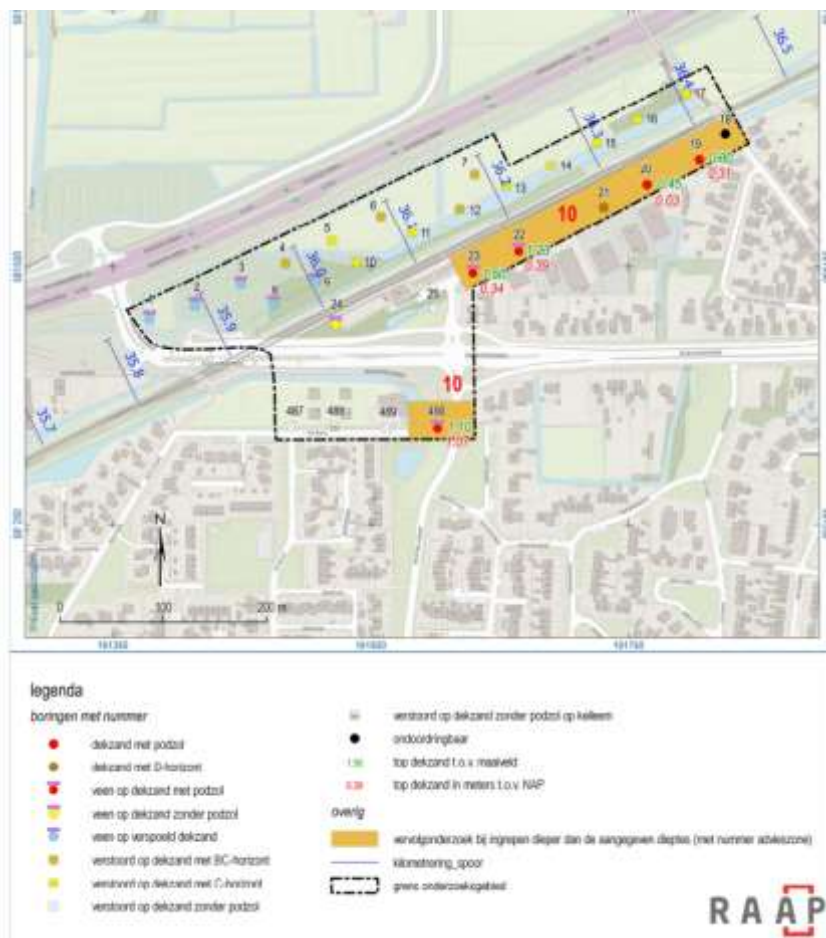
De woningen zijn opgenomen in de gemeentelijke woningbouwprogrammering en zijn onderdeel van de voor dit gebied opgestelde stedenbouwkundige visie. De gemeente is het niet eens met dit onderdeel van de overlegreactie en het doet afbreuk aan de consistente bestuurlijke lijn die gezamenlijk voor dit gebied is gezet.

3. Archeologie (cat. 4 goede ruimtelijke ordening)

In de toelichting wordt verwezen naar een archeologisch onderzoek dat in het kader van de Extra Sneltrein Groningen-Leeuwarden is gedaan. Op basis van dit rapport kan niet de conclusie worden getrokken dat er geen archeologische verwachtingswaarden zijn.

Beoordeling gemeente

Het is juist dat het rapport ADC 2874 onvoldoende informatie biedt om deze conclusie te trekken. In het kader van de ESG is een aanvullend inventariserend veldonderzoek uitgevoerd. Dit rapport (RAAP 4068) is opgevraagd. Uit dit onderzoek blijkt dat er voor de locatie van het noordelijke gebouw een lage archeologische verwachtingswaarde is. Vanwege de lage en natte ligging van het dekzand heeft zich hier geen podzolbodem in het dekzand gevormd of deze is verspoeld. Voor de locatie van het zuidelijke gebouw geldt, dat de top van het dekzand nog grotendeels intact is en er een podzolbodem in aanwezig is. Het advies is om in de oranje zone op de afbeelding hieronder niet zonder archeologisch vervolgonderzoek bodemingrepen te doen die dieper reiken dan de bij de boringen genoemde dieptes. De top van het dekzand ligt hier op 1.10 meter ten opzichte van het maaiveld en 1.07 meter ten opzichte van NAP. Op de plankaart zal aangeduid worden dat voor de meest zuidelijke (oranje) zone een hoge archeologische verwachtingswaarde geldt en hieraan zal een planregel worden gekoppeld voor ingrepen dieper dan 90 centimeter. Omdat hier de parkeerplaatsen worden aangelegd hoeft dat de bouw niet te belemmeren.



2. Inspraakreactie Prorail

Prorail wil ook voor de toekomstige bewoners een goede buur zijn. Hoewel er geen wettelijke normen bestaan voor trillingshinder dient het aspect trilling in het kader van de goede ruimtelijke ordening wel te worden afgewogen. Prorail adviseert om het aspect trillingshinder te onderzoeken en af te wegen bij de vaststelling van het bestemmingsplan.

Beoordeling gemeente

In het kader van het Tracébesluit Extra sneltrein Groningen-Leeuwarden is onderzoek gedaan naar trillingen ten gevolge van het spoorwegverkeer. Voor hinder in gebouwen is hiervoor de SBR-richtlijn B toegepast. Daarnaast is de Beleidsregel trillinghinder spoor (Bts) toegepast.

Er zijn meetpunten geselecteerd en er zijn metingen verricht en berekeningen uitgevoerd. Het is onmogelijk om dit bij alle woningen langs het spoor te doen. Daarom is een quick scan uitgevoerd en is een selectie gemaakt van woningen die representatief worden geacht voor de andere woningen binnen de woonkern. Voor Hurdegaryp is de woning Reidlânswai 4 representatief. Deze woning bevindt zich op 32 meter afstand tot het spoor.



Er wordt bij de resultaten onderscheid gemaakt in de $V_{\max}$ (maximale trillingsterkte) en de V_{per} (periodiek trillingsniveau, d.w.z. een energetisch gemiddelde waarde over een beoordelingsperiode).

Voor het representatieve meetpunt in Hurdegaryp bedraagt de $V_{\max}$ in de huidige situatie 0,13 en voor de plansituatie (na uitvoering van de ESG) 0,16. Vanwege de geringe intensiteit op het spoor is op basis van een worst case berekening (waarbij aannames zijn overschat) een V_{per} van 0,08 berekend. Daarbij is gebruik gemaakt van de hoogste $V_{\max}$ op dit tracé van 0,22 voor een reizigerstrein en 0,37 voor een goederentrein.

Voor nieuwbouw gelden de volgende streefwaarden:

Gebouwfunctie	Streefwaarde		
	$V_{\max}$ (A1)	$V_{\max}$ (A2)	V_{per} (A3)
gezondheidszorg	0,1	0,2	0,05
wonen	0,1	0,2	0,05
kantoor en onderwijs	0,15	0,6	0,07
bijeenkomsten	0,15	0,6	0,07
kritische werkruimte	0,1	0,1	-

¹ In de tabel worden de streefwaarden voor de nachtperiode gegeven omdat deze voor $V_{\max}$ A2 strenger zijn dan voor de dagperiode en daarom vaak leidend. Voor de dagperiode zie tabel 2 uit de SBR-richtlijn deel B.

De afstand van het noordelijke appartement tot het spoor is gering groter (circa 6 meter) dan de afstand van de referentiewoning tot het spoor. Trillingen nemen af naarmate de afstand tot de bron groter wordt. Dat betekent dat de $V_{\max}$ mogelijk iets hoger zal zijn dan 0,1 maar altijd lager dan 0,2. Bij dit getal is er volgens de Hinderkwalificatie voor weg- en railverkeer sprake van weinig hinder. Wanneer de $V_{\max}$ (A1) hoger is dan 0,1 maar de $V_{\max}$ (A2) lager dan 0,2 en de V_{per} (A3) niet meer dan 0,05 dan kan aan de streefwaarden worden voldaan. De V_{per} voor Hurdegaryp zal bij een reële input onder de 0,05 liggen. Daarmee is het realistisch om te veronderstellen dat de streefwaarden uit de SBR-richtlijn B niet worden overschreden.

Zekerheidshalve wordt een voorwaardelijke verplichting tot nader onderzoek in de planregels opgenomen inhoudende dat een omgevingsvergunning voor het bouwen van de noordelijke appartementen uitsluitend is toegestaan wanneer uit een dynamische berekening van de trillingssterkte blijkt dat de streefwaarden voor Wonen (nieuwe situatie), zoals bedoeld in de Richtlijn deel B van de Stichting Bouwresearch niet zal worden overschreden.

Ook zal een planregel worden opgenomen die het mogelijk maakt om in afwijking van bovenstaande voorwaardelijke verplichting het bouwen van de noordelijke appartementen ook toe te staan op voorwaarde dat alle doelmatige en kosteneffectieve maatregelen om de trillingsterkte te verminderen worden getroffen en uit een dynamische berekening blijkt dat tenminste de streefwaarden voor Wonen in de bestaande situatie, zoals bedoeld in Richtlijn deel B van de Stichting Bouwresearch, niet worden overschreden.

Op die wijze ontstaat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en worden de nieuwe bewoners goede buren met Prorail.

Gemeente Tytsjerksteradiel	
Reg.nr	
Ynk.:	24 DEC. 2021
Klass.nr.	
Op 'e noed fan:	wm-ontw.
Kop.:	weth. / ôfd. / ried

provinsje fryslân
provincie fryslân

postbus 20120
8900 hm leeuwarden
tweebaksmarkt 52
(058) 292 59 25

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

College van burgemeester en wethouders
van de gemeente Tytsjerksteradiel
Raadhuisweg 7
9251 GH BURGUM

Leeuwarden, 21 december 2021
Verzonden, 22 DEC. 2021

Ons kenmerk : 01949448
Afd./Opgave : Omgevingszaken
Behandeld door : Omgevingszaken / (058) 292 59 25 of romte@fryslan.frl
Uw kenmerk : S2021-26444
Bijlage(n) :

Onderwerp : advies vooroverleg bestemmingsplan herinrichting stationsgebied
Hurdegaryp

Geacht college,

Op 18 oktober 2021 is bovengenoemd plan ter advisering ontvangen.

De provinciale belangen geven aanleiding tot de volgende opmerkingen.

Wegen (cat 3. overige provinciale belangen)

De provincie is verantwoordelijk voor de hoofddraagconstructie van de nabijgelegen spoor-
onderdoorgang. Ik merk op dat het in dit kader nodig is om nader overleg te voeren en af-
stemming te zoeken met Provinciale Waterstaat over de plannen. Afhankelijk van de uitvoe-
ring van werkzaamheden kunnen eisen worden gesteld aan het trillingvrij funderen. Er moet
ter goedkeuring een monitoringsplan worden aangeleverd ten aanzien van het ontstaan van
eventuele deformaties. Voor het beheer en onderhoud moet een strook van minimaal 5 me-
ter (gemeten vanaf de buitenkant van de tunnelbak) beschikbaar gehouden worden.

Ruimtelijke kwaliteit (cat 3. Overige provinciale belangen)

In 2015 heeft uw raad de integrale visie Stationskwartier Hurdegaryp opgesteld. De provincie
is betrokken geweest bij het opstellen van deze visie. In 2015 waren er nog geen apparte-
mentengebouwen in het gebied voorzien. De vraag is hoe de plannen die nu voorliggen pas-
sen binnen de uitgangspunten in deze visie. Ik adviseer u hier in de toelichting meer aan-
dacht aan te besteden. Nader beoordeeld moet worden of hier sprake is van een kwalitatieve
invulling. Ik verzoek u met name de stedenbouwkundige inpassing van het zuidelijke appar-
tementenblok te heroverwegen. Het gebouw komt dicht op het water te staan en werkt con-
currerend ten opzichte van het bestaande kantoorgebouw aan de rand van het water.

Archeologie (cat 4. goede ruimtelijke ordening)

In de toelichting wordt verwezen de archeologische bureaustudie (ADC rapport 2874) die in verband met de Extra Sneltrain Groningen-Leeuwarden is gedaan. U geeft aan dat deze studie bevestigt dat geen archeologische waarden te verwachten zijn en dat onderzoek niet nodig is. Ik merk echter op dat de in het rapport behandelde deelgebieden geen betrekking hebben op het stationsgebied Hurdegaryp. Op basis hiervan kan niet de conclusie getrokken worden dat de beleidsadviezen uit de FAMKE niet meer gelden.

Ik ben met u van mening dat onderzoek op dit moment niet nodig is omdat de ingreep in zijn totaliteit kleiner is dan de onderzoeksgrens van 5000 m². Maar op basis van de Erfgoedwet moeten dan alsnog de archeologische verwachtingswaarden in het bestemmingsplan opgenomen worden. Het gaat dan niet alleen om het noemen van de archeologische verwachtingswaarden in de toelichting, maar ook om de vertaling daarvan in de regels in de vorm van een beschermende dubbelbestemming. Als aan de hand van een (eerder) verricht archeologisch onderzoek kan worden onderbouwd dat er geen archeologische verwachtingswaarden meer aanwezig zijn, dan kan een dubbelbestemming achterwege worden gelaten.

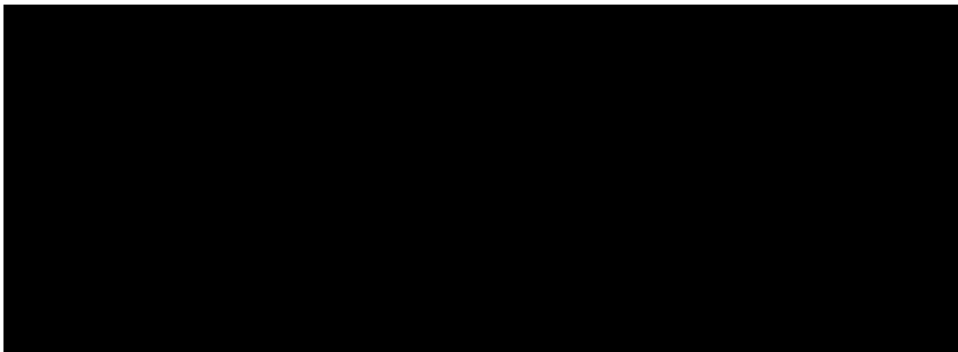
Ik adviseer u alsnog een dubbelbestemming op te nemen om de archeologische verwachtingswaarden te beschermen dan wel nader, aan de hand van eerder verrichte onderzoeken ter plaatse, te motiveren dat een dubbelbestemming niet nodig is.

Voor het overige geeft het plan geen aanleiding tot het maken van 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,



AANGETEKEND

Aan het College van
Burgemeester en Wethouders van
de gemeente Tytsjerksteradiel
Raadhuisweg 7
9251 GH BURGUM

Datum 22 november 2021
Ons kenmerk LJV / PLA / OPM / #10558
Onderwerp Tytsjerksteradiel, opmerkingen
voorontwerp-bestemmingsplan
"herinrichting stationsgebied
Hurdegaryp (realisatie
woongebouwen)"

Eigenaar
Telefoonnummer
E-mail

Geacht College,

Financiën
Leefomgeving, Juridische
zaken en Vastgoed

Het voorontwerp-bestemmingsplan "herinrichting stationsgebied Hurdegaryp (realisatie woongebouwen)" 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.

Bezoekadres
Tulpenburgh
Moreelsepark 2
3511 EP Utrecht
Nederland

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht
Nederland

www.prorail.nl

Aspect Trillingen

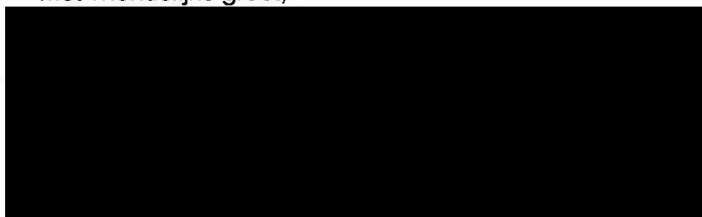
ProRail beoogt niet alleen voor huidige bewoners, maar ook voor toekomstige bewoners rond het spoor een "goede buur" te zijn. Omdat de in het ontwerpbestemmingsplan "herinrichting stationsgebied Hurdegaryp (realisatie woongebouwen)" beoogde nieuwe woningen/gebouwen dichtbij het spoor zijn gepland kan trillinghinder voor de toekomstige bewoners/gebruikers ontstaan als gevolg van treinverkeer. Hoewel er geen wettelijke normen bestaan voor trillinghinder dient het aspect trillingen in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de zorgvuldige voorbereiding van besluiten wel te worden afgewogen indien een trillingsbron aanwezig is (zie o.a. <https://www.infomil.nl/onderwerpen/ruimte/milieuthema/tril/>).

ProRail verzoekt u om het aspect trillinghinder te onderzoeken en af te wegen en verwijst in dit verband naar de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen (<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/07/18/handreiking-nieuwbouw-en-spoortrillingen>). Deze Handreiking helpt gemeenten, projectinitiatiefnemers en andere stakeholders om bij nieuwbouw langs spoor tijdig en concreet rekening te houden met trillingen als gevolg van treinverkeer, en geeft voorbeelden waarmee gemeenten, omgevingsdiensten, ingenieursbureaus en initiatiefnemers in concrete situaties aan de slag kunnen. In deze Handreiking is beschreven op welke wijze gemeenten het aspect trillinghinder kunnen onderzoeken en afwegen bij de vaststelling van een bestemmingsplan.

ProRail adviseert om de conclusies uit het trillingonderzoek uitgebreid op te nemen in de conclusie van een separate paragraaf Trillingen in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan en (indien nodig) door te laten werken in de planregels.

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

Met vriendelijke groet,



Manager Leefomgeving, Juridische zaken en Vastgoed