

Aan Alle deelnemers en geïnteresseerden van de
participatiebijeenkomsten De Weeme

Drachten,
18 juli 2023

Ons kenmerk
2022-073052

Uw kenmerk

Behandeld door
Henk Savelkoul

Onderwerp
Vervolg proces bouwenvolp

Geachte heer, mevrouw,

Op 12 januari en 13 april 2023 zijn twee bijeenkomsten gehouden met omwonenden over de ontwikkeling van de locatie de Weeme. Deze locatie grenst aan de Klokhuislaan en de Weeme waar nu nog de basisschool de Saffier is gevestigd en het aangrenzende braakliggende terrein. In die bijeenkomsten heeft u meegedacht over en gereageerd op de stedenbouwkundige plannen voor de nieuwbouw van woningen en de inrichting van de openbare ruimte in het gebied. In de laatste bijeenkomst is door mij toegezegd om de verkeersafwikkeling nog nader te laten beoordelen en samen met een aantal bewoners de parkeercapaciteit nader te beoordelen. Via deze brief wil ik u over de resultaten informeren.

Verkeersafwikkeling en parkeren

In de bijeenkomsten is door omwonenden gewezen op de in hun ogen als onveilig ervaren kruising De Weeme/Schwarzenberghlaan. Als alternatieven zijn genoemd:

- De knip (paaltjes) uit de Klokhuislaan te verwijderen en het verkeer ook via die zijde richting Stationsweg te laten afwikkelen;
- Als de knip niet wenselijk is, aanpakken van de kruising De Weeme/Schwarzenberghlaan, waarbij het het aanbrengen van een plateau en snoeien van particulier groen bij de hoekwoning als potentiële verbetermaatregelen zijn genoemd;
- Als alternatief voor de ontsluiting via de Klokhuislaan Stationsweg handhaven van de knop en instellen van eenrichtingsverkeer op de Weeme en het verkeer via de Ratelwacht en Tramlaan naar de Stationsweg (variant 3) leiden.

Op verzoek van mij heeft de verkeersadviseur van het project de politie gevraagd ons te adviseren over het instellen van eenrichtingsverkeer op de Weeme. De politie heeft geadviseerd dit niet te doen. Zij verwachten dat de verkeersveiligheid afneemt omdat er dan mogelijk harder wordt gereden en de kans op ongelukken bij negeren van het eenrichtingsverkeer door een verkeersgebruiker toeneemt.

Op 26 juni jl. hebben mijn verkeersadviseur en ik in de avond met een aantal omwonenden het plangebied bezocht. We hebben toen geconstateerd dat de beplanting op de hoek de Weeme/Schwarzenberghlaan is gesnoeid. Dat draagt daadwerkelijk bij aan meer overzicht



en daarmee verkeersveiligheid. Verder is op de kruising al een plateau aangebracht. Zowel de aanwezige omwonenden als wij zien geen aanleiding om op dit kruispunt verdere maatregelen te treffen.

In de bijeenkomsten is door omwonenden aandacht gevraagd voor de overlast die door druipende bomen aan het plantsoen voor geparkeerde auto's wordt veroorzaakt. Die overlast wordt veroorzaakt door de in de bomen aanwezige luizen, die suikers produceren. Helaas is die overlast niet of alleen tegen zeer hoge kosten te bestrijden. Deze 'overlast' komt ook elders in Drachten voor. De groenbeheerder ziet hier geen aanleiding in, ook vanwege de kwaliteit van de bestaande bomen, om deze te vervangen of te bestrijden.

Met de aanwezige omwonenden hebben we de parkeersituatie beoordeeld. We hebben afgesproken bij de beoordeling van de parkeercapaciteit dat aanwezige parkeerplaatsen aan de Noorderhof buiten beschouwing te laten. Aanvullend hebben we afgesproken in de planontwikkeling de Weeme vier extra parkeerplaatsen op te nemen. In onderstaande tekening en tabel, zoals we die ook in de 2^e bijeenkomst hebben gepresenteerd, is de wijziging verwerkt. Exclusief de vier toe te voegen parkeerplaatsen. Is de bestaande parkeerdruk op basis van de eerder uitgevoerde tellingen 57% en stijgt naar 74% op basis van de 1^e telling. Wanneer de vier extra parkeerplaatsen worden meegeteld wordt dat beeld nog gunstiger (68%).



Sectie	Huidige situatie		Nieuwe situatie		Meting 1		Meting 2			
	Totaal (pp + poet)	Totaal (pp + poet)	Totaal (pp + poet)	Totaal (pp + poet)	14-2/19:00	17-2/22:00	17-2/22:00	17-2/22:00		
					totaal	parkeerdruk huidige situatie	parkeerdruk nieuwe situatie	totaal	parkeerdruk huidige situatie	parkeerdruk nieuwe situatie
1	32	10	10	10	21	66%	210%	17	53%	170%
2	13	13	13	13	7	54%	54%	6	46%	46%
3	12	12	12	12	3	25%	25%	5	42%	42%
4	12	12	12	12	4	33%	33%	5	42%	42%
5	0	0	0	0	0			0		
6	0	6	6	6	4		67%	4		67%
Totaal	69	53	53	53	39	57%	74%	37	54%	70%

Verkeerskundigen vinden de situatie acceptabel als de parkeerdruk niet hoger is dan 80%. Daaraan wordt ruimschoots voldaan. Dat strookt ook met het beeld dat we op 26 juni zagen. Er waren in het plangebied nog voldoende parkeerplaatsen niet bezet.

Het vervolg van het proces

In de tweede bijeenkomst heb ik toegezegd dat er na de nadere beoordeling van het parkeren nog een derde bijeenkomst georganiseerd zou worden om de resultaten terug te koppelen. Gezien de resultaten van deze beoordeling heb ik gemeend om die resultaten via deze brief terug te koppelen. Wij hebben inmiddels de concept-bouwenveloppe ook aangepast n.a.v. de laatste bijeenkomst en daarin zijn ook de vier extra parkeerplaatsen verwerkt.

Ik wil op basis van de resultaten van het participatieproces deze bouwenveloppe ter besluitvorming aan het college in augustus aanbieden. Als het college daarmee instemt, zal op basis daarvan het ontwerpbestemmingsplan worden opgesteld. Dat zal naar verwachting nog dit jaar voor de inspraak worden vrijgegeven.

Ik wil u langs deze weg, ook namens mijn collega's bedanken voor de inbreng die u tijdens de door ons als zeer prettig en constructief ervaren bijeenkomsten heeft geleverd.

Heeft u vragen of opmerkingen?

Heeft u langs naar aanleiding van deze brief nog vragen of opmerkingen, reageer dan naar ontwikkelstrategie@smallingerland.nl of neem contact op met Henk Savelkoul, telefoon 0512-581234.

Met vriendelijke groet,

Henk Savelkoul
Coördinator Ontwikkelstrategie

Deze brief is automatisch verwerkt. Daarom ontbreekt de gebruikelijke handtekening.

Verslag participatiebijeenkomst omwonenden De Weeme – Drachten

Datum: 12 januari 2023, locatie buurthuis De Kouwe 19.00 – 21.00 uur.

Programma:

1. Welkom en opening
2. Voorstellen
3. Aanleiding & proces
4. Stedenbouwkundige analyse (historie, situatie en uitgangspunten)
5. Interactief deel (reacties, vragen, suggesties)
6. Hoe verder?
7. Afsluiting

1. Opening

Deze avond is de eerste bijeenkomst met betrekking tot de ontwikkeling van de plannen voor woningbouw op de locatie De Weeme. De bedoeling van deze eerste bijeenkomst is om van zijde van de gemeente en WoonFriesland de uitgangspunten en resultaten van de eerste analyses te presenteren en bij de aanwezige omwonenden suggesties, wensen en ideeën op te halen.

2. Voorstelronde

Namens de gemeente zijn aanwezig: Henk Savelkoul, Frank Aikema en Anke de Boer

Namens sociaal verhuurbedrijf WoonFriesland is aanwezig: Maurice Endeman.

3. Aanleiding & Proces

Henk Savelkoul licht kort toe wat de aanleiding is om de locatie te Weeme te willen herontwikkelen ten behoeve van woningbouw. Omdat de school (Saffier) naar verwachting pas in 2026 zal verhuizen naar de nieuwbouw voor speciaal onderwijs, zal er sprake zijn van een gefaseerde ontwikkeling. De gemeente is in overleg met de ontwikkelaar van de autogarage Kiewiet. Dat is een zelfstandige ontwikkeling waarbij de ontwikkelaar de intentie heeft de autoshowroom te transformeren naar appartementen. Dat is een zelfstandige ontwikkeling die losstaat van het gemeentelijk project, maar de gemeente is wel in overleg met de ontwikkelaar om beide plannen zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen.

De gemeente en woningcorporaties Accolade en WoonFriesland hebben afgesproken om tot 2030 300 nieuwbouw sociale huurwoningen te realiseren. Op de locatie de Weeme zal ca. 50% van het programma bestaan uit sociale huurwoningen. WoonFriesland zal die ontwikkelen.

Aan de hand van het processchema wordt de globale planning toegelicht. Eerste stap in dit proces is het formuleren van de stedenbouwkundige randvoorwaarden (de bouwenvelophe). De resultaten van de bijeenkomsten met omwonenden worden betrokken bij het opstellen van de bouwenvelophe. Als uitgangspunt is gehanteerd dat dit in twee bijeenkomsten lukt. Daarna zal het college de bouwenvelophe vaststellen en wordt op basis daarvan het ontwerpbestemmingsplan opgesteld. Na vaststelling van het bestemmingsplan wordt voor de te realiseren koopwoningen via een marktselectie een ontwikkelaar geselecteerd. De bouwenvelophe (en straks het bestemmingsplan) beschrijven ook de voorwaarden waarbinnen de te selecteren ontwikkelaar zijn plan moet realiseren. Een ontwikkelaar kan de daarin

aangegeven maximale bouwhoogte niet veranderen. Doel van de gemeente is primair om woningen te realiseren; doel is niet om opbrengsten te maximaliseren. WoonFriesland realiseert op basis van de kaders van de bouwveloppe de nieuwbouw van de sociale huurwoningen.

3. Stedenbouwkundige analyse

Frank Aikema licht aan de hand van een aantal topografische kaartbeelden toe hoe het gebied zich in de loop der jaren heeft ontwikkeld. Daaruit blijkt dat al bijna een eeuw de begraafplaats in de directe omgeving van het plangebied aanwezig is. Wat verder opvalt is de bestaande groenstructuur, die voor ene belangrijk deel wordt gedragen door de aanwezige bomen (zie sheet 'groene pijlen'). Dat leidt tot opmerkingen van de aanwezigen over de overlast die een deel van de aanwezige bomen veroorzaakt (plak op de geparkeerde auto's) en de slechte staat van beheer/onderhoud, omdat de gemeente in hun ogen onvoldoende onderhoud uitvoert. Ook wordt gesignaleerd dat de gemeente het als tijdelijk groen ingerichte braakliggende terrein nauwelijks maait.

De te ontwikkelen kavel heeft in het geldende bestemmingsplan de bestemming 'maatschappelijk' waarbij bebouwing tot maximaal 10 m¹ is toegestaan. Voor realisering van de woningbouw is wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk. De maximale bouwhoogte van de appartementen is op dit moment nog niet aan te geven. Die is afhankelijk van de wijze waarop parkeren en installaties (op het dak) worden ingepast in de plannen. De hoogte per bouwlaag is ca. 3 m¹ en de appartementen worden drie bouwlagen.

Frank Aikema geeft aan dat het de intentie is om bij de planontwikkeling de bestaande groenstructuur te versterken. Binnen die groenstructuur ontstaan dan twee bouwvelden die ingevuld kunnen worden met grondgebonden woningen en met appartementen (zie sheet 'rode stippellijn/cirkel', die de te bebouwen kavel en contour van het plangebied markeren). Die appartementen (gestapelde bouw) worden maximaal 3 woonlagen hoog. Bij de uitwerking worden verder de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Ruimtelijk aansluiten op de wijk
- Zoveel mogelijk groen behouden
- Grondgebonden woningen georiënteerd op de straat en op het groen

De parkeerbehoefte voor de woningen wordt binnen het plangebied op basis van de geldende parkeernormen opgelost, zodat er geen extra parkeerdruk op de bestaande openbare ruimte ontstaat als gevolg van de nieuwbouw. De omwonenden signaleren dat de bestaande parkeerdruk in het gebied al hoog is. Het is op diverse plekken ook erg smal. Onder andere bij het Noorderhof, waar volgens aanwezigen sprake zou zijn van 2 tot 3 auto's per woning. Wanneer door de planontwikkeling de parkeerruimte voor de school verdwijnt, leidt dat tot extra parkeerdruk in het gebied. Dat vraagt een oplossing. Verder ontstaan er pieken als er een begrafenis is op de Noorderbegraafplaats, direct grenzend aan het plangebied. Ook wordt gesignaleerd dat de verkeersafwikkeling op de Weeme tot onveilige situaties leidt.

De omwonenden vragen ook aandacht voor de bestaande hoogteverschillen in het plangebied. De school de Saffier ligt op een 'terp', die is ontstaan doordat het gebied in het verleden is opgehoogd. Door die hoogteverschillen is er volgens omwonenden wateroverlast bij de aanpalende bebouwing.

In het vervolg licht Frank Aikema de resultaten van de stedenbouwkundige verkenning toe, die door de gemeente met WoonFriesland is uitgevoerd. Er wordt gedacht aan invulling van drie type woningen:

1. Sociale huurwoningen - rijwoningen, die met de achtertuin grenzen aan de tuinen van de woningen aan de Stationsweg;

2. Sociale huurwoningen - levensloopbestendige woningen als hofje voor ouderen en waarbij een gemeenschappelijke tuin ontstaat en bewoners zelf maar over een hele kleine eigen tuin beschikken;
3. Twee (koop)appartementgebouwen van drie bouwlagen op de vlek waar nu de Saffier is gesitueerd.

Er wordt gevraagd of er een beeldkwaliteitsplan ligt voor het plangebied. Frank Aikema geeft aan dat dit niet het geval is. Een aantal aanwezigen vindt het belangrijk dat bij nieuwbouw wordt aangesloten op de karakteristieke kenmerken van de omliggende bebouwing. Men wil daar graag bij betrokken worden. *(reactie: in bouwenvelophe worden ook uitgangspunten qua beeldkwaliteit opgenomen)*

Aandacht wordt gevraagd voor het behoud van bestaande bomen. Frank Aikema geeft aan dat die inventarisatie nog moet worden uitgevoerd en dat dit zeker aandacht heeft. Ook wordt door een aantal aanwezigen gevraagd of de bestaande groenstrook, grenzend aan de achterzijde van de Schwarzenberghlaan, behouden kan worden. Specifiek worden ook de bomenrij ter plaatse van de 10 rij huurwoningen genoemd en wordt gevraagd of het mogelijk is die te behouden.

Gevraagd wordt of het ook mogelijk is de dubbele bomenrij rond het groen plantsoen te vervangen door 1 rij bomen. Verder wordt gesignaleerd dat het nodig is in het plan rekening te houden met de plaatsing van voldoende oplaadpalen.

Henk Savelkoul geeft aan dat een volledige herinrichting van de Weeme geen onderdeel van het plan is. Wel wordt waar nodig de bestaande situatie aangepast en aangeheeld. Volgens de spreker is er sprake van een gevaarlijke situatie op de hoek De Weeme/Schwarzenberghlaan (slagerij De Vos).

Een aantal aanwezigen meldt dat het beheer van het gebied te wensen overlaat. Er is volgens hen sprake van achterstallig onderhoud van het groen. Gemaakte meldingen van niet brandende openbare verlichting aan de Weeme, zijn maar beperkt opgelost. De voorstellen om meer groen in het plangebied te realiseren baart hen zorgen. Henk Savelkoul geeft aan dat de gemeenteraad heeft ingestemd met verruiming van de budgetten voor beheer van de openbare ruimte. Er is ook specifiek budget gereserveerd voor uitbreiding van groen bij nieuwbouw. Alles bedoeld om niet alleen de eenmalige inrichting maar ook het beheer op een goede wijze te kunnen uitvoeren. Hij hoopt dat daarmee de nadelige effecten van jarenlange bezuinigingen op het beheerbudget voorkomen kunnen worden.

Maurice Endeman licht toe waarom WoonFriesland hier woningen wil realiseren en voor welke doelgroepen men die woningen wil bouwen. De woningen worden niet ingezet voor begeleid wonen. Een aantal aanwezig uit zorgen over de mogelijke overlast die in de toekomst kan ontstaan door de huurders. Maurice licht toe dat WoonFriesland sinds enige jaren bij de ontwikkeling van nieuwbouw bewust kiest voor kleinere eigen tuinen van de bewoners en meer gemeenschappelijk groen. Dat gemeenschappelijk groen wordt door WoonFriesland onderhouden. Dit model zal voor de hofjesbebouwing gelden. De achtertuinten van de rijwoningen moeten de huurders wel zelf onderhouden. Die tuinen zijn normaliter 5 tot 10 meter diep. Vanuit een omwonende wordt genoemd dat het belangrijk is dat iedereen door het hofje kan wandelen.

De nieuwbouw zal uiteraard duurzaam zijn, de inrichting van het groen zal bijdragen aan biodiversiteit en niet daarom niet alleen uit gazon bestaan. Verder wordt zo weinig mogelijk verharding toegepast. Er wordt gevraagd of het 'goedkope huurwoningen' gaan worden. Maurice licht toe dat het huurbeleid van WoonFriesland bepaalt dat de hoogte bij 1^e verhuur voor woningen specifiek voor bewoners ouder dan

55plus maximaal € 647,19 bedraagt. De overige woningen worden verhuurd onder de maximale huurgrens. De huur is afhankelijk van de typologie en doelgroep voor de nieuwe woningen.

N.a.v. de vraag hoe hoog de woningen worden geeft Maurice aan dat er twee opties zijn, twee lagen met plat dak of 1 laag met puntdak. Exacte bouwhoogtes zijn op dit moment nog niet aan te geven.

Naar aanleiding van vragen over parkeerdruk geeft Maurice aan dat het werkelijk autobezit van huurders erg laag is, nog lager dan de bijgestelde (lagere) parkeernormen voor sociale huurwoningen, die door de gemeente worden gehanteerd.

Op de vraag wanneer WoonFriesland met de bouw kan starten verwijst Maurice Endeman naar de gepresenteerde procesplanning. WoonFriesland zal parallel aan het opstellen van het bestemmingsplan aan de ontwikkeling van het bouwplan werken. Volgens die planning zou eind 2024 met de bouw gestart kunnen worden. De exacte verdeling van de woningbouw over de eerste en tweede fase moet nog worden bepaald. Duidelijk is dat de appartementen in ieder geval in de tweede fase worden gerealiseerd. Welk deel van de sociale huurwoningen als in de eerste fase gerealiseerd kan worden, moet nog nader worden bepaald. Dit heeft ook te maken met de te slopen school en het te wijzigen bestemmingsplan.

Op vraag van bewoners hoe wordt omgegaan met het ontstaan van mogelijke schade door heien of bouwverkeer, geeft Maurice aan dat het voor de hand ligt dat er niet geheid maar geboord wordt. Verder krijgt de aannemer altijd opdracht om voor start van de werkzaamheden foto's van de omliggende bebouwing te maken (nulmeting), zodat de uitgangssituatie vastligt. Daarnaast wordt ook gekeken naar de routing van bouwverkeer. De totale bouwtijd bedraagt vermoedelijk ca. een halfjaar en doordat veelal elementen prefab op de bouwplaats worden aangeleverd neemt de omvang van het bouwverkeer af.

Er wordt gesproken over de verkeersstromen. De straat langs Kiewit is nu m.n. in gebruik als fietspad; staan paaltjes zodat er geen auto's langs kunnen. Vermoedelijk zijn de paaltjes er gekomen om het fietsvriendelijk te maken en Kiewit stalt er auto's langs. Wat omwonenden is het goed dat de verkeersafwikkeling van het gehele gebied goed wordt bekeken. Bij de hoek bij Kiewit is het erg donker; aandacht voor sociale veiligheid (verlichting?) wordt gevraagd.

Naar aanleiding van de gemaakte opmerkingen wordt bij het vervolg van het opstellen van de bouwveloppe specifiek aandacht gegeven aan de volgende aspecten:

1. Hoogteligging terrein in relatie tot waterhuishouding in het gebied;
2. Verkeerafwikkeling in relatie tot verkeersveiligheid;
3. Parkeren.

Verder zal intern bij de gemeente aandacht worden gevraagd voor het bestaande beheer (openbare verlichting, groen).

6. Vervolgstappen

Henk Savelkoul vat kort samen hoe het vervolg er uit zal zien.

- We maken een verslag van deze bijeenkomst, waarin uw vragen en inbreng zijn verwerkt. Deze wordt met de presentatie per e-mail gedeeld met de omwonenden die zich hebben aangemeld. Overige geïnteresseerden kunnen het verslag opvragen via ontwikkelstrategie@smallingerland.nl

- We verwachten in maart een tweede bijeenkomst te kunnen houden. Alle omwonenden ontvangen daarover te zijner tijd schriftelijk bericht.

7. Sluiting

Alle aanwezigen worden bedankt voor hun aanwezigheid en inbreng. Eventuele aanvullende vragen of opmerkingen op het verslag kunnen gemeld worden via ontwikkelstrategie@smallingerland.nl
Het verslag en de presentatie wordt zo spoedig mogelijk met u gedeeld.

Verslag participatiebijeenkomst omwonenden De Weeme – Drachten

Datum: 13 april 2023, locatie brede school De Wiken 19.00 – 20.30 uur.

Programma:

1. Opening
2. Korte terugkoppeling vorige bijeenkomst
3. Toelichting op de plannen
4. Hoe verder en proces
5. Afsluiting

De powerpoint presentatie van de bijeenkomst is bij het verslag gevoegd.

1. Opening

Deze avond is de tweede bijeenkomst over de ontwikkeling van de plannen voor woningbouw op de locatie De Weeme. De bedoeling van deze tweede bijeenkomst is om stil te staan bij de reacties, opmerkingen en suggesties die in de eerste bijeenkomst naar voren zijn gebracht. Daarna zal een toelichting worden gegeven hoe deze zijn betrokken bij het verder uitwerken van de plannen. Als laatste wordt stilgestaan bij hoe het proces wordt vervolgd.

Voorstelronde

Namens de gemeente zijn aanwezig: Henk Savelkoul, Frank Aikema en Anke de Boer
Namens sociaal verhuurbedrijf WoonFriesland is aanwezig: Maurice Endeman.

2. Korte terugkoppeling vorige bijeenkomst

Henk Savelkoul licht allereerst kort nog even de aanleiding en het proces van de herontwikkeling toe. Daarna gaat hij in op de acties die naar aanleiding van de opmerkingen in de eerste bijeenkomst zijn gedaan.

2a. Proces

Henk licht aan de hand van het schema (sheet 5) het proces van de planontwikkeling nogmaals toe. In de eerste bijeenkomst is dit schema ook besproken. In die bijeenkomst is gemeld dat er sprake zou zijn van een gefaseerd bouwproces. Op het braakliggend deel van het plangebied zou in de 1^e fase een deel van de sociale huurwoningen worden gerealiseerd (start bouw 2024). Na vertrek van de school de Saffier naar de nieuwbouw (eind 2025/medio 2026) zou met de ontwikkeling van de 2^e fase worden gestart. Aan het eind van de bijeenkomst zal Henk Savelkoul de actuele inzichten en bijgestelde planning toelichten.

2b. Terugkoppeling

Op sheet 6 zijn de gemaakte opmerkingen uit de 1^e bijeenkomst samengevat. Ze zijn verdeeld over 3 thema's: stedenbouwkundig, verkeer & parkeren en beheer van het gebied. Henk loopt ze op hoofdlijnen langs; Frank gaat er straks dieper op in bij de toelichting op de plannen.

Stedenbouwkundig

1. **Behoud bestaande bomen:** de bomenrij aan de achterzijde van de bestaande bebouwing aan de Schwarzenberghlaan zullen worden behouden.
2. **Beeldkwaliteit:** in de bouwveloppe wordt de gewenste beeldkwaliteit met behulp van referentiebeelden gedefinieerd.
3. **Relatie planontwikkeling en verkeersafwikkeling:** het gaat hier om voldoende parkeervoorzieningen en een goede, veilige verkeersafwikkeling.
4. **Openbaar karakter hofjes:** het betreft de vraag of het binnenterrein van de hofjeswoningen ook openbaar toegankelijk is.
5. **Ontwikkeling Kiewiet:** De in de vorige bijeenkomst gesignaleerde ontwikkeling van garage Kiewiet naar woningen/appartementen krijgt geen vervolg. De beoogde ontwikkelaar heeft zijn plannen niet doorgezet. Wel is er een principeverzoek, waarin de gemeente wordt gevraagd medewerking te verlenen aan wijziging van het bestemmingsplan, bij de gemeente ingediend voor het gebouw aan de Stationsweg 144. De overige ontwikkelingen liggen stil.

Verkeer en parkeren

1. **Parkeerdruk:** naar aanleiding van de opmerkingen in de 1^e bijeenkomst over de parkeerdruk in het gebied, is er een telling uitgevoerd. Die resultaten worden zo toegelicht.
2. **Effect begrafenissen:** er is contact geweest met de beheerder van de begraafplaats Noorderbegraafplaats om een indruk te krijgen van de impact van die functie.
3. **Hoek Weeme/Schwarzenberghlaan (verkeersveiligheid):** Er is aan de verkeerskundige een beoordeling gevraagd van de als onveilige ervaren kruising De Weeme/Schwarzenberghlaan.

Beheer gebied

1. **Wateroverlast in gebied:** in het vorige overleg werd wateroverlast in het gebied, veroorzaakt door verschil in hoogteligging van het nu braakliggende terrein en de omgeving gemeld. Dit zal worden opgelost via het bouwrijp maken van die locatie. Rondom het plangebied zijn er bij de gemeentelijk adviseur water geen knelpunten in en rondom het plangebied bekend.
2. **Beheer bestaand groen:** met de gemeentelijke afdeling groen is gesproken over het beheer. Aangegeven is dat vorig jaar de bomen, waarvan in de eerste bijeenkomst is gevraagd die te behouden, een forse onderhoudsbeurt hebben gehad. Op het braakliggend terrein is sprake van extensief beheer. Dat betekent dat er maar zeer beperkt (een of tweemaal per jaar) wordt gemaaid. Door aanwezig zijn wordt opgemerkt dat er helemaal niet wordt gemaaid. Henk Savelkoul geeft aan dat hij, met uitzondering van dit braakliggend terrein, geen invloed heeft op het beheer omdat hij daar geen zeggenschap over heeft. Voor het braakliggend terrein zegt hij toe het beheervraagstuk op te pakken.
3. **Vervangen dubbele bomenrij plantsoen:** het verzoek om een rij bomen rondom het pleintje te verwijderen is besproken met de gemeentelijke afdeling groen. Die zijn hiertoe niet bereid. Iedere boom is waardevol en de afdeling groen 'knokt' voor het behoud van iedere gezonde boom. Ook vanwege klimaatadaptatie is realisatie/behoud van een groene omgeving belangrijk.

Verkeer en parkeren

De gemeentelijk verkeersadviseur is gevraagd zowel de effecten van de planontwikkeling voor de verkeersafwikkeling als het parkeren in en rondom het plangebied te beoordelen. In zijn beoordeling, waarin ook de beschikbare parkeerplaatsen op eigen terrein zijn meegeteld (openbare parkeerplaatsen zijn een aanvulling op het parkeren op eigen terrein en niet andersom) heeft hij aangegeven dat:

- a) De toevoeging van ca. 46 woningen leidt tot gemiddeld 250 verkeersbewegingen per dag (gemiddeld ca. 6 per woning). Ten opzichte van deze toename van verkeersbewegingen staat de daling als gevolg van het verdwijnen van de school. Henk Savelkoul wijst erop dat er wel een wijziging in de momenten van verkeersbewegingen optreden. De pieken die de school kent zullen bij woningbouw meer gespreid worden over de dag en op momenten van woon-werkverkeer.
- b) Beoordeeld is welke opties er zijn om de verkeersafwikkeling beter te spreiden over het gebied, zodat de kruising De Weeme/Schwartzenberghlaan wordt ontlast c.q. veiliger wordt.
 - Optie 1: de eerste optie is om de knip (paaltjes) uit de Klokhuislaan te verwijderen en het verkeer ook via die zijde richting Stationsweg te laten afwikkelen. Daardoor zal niet alle verkeer richting De Weeme/Schwartzenberghlaan worden afgewikkeld. Deze optie betekent wel dat de huidige inrichting (tegels) na de paaltjes richting Stationsweg aangepast moet worden aan de nieuwe verkeerssituatie.
 - Optie 2: wanneer de knip niet wenselijk is, moet de kruising De Weeme/Schwartzenberghlaan worden aangepakt. Maatregelen die zijn genoemd: het aanbrengen van een plateau (is er nu ook al), werken met belijningen en snoeien van particulier groen bij de hoekwoning met als doel het overzicht te verbeteren.

Naar aanleiding van deze suggesties vindt er een levendige discussie plaats (ook later op de avond), die hieronder kort is samengevat.

- a) De als onveilig ervaren verkeersafwikkeling op de hoek de Weeme/Schwartzenberghlaan wordt volgens aanwezigen ook veroorzaakt doordat:
 - er meerdere malen per dag auto's staan geparkeerd voor laden en lossen;
 - er te hard wordt gereden en veel ongelukken gebeuren (slecht zicht bij hoek);
 - de begroeiing van hoekwoning Schwartzenberghlaan 21 onvoldoende wordt gesnoeid.
- b) Het verwijderen van de knip (paaltjes) in de Klokhuislaan wordt wel als een optie gezien. Er wordt wel gewezen op:
 - de niet overzichtelijke kruising Klokhuislaan/Stationsweg;
 - de kruising Tramlaan/Stationsweg, die verkeerskundig wel overzichtelijk is;
 - wanneer het verkeer via de Ratelwacht en Tramlaan naar de Stationsweg (variant 3) wordt geleid, wordt dat als een verbetering ervaren. In samenhang daarmee zou de Weeme dan eenrichtingsverkeer richting Ratelwacht moeten worden.
- c) Er wordt gevraagd of het ook mogelijk is om beide opties uit te voeren.
- d) Ook worden alternatieven aangedragen om via de bouwvlek van de appartementen te ontsluiten (variant 1 en 2).

Parkeerdruk

In opdracht van de verkeerskundige is op twee avonden op verschillende tijdstippen (dinsdag 14 februari om 19:00 uur en vrijdag 17 februari om 22:00 uur) een telling uitgevoerd van het aantal geparkeerde voertuigen. Aan de hand van het kaartbeeld en de telgegevens (sheet 8) licht Henk het resultaat toe. Per sectie is het aantal aanwezige parkeerplaatsen op eigen terrein en in het openbaar gebied geteld. Er is geteld



hoeveel auto's er per sectie geparkeerd staan. De verhouding geparkeerd/beschikbaar levert een bezettingsgraad op. De conclusie van het onderzoek is dat, met uitzondering van sectie 1 (huidige parkeerplaatsen voor school), er ruim voldoende parkeerplaatsen in het gebied beschikbaar zijn. In de nieuwe situatie, wanneer de parkeerplaatsen voor school zijn verdwenen, zal dat wel leiden tot een verspreiding van de thans voor het schoolplein geparkeerde voertuigen over de rest van de beschikbare openbare plaatsen in de verschillende secties. De aanwezige capaciteit is ruimschoots voldoende om dat op te kunnen vangen.

Van zijde van de bewoners worden een aantal kanttekeningen bij de conclusie geplaatst en suggesties gedaan:

- Zij betwijfelen of de tellingresultaten representatief zijn voor de werkelijke situatie. Gewezen wordt o.a. op het groot aantal (bedrijfs)busjes dat wordt geparkeerd (aanvullend op de eigen auto's). Ook wordt gewezen op het laden en lossen bij de slagerij. In sectie 2 is het lastig parkeren (smalle straat, moet je op de stoep).
- De parkeerplaatsen in sectie 6 worden vanwege de plak van de bomen op de auto's gemeden door omwonenden.
- Als andere alternatieven worden genoemd het creëren van meer parkeerplaatsen rondom de appartementengebouwen (bij sectie 4 en 6). Henk Savelkoul vindt dat verzoek, waarin groen wordt ingeruild voor asfalt, opvallend. Op bijna alle ontwikkellocaties wordt gepleit voor meer groen. Het vergroten van het aantal parkeerplaatsen zal de kwaliteit van het plan geen goed doen. Uitgangspunt was juist het vergroten/versterken van de aanwezige groenstructuur. Frank wijst ook op de noodzaak van vergroening vanwege klimaatadaptie.

Nieuwe gezamenlijke telling

Henk geeft aan dat hij moet afgaan op de gegevens zoals hij die van zijn adviseur heeft ontvangen. Tegelijkertijd constateert hij vanavond dat dit beeld niet strookt met de beleving van de aanwezigen. Henk zegt daarom toe dat hij de verkeerskundige zal vragen om samen met een aantal bewoners op een avond samen de telling te herhalen om zodoende een gemeenschappelijk beeld te krijgen over de situatie. Aan het einde van de avond kunnen mensen zich opgeven voor de telling.

3. Toelichting op de plannen

Stedenbouwkundige Frank Aikema licht aan de hand van het kaartbeeld, zoals dat in de bouwenvolpette wordt opgenomen, het plan toe (sheet 9 en 10).

- In het plan wordt nu uitgegaan van handhaving van de bomenrij tegen de achterzijde van de tuinen van de woningen aan de Schwarzenberglaan. Uit de inspectie door de groenbeheerder is gebleken dat dit gezonde bomen zijn. Daardoor zijn de bouwblokken in het plan richting de Klokhuislaan opgeschoven.
- Hoogte en dakhelling (toelichting op de taartdiagrammen op de tekening in sheet 9)
 - De hofjeswoningen krijgen 2 bouwlagen met een maximale bouwhoogte van 7 m¹ en dakhelling van 40⁰. Inhoudelijk is de positionering van dit hofje niet veranderd t.o.v. de presentatie in de 1^e bijeenkomst.
 - De rijwoningen zijn ook in 2 bouwlagen, met een maximale bouwhoogte van 8 m¹ en een plat dak.
 - De appartementen zijn in 3 bouwlagen met een maximale bouwhoogte van 10 m¹ en een plat dak.
- Het hofje bij levensloopbestendige woningen wordt eigendom van WoonFriesland en in principe bedoeld als gezamenlijke binnentuin voor deze bewoners. Het is in principe niet de bedoeling om het hofje af te sluiten.

N.a.v. de toelichting wordt door de omwonenden het volgende opgemerkt:

- De tuinen van de rijwoningen groter zijn geworden. De vraag wordt gesteld of dit niet bezwaarlijk is i.v.m. beheer door de huurders. Frank geeft aan dat de tuinen voor de rijwoningen, type sociale huurwoningen niet te groot zijn. Dit is een veel gehanteerde maat voor sociale huurwoningen;
- De eigenaar van Schwarzenbergghlaan19 tegen een blinde kopgevel aankijkt (in het vorige plan was hier nog iets meer doorkijk mogelijk);
- De eigenaar van Klokhuislaan 7 merkt op dat het appartementengebouw wel dicht op zijn woning staat (beperkt het uitzicht). Frank schat dat de afstand ca. 30 tot 40 m¹ zal zijn en daarmee ruim op afstand van zijn woning.
- Er wordt gevraagd waar de rooilijnen (grens bebouwing) ligt. Dit zijn de rode lijnen/stippellijnen bij de grijs ingekleurde bouwblokken op de kaart in sheet 9.
- Er wordt een opmerking gemaakt dat de begraafplaats z'n parkeerplekken wordt ontnomen In reactie hierop wordt aangegeven dat de parkeerplaatsen openbaar zijn en niet specifiek voor de begraafplaatsen. Het aantal begrafenissen per jaar bedraagt ca 15 waarbij gemiddeld ca. 10 auto's aanwezig zijn. Dat moet gezien deze lage frequentie opgevangen kunnen worden in
- Er wordt een vraag gesteld over de hoogte van de bomen i.v.m. zicht en eventueel belemmeren van zonnepanelen. Geantwoord wordt dat er nog geen keuze voor de bomensoort is gemaakt. Dat komt in een latere fase bij het inrichtingsplan.
- Er wordt een vraag gesteld over de plangrenzen. Op het kaartje in de door de gemeenteraad vastgestelde Ontwikkelstrategie lijkt het plangebied anders. Henk licht toe dat de kaartjes in de Ontwikkelstrategie bedoeld zijn om de gebieden te duiden, maar nog niet de definitieve plangrenzen aangeven. Dat is onderdeel van de verdere planuitwerking. In dat document zijn alleen de kadastrale percelen van de (voormalige) gebouwen aangegeven.
- Er wordt gevraagd of er een voetpad achter de rijwoningen langs komt. Dit zal het geval zijn, anders zijn de woningen niet goed bereikbaar.

Vervolgens licht Frank een aantal referentiebeelden toe, die de gewenste beeldkwaliteit van de nieuwbouw weergeven (sheet 11). Die referentiebeelden, die onderdeel van de bouwenvolpette zijn, zullen worden

vertaald in welstandscriteria. Frank benadrukt dat dit referentiebeelden zijn; het geeft een beeld van karakter en uitstraling maar is nog geen ontwerp voor dit plan. De welstandscommissie (Hûs en Hiem) hanteert deze referentiebeelden straks wel bij de beoordeling van de bouwplannen.

Maurice Endeman licht aan de hand van wat referentiebeelden toe welk type architectuur voor de sociale huurwoningen wordt nagestreefd (sheet 12 en 13). Ook Maurice benadrukt dat dit nog een ontwerpen zijn, maar referentiebeelden. De plangrens van de rijwoningen op sheet 13 is op de sheet per ongeluk verkeerd aangegeven; deze is verschoven (in de bijgevoegde presentatie is dit hersteld). Er wordt nog opgemerkt dat de dakhelling van de referentiebeelden niet overeenkomt met de eerder aangegeven van 40°. Maurice legt uit dat de referentiebeelden vooral bedoeld zijn om iets van beeld en uitstraling te duiden.

In zijn algemeenheid bestaat er bij de aanwezigen tevredenheid over de plannen voor de woningbouw.

4. Hoe verder en proces

Henk licht aan de hand van het processchema toe dat de planning voor de ontwikkeling van het gebied is aangepast. Het afronden van de bouwveloppe en opstellen van het bestemmingsplan wordt gecontinueerd. In overleg met WoonFriesland wordt echter afgezien van een gefaseerde ontwikkeling. De knip die daardoor in de bouw van sociale huurwoningen ontstaat leidt tot een niet efficiënte bouwstroom. Daarom is besloten om de sociale huurwoningen in één bouwstroom te realiseren. Dat kan vanaf het moment dat de Saffier is verhuisd. Het bouwrijp maken van het nu al braakliggende terrein kan daarbij al eerder worden voorbereid waardoor zo snel mogelijk na vertrek van de Saffier of zelfs parallel daaraan gebouwd kan worden.

Overige vervolgacties

- We maken een verslag van deze bijeenkomst, waarin de vragen en inbreng van de avond zijn verwerkt. Deze wordt met de presentatie per e-mail gedeeld met de omwonenden die zich hebben aangemeld. Overige geïnteresseerden kunnen het verslag opvragen via ontwikkelstrategie@smallingerland.nl
- We organiseren nog een 3^e bijeenkomst waarin we specifiek op het parkeren en de verkeersafwikkeling en gedane suggesties zullen ingaan. Dat zal gebeuren nadat de parkeertelling met omwonenden heeft plaatsgevonden. Alle omwonenden ontvangen daarover te zijner tijd schriftelijk bericht.

5. Sluiting

We ronden de avond om 20.30 uur af. Alle aanwezigen worden bedankt voor hun aanwezigheid en inbreng. Eventuele aanvullende vragen of opmerkingen op het verslag kunnen gemeld worden via ontwikkelstrategie@smallingerland.nl. Het verslag en de presentatie wordt zo spoedig mogelijk gedeeld.