

"Bestemmingsplan Buitenpost" Rondweg-oost

Definitief

Haren, 6 februari 2006

Verantwoording

Titel : "Bestemmingsplan Buitenpost"
Rondweg-oost
Projectnummer : 165582
Documentnummer : R060016jr
Revisie :
Datum : 6 februari 2006

Auteur(s) :
e-mail adres :
Gecontroleerd :
Paraaf gecontroleerd :
Goedgekeurd :
Paraaf goedgekeurd :

Inhoudsopgave

1	Algemeen.....	4
1.1	Aanleiding en doel bestemmingsplan	4
1.2	Leeswijzer.....	6
2	Huidige situatie	7
2.1	Inleiding.....	7
2.1.1	Huidige verkeerskundige situatie	7
3	Beleid.....	13
3.1	Rijks, provinciaal en gemeentelijk beleid	13
3.1.1	Rijksbeleid.....	13
3.1.2	Provinciaal beleid.....	13
3.1.3	Gemeentelijk beleid	14
4	Omgevingsfactoren.....	16
4.1	Inleiding.....	16
4.2	Verkeer	16
4.3	Uitgangspunten.....	17
4.4	- Verkeersaspecten.....	17
4.5	Bodem en watertoets	18
4.5	Voor de diepte van de berm-sloot dient 0,70 m aangehouden te worden.Plangebied hydrologisch onderzoek	19
4.6	Procesverloop.....	19
4.7	Huidige watersysteem.....	20
4.8	Effecten van het nieuwe bestemmingsplan op de waterhuishouding.....	20
4.9	Juridische vertaling en Advies.....	21
4.6	Landschap en natuur	22
4.10	Geluid.....	25
4.11	Luchtkwaliteit	30
4.12	Grondgebruik	30
4.13	Externe veiligheid.....	31
5	Planbeschrijving en inpassing.....	32
6	Juridische opzet bestemmingsplan.....	34
6.1	Algemeen.....	34
6.2	Voorschriften.....	34
7	Uitvoerbaarheid.....	36
7.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid.....	36
7.2	Financiële uitvoerbaarheid (toevoegen stuk)	36
8	Procedure	37
8.1	Inleiding.....	37
8.2	Inspraak	37
8.3	Overleg ex artikel 10 Bro.....	47

1 Algemeen

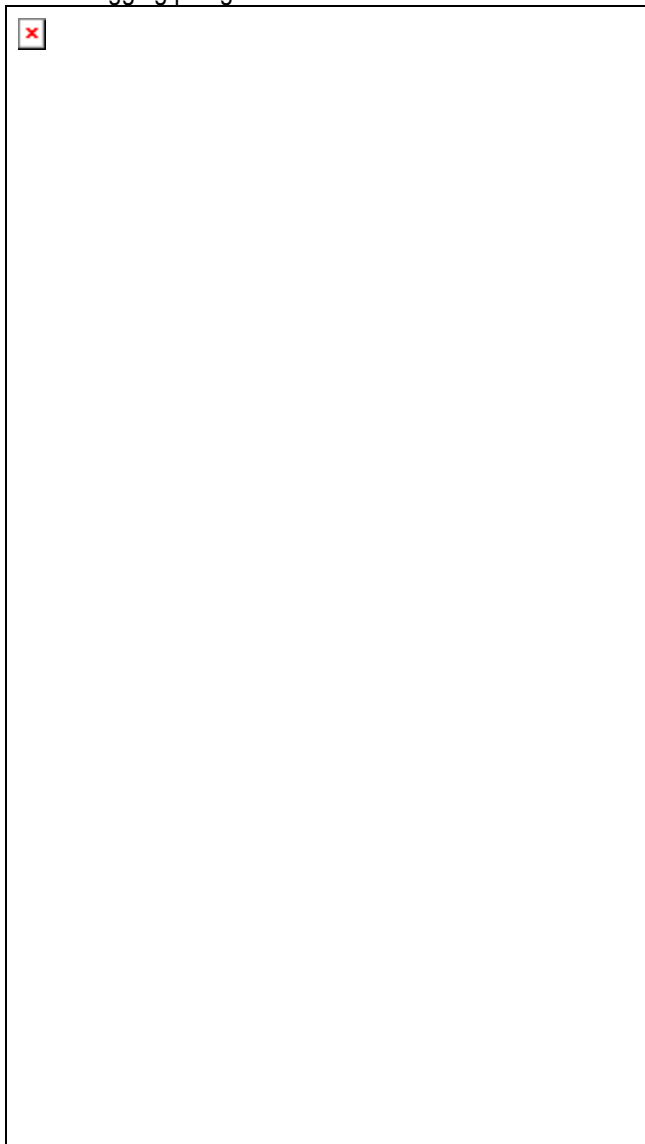
1.1 Aanleiding en doel bestemmingsplan

Het gemeentebestuur van Achtkarspelen koestert al gedurende een reeks van jaren de wens om te komen tot aanleg van een zuidoostelijke rondweg om Buitenpost, aansluitend op de reeds bestaande zuidwestelijke rondweg (onderdeel van de Lauwersmeerweg) en voerend in de richting van De Laatste Stuiver. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om het doorgaande verkeer over de N355 uit het centrum te weren en zuidelijk om het dorp heen te leiden. Door in combinatie met deze zuidoostelijke rondweg een noordelijke ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein De Swadde aan te leggen, tevens in de richting van De Laatste Stuiver, wordt het centrum tevens van het op dit bedrijventerrein gerichte bestemmingsverkeer bevrijd. De aanleg van de zuidoostelijke rondweg met een ongelijkvloerse spoorwegovergang (viaduct) heeft tot gevolg dat twee bestaande spoorwegovergangen ten oosten van Buitenpost (Oost en Trekweg) opgeheven kunnen worden. In het kader van de veiligheid voor zowel het trein- als het wegverkeer is dit een belangrijke verbetering.

Ligging plangebied

Dit bestemmingsplan maakt de aanleg van de Rondweg-oost om Buitenpost mogelijk. Op kaart 1 is de ligging van het plangebied aangegeven. Vanaf De Laatste Stuiver gaat het tracé in zuidelijke richting over het spoor, om uiteindelijk bij de rotonde bij Lutkepost, waar de westelijke rondweg reeds is aangelegd aan te sluiten op de bestaande wegenstructuur.

Kaart 1 Ligging plangebied

*Vigerende plannen*

Voor het plangebied van de rondweg geldt op dit moment nog het bestemmingsplan buitengebied Achtkarspelen (vastgesteld d.d. 26-3-1992) De gronden hebben hierin een agrarische bestemming. De aanleg van een rondweg-oost is conform dit bestemmingsplan dan ook niet mogelijk. Reden om tot ontwikkeling van een afzonderlijk bestemmingsplan voor de Rondweg-oost te komen.

In de toelichting van dit bestemmingsplan wordt ingegaan op het beleid van de gemeente en de hogere overheden. De toelichting biedt tevens inzicht in de afwegingen die hebben geleid tot de keuze van het huidige tracé van de rondweg. Ten behoeve van het maken van een verantwoorde afweging is voorafgaand aan het bestemmingsplan een effectenstudie uitgevoerd. Voor een drietal tracevarianten (west, oost en midden) zijn de effecten voor alle belangrijke omgevingsaspecten nagegaan. In de toelichting wordt aangegeven op basis van welke effecten uiteindelijk is gekozen voor het huidige tracé, de zogenaamde middenvariant. De gehele effectenstudie is als bijlage bij onderhavig bestemmingsplan opgenomen. Naast de toelichting bestaat het bestemmingsplan uit een plankaart en voorschriften.

1.2 Leeswijzer

Allereerst wordt in deze toelichting een beschrijving gegeven van het plangebied. Vervolgens wordt het rijks, provinciaal en gemeentelijk beleid met betrekking tot verkeer en vervoer uiteengezet. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de omgevingsfactoren en de effecten van de rondweg-oost hierop. Hoofdstuk 5 bevat de planbeschrijving, waarna in hoofdstuk 6 de watertoets aan de orde komt. In hoofdstuk 7 wordt de juridische vormgeving behandeld, waarna in hoofdstuk 8 en 9 respectievelijk wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid en op de resultaten van de te houden inspraak en het te voeren overleg ex artikel 10 Bro ten behoeve van dit bestemmingsplan.

Na de toelichting en de daarbij behorende bijlagen zijn de planvoorschriften en de plank kaart opgenomen.

De voorschriften en de plank kaart vormen samen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. Aan de toelichting kan op zich geen rechtskracht worden ontleend.

2 Huidige situatie

2.1 Inleiding

De Rondweg-oost is gepland in een gebied waar de gronden momenteel voornamelijk een agrarische functie hebben. In de nabijheid van de nieuw aan te leggen rondweg bevinden zich enkele woningen.

Op de visiekaart van de Kadernota Fryslân is het gebied aangegeven als Kleigebied. In het streekplan Fryslân van 1994 is het gebied aangeduid als landbouwgebied met het accent op melkveehouderij.

2.1.1 Huidige verkeerskundige situatie

Regionale verkeersstructuur

De gemeente Achtkarspelen wordt niet direct ontsloten door het landelijke hoofdwegenet. De meest nabij gelegen hoofdwegen zijn de A7 (Groningen - Drachten - Heerenveen - Afsluitdijk) en de N31 (Leeuwarden - Drachten). In het verleden functioneerde de weg Leeuwarden - Groningen (N355) als hoofdverbinding tussen Leeuwarden en Groningen. Door de verlegging van de hoofdroute via de A7 - N31 is het accent in de gemeente Achtkarspelen meer komen te liggen op de noord-zuidverbindingen, namelijk de N358 (Kollum-Buitenpost-Surhuisterveen-De Scheiding) en N369 (Twijzel, Drogeham-Rottevalle). Dit effect wordt nog eens versterkt door de ombouw van de N31 tot een dubbelbaans autoweg.

Toch is de N355 een belangrijke wegverbinding gebleven. De weg vervult een belangrijke functie voor de ontsluiting van het totale gebied Noordoost-Fryslân en Noordwest-Groningen (gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg A). In de gemeente Achtkarspelen doorsnijdt de N355 de bebouwde kommen van Buitenpost en Twijzel.

Op de wegverbinding N355 zijn waar mogelijk maatregelen getroffen om scheiding in verkeerssoorten aan te brengen. Het landbouw- en (brom)-fietsverkeer op de N355 wordt buiten de bebouwde kom op parallelwegen afgewikkeld. Binnen de bebouwde kom van Buitenpost is onvoldoende ruimte aanwezig voor een profiel met parallelwegen. Het fietsverkeer wordt op vrijliggende fietspaden afgewikkeld en daar waar gelet op de ruimte deze niet aangelegd konden worden, op fietsstroken.

Belangrijke noord-zuidverbindingen voor de regio zijn de N369 (N355-Drogeham-Rottevalle-N31) en de N358 (Lauwersmeerweg-Buitenpost-Surhuisterveen-De Scheiding-A7). Teneinde de ontsluitingsstructuur van Noordoost-Fryslân te verbeteren, zijn beide verbindingen in de negentiger jaren opgewaardeerd (spreidingsvariant, besluit GS, september 1988). De N369 is verbeterd door de aanleg van rondwegen om Drogeham (1995) en Rottevalle (1998), alsmede een rechtstreekse aansluiting op de N31 bij Nijtap. Daarnaast is de inrichting van de N369 opgewaardeerd (tot GOWA). Ook de verbinding N358 richting de A7 is door onder meer de aanleg van de rondwegen om Surhuisterveen en Buitenpost verbeterd. Voorts zal ook de inrichting van de N358 in fasen worden opgewaardeerd (tot GOWA) hetgeen voor het traject Kootstertille-Kootstermolen overigens nog

moet plaatsvinden. De aanliggende erven worden daarbij bijvoorbeeld zoveel mogelijk ontsloten via een nevenstructuur.

Direct ten oosten van Buitenpost sluit de Trekweg (N910, route langs de Stroobosser Trekvaart) bij De Laatste Stuiver op de N355 aan. De Trekweg vormt vanaf deze locatie een rechtstreekse wegverbinding naar Dokkum en omgeving (Damwoude, Holwerd, etc.), waardoor de weg aantrekkelijk is voor het gebruik door (boven)regionaal verkeer. Het gebruik is echter niet in overeenstemming met de huidige vormgeving van de weg. De Trekweg heeft namelijk de inrichting van een voormalige 'B-weg' en is dus meer vormgegeven als erftoegangsweg. Deze discrepantie tussen inrichting, gebruik en functie leidt tot een verkeersknelpunt. Gezien de gemengde verkeersafwikkeling in relatie tot de optredende verkeersintensiteiten en de grote snelheidsverschillen, vormt vooral de verkeersveiligheid van het fietsverkeer een groot probleem.

Lokale verkeersstructuur

De hoofdontsluiting voor het autoverkeer van de kom van Buitenpost bestaat uit twee doorgaande verbindingen die elkaar in het centrumgebied kruisen, namelijk:

- de traverse N355 (Oost-Voorstraat-West) in oost-westrichting;
- de centrale noord-zuid verbinding bestaande uit: Jeltिंगalaan, Stationsstraat, Kuipersweg en Lutkepost. Deze verbinding sluit aan beide kanten op de N358 aan door middel van een rotonde.

De traverse N355 heeft zowel een functie voor het doorgaande verkeer ten opzichte van Buitenpost als voor de lokale ontsluiting van de kern. De noord-zuid verbinding in Buitenpost (Jeltिंगalaan-Stationsstraat-Kuipersweg) wordt niet in zijn geheel gebruikt door doorgaand verkeer. Voor deze relatie is een betere en snellere route aanwezig buiten de kern om, namelijk via de Lauwersmeerweg (westelijke rondweg). De betreffende verbinding wordt echter wel in delen gebruikt door doorgaand verkeer, met name door verkeer op de oost-zuidrelatie (route Lutkepost-Kuipersweg-Voorstraat-Oost). Voor de oost-noordrelatie wordt gebruik gemaakt van de Trekweg.

Verkeersafwikkeling

De regionale verkeersfunctie van de N355 leidt tot veel doorgaand verkeer in de kern van Buitenpost, waaronder relatief veel zwaar vrachtverkeer vooral tijdens de landbouwcampagnes. De menging van doorgaand en lokaal verkeer leidt in de huidige situatie tot een verstoring van de verkeersafwikkeling (wachten op afslaand verkeer, zoeken naar een parkeerplaats, etc.). Ook de snelheidslimiet van 50 km/uur heeft negatieve gevolgen voor de kwaliteit van de regionale verbinding.

Voorts wordt de verkeersafwikkeling op de N355 verstoord door de gelijkvloerse spoorwegovergang ten oosten van Buitenpost. Deze spoorwegovergang is beveiligd met een AHOB (Automatische Halve OverwegBomen). Sinds de gereedkoming van de partiële spoorverdubbeling is de dienstregeling in 1998 uitgebreid met een derde trein, zodat de overgang gemiddeld zes keer per uur voor het wegverkeer wordt gesloten.

Leefbaarheid

De hoge verkeersintensiteiten en het hoge aandeel vrachtverkeer op de N355 hebben negatieve gevolgen voor de leefbaarheid binnen de bebouwde kom van Buitenpost. Bovendien voert de route dwars door het centrumgebied, wat het verblijfs- en winkelklimaat ernstig aantast. De volgende knelpunten kunnen hier worden genoemd:

- barrièrewerking van de N355. De kern Buitenpost wordt door de N355 als het ware in twee delen opgesplitst. De oversteekbaarheid van de rijbaan laat sterk te wensen over. De (brom)fietsers en voetgangers ervaren het oversteken als onveilig door de intensiteit en de snelheid van het autoverkeer. De weggebruikers, waaronder kwetsbare groepen als scholieren en ouderen, vinden het oversteken van de N355 een

groot obstakel. In sociaal opzicht werpt de weg binnen de kern een barrière op, omdat bepaalde culturele of maatschappelijke voorzieningen (scholen, sport, etc.) minder goed bereikbaar zijn;

- de verblijfskwaliteit in de directe omgeving van de N355 wordt in sterke mate verstoord door de afwikkeling van het (doorgaande) autoverkeer. De huidige inrichting van de openbare ruimte is afgestemd op de verkeersfunctie van de N355. In het centrumgebied blijft hierdoor weinig ruimte over voor de (winkelende) voetgangers;
- de huidige verkeersdruk en de samenstelling van het verkeer geeft voor de aanwonenden geluidsoverlast. Dit geldt vooral in het centrumgebied, omdat de gevels hier op korte afstand van de rijbaan liggen (in sommige gevallen \pm 2 meter van de kant verharding). Bovendien is het volledige profiel tussen de gevels (nagenoeg) verhard uitgevoerd.

De aangegeven knelpunten betekenen een ernstige aantasting van het woon- en winkelklimaat langs de traverse. Dit heeft nadelige gevolgen voor de attractiviteit van de (winkel)voorzieningen in het centrumgebied van Buitenpost.

Verkeersveiligheid

Gezien het aantal klachten wordt de N355 door Buitenpost als een onveilige traverse ervaren. Dit veiligheidsknelpunt wordt door het aantal geregistreerde ongevallen en slachtoffers bevestigd.

Aan de hand van de ongevallenregistratie van de politie zijn de ongevallen op de hoofdroutes in en om Buitenpost in kaart gebracht. Concreet gaat het hier om het "assenkruis" met de noord-zuid route Lutkepost-Kuipersweg-Stationsstraat-Jeltingalaan en de oost-west route Oost-Voorstraat-West (N355) en de zuidwestelijke rondweg (Lauwersmeeweg). De analyse vond plaats op basis van de door de politie geregistreerde verkeersongevallen over de periode 1999 tot en met 2003. Ten opzichte van het ongevallenniveau in de gehele gemeente Achtkarspelen (circa 1500 in de genoemde periode) gebeurt bijna 10% op de geselecteerde routes .

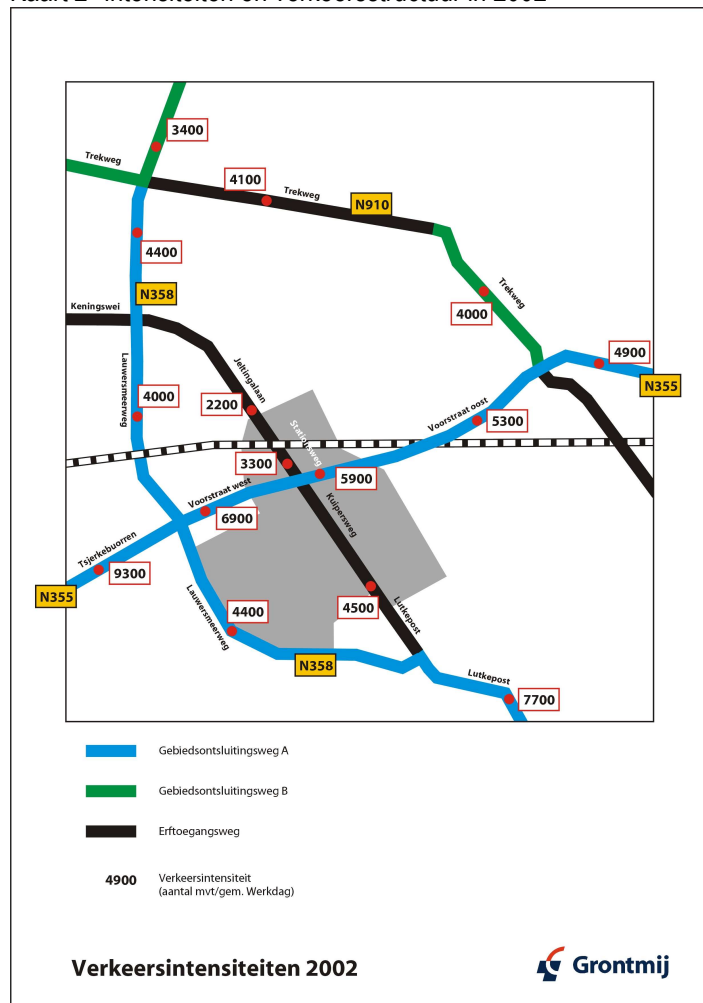
In de beschouwde periode zijn op het assenkruis (oost-west/noord-zuid) in totaal 139 ongevallen geregistreerd, waarvan 16 ongevallen met letsel (in totaal 20 slachtoffers). Op de kruisingen hebben zich 91 ongevallen voorgedaan, waarvan 12 met letsel. De meeste ongevallen doen zich voor op de Kuipersweg, de Jeltingalaan en de Voorstraat.

Bij 20 ongevallen (14%) op het assenkruis was sprake van een conflict tussen langzaam verkeer (voetganger of (brom)fiets) en gemotoriseerd verkeer. Voorts zijn er 4 ongevallen gebeurd waarbij uitsluitend langzaam verkeer was betrokken. Ongevallen met langzaam verkeer zijn veelal ernstig van afloop. Van alle letselongevallen op de beschouwde hoofdwegen is bijna 60% met langzaam verkeer.

Ook de gelijkvloerse spoorwegovergangen in Buitenpost en omgeving vormen een veiligheidsprobleem. Elke gelijkvloerse overweg is, hoe goed ook beveiligd, een potentieel gevarenpunt, zowel voor het wegverkeer als voor het treinverkeer. Het landelijke beleid is er op gericht om het aantal gelijkvloerse overwegen zo veel mogelijk te beperken. In het studiegebied gaat het om drietal overwegen op de spoorlijn Groningen - Leeuwarden, te weten: Trekweg, Oost en Stationsstraat. Door de spoorwegverdubbeling in 1998 is het veiligheidsknelpunt op deze overwegen groter geworden ("na een treinpassage kan nog een trein uit de andere richting komen").

Op kaart 2 is aangegeven op welke wijze het verkeer op dit moment door en langs de kern Buitenpost stroomt. Hieruit blijkt dat dagelijks 6.000 à 7.000 voertuigen door de Voorstraat rijden. Gezien de inrichting en de functie van de Voorstraat is dit niet wenselijk. Bovendien rijdt ook het vrachtverkeer met als bestemming het bedrijventerrein De Swadde nu nog door het dorp.

Kaart 2 intensiteiten en verkeersstructuur in 2002



Ligging plangebied in de omgeving

Het plangebied is in het streekplan Fryslân (1994) aangegeven als agrarisch gebied met hoofdfunctie melkveehouderij. Naast de voornamelijk agrarische functie van het gebied zijn woon- en natuurfuncties aanwezig. Aan de noordkant van de te realiseren weg ligt het spoor Groningen-Leeuwarden. De weg zal dit spoor kruisen. Nieuwe overwegen zijn op dit moment niet meer toegestaan. Dit betekent dat een viaduct over het spoor aangelegd moet worden. Gezien de relatieve openheid van het plangebied en haar omgeving moet dit viaduct landschappelijk goed ingepast worden.

Overige aspecten bestaande situatie

Voorafgaand aan de keuze van het huidige trace heeft zoals gezegd een effectenstudie plaatsgevonden. Naar aanleiding van de uitkomsten van deze studie is uiteindelijk gekozen voor de middenvariant welke in onderhavig bestemmingsplan planologisch is geregeld. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de effecten van de rondweg-oost voor de volgende omgevingsfactoren.

- verkeerssituatie
- geluid
- landschap
- natuur
- bodem en water
- luchtkwaliteit
- externe veiligheid

- archeologie.

3 Beleid

3.1 Rijks, provinciaal en gemeentelijk beleid

3.1.1 Rijksbeleid

Belangrijk aspect in het rijksbeleid is de leefbaarheid van kernen en het zoveel mogelijk voorkomen van verkeerscongestie. Wat betreft verkeersveiligheid zijn doelen gesteld met betrekking tot overwegen en de opheffing daarvan.

In 1995 is door het rijk geld beschikbaar gesteld voor projecten waarbij overwegen opgeheven worden. Dit om de hoge kosten voor viaducten en tunnels met het spoor te kunnen bekostigen. Het project Rondweg-oost Buitenpost is één van de projecten waarvoor een bedrag is gereserveerd. Vooral het feit dat met de komst van de rondweg twee overwegen opgeheven kunnen worden, de verkeersveiligheid wordt verbeterd en de leefbaarheid in Buitenpost toeneemt, is reden geweest voor beschikbaarstelling van gelden. In afspraken met het rijk is vastgelegd dat de definitieve plannen klaar moeten in 2005, teneinde in 2006 de benodigde infrastructuur aan te kunnen leggen.

3.1.2 Provinciaal beleid

Op 19 april 2005 is het Voorontwerp Streekplan Fryslân 2006 vastgesteld door GS van Fryslân. Hierin is het toekomstige ruimtelijke beleid van de provincie opgenomen. Voor wat betreft de Rondweg-oost is het beleid van de provincie niet veranderd. Zij blijft een goede interne en externe bereikbaarheid van de provincie een belangrijke prioriteit vinden. Daarnaast blijft Buitenpost een regionaal centrum, hetgeen betekent dat zij ontwikkelmogelijkheden houdt voor wat betreft woningbouw. De ligging aan het spoor Groningen-Leeuwarden maakt daarnaast dat in deze stationskern gestreefd wordt naar verdere ontwikkeling van kantoorfuncties en representatieve bedrijvigheid.

Het vigerende provinciaal beleid wordt verder verwoord in het Provinciaal Verkeers- en VervoersPlan Fryslân dat in 1999 door GS is vastgesteld. Momenteel wordt dit plan herzien. Hiervoor is een eerste Raamwerknotitie uitgebracht.

In het PVVP Fryslân 1999 staan drie hoofddoelen centraal:

1. Het waarborgen van de bereikbaarheid van Fryslân, als ondersteuning voor de gewenste ruimtelijk-economische ontwikkelingen.
2. Het verbeteren van de verkeersveiligheid en het beperken van de milieubelasting en de schade aan natuur en landschap.
3. Het afremmen van de groei van het autoverkeer.

De bereikbaarheid en de kwaliteitseisen ten aanzien van de verkeersveiligheid komen samen in het streven naar een duurzaam veilig verkeerssysteem, waarin het verkeer zoveel mogelijk wordt gebundeld op hoogwaardige en veilige wegen.

De grondbeginselen van duurzaam veilig zijn:

1. het voorkomen van onbedoeld gebruik van infrastructuur;
2. het voorkomen van ontmoetingen met grote snelheids- en richtingsverschillen;
3. het voorkomen van onzeker rijgedrag van de verkeersdeelnemers.

Het zwaartepunt (met name op de langere termijn) ligt hierbij op de herinrichting van het wegennet in Fryslân, zowel qua structuur als qua vormgeving. Een categorisering van het gehele wegennet in Fryslân, zowel binnen als buiten de bebouwde kom, en een goede afstemming op de omliggende wegen van de aangrenzende provincies, leidt tot een functie-indeling die aansluit op de regionale ontwikkelingen op het gebied van ruimtelijke ordening, economie en milieu.

De wegencategorisering bestaat uit een samenhangend netwerk van stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Op stroomwegen kan het verkeer onbelemmerd doorstromen, zowel op wegvakken als op de kruispunten. Voor gebiedsontsluitingswegen geldt hetzelfde voor de wegvakken, maar niet voor de kruispunten, waar de uitwisseling met aangepaste snelheid plaatsvindt. Op de erftoegangswegen moet het verkeer zich aanpassen aan de verblijfsfunctie. Hier gelden zowel op wegvakken als op kruispunten lage snelheden.

Binnen het PVVP zijn keuzes gemaakt ten aanzien van de wegencategorisering van de stroom- en gebiedsontsluitingswegen. Deze beide wegtypes zijn nader onderverdeeld in A- en B-wegen, met dien verstande dat de A-wegen een belangrijker functie hebben dan de B-wegen.

Functie N355 en N358

In het categoriseringsplan van het PVVP worden deze beide provinciale wegen aangemerkt als gebiedsontsluitingswegen van het type A. Ten noorden van Buitenpost wordt de functie van de N358 in de noordelijke richting voortgezet door de N910 (de Stroobosser Trekweg tussen Kollum en Dokkum); de N358 gaat op dit punt over in een gebiedsontsluitingsweg B.

Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer 2004

Met ingang van de provinciale begroting van 2004 zijn alle infrastructurele projecten geïntegreerd tot één Uitvoeringsplan Verkeer en Vervoer. Onderdeel van dit plan is het Meerjaren Programma Infrastructuur 2004-2007 (MPI). In dit plan is 'Rondweg Buitenpost (N355)' als een majeur project opgenomen.

Over de financiering van het project zijn afspraken gemaakt tussen provincie, gemeente en ProRail.

Wegenstructuur Noordoost-Fryslân

In oktober 1999 is besloten om alle beschikbare informatie over de wegenstructuur in Noordoost-Fryslân opnieuw op rij en in gelid te zetten. Dit heeft geleid tot het rapport "Wegenstructuur Noordoost Fryslân". Op basis van dit onderzoek is het besluit door GS genomen om voor de Centrale As (opwaarderen N356 tot stroomweg) te kiezen, als ontsluiting voor Noordoost-Fryslân. De keuzes die gemaakt zijn ten aanzien van de wegenstructuur rond Buitenpost zijn hiervoor al belicht. Binnen de gebiedsstudie wordt de Rondweg-oost als een hard plan beschouwd.

3.1.3 Gemeentelijk beleid

Structuurplan gemeente Achtkarspelen 1995-2010

Het structuurplan bevat het beleid met betrekking tot de ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente Achtkarspelen. Indien wordt ingezoomd op de wegenstructuur in en rond de kern Buitenpost, dan blijkt dat de gemeente Achtkarspelen in de toekomst een oostelijke rondweg, aansluitend op de westelijke rondweg, wil realiseren. Hierdoor ontstaat een

volledige zuidelijke omleiding van de N355, waardoor de knelpunten op de huidige kom-traverse worden opgelost. Voorts maakt het structuurplan keuzes over uitbreidingsrichtingen voor toekomstige woningbouw in Buitenpost. Voor toekomstige woonuitbreidingen geeft het structuurplan de zuidoostkant van de kern als wensbeeld aan. De geprojecteerde oostelijke rondweg vervult in die situatie ook een functie voor de ontsluiting van het uitbreidingsplan.

Wegencategoriseringsplan Achtkarspelen, 2001

Conform het "Startprogramma Duurzaam Veilig" heeft de gemeente Achtkarspelen voor haar wegennet een wegencategoriseringsplan opgesteld. Dit plan omvat het streefbeeld voor de functionele wegindeling op basis van de te onderscheiden wegcategorieën binnen Duurzaam Veilig, namelijk; stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Tevens is op basis van hiërarchie per categorie onderscheid gemaakt in type A en B. Voorzover van toepassing sluit deze indeling naadloos aan op het provinciale wegencategoriseringsplan (opgenomen in het PVVP).

4 Omgevingsfactoren

4.1 Inleiding

Dit hoofdstuk gaat nader in op de effecten van de aanleg van de rondweg en de afwegen die uiteindelijk hebben geleid tot de keuze van de middenvariant. Zoals vermeld is om te komen tot een verantwoorde keuze van een trace voor de rondweg-oost een effectenstudie uitgevoerd. Deze studie omvat de effecten voor alle relevante (omgevings)factoren voor drie mogelijke tracevarianten (west, midden en oost). Uiteindelijk is naar aanleiding van de uitkomsten van deze effectenstudie gekozen voor de middenvariant. Dit is de variant zoals die in voorliggend bestemmingsplan planologisch wordt geregeld. Een uitgebreid verslag van de effecten voor de drie verschillende onderzochte tracevarianten is opgenomen in de effectenstudie "rondweg-oost Buitenpost". Deze effectenstudie is als bijlage bij onderhavig bestemmingsplan opgenomen, tezamen met alle uitgevoerde onderzoeken (ecologie, archeologie e.d.). Ten aanzien van het omgevingsaspect "water" wordt opgemerkt dat hier in het hoofdstuk 6 "Watertoets" uitgebreid aandacht aan wordt besteed. In onderhavig hoofdstuk ontbreekt dan ook een paragraaf "water".

4.2 Verkeer

Voorgenomen maatregel

Zoals in hoofdstuk drie is vermeld vloeit de wens tot aanleg van de rondweg oost voort uit zowel een leefbaarheids- als een verkeersveiligheids problematiek in de kom van Buitenpost. Deze problemen zijn feitelijk alleen goed oplosbaar middels een omleiding van het bovenlokale autoverkeer. Er is daarom gekozen om de rondweg Buitenpost af te ronden met een oostelijk deel. Het bovenlokale verkeer hoeft hierdoor niet langer over de bestaande traverse door de kom van Buitenpost.

De gekozen verkeersoplossing houdt samengevat het volgende in:

De realisatie van een oostelijke rondweg (Rondweg-oost) om Buitenpost als verbindende schakel tussen de westelijke rondweg en De Laatste Stuiver, zodat het bovenlokale verkeer op de N355 via een zuidelijke route wordt geleid. In samenhang met de bereikbaarheid van het bedrijventerrein De Swadde is deze maatregel te combineren met een nieuwe ontsluitingsweg vanaf De Laatste Stuiver ten noorden van de spoorlijn (de noordelijke ontsluitingsweg).

Deze voorgenomen maatregel leidt tot (noodzakelijke) aanpassingen in de huidige weginfrastructuur, waardoor twee gelijkvloerse spoorwegovergangen ten oosten van Buitenpost worden opgeheven. De nieuw aan te leggen rondweg dient de spoorweg ongelijkvloers te kruisen. Deze passage wordt uitgevoerd met een viaduct waarbij de aansluiting ten behoeve van lokaal verkeer met de kern van Buitenpost oostelijk van de rondweg wordt gerealiseerd (via de Parallelweg). Uit verkeersveiligheids- en kostenoverwegingen wordt in het kader van de effectenstudie uitgegaan van de realisatie van een viaduct. Ook is uit verkeersveiligheidsoptiek gekozen voor een kwadrantaansluiting aan de oostzijde van de rondweg.

afbeelding toevoegen van trace (met complete situatie rotonde Laatste Stuiver)

4.3 Uitgangspunten

Voor de aanleg van de Rondweg-oost zijn vooraf een aantal uitgangspunten gehanteerd.

- Het tracé van de Rondweg-oost wordt gesitueerd binnen de in bijlage 1 aangegeven zone met een bandbreedte van 300 meter en is gelegen tussen de rotonde bij Lutkepost en (het kruispunt) "De Laatste Stuiver". (Uiteindelijk is naar aanleiding van de uitkomsten van de effectenstudie een keuze gemaakt voor de zogenaamde midden-variant)
- De aansluiting van de Rondweg-oost ter hoogte van De Laatste Stuiver (afslag N910) wordt vormgegeven als een rotonde. De noordelijke aansluiting van deze rotonde vormt de Stroobosser Trekweg. Vanaf de Trekweg komt een afslag naar de noordelijke ontsluitingsweg. Het landbouwverkeer steekt bij de rotonde over naar de noordelijke ontsluitingsweg. De hoofdrijbaan van de N355 en de Rondweg-oost zijn gesloten voor landbouw- en fietsverkeer.

Als ongelijkvloerse passage van het spoor zal een viaduct van ongeveer 8 meter hoogte ten opzichte van het maaiveld worden gerealiseerd. De keuze van een viaduct (met een aansluiting aan de oostzijde) vloeit voort uit zowel een veiligheids- en een kostenaspect. De zwaarste verkeersstroom wordt geconfronteerd met de minst bezwarende visuele omstandigheden. Daarnaast kan ook het fietsverkeer op deze wijze conflictvrij worden afgewikkeld. Naast het veiligheidsaspect is een tunnel aanmerkelijk duurder dan een viaduct, met name ook door de ondergrondse infrastructuur die onder het spoor ligt.

Op het viaduct bestaat het profiel uit een rijbaan en een in twee richtingen te berijden parallelweg aan de oostzijde. De parallelweg vormt een schakel tussen de nieuw aan te leggen rotonde ter hoogte van De Laatste Stuiver en de kwadrantaansluiting op de Parallelweg.

- Aan de zuidkant van het viaduct wordt een kwadrantaansluiting gerealiseerd die aansluit op de Parallelweg ten zuiden van het spoor. Deze weg wordt aangeduid als de zuidelijke ontsluitingsweg. Deze aansluiting is nodig om Buitenpost vanaf de oostzijde te ontsluiten voor bestemmingsverkeer. Er is gekozen voor een aansluiting aan de oostzijde van de rondweg in verband met de verkeersveiligheid. Met een aansluiting aan de oostzijde blijft het aantal zogenaamde conflictmomenten (kruisingen van verkeer) minimaal.
- De zuidelijke ontsluitingsweg zal tot de aansluiting op het Oost worden verbreed (deel Parallelweg tussen Oost en aansluiting Rondweg-oost); het fietsverkeer wordt gemengd met het overige verkeer op de rijbaan afgewikkeld.
- De Rondweg-oost wordt met ontgraving van de bovengrond tot op de vaste zandondergrond aangelegd en is gepland met circa 1 meter drooglegging.
- Het oppervlaktewaterpeil wordt niet veranderd bij de aanleg van de weg. Daartoe dient het wegniveau ten opzichte van het maaiveld plaatselijk verhoogd te worden aangelegd.
De nieuw geplande woonwijk aan de (zuid)oostkant van Buitenpost wordt beschouwd als een te verwachten ontwikkeling. De woonwijk wordt op één punt aangesloten op de nieuw te realiseren rondweg.

4.4 - Verkeersaspecten

In het algemeen kan worden geconcludeerd dat de aanleg van de Rondweg-oost gunstig is voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Het aspect verkeer heeft in

de keuze voor het trace geen rol gespeeld. Alle drie tracévarianten die zijn beschouwd hebben dezelfde gunstige effecten ten aanzien van verkeersveiligheid bereikbaarheid en leefbaarheid.

De realisatie van Rondweg-oost leidt tot een verbetering in kwalitatieve zin van de bovenlokale wegenstructuur rond Buitenpost. Dit geldt niet alleen voor de oost-west relatie maar ook voor de zuid-oost relatie. De rondweg resulteert in een sterke bundeling van bovenlokale verkeersstromen op hoofdwegen (stroom- en gebiedsontsluitende wegen), hetgeen naadloos aansluit op het gedachtegoed van een duurzaam veilige infrastructuur.

Een volledige zuidelijke rondweg heeft ook positieve gevolgen voor de lokale verkeerssituatie in Buitenpost. Het bovenlokale verkeer wordt om de kern geleid, zodat alleen het bestemmingsverkeer overblijft. Het dorp wordt één aaneengesloten verblijfsgebied met het assenkruis als interne verzamelroutes (West, Kuipersweg, Oost, Stationsstraat en Jellingalaan). Door deze functieverandering wordt het mogelijk gemaakt om de inrichting van het centrumgebied (Voorstraat en directe omgeving) beter af te stemmen op de verblijfs- en winkelfunctie.

De aanleg van Rondweg-oost heeft daarnaast voordelen voor de toekomstige potenties van Buitenpost als woonkern. Het gebied ten oosten van Buitenpost staat geprojecteerd als toekomstig woongebied. Voor een goede ontsluiting, zonder dat de bestaande wegenstructuur teveel wordt belast is ontsluiting aan de oostkant noodzakelijk. Aanleg van de rondweg-oost maakt een dergelijke ontsluitingsstructuur mogelijk.

4.5 Bodem en watertoets

Uitgangssituatie bodem

De maaiveldhoogte varieert van NAP +0,0 m tot +0,80 m in het noorden tot in het zuiden NAP -0,30 m à -0,40 m. Nabij Lutkepost is de maaiveldhoogte NAP +0,75 m. In het midden van het gebied ligt een rug met een niveau van NAP +0,50 m/+0,60 m.

In het noorden ontbreekt veen en is geen of een dun kleidek aanwezig, in het zuiden is een klei op veen laag aanwezig. De dikte van de deklaag varieert van 0 meter tot 1,20 meter in de laagste gebiedsdelen. De gronden waarop het trace is gelegen worden momenteel vrijwel zonder uitzondering agrarisch gebruikt.

Bodemkwaliteit

De gemeente Achtkarspelen heeft sinds 2004 de beschikking over een bodemkwaliteitskaart en een bodembeheerplan. Hierin is de bodemkwaliteit (achtergrondwaarden) per zone vastgesteld. Het toekomstige tracé van de rondweg-oost ligt voor het overgrote deel in de zone buitengebied (kleigebied) van de gemeente Achtkarspelen. Het buitengebied wordt als schoon aangemerkt. Een deel van het tracé vanaf de rotonde ten oosten van Buitenpost ligt in de zone na 1960. Op dit deel is in 1998 een bodemonderzoek uitgevoerd. Uit de resultaten blijkt dat geen verhoogde gehalten zijn gemeten in de grond. Op een aantal locaties zijn mogelijk dempingen uitgevoerd met puin en bouwafval. Dit vormt echter geen belemmering voor de wegaanleg. Afvoer van grond naar elders dient gemeld te worden bij de gemeente.

(invoegenafbeeldingen van bodemkwaliteit)

water

Het gebied kenmerkt zich door een intensief slotenstelsel dat haaks aansluit op de hoofd-afwatering in de laagste delen. In het studiegebied is in de hogere delen sprake van wegzijging en in de lagere delen van kwel. Een ca. 25 ha groot natuurgebied is begrensd als

natuurontwikkelingsgebied. Vanuit natuurbeschermingsoogpunt wordt het in de plannen wenselijk geacht de huidige waterhuishouding in het gebied te handhaven. De grondwaterstromingsrichting is noord-zuid. De kwaliteit van het oppervlaktewater wordt bepaald door regenwater en door opkwellend grondwater. In de toekomst is beïnvloeding mogelijk door regenwateroverstorten vanuit de nieuwe bebouwing in Buitenpost.

Effecten en maatregelen

Ten einde een minimale drooglegging van 1 m te krijgen dient het wegniveau plaatselijk verhoogd te worden aangelegd. Dit geldt voor het middengedeelte van het tracé ten zuiden van de spoorwegovergang.

Om de huidige waterhuishouding in stand te houden is het noodzakelijk aan weerszijden van de Rondweg-oost een bermsloot te graven. Deze bermsloot zorgt tevens voor voldoende drooglegging van het wegvak. In de gebieden boven NAP zal de slootbodem tot in het zand insnijden waardoor de ontwatering van het grondwater groter zal zijn dan een relatief ondiep slotenstelsel in de deklaag. Uit berekeningen blijkt dat de effecten op grondwaterstanden en kwel zich beperken tot globaal de afstand van ca. 60 m zijnde de breedte van één kavel. Dit betekent dat op deze afstand ook de invloed op aanwezige natuurwaarden niet significant zal zijn.

Het effect op de oppervlaktewaterkwaliteit is afhankelijk van onder meer het afstromende debiet en de concentraties in de runoff in verhouding tot het debiet en de waterkwaliteit in de watergang waarop de runoff afstroomt. Daarnaast heeft afstroming van runoff tevens effect op de waterbodempkwaliteit. Door te zorgen voor voldoende bergend vermogen van het bermprofiel kan de beïnvloeding van het oppervlaktewater en de waterbodem worden beperkt. Deze berging zal worden gerealiseerd door de bermen een hol profiel te geven en/of greppels aan te brengen.

Watertoets

In het kader van de actualisatie van de effectenstudie voor de Rondweg-oost te Buitenpost is 31 januari 2005 wateradvies gevraagd aan Wetterskip Fryslân. Vooraf aan dit verzoek is het Wetterskip geïnformeerd over de plannen van initiatiefnemer gemeente Achtkarspelen en is een verzoek gedaan om informatie te verstrekken over de relevante wateraandachtspunten en criteria waaraan het watersysteem in het plangebied moet voldoen. Het Wetterskip heeft in haar reactie van 3 maart 2005 een aantal facetten genoemd waarmee door de initiatiefnemer rekening moet worden gehouden bij de uitwerking van het plan. Het gaat hierbij om de volgende punten:

- Ter compensatie van verloren inundatiegebied dient compensatie plaats te vinden in de vorm van flauwere taluds of het aanleggen van plasbermen.
- Wegwater dient gezuiverd te worden middels een bodempassage. Deze bodempassage dient regelmatig vervangen te worden om te voorkomen dat hij verzadigd raakt en de verontreiniging in het grondwater terecht komt.

4.5 Voor de diepte van de bermsloot dient 0,70 m aangehouden te worden. Plangebied hydrologisch onderzoek

Als studiegebied van het hydrologisch onderzoek is de tracézone van de Rondweg-oost en de directe omgeving beschouwd. De beschrijvingen hebben betrekking op de aanleg van het volledige tracé, vanaf het kruispunt "De Laatste Stuiver" tot aan de rotonde bij Lutkepost. Het gebied heeft momenteel een natuur- en agrarische bestemming.

4.6 Procesverloop

Bij een Watertoets worden de volgende fases doorlopen:

- Initiatiefase
- Ontwikkel- en adviesfase
- Besluitvormingsfase

- Beoordelingsfase.

Initiatiefase

De gemeente Achtkarspelen is in deze fase de initiatiefnemer die de waterbeheerder verzoekt informatie aan te dragen over het watersysteem en over aandachtspunten waarmee rekening moet worden gehouden bij de uitwerking van het plan.

Ontwikkel- en adviesfase

Met behulp van de informatie van de waterbeheerder wordt een uitvoeringsplan ontwikkeld en voorgelegd aan het waterschap en voorzien van een formeel wateradvies. Dit advies (positief of negatief) wordt uitgebracht richting de initiatiefnemer.

Besluitvormingsfase

De initiatiefnemer weegt de wateraspecten definitief af en kan met behulp van het formele wateradvies op onderdelen aanpassingen doorvoeren of eventueel de afwijkingen onderbouwen.

Beoordelingsfase

De provincie beoordeelt het plan, inclusief het watertoetsdocument en het wateradvies. Mogelijk is een formele beoordeling niet nodig. Vervolgens kan de beoordelaar de initiatiefnemer en de waterbeheerder op de hoogte stellen van haar advies.

4.7 Huidige watersysteem

Het studiegebied is gesitueerd binnen het Wetterskip Fryslân en ligt in één afwateringsgebied (Polder Buitenpost). Peilen worden gehandhaafd door middel van een gemaal langs de Strobossen Trekvaart. Het zomerpeil bedraagt circa NAP -0,70 m; in de winter wordt het openwaterpeil van 0,15 m verlaagd tot NAP -0,85 m.

De hoofdafwatering ligt in de laagste delen van het gebied en is noordoost-zuidwest georiënteerd. Het tamelijk intensieve slotenstelsel sluit hier haaks op aan. De hoofdafwatering loopt dwars door delen van natuurgebieden naar het gemaal. De natuurgebieden vormen te samen met enkele andere, lager gelegen landbouwgebieden, de laagste delen van Polder Buitenpost. De oppervlaktewaterpeilen van -0,70/-0,85 m zijn voor een belangrijk deel hierop afgestemd.

De waterpeilen in Polder Buitenpost zijn aanzienlijk hoger dan die in de zuidelijker gelegen polders Rohel en IJzermieden. In verband met de lagere maaiveldniveaus zijn de peilen in die polders circa 0,7 m lager (NAP -1,40/-1,50 m). Als gevolg van de lagere peilen zijn deze polders expliciete kwelpolders. Polder Buitenpost is wat dat betreft intermediair: kwel in de laagste gebiedsdelen en wegzijging op de hogere delen.

Volgens de kartering worden in het gebied de grondwatertrappen III, V en VI aangetroffen. De drogere gronden (V en VI) worden op de hogere delen aangetroffen. In het Oude Ried dal is deze III. De grondwaterstromingsrichting is noord-zuid.

De kwaliteit van het oppervlaktewater wordt bepaald door regenwater en door opkwellend grondwater. In de toekomst is beïnvloeding mogelijk door regenwateroverstorten vanuit de nieuwe bebouwing in Buitenpost.

4.8 Effecten van het nieuwe bestemmingsplan op de waterhuishouding

Het doel van de Watertoets is waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Bij de waterhuishoudkundige aspecten en doelstellingen zijn in de Handreiking Watertoets een aantal criteria genoemd. Per criterium worden relevantie en eventueel te treffen maatregelen beschreven. In de initiatiefase zijn door het Wetterskip de relevante aandachtspunten al benoemd.

In de geactualiseerde effectenstudie Rondweg-oost te Buitenpost zijn deze aandachtspunten reeds opgenomen en beschreven. Voor de effecten van het nieuwe bestemmingsplan op de waterhuishouding wordt daarom verwezen naar deze effectenstudie.

4.9 Juridische vertaling en Advies

Juridische vertaling

In de waterparagraaf geeft de initiatiefnemer aan welke afwegingen in het plan ten aanzien van water zijn gemaakt. Het is een toelichting op het doorlopen proces en maakt de besluitvorming ten aanzien van water transparant. Een waterparagraaf maakt deel uit van de toelichting bij het ruimtelijk plan. Het is gewenst dat in die toelichting wordt aangegeven hoe de wateraspecten een plek hebben gekregen in het juridische deel van het plan. Om deze reden zijn de door het Wetterskip aangegeven aandachtspunten opgenomen in dit bestemmingsplan.

Advies

Het Wetterskip Fryslân is in het kader van de watertoets geïnformeerd en heeft 3 maart 2005 een positief wateradvies uitgegeven. Het Wetterskip is van mening dat het inrichtingsplan geen negatieve effecten op de waterhuishouding heeft mits rekening wordt gehouden met de voorgestelde aandachtspunten. Dit advies is reeds verwerkt in de definitieve effectenstudie Rondweg-oost Buitenpost.

4.6 Landschap en natuur

landschap

Uitgangssituatie

Buitenpost ligt op de overgang van het hoger gelegen wegdorpenlandschap (zandgebied) in het noorden en westen, naar het lagere hooilandenlandschap (klei op veengebied) in het zuiden en oosten.

In het wegdorpenlandschap is de bebouwing ontwikkeld langs oude dijken. Haaks op de richting van de dijk is het achterliggende land in gebruik genomen dat zich kenmerkt door een strokenverkaveling, met een zeer grote lengte-breedte verhouding. De richting wordt voornamelijk in het gebied boven de NAP-grens sterk geaccentueerd door de elzensingels.

In het gebiedsplan Noordelijke wouden (provincie Fryslân 2002) heeft het gebied waar de rondweg-oost is gesitueerd een agrarische functie. Het nabij gelegen natuurgebied Buitenpost heeft de status van natuurontwikkelingsproject.

Voor wegen in het landschap is een provinciale visie opgesteld en uitgewerkt in de nota 'Fryske diken yn 't grien'. Deze nota is door Gedeputeerde Staten van Fryslân vastgesteld (2004), maar nog niet door Provinciale Staten. De nota is der halve nog niet van kracht. Bij ingrepen in bestaande wegen en bij nieuwe wegen wordt echter waar dat mogelijk is in de geest van de nota gehandeld. Voor vijf landschappelijke eenheden, waaronder de Noordelijke Wouden, zijn de uitgangspunten geformuleerd voor het wegbeeld. De hoofdlijnen zijn dat het open landschap open blijft, het besloten landschap besloten en dat oude (napoleonische) wegen een beeld behouden of krijgen dat overeen stemt met het historische karakter.

In de Nota Ruimte van het Rijk zijn de "Noordelijke Wouden" aangewezen als Nationaal Landschap. Nationale landschappen zijn gebieden met internationaal zeldzame of unieke en nationaal kenmerkende landschapskwaliteiten, en in samenhang daarmee bijzondere natuurlijke en recreatieve kwaliteiten. Landschappelijke, cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten van nationale landschappen moeten behouden blijven, duurzaam beheerd en waar mogelijk worden versterkt (VROM). Uitgangspunt is dat de nationale landschappen zich sociaal-economisch voldoende moeten kunnen ontwikkelen, terwijl de bijzondere kwaliteiten van het gebied worden behouden of worden versterkt.

Het gebied de "Noordelijke Wouden" heeft de volgende kernkwaliteiten:

- Een strokenverkaveling met een lengte-breedteverhouding van 3:1 – 5:1.
- Een grote mate van kleinschaligheid.
- En reliëf in de vorm van pingoruïnes en dijkwallen.

Dit zeer kleinschalige veenontginningslandschap is zeer bijzonder in Nederland. De strokenverkaveling met een kenmerkende verhouding van lengte en breedte, gecombineerd met de aanwezigheid van elzensingels of dijkwallen op de perceelsranden, geven een zeer fijnmazige verzameling van kleine groene ruimtes. Daarin zijn soms pingoruïnes te vinden als zeldzaam aardkundig verschijnsel uit vroegere koudeperioden (c.q. ijstijden).

Buitenpost ligt op de rand van het plateau van de Friese Wouden. De lagere delen aan de rand van het plateau werden regelmatig geplaagd door overstromingen vanuit de uitlopers van de Lauwerszee. Buitenpost ligt op de overgang van het hoger gelegen wegdorpenlandschap (zandgebied) in het noorden en westen, naar het lagere hooilandenlandschap (klei op veengebied) in het zuiden en oosten. Beide landschapstypen vertonen zeer verschillende uiterlijke kenmerken.

Effecten en maatregelen

De aanleg van een rondweg heeft uiteraard vrij ingrijpende gevolgen in het landschap. Het is van belang de weg zoveel als mogelijk in te passen in de omgeving. De weg zal grotendeels slechts een halve meter boven het maaiveld worden aangelegd waardoor deze visueel minder opvalt. Met name richting het viaduct zal de hoogte ten opzichte van het maaiveld toenemen en daardoor visueel meer impact krijgen. De invloed neemt toe naarmate het landschap opener is; gezien vanuit zuidelijke en westelijke richting zal het viaduct het meest opvallend zijn. Verticale elementen langs de weg (lantaarnpalen, wegwijzers) zullen zo onopvallend mogelijk, en zo mogelijk in het geheel niet worden aangebracht.

Om de weg en het grondlichaam van het viaduct zo weinig mogelijk te laten opvallen is het van belang de voor het landschap zo karakteristieke structuur van de verkaveling te versterken door de aanleg van elzensingels in het omringende landschap. Aanleg van de singels uitsluitend boven NAP leidt tot verdichting in het hoger gelegen noordelijk deel (het zandgebied) terwijl het lager gelegen zuidelijk deel van de polder (klei op veen) open blijft. Hier vormen de bosjes bij de petgaten dan enkele solitaire opgaande beplantingselementen. Langs de weg zullen zo weinig mogelijk opgaande elementen worden geplaatst, waardoor de weg als landschapselement niet onnodig wordt versterkt.

Ook de toekomstige dorpsuitbreiding zou op het karakter van het omliggende gebied gebaseerd kunnen worden, door de strokenverkaveling te handhaven en ook in de bebouwing te voorzien van een singelbeplanting.

natuur

Uitgangssituatie

Het plangebied wordt gekenmerkt door twee natuurlijke hoofdeenheden te weten:

- Besloten graslandgebied met houtsingels in het noordelijk deel van het studiegebied. Landschapsecologisch is dit een infiltratiegebied. De betekenis van de voorkomende graslandvegetaties is beperkt, terwijl de betekenis van de sloten met oeverzones van belang is. Uit faunistisch oogpunt is het gebied vooral van belang voor bosrandvogels.
- Open graslandgebied met sloten en plaatselijk petgaten en moerasbos. Landschapsecologisch wordt dit gebied beïnvloed door lokaal grondwater en overgangen van lokaal en subregionaal grondwater. De grondwatertypen komen tot uiting in verschillende waardevolle vegetaties. Het graslandgebied ontleent haar betekenis aan de waardevolle sloot- en oevervegetaties waarbij de petgaten en broekbosvegetaties als bijzonder waardevol zijn aan te merken. Verder staat het gebied als goed weidevogelgebied bekend. De petgaten zijn van belang voor rietvogels en plaatselijk watervogels. De petgaten zijn in de huidige situatie volledig verland.

In de directe omgeving is het natuurgebied "De Buitenposter Mieden" aanwezig. Het betreft een petgaten- en broekbos gebied. In tegenstelling tot de direct omliggende gebieden is dit gebied daadwerkelijk als natuurgebied aangewezen en als zodanig begrensd en is hier in de planvorming derhalve extra aandacht aan geschonken. effecten en maatregelen.

De aanwezigheid van "De Buitenposter Mieden" heeft voor een aantal belangrijke keuzes in de planvorming geleid. Mede op basis van de ligging van dit natuurgebied is uiteindelijk gekozen voor de zogenaamde midden variant en niet voor de oostelijke variant. De oostelijke variant zou ontegenzeggelijk hebben geleid tot de grootste effecten op het natuurgebied. De huidige variant biedt in combinatie met een aantal maatregelen voldoende waarborg ten aanzien van de bescherming van natuurwaarden in dit gebied.

Schade wordt voorkomen door in de oostelijke berm van de rondweg ter hoogte van de rondweg een lage wal met een hoogte van circa 0,80/0,90 m te maken in combinatie met bijvoorbeeld fluisterasfalt (met minimaal de wegdekcorrectie van Dunne Dekla-

gen 2). Door de genoemde maatregelen, in combinatie met de afstand tot het natuurgebied wordt de kritische grens van 43 dB(A) niet overschreden. Het bandengedempt zal dan voldoende gedempt worden. De beperkte hoogte van de wal heeft geen negatieve invloed op de moeras(struweel/bos)vogels en nauwelijks op de weidevogels omdat deze oostelijker hun leefgebied hebben. Effecten ten gevolge van barrièrewerking en verstoring van ruimtelijke relaties van flora en fauna worden voorkomen door voldoende duikers aan te brengen.

Flora en Faunawet

in het kader van de flora en faunawet heeft zowel een deskstudie als een veldonderzoek plaatsgevonden. Voor de resultaten van deze onderzoeken wordt verwezen naar bijlage Hieronder volgt een samenvatting van de bevindingen en de mitigerende maatregelen.

stuk toevoegen met gevolgen

4.7 archeologie

Begin 1992 ondertekende Nederland het verdrag van Valetta. Daarmee heeft de zorg voor het archeologisch erfgoed een prominentere plaats gekregen in het proces van de ruimtelijke ordening. Uitgangspunten van het verdrag zijn het vroegtijdig betrekken van archeologische belangen in de planvorming, het behoud van archeologische waarden in situ (ter plaatse) en de introductie van het zogenaamde "veroorzakersprincipe". Dit principe houdt in dat degene die de ingreep pleegt financieel verantwoordelijk is voor behoudsmaatregelen of een behoorlijk onderzoek van eventueel aanwezige archeologische waarden.

archeologie plangebied

In het kader van de voorziene aanleg van Rondweg-oost zijn een aantal archeologische studies uitgevoerd (RAAP-notities 829,954 en 1329). Voor Rondweg-oost werd in waarde-rend archeologisch onderzoek het volgende geconcludeerd: "De podzolbodem in de deelgebieden waar het tracé zich bevindt is grotendeels intact. Door de ligging op een dekzandrug en een dekzandkop is de kans op het voorkomen van nederzettingen uit de Steentijd hoog. Ondanks de relatief grote aantallen megaboringen en een aantal sonderingsputjes heeft het onderzoek maar weinig aanwijzingen voor Steentijdbewoningen opgeleverd. Van geen enkele vondst is met zekerheid te zeggen dat het teruggaat op menselijk handelen. Er zijn dus geen harde aanwijzingen aangetroffen voor vuursteenvindplaatsen." Omdat wel op verschillende plaatsen houtskool is aangetroffen die mogelijk door menselijk handelen is ontstaan, wordt aanbevolen om zodra de bouwvoor tijdens civieltechnische werkzaamheden is verwijderd, amateurarcheologen van het Wukerferbân Fryske Akademy in de gelegenheid te stellen waarnemingen te doen. Op het moment dat daarbij aanwijzingen voor archeologische vindplaatsen worden aangetroffen, dient de provinciaal archeoloog terstond op de hoogte gebracht te worden en dient overleg plaats te vinden over eventueel vervolgonderzoek". Op verzoek van de provinciaal archeoloog heeft voor een tweetal locaties nog een aanvullend waarderend onderzoek (notitie 1329) plaatsgevonden. Uit dit onderzoek is gebleken dat mits het trace ter hoogte van de twee locaties wordt aangelegd zoals op de plankaart aangegeven er geen archeologische belemmeringen aanwezig zijn. Een verlegging van het tracé in oostelijke richting zou betekenen dat er opnieuw onderzoek zou moeten plaatsvinden. De exacte uitkomsten van de

archeologische onderzoeken staan beschreven in de genoemde RAAP rapportages die als bijlagen bij dit bestemmingsplan zijn gevoegd.

4.10 Geluid

Beleid

In de Wet geluidhinder (Wgh) worden geluidgevoelige bestemmingen (zoals woningen, scholen en ziekenhuizen) die binnen een zekere afstand tot een weg liggen (of komen te liggen) beschermd tegen geluidhinder.

In de wet worden normen gesteld aan de geluidbelasting die deze panden mogen ondergaan. De basis bij de normstelling is de zogenoemde "voorkeursgrenswaarde" waarop, onder bepaalde voorwaarden, ontheffing verkregen kan worden bij Gedeputeerde Staten van de provincie.

Bij de aanleg van een nieuwe weg zoals de Noordelijke ontsluitingsweg naar het industrie-terrein, bedraagt de voorkeursgrenswaarde 50 dB(A) op de gevel van woningen. Bij deze nog te projecteren weg bedraagt het maximale ontheffingsplafond 60 dB(A).

Indien bij een bepaalde ligging van het tracé de geluidbelasting op woningen hoger is dan 50 dB(A) dient men te onderzoeken of de geluidbelasting beperkt kan worden door:

- bronmaatregelen (zoals verschuiving van het tracé van de nieuwe weg, en/of toepassing van een stiller wegdek);
- overdrachtsmaatregelen (zoals geluidschermen en -wallen).

Indien deze maatregelen onvoldoende effectief zijn is het in sommige gevallen mogelijk om bij Gedeputeerde Staten van de betreffende Provincie een ontheffing van de voorkeursgrenswaarde aan te vragen. Deze kan alleen verleend worden indien aan een aantal, in de wet genoemde, criteria wordt voldaan. Vaak moet voor panden waarvoor een hogere waarde is verleend ook een onderzoek worden gedaan naar de geluidisolatie van de gevel. De Wgh stelt dat aan een bepaald geluidniveau binnen in de woning voldaan moet worden.

Uitgangssituatie

Op basis van de verwachte verkeerseffecten van de voorgenomen maatregel is een selectie gemaakt van relevante doorgaande wegen binnen het studiegebied (vooral in de kom van Buitenpost). Langs deze wegen is de geluidsbelasting op de eerstelijns woningen bepaald. In 2020 zal de gevelbelasting bij 387 woningen boven de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) uitkomen, waarvan 186 woningen boven de 60 dB(A). De grootste knelpunten doen zich voor op de traverse van de N355.

Uitgangspunt voor de berekening van de geluidbelasting vormt de volgende tabel:

Tabel 1- Prognoses 2020 verkeersgegevens rondweg-oost

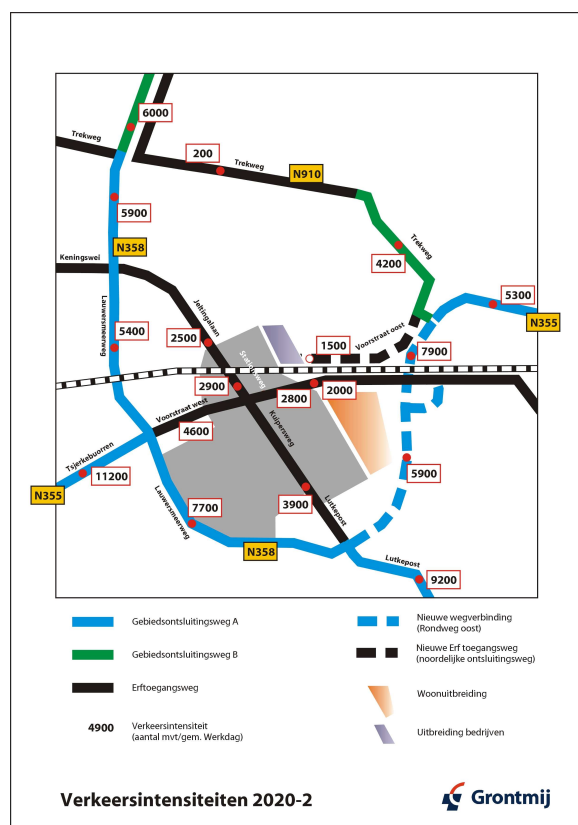
Wegvak	Intensiteit [mvt/etm] Werkdag/ weekdag	Maatgevend nachtuur [% t.o.v. etmaalintensiteit]	Verkeersamenstelling gedurende het gemiddelde nacht uur		
			Lichte mvt	Middelzware mvt	Zware mvt
Ten zuiden van de spoorlijn	5.900/ 5.310	1,1	82	13	5
Ten noorden van de spoorlijn	7.900/ 7.110	1,1	82	13	5

De snelheid bedraagt 80 km/uur en het wegdek bestaat uit steenmastiekasfalt (SMA0/6). Bij de geluidberekeningen is de aftrek van 2 dB(A) ex artikel 103 Wgh toegepast, in verband met het in de toekomst stiller worden van het verkeer.

Effecten en maatregelen geluid

Op de bestaande infrastructuur neemt het aantal eerstelijnswohnungen binnen de 60 dB(A) contour af met 13% (186 naar 161) wanneer de Rondweg-oost wordt gerealiseerd. Dit aantal neemt zelfs met 26% af (186 naar 138) wanneer eveneens de noordelijke ontsluitingsweg naar het bedrijventerrein wordt gerealiseerd, vanwege de lagere verkeersintensiteiten op de Jeltینگalaan, Stationsstraat en Oost.

Kaart 3 toekomstige intensiteiten



Berekend is dat de afstand van de 50 dB(A) contour vanaf de Rondweg-oost ca. 100 m (t.o.v. de weg en gerekend met SMA0/6) bedraagt indien geen effectbeperkende maatregelen worden genomen. In de nabijheid van het spoorviaduct komt de 50 dB(A) contour op ca. 170 meter uit. Indien rekening wordt gehouden met deze geluidcontouren, betekent dit dat ten oosten van Buitenpost ongeveer 38 ha uitbreidingscapaciteit resteert. Met het toepassen van een stiller wegdek kan echter nog een grotere uitbreidingscapaciteit worden bereikt doordat de 50 dB(A) contour verschuift.

Op de zuidelijke ontsluitingsweg (Parallelweg) ligt de contour van de voorkeurswaarde van 50 dB(A) op ca. 18 m vanaf de as van de weg (wegdek SMA0/6, snelheid 60 km/h). Alle vijf aanwezige woningen liggen buiten deze contour (drie woningen liggen op ca. 19 m uit de as van de weg en twee woningen op ca. 29 m). Aanvullende maatregelen zijn hier dus niet nodig.

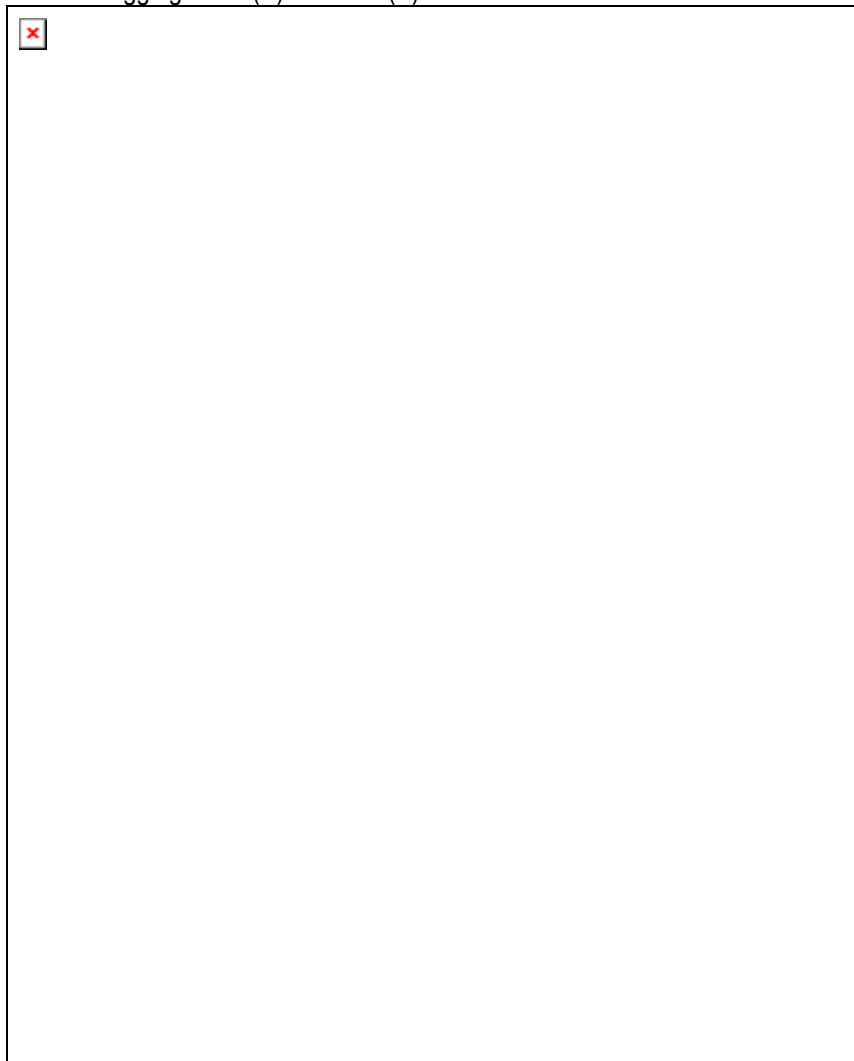
Op of langs de Rondweg-oost zullen geluidreducerende maatregelen worden getroffen ten behoeve van:

- de bestaande woningen aan de Parallelweg. Twee woningen die binnen de geluidcontour van 50 dB(A) liggen. Vanuit landschappelijke overwegingen is het aanbrengen van een scherm op het viaduct of de toeleidende hellingen niet gewenst. (zie paragraaf landschap). Door het toepassen van een stillere wegdeksoort dan SMA0/6 zal worden voorkomen dat een te hoge geluidsbelasting op de gevels van de woningen ontstaat.
- het voorkomen van schade aan het natuurgebied Buitenposter Mieden. (zie paragraaf natuur en effectenstudie). Schade wordt voorkomen door de realisatie van een lage geluidswal (van max. 1,0 m hoog) in combinatie met een geluidsarm wegdek (met minimaal de wegdekcorrectie van Dunne Deklagen 2), zodat de 43 dB(A) grens niet wordt overschreden ter plaatse van het natuurgebied.

Het toepassen van een geluidarm wegdek heeft daarnaast zoals gezegd voordelen voor de omvang van het geplande woongebied aan de westzijde van de Rondweg-oost. De voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) verschuift namelijk van 100 tot 170 m naar 60 tot

105 m. De grootste breedte wordt bovenop het viaduct bereikt vanwege de grotere uitstraling die het geluid hier heeft.

Kaart 4 ligging 43 dB(A) en 50 dB(A) contour



4.11 Luchtkwaliteit

Over het algemeen is te zeggen dat zowel in 2004 als in 2010 met autonome ontwikkeling en in 2010 met de nieuwe wegen geen overschrijding plaatsvindt van de normen van het Besluit luchtkwaliteit. In 2010 is de luchtkwaliteit beter dan in 2004, zowel bij de autonome ontwikkeling als met de nieuw te ontwikkelen wegen. Dit komt doordat de achtergrondconcentraties van NO₂ en fijn stof in 2010 naar verwachting lager liggen dan in 2004, mede door bijvoorbeeld schonere autoverkeer.

Het verschil in luchtkwaliteit in de omgeving van de nieuwe wegen bij autonome ontwikkeling en bij aanleg van de nieuwe wegen is erg klein. Op 5 meter afstand van de wegen en de aansluitingen daarvan is te zien dat de kwaliteit licht verbetert door aanleg van de nieuwe wegen.

Zowel in de huidige situatie als bij aanleg van de nieuwe wegen vindt er geen overschrijding plaats van de normen van het Besluit luchtkwaliteit. Dit betekent dat er in onze optiek en ten aanzien van het Besluit luchtkwaliteit geen belemmering is om de plannen verder in uitvoer te brengen. **De onderliggende berekeningen zijn als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.**

4.12 Grondgebruik

Uitgangssituatie

Het gebied in de omgeving waar de Rondweg-oost is gepland, wordt voornamelijk agrarisch gebruikt. In het gebied is verder het natuurgebied Buitenposter Mieden gelegen. Het Natuurgebied wordt door weidevogels als broedgebied benut en in de aanwezige houtwallen zijn broedende struweelvogels aanwezig.

Effecten en maatregelen grondgebruik

Het aantal door de Rondweg-oost doorsneden percelen is in de verschillende varianten nagenoeg gelijk. Het aantal eigenaren met percelen aan weerskanten van de Rondweg-oost is in de oostelijke variant het grootst; het totaal aantal percelen waarover het tracé loopt is in de oostelijke variant het geringst. Bij de oostelijke variant worden de meeste eigenaren benadeeld. Indien de geplande woningbouwlocatie wordt gerealiseerd zal het effect op grondgebruik door de wegaanleg relatief beperkt zijn.

4.13 Externe veiligheid

Een onderzoek naar externe veiligheid is van belang om te bezien in hoeverre zich gevaarlijke situaties kunnen voordoen bij de aanleg van de nieuwe weg. Op basis van een modelberekening komt naar voren dat de risico's door aanleg van zowel de rondweg als de noordelijke ontsluitingsweg ten opzichte van de bestaande situatie afnemen. Dit komt vooral omdat het vrachtverkeer en doorgaande verkeer niet meer door de kom van Buitenpost geleid worden.

Wordt gekeken naar de risicocontour van de wegen zelf, dan zijn er geen risicogevoelige objecten aanwezig (zoals woningen, winkels, scholen etc) die binnen deze in de wet vastgelegde contour vallen.

5 Planbeschrijving en inpassing

In voorgaand hoofdstuk is aangegeven dat uiteindelijk een keuze is gemaakt voor de middenvariant. Deze keuze is zoals gezegd uiteindelijk tot stand gekomen op basis een drietal bepalende factoren:

- een verkeerskundig logisch traject tussen de twee vaststaande punten rotonde Lutkepost en de aansluiting Laatste Stuiver
- De ligging van het natuurgebied Buitenpostermeden op basis waarvan niet is gekozen voor een meer oostelijke ligging van het tracé
- De uitbreidingsmogelijkheden van Buitenpost. Een meer westelijke ligging van de rondweg zou de uitbreidingsmogelijkheden van Buitenpost aan de oostzijde hebben beperkt.

Het uiteindelijke trace wordt planologisch geregeld in onderhavig bestemmingsplan. Het tracé is op kaart .. aangegeven. Daarbij is uitgegaan van de profielen zoals die op de plankaart zijn aangegeven.

Voor een goede inpassing is het van belang dat de profielen uitgevoerd worden zoals aangegeven. Immers, door de aanwezigheid van het aangrenzende natuurgebied is op basis van geluidsberekeningen bepaald waar geluidswallen moeten komen en hoe hoog deze dienen te zijn, teneinde geen verstoring in het broedgedrag van de aanwezige vogels te veroorzaken. Daarnaast is bij het profiel rekening gehouden met het af te voeren water conform de wensen van het waterschap, waarbij watergangen zijn terug te vinden in het dwarsprofiel.

Voor het totale tracé zijn verschillende dwarsprofielen opgenomen:

- het zuidelijke deel nabij de aansluiting op Rondweg-west
- het deel ten zuiden van de geluidwal ter bescherming van het natuurgebied de Buitenposter Mieden
- het deel met geluidswal
- het viaduct
- het deel noordelijk van het spoor.
- de aansluiting op de trekweg

Basis voor de inrichting heeft naast de standardeisen van de provincie Fryslân de inpassing in het gebied gevormd.

Het zuidelijke deel van de rondweg wordt zo open mogelijk gehouden, waardoor landschappelijk gezien de weg het minst opvalt. In noordelijke richting komt de weg steeds dichterbij het natuurgebied De Buitenposter Mieden. Door de geluidswal van 300 meter lengte en een hoogte van 1 meter kan hier de geluidsoverlast zodanig beperkt worden, dat de hier broedende vogels niet verstoord worden.

Ter hoogte van het viaduct moet rekening gehouden worden met fietsers die gebruik maken van de weg, afslaand verkeer voor voertuigen die de bestemming Buitenpost hebben en de maatvoering van het viaduct zelf. Noordelijk van het viaduct komt de aansluiting op de rotonde aan de orde.

Met een wegbreedte van 7,20 meter wordt voldaan aan de provinciale richtlijnen. Ter weerszijden van de weg is een berm van 4,5 meter voorzien. Daar waar een geluidswal vereist is, bevindt deze zich op 4,5 meter van de weg. Langs de berm en geluidswal is een afwateringssloot gesitueerd. Langs het gehele tracé zal deze afwateringssloot worden voortgezet, zodat invloeden op het watersysteem in de omgeving uiterst beperkt blijven.

Voor een adequate inpassing in het landschap wordt met zo weinig mogelijk opgaande elementen gewerkt. Uitsluitend indien de verkeersveiligheid dit noodzakelijk maakt wordt met verlichting gewerkt. Gezien het karakter van het landschap wordt geen beplanting langs de weg aangebracht. Wel zal, waar mogelijk langs bestaande percelen beplanting worden aangebracht nabij het viaduct, zodat dit viaduct met een hoogte van 8 meter zich beter in het landschap voegt, terwijl de percelen duidelijk herkenbaar in het landschap blijven en daarmee de oorspronkelijke kavelstructuur accentueren.

Ter hoogte van de aansluiting op de bestaande provinciale weg zal een rotonde ontstaan. Deze rotonde met 4 aansluitpunten komt ca. 200 meter westelijk van de bestaande kruising met de Trekweg te liggen. Vanaf deze rotonde zal het doorgaande verkeer van en naar Leeuwarden de rondweg nemen. Verkeer met bestemming Kollum zal via de rotonde op de Trekweg komen. De nieuwe aansluiting op de Trekweg zal tevens een functie hebben voor het verkeer met bestemming bedrijventerrein De Swadde en voor bewoners aan het Oost die oostelijk van het spoor woonachtig zijn. Door afsluiting van de spoorwegovergang aan het Oost zal er immers geen sprake meer zijn van doorgaand verkeer op de Voorstraat Oost.

Hoewel buiten dit bestemmingsplan gelegen, zal er een herinrichting plaatsvinden van de Parallelweg, zuidelijk van het spoor. Deze weg krijgt een functie voor het bestemmingsverkeer naar de kom van Buitenpost en voor fietsers. Herinrichting is noodzakelijk omdat de Parallelweg hierdoor een andere functie krijgt. Aansluiting van de Parallelweg op de rondweg vindt plaats door een aansluiting op het viaduct, zoals aangegeven op kaart 3.

Het viaduct wordt voorzien van 2 stroken voor het autoverkeer en een parallelweg die geschikt is voor landbouwverkeer in combinatie met langzaam verkeer. Landbouwverkeer wordt geweerd op de rondweg. Het landbouwverkeer kan via het viaduct en de kwadrantaansluiting de bestaande parallelweg bereiken en zodoenden grotendeels buiten de kom van Buitenpost worden afgewikkeld.

Bij de aanleg van de weg zal na het verwijderen van de bouwvoor aan archeologen de gelegenheid worden gegeven studie te verrichten naar mogelijke bewoningsresten.

6 Juridische opzet bestemmingsplan

6.1 Algemeen

De doelstelling van het bestemmingsplan is het bieden van een juridische basis voor de realisering van Rondweg-oost. Het juridisch bindende deel van dit bestemmingsplan bestaat uit de plankaart en de daarbij behorende planvoorschriften. Een toelichting op het bestemmingsplan is wel wettelijk voorgeschreven, maar maakt geen deel uit van het bestemmingsplan zelf.

Ten behoeve van de flexibiliteit voor wat met name de inrichting van de weg betreft is gekozen voor een globaal eindplan. Dat wil zeggen dat het plan een globaal karakter heeft, terwijl het toch direct (zonder dat een nader uitwerkingsplan nodig is) een juridisch bindende werking heeft. Dit betekent dat gewerkt wordt met één bestemming: Verkeersdoeleinden.

De bindende werking van het plan is tweezijdig: niet alleen particulieren (zoals de potentiële bouwers en de gebruikers) zijn eraan gebonden, maar ook de overheid (in het bijzonder de gemeente).

6.2 Voorschriften

De precieze juridische betekenis krijgen de bestemmingsvlakken en andere aanduidingen op de kaart in combinatie met de bestemmingsplanvoorschriften.

De bestemmingsplanvoorschriften zijn opgedeeld in drie paragrafen. De eerste paragraaf bevat de *Inleidende bepalingen*.

Ter voorkoming van onduidelijkheden over de interpretatie (met het oog dus op de rechtszekerheid) zijn in artikel 1 een aantal in de verdere voorschriften gehanteerde begrippen gedefinieerd. Met hetzelfde oogmerk van het voorkomen van interpretatieverschillen is in artikel 2 vastgelegd op welke wijze bijvoorbeeld de hoogte van gebouwen precies moet worden gemeten.

De tweede paragraaf bevat de Bestemmingsbepalingen, waarin in dit bestemmingsplan uitsluitend sprake is van Verkeersdoeleinden.

De derde paragraaf *Overige bepalingen* bevat een aantal slotbepalingen.

In artikel 4 is het zogenaamde overgangsrecht vastgelegd, dat onder meer inhoudt dat al bestaande bouwwerken, ook al zijn die eigenlijk in strijd met dit nieuwe bestemmingsplan, toch in de huidige vorm mogen worden gehandhaafd.

De overige artikelen in deze paragraaf bevatten onder meer een zogenaamde citeerbepaling.

De voorschriften in de eerste en derde paragraaf zijn in zekere mate "standaard", in de zin dat in de meeste bestemmingsplannen in gemenete Achtkarspelen vergelijkbare bepalingen voorkomen.

De eigenlijke kern van bepalingen wordt gevormd door paragraaf 2 van de planvoorschriften. In deze paragraaf *Bestemmingsbepalingen*, wordt in artikel 3 een nadere juridische

uitwerking gegeven van het op de kaart aangegeven bestemmingsvlak en nadere aanduidingen.

In verband met de eenvoud in het hanteren van het bestemmingsplan is gekozen voor een afgeronde complete regeling van de voor een bestemming geldende voorschriften binnen het betreffende artikel.

Het bestemmingsartikel omvat:

- de omschrijving van de bestemming;
- de regeling van de bouwvoorschriften;
- de specifieke vrijstellingsmogelijkheden voor de betreffende bestemming;
- de voorschriften voor het gebruik van opstallen en onbebouwde gronden;
- nadere eisen;
- de strafbaarheidstelling.

Het voorliggende bestemmingsplan kent slechts één bestemming:

- verkeersdoeleinden –V–

Verkeersdoeleinden

Binnen de bestemming Verkeersdoeleinden wordt de aanleg van de Rondweg oost mogelijk gemaakt met alle werken en voorzieningen die samenhangen met de wegaanleg, zoals bruggen, viaducten, duikers e.d. Tevens wordt binnen de bestemming Verkeersdoeleinden het gebruik ten behoeve van spoorverkeer toegestaan voor zover op de plankaart aangegeven. Er is binnen de bestemming Verkeersdoeleinden slechts bebouwing toegestaan ten dienste van het verkeer of nutsvoorzieningen. In de bebouwingsvoorschriften is hiertoe de maatvoering opgenomen.

Voorts is op de plankaart rekening gehouden met de aanwezigheid van gasleidingen die het tracé doorkruisen.

7 Uitvoerbaarheid

7.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Voorafgaand aan het opstellen van het bestemmingsplan voor de noordelijke ontsluitingsweg heeft een uitgebreide effectenstudie plaatsgevonden. De resultaten hiervan zijn samengevat in hoofdstuk 4 van deze toelichting. Dit voorontwerp bestemmingsplan wordt gelijktijdig met de effectenstudie ter inzage gelegd. Voorafgaand aan de ter inzage legging zal een inspraakavond worden georganiseerd. .

7.2 Financiële uitvoerbaarheid (toevoegen stuk)

Dit plan vormt onderdeel van een project waarin ook de noordelijke ontsluitingsweg en de opheffing van overwegen betrokken is. Door afspraken tussen gemeente Achtkarspenen, provincie Fryslân en ProRail zijn de kosten voor de aanleg van de Noordelijke ontsluitingsweg, de Rondweg-oost en het opheffen van de twee overwegen financieel gedekt.

Daarbij heeft ProRail schriftelijk aangegeven een vast bedrag beschikbaar te willen stellen, welk bedrag is gebaseerd op de afspraak dat twee overwegen zullen verdwijnen.

Een deel van de kosten worden gedekt door de beschikbaarheid van geld via de gebundelde doel uitkering (GDU), een bijdrage in de kosten voor de aanleg van infrastructuur. Deze bijdrage is nog niet vastgelegd. Indien geen of een lagere bijdrage zal worden verstrekt, dient de provincie Fryslân voor een aanvullende bijdrage zorg te dragen.

In het totale project is een bijdrage van de provincie Fryslân opgenomen. Dit bedrag is in het MPI i.c. de begroting van de provincie als zodanig gepland.

Het resterende bedrag dat nodig is voor de aanleg van de infrastructuur wordt door de gemeente bekostigd en is reeds in de begroting opgenomen.

Als gevolg van de afsluiting van de overwegen aan de Voorstraat Oost en de Trekweg zal het landbouwverkeer een andere (veelal langere) route gaan volgen. Met de agrariërs die hier mee te maken hebben worden afspraken gemaakt over de wijze waarop de extra kosten die hierdoor gemaakt zullen worden gecompenseerd kunnen worden.

8 Procedure

8.1 Inleiding

Kort weergegeven betreft het de volgende stappen:

1. Ter inzage legging van het voorontwerp-bestemmingsplan. In deze fase vindt plaats:
 - overleg met diverse betrokken instanties, waaronder de inspectie ruimtelijke ordening en de provincie Fryslân (artikel 10 Bro);
 - : inspraak (artikel 6a Bro). (gemeentelijke inspraakverordening)
2. Ter inzage legging van het ontwerp-bestemmingsplan met de bekendmaking van onder meer de mogelijkheid voor eenieder om zienswijzen naar voren te brengen bij de gemeenteraad (artikel 23 WRO).
3. Horen van degenen die zienswijzen naar voren hebben gebracht door raadscommissie ex artikel 23 WRO.
4. Vaststelling van het bestemmingsplan (inclusief de reacties op de naar voren gebrachte zienswijzen) door de gemeenteraad van Achtkarspelen.
5. Beslissing omtrent goedkeuring van het plan door het college van Gedeputeerde Staten van Fryslân.

8.2 Inspraak

Het voorontwerp-bestemmingsplan is gedurende 4 weken voor een ieder ter inzage gelegd, gelijktijdig met de uitgevoerde effectenstudie. Voor de ter inzage legging is een inspraakavond gehouden. Belanghebbenden hebben gedurende de termijn van ter inzage legging een inspraakreactie ingediend. De reacties op het voorontwerp zijn vastgelegd in het ontwerp-bestemmingsplan, waarin ook het standpunt van de gemeente is verwoord.

Inspraakverslag bestemmingsplan "Buitenpost, rondweg-oost"

Conform de gemeentelijke inspraakverordening en het bepaalde in artikel 6a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening is op het bestemmingsplan "Buitenpost, rondweg-oost" inspraak verleend. Op 19 juli 2005 is een inspraakavond gehouden in "The Point" te Buitenpost. Het voorontwerp-bestemmingsplan heeft gedurende een periode van vier weken ter inzage gelegen (ingaaude 6 juli 2005). Afschriften van de schriftelijke inspraakreacties, verslagen van mondelinge inspraakreacties en het verslag van de informatie-en inspraakavond zijn als bijlage opgenomen.

Binnen de inspraakperiode zijn 16 inspraakreacties ingediend, waarvan 15 schriftelijk en 1 mondeling. Van de mondelinge inspraakreactie is een verslag gemaakt dat ter goedkeuring aan de indiener is toegezonden. Gezien het grote aantal, vaak gelijklopende reacties aangaande het voorontwerp-bestemmingsplan is ervoor gekozen de reacties zoveel als mogelijk te rubriceren en per gelijklopende reactie een antwoord te formuleren. Per gerubriceerde reactie is door middel van een letter aangeduid welke insprekers deze gelijklopende reactie hebben gegeven. De inspraakreacties zijn als bijlage in het bestemmingsplan opgenomen.

Lijst insprekers

A	M. Stiksma, R. Stiksma-Dijkstra	Parallelweg 8, 9285 XJ, Buitenpost
---	---------------------------------	------------------------------------

B	J. Stikma, W. van der Land	Parallelweg 8A, 9285 XJ, Buitenpost
C	J.P. Stikma	Parallelweg 8A, 9285 XJ Buitenpost
D	H. Koning	Dotter 10, 9285 LK, Buitenpost
E	H. Risselada (mede namens een aantal buurtbewoners)	De Zeilen 34, 9285 MJ, Buitenpost
F	S. en T. Hoekstra	Oost 20, 9285 ZV, Buitenpost
G	C.W. Folkersma	
H	H.K. Stikma (mondeling)	Oost 44, 9285 XL, Buitenpost
I	J.Berends	De Zeilen 29, 9285 ML, Buitenpost
J	G. en H. Hofman	Oost 17, 9285 XK, Buitenpost
K	J. en H. Wielsma, namens bewoners Oost	Oost 18, 9285 XL, Buitenpost
L	AVM	
M	Cumela Nederland	Nijverheidsstraat 13, Nijkerk
N	Fam. W. Prins	Oost 22, 9285 XL, Buitenpost
O	E. de Jong	Parallelweg 6, 9285 XJ, Buitenpost

Toename verkeersintensiteit op het bestaande tracé van de N358 (westelijke rondweg) en daarmee samenhangend toenemende geluidshinder. (D, E, G, I)

Samenvatting inspraakreacties

Een aantal omwonenden van de bestaande westelijke rondweg maakt zich zorgen over de toename van het aantal verkeersbewegingen op de westelijke rondweg als gevolg van de aanleg van de rondweg-oost. Met de berekende toename van het aantal verkeersbewegingen zal ook het geluidsniveau op de gevels van de aangrenzende woningen toenemen. Het huidige doorgaande verkeer door de kom van Buitenpost zal de westelijke rondweg gaan volgen met een maximum snelheid van 80 km per uur (of meer).

De toename van het aantal verkeersbewegingen komt bovenop de huidige verkeersdruk die veel hoger is dan de prognoses die destijds bij de aanleg van de westelijke rondweg zijn uitgebracht. In dit kader vraagt men zich of de huidige prognoses wel kloppen.

De omwonenden vinden een verdere toename van de geluidshinder niet aanvaardbaar en vragen daarom om maatregelen die een toename van de geluidshinder tegen moeten gaan. Het wegdek dient vervangen te worden door zeer stil asfalt. Op een aantal waarnemingen waar de grenswaarde van 50 dB(a) zal worden overschreden dienen aanvullende maatregelen te worden genomen, zoals een geluidsscherm of een geluidswal. (Een aantal insprekers geven hierbij overigens nadrukkelijk aan tegen dergelijke geluidsschermen of geluidswal te zijn, gelet op het bestaande uitzicht). Voorts wordt nog gepleit voor verkeersremmende maatregelen zoals flitspalen of waarschuwborden.

Reactie gemeente

Allereerst dient, wellicht ten overvloede te worden opgemerkt dat de westelijke rondweg geen deel uitmaakt van het plangebied rondweg-oost. De voorschriften van het onderhavige voorontwerp-bestemmingsplan hebben dan ook geen rechtstreeks rechtsgevolg voor het gebied van de westelijke rondweg. De inspraakreacties hebben betrekking op gevolgen die voortvloeien uit de aanleg van de rondweg-oost. Uiteraard dienen ook effecten buiten het plangebied die voortvloeien uit de aanleg van de rondweg-oost in de besluitvorming te worden betrokken. In de effectenstudie is aan de gevolgen voor het gebied van de westelijke rondweg dan ook aandacht geschonken.

Volgens de prognose zal het aantal verkeersbewegingen op de westelijke rondweg, in 2020 7700 bedragen. Ten opzichte van de autonome stijging gaat het hier om 2400 extra verkeersbewegingen door de aanleg van de rondweg-oost. Op basis van deze prognoses is berekend wat de extra geluidsbelasting op de gevels van aangrenzende woningen zal zijn ten gevolge van de aanleg van de rondweg-oost. Uit de berekeningen blijkt dat de extra geluidsbelasting als gevolg van de aanleg van de rondweg-oost ongeveer 2 dB(a)

bedraagt. Zoals in de plantoelichting van het voorontwerp is opgemerkt bestaat er geen wettelijke verplichting in het kader van de Wet Geluidhinder tot het treffen van maatregelen om deze toenames teniet te doen.

Zoals bekend is de westelijke rondweg Buitenpost een provinciale weg. De provincie Fryslân is als zodanig verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de weg. Dit houdt in dat ook geluidswerende maatregelen als zeer stil asfalt, geluidsschermen en wallen een provinciale aangelegenheid vormen. In dit kader heeft de provincie reeds toegezegd de nodige maatregelen te zullen nemen om te voorkomen dat de geluidsbelasting op de westelijke rondweg verder zal toenemen door de komst van de rondweg-oost. Voor deze maatregelen is reeds een taakstellend bedrag opgenomen in de totale financiering van de rondweg-oost. Het aanbrengen van zogenaamd zeer stil asfalt zal tot gevolg hebben dat de toename teniet wordt gedaan en dat voor alle waarneempunten geldt dat de geluidsbelasting zelfs wordt verminderd ten opzichte van het huidige niveau. Het aanbrengen van geluidsschermen of een geluidswal is daarnaast niet nodig en is bovendien ongewenst omdat hiermee van weerskanten een duidelijke visuele barrière wordt opgeworpen. Verschillende insprekers hebben zoals gezegd ook aangegeven geen voorstander te zijn van geluidsschermen. Omdat met stil asfalt ook goede resultaten kunnen worden geboekt wordt hieraan vooralsnog de voorkeur gegeven.

Wij zijn van mening dat de toezegging van de provincie op dit punt voldoende waarborgen biedt dat aan de reacties van insprekers tegemoet kan worden gekomen. De inspraakreacties hebben overigens niet geleid tot een aanpassing van het bestemmingsplan rondweg-oost omdat de westelijke rondweg geen deel uitmaakt van dit plangebied.

Vraagtekens bij berekening van intensiteiten westelijke rondweg (I)

Samenvatting inspraakreactie:

Één inspreker (I) heeft naast het feit dat hij van mening is dat de woonwijk Molenerf aan een onnodig hoge verkeers- en geluidsdruk wordt blootgesteld vraagtekens bij de uitgevoerde berekeningen en de uitkomsten daarvan. Ter ondersteuning heeft inspreker een eigen berekening opgesteld waaruit volgens hem blijkt dat het aantal verkeersbewegingen 9600 zal bedragen in plaats van de berekende 7700 in 2020.

Reactie gemeente

Inspreker gaat in zijn reactie uit van een optel- en aftreksom van verkeersintensiteiten voor en na de aanleg van de rondweg-oost. Inspreker gaat er hierbij vanuit dat de vermindering van het aantal verkeersbewegingen op de Voorstraat die optreedt na de aanleg van rondweg-oost volledig kan worden toegerekend naar de toekomstige intensiteiten van de rondweg-west. Dit is naar onze mening echter een te eenvoudige voorstelling van zaken. Het is namelijk niet zo dat al het verkeer dat thans via de Voorstraat rijdt in de toekomst via de westelijke rondweg zal rijden. Er zijn bijvoorbeeld ook verkeersrelaties die nu langs de westelijke rondweg rijden en in de nieuwe situatie gebruik zullen maken van de oostelijke rondweg. We noemen hier bijvoorbeeld (een deel van) het verkeer vanuit Surhuisterveen richting bedrijventerrein de Swadde.

De prognoses in het bestemmingsplan zijn tot stand gekomen op basis van algemeen gebruikte verkeersmodellen. De reactie van inspreker geeft ons geen reden om te twijfelen aan de juistheid van deze prognoses.

Landbouwverkeer door kom Buitenpost. (F,L,M)

Samenvatting inspraakreacties:

De genoemde insprekers spreken zich uit tegen het verbod voor landbouwverkeer op de hoofdrijbaan van de nieuwe rondweg-oost. Landbouwverkeer (aanwezige agrariërs aan de zuidkant van het spoor en loonbedrijven) zal door dit verbod over de Parallelweg en door de kom van Buitenpost moeten rijden om de agrarische gronden ten noorden van het spoor te kunnen bereiken. De combinatie van dit landbouwverkeer met de geplande verkeersremmende maatregelen en de overig veelal aanwezige kwetsbare weggebruikers wordt ongelukkig geacht. Men vreest een zeer verkeersonveilige situatie. Een verbreding van de Parallelweg zal hierbij niet voldoende zijn om de verkeersveiligheid te waarborgen. In het kader van voorgaande pleiten insprekers voor een parallelweg langs de hoofdrijbaan van de rondweg-oost, bestemd voor het landbouwverkeer of voor het toelaten van landbouwverkeer op de hoofdrijbaan. Op deze manier kan het landbouwverkeer dat het spoor dient over te steken veilig worden afgewikkeld zonder teveel omrijbewegingen voor agrariërs en loonbedrijven.

Reactie gemeente

Het is duidelijk dat de rondweg-oost zonder toegankelijkheid voor landbouwverkeer vrij ingrijpende gevolgen heeft voor het landbouwverkeer, zowel voor noord-zuid als oost-west relaties. In de directe omgeving gelden deze gevolgen met name voor de agrarische bedrijven die aan de Parallelweg zijn gelegen en die gronden hebben aan de overzijde van het spoor. Om deze gronden te bereiken zouden deze ten gevolge van het opheffen van de spoorwegovergangen door de kom van Buitenpost, over het Oost en de Stationsstraat moeten rijden. Het gaat hier in verhouding tot de hemelsbrede afstand om vrij omvangrijke omrijafstanden. Daarnaast gelden de gevolgen voor een aantal loonbedrijven die in de omgeving aanwezig zijn. Door het opheffen van de twee overgangen dient dit verkeer door de kom van Buitenpost te rijden om de noordelijker gelegen gronden te bereiken. De omrijbewegingen zijn ten opzichte van het lokale landbouwverkeer veel minder omvangrijk.

Wij beamen, in navolging van insprekers dat landbouwverkeer door de kom in beginsel geen ideale situatie is. Allereerst is de combinatie van landbouwverkeer met langzaam verkeer niet een erg gelukkige. Hierbij moet wel worden aangetekend dat er ook in de huidige situatie landbouwverkeer door de kom van Buitenpost rijdt. Deze aantallen zullen door de aanleg van de rondweg-oost en de opheffing van overwegen echter toenemen. Naast het verkeersveiligheidsaspect speelt ook de gewenste herinrichting van de kom van Buitenpost een rol. Wanneer de N355 zijn rol als doorgaande weg verliest biedt dit grote kansen om de kom van Buitenpost meer als verblijfsgebied in te richten. Hiermee kan de kwaliteit van het winkelgebied een impuls krijgen. Landbouwverkeer binnen dit gebied kan in beginsel een conflict opleveren met de gewenste kwaliteit en de functie als verblijfsgebied.

Er is in het kader van voorgaande knelpunten nogmaals gekeken of het mogelijk is om een oplossing te bieden voor het landbouwverkeer door de kom van Buitenpost en over de Parallelweg. Hierbij zijn verschillende oplossingsrichtingen beschouwd.

Allereerst zijn wij van mening dat het toelaten van landbouwverkeer op de rondweg-oost zoals door insprekers wordt aangegeven geen reële optie is. De rondweg-oost wordt een zogenaamde gebiedsontsluitingsweg A en is derhalve bedoeld als bovenregionale ontsluiting. Voor deze wegen is het streven erop gericht een goede doorstroming te garanderen voor het doorgaande verkeer. Het toelaten van (langzaam) landbouwverkeer op het traject verdraagt zich niet met dit streven.

Het aanleggen van een parallelweg langs het gehele traject van rondweg-oost is in onze ogen ook geen reële optie. Het aanleggen van parallelwegen vindt in principe alleen plaats wanneer er geen alternatieve routes mogelijk zijn. Deze alternatieve route is in dit geval echter wel aanwezig. (Dijkhuisterweg-Trekweg-Parallelweg). Het aanleggen van een parallelweg langs het gehele traject is gelet hierop en op de aanzienlijke meerkosten geen reële optie

Afgezien van voorgaande varianten zou ook beperkte ontheffing voor een aantal agrariërs en loonbedrijven voor het berijden van de rondweg een optie kunnen zijn. Ook een dergelijke oplossing zou echter voor de reeds genoemde problemen met de doorstroming kunnen zorgen. Bovendien zou een dergelijke oplossing in de praktijk nauwelijks handhaafbaar zijn.

Uiteindelijk blijft naar onze mening één aanvaardbare optie over op basis waarvan ook het noord-zuid landbouwverkeer grotendeels kan worden afgewikkeld buiten de kom van Buitenpost. Het betreft de aanleg van een gedeeltelijke parallelweg naast de rondweg-oost op het (deel)traject rotonde Laatste Stuver tot aan de kwadrantaansluiting met de zuidelijke ontsluitingsweg (Parallelweg). De lokale agrariërs kunnen op deze manier via deze parallelweg de gronden aan de noordzijde eenvoudig bereiken. De loonbedrijven kunnen tevens via deze parallelweg richting het noorden. De oost-west relaties kunnen naast de reeds bestaande routes via de noordelijke ontsluitingsweg worden afgewikkeld. Middels deze verkeersoplossing kan worden voorkomen dat er extra landbouwverkeer door de kom van Buitenpost hoeft te rijden en zal het aantal verkeersbewegingen van landbouwverkeer in de kom naar alle waarschijnlijkheid zelfs afnemen. Het landbouw- en langzame verkeer zal op dit korte tracé gezamenlijk worden afgewikkeld. Een en ander is conform de richtlijnen die de provincie Fryslân voor parallelvoorzieningen heeft opgesteld.

Wij hebben gelet op de mogelijke knelpunten en de beschouwde oplossingen gekozen voor de aanleg van een gedeeltelijke parallelweg langs het genoemde tracégedeelte. Het bestemmingsplan is hiertoe op de noodzakelijke punten aangepast. De parallelweg valt binnen de op de plankaart aangegeven verkeersbestemming. De dwarsprofielen op de plankaart zijn voorzover noodzakelijk aangepast.

Fietstunnel op plaats van de huidige spoorwegovergang (A,B,F,H,K)

Samenvatting inspraakreacties;

Verschillende insprekers pleiten voor de komst van een fietstunnel op de plaats van de huidige spoorwegovergang Oost. De wens voor een fiets- (en voetgangers) tunnel is tweeledig. Allereerst ervaren de insprekers het feit dat bewoners van het Oost niet langer het spoor kunnen oversteken om Buitenpost te bereiken als een isolatie. Men raakt de oriëntatie op Buitenpost kwijt. Bewoners van het Oost dienen immers na de aanleg via de noordelijke ontsluitingsweg danwel via de nieuwe rondweg en de parallelweg Buitenpost te bereiken. Insprekers vinden de omrijafstand die ontstaat niet acceptabel

De omrijbewegingen die ontstaan zullen ook leiden tot verkeersonveilige situaties. Fietsers dienen immers of de noordelijke ontsluitingsweg of de rondweg-oost/ parallelweg te nemen. Gelet op het hier aanwezige vaak zware en hard rijdende verkeer vinden insprekers dit een zeer ongelukkige situatie. De noordelijke ontsluiting is daarnaast erg afgelegen, wat zorgt voor een onveilig gevoel. De insprekers zouden het liefst zien dat de huidige overgang over het spoor blijft gehandhaafd. Indien dit niet mogelijk is pleit men voor een fietstunnel waarmee Buitenpost in ieder geval normaal bereikbaar blijft voor deze kwetsbare groep verkeersdeelnemers.

Reactie gemeente:

Het is zeer begrijpelijk dat de bewoners van het Oost zich door het opheffen van de overweg geïsoleerd voelen ten opzichte van de rest van Buitenpost. De oorspronkelijke opzet waarin men eerst in oostelijke richting moet voordat men richting Buitenpost gaat zal het gevoel van isolatie nog eens versterken. Voor de omrijafstand dient naar onze mening wel duidelijk onderscheid te worden gemaakt tussen het autoverkeer en het langzame verkeer. De omrijafstand is voor autoverkeer nauwelijks bezwarend te noemen. Voor langzaam verkeer ligt dit anders. Alhoewel de omrijafstand hemelsbreed vrij beperkt is zal langzaam verkeer hier veel meer de gevolgen van ondervinden. Hierbij speelt met name ook het viaduct een rol. Voor een bepaalde categorie langzaam verkeersdeelnemers zal hiervan toch enige barrièrewerking uitgaan. Er is gelet hierop door ons specifiek gekeken naar mogelijke oplossingen voor het langzame verkeer.

Door insprekers wordt aangegeven dat zij een tunnel zouden willen zien onder het spoor ter plekke van de huidige gelijkvloerse overgang. Uiteraard is in de voorbereiding van het bestemmingsplan ook naar deze oplossing gekeken. Er is in dit kader nog een aanvullende haalbaarheidsstudie uitgevoerd. Helaas moet worden geconstateerd dat een tunnel op deze locatie technisch gezien erg gecompliceerd is en daardoor ook erg kostbaar. Zowel het schuin passeren van het spoor als de ligging van ondergrondse infrastructuur zorgen voor aanzienlijke meerkosten. Gezien deze hoge kosten en de daartegenover staande relatief beperkte groep gebruikers die hier met name bij gebaat zijn achten wij een dergelijke verkeersoplossing niet goed verdedigbaar.

Zoals gezegd achten wij de aanleg van een tunnel, gezien de technische complexiteit en daaraan verbonden kosten geen reële oplossing. Wij hebben daarom tevens een alternatieve oplossing in de vorm van een fietspad aan de noordzijde van het spoor onderzocht. Dit kan een oplossing vormen voor de omrijafstand van het langzame verkeer van het Oost naar de kom van Buitenpost. Fietsers kunnen via het fietspad en bedrijventerrein De Swadde de Jeltingalaan bereiken en hier vervolgens het spoor oversteken richting kom Buitenpost. De omrijafstand wordt hiermee aanzienlijk beperkt ten opzichte van de nieuwe route via het viaduct en de Parallelweg.

Naar onze mening wordt hiermee een acceptabel, veilig alternatief geboden. Gelet op de fysieke samenhang van het fietspad met de aan te leggen noordelijke ontsluitingsweg zullen de nodige aanpassingen plaatsvinden in het bestemmingsplan "Buitenpost noorde-

lijke ontsluitingsweg" dat momenteel eveneens in procedure is. Hiertoe zullen de plankaart en de toelichting van dit bestemmingsplan worden aangepast.

Situatie Parallelweg na de aanleg van rondweg-oost (A,B,C,K)

Samenvatting inspraakreacties

- Verschillende insprekers spreken om uiteenlopende redenen hun zorgen uit over de situatie aan de Parallelweg na de aanleg van de rondweg-oost. De aanleg zal volgens insprekers tot gevolg hebben dat het verkeersaanbod op de Parallelweg fors zal toenemen ten opzichte van de huidige situatie. Insprekers zijn van mening dat dit zal leiden tot een verkeersonveilige situatie. De combinatie van het autoverkeer en het landbouwverkeer met het langzame verkeer zal leiden tot ongelukken. De voorgestane verbreding van de weg zal ertoe leiden dat auto's nog sneller gaan rijden, met alle gevolgen van dien. In dit kader pleit men voor een vrijliggend fietspad langs de Parallelweg. Het fiets- en autoverkeer kan dan gescheiden worden afgewikkeld waardoor de veiligheid zal toenemen.

Reactie gemeente

Het is uiteraard begrijpelijk dat de bewoners van de Parallelweg zich met het oog op de ontwikkelingen zorgen maken om de verkeersveiligheidssituatie ter plekke. Feit is dat een deel van het bestemmingsverkeer dat nu via de N355 de kom van Buitenpost bereikt na aanleg een deel van de Parallelweg zal gebruiken.

Met name de combinatie van langzaam en snel verkeer is een situatie waar in het kader van de planvorming uiteraard bij is stilgestaan. Wij hebben reeds aangegeven dat wij in dit kader een verbreding van de huidige Parallelweg voorstaan. Met deze verbreding wordt de Parallelweg ter plaatse geschikt gemaakt voor een groter en gemengd verkeersaanbod. Alhoewel wij de zorgen begrijpen menen wij niet dat er een verkeersonveilige situatie op de parallelweg zal ontstaan. Door het verbreden van de weg ontstaat meer ruimte om te passeren waardoor op dit punt een veiliger situatie ontstaat. Voor de weg zal daarnaast een 60 km regime gaan gelden. Voor deze wegen gelden landelijk gelijklopende uitgangspunten die pleiten voor het samenvoegen van verkeerssoorten in plaats van het scheiden. Verkeersdeelnemers worden hierdoor gedwongen meer op elkaar te letten.

Een andere belangrijke overweging bij de keuze voor een verbreding is dat er fysiek feitelijk ook geen ruimte aanwezig is voor een vrijliggend fietspad. Aan de zijde van de woningen zou de aanleg van een vrijliggend fietspad ten koste gaan van een deel van de voortuinen van een aantal aanwonenden. Aan de noordzijde van de Parallelweg is onvoldoende ruimte voor de aanleg van een fietspad, gelet op het feit dat ook de aanwezige berm-sloot hier dient te blijven bestaan.

De zorgen aangaande de verkeerssnelheid op de Parallelweg zijn begrijpelijk. Ook in de nieuwe situatie zal dit niet zondermeer veranderen. Er zijn uiteraard weginrichtingsmaatregelen die erop zijn gericht de snelheden terug te brengen. Hierbij zal echter wel kritisch moeten worden bekeken of deze maatregelen geen belemmering vormen voor met name hulpverleningsdiensten. Alhoewel dergelijke maatregelen in het bestemmingsplan niet kunnen worden vastgelegd zullen wij in de voorbereidings- uitvoeringsfase wel nadrukkelijk kijken welke mogelijkheden er zijn om de snelheden op de Parallelweg te beperken. Wij willen er verder op wijzen dat de aanleg van een gedeeltelijke parallelweg langs de rondweg-oost positieve gevolgen heeft voor het aandeel landbouwverkeer op de Parallelweg. Loonbedrijven kunnen via deze parallelweg naast de rondweg het spoor oversteken. Loonbedrijven zullen dus in de nieuwe situatie niet langer over de Parallelweg hoeven te rijden.

- In het kader van de verkeersveiligheid pleiten insprekers ook voor verkeersremmende maatregelen ter plaatse en het aanbrengen van straatverlichting om de verkeersveiligheid ter plaatse te verbeteren.

Reactie gemeente

Zoals onder het vorige punt is aangegeven zal in het kader van de weginrichting worden gekeken of en welke verkeersremmende maatregelen mogelijk zijn. Hierbij zal zoals gezegd ook de bereikbaarheid voor hulpverleningsdiensten een belangrijk kader vormen. Tevens zal worden gekeken of straatverlichting de verkeersveiligheid (verder) kan verbeteren.

- Insprekers vrezen voorts een vermindering van het woongenot door de toenemende intensiteit van het verkeer op de Parallelweg. Deze toename zal leiden tot veel extra drukte, het teniet gaan van het uitzicht en een permanente ligging tussen verschillende wegen. Men is hier absoluut niet blij mee.

Reactie gemeente

Uit de effectenstudie ten behoeve van het bestemmingsplan blijkt dat de verkeersintensiteiten door aanleg van de rondweg op de Parallelweg zullen toenemen. Het is begrijpelijk dat direct omwonenden van de rondweg en Parallelweg niet positief zijn over de gevolgen die aanleg van de weg heeft op de directe leefomgeving. Dergelijke gevolgen kunnen echter niet zondermeer betekenen dat wordt afgezien van realisatie. In een dichtbevolkt land is het een feit dat projecten van dergelijke omvang met een algemeen belang niet zonder gevolgen voor de omgeving kunnen worden gerealiseerd. Die gevolgen op zich kunnen dan ook niet zondermeer leiden tot aanpassing of het stopzetten van plannen. Het is uiteraard wel van groot belang om de gevolgen voor de omgeving zo minimaal mogelijk te houden en een afweging te maken op basis van de omvang van de effecten. De Nederlandse wetgeving kent daarvoor verschillende normen die de leefbaarheid van de omgeving dienen te beschermen. In dit kader is hier met name de wet Geluidhinder van belang. Op basis van berekeningen die zijn opgenomen in de effectenstudie blijkt dat, ook met de toekomstige verkeersintensiteiten de geluidsbelasting op de gevels van de woningen aan de Parallelweg binnen de wettelijke norm van 50 d B(a) zal blijven.

- Één inspreker spreekt zich uit tegen de voorgestane verbreding van de Parallelweg. Deze verbreding zal ten koste gaan van de nu nog aanwezige sloot/ greppel aan de perceelskant. Nu vormt deze nog een barrière tussen weg en perceel. Hiervan zal straks niet langer sprake zijn. De sloot heeft bovendien een waterbergende functie en heeft een bufferfunctie voor het geluid en de trillingen van het treinverkeer.

Reactie gemeente

Zoals gezegd is de gedeeltelijke verbreding van de Parallelweg noodzakelijk vanwege het grotere verkeersaanbod dat deze weg te verwerken zal krijgen. Deze verbreding kan niet richting het spoor plaatsvinden omdat hier (ENECO) leidingen aanwezig zijn. De verbreding van de weg kan overigens binnen de bestaande bestemming "Verkeersdoeleinden" plaatsvinden. Inspreker vreest dat de verbreding ten koste zal gaan van de berm-sloot. Dit is echter niet het geval. Bij de verbreding van het bedoelde gedeelte van de Parallelweg zal de vrij brede berm-sloot ter plaatse wellicht iets smaller worden, maar het streven is er wel op gericht om de sloot zoveel mogelijk in stand te houden. Bij de technische uitwerking zal worden gekeken hoe een en ander exact vorm wordt gegeven. Aan de zijde van het perceel van inspreker zou bijvoorbeeld ook nog kunnen worden gedacht aan het aanbrengen van een damwand. Uiteraard zal over een dergelijke oplossing te zijner tijd contact met betrokkene worden opgenomen.

Concluderend kan worden gezegd dat de vrees voor het volledig verdwijnen van de berm-sloot ongegrond is en dat op basis hiervan niet hoeft te worden afgezien van de voorgestane verbreding.

- Één van de insprekers vraagt zich af of er is nagedacht over het aanbrengen van geluidsarm of stil asfalt op zowel de Parallelweg als de rondweg-oost. Hiermee zal de hoeveelheid verkeerslawaaï naar verwachting van de insprekers kunnen worden gereduceerd en het woongenot enigszins kunnen worden gehandhaafd.

Reactie gemeente

Op de rondweg-oost zal geluidsarm asfalt worden aangebracht zodat kan worden voldaan aan de geldende geluidsvoorschriften van de Wet Geluidhinder. Voor de woningen aan de Parallelweg geldt, blijkens de uitgevoerde akoestische berekeningen dat de geluidsbelasting op de gevels ook met de toekomstige verkeersintensiteiten en met asfalt (SMA) binnen de grenswaarde van 50 dB(a) op de gevel blijft. Het toepassen van geluidsarm asfalt op de parallelweg is daarom niet noodzakelijk en derhalve ook niet ons voornemen.

Ligging rondweg (A,B,F,H)

Samenvatting inspraakreactie

Een aantal insprekers spreekt zich uit tegen de situering van de rondweg-oost. De ligging van de rondweg, zoals deze in het bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt brengt onevenredig veel hinder met zich mee voor de direct omwonenden. Men vreest hier dan met name voor geluids- en visuele overlast, met name door het viaduct. Er wordt gepleit voor een verlegging in oostelijke richting van de rondweg (viaduct) zodat deze op een grotere afstand van de woningen van insprekers wordt aangelegd.

Reactie gemeente

Het is begrijpelijk dat direct omwonenden niet onverdeeld positief zijn over de komst van de rondweg-oost en dan met name het viaduct in hun directe woonomgeving. Aan de situering van het tracé liggen echter een aantal belangrijke redenen ten grondslag.

Het tracé is tot stand gekomen op basis van met name verkeerskundige argumenten en een aantal uitgangspunten die bij het ontwerp zijn gehanteerd. Gelet op de belangrijke functie als gebiedsontsluitingsweg A dient een zo optimaal mogelijke verkeerstechnische en veiligheids situatie te worden bereikt. Hierbij spelen met name een goede, logische aansluiting op de nieuwe rotonde en een logisch verloop van het tracé een rol. Het verschuiven van het viaduct in oostelijke richting zou te veel afbreuk doen aan deze randvoorwaarden. Bij verschuiving kan de nieuwe rondweg niet langer in een rechte lijn aantakken op de nieuwe rotonde Laatste Stuiver. Vanuit een logische verkeerssituatie heeft het de voorkeur om de doorgaande lijn van het tracé tot uitdrukking te brengen in twee recht tegenoverelkaar liggende aansluitingen op de rotonde.

Een dergelijke aantakking op de rotonde zou ook gelet op toekomstige mogelijkheden een ongewenste situatie zijn. Het is zeer wel mogelijk dat in de toekomst rotondes worden verwijderd in verband met nieuwe verkeerstechnische ontwikkelingen. Op het moment dat hiertoe zou worden besloten dient uiteraard een vloeiende aansluiting op het huidige tracé N355 aanwezig te zijn. Dit zou dan niet langer te realiseren zijn zonder een tracéwijziging achteraf. Dit pleit ervoor om reeds bij de aanleg van het huidige tracé rekening te houden met de mogelijke ontwikkelingen in de toekomst.

Een verlegging van het viaduct zou tot gevolg hebben dat een extra bocht in het tracé moet worden opgenomen ten zuiden van het spoor. Vanuit verkeerstechnisch en veiligheidsoogpunt is dit verre van ideaal. Met name in de nabijheid van minder overzichtelijke situaties, zoals bij een viaduct dient te worden gestreefd naar een traject zonder bochten. Bochten op dergelijke plekken verslechteren de overzichtelijkheid en daarmee de verkeersveiligheid. Dit zal worden versterkt door de aanwezigheid van de kwadrantaansluiting ten zuiden van het spoor.

De ligging van het tracé is verder mede bepaald door de aanwezigheid van het natuurgebied "De Buitenpostermieden". Een verlegging van het gehele wegtracé in oostelijke richting zou tot gevolg hebben dat een (geluids) belasting op het natuurgebied ontstaat die wettelijk niet is toegestaan. Op basis hiervan is uiteindelijk gekozen voor een tracé dat westelijk langs het natuurgebied loopt op een afstand op basis waarvan aan de wettelijke normen kan worden voldaan.

Gelet op de belangrijke functie als gebiedsontsluitingsweg A, de gewenste duurzame veiligheid van dit wegtracé en de wettelijk beschermde natuurwaarden van de "Buitenposter Mieden" achten wij een verlegging van (een deel) van dit tracé niet wenselijk. Het bestemmingsplan is op dit punt dan ook niet aangepast.

Rotonde bij de Laatste Stuiver (N)

Samenvatting inspraakreactie

Inspreker geeft aan dat zijn woongenot door de aanleg van de rotonde ernstig zal worden aangetast. Het verkeer, komende uit de richting Groningen voor de rotonde af zal remmen en het verkeer vanuit de richting Lutkepost op zal trekken. Hierdoor zal met name door vrachtauto's geluidsoverlast ontstaan. In de nieuwe situatie zal er meer verkeer langs de woning van inspreker rijden. Het woongenot zal verminderen en de waarde van de woning zal dalen.

Reactie gemeente

Inspreker spreekt van een toename van het aantal verkeersbewegingen en een daarmee samenhangende geluidsoverlast en vermindering van het woongenot. Naar onze mening gaat inspreker voorbij aan het feit dat de bestaande kruising "Trekweg-Oost" die in de nabijheid van de woning is gelegen gaat verdwijnen. Op deze kruising takken op dit moment wegen vanuit vier richtingen aan. Uiteraard is bij de verkeersstromen vanuit vier richtingen sprake van zowel afremmend (afslaand) als optrekkend verkeer. De kruising is zoals gezegd gelegen op een vrij korte afstand (60 meter) van de woning Oost 22. De geplande rotonde is gelegen op een veel grotere afstand van 120 meter. Uiteraard zal hier sprake zijn van afremmend en optrekkend (vracht)verkeer. Gelet op de afstand van 120 meter tot de woning van inspreker achten wij het echter niet aannemelijk dat een en ander een verslechtering van de huidige situatie zal betekenen.

Naast het feit dat de kruising verdwijnt zullen de verkeersstromen in de directe nabijheid van de woning vanuit zuidelijke en noordelijke richting verdwijnen danwel op een grotere afstand van de woning worden afgewikkeld. De trekweg zal immers vanuit zuidelijke richting, door de opheffing van de spoorwegovergang niet langer een doorgaande route zijn. De verkeersbewegingen vanuit zuidelijke richting zullen zich voortaan beperken tot de ontsluiting van een boerderij en agrarische percelen. Vanuit noordelijke richting zal het verkeer vanaf de Trekweg op een grotere afstand van de woning worden afgewikkeld.

Concluderend zijn wij van mening dat de voorgestelde verkeersmaatregelen geen verslechtering zullen betekenen voor de situatie van inspreker en dat de plannen op dit punt dan ook geen aanpassing behoeven.

Ten aanzien van de vermeende waardedaling van de woning van inspreker kan het volgende worden gezegd. Indien inspreker van mening is dat de aanleg van rondweg-oost een waardedaling van zijn woning en gronden tot gevolg zal hebben kan op basis van artikel 49 WRO een aanvraag om planschadevergoeding worden ingediend. Een onafhankelijke instantie zal vervolgens een advies uitbrengen over het al dan niet vergoeden van planschade.

8.3 Overleg ex artikel 10 Bro

Op de gebruikelijke wijze zullen de artikel 10 Bro-overlegpartners worden benaderd. De reacties op het voorontwerp zullen worden vastgelegd in het ontwerp-bestemmingsplan, waarin tevens de reactie van de gemeente wordt verwoord.

Overleg

In het kader van het overleg ex artikel 10 BRO 1985 is het voorontwerp-bestemmingsplan "Buitenpost, rondweg-oost" toegezonden aan de volgende instanties:

1. Noordelijke Land- en Tuinbouw Organisatie (NLTO)
2. Gasunie
3. Vitens
4. Staatsbosbeheer
5. Politie Fryslân
6. ProRail
7. Commissie van overleg
8. Nederlandse aardolie Maatschappij (NAM)
9. Rijksdienst voor oudheidkundig bodemonderzoek (ROB)
10. Wetterskip Fryslân
11. Ministerie van defensie
12. KPN Telecom
13. Arriva
14. NoordNed
15. NUON
16. ENECO

De hierboven onder 1 t/m 16 genoemde instanties hebben geen reactie gegeven op het toegezonden voorontwerp-bestemmingsplan. De overige instanties hebben wel een reactie gegeven. Deze reacties zijn als bijlage in het bestemmingsplan opgenomen. De onder 8 t/m 10 genoemde instanties hebben aangegeven dat het ontwerp hen geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen. De overige instanties hebben als volgt gereageerd.

Ad 1 Noordelijke Land- en Tuinbouw Organisatie (NLTO)

De NLTO heeft middels een tweetal brieven de dato 1 augustus 2005 en 6 september 2005 gereageerd op het voorontwerp-bestemmingsplan "Buitenpost, rondweg-oost".

De NLTO geeft aan van mening te zijn dat de verkeersveiligheid bij de plannen onvoldoende in acht wordt genomen. Door het verbod voor landbouwverkeer op de nieuwe rondweg zal het doorgaande landbouwverkeer door de kom van Buitenpost moeten. Hierdoor wordt de kans op aanrijdingen met kwetsbare verkeersdeelnemers vergroot. Het plaatsen van drempels zal hiervoor geen afdoende oplossing bieden.

De NLTO vraagt zich hierbij af waarom het doorgaand vrachtverkeer wel via de rondweg wordt geleid. Dit verkeer is qua massa en afmetingen immers te vergelijken met landbouwverkeer.

Het aantal verkeersbewegingen zal door de schaalvergroting bovendien gaan toenemen. Dit geldt ook voor loonwerkers. Het bevreemdt de NLTO dat de provincie Fryslân naast de weg vanaf rotonde Buitenpost tot Blauwverlaat wel een parallelweg laat aanleggen. De NLTO pleit ervoor om deze parallelweg naast de rondweg door te trekken waarmee deze een veilig en logisch vervolg krijgt.

Reactie gemeente

In de lijn van de NLTO hebben een aantal insprekers een gelijklopend standpunt ingenomen ten aanzien van een parallelweg en de vermeende verkeersonveiligheid. Wij hebben ten aanzien van dit punt een wijziging aangebracht in het bestemmingsplan rondweg-oost. Deze wijziging voorziet in de aanleg van een gedeeltelijke parallelweg langs de rondweg-oost op het traject tussen De Laatste Stuiver en de kwadrantaansluiting met de bestaande Parallelweg. Voor een uitgebreide reactie ten aanzien van dit punt verwijzen we kortheids halve naar onze reactie onder "Landbouwverkeer door kom Buitenpost" in het inspraakdeel van dit hoofdstuk.

De NLTO pleit ervoor om te waken voor onnodige versnippering van agrarische percelen. Dit zou tegengesteld werken ten opzichte van de herinrichting en herverkaveling die momenteel plaatsvindt. De NLTO wil verder aandacht voor een goede ontsluiting en bereikbaarheid van de agrarische bedrijven en de bijbehorende percelen, via de aanleg van veetunnels e.d. De NLTO gaat ervan uit dat de betrokken agrarische ondernemers volledig en tijdig door de gemeente worden geïnformeerd over de plannen en de gevolgen voor de verkaveling. Verder acht de NLTO het vanzelfsprekend dat er een goede compensatieregeling van kracht is. Het proces van onteigening en compensatie zal in goed overleg met de betrokken agrariërs moeten worden uitgevoerd.

Reactie gemeente:

Uiteraard zal het project rondweg-oost in goed overleg met alle betrokkenen worden uitgevoerd. De aanwezige agrarische bedrijven waarvan grond nodig is worden benaderd in het kader van de grondverwerving. Slechts in het geval dat onderhandelingen onverhoopt niet tot resultaat leiden zal de gemeente het instrument van onteigening hanteren. Versnippering van agrarische percelen zal zoveel mogelijk worden voorkomen en is als zodanig ook onderdeel geweest van de uitgevoerde effectenstudie. Oplossingen zoals veetunnels zijn nadrukkelijk in beeld om de bereikbaarheid en ontsluiting van percelen te garanderen. Desalniettemin zal enige versnippering van percelen en van agrarische bedrijven bij een dergelijk project niet te voorkomen zijn.

Ad 2 Gasunie

De Gasunie heeft in een brief van 16 augustus 2005 gereageerd op het voorontwerp-bestemmingsplan. De Gasunie meldt dat in het plangebied een aantal leidingen liggen die niet geheel volgens de gegevens van de Gasunie zijn weergegeven op de plankaart.

Reactie gemeente:

Het is juist dat op de plankaart per abuis de gasleiding aan de noordzijde van het spoor niet is aangegeven. Deze leiding is alsnog op de plankaart ingetekend. Voor de planvorming heeft een en ander geen gevolgen omdat wel rekening is gehouden met de ligging van de betreffende gasleiding.

Ad 3 Vitens

Vitens geeft middels een brief van 13 juli 2005 aan dat in het plangebied (delen van) hoofdleidingen van het bedrijf aanwezig zijn. Men verzoekt de gemeente om rekening te houden met de bestaande leidingen en zo mogelijk wijziging te voorkomen.

Ad 4 Staatsbosbeheer

Staatsbosbeheer heeft middels brieven van 16 september 2005 en 28 oktober 2005 gereageerd op het voorontwerp-bestemmingsplan. In de brief van 16 september wordt aangegeven dat een discussie speelt aangaande de mogelijke aanpassing van de begrenzing van het natuurgebied in De IJzermieden. Hierdoor zou indirect ook de begrenzing en de natuur en landschapsdoelen in de Buitenpostermieden en daarmee de tracékeuze van de rondweg kunnen worden beïnvloed. In de brief van 28 oktober 2005 wordt, naar aanleiding van een gesprek tussen Staatsbosbeheer en de gemeente aangegeven dat de natuurwaarden overeenkomen met de gegevens die hierover in eerdere onderzoeken naar voren zijn gekomen. Aanpassing van de grenzen zou vanuit wetgeving daarom ingrijpende gevolgen hebben. Bovendien blijkt uit contacten tussen Staatsbosbeheer en de provincie Fryslân dat er geen draagvlak is voor een andere koers dan de huidige. Staatsbosbeheer concludeert daarop dat een wezenlijk andere invulling van de Buitenpostermieden niet haalbaar en ook niet meer wenselijk is.

Reactie gemeente:

Staatsbosbeheer concludeert na verkenningen dat het aanpassen van de begrenzing van het natuurgebied De Buitenpostermieden niet haalbaar en ook niet wenselijk is. De huidige begrenzing is ook als zodanig opgenomen in de documenten voor het nieuwe streekplan. Geconcludeerd moet worden dat in de planvorming voor de rondweg-oost derhalve de wettelijke bescherming voor dit gebied in acht moet worden genomen. De afstand van de rondweg-oost tot het natuurgebied, op basis waarvan kan worden voldaan aan de wettelijke normen zal dan ook gehandhaafd blijven.

Ad 5 Politie Fryslân

De politie Fryslân meldt in een e-mail van 29 september 2005 dat zij in principe kunnen instemmen met de rondweg-oost. Zij vragen hierbij wel aandacht voor de combinatie van het hoge viaduct over het spoor en de kwadrantaansluiting op de rondweg-oost. De politie is van mening dat hier door de aanzienlijke hoogte van het viaduct een mogelijk gevaarpunt kan optreden. Het verkeer dat van de Parallelweg de rondweg op wil zal mogelijk qua zicht worden belemmerd.

Reactie gemeente:

Uiteraard is de verkeersconstructie en de veiligheid uitgebreid onderdeel geweest van de planvoorbereidingen en het verkeersontwerp. Het plan voldoet aan de eisen die de provincie stelt aan een veilig wegontwerp. Met name ten aanzien van de oplossing van de kwadrantaansluiting is het verkeersveiligheidsaspect van groot belang geweest. In dit kader is als uitgangspunt gekozen voor een situatie met zo weinig mogelijk conflictsituaties tussen doorgaand en afslaand verkeer waardoor de verkeersveiligheid in het gedrang zou kunnen komen. De kwadrantaansluiting is daarom aan de "buitenkant" gesitueerd en niet aan de binnenkant. Uiteraard zal de verkeersveiligheid een onderdeel van monitoring blijven en zullen in de uitvoering alle noodzakelijke maatregelen worden genomen om de verkeersveiligheid te garanderen.

Ad 6 ProRail

Pro Rail merkt op dat de nog te realiseren ongelijkvloerse spoorwegkruising is bestemd met de bestemming Verkeersdoeleinden. Volgens het gestelde in artikel 3 "Verkeersdoeleinden" wordt de mogelijkheid onthouden om spoorwegvoorzieningen te realiseren op gronden van Pro rail.

Reactie gemeente

Het is inderdaad zo dat ook de gronden waarop de ongelijkvloerse kruising is gepland een bestemming "Verkeersdoeleinden" krijgen. Railinfravoorzieningen zijn onder deze bestemming inderdaad niet toegestaan. Het bestemmingsplan is derhalve op dit punt aangepast. Er zal op de gronden, bestemd voor de spoorwegovergang een aanduiding worden gelegd. Binnen deze aanduiding is conform de voorschriften ook railinfrastructuur toegestaan.

Ad 7 Commissie van Overleg

De commissie van Overleg heeft middels een brief van 13 september 2005 gereageerd. De commissie acht het plan in principe aanvaardbaar uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening. De commissie heeft echter wel een aantal aandachtspunten die zijn gerubriceerd naar de categorie-indeling volgens de provinciale Handleiding gemeentelijke plannen 2000. Bij de aandachtspunten is aangegeven welke categorie het betreft.

Ecologie (categorie 2, overleg, discussiepunt)

De commissie stelt vast dat uit het plan niet blijkt dat er een ecologisch onderzoek is uitgevoerd en of ontheffingen op grond van De Flora en Faunawet nodig zijn en deze verleenbaar zijn. De commissie merkt op dat in het bestemmingsplan is aangegeven dat er geen veldonderzoek heeft plaatsgevonden. Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening dient onderzoek in het veld plaats te vinden waaruit moet blijken of er ontheffin-

gen nodig zijn en mitigerende maatregelen moeten worden getroffen. Indien ontheffingen nodig zijn dient er tevens zicht op te bestaan dat de ontheffingen daadwerkelijk verleendbaar zijn. Het is noodzakelijk dat het onderzoek als bijlage aan het plan wordt toegevoegd.

Reactie gemeente:

De commissie heeft terecht vastgesteld dat in het voorontwerp-bestemmingsplan nog geen verslag is gedaan van het uitgevoerde veldonderzoek. Inmiddels is een rapportage opgesteld van het veldonderzoek dat heeft plaatsgevonden. Dit veldonderzoek heeft de bevindingen uit de deskstudie bevestigd. In het plangebied zijn een viertal vleermuissoorten waargenomen die alle strikt beschermd zijn (categorie 3 Flora en Faunawet). Tevens is tijdens veldonderzoek ook de strikt beschermde soort Heikikker aangetroffen. In het bestemmingsplan is alsnog aandacht besteed aan mogelijke mitigerende maatregelen die kunnen worden getroffen en de uitvoerbaarheid van deze mitigerende maatregelen. De ecologische onderzoeken zijn als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. Voor de genoemde soorten zal te zijner tijd ontheffing worden aangevraagd.

Landschappelijke kwaliteit (categorie 3, kwaliteitspunt)

De commissie constateert dat in het bestemmingsplan geen aandacht wordt besteed aan de landschappelijke kwaliteit, hetgeen door de commissie wordt betreurd. Er wordt niet zoals bij het bestemmingsplan "Buitenpost, noordelijke ontsluitingsweg" een koppeling gelegd met De nota "Fryske diken yn 't grien" en de ligging in het Nationaal Landschap. De commissie geeft in overweging om in onderhavig bestemmingsplan dezelfde aandacht te besteden aan het landschap als in het bestemmingsplan "Buitenpost, noordelijke ontsluitingsweg". Tevens is het wenselijk om in de toelichting tot uitdrukking te brengen op welke wijze het wegtracé zo goed mogelijk in het landschap wordt ingepast.

Reactie gemeente:

De commissie constateert terecht dat er in het voorontwerp-bestemmingsplan geen wijzigingen zijn opgenomen naar de nota "Fryske dyken yn 't grien" en het Nationaal Landschap Noordelijke Wouden. Ten aanzien van dit punt is alsnog een paragraaf opgenomen. Het bestemmingsplan bevat wel een alinea aangaande de inpassing van de weg in het landschap. De opmerking van de commissie dat hieraan geen aandacht zou zijn besteed kunnen wij dan ook niet geheel onderschrijven. In het kader van het punt plantoelichting en leesbaarheid (zie reactie volgende punt) is een en ander echter wel duidelijker omschreven.

Plantoelichting (categorie 3, kwaliteitspunt)

De commissie is van mening dat in de toelichting een deel van de informatie ontbreekt die ten grondslag ligt aan de gemaakte tracékeuze en de voorgenomen verkeersoplossingen. Bovendien zou duidelijker moeten worden verwoord dat uiteindelijk is gekozen voor de middenvariant zodat de weg als buffer kan dienen tussen het buitengebied (natuurwaarden) en de toekomstige uitbreiding van Buitenpost. De indruk bestaat dat de plantoelichting nu voor een deel bestaat uit een samenvatting van de effectenstudie. Verder ontbreken er overzichtskaarten in de plantoelichting. In het algemeen vindt de commissie het plan hierdoor moeilijk leesbaar.

Reactie gemeente:

Wij kunnen de commissie deels volgen in de constatering dat het plan op sommige punten moeilijk leesbaar is. Een en ander komt voort uit de keuze om in de toelichting de nadruk te leggen op de resultaten van de effectenstudie. De toelichting is op dit punt deels verduidelijkt en meer toegespitst op de uiteindelijke keuze voor de middenvariant waarbij een thematische opzet is gebruikt. Zonodig is voor de duidelijkheid verwezen naar de onderliggende effectenstudie. Ook de uiteindelijke keuze voor de middenvariant is hiermee naar onze mening verduidelijkt. In de toelichting zijn tevens een aantal overzichtskaarten opgenomen die de duidelijkheid en leesbaarheid verbeteren.

Archeologie (categorie 3, kwaliteitspunt)

Het is de commissie gebleken dat het archeologisch vooronderzoek nog gaande is. Hieruit is naar voren gekomen dat er meerdere archeologische vindplaatsen zijn, waarvan twee in het wegtracé liggen. Van deze vindplaatsen is er één verstoord. De andere vindplaats wordt gevormd door een rug waarop archeologische indicatoren zijn aangetroffen. Ten aanzien van deze vindplaats wordt er van uitgegaan dat deze net buiten het tracé van de weg is gelegen en daarom niet wordt geraakt. Hiervan uitgaande zijn er in het plangebied geen archeologische belemmeringen aanwezig. Het verdient aanbeveling de plantoelichting aan te passen c.q. aan te vullen met de hiervoor genoemde gegevens.

Reactie gemeente:

Op verzoek van de provinciaal archeoloog heeft na het waarderend onderzoek nog een aanvullend waarderend onderzoek plaatsgevonden. Uit het waarderend onderzoek is gebleken dat archeologie geen belemmering vormt voor de planvorming zoals die nu voorligt. Bij een verschuiving van het tracé in westelijke richting zou vervolgonderzoek noodzakelijk zijn. De archeologische paragraaf in de toelichting is alsnog aangevuld met de gegevens die uit dit onderzoek naar voren zijn gekomen. De uitgevoerde archeologische onderzoeken zijn als bijlagen bij dit bestemmingsplan gevoegd.

Bodem (categorie 3, kwaliteitspunt)

De commissie merkt op dat in de toelichting geen melding wordt gemaakt van een onderzoek naar mogelijke bodemverontreiniging in het plangebied. Een dergelijk onderzoek dient wel te worden uitgevoerd. De commissie gaat er, gelet op het agrarische gebruik vanuit dat van verontreiniging geen sprake zal zijn.

Reactie gemeente:

De gemeente Achtkarspelen beschikt sinds oktober 2004 over een bodemkwaliteitskaart en een bodembeheersplan. Hierin is de bodemkwaliteit per zone vastgesteld. Voor het tracé kan worden vastgesteld dat er geen belemmeringen bestaan ten aanzien van bodemverontreiniging. In de plantoelichting is alsnog aandacht besteed aan het aspect bodemkwaliteit en is een en ander ook met kaartmateriaal geïllustreerd.

Luchtkwaliteit (categorie 3, kwaliteitspunt)

De commissie merkt op dat het aspect luchtkwaliteit slechts verbaal in de plantoelichting is opgenomen. Het daaraan ten grondslag liggende onderzoek is niet als bijlage opgenomen. De CvO ervaart dit als een gemis.

Reactie gemeente:

Het onderliggende onderzoek aangaande luchtkwaliteit is alsnog toegevoegd aan de toelichting.

Bij te voegen stukken (categorie 3, kwaliteitspunt)

De commissie geeft aan dat de bij het plan behorende effectenstudie niet met het bestemmingsplan is meegestuurd. De CVO adviseert nadrukkelijk om de effectenstudie en andere van belang zijnde onderzoeken als bijlage bij het verder in procedure te brengen plan te voegen.

Reactie gemeente:

Alle bij het plan behorende relevante stukken, waaronder de effectenrapportage zijn in het kader van de inspraakprocedure als bijlagen bij het bestemmingsplan ter inzage gelegd. Ook in het verdere verloop van de procedure zullen de relevante stukken uiteraard bij het bestemmingsplan worden gevoegd. Het niet toesturen van de effectenrapportage aan de CvO berustte op een vergissing.

Financiële uitvoerbaarheid (categorie 3, kwaliteitspunt)

De commissie acht de weergave van de financiële uitvoerbaarheid te summier. In de toelichting is aangegeven dat door afspraken tussen gemeente, provincie en ProRail de kosten voor de aanleg van de weg zijn gedekt. De commissie acht het wenselijk een meer cijfermatig inzicht te geven, waaruit globaal blijkt welke kosten moeten worden gemaakt en hoe de verdeling van deze kosten is geregeld.

Reactie gemeente:

In de toelichting is alsnog een meer cijfermatig inzicht gegeven in de afspraken zoals die zijn gemaakt tussen Provincie, gemeente en ProRail. De cijfers tonen aan dat de economische uitvoerbaarheid van het project gewaarborgd is.