

**GEMEENTE HEERENVEEN 92-22-05 / 01-11-94  
BESTEMMINGSPLAN RIJKSWEG 32 – NOORD**

---

**TOELICHTING**

**INHOUDSOPGAVE**

**blz**

<b>INLEIDING</b>	<b>1</b>
<b>1. HUIDIGE SITUATIE</b>	<b>3</b>
<b>2. BELEIDSKADER</b>	<b>4</b>
2. 1. Rijk	4
2. 2. Provincie	4
2. 3. Overeenkomst Rijk en Provincie	4
2. 4. Regio	4
<b>3. HUIDIG GEMEENTELIJK BELEID</b>	<b>5</b>
3. 1. Het bestemmingsplan Rijksweg 32 (1985)	5
3. 2. Het Verkeersstructuurplan	5
3. 3. Het Structuurplan voor de plaats Heerenveen	7
3. 4. Het Internationaal Bedrijvenpark Friesland	7
<b>4. TOEKOMSTIGE SITUATIE EN TRACE-KEUZE</b>	<b>9</b>
4. 1. Het Milieu Effect-Rapport Rijksweg 32, gedeelte Haskerdijken/Heerenveen-Noord	9
4. 2. Keuze uitvoeringsvariant wegalternatief	11
4. 3. Het wegontwerp	12
<b>5. PLANOLOGISCHE ASPECTEN</b>	<b>16</b>
5. 1. Uitgangssituatie tracé en knooppunt	16
5. 2. Te saneren functies	16
5. 3. Landbouwkundige aspecten	16
5. 4. Aspecten van natuur en landschap	17
5. 5. Milieu-aspecten	18
5. 6. Overige aspecten	21
<b>6. PLANBESCHRIJVING</b>	<b>24</b>
6. 1. Uitgangspunten plangebied	24
6. 2. Bestemmingen	24

<b>7. UITVOERBAARHEIDSASPECTEN</b>	<b>26</b>
7. 1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	26
7. 2. Economische uitvoerbaarheid	26
<b>8. INSPRAAK EN OVERLEG</b>	<b>28</b>
<b>LITERATUURLIJST</b>	<b>32</b>

**Bijlage 1**      **Het ontwerp voor de toekomstige wegenstructuur**

**Bijlage 2**      **Obstakelkaart**

## INLEIDING

In 1985 stelde de gemeenteraad het bestemmingsplan "Rijksweg 32, gedeelte Heerenveen", vast. Hierin werd een regeling getroffen voor de reconstructie van Rijksweg 32, zoals die toen werd beoogd. Deze reconstructie behelsde een verdubbeling en verlegging van het tracégedeelte ten zuiden van het verkeersplein Heerenveen. Het gebied ten noorden van het verkeersplein werd buiten dit bestemmingsplan gelaten, omdat de reconstructie van dit tracégedeelte pas op de langere termijn (na 2000) aan de orde zou komen.

Intussen zijn de plannen veranderd. De verdubbeling van het tracégedeelte ten noorden van het verkeersplein wordt versneld uitgevoerd en gekoppeld aan de reconstructie van het zuidelijke gedeelte. Verder wordt ter hoogte van het huidige verkeersplein een autosnelweg-knooppunt gemaakt, dat de kruising vormt van de A7 met de A32. De totale aanpassing van Rijksweg 32, vanaf Haskerdijken tot de Tjonger, dient voor het jaar 2000 afgerond te zijn.

Omdat het knooppunt en het noordelijke tracégedeelte planologisch nog niet geregeld zijn, is het onderhavige bestemmingsplan vervaardigd. Het bevat de planologische regeling van het gedeelte van de A32 vanaf Haskerdijken tot de huidige oversteek bij de Pastorielaan, aan de oostzijde van Heerenveen.

Het knooppunt en het tracégedeelte waarop het onderhavige plan betrekking heeft, zijn MER-plichtig ingevolge de bepalingen van de Wet milieubeheer. Deze MER-plicht bestaat omdat deze elementen (in het onderhavige bestemmingsplan) voor het eerst onderwerp vormen van een planologische regeling.

Er is daarom tijdens de voorbereiding van het onderhavige plan een onderzoek uitgevoerd, dat heeft geresulteerd in een Milieu Effect-Rapport (MER).

Dit Milieu Effect-Rapport Rijksweg 32, gedeelte Haskerdijken – Heerenveen-Noord, geeft inzicht in de milieugevolgen van de reconstructie van de N32 en de aanleg van het knooppunt A7 / A32. Voorts zijn de gevolgen van een aantal inrichtingsalternatieven voor het beoogde knooppunt bestudeerd.

Op de conclusies van het MER en de gevolgen daarvan voor het onderhavige bestemmingsplan, wordt verderop in deze toelichting uitgebreid ingegaan.

Het bestemmingsplan bestaat uit een toelichtend en een juridisch gedeelte (voorschriften en plankaart).

In de toelichting komen de volgende onderwerpen aan de orde:

- de huidige situatie (hoofdstuk 1);
- het beleidskader (hoofdstuk 2);
- het huidige gemeentelijke beleid (hoofdstuk 3);
- de toekomstige situatie en de tracé-keuze (hoofdstuk 4);

- de planologische aspecten (hoofdstuk 5);
- de planbeschrijving (hoofdstuk 6);
- de uitvoerbaarheidsaspecten (hoofdstuk 7);
- een samenvatting van de gehouden Inspraak en het gevoerde Overleg (hoofdstuk 8).

Hoofdstuk 6 (de planbeschrijving) geeft tevens een toelichting op het juridische gedeelte van het plan.

## 1. HUIDIGE SITUATIE

In de huidige situatie is Rijksweg 32 een enkelbaansautoweg en de A7 een autosnelweg. Deze twee wegen kruisen elkaar ter hoogte van Heerenveen door middel van het verkeersplein Heerenveen.

Rijksweg 32 vormt de verbinding van Leeuwarden met Heerenveen-Steenwijk-Zwolle en verder. De uitvoering van de verdubbeling van het gedeelte Leeuwarden - Heerenveen van Rijksweg 32 is reeds ver gevorderd. Voor het zuidelijk deel, richting Zwolle, geldt hetzelfde. Alleen langs Heerenveen, in de gemeente Weststellingwerf en bij Meppel moet nog delen van de verdubbeling worden afgerond.

De A7 maakt deel uit van de hoofdtransportas tussen de Randstad en Groningen en van daaraf naar het gebied Noord-Duitsland / Scandinavië (A6, A50, A7).

Op het verkeersplein Heerenveen sluiten, naast Rijksweg 32 en de A7, nog twee andere wegen aan: de Aengwirdeweg en de Schans. De Aengwirdeweg verbindt de dorpen Tjalleberd, Luinjeberd, Gersloot en Terband, via het verkeersplein, met de plaats Heerenveen en het hoofdwegennet. De Schans vormt de noordelijke aansluiting van de plaats Heerenveen op het hoofdwegennet.

In de huidige situatie vormt het verkeersplein, door het aantal aansluitingen en de hoger wordende verkeersintensiteiten, een (toenemend) knelpunt voor de verkeersveiligheid en voor een goede en vlotte verkeersafwikkeling.

Gezien het grote belang dat Rijksweg 32 en Rijksweg 7 hebben voor de verbinding van Friesland met de overige landsdelen en het buitenland, vormt de huidige situatie van het hoofdwegennet ter hoogte van Heerenveen een knelpunt voor de regionale sociaal-economische ontwikkeling.



## **2. BELEIDSKADER**

### **2. 1. Rijk**

Het beleid van de rijksoverheid aangaande verkeer en vervoer is weergegeven in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer uit 1991. Het structuurschema heeft de procedure van een Planologische Kern-Beslissing (PKB) doorlopen. Het bevat voor de rijkswegen langs Heerenveen de volgende relevante passages:

- de ombouw van Rijksweg 32 tot autosnelweg is gewenst voor een verbeterde ontsluiting van Friesland;
- de A7 heeft een belangrijke functie in het landelijk hoofdwegennet als onderdeel van de hoofdtransportas richting Noord-Duitsland en Scandinavië.

De ombouw van Rijksweg 32 is eveneens opgenomen in de uitwerking van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer: het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 1993-1997.

### **2. 2. Provincie**

De Provincie heeft de ombouw van Rijksweg 32 tot autosnelweg opgenomen in het Streekplan Friesland 1989. De Provincie verwijst daarin naar met het Rijk gemaakte afspraken.

Ook in het nieuwe Streekplan Friesland 1994 wordt rekening gehouden met de ombouw.

### **2. 3. Overeenkomst Rijk en Provincie**

In 1990 heeft bestuurlijk overleg tussen het Rijk en de Provincie Friesland tot de overeenkomst geleid dat de ombouw van Rijksweg 32 tot autosnelweg voor het jaar 2000 voltooid dient te zijn.

### **2. 4. Regio**

Het mobiliteitsbeleid van de rijksoverheid is regionaal uitgewerkt in het kader van de Vervoerregio Friesland. In dit verband is in februari 1992 het Raamplan Vervoerregio Friesland uitgebracht. Ook daarin is uitgegaan van de ombouw van Rijksweg 32 tot autosnelweg.

### **3. HUIDIG GEMEENTELIJK BELEID**

#### **3. 1. Het bestemmingsplan Rijksweg 32 (1985)**

Het bestemmingsplan "Rijksweg 32, gedeelte Heerenveen", van 1985 reserveerde door middel van één globale, nader uit te werken bestemming, de planologische ruimte voor het tracé van de A32. Het gehele tracé Haskerdijken – Overijsselse grens was reeds vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat (27 april 1983).

Het bestemmingsplan van 1985 gaat uit van een verdubbeling van Rijksweg 32 en een verlegging van de weg in oostelijke richting (tot maximaal 400 m). Deze verlegging betreft het gedeelte ten zuiden van het huidige verkeersplein tot de kruising Koningin Julianaweg/Rijksweg 32 bij Oranjewoud.

De noordelijke begrenzing van het bestemmingsplan Rijksweg 32, gedeelte Heerenveen, werd gevormd door het huidige verkeersplein.

In het plan werd (voorhands) uitgegaan van handhaving van dit verkeersplein. De realisering van een volwaardig autosnelweg-knooppunt werd destijds pas verwacht na het jaar 2000.

Regeling hiervan in een bestemmingsplan werd in 1985 daarom niet opgepakt.

Tot uitvoering van het plan van 1985 is het (nog) niet gekomen, omdat de in het begin van de jaren tachtig verwachte snelle realisering (financieel) niet haalbaar bleek.

Begin jaren negentig werden de plannen voor de toekomstige wegenstructuur bij Heerenveen verder uitgekristalliseerd.

Zoals in het vorige hoofdstuk opgemerkt, leidde dit tot een overeenkomst tussen Rijk en Provincie, waarin werd vastgelegd dat de volledige ombouw van Rijksweg 32 tot autosnelweg voor de eeuwwisseling gereed zal zijn, inclusief de ombouw van het huidige verkeersplein tot een volwaardig autosnelweg-knooppunt (klaverblad).

#### **3. 2. Het Verkeersstructuurplan**

De aanleg van de A32, en de aansluitingen daarop, zijn in hoge mate bepalend voor de interne verkeersstructuur van de plaats Heerenveen.

Het beleid dienaangaande heeft de gemeenteraad neergelegd in het Verkeersstructuurplan (Vsp), dat werd vastgesteld op 24 juni 1991.

In het Vsp is rekening gehouden met drie aansluitingen van de plaats Heerenveen op de A32: Heerenveen-Noord, Heerenveen-Midden en Heerenveen-Zuid.

De aansluiting Heerenveen-Noord krijgt de vorm van een halve aansluiting, terwijl bij Heerenveen-Midden en Heerenveen-Zuid is voorzien in volledige aansluitingen.

Uitgaande van het aantal en de plaats van de aansluitingen op het rijkswegennet, bevat het Vsp de gewenste structuur voor de routes voor het autoverkeer, het langzaamverkeer en het openbaar vervoer in en om de plaats Heerenveen.

Tevens zijn in het Vsp relaties gelegd met de (toekomstige) ruimtelijke ontwikkeling van de plaats Heerenveen, zoals die wordt voorzien in het planologisch Structuurplan.

### **Gemotoriseerd verkeer (autoverkeer)**

Wat de opbouw van het lokale wegennet voor het gemotoriseerd verkeer betreft, wordt uitgegaan van een stelsel van structuurwegen: wegen die enerzijds zorgen voor de aansluitingen van Heerenveen op het hoofdwegennet en anderzijds voor een goede bereikbaarheid van de afzonderlijke wijken en het centrumgebied.

Enkele oost-west lopende wegen zorgen voor de verbindingen van het centrum en de woonwijken met de structuurwegen.

In dit verband is met name de aan de oostzijde van de plaats geprojecteerde oostelijke structuurweg van belang, een weg die in de toekomstige wegenstructuur van de plaats Heerenveen een essentiële rol speelt.

De oostelijke structuurweg zal bestaan uit een parallel aan de A32 lopende ontsluitingsweg. In het noorden sluit de oostelijke structuurweg aan op de Weinmakker en in het zuiden loopt de structuurweg door tot aan de verlengde Rottumerweg.

Met name het gedeelte tussen de Rottumerweg en de K.R. Poststraat is van essentieel belang voor het ontlasten van de langs het centrum lopende wegen en de Burgemeester Falkenaweg.

Dit gedeelte van de oostelijke structuurweg neemt de doorgaande functie over van de huidige route via de Burgemeester Falkenaweg en de Nieuwstraat / Van Kleffenslaan zal daarmee voldoen aan de wens om het externe verkeer zoveel mogelijk buiten het centrum en de woonwijken van Heerenveen om te leiden.

De aanleg van de oostelijke structuurweg maakt het mogelijk de huidige rijksweg (gedeelte A7-verlengde Rottumerweg) op te breken. Hierdoor komt ruimte vrij voor het bebouwen van de zone tussen de bestaande bebouwing en de nieuwe wegenstructuur.

### **Fietsverkeer**

Het Vsp bevat een fietsroutenet dat de belangrijkste publiekstrekkende voorzieningen ontsluit, namelijk het centrum, de locaties voor voortgezet onderwijs, de diverse werkconcentraties en de belangrijkste recreatieve voorzieningen. Het Vsp constateert dat, met de ombouw van Rijksweg 32 tot autosnelweg, ook een aantal problemen aangaande het langzame verkeer kunnen worden opgelost.



### **3. 3. Het Structuurplan voor de plaats Heerenveen**

Het planologisch beleid in hoofdlijnen voor de plaats Heerenveen is neergelegd in het Structuurplan voor de plaats Heerenveen, dat de gemeenteraad vaststelde op 30 augustus 1993.

In het Planologische structuurplan (Psp) is rekening gehouden met de aanleg van de A32 en het opbreken van de huidige Rijksweg 32.

Uit het Psp komt naar voren dat de ontwikkeling van nieuwe woon- en werkgebieden in de komende 15-20 jaar sterk gerelateerd zal worden aan de A32.

De A32 wordt beschouwd als de dragende as van de ruimtelijke ontwikkelingen aan de oostzijde van Heerenveen.

Zo zijn er aan de oostkant van de autosnelweg geprojecteerd:

- het bedrijventerrein De Kavels;
- het woongebied Skoatterwâld, ten zuiden van Het Meer;
- een woonuitbreiding aan de noordzijde van Oranjewoud.

Aan de westkant van de A32 verrijzen:

- stadsrandlocaties van hoogwaardige bedrijvigheid in de zakelijke dienstverlening, grootschalige detailhandel en kantoren, tussen de huidige bebouwing van Heerenveen en de A32;
- stadsrandlocaties voor woningbouw in hetzelfde gebied;
- het voetbalstadion van de SC Heerenveen;
- een bedrijventerrein aan de Leeuwarderstraatweg.

### **3. 4. Het Internationaal Bedrijvenpark Friesland**

Op 8 juli 1993 ondertekenden Gedeputeerde Staten van Friesland en burgemeester en wethouders van Heerenveen een intentieverklaring betreffende de realisering van het Internationaal Bedrijvenpark Friesland (IBF) bij Heerenveen.

Naderhand werd met deze intentieverklaring ingestemd door Provinciale Staten van Friesland en de gemeenteraad van Heerenveen.

Het IBF vormt een nieuw ruimtelijk element, waarmee in het Psp nog geen rekening is gehouden. Wel wordt het opgenomen in het Streekplan Friesland 1994.

Het plangebied van het IBF heeft een oppervlakte van ca. 250 ha en is gelegen in het gebied tussen A32, de A7, de Zestienroeden en Het Meer. Het is de bedoeling dat het IBF plaats gaat bieden aan vormen van grootschalige bedrijvigheid.

De vraag of de daadwerkelijke realisering van het IBF doorgang vindt, wordt pas beantwoord als er duidelijkheid bestaat over een aantal financiële randvoorwaarden.

Daarnaast wordt er nog onderzoek gedaan naar de milieu-effecten en de economische effecten van het IBF. Tijdens de besluitvorming over het bestemmingsplan voor het IBF velt de gemeenteraad zijn uiteindelijke oordeel over de realisering van het IBF.

Twee belangrijke gevolgen van het IBF voor het hoofdwegennet zijn het volledig maken van de halve aansluiting Heerenveen-Noord en het maken van een volledige aansluiting op de A7, ter hoogte van de kruising met de Zestienroeden. Deze twee zaken liggen evenwel buiten het plangebied van het onderhavige plan.

#### **4. TOEKOMSTIGE SITUATIE EN TRACE-KEUZE**

##### **4. 1. Het Milieu Effect-Rapport Rijksweg 32, gedeelte Haskerdijken/Heerenveen-Noord**

###### **Het onderzoek**

Voor het deel van de reconstructie van Rijksweg 32 waarop het onderhavige bestemmingsplan betrekking heeft, is, op grond van de bepalingen in de Wet milieubeheer, een Milieu Effect-Rapport (MER) opgesteld <sup>1)</sup>.

Het MER Rijksweg 32, gedeelte Haskerdijken - Heerenveen Noord, geeft nader inzicht in de milieu-aspecten van de reconstructie. Het MER is gemaakt in opdracht van Rijkswaterstaat, directie Friesland. Dit is de initiatiefnemer van het project reconstructie Rijksweg 32.

Op 7 december 1993 hebben burgemeester en wethouders van Heerenveen, namens het Bevoegd Gezag (de gemeenteraad), het MER aanvaardt. Behandeling in de raadscommissie Ruimtelijke Ontwikkeling en Milieu vond plaats op 13 december 1993. Ook de commissie stemde in met de inhoud van het MER.

Procedureel wordt het MER gekoppeld aan het bestemmingsplan, in dié zin dat er over het MER en het bestemmingsplan tegelijkertijd Inspraak wordt gehouden.

In het MER zijn de reconstructieplannen voor Rijksweg 32 op hun milieu-effecten onderzocht.

Allereerst is de autonome ontwikkeling onderzocht: het nul-alternatief. Hierbij zijn de milieu-effecten in kaart gebracht die zouden optreden als de bestaande situatie zou worden gehandhaafd.

Het nul-alternatief heeft vooral een functie als referentiekader voor de onderzochte uitvoeringsvarianten van het wegalternatief, waarbij de reconstructie uitgangspunt vormt.

Er zijn vier uitvoeringsvarianten voor het wegalternatief bestudeerd (1, 2 en 3 zijn klaverblad-varianten en 4 is een alternatief knooppunt):

- \* variant 1: de A7 op maaiveld en een hooggelegen A32 (de voorgenoemen activiteit);
- \* variant 2: een hooggelegen A7 en A32 op maaiveld;
- \* variant 3: de A7 op maaiveld en een verdiept gelegen A32;
- \* variant 4: een knooppunt met drie niveaus: de A32 verdiept, de A7 verhoogd, en op maaiveld de aanleg van een verkeersplein voor de uitwisseling van linksafslaand verkeer tussen beide autosnelwegen.

---

1) Milieu effect-rapportage Rijksweg 32, Haskerdijken/ Heerenveen-Noord, i.o.v.: Rijkswaterstaat, directie Friesland; DHV Milieu & Infrastructuur BV, Amersfoort, november 1993.

Uit de onderzoeksresultaten is het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) samengesteld. Het MMA is ontwikkeld uit de variant met de meest gunstige scores, waarbij alle mogelijke mitigerende ("verzachtende") maatregelen worden toegepast.

In het MER zijn de volgende milieu-aspecten onderzocht:

- het landschap;
- bodem en water;
- het ruimtegebruik;
- ecologie;
- milieuhygiëne (geluid, lucht, en leefklimaat).

De gevolgen zijn voor de verschillende varianten onderzocht en gerelateerd aan de autonome ontwikkeling.

### **De conclusies**

De onderlinge verschillen tussen de varianten zijn, wat betreft de milieu-aspecten, betrekkelijk klein, hoewel voor een aantal milieu-aspecten (geluid, visueel-ruimtelijke gevolgen) variant 3 er relatief gunstig uitspringt.

Als gevolg daarvan is bij de ontwikkeling van het MMA uitgegaan van deze variant 3.

Een meest ongunstige variant is evenwel niet aan te wijzen. Bij geen van de milieu-aspecten is er een variant aan te wijzen die beduidend ongunstiger scoort dan de overige.

De verschillen tussen de varianten 1, 2 en 3 (klaverbladoplossingen) en variant 4 (alternatief knooppunt) zijn, voor de aspecten "verkeersafwikkeling" en "verkeersveiligheid", marginaal. Beide knooppuntsvormen hebben op deelaspecten hun eigen voor- en nadelen. Per saldo is er geen duidelijke voorkeur uit te spreken.

Ten opzichte van het nul-alternatief (bestaande situatie / autonome ontwikkeling) hebben beide knooppuntsvormen evenwel een aanzienlijke verbetering van de verkeerssituatie tot gevolg.

Omdat de uitvoeringsvarianten op het punt van de milieu- en verkeerskundige aspecten over het geheel genomen geen wezenlijke verschillen laten zien, maar wel beide een belangrijke verkeerskundige verbetering ten opzichte van de huidige situatie inhouden, is in het MER nagegaan in hoeverre er in de aanlegkosten tussen de varianten verschillen optreden.

Hieruit resulteerde het volgende overzicht:

- variant 1: 37 mln. gulden;
- variant 2: 43 mln. gulden;
- variant 3: 68 mln. gulden;
- variant 4: 53 mln. gulden;
- MMA: 68 mln. gulden + kosten mitigerende maatregelen (tot maximaal 10 mln.).



#### 4. 2. Keuze uitvoeringsvariant wegalternatief

Uit het MER blijkt dat de varianten 1 tot en met 4 qua milieugevolgen elkaar weinig ontlopen, zij het dat variant 3 iets beter scoort dan de overige varianten.

Bij variant 3 moet worden aangetekend dat de verdiepte ligging van de A32, die in deze variant wordt voorgestaan, alleen wordt gerealiseerd voor het tracégedeelte waarop het MER betrekking heeft. De voordelen zouden veel groter zijn indien de verdiepte ligging langs de gehele plaats Heerenveen zou worden doorgetrokken. In dit geval zouden de gevolgen van het MER zich evenwel ver uitstrekken buiten het studiegebied. Dit is, ook financieel, niet haalbaar.

Het kostenoverzicht wijst uit dat de voorgenomen activiteit, de A32 over de A7 heen, financieel veruit het gunstigst scoort. De kosten zouden bij de omgekeerde hoogteligging van variant 2 (A7 over de A32 heen) 6 miljoen hoger zijn. De varianten 3 en 4 en het MMA kosten zoveel meer, dat een keuze hiervoor (gezien de geringe milieuvoordelen) niet te verdedigen valt.

Resteert een keuze tussen variant 1 (de voorgenomen activiteit) en variant 2 (omgekeerde hoogteligging). Om tot een omvattende afweging te komen, is het stedenbouwkundige element in de beoordeling betrokken. Hierbij is een relatie gelegd met de toekomstige ontwikkeling aan de oostzijde van Heerenveen in ruimere zin, zoals weergegeven in hoofdstuk 3.

Variant 2 zou stedenbouwkundig gezien een aantrekkelijke optie kunnen zijn. De A32 op maaiveld zou de barièrewerking van deze weg verminderen, met name in de relatie van de plaats Heerenveen met de toekomstige woonwijk Skoatterwâld. Om dit nader in beeld te brengen is studie gedaan naar de visueel-ruimtelijke inpassing van beide varianten <sup>2)</sup>. Daaruit blijkt evenwel dat de stedenbouwkundige voordelen van variant 2 gering zijn. Hoewel een lage A32 in ruimtelijke zin minder dominant is, zullen de hoge kunstwerken ter plaatse van kruisingen met lokale wegen en de geluidwerende voorzieningen (wallen en schermen in de lengterichting met een hoogte van ca. 4,00 m), de voordelen van de lage ligging grotendeels teniet doen. Bovendien zou een hoge A7 ruimtelijk alleen aanvaardbaar zijn, indien de A7 hoog blijft tot voorbij de kruising met de nieuwe verbindingsweg De Streek / Het Meer, zodat deze weg onder de A7 door zou gaan. Handhaving van het geplande viaduct in de verbindingsweg zou ruimtelijk een wezensvreemd element zijn, doordat de over grote lengte hoge A7, nadat deze op maaiveldhoogte komt, direct weer overspannen zou worden door een viaduct. Doortrekking van de verhoogde A7 tot voorbij de kruising met de verbindingsweg De Streek / Het Meer zou geen 6 miljoen, maar 9,5 miljoen meerkosten opleveren.

2) Ontwerp Geluidbeperkende voorzieningen Rijksweg A32 te Heerenveen, Rijkswaterstaat Directie Friesland, HPart, Raadgevend ingenieursburo, Assen, 01-11-1993.

Op basis van vorenstaande overwegingen kan worden geconcludeerd dat:

- de verkeerssituatie in alle varianten een verbetering betekent;
- de in het MER onderzochte varianten slechts zeer geringe onderlinge verschillen laten zien in de milieu-effecten;
- dat de aanlegkosten van de varianten 3 en 4 en het MMA aanmerkelijk hoger zijn dan de kosten van de varianten 1 en 2;
- variant 2 uit de ruimtelijk-stedebouwkundig oogpunt geringe voordelen zou inhouden ten opzichte van variant 1, tegen relatief hoge kosten.

Deze conclusies hebben geleid tot een keuze voor variant 1 (de voorgenomen activiteit), als uitgangspunt voor de knooppuntsvorm, zijnde de aanleg van een verhoogde aanleg A32 over de bestaande A7, die op maaiveldniveau blijft liggen.

#### **4. 3. Het wegontwerp**

Op bijlagekaart 1 wordt het ontwerp voor de toekomstige wegenstructuur in hoofdlijnen weergegeven.

Op deze kaart zijn aangegeven:

- het toekomstige beloop van de A32 en de ligging van het klaverblad;
- de aansluitpunten van de plaats Heerenveen op de A32;
- de (oostelijke) structuurweg;
- de verbindingsweg De Streek / Het Meer;
- het aansluitpunt Oranjewoud;
- de fietsroutes en -tunnels.

#### **Consequenties voor de bereikbaarheid van Heerenveen**

Naast gevolgen voor de externe verkeersstromen, heeft de aanleg van de A32 ook consequenties voor de bereikbaarheid van de plaats Heerenveen. Met name de structuurwegen en de fietstunnels vervullen hierin een belangrijke rol.

Uitgangspunt van het Vsp is dat de bereikbaarheid van het centrum en van de woonwijken van Heerenveen optimaal blijft, zodanig dat:

- er een optimale bereikbaarheid (relatie) komt tussen het externe rijkswegennet en het interne wegennet;
- het gemotoriseerd verkeer afgewikkeld wordt via een grofmazig hoofdwegennet;
- er een kwalitatief hoogwaardige structuur ontstaat met een relatief hoog afwikkelingsniveau, in verband met het wervend karakter van het hoofdwegennet ten opzichte van de straten in de verblijfsgebieden;
- barrièrewerking wordt voorkomen.

In het Vsp is daarvoor een stelsel van structuurwegen (deels bestaand, deels aan te leggen) en van wijkontsluitingswegen aangegeven, alsmede van langzaam-verkeersverbindingen.

De ontsluitingssituatie van het noordelijk deel van Heerenveen zal door de nieuwe hoofdwegenstructuur veranderen.

De ontsluitingssituatie van de meer zuidelijk gelegen woonwijken zal verlopen via de aansluitingen Heerenveen- Midden (verlengde Rottumerweg) en Heerenveen-Zuid (doorgetrokken Schoterlandseweg-zuidelijke structuurweg).

In verband met de bereikbaarheid van een aantal noordelijke woon- en werkgebieden, is het volgende van belang:

\* Ontsluitingssituatie gebied Leeuwarderstraatweg

De ontsluitingssituatie van het gebied Leeuwarderstraatweg (industrieterrein met een aantal gemengde functies) zal in de toekomst veranderen.

Het gebied is in de huidige situatie bereikbaar vanaf Rijksweg 32, via de afslag Haskerdijken.

Een verbinding met de A7 bestaat via de recentelijk gerealiseerde halve aansluiting van het Business-park Friesland op de A7.

De afslag Haskerdijken vervalt in de toekomst. De dichtstbijzijnde noordelijke aansluiting op de A32 is gesitueerd bij Akkrum; in zuidelijke richting zijn uiteraard de aansluitingen op de plaats Heerenveen beschikbaar.

Dit betekent dat het verkeer dat vanaf het hoofdwegennet naar het gebied Leeuwarderstraatweg wil, óf via één van de aansluitingen op Heerenveen op de A32 gaat óf via de aansluiting van het Business-park op de A7.

Het tracé van de huidige Rijksweg 32 blijft in de nieuwe situatie liggen en vervult een ontsluitingsfunctie voor het gebied Nieuwebrug, Haskerdijken en Leeuwarderstraatweg.

De oude rijksweg vormt voorts een regionale ontsluiting in noordelijke richting die doorloopt tot Akkrum, waar een aansluiting op de A32 wordt gecreëerd.

De motieven om van de hierboven geschetste ontsluitingssituatie uit te gaan en het gebied geen rechtstreekse aansluiting op de A32 te geven, zijn de volgende:

- het bereikbaarheidsprofiel van de aanwezige bedrijven en de vervoersomvang zijn zodanig, dat een rechtstreekse aansluiting uit verkeers-technisch oogpunt (beheersbaarheid verkeersstromen) niet noodzakelijk is;
- de vervoersrelatie richting Leeuwarden is beperkt van omvang. De bereikbaarheid vanuit het noorden via de afslag direct ten zuiden van Akkrum en vervolgens via de bestaande rijksweg naar Haskerdijken, biedt voor dit verkeer voldoende kwaliteit;
- de bereikbaarheid in zuidelijke en westelijke richting kan plaatsvinden via aansluitingen ter hoogte van de K.R. Poststraat en het industrieterrein Kanaal.  
Uitgangspunt is daarbij een adequate bewegwijzering;
- de kosten van een rechtstreekse aansluiting op de A 32 bedragen circa 10 miljoen gulden en zijn veel te hoog in relatie tot het rendement.



\* Ontsluitingssituatie Heerenveen-Noord / centrum

Met het vervallen van de rotonde komt de hoofdontsluiting van Heerenveen-Noord en het centrum van Heerenveen te liggen ter hoogte van de K.R. Poststraat. Daar wordt een halve aansluiting op de A32 gerealiseerd, die via de K.R. Poststraat een rechtstreekse verbinding heeft met het centrum. Daarnaast bestaat vanaf dit punt via de structuurwegen verbinding met Heerenveen-Noord en de overige wijken van Heerenveen.

De huidige "halve ontsluiting" kan op termijn tot een "volledige ontsluiting" worden uitgebouwd, afhankelijk van het doorgaan van het Internationaal Bedrijvenpark Friesland (IBF). Zolang dit terrein niet in ontwikkeling wordt gebracht, kan de oostelijke structuurweg uit zuidelijke richting naar het centrum, Heerenveen-Noord, De Kavels en De Knipe, het verkeer zonder problemen verwerken. De oostelijke structuurweg wordt vormgegeven als een hoogwaardige ontsluitingsweg gedeeltelijk voorzien van ongelijkvloerse kruisingen. Waar nodig komt een adequate bewegwijzering naar grote instellingen als het ziekenhuis.

Overigens zal de planologische regeling van deze aansluiting plaatsvinden in het partiële uitwerkingsplan op basis van het plan '85.

Voor de ontsluitingssituatie ten behoeve van fietsverkeer is voor het noordelijke deel de fietstunnel in het verlengde van de Van Beyma thoe Kingmaweg van belang. Deze sluit aan op het fietspad langs de verbindingsweg De Streek / Het Meer. Via deze route kan tevens het bedrijventerrein De Kavels en, mogelijk in de toekomst, het Internationaal Bedrijvenpark Friesland, worden bereikt. Zie ten aanzien van de fietsrelaties Aengwilderweg - Leeuwarderstraatweg hierna.

\* Ontsluitingssituatie De Streek

Ook de verbinding van de dorpen in De Streek (Terband, Tjalleberd, Luinjeberd en Gersloot) met Heerenveen verandert.

De Streek heeft thans langs de Aengwilderweg een rechtstreekse aansluiting op Heerenveen, via de rotonde en de Schans. Voor fietsers loopt de verbinding via de Omweg en de Leeuwarderstraatweg.

Door het knooppunt A7 / A32 komen de aansluitingen van de Aengwilderweg en de Schans op het externe wegennet te vervallen. Als alternatieve ontsluiting voor de bewoners van De Streek wordt voorzien in een weg die vanaf de Aengwilderweg de A7 kruist, uitkomt in Het Meer en vervolgens een verbinding geeft met de plaats Heerenveen. Deze nieuwe weg krijgt bovendien een belangrijke functie als centrale ontsluiting van het bedrijventerrein De Kavels en mogelijk als één van de ontsluitingsroutes van het Internationaal Bedrijvenpark Friesland. Planologisch wordt deze nieuwe verbinding afzonderlijk geregeld <sup>3)</sup>. Op de toekomstige voorzieningen voor fietsers is hiervoor al ingegaan.

3) Bestemmingsplan Verbindingsweg De Streek / Het Meer.



\*   Verbinding Aengwirderweg – Leeuwarderstraatweg

Naar aanleiding van de Inspraak over dit bestemmingsplan (zie ook hoofdstuk 8) is besloten om in de plannen alsnog rekening te houden met de aanleg van een verbinding voor langzaam verkeer vanaf de Aengwirderweg via de Omweg naar de Leeuwarderstraatweg.

Daarbij is het volgende overwogen:

- de fietsverbinding zal een kortsluiting betekenen voor het gebied Heerenveen-Noord (ten noorden van de Dubbele Regel-Schans) en het gebied van de Leeuwarderstraatweg;
- daarnaast kan ze een functie hebben voor fietsers naar industrieterrein Kanaal, het Businesspark en het noordelijk deel van Nijehaske;
- ten slotte is ook een functie mogelijk bij een verdere ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein ten noorden van het klaverblad.

Daaruit mag een substantieel aandeel in de fietsrelaties tussen De Streek en Heerenveen worden verwacht.

Gelet hierop is gekozen voor een route via de Omweg, waarbij de A32 en de noordoostelijke en noordwestelijke lus moeten worden gekruist door middel van fietstunnels. Tevens is de aankoop en afbraak van een extra woning aan de Aengwirderweg noodzakelijk.

De economische uitvoerbaarheid is in de Reactienota nader aan de orde gekomen.

## **5. PLANOLOGISCHE ASPECTEN**

### **5. 1. Uitgangssituatie tracé en knooppunt**

Uitgangssituatie voor het bestemmingsplan is de beleidsmatige voorkeur om de ombouw te regelen volgens de voorgenomen activiteit, die erop neerkomt dat de A32 de A7 hoog kruist, één en ander zoals in het vorige hoofdstuk omschreven.

### **5. 2. Te saneren functies**

Ten behoeve van de aanleg van het knooppunt zullen aan de Aengwilderweg ca. 20 woningen moeten worden afgebroken. De woningen zijn of worden aangekocht door Rijkswaterstaat. Uitgangspunt is dat de bewoners op de woning- of bouwmarkt alternatieve woonlocaties vinden. Daarnaast is enige verruiming gecreëerd aangaande de woningbouwmogelijkheden in het buitengebied.

Nabij de rotonde is een verkooppunt van motorbrandstoffen niet te handhaven. De betreffende benzinemaatschappij wordt een alternatieve locatie geboden in het gebied tussen Wolvega en de Tjonger.

Als vormen van bedrijvigheid komen verder rond de rotonde voor een chauffeurscafé en een bloemenhandel (door Rijkswaterstaat tijdelijk in de verhuur gegeven). Deze bedrijfsmatige functies zijn in de nieuwe situatie niet te handhaven.

Verder zullen in het buitengebied enkele verspreide, geringe bouwwerken moeten worden verwijderd, zoals een bouwval aan de noordoostzijde van Heerenveen.

### **5. 3. Landbouwkundige aspecten**

De gronden waarop de nieuwe wegenstructuur gesitueerd is, zijn voor het merendeel als weidegrond in gebruik bij een aantal veehouderijbedrijven. De gronden liggen binnen het gebied van de inmiddels uitgevoerde ruilverkaveling "De Veenpolders". Er is over het algemeen sprake van goede ontsluitingen en de waterbeheersing is voldoende.

Voor de aankoop van de gronden is uitgangspunt dat landbouwers ofwel gecompenseerd worden door middel van grond, ofwel door middel van een financiële vergoeding.

In het bestemmingsplan Buitengebied hebben de (onbebouwde) gronden, waarop de rijksweg is gepland, de bestemming "Landelijk gebied AA". Uit dit plan blijkt dat het hier gaat om goede agrarische gronden, waarbij de ontwikkeling van de agrarische functie prioriteit heeft.

In het plan Buitengebied komen, binnen het gebied waar de rijksweg is gepland, twee agrarische bouwpercelen (bestemming "Agrarische bedrijven AC") voor, waaraan de bedrijfsmatige functie inmiddels is onttrokken.

Het betreft een klein agrarisch bedrijf ten noorden van de Aengwirdeweg, dat midden in het tracé van de A32 is gelegen. Dit bedrijfje wordt aangekocht. Daarnaast gaat het om een voormalig agrarisch bedrijfje, thans woning, met daarachter een bedrijfsloods (in gebruik bij een motorclub), direct oostelijk van de huidige Rijksweg 32. In de nieuwe situatie komen deze panden tussen de oude rijksweg en de A32 in te liggen.

Voorts is het voor enkele agrarische bedrijven in de directe nabijheid van de A32 noodzakelijk dat de ontsluiting van de bedrijfspercelen wordt aangepast. Dat geldt met name voor een bedrijf ten zuiden van de rotonde-kerk en een bedrijf aan de noordzijde van de Bantsterschans. Uitgangspunt voor dit soort situaties is het treffen van zodanige voorzieningen, dat de agrarische bedrijven hun gronden op een goede manier kunnen blijven bereiken.

Een klein agrarisch bedrijf nabij de huidige rotonde kan in de nieuwe opzet gehandhaafd worden. Het bedrijf krijgt een nieuwe uitweg.

Naast maatregelen gericht op de ontsluiting, zullen tevens maatregelen worden genomen ten behoeve van de handhaving van afwatering en ontwatering van landbouwgronden.

#### **5. 4. Aspecten van natuur en landschap**

Het gebied waarin de A32 is gesitueerd behoort (in ruimere zin) tot de veenpoldergebieden, waar in het verleden turfafgravingen hebben plaatsgevonden. De veenontginning heeft in sterke mate het landschapspatroon bepaald: compagnonsvaarten met loodrecht daarop wijken, waarlangs de turf werd afgevoerd. De veenpolders strekken zich uit over kilometers afstand ten oosten van Heerenveen.

Binnen het plangebied komen geen significante landschappelijke of natuurwetenschappelijke waarden voor. Dit hangt samen met het feit dat het gebied nu reeds sterk wordt gedomineerd door de aanwezigheid van Rijksweg 32 en de stedelijke sfeer van Heerenveen. Een belangrijke verandering is wel dat de Aengwirdeweg, die een goed herkenbare oorspronkelijk occupatie-as vormt, wordt afgesloten van Heerenveen.

Tengevolge van de aanleg van de A32 moeten enkele gedeelten van de recent aangelegde bospercelen, westelijk van het geprojecteerde tracé, verdwijnen.

Daar staat tegenover dat de mogelijkheid ontstaat om de bospercelen, die nu nog aan beide zijden van Rijksweg 32 zijn gelegen, nauwer aan elkaar te relateren. Een doorlopende houtsingel, aan de oostzijde van de rotonde, kan niet worden gehandhaafd.

Rijkswaterstaat heeft een landschapsplan laten vervaardigen voor de landschappelijke inpassing van Rijksweg 32.

Op basis van dit plan wordt de rijksweg op de volgende wijze in het landschap opgenomen.



De huidige (weg)beplantingen in de omgeving bestaan met name uit eiken, berken, iepen, elzen, essen en populieren. Eiken zijn voor het landschap karakteristiek, maar komen thans slechts in beperkte mate voor.

Omdat deze boomsoort het goed doet, wordt deze als ideale soort gezien voor de aan te leggen bomenrijen langs de rijksweg.

De voorziene dubbele bomenrij bestaat uit een rij eiken op de geluidwal en een identieke rij achter de wal.

Door een ruime plantafstand wordt de zichtbaarheid tussen de landschapsdelen aan weerszijden van de weg, daar waar geen geluidwal is, gehandhaafd. Vanwege het verschil in functie wordt voor het knooppunt van wegen van een andere boomsoort uitgegaan, namelijk de es.

Ter vergroting van de ecologische functie van de grasbermen kunnen bloeiende bermen worden aangelegd. Door aangepast beheer wordt een toegenomen natuurontwikkeling verwacht.

De waterpartijen langs de toekomstige wegenstructuur worden, om tegemoet te komen aan ecologische eisen, met flauwe taluds aangelegd. Door eventuele verschillen in grondsoorten te handhaven, wordt de gradiëntrijke situatie vergroot. Ook hier wordt er door aangepast beheer naar gestreefd de natuurwaarden van de waterkanten te optimaliseren.

## **5. 5. Milieu-aspecten**

### **a. Geluid**

In een bestemmingsplan dient, ingevolge de Wet geluidhinder, aandacht te worden besteed aan de akoestische aspecten van wegverkeers-, railverkeers- en/of industrielawaai.

#### **Wegverkeerslawaai**

##### Zoneplichtige wegen

Op grond van de Wet geluidhinder heeft iedere weg wettelijk een geluidzone. Binnen deze zone mag de geluidbelasting bepaalde waarden niet overschrijden. Om de geluidbelasting vast te stellen, dient akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd.

In verband hiermee geeft de wet voorts als verplichting aan dat de indeling van de weg moet zijn vastgelegd.

In het onderhavige plan is dat gebeurd door het aantal rijstroken vast te leggen. Bijlagekaart 1 (ontwerp toekomstige wegenstructuur) geeft daarover inzicht.

##### Doel

Doel van het onderzoek dat (voor zover van toepassing) afzonderlijk bij dit bestemmingsplan wordt toegevoegd, is samengevat:



- het bepalen van de geluidbelasting voor en na de uit te voeren werkzaamheden;
- het aangeven van maatregelen die in het kader van de Wet geluidhinder noodzakelijk én doeltreffend zijn;
- het aangeven van situaties waarvoor ontheffingen van Gedeputeerde Staten c.q. de Minister noodzakelijk zijn.

#### Het akoestisch onderzoek

Ten behoeve van de ombouw van Rijksweg 32 tot A32 en de reconstructie c.q. aanleg van het gemeentelijk hoofdwegennet is een akoestisch onderzoek uitgevoerd <sup>4)</sup>.

Ten aanzien van de ombouw van de rijksweg is Rijkswaterstaat verantwoordelijk en ten aanzien van het gemeentelijk hoofdwegennet is de gemeente Heerenveen verantwoordelijk voor noodzakelijke geluidbeperkende maatregelen in het kader van de Wet geluidhinder.

Alle noodzakelijke geluidbeperkende maatregelen binnen dit plangebied worden in dit bestemmingsplan planologisch geregeld.

#### Te nemen maatregelen

In het onderzoek is als principe gekozen dat zodanige bronmaatregelen of voorzieningen langs de toekomstige wegenstructuur moeten worden aangebracht, dat voldaan kan worden aan de wettelijke voorkeursgrenswaarden, tenzij dit leidt tot onmogelijke of onaanvaardbare voorzieningen.

Bij de bronmaatregelen is uitgegaan van de toepassing van ZOAB (= Zeer Open Asfalt Beton) op de A32 c.a.

Voorzieningen in het overdrachtsgebied zullen bestaan uit geluidswallen en/of -schermen.

Daarbij wordt rekening gehouden met de inpasbaarheid van voorzieningen in het landschap <sup>5)</sup> en een veilige verkeersafwikkeling.

Voor een aantal situaties is gebleken dat dergelijke voorzieningen verkeerskundig, landschappelijk en/of financieel onaanvaardbaar zijn.

Met name is gebleken dat in bedoelde gevallen de voorzieningen qua kosten niet in verhouding staan tot de effecten (bijvoorbeeld wegens de aanwezigheid van incidentele bebouwing), dan wel dat stedenbouwkundige/esthetische overwegingen de aanleg van de voorzieningen in de weg staan. Voor deze (in het akoestisch onderzoek aangegeven) situaties is een procedure hogere waarden, ingevolge de Wgh gevolgd.

---

4) Akoestisch onderzoek ombouw tot autosnelweg Rijksweg 32 nabij Heerenveen, gedeelte Haskerdijken - Wolveganoord, Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV, Assen, eindrapporten, 03-11-1993.

5) Ontwerp geluidbeperkende voorzieningen Rijksweg A32 te Heerenveen, Rijkswaterstaat Directie Friesland, HPart, Raadgevend ingenieursburo, Assen, 01-11-1993.

Een procedure hogere waarde is ook gevolgd voor de woning Omweg 7, de enige te handhaven woning die binnen de grens van dit bestemmingsplan valt. Het pand kent thans een hoge geluidbelasting (63 dB(A)), veroorzaakt door de ligging nabij de rotonde. In de toekomstige situatie wordt blijkens het akoestisch onderzoek een afname tot 60.9 dB(A) verwacht. In het Akoestisch rapport Rijksweg 32 wordt aangegeven welke de hogere waarde is waarvoor ontheffing is aangevraagd. De hogere waarden ingevolge de Wet Geluidhinder zijn vastgesteld door respectievelijk de Minister van VROM bij besluit van 21 september 1994 en door Gedeputeerde Staten van Friesland bij besluit van 26 oktober 1994.

Bij de aanwezige geluidgevoelige panden, zoals dit pand, gaat het in de zin van de Wet geluidhinder om "bestaande situaties". Wat het toestaan van bouwactiviteiten bij bestaande geluidgevoelige bebouwing betreft, wordt in de circulaire van Gedeputeerde Staten van Friesland van april 1991 en april 1993 aangegeven, dat het in het algemeen moet gaan om situaties die akoestisch gezien niet ongunstiger dienen te worden. Indien vervangende nieuwbouw, verbouw of uitbreiding qua afmetingen nagenoeg overeenkomt met de bestaande toestand, wordt dit als een bestaande situatie beschouwd. Dit geldt ook, aldus de provinciale circulaire, als er sprake is van een geringe uitbreiding van geluidgevoelige bebouwing in de richting van de weg, mits de afstand tussen de rand van de weg en de bestaande gevel door de uitbreiding met niet meer dan 10% afneemt. Door een dergelijke afname zal de voorkeurgrenswaarde niet worden overschreden (een 10%-afname blijft binnen de afrondingsmarge van de standaard-rekenmethode).

In de planologische regeling is aangegeven, dat de betreffende woningen niet mogen worden uitgebreid, indien de geluidbelasting hoger dan de 50 dB(A) is, dan wel een hogere grenswaarde verkregen is. Ook geldt dit voor geluidgevoelige bijgebouwen (als aanbouwen aan het hoofdgebouw).

### **Ontwerp geluidbeperkende voorzieningen**

Het rapport dat is uitgebracht met betrekking tot het ontwerp van de geluidbeperkende voorzieningen, geeft inzicht in de omvang, de aard, de materiaaltoepassing en de belevingswaarde, en de kosten van de te realiseren voorzieningen. In het rapport zijn de volgende keuzen met betrekking tot het ontwerp van de geluidwerende voorzieningen gemaakt:

- overwegend transparante geluidschermen langs de A32 en de oostelijke structuurweg in het gebied tussen de verlengde K.R. Poststraat en de verlengde Rottumerweg (verstedelijkte zone);
- een transparant scherm aan de zuidzijde van de A7 ten oosten van de spoorweg;
- een transparante doorkijk ter plaatse van de Schoterlandseweg (met zicht op de kerk en zichtrelaties met de fietstunnel);
- niet-transparante voorzieningen voor alle overige geluidwerende voorzieningen, uit te voeren als aarden wallen, met uitzondering van de Schoterschansweg, waar vanwege ruimtegebrek is gekozen voor groenschermen.

### **Gevolgen geluidgevoelige functies buiten het plangebied**

Ten slotte kan worden opgemerkt dat door de aanleg van de nieuwe wegenstructuur ook geluideffecten op bestemmingen buiten dit bestemmingsplan van belang zijn.

In het akoestisch onderzoek voor Rijksweg 32 wordt ingegaan op de consequenties voor bestaande en nieuwe woningen buiten dit plangebied.

De algemene conclusie die hier kan worden getrokken is dat – met toepassing van maatregelen en het verkrijgen van hogere waarden, alsmede de in de westelijk van de A32 gelegen bestemmingsplannen voor de plaats Heerenveen opgenomen c.q. op te nemen planologische regeling – er een situatie ontstaat die op de Wet geluidhinder is afgestemd.

Zo is er voor relevante delen van het toekomstige woongebied Heerenveen-Oost reeds een hogere waarde verleend (besluit Gedeputeerde Staten 3 november 1993).

In het akoestisch onderzoek is ook rekening gehouden met de gevolgen van de A32 voor de bebouwing aan de oostzijde. In combinatie met de te nemen geluidbeperkende maatregelen zijn de gevolgen niet zodanig, dat daardoor de vigerende planologische regeling nu al moet worden aangepast.

Voorts zal bij de ontwikkeling van de nieuwe woongebieden Oranjewoud-Noord en Skoatterwâld de geluidbelasting van de A32 randvoorwaarde zijn.

#### **b. Bodemverontreiniging**

Binnen het plangebied, dan wel grenzende daaraan, bevinden zich een drietal locaties die uit een oogpunt van bodembescherming nadere aandacht behoeven.

Het betreft het Esso-tankstation aan de huidige rotonde, een tankstation bij het Postiljon motel en een voormalig galvanisch bedrijf (Terband 193). Met betrekking tot deze laatste is van verder onderzoek afgezien, ten aanzien van de andere twee locaties geeft het MER aan, dat de twee verontreinigde locaties zullen worden gesaneerd.

### **5. 6. Overige aspecten**

#### **Nutsleidingen**

Over het plangebied heen lopen een tweetal hoogspanningsleidingen. De ene doorsnijdt het plangebied in oost-west lopende richting en ligt ten noorden van de huidige rotonde. Deze hoogspanningsleiding verbindt het electriciteits distributie- en koppelstation bij Oudehaske met dat bij Gorredijk. De andere doorsnijdt het plan in noord-zuid richting en verbindt het 110/10 kv. station Raerd met het gelijkwaardige station aan de Schans in Heerenveen-Noord.

In het overleg met het huidige NUON is naar voren gekomen dat de verbinding Oudehaske / Heerenveen een tracéwijziging zal ondergaan, zo mogelijk vóór 1998.



De verbinding die nu nog door Heerenveen-Noord loopt, zal dan aan de noordzijde van de A7 in westelijke richting afbuigen en pas vlak voor het Nieuwe Heerenveense Kanaal de A7 kruisen.

Binnen het plangebied liggen voorts hoofdtransportleidingen voor drinkwater en aardgas, die langs de rijksweg lopen vanaf Wolvega naar Heerenveen-Noord.

Er is overleg gestart tussen de beheerders van deze leidingen (de NV Waterleiding Friesland en de NV Nederlandse Gasunie), Rijkswaterstaat en de gemeente Heerenveen over de verlegging van deze belangrijke leidingen. Uitgangspunt blijft evenwel een bundeling met de wegenstructuur.

Inmiddels is hierover overeenstemming bereikt; voor een inzicht in de toekomstige ligging van deze belangrijke hoofdleidingen, is aan de plantoelichting een obstakelkaart toegevoegd (zie bijlage 2).

Binnen het plangebied liggen daarnaast nog diverse nutsleidingen van lagere orde.

Tengevolge van de aanleg van de autosnelweg en het knooppunt wordt door Rijkswaterstaat met de nutsbedrijven overlegd over de consequenties. Dit kan leiden tot gewijzigde tracés dan wel aangepaste overeenkomsten.

In het algemeen bestaan er ter bescherming van belangen van de leiding-tracés publiekrechtelijke overeenkomsten tussen de wegbeheerder en de nutsbedrijven.

Gelet hierop én met het oog op het karakter van de bestemmingen in dit plan (verkeersbestemming) wordt het niet noodzakelijk geacht de nutsleidingen afzonderlijk te regelen.

Binnen de bestemmingsomschrijving van de bestemming "Verkeersdoeleinden" zijn uitdrukkelijk "openbare nutsleidingen" genoemd.

## **5. 7. Waterstaatkundige aspecten**

Het plangebied ligt binnen het beheersgebied van een tweetal waterschappen: dat van het waterschap Boarnferd ( voor zover gelegen ten noorden van Het Meer en ten westen van de N32) en voor het overige dat van het waterschap Tjonger-Compagnonsvaarten.

De aanleg van de A32 zal de nodige consequenties hebben op de waterhuishouding in het gebied (grond- en oppervlaktewater).

De standaard uitvoeringsmaatregelen van Rijkswaterstaat met betrekking tot het aspect grondwater zijn gericht op het voorkomen van grondwaterpeilverlagingen.

Met betrekking tot de uitvoeringsmaatregelen ten aanzien van het oppervlaktewater, kan gewezen worden op de voorziene aanleg van bermsloten ter weerszijden van de weg alsmede op de waterpartijen aan de oostzijde met een functie als waterberging door de toename van het verharde oppervlak. Hiermee wordt in de planologische regeling rekening gehouden (zie hoofdstuk 6 van deze toelichting).

Door de aanleg van de wegenstructuur zal voorts de waterstaatkundige infra-structuur (polder-ontwateringssysteem) op een aantal onderdelen worden gewijzigd (omleggen, dempen, afsnijden dan wel opnieuw aanleggen van waterlopen).

Rijkswaterstaat zal in overleg met de betreffende waterschappen zodanige maatregelen treffen, dat de afwatering en ontwatering van het oppervlakte-waterstelsel wordt gehandhaafd. Voor de werken die in dat verband moeten worden uitgevoerd, zal een ontheffing op grond van het Keur van het waterschap worden aangevraagd.

Tevens zullen in het uitvoeringsstadium van de werken de consequenties op de water-aan- en afvoer voor Heerenveen-Noord aan de orde komen.

Meer specifiek zijn de effecten op grondwater en oppervlaktewater zowel tijdens de aanlegfase als de gebruiksfase in het kader van de Milieu-effect-rapportage onderzocht.

## **6. PLANBESCHRIJVING**

### **6. 1. Uitgangspunten plangebied**

De omvang van het plangebied wordt primair bepaald door de uit te voeren werkzaamheden verband houdende met de ombouw van de N32 tot autosnelweg, alsmede met de aanleg van het klaverblad.

De zuidelijke begrenzing is gesitueerd ter plaatse van de fietstunnel, die de verbindingsweg De Streek / Het Meer verbindt met de Van Beyma thoe Kingmaweg.

Ten zuiden van deze grens blijft het plan Rijksweg 32, gedeelte Heerenveen, van kracht.

In het noorden sluit het voorliggende bestemmingsplan aan op het plangebied van het bestemmingsplan Heerenveen-Noord / Haskerdijken dat intergemeentelijk is geregeld (Skarsterlân en Heerenveen).

Ten aanzien van de overige grenzen is er in het algemeen voor gekozen de grens zo nauw mogelijk rond de verkeersvoorzieningen te leggen, op basis van de beleidskeuze voor de voorgenomen activiteit.

De plangrens sluit overigens aan bij:

- het bestemmingsplan Buitengebied (dit plan werd op 16 april 1980 door de gemeenteraad vastgesteld, maar werd pas na Koninklijk Besluit in 1987 onherroepelijk. Met de voorbereiding voor een herziening is in 1993 gestart);
- aan de noordwestzijde: de aansluiting op het bestemmingsplan Het Kanaal / Leeuwarderstraatweg;
- aan de westzijde: aansluiting op het Businesspark Friesland;
- aan de zuidwestzijde: aansluiting op een toekomstig plan Noordoost;
- de bestemmingsplannen De Kavels (bedrijventerrein) en De Streek / Het Meer (verbindingsweg) aan de zuidoostzijde.

Afstemming op de begrenzing van laatstgenoemd plan heeft betekend dat er een stuk grond (rond het westelijk einde van de Mobilisatieweg) in het voorliggende plan is meegenomen dat komt te liggen tussen het klaverblad en de verbindingsweg De Streek / Het Meer.

### **6. 2. Bestemmingen**

#### **a. Verkeersdoeleinden**

De bestemming "Verkeersdoeleinden" geeft de juridische basis voor de aanleg van de ombouw van rijksweg tot autosnelweg, inclusief de aanleg van het klaverblad en een deel van de oostelijke structuurweg.

De bestemming legt niet exact de verkeerstechnische indeling van de weg vast, maar is (wat het ruimtebeslag betreft) wel gebaseerd op de ontwerpen van Rijkswaterstaat.



De begrenzing is zodanig vastgelegd dat ook de oostelijke structuurweg van Heerenveen, vanaf de Weinmakker tot aan de fietstunnel bij de Van Beyma thoe Kingmaweg, op grond van het onderhavige plan gerealiseerd kan worden.

Het is toegestaan om binnen de bestemming kleine gebouwtjes te realiseren, die functioneel samenhangen met de verkeersvoorzieningen.

Aan de noordzijde is een smal stukje wegbestemming doorgetrokken tot aan de gemeentegrens. Dit is noodzakelijk voor de alternatieve ontsluiting van een woonperceel aan de oostzijde van de A32, dat door de reconstructie zijn oorspronkelijke verbinding met Haskerdijken verliest.

Voor het overige is de bestemming ruim omschreven, waarbij rekening wordt gehouden met de aan te leggen kunstwerken, de te realiseren geluidbeperkende voorzieningen en de aan te leggen boombeplanting en water.

Binnen de westgrens van het plangebied loopt de spoorlijn Leeuwarden-Heerenveen. Deze is door middel van een aanduiding op de plankaart meegenomen.

Verder wordt binnen de bestemming rekening gehouden met de (toekomstige) hoogspanningsleiding.

#### **b. Woondoeleinden**

Een bestaand pand aan de noordwest-zijde van de huidige rotonde is in dit bestemmingsplan onder de bestemming "Woondoeleinden" meegenomen. Dit om een logische begrenzing van de plangrens aan deze zijde te verkrijgen. De grens is gelegd aan de noordkant van de aan te leggen fietsverbinding vanaf de Aengwirderweg via de Omweg naar de Leeuwarderstraatweg.

#### **c. Water / Groenvoorzieningen**

Tussen de verbindingsweg De Streek / Het Meer en de zuidoostelijke kwadrant van het klaverblad, blijft een klein gebiedje liggen rond de aansluiting van de Pastorielaan en de Mobilisatieweg.

Ter plaatse staat een tweetal woningen, waarvan de meest oostelijke moet verdwijnen vanwege de verbindingsweg De Streek / Het Meer en de westelijke zodanig binnen de wegenstructuur komt te liggen, dat ook deze niet is te handhaven.

Ten zuidoosten van het klaverblad ligt het bedrijventerrein De Kavels. Langs dit bedrijventerrein komt een water- en groenstructuur te lopen, die ter hoogte van de zuidoostelijk kwadrant van het klaverblad, moet uitmonden in een grotere waterpartij.

De waterlopen en -partijen hebben enerzijds een functie als waterberging en -buffer, anderzijds vormen ze visueel een stedenbouwkundig aantrekkelijke element waarlangs zichtlijnen lopen.

## **7. UITVOERBAARHEIDSASPECTEN**

### **7. 1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid**

De verkeersmaatregelen, zoals die in het onderhavige bestemmingsplan geregeld worden (de hele ombouw van de N32 tot A32) vormden reeds onderwerp van het Verkeersstructuurplan en het Structuurplan voor de plaats Heerenveen.

Over genoemde structuurplannen heeft Inspraak en Overleg plaatsgehad, alvorens de raad tot vaststelling besloot.

Vooruitlopend op de Inspraak en het Overleg over het onderhavige bestemmingsplan, zijn door middel van afzonderlijke informatie-avonden (november 1993) betrokkenen (huishoudens die hun woning of een deel van hun perceel kwijttraken) rechtstreeks op de hoogte gesteld van de plannen ten aanzien van de wegenstructuur.

Daarnaast zijn verschillende bedrijven en personen individueel benaderd.

Over dit bestemmingsplan is, overeenkomstig de gemeentelijke Inspraakverordening, gelegenheid tot Inspraak geboden. De resultaten daarvan zijn in de toelichting verwerkt.

Daarbij zal de Inspraak over het MER en het ontwerp-bestemmingsplan parallel verlopen, teneinde een optimale en op elkaar afgestemde besluitvorming te bereiken.

### **7. 2. Economische uitvoerbaarheid**

Ten aanzien van de economische uitvoerbaarheid kan opgemerkt worden dat de ombouw van de rijksweg met de daarbij behorende maatregelen, in financieel opzicht zal worden gedragen door het Rijk. Genoemde ombouw vloeit voort uit het rijksbeleid neergelegd in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer.

De gemeentelijke maatregelen, dan wel meerkosten aan verkeersvoorzieningen die in verband met de eigen verkeersstructuur noodzakelijk zijn, komen ten laste van de gemeente zelf. Het merendeel van de gemeentelijk te maken kosten zijn overigens verbonden met het zuidelijk deel van de ombouw.

Over de uitgangspunten voor de verdeling van de investeringen in de infrastructuur bestaat inmiddels overeenstemming tussen Rijkswaterstaat en de gemeente.

De kosten van de wegenstructuur en de geluidwerende voorzieningen in dit gebied welke ten laste van de gemeente komen, zijn opgenomen in de toekomstige invulling van het gebied tussen de oude en nieuwe rijksweg en bedragen ruim 14 miljoen gulden.

Deze exploitatie is in maart 1993 in de vorm van een kosten-baten-analyse in de raadscommissie VROM/OW aan de orde gesteld.

Daarbij zijn afdoende financiële voorzieningen getroffen die in het kader van de Voorjaarsnota 1993 zijn geëffectueerd: 6 miljoen wordt rechtstreeks uit de opbrengsten gedekt, 4 miljoen wordt gedekt uit de reserves van het Grondbedrijf en de resterende 4 miljoen wordt aangezuiverd uit gemeentelijke fondsen (o.a. het fonds Stedebouwkundige voorzieningen).



## 8. INSPRAAK EN OVERLEG

De Inspraak over de plannen aangaande de A32 met bijbehorende werken heeft gecombineerd plaatsgehad over:

- het milieu-effectrapport Rijksweg 32 Haskerdijken - Heerenveen-Noord alsmede de planologische regelingen;
- het Bestemmingsplan Rijksweg 32 - Noord;
- de Partiële herziening van het bestemmingsplan Rijksweg 32;
- het Partieel uitwerkingsplan Rijksweg 32.

In het kader van de Inspraak zijn een tweetal Inspraakbijeenkomsten gehouden en wel op 8 en 9 februari 1994.

Daarnaast zijn de plannen om reactie voorgelegd aan maatschappelijke organisaties en diensten van rijk en provincie.

Ten slotte is aan een aantal instanties advies gevraagd over het MER.

Het gemeentebestuur heeft alle reacties verzameld en van commentaar voorzien in de "Reactienota Rijksweg 32". Aan deze Reactienota zijn tevens alle ingekomen brieven en verslagen toegevoegd.

De Reactienota wordt in de formele planologische procedures eveneens ter inzage gelegd, en zijn als een bijlage bij de plandoelichtingen te beschouwen. De wijzigingen die voortvloeien uit Overleg en Inspraak zijn onder meer in het voorliggende plan verwerkt.

Voor zover van toepassing voor het onderhavige plan zijn tevens de hoofdonderwerpen uit de Reactienota hieronder weergegeven.

Het zijn de volgende:

### a. De reactie van de Commissie van Overleg

Het Overleg ex artikel 10 Bro heeft uitgemond in één gezamenlijke reactie van de Commissie van Overleg met betrekking tot het bestemmingsplan Rijksweg 32 - Noord, de partiële herziening en de partiële uitwerking (beide laatsten voor het zuidelijk deel).

De Commissie gaf in haar brief van 17 februari 1994 aan te kunnen instemmen met de drie ontwerp-plannen.

Er werden alleen enkele opmerkingen gemaakt over de plannen voor het zuidelijk deel, niet met betrekking tot het voorliggende plan.

### b. Verbinding Aengwirderweg - Leeuwarderstraatweg

Bewoners van De Streek hebben in het kader van de Inspraakprocedure van het bestemmingsplan Rijksweg 32 - Noord gepleit voor handhaving van de verbinding van de Aengwirderweg via de Omweg naar de Leeuwarderstraatweg. Deze verbinding, die oorspronkelijk in het ontwerp-Verkeersstructuurplan was opgenomen, is in 1991 bij de behandeling van het Verkeersstructuurplan door de raad vervangen door een alternatieve verbinding over de A7 naar de verlengde K.R. Poststraat en Het Meer.

De wens van de bewoners is vervolgens nader bezien op zijn verkeerstechnische en gebruiksmogelijkheden, aspecten van (sociale) veiligheid en comfort, tracékeuze, alsmede op zijn financiële consequenties. De Reactienota doet daarvan uitvoerig verslag. De conclusie hieruit ten aanzien van de aanleg is positief.

Gelet hierop is de bestemming "Verkeersdoeleinden" op de plankaart iets verruimd en is hoofdstuk 3 van de plantoelichting op dit onderdeel nader aangevuld. De verbinding komt ten noorden van een bestaand pand te liggen. Dit pand hoeft niet te worden afgebroken in verband met de toekomstige wegenstructuur en is dan ook in dit bestemmingsplan meegenomen, teneinde een logische grens te verkrijgen. Tevens is de verbinding toegevoegd op de overzichtskaart in bijlage 1 bij deze toelichting.

### **c. Waterstaatkundige aspecten**

In het kader van het Overleg heeft het waterschap Boarnferd aangegeven in beginsel geen (waterstaatkundige) bezwaren te hebben tegen de voorgenoemen plannen, maar wel zag ze graag een passage opgenomen over de noodzakelijke aanpassingen in de waterstaatkundige infra-structuur. In hoofdstuk 5.7 van deze toelichting wordt daarop ingegaan.

### **d. Geluidwerende voorzieningen**

In het kader van de Inspraak zijn diverse reacties ingekomen die betrekking hadden op de ligging en vormgeving van de geluidwerende voorzieningen. Ten aanzien van dit plangebied werd aan de orde gesteld:

- een doortrekking van de geluidwal aan de Leeuwarderstraatweg, tot voorbij het pand Leeuwarderstraatweg 146;  
In de Reactienota is uiteengezet dat, vanwege een forse afname van het geluidniveau door het treffen van voorzieningen en het feit dat het uiteindelijke geluidniveau < 55 dB(A) blijft, het doortrekken van de geluidwal niet noodzakelijk is.
- de aanleg van een geluidwal Leeuwarderstraatweg / Bantsterschans 12:  
Uit de Reactienota blijkt, dat de verwachte toename van de geluidbelasting niet zodanig is dat dit de aanleg van een geluidwal rechtvaardigt.  
Wel is een Procedure Hogere Waarden gevolgd op grond van de Wet geluidhinder. Isolatiemaatregelen aan de woning worden niet verwacht, omdat het geluidniveau buiten de woning zodanig laag is, dat het binnenniveau de wettelijke waarde niet zal overschrijden.
- de aanleg van een geluidvoorziening aan de noordzijde van de A7:  
De woningen ten noorden van de A7 aan de Leeuwarderstraatweg en de Omweg, worden in de plannen niet met geluidwerende voorzieningen afgeschermd van de A7 wegens:

- \* het feit dat er sprake is van incidentele en verspreide bebouwing;
- \* het achtergrondlawaai vrij groot is, vanwege de aanwezigheid van meerdere geluidbronnen (Leeuwarderstraatweg, spoorlijn, industrieterrein).

Vanwege het achtergrondlawaai is het rendement van een geluidscherm langs de A7 vrij laag. Daarnaast zijn de kosten, die in dit geval groot zijn omdat vanwege de omgeving een transparant scherm zou moeten worden geplaatst, in relatie tot het beperkt aantal woningen, buitensporig groot.

Op de meer specifieke situaties gaat de Reactienota nader in.

#### **e. Ontsluitingssituatie Leeuwarderstraatweg**

In het kader van de Inspraak is door de ondernemers van de Leeuwarderstraatweg gepleit voor een rechtstreekse aansluiting van de Leeuwarderstraatweg op de nieuwe rijksweg ten noorden van het klaverblad.

In deze plantoelichting was reeds in hoofdstuk 4.3 ingegaan op onder meer de ontsluitingssituatie van het gebied rond de Leeuwarderstraatweg.

Deze passage is thans, met gebruikmaking van de motieven uit de Reactienota, nader aangevuld.

#### **f. Ontsluitingssituatie Heerenveen-Noord**

In het kader van de Inspraak is door ziekenhuis De Tjongerschans, het Postiljonmotel, alsmede een aantal insprekers, gepleit voor een volledige aansluiting ter hoogte van de K.R. Poststraat.

In deze plantoelichting was reeds in hoofdstuk 4.3 ingegaan op onder meer de ontsluitingssituatie van het gebied Heerenveen-Noord. Deze passage is thans, met gebruikmaking van de motieven uit de Reactienota, nader aangevuld.

#### **g. Cumulatie milieu-effecten A32 / IBF**

In de Reactienota is ingegaan op de vraag naar de milieu- en verkeersgevolgen van de eventuele aanleg van het Internationaal Bedrijvenpark Friesland.

Aangegeven is op welke wijze het akoestisch onderzoek tot stand is gekomen en met welke verkeersprognoses rekening is gehouden.

Een verdere toename van het verkeer als gevolg van overige ruimtelijke plannen, zoals bijvoorbeeld het IBF, valt buiten het kader van de voorliggende planologische regeling.

De effecten die deze plannen hebben op het verkeersaanbod van de toelidende wegen (waaronder de A32) alsmede de milieugevolgen daarvan, worden betrokken bij de besluitvorming van de betreffende plannen.



#### **h. Ecologische verbindingzones**

Naar aanleiding van de vraag over maatregelen ten aanzien van ecologische verbindingzones, kan opgemerkt worden dat de gemeente op dit moment onderzoek verricht naar de mogelijkheden om een ecologische verbindingzone te creëren tussen De Deelen en het Nanneviid. Waar deze zone gaat lopen is op dit moment nog niet bekend. Wel heeft Rijkswaterstaat bij de constructie van het kunstwerk over de Nieuwe Pomsloot / Ringvaart ten noorden van Haskerdijken, rekening gehouden met een ononderbroken zone. Dit kunstwerk valt buiten Heerenveen en dus ook buiten het voorliggende plan.

**Literatuur**

1. Milieu Effect-Rapportage Rijksweg 32, Haskerdijken - Heerenveen-Noord, i.o.v.: Rijkswaterstaat, directie Friesland; DHV Milieu & Infrastructuur BV, Amersfoort, november 1993.
2. Akoestisch onderzoek ombouw tot autosnelweg Rijksweg 32, gedeelte Haskerdijken - Wolvega-Noord, Deelstudie A32-klaverblad, Voorgenomen activiteit; Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV, Assen, eindrapport: 03-11-1993.
3. Ontwerp Geluidbeperkende voorzieningen Rijksweg A32 te Heerenveen, Rijkswaterstaat Directie Friesland, HPart, Raadgevend ingenieursburo, Assen, 01-11-1993.
4. Landschapsonderzoek, Landinrichtingsdienst, afdeling Verkeerswegen, 1993.

===

**BIJLAGEKAART (1)**

**Het ontwerp voor de  
toekomstige wegenstructuur**



Verklaring:

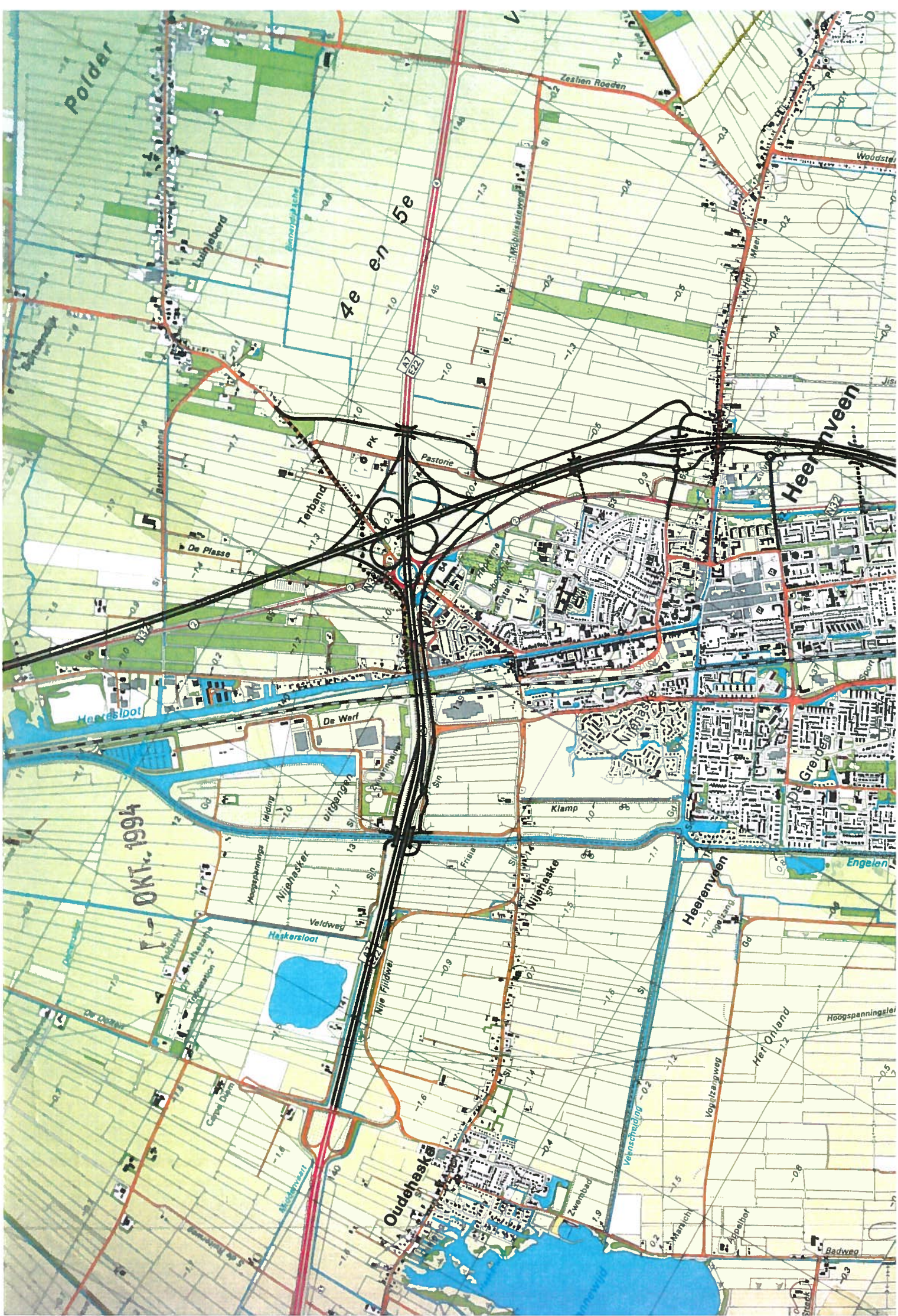
—————

Rijbaan: deze bestaat uit 2 rijstroken,  
tenzij het betreft op- en afritten,  
welke uit één rijstrook bestaan

.....

Langzaam-verkeersverbindingen







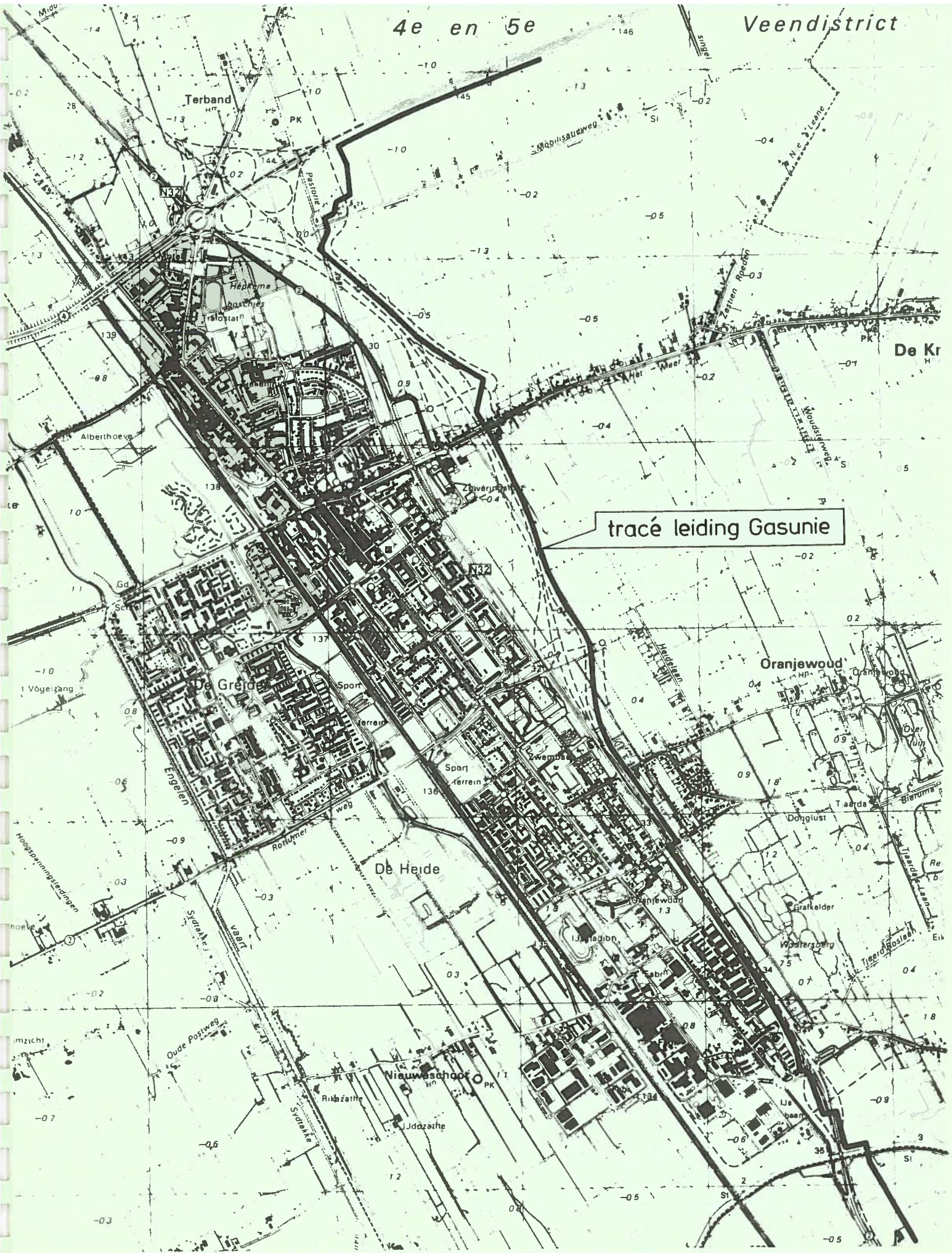




**BIJLAGE 2**

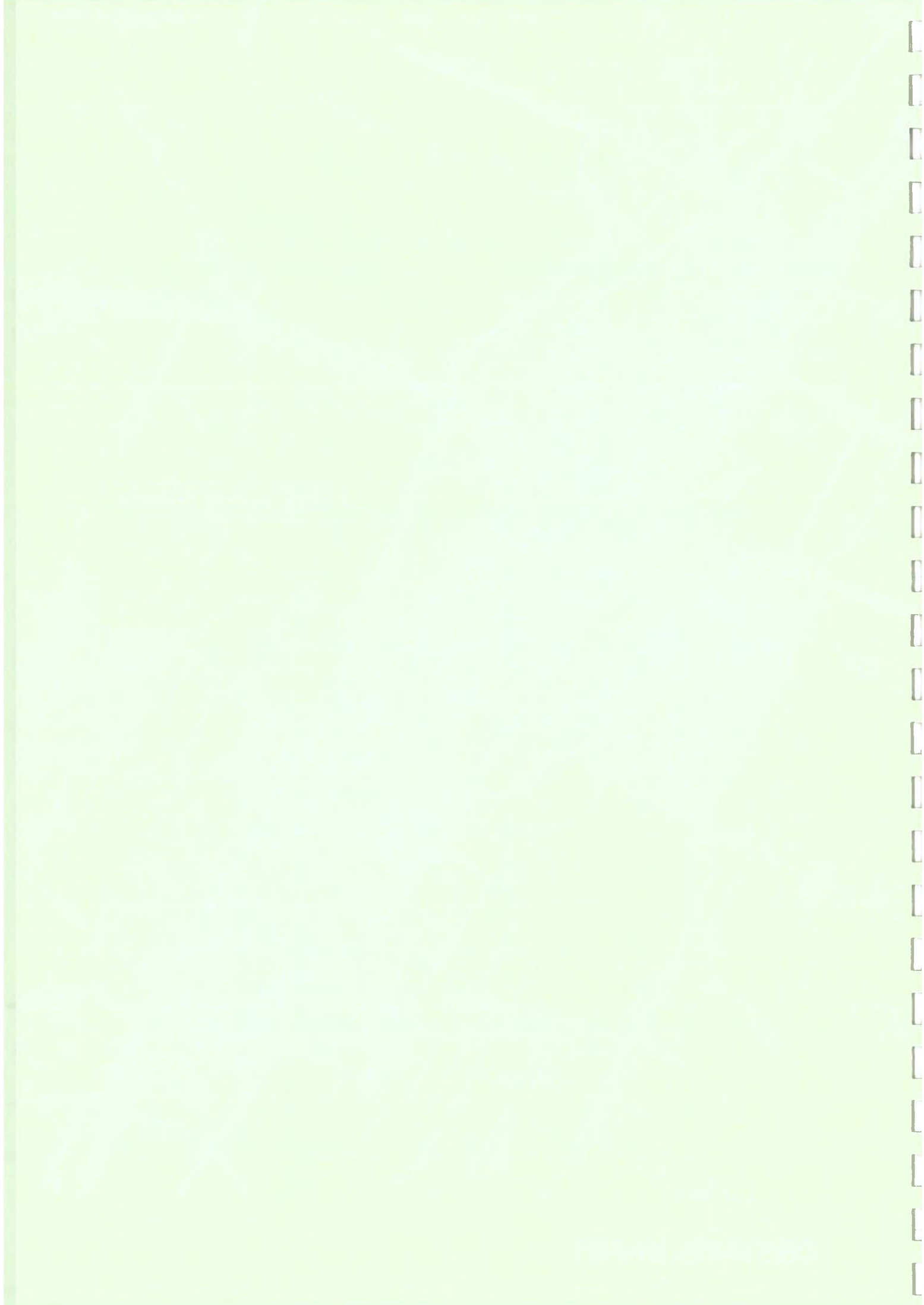
**Obstakelkaart**

10/10/2010  
10/10/2010



tracé leiding Gasunie





**GEMEENTE HEERENVEEN 92-22-05 / 01-11-94**  
**BESTEMMINGSPLAN RIJKSWEG 32 – NOORD**

---

**VOORSCHRIFTEN**

**INHOUDSOPGAVE**

**blz**

<b>1. INLEIDENDE BEPALINGEN VAN ALGEMENE AARD</b>	<b>1</b>
Artikel 1: Begripsbepalingen	1
Artikel 2: Wijze van meten	3
<b>2. BESTEMMINGSBEPALINGEN</b>	<b>4</b>
Artikel 3: Verkeersdoeleinden	4
Artikel 4: Woondoeleinden	6
Artikel 5: Water / Groenvoorzieningen	9
<b>3. OVERIGE BEPALINGEN</b>	<b>10</b>
Artikel 6: Anti-dubbeltelbepaling	10
Artikel 7: Algemene vrijstellingsbevoegdheid	11
Artikel 8: Gebruiksbeplating	12
Artikel 9: Overgangsbepalingen	13
Artikel 10: Strafbepaling	14
Artikel 11: Slotbepaling	15