

**Bestemmingsplan
Verbindingsweg De Streek / Het Meer**

Code 92-22-09 / 08-09-94

GEMEENTE HEERENVEEN 92-22-09 / 08-09-94
BESTEMMINGSPLAN VERBINDINGSWEG DE STREEK / HET MEER

TOELICHTING

<u>INHOUDSOPGAVE</u>	<u>blz</u>
INLEIDING	1
1. HUIDIGE SITUATIE	2
2. PROVINCIALE VISIE	3
3. TOEKOMSTIGE SITUATIE EN TRACE-KEUZE	4
3. 1. Relatie met de ombouw van N32 tot A32	4
3. 2. Verkeersstructuurplan	4
3. 3. Tracé-keuze	4
3. 4. Functies van de verbinding	6
4. TRACE-BESCHRIJVING	8
5. PLANOLOGISCHE ASPECTEN	9
5. 1. Landbouwkundige aspecten	9
5. 2. Aspecten van natuur en landschap	9
5. 3. Milieu-hygiëne (geluidhinder)	9
5. 4. Wonen	10
5. 5. Overige aspecten	10
6. REGELING IN HET BESTEMMINGSPLAN	12
6. 1. Huidige planologische regeling	12
6. 2. Uitgangspunten nieuwe regeling	12
6. 3. Juridische regeling	12
7. UITVOERBAARHEIDSASPECTEN	13
7. 1. Economische uitvoerbaarheid	13
7. 2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	13
8. INSPRAAK EN OVERLEG	14
8. 1. Inspraak	14
8. 2. Overleg	16

Bijlage 1 **Akoestisch onderzoek**

Bijlage 2 **Verslag Inspreekavond**

Bijlage 3 **Overlegreacties**

INLEIDING

Dit bestemmingsplan treft een regeling voor een nieuwe verbindingsweg tussen Het Meer en de dorpen die tezamenlijk De Streek vormen (Terband, Luinjeberd, Tjalleberd en Gersloot).

Thans heeft De Streek via de Aengwirdeweg een rechtstreekse aansluiting op de rotonde bij Heerenveen en krijgen ze via de Schans verbinding met de plaats zelf. Voor fietsers loopt de huidige verbinding via de Omweg en de Leeuwarderstraatweg.

Bij de realisering van de A32 wordt voorzien in de aanleg van een klaverblad als aansluiting op de A7 ¹⁾. In die situatie komen de aansluitingen van de Aengwirdeweg en de Schans op het externe wegennet te vervallen. Als alternatieve ontsluiting voor de bewoners van De Streek wordt voorzien in een weg die de A7 kruist, uitkomt in Het Meer en vervolgens een verbinding geeft met de plaats Heerenveen.

Ingeval van realisering van het Internationaal Bedrijvenpark Friesland (IBF) zal deze verbindingsweg mede een functie krijgen ter ontsluiting van dat terrein. Daarnaast wordt ook rekening gehouden met de realisering van een verbinding voor langzaam verkeer vanaf de Aengwirdeweg via de Omweg naar de Leeuwarderstraatweg.

De nieuwe verbindingsweg De Streek / Het Meer krijgt voorts een belangrijke functie als centrale ontsluiting van het bedrijventerrein De Kavel.

Het voorliggende bestemmingsplan wil de aanleg van genoemde weg planologisch mogelijk maken.

Terwijl de juridische regeling (plankaart en voorschriften) tamelijk beknopt van aard is, heeft de toelichting in dit geval het meeste accent gekregen. Achtereenvolgens komen daarin aan de orde:

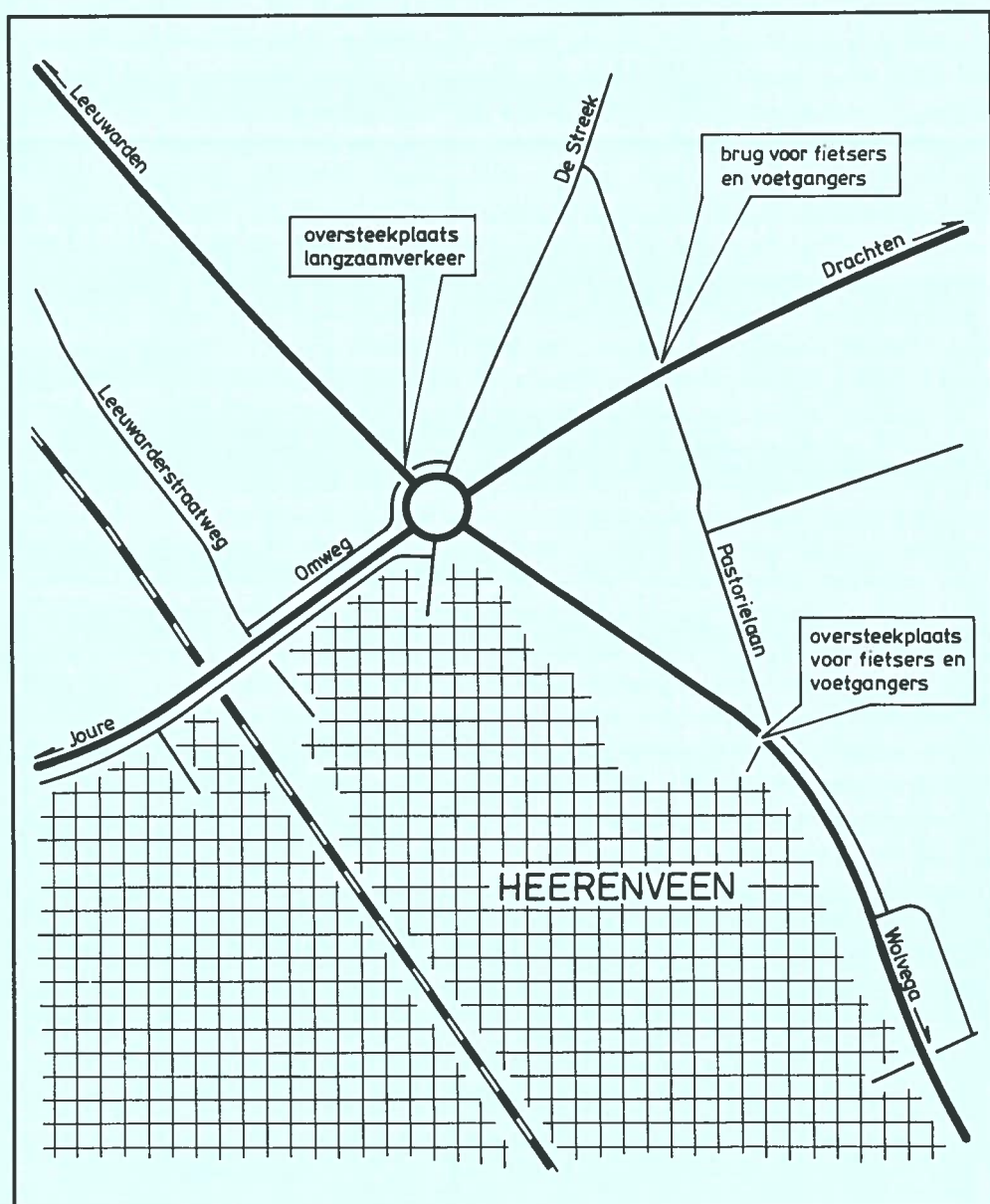
- de huidige verkeerssituatie tussen De Streek en de plaats Heerenveen (hoofdstuk 1);
- het beleidskader zoals gevormd door de provinciale visie (hoofdstuk 2);
- de toekomstige verkeerssituatie en de tracé-keuze (hoofdstuk 3);
- de tracé-beschrijving (hoofdstuk 4);
- de planologische en milieu-aspecten (hoofdstuk 5);
- de planbeschrijving (hoofdstuk 6);
- de uitvoerbaarheidsaspecten (hoofdstuk 7);
- de resultaten van Inspraak en Overleg (hoofdstuk 8).

1) Voor deze aansluiting is een Milieu-Effect-Rapportage (MER) en een bestemmingsplan gemaakt, die medio 1994 in procedure zijn gebracht.

1. HUIDIGE SITUATIE

De dorpen die tezamen De Streek vormen (Terband, Luinjeberd, Tjalleberd en Gersloot), hebben thans via de rotonde op de kruising van de N32 en de A7 een verbinding met de plaats Heerenveen. Deze verbinding heeft een lokaal karakter.

Het fietsverkeer vanaf De Streek met de plaats Heerenveen, gaat in de huidige situatie in hoofdzaak via de Omweg en Leeuwarderstraatweg verder naar het centrum (zie figuur 1). Een andere, maar kwalitatief veel mindere route, is die vanaf de Pastorielaan naar de Van Beyma thoe Kingmaweg dan wel richting Het Meer en vervolgens naar de Heideburen.



Figuur 1: Huidige situatie

2. PROVINCIALE VISIE

Voor toetsing aan de visies van de hogere overheid, is met name de provinciale visie van belang. Deze blijkt uit het nieuwe Streekplan Friesland (1994). Wat de wegenstructuur betreft, wordt in het Streekplan niet gedetailleerd ingegaan op lokale verbindingen als thans aan de orde. Wel wordt in het streekplan rekening gehouden met de versnelde ombouw van de N32 tot A32. Het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan geeft de verbinding als een weg van 6e orde aan ²⁾. In het algemeen wordt voor plattelandswegen gewezen op het belang van een veilige en goede verkeersafwikkeling, ook voor het fietsverkeer. Bij verbeteringen moet daarbij dan ook rekening worden gehouden met landschappelijke aspecten.

2) Het provinciale wegennet is in dit plan onderverdeeld in zeven verkeersontsluitende niveaus.

3. TOEKOMSTIGE SITUATIE EN TRACE-KEUZE

3. 1. Relatie met de ombouw van N32 tot A32

De verkeerssituatie zal in de komende jaren aanzienlijk veranderen. De plannen om te komen tot een volledige ombouw van Rijksweg 32 tot auto-snelweg, zijn volgens de planning van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in een vergevorderd stadium van voorbereiding. In 1990 heeft bestuurlijk overleg tussen het Rijk en de Provincie Friesland tot afspraken geleid, waarin overeengekomen is dat de ombouw van Rijksweg 32 tot auto-snelweg voor het jaar 2000 voltooid dient te zijn.

Het beleid van de rijksoverheid aangaande "Verkeer en Vervoer", is weergegeven in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. Het structuurschema heeft met de behandeling in de Tweede Kamer (november 1991) de procedure van Planologische Kern-Beslissing (PKB) doorlopen. In dit structuurschema is onder meer voorzien in de ombouw van de N32 tot A32 (auto-snelweg), die gewenst is voor een verbeterde ontsluiting van Friesland. Als gevolg van de aanleg van de A32, komt er ter plaatse van de kruising met de A7 een klaverblad, waarbij de aansluiting met De Streek komt te vervallen.

3. 2. Verkeersstructuurplan

Het eigen gemeentelijk verkeersbeleid is weergegeven in het Verkeersstructuurplan. Dit plan stelde de gemeenteraad vast bij besluit van 24 juni 1991. Bij de behandeling van het plan nam de raad een motie aan, waarin werd gevraagd om een nadere rapportage over de verkeerskundige en financiële aspecten van de realisering van een verbinding Aengwirdeweg / Het Meer; deze in combinatie met een fietstunnel ter hoogte van de Van Beyma thoe Kingmaweg / Pastorielaan. Deze verbindingen zou dan als alternatief moeten dienen voor de in het Verkeersstructuurplan aangegeven verbinding via de Omweg. Uit deze nadere rapportage bleken dusdanige voordelen aan de verbinding De Streek / Het Meer, dat de raad in haar vergadering van februari 1992 op dit onderdeel het Verkeersstructuurplan gewijzigd heeft vastgesteld.

3. 3. Tracé-keuze

In het kader van het Verkeersstructuurplan zijn voor de verbinding tussen De Streek en Het Meer (en vandaar af in het verlengde van de K.R. Poststraat naar de plaats Heerenveen) drie alternatieven tegen elkaar afgewogen ³⁾:

- a. een verbinding via de Omweg (deze ligt aan de noordzijde van de A7) en vervolgens via de Leeuwarderstraatweg langs de Heerensloot naar het centrum;
- b. een tracé Aengwirdeweg / Het Meer en vervolgens via de Heideburen (voor de fietsers) en via de Verlengde K.R. Poststraat (voor gemotoriseerd verkeer) naar het centrum. Dit tracé zou de A7 via een tunnel kruisen;

3) Over deze alternatieven is overleg gevoerd met Rijkswaterstaat Friesland.

- c. idem als b, waarbij de kruising met de A7 door middel van een viaduct wordt aangelegd.

In de opties b en c is tevens rekening gehouden met een langzaamverkeersverbinding tussen de Pastorielaan en de Van Beyma thoe Kingmaweg, die zowel de A32 als de oostelijke structuurweg via een tunnel kruist.

In de verkeerskundige afweging is gebleken dat de oostelijke alternatieven (onder b en c) voordelen geven doordat het autoverkeer rechtstreeks kan aansluiten op de "halve" aansluiting op het externe wegennet (A32) en wel in het verlengde van de K.R. Poststraat.

Het westelijke alternatief (via de Omweg) sluit weliswaar het meest aan bij de historische route via De Schans / Fok naar de plaats Heerenveen, maar de aansluiting op het externe wegennet is indirect (Omweg, Leeuwarderstraatweg, Uhlweg, Weinmakker of oostelijke structuurweg). Vanuit overwegingen van verkeersveiligheid is er geen wezenlijk verschil; met het oog op de sociale veiligheid is alternatief b met een volledig verdiepte tunnel onder de A7 geen goede oplossing.

Uit de financiële afweging blijkt, dat de alternatieven a en c globaal tegen elkaar opwegen, zij het dat de kosten voor de fietstunnel onder de oostelijke structuurweg voor rekening van de gemeente komen. Alternatief b is door de aanleg van de tunnel aanmerkelijk duurder.

Samenvattend heeft de gemeenteraad gekozen voor alternatief c, waarbij de betere bereikbaarheid op het externe wegennet de doorslag heeft gegeven. Bij het besluit is tevens rekening gehouden met een vrijliggend fietspad tussen De Streek en Het Meer.

In het kader van de planologische regeling voor de ombouw van de N32 tot A32, is in het voorjaar van 1994 naar aanleiding van Inspraakreacties besloten om in de plannen alsnog rekening te houden met de aanleg van een verbinding voor langzaam verkeer vanaf de Aengwirdeweg via de Omweg naar de Leeuwarderstraatweg.

Dat betekent dat het bovenstaande ten aanzien van de tracé-keuze (afgeleid van het Verkeersstructuurplan 1991) voor een deel in een ander daglicht moet worden geplaatst.

Bij het besluit ten aanzien van de aanleg van een verbinding vanaf de Aengwirdeweg via de Omweg naar de Leeuwarderstraatweg, is het volgende overwogen:

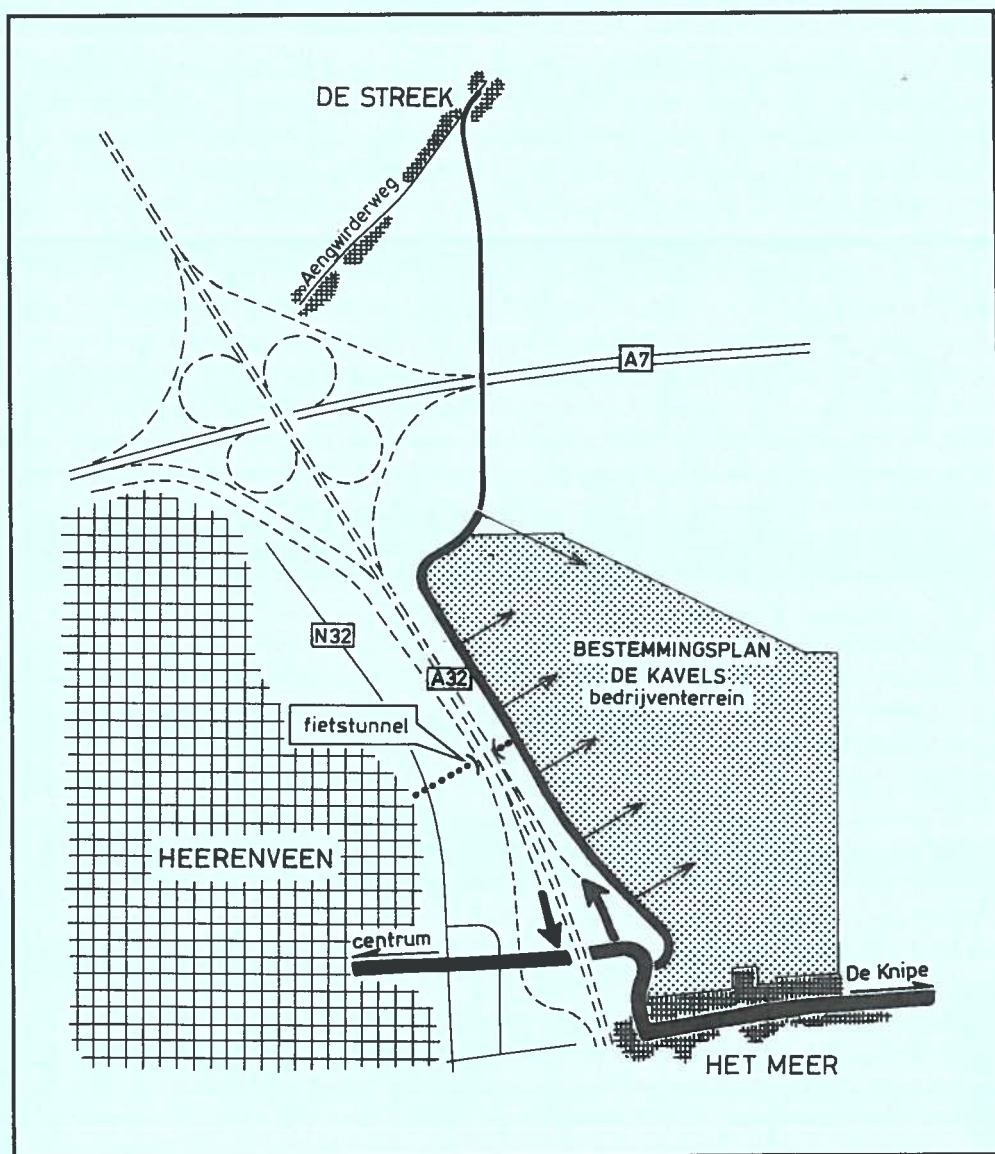
- de fietsverbinding zal een kortsluiting betekenen voor het gebied Heerenveen-Noord (ten noorden van de Dubbele Regel / Schans) en het gebied van de Leeuwarderstraatweg;
- daarnaast kan ze een functie hebben voor fietsers naar het industrieterrein Kanaal, het Businesspark en het noordelijk deel van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

Er is gekozen voor een route via de Omweg, waarbij de A32 en de noord-oostelijke en noordwestelijke lus moeten worden gekruist door middel van fietstunnels.

In het bestemmingsplan Rijksweg 32 – Noord is voor deze verbinding de planologische ruimte gereserveerd.

3. 4. Functies van de verbinding

De verbindingsweg De Streek / Het Meer zal vanuit verkeerskundig oogpunt gezien een drietal functies krijgen; vanuit het zuiden gerekend gaat het om de volgende weggedeeltes (figuur 2 geeft dit weer) ⁴⁾:



Figuur 2: De ontsluitingsstructuur

4) Het betreft hier een figuur die mede is afgestemd op de ontsluitingsstructuur zoals deze is voorzien in het bestemmingsplan De Kavels, dat de gemeenteraad bij besluit van 31 augustus 1992 heeft vastgesteld.

- het eerste drukke deel loopt vanaf Het Meer als verbinding met de plaats Heerenveen (ook vanuit De Knipe).
Het betreft hier de verbinding met de te verlengen K.R. Poststraat die onder de A32 zal komen door te lopen. Aan de oostzijde komt vervolgens eveneens een oprit naar de A32;
- het tweede langs deel ligt langs het bedrijventerrein De Kavels en wordt tevens de hoofdontsluiting van dit bedrijventerrein.
Op deze hoofdontsluiting sluit een patroon van interne ontsluitingswegen aan. Het gaat hier om een mogelijke indeling; op basis van de exacte terreinuitgifte kan deze nog nader worden verfijnd;
- het laatste deel loopt vanaf de Mobilisatieweg naar De Streek en krijgt een ontsluitingsfunctie voor de hier gelegen dorpen.

Inmiddels is, vooruitlopend op het bestemmingsplan en ter ontsluiting van de eerste gedeelten van het bedrijventerrein De Kavels, de K.R. Poststraat oostelijk van de Voormeerweg doorgetrokken (de Voormeerweg is de huidige aansluiting op de N32). Daar gaat de K.R. Poststraat over in een nieuw aangelegde verbinding (Mercurius).

4. TRACE-BESCHRIJVING

Uitgaande van de beleidskeuze voor de aanleg van een verbindingsweg (in het vorige hoofdstuk weergegeven), is de vraag van belang op welke wijze het tracé het beste vorm zou kunnen krijgen. Na afweging van de betrokken belangen is gekozen voor een tracé dat de basis is voor de regeling in dit bestemmingsplan.

In dit hoofdstuk wordt een toelichting gegeven op het ontwerp voor het tracé. Vooraf kan worden aangegeven, dat de juridische regeling van dit bestemmingsplan zich niet uitspreekt over de precieze verkeerskundige oplossingen. De regeling biedt mogelijkheden (binnen het gebied dat hiervoor is bestemd op de plankaart) om de verkeerskundige uitwerking af te stemmen op de technische eisen.

Ondanks een ruime bestemming, zijn al een aantal uitgangspunten ten aanzien van de ligging van de verbindingsweg duidelijk.

Gezien de functiegradatie die eerder in hoofdstuk 3.4 is onderscheiden, zal de breedte van de rijbaan van de weg verschillen:

- het noordelijk deel, dat alleen een lokaal-ontsluitende functie heeft, krijgt een breedte van 5,00 m. De A7 wordt hier gepasseerd door middel van een viaduct;
- dat deel dat tevens het bedrijventerrein De Kavels zal verbinden met het hoofdwegennet, krijgt een breedte van 7,00 m;
- het meest zuidelijke deel dat aansluit op Het Meer, krijgt een breedte van 7,00 m.

Het fietspad dat langs de weg is voorzien, krijgt een breedte van 3,50 m.

5. PLANOLOGISCHE ASPECTEN

5. 1. Landbouwkundige aspecten

De gronden waarop de weg is geprojecteerd, worden merendeels agrarisch gebruikt. Ze worden gebruikt ten behoeve van enkele veehouderijbedrijven. De voor de aanleg benodigde landbouwgrond wordt aangekocht. Ten behoeve hiervan zijn Rijkswaterstaat en de gemeente met de betrokken grondeigenaren in overleg getreden, nog vóór de officiële bestemmingsplanprocedure.

Het tracé van de verbindingsweg is dusdanig gekozen, dat alleen onbebouwde agrarische grond hoeft te worden aangekocht. De bouwpercelen zelf (met de agrarische bedrijfsbebouwing) blijven ongemoeid.

Er zal tengevolge van de aanleg van de nieuwe verbindingsweg één agrarisch bedrijf komen te liggen tussen de A32 en de verbinding naar De Streek. Er zullen evenwel zodanige voorzieningen worden getroffen, dat dit agrarisch bedrijf zijn gronden op een goede manier kan blijven bereiken.

5. 2. Aspecten van natuur en landschap

De gronden waarop de verbindingsweg is geprojecteerd, bevatten geen bijzondere natuurwetenschappelijke en/of landschappelijke waarden. Het is een open, grootschalig gebied, incidenteel afgewisseld met beplantingsgroepen⁵⁾. Ten gevolge van ontwikkelingen in de tweede helft van de jaren tachtig, is in het landschap inmiddels de plaats zichtbaar geworden waar de nieuwe verbindingsweg naar De Streek moet komen. Door grondaankopen in het kader van het eerdere plan van 1985 is het agrarisch gebied ter plaatse inmiddels zodanig ingericht (beloop van sloten, begrenzing van percelen), dat het toekomstige beloop al zichtbaar is geworden. Eén en ander geldt althans het noordelijk plandeel.

5. 3. Milieu-hygiëne (geluidhinder)

De Wet geluidhinder (Wgh) schrijft voor, dat bij het opstellen van bestemmingsplannen het geluidaspect dient te worden betrokken.

Op grond van de Wet geluidhinder geldt algemeen dat alle wegen een geluidzone hebben. De breedte van de zone is afhankelijk van de ligging van een weg in stedelijk of buitenstedelijk gebied en van het aantal rijstroken.

Wegen binnen een woonerf of wegen waarvoor een maximum-snelheid van 30 km per uur geldt, hebben geen zone. Sinds 1 maart 1993 geldt dat ook voor wegen waarvan op grond van een door de raad vastgestelde verkeersgeluidniveaukaart vaststaat dat de geluidbelasting op 10 meter uit de as van de meest nabijgelegen rijstrook 50 dB(A) of minder bedraagt. Indien daartoe een raadsbesluit is genomen, kent de wet een overgangsregeling van 2 jaar.

Ten aanzien van de akoestische gevolgen van de verbindingsweg is nader akoestisch onderzoek verricht.

5) Zie bestemmingsplan Buitengebied en Streekplan Friesland.

Dit is in bijlage 1 bij de toelichting opgenomen.

Hieruit vallen voor de aansluiting van de nieuwe weg op Het Meer de volgende conclusies te trekken:

- om te kunnen voldoen aan de wettelijke voorkeursgrenswaarden, zullen in eerste instantie afschermende maatregelen noodzakelijk zijn voor de bebouwing aan de westzijde van de noordelijke oprit vanaf Het Meer. De afschermende voorziening zal in de vorm van een geluidwal worden gemaakt. De aanleg is juridisch mogelijk binnen de bestemming "Verkeersdoeleinden" in dit plan;
- voor de bebouwing aan de zuidzijde van Het Meer en de oostzijde van de verbindingsweg, zou het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen bezwaren van landschappelijk, stedenbouwkundige, verkeerskundige en financiële aard oproepen. Vanwege deze bezwaren kunnen Gedeputeerde Staten op verzoek van de gemeente een hogere waarde vaststellen tot maximaal 5 dB(A) boven de huidige geluidbelasting, indien deze minder is dan, of gelijk is aan, 55 dB(A). Voor huidige geluidbelastingen meer dan 55 dB(A) geldt een andere procedure.
Bijlage 1 bij deze toelichting geeft meer toegespitste informatie;
- bedrijfswoningen op het aangrenzende bedrijventerrein De Kavels zijn in het bestemmingsplan voor dat gebied gekoppeld aan een afzonderlijke vrijstellingsprocedure. Daarin is als criterium opgenomen, dat de geluidbelasting van bedrijfswoningen niet hoger zal zijn dan de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde of een verkregen hogere grenswaarde.

De situatie van de woningen nabij de Mobilisatieweg en bij de aansluiting op de Aengwilderweg geeft akoestisch gezien geen problemen, zoals bijlage 1 bij deze toelichting aantoont.

5. 4. Wonen

Binnen het gebied waarop dit bestemmingsplan betrekking heeft, komen enkele panden voor, die in de nieuwe situatie zullen moeten verdwijnen:

- een tweetal woningen bij de aansluiting van de weg op Het Meer;
- een tweetal woningen en een boerderij aan de Mobilisatieweg in verband met de ligging van de verbindingsweg naar De Streek, alsmede wegen de werkzaamheden verbonden met de A32.

De panden zullen door het Rijk, respectievelijk de gemeente, worden aangekocht.

5. 5. Overige aspecten

Binnen het plangebied liggen een aantal leidingen van nutsbedrijven. Waar dat nodig is, zal met de nutsbedrijven worden overlegd over de consequenties van de uitvoering van het bestemmingsplan.

Dat kan leiden tot een aanpassing of omlegging van tracé-gedeeltes, daar waar dat technisch noodzakelijk is. In het algemeen bestaan er namelijk tussen de wegbeheerder en de nutsbedrijven publiekrechtelijke overeenkomsten. Gelet hierop en met het oog op het karakter van het bestemmingsplan, is het niet noodzakelijk om de nutsleidingen apart te bestemmen. Meer in het bijzonder kan nog het volgende worden opgemerkt. Vlak bij het aansluitpunt van de nieuwe verbindingsweg met de Mobilisatieweg, ligt een hogedruk-aardgastransportleiding. Deze leiding kruist voor een klein deel ook het geprojecteerde bedrijventerrein De Kavels. In het kader van dat bestemmingsplan is aangekondigd dat deze leiding wellicht enigszins zal worden omgelegd. Indien dat op termijn nodig blijkt, zal tevens de relatie met het voorliggende bestemmingsplan in acht worden genomen.

Aan de noordzijde van de Mobilisatieweg ligt verder een hoofdleiding van de NV Waterleiding Friesland. Er zal in overleg met het waterleidingbedrijf op technisch niveau nagegaan worden in hoeverre er een noodzaak is om deze leiding om te leggen.

Ten slotte loopt er over een deel van het geprojecteerde tracé een hoogspanningsleiding. Deze is in de bestemming "Verkeersdoeleinden" met een aanduiding geregeld; binnen deze bestemming zijn geen gebouwen toegestaan die beperkingen voor de hoogspanningsleiding opleveren.

6. REGELING IN HET BESTEMMINGSPLAN

6. 1. Huidige planologische regeling

Voor het gebied waarop de nieuwe verbindingsweg is geprojecteerd, geldt deels nog het bestemmingsplan "Rijksweg 32, Gedeelte Heerenveen" uit 1985, dat door Gedeputeerde Staten werd goedgekeurd bij besluit van 26 juni 1986. Voor een deel geldt verder een agrarische bestemming uit het bestemmingsplan Buitengebied 1980, dat (met uitzondering van een aantal aspecten) onherroepelijk werd na Koninklijk Besluit van 14 augustus 1987.

Omdat de geldende regelingen onvoldoende voorzien in de aanleg van de nieuwe verbindingsweg, is deze thans integraal in het voorliggende bestemmingsplan opgenomen.

6. 2. Uitgangspunten nieuwe regeling

In de regeling in het bestemmingsplan is gewerkt met één (globale) bestemming "Verkeersdoeleinden". Deze legt niet de exacte verkeerstechnische indeling vast. Wel is, om te voldoen aan hetgeen is bepaald vanuit de Wet geluidhinder, een aantal dwarsprofielen op de onderscheiden wegvakken opgenomen. Voor het overige zijn binnen de bestemming "Verkeersdoeleinden" alle benodigde verkeersvoorzieningen opgenomen.

Binnen de bestemming "Verkeersdoeleinden" is tevens rekening gehouden met de te realiseren groen- en waterstructuur tussen de nieuwe verbindingsweg en het bedrijventerrein De Kavels. De groenvoorzieningen die hier in combinatie met de waterpartij aangelegd worden, zullen (zo is de bedoeling) een transparant karakter krijgen met het oog op de realisering van een zichtzone vanaf de toekomstige A32 op het bedrijventerrein De Kavels.

6. 3. Juridische regeling

Qua begrenzing sluit het bestemmingsplan aan bij de volgende regelingen:

zuidwestzijde:

- het bestemmingsplan Rijksweg 32 (1985) inclusief de uitwerking en de partiële herziening daarvan (voor het zuidelijke deel) die begin 1994 in procedure zijn gebracht;

noordzijde:

- het bestemmingsplan voor het noordelijke deel van de A32 (klaverblad) dat door middel van een integrale herziening wordt geregeld (eveneens begin 1994 in procedure);
- het bestemmingsplan De Kavels (vastgesteld door de raad bij besluit van 31 augustus 1992);

en overigens:

- het bestemmingsplan Buitengebied, dat in 1987 onherroepelijk is geworden na afkoming van een Koninklijk Besluit ⁶⁾.

6) De gemeente heeft ter aanpassing aan het Koninklijk besluit een correctieve en partiële herziening in voorbereiding genomen.

7. UITVOERBAARHEIDSASPECTEN

7. 1. Economische uitvoerbaarheid

De financiering van de verbindingsweg is een zaak voor zowel het Rijk als de gemeente. Het Rijk is verantwoordelijk voor een tracé als vervanging van de aansluiting op de rotonde. Daarnaast zitten er een aantal specifieke gemeentelijke aspecten in het plan, waar de gemeente dan ook financieel gezien mede verantwoordelijk voor is.

Gemeentelijk speelt daarin ook de meervoudige functie mee, onder andere wegens de ontsluiting van het bedrijventerrein De Kavels. De meerkosten die verbonden zijn op een daarop afgestemde uitvoering (breedte van 7 meter), zijn in de exploitatie-opzet van het bedrijventerrein De Kavels ingebracht.

7. 2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Bij de besluitvorming over het Verkeersstructuurplan is ook het verbindingstracé zoals thans aan de orde, onderwerp van reactie vanuit de bevolking geweest. Naar aanleiding van een motie van de raad is de tracé-keuze voor een verbinding vanuit De Streek nader onderzocht, zoals in hoofdstuk 4 van deze toelichting al is aangegeven. Vanuit de bevolking bestond in overwegende mate voorkeur voor het tracé, zoals dat thans met dit bestemmingsplan wordt geregeld.

8. INSPRAAK EN OVERLEG

8. 1. Inspraak

Over het voorontwerp van dit bestemmingsplan heeft voorts op 21 januari 1993 een Inspraakavond plaatsgehad. Het verslag van de Inspraakbijeenkomst is in bijlage 2 aan dit plan toegevoegd. Het gemeentelijk standpunt op de vragen is eveneens in het verslag opgenomen. Onder verwijzing naar bijlage 2 en naar de planuitgangspunten, is de gemeente samengevat van mening dat het bestemmingsplan voor de verbindingsweg gehandhaafd dient te worden. Wel kan hierbij inmiddels aangetekend worden dat, in het kader van de besluitvorming over de planologische regeling voor de A32, besloten is om alsnog rekening te houden met de aanleg van een verbinding voor langzaam verkeer vanaf de Aengwilderweg via de Omweg naar de Leeuwarderstraatweg.

8. 2. Overleg

In het kader van het Overleg zoals bedoeld in artikel 10 Bro, is het voorontwerp van het bestemmingsplan voorgelegd aan:

1. de provinciale Commissie van Overleg waarin vertegenwoordigd zijn:
 - de Hoofdgroep Ruimte en Milieu van de provincie Friesland;
 - de Hoofdgroep Wegen en Kanalen van de provincie Friesland;
 - de Directie Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie van het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij;
 - het Rijksconsulentschap voor Economische Zaken in de provincie Friesland;
 - de Dienst Rijkswaterstaat van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat;
 - de Regionale Inspectie voor de Volksgezondheid (milieuhygiëne) voor de provincies Friesland, Groningen en Drenthe;
 - de Inspectie Ruimtelijke Ordening, regio Noord;
 - de Dienst Volkshuisvesting in de provincie Friesland;
2. het Ministerie van Defensie, directie Noord-Nederland, afdeling Ruimtelijke Ordening;
3. de NV Provinciaal Energiebedrijf Friesland;
4. de NV Waterleiding Friesland;
5. de NV Nederlandse Gasunie.

De ingekomen reacties zijn in bijlage 3 bij de toelichting aan het plan toegevoegd.

Ad 1. De Commissie van Overleg

De Commissie van Overleg reageerde bij brief van 21 april 1993, kenmerk RO/93-4801.

De opmerkingen van de Commissie zijn ingedeeld in drie categorieën met een afnemend "gewicht", waarbij categorie I de "Harde standpunten", categorie II de "Overleg- en discussiepunten", en categorie III de "Kwaliteitspunten" zijn.

Opmerkingen categorie 2

De Commissie gaat in op de indeling van het dwarsprofiel voor het zuidelijke deel van de weg.

Reactie: Toelichting en plankaart zijn wat dit punt betreft op elkaar afgestemd. Daarbij is gebruik gemaakt van tekeningen voor de weg van Rijkswaterstaat.
Overigens wordt op de plaats waar het dwarsprofiel is genomen (ter plaatse van de aansluiting op Het Meer) voorzien in de aanleg van middengeleiders. De totale breedte van de weg is op dat punt dan ook ruim 8 meter.

De Commissie vraagt verder naar de uitkomsten van het akoestisch onderzoek en wijst op de relatie met het akoestisch onderzoek voor de A32.

Reactie: De resultaten van het akoestisch onderzoek met betrekking tot de verbindingsweg zijn als bijlage 1 bij deze toelichting gevoegd.

Opmerkingen categorie 3

De Commissie vraagt de economische uitvoerbaarheid van het plan te onderbouwen met enig cijfermateriaal.

Reactie: Het gemeentebestuur is van oordeel dat het plan op dit punt voldoende duidelijkheid bevat. De weg wordt aangelegd door Rijkswaterstaat. De gemeente heeft enige extra breedte gevraagd ten behoeve van de ontsluiting van het bedrijventerrein De Kavels. Het gaat hier om een verbreding van 2 meter van het betreffende deel van het tracé. De hiervoor door de gemeente in te brengen kosten zijn verwerkt in de exploitatie van het bedrijventerrein.

De Commissie vindt de formulering "... in geringe mate wordt aangepast ..." onvoldoende objectief begrensd.

Reactie: Het betreft hier een gebruikelijke bepaling, die reeds in meerdere (ook goedgekeurde) plannen is toegepast. Bovendien is deze vrijstellingsbepaling slechts gericht op het toelaten van kleine grenscorrecties in verband met de verkeersveiligheid.

Ad 2. het Ministerie van Defensie, directie Noord-Nederland, afdeling Ruimtelijke Ordening

Geen opmerkingen.

- Ad 3.** de NV Provinciaal Energiebedrijf Friesland
Ad 4. de NV Waterleiding Friesland
Ad 5. de NV Nederlandse Gasunie

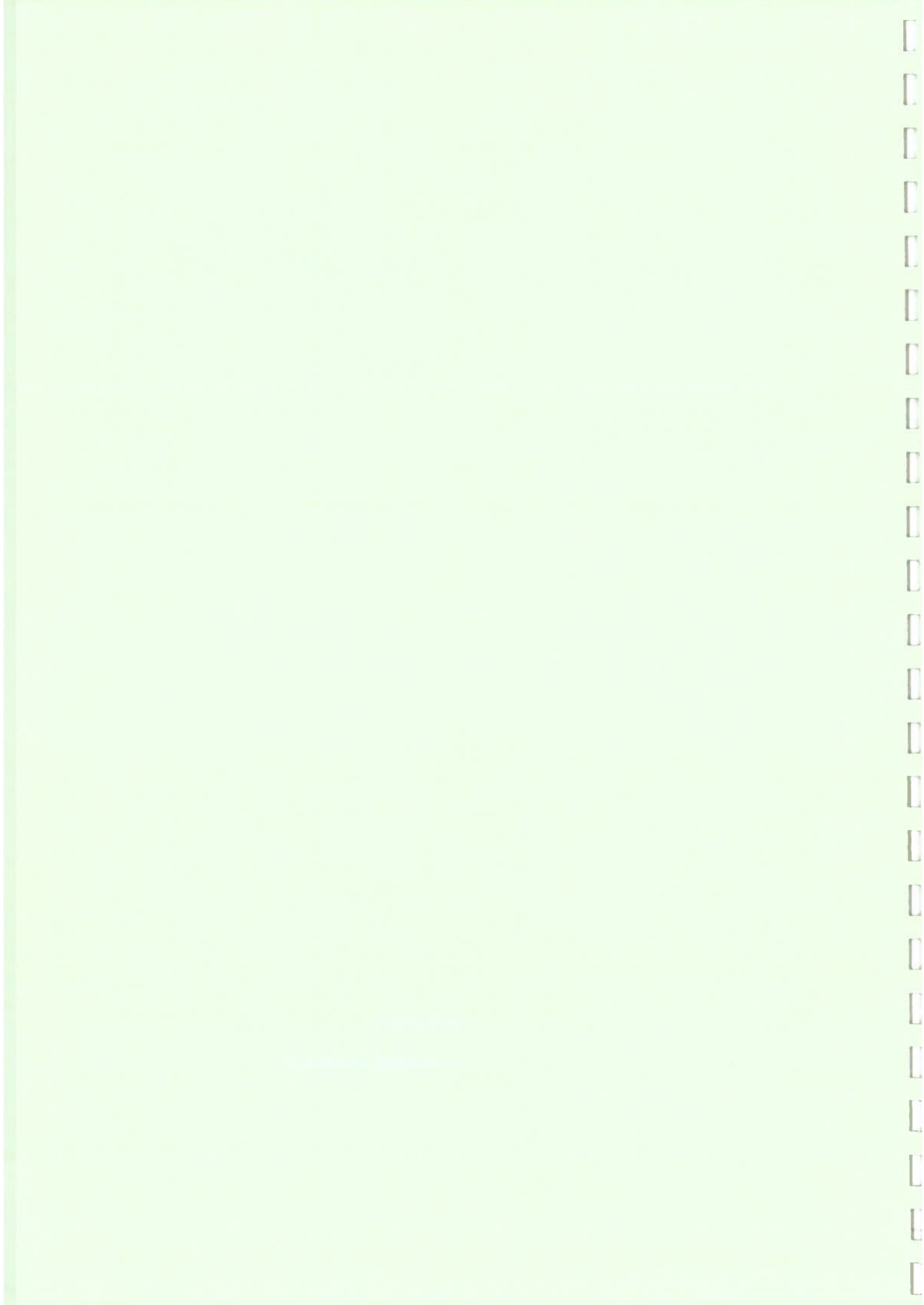
Van de nutsbedrijven wijzen de NV Gasunie en de NV Waterleiding Friesland erop dat tengevolge van de nieuwe wegenstructuur wijzigingen in het leiding-net noodzakelijk zijn.

Reactie: Er vindt overleg plaats tussen de beheerders van de leidingen (de NV Waterleiding Friesland en de NV Nederlandse Gasunie), Rijkswaterstaat en de gemeente Heerenveen, over een noodzakelijke verlegging van de belangrijke leidingen. Uitgangspunt blijft een bundeling met de nieuwe wegenstructuur. Ook vindt overigens overleg plaats over de wijzigingen van leidingtracés. In het algemeen bestaat er ter bescherming van belangen van de leidingtracés een privaatrechtelijke overeenkomst tussen de wegbeheerder en de nutsbedrijven. Gelet hierop én met het oog op het karakter van het bestemming in dit plan (verkeersbestemming) wordt het niet noodzakelijk geacht de nutsleidingen afzonderlijk te regelen.

===

BIJLAGE 1

Akoestisch onderzoek



AKOESTISCH ONDERZOEK VERBINDINGSWEG DE STREEK / HET MEER

De verbindingswegen tussen de Aengwirderweg en Het Meer zijn voor wat betreft de verwachte verkeersintensiteit te onderscheiden in een aantal gedeelten. Voor het meest noordelijke gedeelte, in de omgeving van de Aengwirderweg, wordt een afname van de hoeveelheid verkeer verwacht. Voor het meest zuidelijke gedeelte echter, wordt een toename verwacht. Deze toename is het gevolg van de verkeersaantrekkende werking van het nieuwe industrieterrein "De Kavels" en van de halve aansluiting die de K.R. Poststraat zal krijgen op de nieuwe Rijksweg 32.

Vanwege de grote verschillen met de huidige belasting en vanwege het verschil in rijsnelheid, is in dit hoofdstuk zowel de beginsituatie (1993) als de eindsituatie (2007) aangegeven. Dit is wel langer dan de planperiode van 10 jaar, maar geeft op zich een beter inzicht in de te verwachten verkeerskundige ontwikkelingen.

Per wegvak zijn de intensiteiten en de rijsnelheden opgenomen, alsmede de bijbehorende zonebreedte, aangegeven door de 50, 55, en 60 dB(A)-lijnen. Deze intensiteiten zijn ontleend aan het rapport "Wegvakbelastingen in Heerenveen en omgeving" van Hofstra Verkeersadviseurs BV te Groningen van april 1992. Dit rapport is gemaakt ten behoeve van het akoestisch onderzoek ten behoeve van Rijksweg 32.

Bepaling van de geluidzones:

*** Aengwirderweg:**

In 1993 was de intensiteit 1667 motorvoertuigen per etmaal en de rijsnelheid 80 km/uur. In verband met de aanleg van het klaverblad RW 32 / RW 7 zal de Aengwirderweg in 1995 van de rotonde worden afgesloten. De verkeersstroom zal dan via de verbindingsweg De Streek – Het Meer gaan lopen. Na voltooiing van de Rijksweg zal een deel van het verkeer via Spitsendijk gaan rijden, waardoor de intensiteit op de Aengwirderweg met 40% zal afnemen tot 949 mvt/etm. in 2007. Bovendien zal de rijsnelheid tegen die tijd worden verlaagd naar 50 km/uur.

Type wegdek is DAB (dicht asfalt beton).

belasting in 1993 : 1667 mvt/etm, snelheid 80 km/uur.
50/55/60 dB(A)-lijn op 28, 12 en 4 mtr.

belasting in 2007 : 949 mvt/etm, snelheid 80 km/uur.
50/55/60 dB(A)-lijn op 18, 7 en 3 mtr.

belasting in 2007 : 949 mvt/etm, snelheid 50 km/uur.
50/55/60 dB(A)-lijn op 9, 3 en 1 mtr.

*** Gedeelte Aengwirderweg – Mobilisatieweg:**

Wanneer de Aengwirderweg wordt afgesloten, zal het verkeer zich gaan afwikkelen via de nieuwe verbindingsweg. De te verwachten intensiteiten zijn dan ook gelijk aan die van de Aengwirderweg. Ook hier zal de rijsnelheid in de toekomst worden verlaagd.

Type wegdek is DAB (dicht asfalt beton).

belasting na aanleg : 1667 mvt/etm, snelheid 80 km/uur.

50/55/60 dB(A)–lijn op 28, 12 en 4 mtr.

belasting in 2007 : 949 mvt/etm, snelheid 50 km/uur.

50/55/60 dB(A)–lijn op 9, 3 en 1 mtr.

*** Mercurius:**

(gedeelte tussen Mobilisatieweg en K.R. Poststraat)

Dit is het gedeelte van de weg dat als ontsluitingsweg voor het industrieterrein "De Kavels" gaat fungeren. Een gedeelte van deze weg is nu al aangelegd en heeft de naam Mercurius gekregen. Ook is er al een zijstraat: Venus.

Hieraan is onder andere het distributiecentrum van Nieuwe Weme gevestigd. Na aanleg van dit wegvak zal dit eerst alleen voor het bestemmingsverkeer richting De Streek en Mobilisatieweg worden gebruikt.

Naarmate het bedrijfsterrein "De Kavels" zich verder zal ontwikkelen, zullen de verkeersintensiteiten uitgroeien.

Type wegdek is DAB (dicht asfalt beton).

belasting na aanleg : 1667 mvt/etm, snelheid 80 km/uur.

50/55/60 dB(A)–lijn op 28, 12 en 4 mtr.

belasting noordelijk gedeelte in 2007 : 2099 mvt/etm, snelheid 50 km/uur.

50/55/60 dB(A)–lijn op 22, 9 en 3 mtr.

belasting midden–gedeelte in 2007 : 3427 mvt/etm, snelheid 50 km/uur.

50/55/60 dB(A)–lijn op 24, 10 en 4 mtr.

belasting zuidelijk gedeelte (tussen Venus en K.R. Poststraat)

in 2007 : 5427 mvt/etm, snelheid 50 km/uur.

50/55/60 dB(A)–lijn op 33, 14 en 5 mtr.

*** K.R. Poststraat:**

(gedeelte tussen Mercurius en Het Meer)

Direct na aanleg zal deze weg in ieder geval het bestemmingsverkeer ter plaatse moeten opvangen. Ingeschat wordt dat deze in dezelfde orde van grootte als de huidige belasting van de Aengwirderweg zal liggen.

Na de aanleg van Rijksweg 32 krijgt deze weg een veel zwaardere functie en zal de intensiteit toenemen tot 8372 mvt/etm.

Type wegdek is SMA (steen mastiek asfalt).

Dit geeft een reductie van 1,4 dB(A) ten opzichte van DAB.

belasting na aanleg : 1667 mvt/etm, snelheid 50 km/uur.

50/55/60 dB(A)-lijn op 14, 5 en 2 mtr.

belasting in 2007 : 8372 mvt/etm, snelheid 50 km/uur.

50/55/60 dB(A)-lijn op 45, 20 en 8 mtr.

In het geval dat de zonebreedte kleiner is dan 10 meter, wordt door burgemeester en wethouders van Heerenveen vrijstelling van de zoneplicht (zoals bedoeld in art. 74, derde lid van de Wet geluidhinder), gegeven.

Bepaling van de geluidbelasting op woningen:

Binnen de zone's van bovengenoemde wegen bevinden zich enkele woningen. Hiervoor is de huidige én de in 2007 te verwachten geluidbelasting vanwege de aan te leggen weg berekend.

*** Aengwirderweg 56:**

De geluidbelasting op de gevel van de woning Aengwirderweg 56 bedroeg in 1993 na een aftrek van 3 dB(A) ingevolge artikel 103 van de Wet geluidhinder, $54,0 - 3 = 51$ dB(A). Uitgegaan is van 1667 mvt/etm en een snelheid van 80 km/uur.

In 2007 zal de intensiteit zijn teruggelopen tot 949 mvt/etm. De geluidbelasting is hierdoor dan $51,5 - 3 = 48$ dB(A). Als de rijsnelheid wordt terug gebracht naar 50 km/uur, zal de geluidbelasting $49,3 - 5 = 44$ dB(A) bedragen. De aftrek ingevolge artikel 103 van de Wet geluidhinder bedraagt hier 5 dB(A) in verband met de lagere snelheid.

*** Mobilisatieweg 1 t/m 5:**

Deze woningen moeten worden aangekocht in het kader van de aanleg van Rijksweg 32. Er hoeven dus geen berekeningen te worden uitgevoerd.

*** Mobilisatieweg 7:**

Nadat de weg is aangelegd, zal de te verwachten intensiteit in 2007 bij een rijsnelheid van 50 km/uur, 2099 mvt/etm bedragen. De geluidbelasting op de gevel van de woning Mobilisatieweg 7 bedraagt dan $49,9 - 5 = 45$ dB(A).

*** Het Meer 71 en 73:**

Ook deze woningen moeten worden aangekocht in het kader van de verlenging van de K.R. Poststraat.

Er hoeven hier dus geen berekeningen te worden uitgevoerd.

*** Overige woningen Het Meer:**

Deze woningen krijgen ten gevolge van de aanleg van de K.R. Poststraat een geluidbelasting op de gevels tot maximaal 61 dB(A). Tussen de weg en de woning aan Het Meer 67 zal een 100 meter lange en 2 meter hoge geluidwal worden aangelegd. Uitgegaan is van een intensiteit van 8372 mvt/etm, toepassing van SMA en een rijsnelheid van 50 km/uur. Voor een deel van deze woningen zal bij Gedeputeerde Staten van Friesland een hogere waarde worden aangevraagd.

Zie voor de exacte geluidbelasting de bijgevoegde tabel.

*** Bedrijfswoningen bedrijventerrein De Kavels:**

Gaat het bij de bepaling van de bovenstaande situaties om de effecten op bestaande woningen, daarnaast zal bij de eventuele bouw van nieuwe woningen tevens rekening moeten worden gehouden met geluidcontouren.

Langs het zuidelijk deel van de verbindingsweg (Mercurius) wordt het bedrijventerrein De Kavels ontwikkeld. Het daarvoor gemaakte bestemmingsplan (door de raad bij besluit van 31 augustus 1992 vastgesteld) bevat een regeling voor dienstwoningen.

Daarbij is uitdrukkelijk rekening gehouden met de akoestische consequenties van de verbindingsweg. In de toelichting op genoemd plan is het volgende beleidsuitgangspunt opgenomen:

"Ingeval er geluidgevoelige gebouwen zullen worden gebouwd (i.c. bedrijfswoningen), dan is dat pas mogelijk na verlening van een vrijstelling (artikel 4, lid D). Criterium voor de verlening van die vrijstelling is, dat voldaan wordt aan de wettelijke bepalingen aangaande de geluidhinder.

In het kader van een eventueel vrijstellingsverzoek zal een nader akoestisch onderzoek plaatsvinden.

Deze werkwijze is overeenkomstig de provinciale circulaire over de toepassing van de Wet geluidhinder van april 1991."

Deze regeling is inmiddels ook goedgekeurd.

===

Tabel: Berekende geluidbelastingen op woningen aan Het Meer (situatie 2007 met toepassing SMA en 50 km/u).

Adres Het Meer nr.	Punt nr.	Het Meer 1986	Het Meer 1994	Het Meer 2007	K.R. Poststr. 2007	Het Meer + Poststraat 2007	Rijksweg 2007
32	1	56,2	57,1	-	-	-	<u>52,4</u>
32	2	61,1	61,9	46,5	45,4	49,0	49,6
34	3	61,2	62,0	47,6	46,9	50,2	49,1
36	4	61,3	62,2	58,9	48,6	51,8	49,0
36	5	54,3	52,6	42,3	44,8	46,8	39,5
38	6	53,1	51,1	40,3	43,0	44,9	49,4
38	7	61,1	61,7	51,2	50,9	54,1	48,8
40	8	61,1	61,8	51,5	52,0	54,8	48,6
40	9	55,9	56,7	49,2	52,4	54,1	47,1
42	10	58,1	59,0	-	32,7	32,7	<u>51,9</u>
42	11	62,0	62,5	56,7	55,9	59,3	50,3
46	12	54,7	55,6	51,0	51,0	54,0	<u>52,0</u>
46	13	59,7	60,6	57,8	52,9	58,3	50,2
48/50	14	58,5	59,4	55,4	52,2	57,1	<u>51,3</u>
48/50	15	62,4	62,6	60,5	52,2	61,1	<u>50,8</u>
48/50	16	51,1	52,0	43,0	43,4	46,2	49,4
52	17	57,4	58,3	55,8	46,0	56,2	<u>50,6</u>
52	18	61,9	62,8	60,1	49,6	60,4	49,6
54	19	54,7	55,6	53,0	40,4	53,3	<u>51,6</u>
54	20	61,3	62,2	59,5	49,0	59,9	48,4
56	21	60,8	61,7	58,9	48,1	59,3	47,7
81	22	59,5	60,4	57,6	45,5	57,9	47,6
77	23	60,6	61,5	58,6	46,7	58,9	47,2
77	24	57,3	58,2	54,8	50,0	56,0	47,8
75	25	58,7	59,6	55,9	52,1	57,4	48,4
75	26	54,9	55,0	50,0	56,7	<u>57,5</u>	<u>52,6</u>
67/69	27	51,3	52,2	48,4	51,4	<u>53,2</u>	37,3
67/69	28	60,2	61,1	50,7	48,1	52,6	49,1
65	29	59,7	60,6	47,7	43,6	49,2	50,4
65	30	53,7	54,7	32,6	31,5	35,1	<u>53,1</u>
63	31	60,0	61,0	45,4	42,1	47,1	<u>51,6</u>
61	32	59,6	60,5	44,5	40,0	45,8	<u>52,0</u>
61	33	54,5	56,9	-	-	-	<u>54,9</u>

Date		Description		Amount	
1900	Jan 1	Balance		100.00	
1900	Jan 15	Received from John Doe		50.00	
1900	Feb 1	Received from Jane Smith		25.00	
1900	Feb 15	Received from Mr. Brown		75.00	
1900	Mar 1	Received from Mrs. White		30.00	
1900	Mar 15	Received from Mr. Green		40.00	
1900	Apr 1	Received from Mr. Black		60.00	
1900	Apr 15	Received from Mr. Grey		20.00	
1900	May 1	Received from Mr. Blue		80.00	
1900	May 15	Received from Mr. Yellow		15.00	
1900	Jun 1	Received from Mr. Purple		90.00	
1900	Jun 15	Received from Mr. Pink		35.00	
1900	Jul 1	Received from Mr. Orange		55.00	
1900	Jul 15	Received from Mr. Red		45.00	
1900	Aug 1	Received from Mr. Brown		65.00	
1900	Aug 15	Received from Mr. Green		25.00	
1900	Sep 1	Received from Mr. Blue		75.00	
1900	Sep 15	Received from Mr. Yellow		10.00	
1900	Oct 1	Received from Mr. Purple		85.00	
1900	Oct 15	Received from Mr. Pink		30.00	
1900	Nov 1	Received from Mr. Orange		50.00	
1900	Nov 15	Received from Mr. Red		40.00	
1900	Dec 1	Received from Mr. Brown		60.00	
1900	Dec 15	Received from Mr. Green		20.00	
1900	Total			1000.00	

Bijlage 1: Gegevens akoestisch onderzoek

Aengwilderweg 56 (belasting in 2007)

VERKEERSGEGEVENS

SOORT WEGDEK W

1.

MOTORRIJWIELEN

ZICHTHOEK

0. Q
80. V

127. GR

LICHT MOTORVOERTUIG

KRUISPUNT

61. Q
80. V

N.V.T.

MIDDELZWAAR VOERTUIG

UITVOER BEREKENING

4. Q
80. V

ZWAAR MOTORVOERTUIG

EMISSIEGETAL E

1. Q
80. V

68.8

R

LA EQUIVALENT

24.0 M

51.5 dB(A)

H W

artikel 103 - 3

4.5 M

48 dB(A)

===

H WEG

0. M

F OBJ

0.3

B

0.8

Angwirderweg 56 (belasting in 2007)VERKEERSGEGEVENS

MOTORRIJWIELEN

0. Q
50. V

LICHT MOTORVOERTUIG

61. Q
50. V

MIDDELZWAAR VOERTUIG

4. Q
50. V

ZWAAR MOTORVOERTUIG

1. Q
50. V

R

24.0 M

H W

4.5 M

H WEG

0. M

F OBJ

0.3

B

0.8

SOORT WEGDEK W

1.

ZICHTHOEK

127. GR

KRUISPUNT

N.V.T.

UITVOER BEREKENING

EMISSIEGETAL E

66.6

LA EQUIVALENT

49.3 dB(A)

artikel 103 - 5

44 dB(A)
===

Mobilisatieweg 7 (belasting in 2007)VERKEERSGEGEVENS

SOORT WEGDEK W

1.

MOTORRIJWIELEN

ZICHTHOEK

0.	Q
50.	V

90. GR

LICHT MOTORVOERTUIG

KRUISPUNT

127.	Q
50.	V

N.V.T.

MIDDELZWAAR VOERTUIG

UITVOER BEREKENING

15.	Q
50.	V

ZWAAR MOTORVOERTUIG

EMISSIEGETAL E

5.	Q
50.	V

71,9

R

LA EQUIVALENT

40.0	M
------	---

49,9 dB(A)

H W

artikel 103 - 5

4.5	M
-----	---

45 dB(A)
===

H WEG

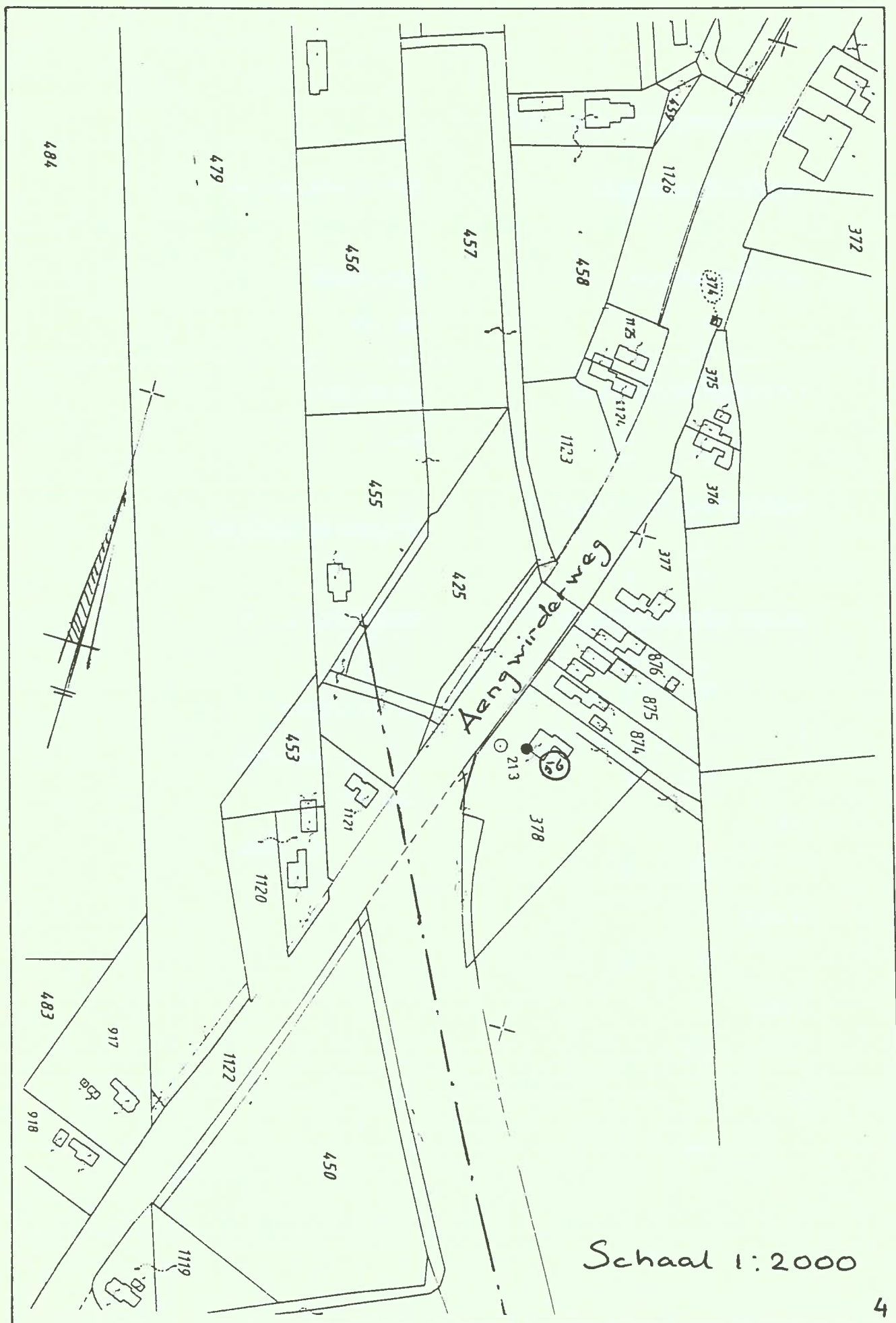
0.	M
----	---

F OBJ

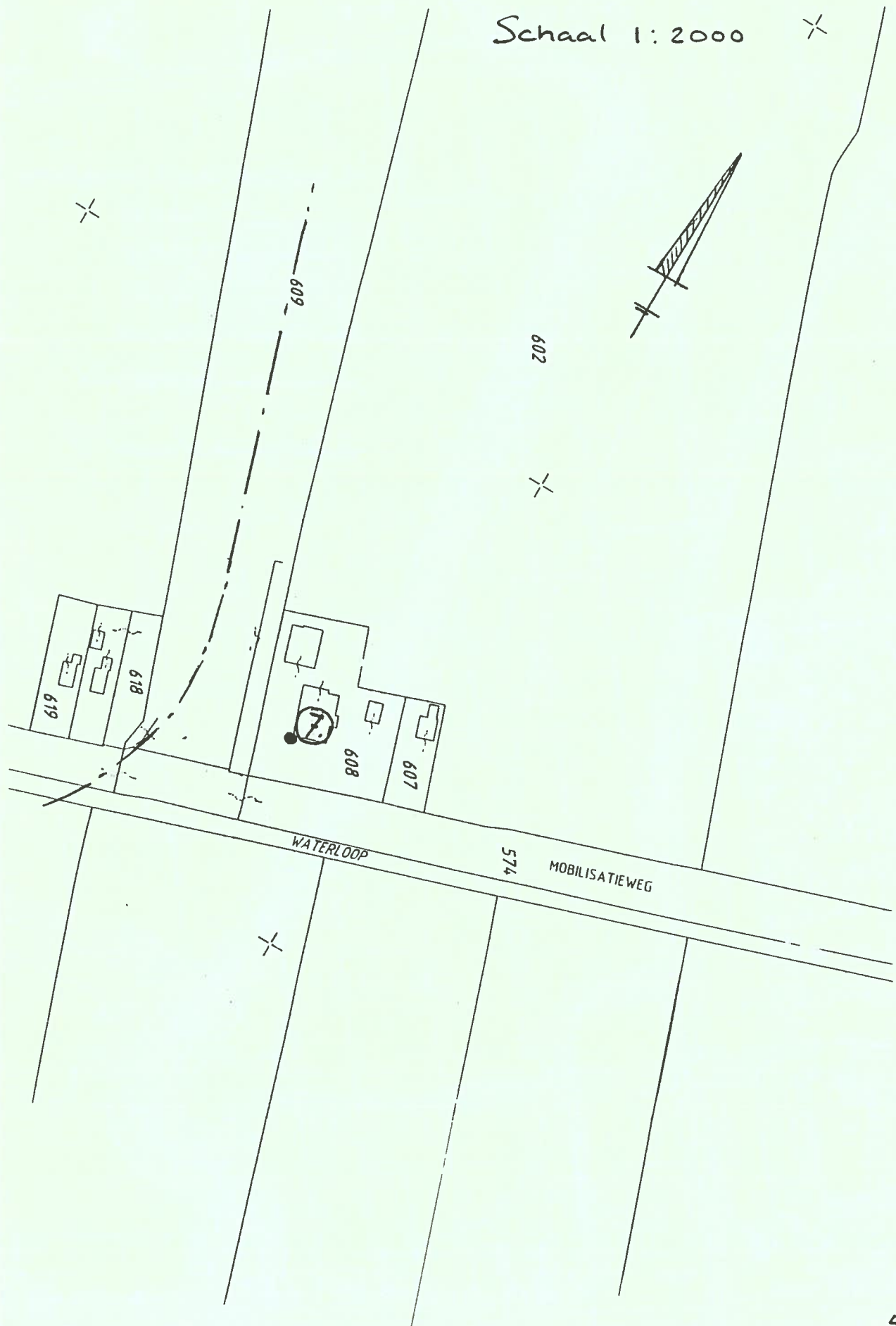
0.2

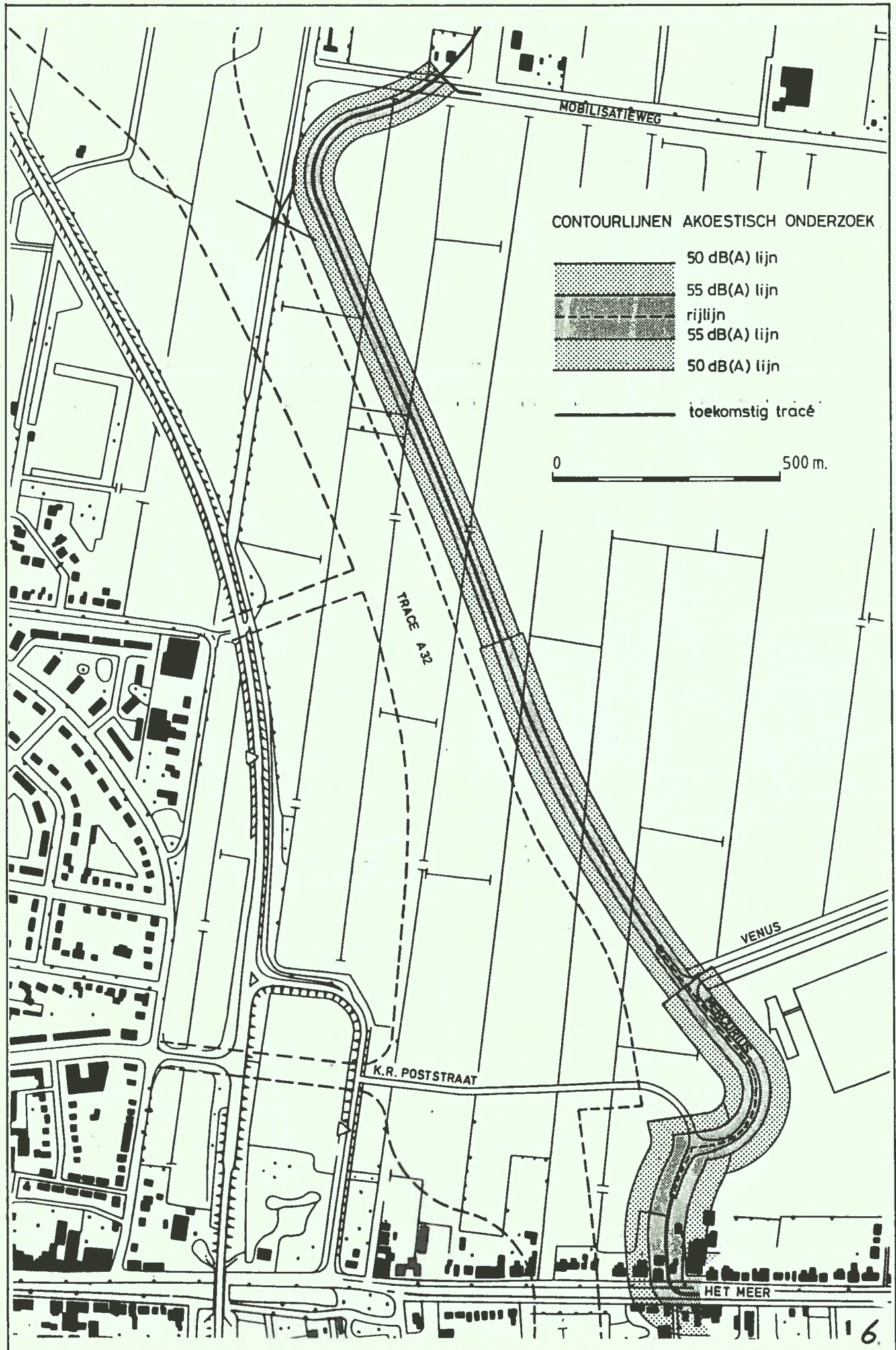
B

0.8



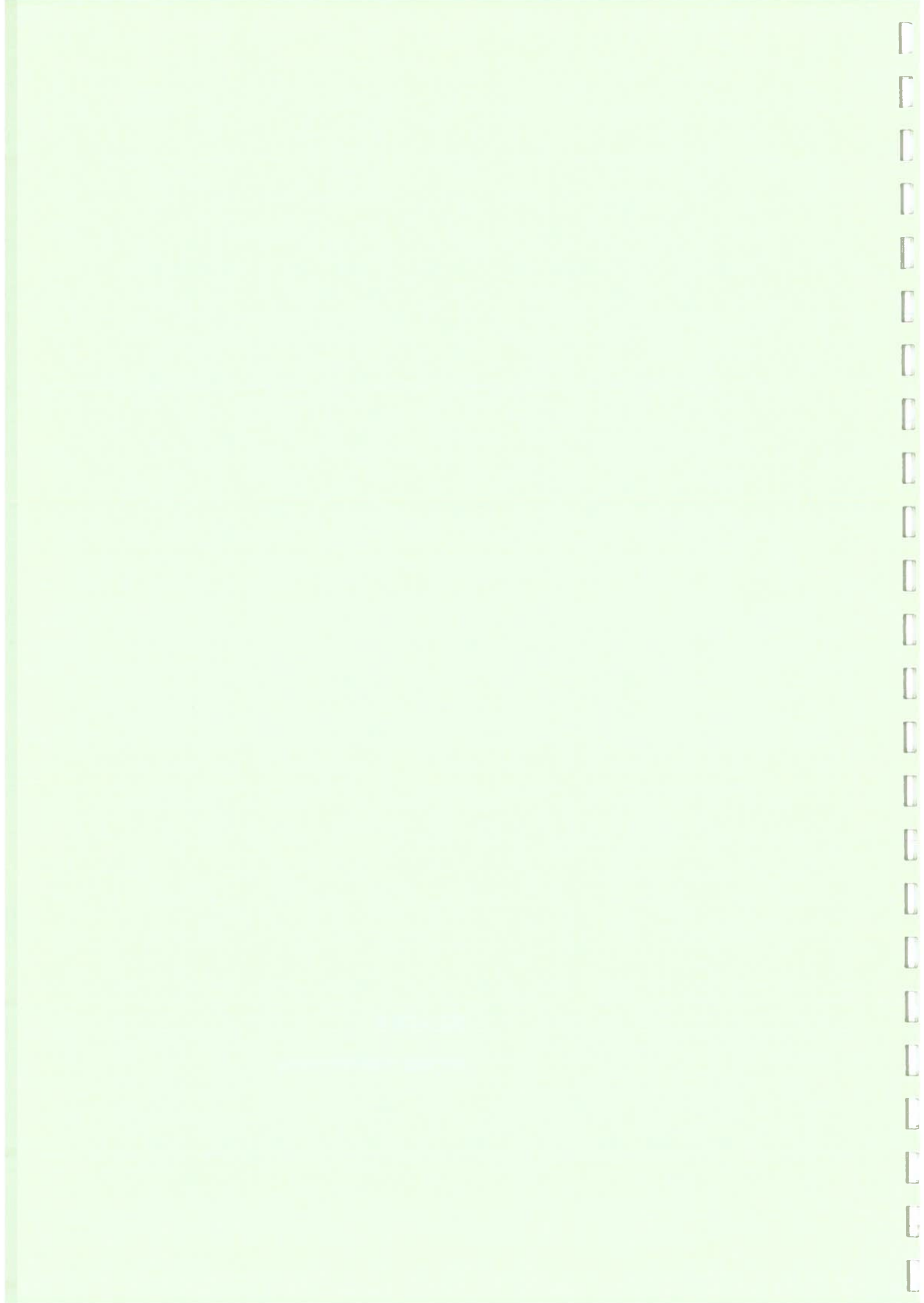
Schaal 1:2000





BIJLAGE 2

Verslag Inspraakavond



VERSLAG van de inspraak over het bestemmingsplan Verbindingsweg De Streek / Het Meer

21 januari 1993 / Onder de Linden, Luinjeberd

Aanwezig:

86 belangstellenden;
Mevrouw _____ en de heren _____, namens de gemeente Heerenveen.

Mevrouw _____ opent de avond en heet iedereen welkom.

De heer _____ geeft een toelichting op de voorgeschiedenis en de inhoud van het bestemmingsplan Verbindingsweg De Streek / Het Meer. Het bestemmingsplan is gebaseerd op het Verkeersstructuurplan Heerenveen, vastgesteld door de raad in juni 1991. Het plan hangt in sterke mate samen met de reconstructie van Rijksweg 32 en het nieuwe knooppunt A7 / A32. Voorts laat de heer _____ de detaillering zien van enkele onderdelen van de nieuwe weg, waaronder de aansluitingen op De Streek en Het Meer.

De heer _____ geeft een overzicht van de procedure die het bestemmingsplan moet doorlopen. Dit overzicht ziet er als volgt uit:

- inspraak en overleg (januari - mei)
- ter visie (juni - juli)
- vaststelling (augustus - oktober)
- opnieuw ter visie (november - december)
- goedkeuring Gedeputeerde Staten (1e helft 1994)
- ter visie
- eventueel Kroonberoep.

De tervisieleggingen worden gepubliceerd in de Heerenveense Courant. Tijdens de tervisieligging is er telkens een maand gelegenheid om bezwaar te maken tegen het plan: eerst bij de raad, daarna bij Gedeputeerde Staten en, tenslotte, bij de Kroon. Als het bestemmingsplan uiteindelijk rechtskracht heeft verkregen, verandert de huidige bestemming van de gronden - hoofdzakelijk Agrarische doeleinden - in Verkeersdoeleinden. Op basis hiervan kan de weg worden aangelegd.

Een stukje van de weg, dat onderdeel uitmaakt van de ontsluiting van De Kavels, wordt reeds bij voorrang aangelegd. Hiertoe wordt een zogenaamde artikel 19 procedure gevolgd. Deze procedure is inmiddels al van start gegaan.

Na de pauze is er tijd voor opmerkingen en discussie.

De heer _____ constateert dat de Omwei en de Aengwirderweg worden afgesloten voor doorgaand verkeer. Hij vraagt hoe de mensen van de Omwei, Leeuwarderstraatweg en omgeving nu voortaan op De Streek moeten komen.

De heer _____ antwoordt dat deze verbinding verslechtert. Fietzers zullen het tunneltje bij de Beyma Thoe Kingmaweg moeten nemen en dan, via de nieuwe verbindingsweg -over de A7- De Streek kunnen bereiken. De route voor auto's gaat via de K.R Poststraat en dan eveneens over de nieuwe verbindingsweg. Oorzaak hiervan vormt het aan te leggen knooppunt A7 / A32. Dit leidt tot afsluiting van de huidige route.

De heer _____ merkt op dat er vroeger sprake is geweest van een verbinding via de Bantsterschans en de Leeuwarderstraatweg. Hij vraagt of deze optie inmiddels is vervallen.

De heer _____ antwoordt dat dit vroeger inderdaad aan de orde is geweest. Er is uiteindelijk gekozen voor een beperkt aantal aansluitingen op de A32. Dit betekent dat er geen aansluitingen komen tussen het knooppunt en Akkrum. De eerste oversteek wordt gemaakt bij Spitsendijk, in de vorm van een tunnel.

De heer _____ geeft de suggestie een tunnel of een viaduct te realiseren tussen de Bantsterschans en de Leeuwarderstraatweg.

Mevrouw _____ stelt voor de voetgangersbrug, die nu in de Pastorielaan ligt, te verplaatsen naar de Bantsterschans om zo een oversteek over de A32 te creëren.

De heer vraagt hoe de omwonenden van de aansluiting van de verbindingsweg op Het Meer straks met de auto op de weg moeten komen.

De heer antwoordt dat het ontwerp van de weg en de aansluiting zodanig worden gemaakt dat vanaf de uitritten van woonpercelen een toegang is op de openbare weg.

De heer vraagt verder hoe het zit met de geluidssituatie ter hoogte van de aansluiting op Het Meer.

De heer antwoordt dat er in het kader van de voorbereiding van de reconstructie van rijksweg 32 een akoestisch onderzoek is gepleegd. Hierin zijn ook de veranderingen in het lokale wegennet, die samenhangen met die reconstructie, meegenomen. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er aan de westzijde van de verbindingsweg, ter hoogte van de aansluiting op Het Meer, een geluidwerende voorziening dient te worden aangebracht.

De heer stelt voor het fietspad langs de verbindingsweg aan de oostzijde aan te leggen, en niet aan de westzijde zoals de plannen aangeven. Dit zou tot gevolg hebben dat de fietsers vanaf de Mobilisatieweg naar Het Meer slechts één keer zouden hoeven over te steken. Nu moet het twee keer.

De heer legt uit dat een fietspad aan de oostzijde zou leiden tot een gevaarlijke oversteek bij het Meer. Er is de voorkeur gegeven aan twee minder gevaarlijke oversteken boven één gevaarlijke. Voorts is het fietspad aan de oostzijde gelegd om het fietsverkeer vrij te houden van het verkeer van en naar het bedrijventerrein De Kavels.

De heer is van oordeel dat er bij de aansluiting van de Mobilisatieweg op de nieuwe verbindingsweg een gevaarlijke situatie ontstaat. De auto's komen vanaf het viaduct met een flinke snelheid, dit zal vooral gevaar opleveren voor overstekende fietsers.

De heer zegt dat de verbindingsweg een vrij lage verkeersintensiteit zal hebben. De breedte van het noordelijke deel van de weg zal 5,00 m bedragen. Het zuidelijke deel krijgt een breedte van 7,00 m. Ter hoogte van de aansluiting van de Mobilisatieweg, heeft de verbindingsweg reeds een breedte van 7,00 m. Mede gezien de lage gebruiksintensiteit behoeft echter niet gevreesd te worden voor een onveilige situatie.

De heer is van oordeel dat met de verkeersremmende maatregelen op de Aengwirderweg het gevaar ontstaat dat de Mobilisatieweg een sluiproute wordt.

De heer verwacht dat dit zo'n vaart niet zal lopen. De Mobilisatieweg is een smalle weg. Elke tegenligger vormt een obstakel, omdat er moet worden uitgeweken. Het gevaar dat de Mobilisatieweg een sluiproute wordt, zou wel bestaan indien de Aengwirderweg het karakter van een woonstraat zou krijgen. In dat geval zouden er niet alleen incidentele snelheidsremmers worden aangebracht, maar zou de Aengwirderweg een inrichting krijgen die over het gehele tracé tot lage snelheden zou dwingen. Dit laatste is echter niet de bedoeling.

De heer wijst erop dat de gemeente voornemens is de verkeerssituatie in De Knipe aan te pakken. Het is ongewenst dat er nu in de route De Knipe - Heerenveen weer een nieuwe gevaarlijke situatie ontstaat voor fietsers, ter hoogte van de aansluiting van de verbindingsweg op Het Meer. Van de route over Het Meer wordt vooral gebruik gemaakt door grote aantallen schoolkinderen. Hij bepleit een aanpassing van het ontwerp, waarbij de fietsers voorrang krijgen op het verkeer dat de verbindingsweg op- en afrijdt.

De heer kan hiermee niet instemmen. De aansluiting wordt zodanig ingericht, met een haakse bocht en middengeleiders, dat er een situatie ontstaat die vergelijkbaar is met een vrijliggend fietspad op een minirotonde. Onderzoek heeft uitgewezen dat in dergelijke situaties de veiligheid het grootst is als het autoverkeer voorrang heeft. De haakse bocht leidt tot lage snelheden van het autoverkeer en een overzichtelijke situatie; de fietser wordt door de voorrangssituatie gedwongen tot een defensief rijgedrag, wat bijdraagt aan de veiligheid.

Mevrouw [] constateert dat de aansluiting op Het Meer bij verschillende personen vragen oproept. Zij stelt voor dat er, indien daaraan behoefte bestaat, een afzonderlijk gesprek met betrokkenen plaatsvindt. Hiertoe kan contact worden opgenomen met de afdeling Voorlichting of de afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling van de gemeente.

De heer [] wijst nog op de mogelijkheid om de kruising te betrekken bij de besprekingen over de aanpassingen van de Meijerweg in De Knipe.

De heer [] verwacht een tweesplitsing in De Streek. Het verkeer zal volgens hem straks vooral via de Pastoriesingel, De Knipe en Het Meer gaan. Dit betekent dat het aan de ene kant van De Streek druk wordt en ander kant stil.

De heer [] voegt daaraan toe dat hij ook een extra druk op de Mobilisatieweg verwacht.

De heer [] zegt dat de route over de verbindingsweg iets korter is dan over de Pastoriesingel. De route die men kiest is afhankelijk van subjectieve gevoelens. Ook spelen daarbij de obstakels die men tegenkomt een belangrijke rol. De route over De Knipe is, vooral bij de Zestienroeden, smal. Verder komt men fietsers tegen op de weg. De nieuwe verbindingsweg krijgt een vrijliggend fietspad. De verwachting is dat de nieuwe route hierdoor aantrekkelijker zal zijn dan de route over De Knipe.

Mocht dit zich anders ontwikkelen, in die zin dat er toch meer verkeer via De Knipe gaat dan wenselijk is, dan moeten er maatregelen worden getroffen. Dit kan eventueel worden betrokken bij de aanpassingen die worden getroffen in de Meijerweg.

De heer [] is het eens met de heer []. Men kiest voor de snelste weg. Het is nu al druk op de route via de Zestienroeden.

De heer [] (Plaatselijk belang Oud Aengwirden) wijst erop dat er in het verleden discussie is geweest over de te kiezen nieuwe route van De Streek naar Heerenveen. Daarbij is door Plaatselijk Belang het belang van een goede route naar de Leeuwarderstraatweg benadrukt. Nu blijkt dat de gemeente zich niets van de argumenten van Plaatselijk Belang heeft aange-trokken.

(De zaal reageert hierop met applaus.)

De heer [] wijst erop dat door de gemeenteraad is gekozen voor de route die thans aan de orde is. Daaraan is overleg voorafgegaan met de bewoners van De Streek. De voorkeur van de bewoners is vertaald in het bestemmingsplan dat nu voorligt. Wel werd de wens geuit dat er daarnaast een fietsroute zou komen naar de Leeuwarderstraatweg. Hierover is overleg geweest met Rijkswaterstaat en er is over gediscussieerd in de raad. De conclusie was dat een extra verbinding niet haalbaar is.

Volgens de heer [] is Rijkswaterstaat verplicht om voor alle door-en overgangen in de huidige rijksweg te handhaven in de nieuwe rijksweg. Hij vraagt zich af of er niet actie moet worden gevoerd voor de verbinding met de Leeuwarderstraatweg. Als er niemand op aandringt, zal er helemaal niets gebeuren.

De heer [] legt uit dat er geen verplichting bestaat om alle aansluitingen te handhaven. Het kenmerk van een autosnelweg is dat er minder aansluitingen zijn vanaf het lokale wegennet. Rijkswaterstaat dient wel voor alternatieven te zorgen voor de huidige aansluitingen van het lokale wegennet op de rijksweg.

De heer [] wijst erop dat de gemeente de werkgelegenheid steeds sterker concentreert in Heerenveen noord. De fietsroute naar de Leeuwarderstraatweg is daardoor belangrijker geworden. Hij bepleit een heroverweging van de route naar de Leeuwarderstraatweg, met inachtneming van de gewijzigde omstandigheden. Verder vraagt hij of de nieuwe verbindingsweg een voorrangsweg wordt.

De heer [] beantwoordt de laatste vraag bevestigend.

De heer [] vraagt of het klopt dat er tussen de K.R. Poststraat en Akkrum in het geheel geen op- of afritten op de nieuwe rijksweg komen.

De heer [] zegt dat dit inderdaad het geval is.

De heer [] vraagt of de oude rijksweg wordt weggehaald of dat het parallelweg wordt.

De heer [] antwoordt dat de Leeuwarderstraatweg tot Akkrum blijft bestaan en dat de route naar Akkrum deels via de oude rijksweg gaat lopen.

De heer [], koster van de rotondekerk en beheerder van de daarbij-liggende begraafplaats, wijst erop dat veel mensen uit Heerenveen regelmatig de kerk en de begraafplaats bezoeken. Daarbij nemen ze de route langs de rotonde of via de voetgangersbrug over de A7. Vooral oudere mensen zullen straks moeite krijgen met het hoge viaduct in de nieuwe verbindingsweg. De heer [] is van oordeel dat de nieuwe route ook gevaarlijk is voor de jeugd. Vooral voor fietsers die 's nachts van of naar Heerenveen gaan.

De heer [] antwoordt dat er tijdens de raadsbehandeling over het Verkeersstructuurplan is gediscussieerd over de wijze waarop de verbindingsweg de A7 zou moeten kruisen. Er waren twee mogelijkheden: een tunnel of een viaduct. De tunnel viel af vanwege de sociale onveiligheid. Er komt daarom een viaduct. Ten behoeve van de veiligheid wordt de route, ook het deel via de Beyma thoe Kingmaweg, 's nachts geheel in het licht gezet. Aan het feit dat het viaduct vooral voor een ouderen een moeilijker te nemen barrière vormt, valt niet te ontkomen.

De heer [] vraagt of er bij de aanleg van de fietsroute geen problemen ontstaan bij de tunnel naar de Beyma thoe Kingmaweg. De nieuwe rijksweg ligt er nog lang niet. Er zal dus een tussenoplossing moeten komen.

De heer [] geeft een overzicht van de fasering die wordt aangehouden. Tegen de bouwvak wordt begonnen met de ontsluiting van het distributiecentrum van Nieuwe Weme op het bedrijventerrein De Kavels. In dat kader wordt een klein stukje van de nieuwe verbindingsweg gerealiseerd. In 1994 wordt de rest van de verbindingsweg aangelegd. Dan wordt ook het vrijliggende fietspad gerealiseerd. De tunnel kan niet eerder worden gemaakt dan tijdens de aanleg van de nieuwe rijksweg. Dit is pas na 1994. Daarom blijft de route via de Omweg open, tot het moment dat de nieuwe rijksweg en de fietstunnel klaar zijn.

De heer [] vraagt of er niet tijdelijk een fietsbrug kan worden geplaatst, zoals ook bij het nieuwe stadion van de FC Heerenveen gebeurt.

De heer [] zegt toe dit idee mee te nemen. Het zal vooral een financiële afweging zijn. Er moeten in de komende periode veel tijdelijke knelpunten worden opgelost. In het oplossen van de grootste problemen wordt het meest geïnvesteerd.

De heer [] vraagt aandacht voor de schade die ondernemers kunnen lijden van de veranderingen in het wegennet. Als voorbeeld noemt hij het wegrestaurant bij de A7. Hij wil graag inzicht in de mogelijkheden om schade te claimen.

De heer [] antwoordt dat de Wet op de Ruimtelijke Ordening een bepaling kent op grond waarvan schade, ten gevolge van planologische besluiten, kan worden geclaimd bij de gemeenteraad. De schade wordt toegekend naar billijkheid. Uitgangspunt is dat een ieder een zeker maatschappelijk risico heeft. Er verandert voor iedereen nu eenmaal wel eens iets wat nadelen oplevert. Voor zover de schade dit maatschappelijk risico overstijgt, komen gedupeerden in aanmerking voor een vergoeding. Deze kan worden aangevraagd bij de gemeenteraad. Dit is pas mogelijk als de procedure van het planologische besluit is afgerond. In het geval van een bestemmingsplan dus na het besluit van Gedeputeerde Staten of de Kroon omtrent de goedkeuring. De gemeente schakelt voor de behandeling van schadeclaims een onafhankelijk, gespecialiseerd adviesbureau in.

De heer [] vraagt of er ook strepen op de nieuwe verbindingsweg worden

aangebracht, in verband met de veiligheid.

De heer [] zegt dat er strepen worden aangebracht. Daarnaast wijst hij nogmaals op de verlichting die 's nacht aanwezig zal zijn.

De heer [] verwijst naar de inspraak over de Dorpennota, zomer 1992. Toen is gezegd dat er of een viaduct of een tunnel in de verbindingsweg zou worden aangelegd en dat een viaduct mogelijk verlaagd zou worden gerealiseerd.

De heer [] zegt dat dit toen niet aan de orde is geweest. De raad heeft zich over het viaduct reeds in een eerder stadium uitgesproken. Het enige dat verandering zou kunnen brengen is het Milieu Effect Rapport voor het knooppunt en omgeving. Als op basis hiervan wordt geconcludeerd dat de hoogteligging van de A7 en de A32 omgedraaid zou moeten worden, dit betekent: de A32 verlaagd en de A7 verhoogd, dan zou dit mogelijk tot een andere kruising van de verbindingsweg met de A7 kunnen leiden. De financiën zullen hierbij overigens ook een belangrijke rol spelen.

De heer [] is van oordeel dat de gemeente de ontsluiting van De Kavel niet goed heeft geregeld. Verkeer uit het noorden heeft een goede aansluiting. Verkeer uit het zuiden daarentegen moet een heel stuk via de structuurweg rijden. Dit zou beter kunnen. De heer [] bepleit een extra aansluiting op de A32 bij de K.R. Poststraat, dat wil zeggen geen enkele maar een dubbele aansluiting.

Als er vervolgens geen vragen of opmerkingen zijn, besluit mevrouw [] de bijeenkomst

afdeling ruimtelijke ontwikkeling
22-01-93

BIJLAGE 3

Overlegreacties

Het college van burgemeester en wethouders
van de gemeente Heerenveen
Postbus 15000
8440 GA HEERENVEEN

ruimte en milieu
postbus 20120
8900 hm leeuwarden
tweebaksmarkt 52
8911 kz leeuwarden
telefoon : 058 - 925925
fax : 058 - 925123

Leeuwarden, 21 april 1993.

Ons kenmerk : RO/93-4801
Afdeling : Ruimtelijke Plannen
Toestel : ... 360/ /J
Bijlage(n) : -

Onderwerp:
Ontwerp-bestemmingsplan "Verbindingsweg
De Streek/Het Meer" nabij Heerenveen.

Geacht College,

De Commissie van Overleg heeft het ontwerp-bestemmingsplan "Verbindingsweg De Streek/Het Meer" in haar vergadering d.d. 6 april 1993 behandeld. Om duidelijk te maken wat het "gewicht" van de opmerkingen is, wordt in het advies de "categorie-indeling" gehanteerd, zoals omschreven in de Handleiding Gemeentelijke Plannen, waarnaar voor de verklaring korthedshalve mag worden verwezen.

De Commissie kan in z'n algemeenheid instemmen met het onderhavige ontwerp-bestemmingsplan, doch heeft nog enkele opmerkingen.

Categorie 2 (Overleg c.q. discussiepunten):

Op blz. 7 van de Plantoelichting (Tracébeschrijving) wordt gesteld, dat het meest zuidelijke deel dat aansluit op Het Meer een breedte krijgt van 7 meter.

Op de bestemmingsplankaart komt het bedoelde deel overeen met dwarsprofiel nr. 3. Echter, daar staat geen weg van 7 meter breed op aangegeven. Een en ander dient met elkaar in overeenstemming te worden gebracht.

Op blz. 9 van de Plantoelichting (betreffende geluidhinder) wordt in regel 5 e.v. het volgende gesteld: "Voor het noordelijk deel (van de verbindingsweg) zal een eventuele zoneplicht afhangen van de definitieve uitkomsten van het

het provinciehuis bevindt zich op
loopafstand van het centraal sta-
tion leeuwarden.

bij correspondentie de datum en
ons kenmerk vermelden.

akoestisch onderzoek en de vast te stellen verkeersgeluidniveaukaart."

De Commissie gaat er van uit dat de uitkomsten van het hierboven gestelde bij de vaststelling van het bestemmingsplan worden opgenomen.

Verder merkt de Commissie - wellicht ten overvloede - op, dat de gemeente de consequenties van de Wet Geluidhinder in acht dient te nemen en dat zij dient zorg te dragen voor de afstemming met betrekking tot de maatregelen zoals die door de akoestische werkgroep Rijksweg 32 zijn aangegeven.

In paragraaf 5.3. (geluidhinder) van de plantoelichting geeft u aan welke maatregel wordt getroffen ten westen van de noordelijke oprit van de verbindingsweg vanaf Het Meer om te kunnen voldoen aan de wettelijke voorkeursgrenswaarde. Ten oosten en ten zuiden van dezelfde oprit overschrijdt het geluidniveau tevens de wettelijke grenswaarde. In tegenstelling tot het voorgaande geeft u hier niet aan welke maatregelen u neemt om toch te kunnen voldoen aan de wettelijk gestelde grenswaarden. De Commissie dringt er op aan reeds in dit stadium duidelijkheid te geven over de te nemen maatregelen in het kader van de geluidbelasting.

Categorie 3 (Kwaliteitspunten):

Op blz. 12 van de Plantoelichting wordt (kort) gesproken over o.a. de economische uitvoerbaarheid. Het verdient aanbeveling deze uitvoerbaarheid te onderbouwen met enig cijfermateriaal.

Op blz. 7 van de voorschriften, in artikel 5 (algemene vrijstellingsbevoegdheid), lid 2 wordt het volgende gesteld:

".....in geringe mate wordt aangepast....."

Deze formulering is onvoldoende objectief begrensd en dient nader te worden geconcretiseerd.

Specifieke algemene verklaring van geen bezwaar.

De Commissie heeft geen bezwaar tegen het afgeven van een specifieke algemene verklaring van geen bezwaar voor het hele plangebied. Een en ander onder de voorwaarden, zoals aangegeven in de Handleiding Gemeentelijke Plannen. Indien deze specifieke algemene verklaring wordt afgegeven, zal dit zo spoedig mogelijk na de toezending van dit overleg-advies plaatsvinden.

Er is besloten een schriftelijke overlegreactie uit te brengen. De commissie is bereid, indien daartoe behoefte bestaat, tot nader overleg.

Hoogachtend,

Namens de Commissie van Overleg,
de directeur Ruimte & Milieu,

I.a.a.:

Inspectie Ruimtelijke Ordening Noord
Stationsweg 3B, 9726 AC Groningen

Ministerie van Defensie

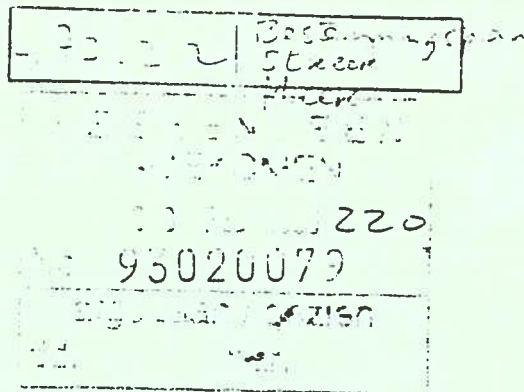
Dienst Gebouwen, Werken en Terreinen
Directie Noord-Nederland

Afdeling Ruimtelijke Ordening

Postbus 608
9400 AP Assen

Tel. 05920-58660
Fax. 05920-54096

-3-



Aan: Het College van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Heerenveen,
Postbus 15.000,
8440 GA Heerenveen

Uw brief
onderwerp: Bestemmingsplannen
 ondw: 11-6-1

Uw kenmerk

Ons nummer
93009081

Datum
28 januari 1993

1. In antwoord op Uw schrijven van 21 januari 1993 bericht ik Uw College, dat het daarin bedoelde ontwerp bestemmingsplan "Verbindingsweg De Streek/Het Meer" dezerzijds geen aanleiding geeft tot op- of aanmerkingen.

2. De terzake ontvangen bescheiden gaan weder hierbij.

De Eerstaanwezende Ingenieur Directeur
Noord- Nederland
Voor deze.

Bijlage(n)
1

Bezoekadres
Witterstraat 39A

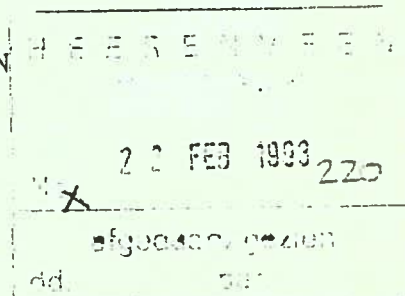
Doorkiesnummer
05920 - 58589

Verzoeken bij beantwoording datum, nummer en onderwerp te vermelden



UW BRIEF VAN 21 januari 1993
 UW KENMERK GH. -
 CNS KENMERK 3170
 BEHANDELD DOOR [REDACTED]
 TELEFOON 058- 676232
 DATUM 19 februari 1993

COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN WETHOUDERS
 VAN DE GEMEENTE HEERENVEEN
 POSTBUS 15.000
 8440 GA HEERENVEEN



ONDERWERP Ontwerp-bestemmingsplan Verbindingsweg
 De Streek - Het Meer.

Geacht college,

Naar aanleiding van uw bovengenoemde brief delen wij u mede dat uw ontwerp-bestemmingsplan Verbindingsweg De Streek - Het Meer ons geen aanleiding geeft tot het maken van op- en/of aanmerkingen.

Hoogachtend,
 manager Algemene Zaken,

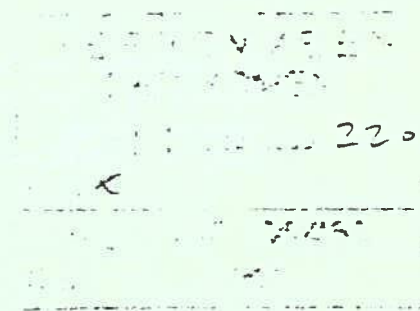


POSTBUS 413
 8901 BE LEEUWARDEN
 TEL. 058-676767
 TELEFAX 058-676597

jz-19-2/1



postbus 400
8901 BE Leeuwarden
Postbank 825020
Amro Bank 45.00.35.107
telefoon 058-945594
telefax 058-945300



Het College van Burgemeester
en Wethouders van de gemeente Heerenveen
Postbus 15000
8440 GA HEERENVEEN

uw kenmerk GH.-

Leeuwarden, 10 februari 1993

ons kenmerk 93/1172 DS-AZ/rf

doorkiesnr.

onderwerp Ontwerp-bestemmingsplan
Verbindingsweg De Streek-Het Meer

Geacht college,

Wij ontvingen uw brief van 21 januari jl. met bijgevoegd
bovenvermeld ontwerp-bestemmingsplan.

Dit ontwerp-plan geeft ons geen aanleiding tot het maken van
op- of aanmerkingen.

Wel willen wij er nu reeds op wijzen, dat bij het ten uitvoer
brengen van het plan er rekening mee gehouden dient te wor-
den, dat bij de Mobilisatieweg, de Aengwirderweg en Het Meer
partiële wijzigingen aan ons leidingnet noodzakelijk zullen
zijn.

Voor toezending van dit ontwerp-bestemmingsplan zijn wij u
erkentelijk.

Hoogachtend,

Waterleiding Friesland



N.V. Nederlandse Gasunie

28 JAN 1993
95070555

220

-1 231 212	verbindingsweg Streek meer
------------	----------------------------------

Gasunie

Het college van Burgemeester en
Wethouders van de gemeente Heerenveen
Postbus 15000
8440 GA HEERENVEEN

Postbus 162
7400 AD Deventer
Zutphenseweg 51023
Telefoon 05700-96911
Telex 49181
Telefax 05700-96411
Handelsregister Groningen 29700

Ons kenmerk: TN/RD-G 93.97
Uw kenmerk :

Datum: 28 JAN. 1993
Doorkiesnummer:

Onderwerp: Ontwerp-bestemmingsplan 'Verbindingsweg De Streek/Het Meer'

Geacht college,

In het kader van het vooroverleg zoals bedoeld in artikel 10 BRO
ontvingen wij van u het bovengenoemd ontwerp-bestemmingsplan.
Naar aanleiding hiervan zouden wij het volgende willen opmerken.

Zoals gesteld in hoofdstuk 5 "Overige Aspecten" van de Toelichting ligt
er bij de Mobilisatieweg een gastransportleiding van onze maatschappij.

Gezien het feit dat de leiding betrokken zal zijn bij de aanleg van de
weg verzoeken wij u omtrent mogelijke konsekventies en eventueel te
treffen maatregelen tijdig overleg te plegen met de chef van ons
rayonkantoor te Heerenveen, de heer [REDACTED]
05130-31345.

Hoogachtend,