

**Realisatiebesluit project Drachtsterweg e.o.**

---

**Kenmerk 261255 dp**

Aan de gemeenteraad.

**1. Inleiding**

1.1 Aanleiding

Leeuwarden groeit, vooral aan de zuidzijde. Deze groei gaat gepaard met een behoorlijk onstuimige groei van het autoverkeer.

Met het integrale programma bereikbaarheid Leeuwarden, bestaande uit vele projecten, wordt deze groei in goede banen geleid. Zodanig dat de stad (weer) goed bereikbaar wordt.

De Drachtsterweg is één van die belangrijke projecten en schakels in het verkeersnetwerk van Leeuwarden. Een invalsweg die nu al uit z'n voegen barst in de spitsuren. In de toekomst wordt dit probleem dubbel zo groot: in 2020 is het verkeersaanbod bijna 2 keer zo groot als in 2005. Om te weten te komen hoe we deze problemen voor de lange termijn het hoofd kunnen bieden, hebben wij, in samenwerking met de provincie Fryslân, een studie uitgevoerd. Doel van het project is om een (betaalbare) oplossing te vinden die files op de invalsweg (Drachtsterweg) en de stadsring (Drachtsterplein) voorkomt, een kwalitatief hoogwaardige hoofdfietsroute biedt, verbeteringen voor de scheepvaart mogelijk maakt en een fraaie entree van de stad tot stand brengt.

1.2 Besluitvorming Raad en College (tot nu toe)

*Raadsbesluit 10 februari 2003 (GVVP)*

In het Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (GVVP) 2003 is voor de Drachtsterweg (i.c. Drachtstercomplex) vastgesteld dat optimalisatie en capaciteitsuitbreiding noodzakelijk is. De opgave is als volgt geformuleerd: een goede afwikkeling van het autoverkeer en het openbaar vervoer en het verbeteren van verkeersveiligheid en stroomlijnen van fietsroutes. Dat alles passend binnen de stedelijke omgeving en als bijdrage aan de entree van de stad.

*Principeakkoord Raadsbijeenkomst Oostelijke invalsweg*

Op 25 juni 2008 is in een raadsbijeenkomst een oostelijke invalsweg als alternatief voor aanpak van de Drachtsterweg gepresenteerd. Conclusie was dat zo'n oostelijke invalsweg geen volwaardig alternatief is. Er is ingestemd met voortgang van de planvorming voor aanpak van de Drachtsterweg.

*Collegebesluit voorkeursoplossing Drachtsterweg e.o.*

Op 16 december 2008 hebben wij (en parallel daaraan ook het College van GS van de provincie Fryslân) de voorkeursoplossing voor de Drachtsterweg e.o. vastgesteld en vrijgegeven voor inspraak.

*Collegebesluit oplossing na inspraak Drachtsterweg e.o.*

Op 14 april 2009 hebben wij (en parallel daaraan het college van GS van de provincie Fryslân) een realisatiebesluit genomen voor de Drachtsterweg e.o., inhoudende de voorkeursoplossing van 16 december 2008, aangevuld met verbijzonderingen uit de inspraak en een financieel dekingsplan als onderdeel van het RSP-pakket Bereikbaarheid Leeuwarden.

1.3 Voorstel aan de raad/gevraagd besluit

Gezien de voorbije besluitvorming en onderzoeken naar de Drachtsterweg wordt de raad gevraagd om een finaal realisatiebesluit te nemen voor het project Drachtsterweg e.o.

Dat realisatiebesluit behelst de voorkeursoplossing voor het project incl. de verbijzonderingen die aangebracht moeten worden als gevolg van de gevoerde inspraak. De financiële dekking van dit project is ook geregeld. De besluitvorming over die financiën is opgenomen in het (parallele) besluit over het RSP-pakket Bereikbaarheid Leeuwarden waar dit project integraal deel van uitmaakt.

## **2. Uitgangspunten en oplossing**

### *2.1 Uitgangspunten*

Conform uitgangspunt in het GVVP van 2003 zetten we in op maatregelen voor alle vervoersmodaliteiten. Het maatregelenpakket op het Drachtstercomplex voorziet dan ook in een verbeterde doorstroming voor het autoverkeer & scheepvaartverkeer, in optimale fietsverbindingen en in openbaar vervoer maatregelen.

De studie, en de uitkomsten, richten zich op het vinden van een lange termijn oplossing op de Drachtsterweg. Wel met de insteek om zo snel als mogelijk de oplossing ook daadwerkelijk te realiseren. Gezien de actuele problematiek zijn, 'naast dit project', inmiddels al enkele korte termijn maatregelen uitgevoerd om 'het leed te verzachten' (zgn. GGB-maatregelen).

### *2.2 Realisatiebesluit: De oplossing*

Het realisatiebesluit behelst de voorkeursoplossing en de verbijzonderingen n.a.v. de inspraak:

- Drachtsterplein: een compact kruispunt met verkeerslichten geregeld en half verhoogd aangelegd, met 4 half verdiepte fietstunnels en 2 vrije rechtsafstroken (naar de Hemrik en vanaf het MCL).
- Kanaalkruising: een 2x2 strooks aquaduct met fietsvoetpad aan de westzijde, te bouwen naast de bestaande brug.

- Kruising Goutum/Hempens-Teerns/Zuiderburen: een ongelijkvloerse aansluiting waarbij de Drachtsterweg verdiept ligt en blijvend verdiept blijft tot het aquaduct, incl. fietspad 'Zuiderburen noord - Goutum noord'
- Fiets-sloepenroute Wiarda;
- De 7 verbijzonderingen n.a.v. de inspraak, welke uiteengezet zijn in paragraaf 3.

### **3. Inspraak**

Wij, en het college van GS van de Provincie Fryslân, hebben de voorkeursoplossing op 16 december 2008 vastgesteld en vrijgegeven voor inspraak.

Na het besluit op 16 december 2008 is een inspraakperiode van 6 weken gehouden met diverse bijeenkomsten op locatie. Er zijn in totaal 26 inspraakreacties ingestuurd, zowel van individuele bewoners als van bedrijven en georganiseerde verbanden.

De analyse van de inspraakreacties is van dien aard dat de vastgestelde voorkeursoplossing in hoofdlijnen kan worden gehandhaafd. Meer op detailniveau zijn er wel reacties die, qua draagvlak en kwaliteit van de oplossing, waardevol zijn om mee te nemen in het vervolg.

De volgende verbijzonderingen worden voorgesteld om te betrekken in het vervolgtraject van het project en onderdeel uit te laten maken van het plan en dus van het realisatiebesluit:

1. Bij het herinrichtingsplan voor de 'zone' langs het Zenegroen rekening houden met voldoende geluids- en visueel werende maatregelen zoals een grondwal, eventueel benodigde geluidsschermen en een intensieve inplant van bomen/struiken van enige omvang en het niet-doortrekken van een fietspad naar de Weideflora. Dit met als doel om met de beperkte resterende openbare ruimte de privacy en veiligheid te borgen en de nabije weg zoveel mogelijk aan het zicht (en geluid & 'stank') te onttrekken. Daarnaast wordt de inspanning gepleegd om bij het technisch voorontwerp de weg zo westelijk als mogelijk te situeren;
2. In het technisch voorontwerp een voetgangerstoegang opnemen in de aquaducttoerit aan de zuidzijde van het kanaal, aan de Goutum kant (west);
3. Zorgdragen voor verbetering van de zichtbaarheid van de bedrijven aan de zuidzijde van het kanaal aan weerszijden van de Drachtsterweg. Dat kan in het technisch voorontwerp door een iets minder verdiepte wegligging. Daarnaast worden zo nodig nog specifieke reclamewijzigingen van de bedrijven opgenomen;
4. In het technisch voorontwerp opnemen van voldoende verlichting en zgn. "lichthappers" in de fietstunnels onder het Drachtsterplein t.b.v. het verhogen van de sociale veiligheid;

5. De gereserveerde rijstrook op de zuidtak van het Drachtsterplein niet 'slechts' reserveren, maar daadwerkelijk inzetten als busstrook linksaf stad-in richting MCL;
6. De verkeerslichtenregeling op de oosttak van het Drachtsterplein stad uit (de rijrichting "oost-zuid") met vrachtwagendetectie 'inregelen'. Voor het economische gebonden verkeer ontstaan daarmee mogelijkheden voor eerder en langer groen bij de verkeerslichten. Dit is alleen mogelijk en geldt dus ook alleen voor de periodes buiten de ochtend- en middagspits;
7. Opstellen protocol bouwlogistieke coördinatie en communicatieplan voor vervolgfase(n).

#### **4. Argumenten**

##### *Inhoudelijk*

Een verkeerskundig en ontwerp- (technisch en stedenbouwkundig) onderzoek is uitgevoerd om varianten voor Drachtsterplein, de kanaalkruising en de kruising bij Goutum/Zuiderburen/Hempens-Teerns in beeld te brengen en te kunnen beoordelen op probleemoplossend vermogen en inpasbaarheid. Met diverse belangenpartijen is gedurende dat proces informatie uitgewisseld en afgestemd.

Een veelheid aan varianten voor de genoemde 3 onderdelen is onderzocht. Daarbij is gekeken naar de huidige situatie, benuttingsvarianten van die huidige situatie, optimalisaties/uitbreidingen van de bestaande situatie en ingrijpende reconstructies.

Na een eerste schifting op basis van vooral functionele aspecten (met name het oplossend vermogen voor het wegverkeer) heeft dit geresulteerd in 6 relevante oplossingen: 2 voor het Drachtsterplein, 1 voor de kanaalkruising en 3 voor de kruising Goutum/Hempens-Teerns/Zuiderburen.

Vervolgens is in een trechteringsproces op basis van de volgende aspecten binnen die 6 relevante oplossingen een voorkeursoplossing bepaald: bereikbaarheid, fietsverkeer, scheepvaart, stedenbouw, milieu, archeologie, maakbaarheid, draagvlak en kosten.

##### *Draagvlak*

Zowel gedurende de variantenstudie, als 'formeel' in het inspraaktraject n.a.v. inspraakreacties, is uitvoerig met belanghebbenden gesproken. Met het voorliggende voorstel (zijnde de voorkeursoplossing incl. verbijzonderingen als gevolg van de inspraak) wordt een besluit genomen dat op groot draagvlak mag rekenen.

### *Kostendekking*

Al in een vroegtijdig stadium van het "niet doorgaan van de Zuiderzeelijn" is het Drachtstercomplex opgenomen als één van de Leeuwarder compensatieprojecten (Regio Specifiek pakket, RSP) als rijksbijdrage aan het noorden. Met dit realisatiebesluit, waarvan de kosten passen binnen de RSP-kaders, aangevuld met regionale financiering, kan met een ingrijpende aanpak van de Drachtsterweg een forse stap worden gezet in een duurzame lange termijn bereikbaarheid van de stad.

## **5. Financiën**

### 5.1 Kosten en kostendekking

Dit project maakt deel uit van de zgn. concrete projecten van het RSP-pakket Bereikbaarheid Leeuwarden.

Het budget voor die concrete projecten van het RSP pakket Bereikbaarheid Leeuwarden bedraagt €285mln (prijsspeil 2007). De gemeente Leeuwarden draagt de volledige regionale bijdrage ter grootte van maximaal €26mln voor die projecten.

De kosten van het plan (de eerder beschreven voorkeursoplossing, incl. de genoemde verbijzonderingen uit de inspraak) zijn berekend op €86mln (prijsspeil 2008) en past binnen het beschikbare bedrag binnen het RSP.

### 5.2 Besluitvorming financiën

Deze financiële besluitvorming voor het RSP-pakket Bereikbaarheid Leeuwarden, en daarmee ook impliciet de financiering van het Drachtstercomplex, loopt apart maar parallel met deze besluitvorming.

## **6. Juridische aspecten**

Met dit realisatiebesluit ligt het plan vast. Om het project daadwerkelijk te kunnen realiseren is nog wel een nieuw bestemmingsplan nodig.

Wij zullen dat bestemmingsplan, waarin opgenomen het plan (realisatiebesluit) zoals verwoord in deze raadsbrief, nog aan u voorleggen zodat ook de noodzakelijke planologische regeling gereed is en uitvoering daadwerkelijk kan starten. Wij verwijzen u voor dit onderdeel ook naar paragraaf 9.2 van deze raadsbrief.

## **7. Risico's**

### *Financieel-procedureel*

Er is sprake van parallelle besluitvorming in Raad en Staten. Er bestaat een kans op ongelijkheid in de uitkomsten van die behandeling op (delen van) het besluit, zowel inhoudelijk als onderdeel van dit advies, als financieel als onderdeel van het separate financiële besluit over het programma Bereikbaarheid Leeuwarden.

### *Draagvlak*

Met nagenoeg alle insprekers is afzonderlijk overleg gevoerd over de inspraakreacties. Gezien de uitkomsten van die gesprekken is de verwachting dat met de mutaties zoals opgenomen in de antwoord- en reactienota een ook voor hen acceptabel plan voorligt. Voor het (planologische) vervolgtraject kan echter niet worden uitgesloten dat door insprekers de gang naar de rechter (Raad van State) wordt genomen. Indien we daar mee worden geconfronteerd levert dat, uiteraard, een vertraging in de tijd op. Bij projecten van deze omvang in een stedelijke omgeving moeten inspraakreacties die leiden tot bijvoorbeeld planschadeverzoeken ook niet worden uitgesloten. Voor wat betreft de risicobeheersing hiervan is in de financiële scope van het project een stelpost voor planschade (en nadeelcompensatie) opgenomen.

### **8. Communicatie (in-/extern)**

Korthedshalve verwijzen wij u voor wat betreft de communicatie ook naar de paragrafen 4 en 7 ('*Draagvlak*') van deze brief.

Alle insprekers op het besluit van 16 december 2008 over de voorkeursoplossing hebben de reactie- en antwoordnota toegestuurd gekregen zodat zij op de hoogte zijn over de wijze waarop er met hun inspraakreactie is omgegaan en welke consequenties die hebben gehad voor de voorkeursoplossing. Met de klankbordgroep (wijkpanels en dorpsbelangen) is tevens overleg gevoerd over de consequenties uit inspraak.

### **9. Uitvoering/planning**

Ter informatie treft u hierbij aan hoe het vervolg van het project er uitziet:

#### 1. Organisatie van het project.

Het project is, en blijft, een verantwoordelijkheid voor gemeente en provincie. Voor het vervolg betekent dit dat een nieuwe organisatiestructuur wordt opgezet die past bij het splitsen van het project in logische deelprojecten. Die deelprojecten zijn:

- Drachtsterplein;
- Aquaduct met toeritten en ongelijkvloerse verdiepte aansluiting Goutum/Hempens-Teerns/Zuiderburen;
- Fiets- en sloepenroute Wiarda.

Ongeacht de 'werkverdeling' tussen gemeente en provincie behouden beide overheden betrokkenheid bij alle deelprojecten. De kennis en expertise van de provincie op het vlak van aquaducten is cruciaal. Voor de gemeente geldt in het bijzonder de rol naar belanghebbenden/omwonenden en onze formele planologische rol.

## 2. De technische en procedurele werkzaamheden

Het project (ic. de deelprojecten) wordt verder technisch uitgewerkt van schetsontwerp naar voorontwerp. De nodige onderzoeken moeten daartoe worden uitgevoerd zoals o.a. een waterhuishoudkundig plan en bodemonderzoeken. Ook een 'verleggingsplan' voor kabels en leidingen maakt deel uit van deze fase.

Daarnaast moet een bestemmingsplan worden opgesteld met alle daartoe benodigde onderzoeken zoals o.a. flora en fauna, geluid, luchtkwaliteit, watertoets, archeologie en externe veiligheid.

Ook wordt, in samenspraak met omwonenden/belanghebbenden, een herinrichtingsplan gemaakt waarin wordt vastgelegd hoe de openbare ruimte wordt ingericht na realisatie van de ingreep.

Ook wordt onderzocht op welke wijze de aanbesteding vorm moet krijgen, inclusief de voorbereidingen voor de daadwerkelijke aanbesteding.

Deze fase beslaat de rest van dit jaar 2009 en komend jaar 2010.

## 3. De feitelijke realisatie

De realisatie van het project is gepland in de periode 2011 - 2013/2015. Het project kan in z'n totaliteit in ca. 3jaar worden gerealiseerd, maar is wel afhankelijk van de volgende factoren:

- al dan niet parallelle aanpak van deelprojecten;
- de 'masterplanning' van het integrale programma bereikbaarheid (één van de onderdelen daarin betreft de afstemming van de realisatie van alle L'w aquaducten);
- de tijdsduur gemoeid met noodzakelijke (planologische) procedures.

Het Drachtstercomplex kan onafhankelijk van de planning van de realisatie van de Haak om Leeuwarden worden aangepakt, zowel functioneel als qua procedure. Een sterk verbeterd Drachtstercomplex is ook waardevol en functioneert ook prima alvorens de Haak daadwerkelijk beschikbaar is.

De verdere uitvoering en de realisatie van het project is onze verantwoordelijkheid. Zoals gebruikelijk bij dit soort (grote) projecten houden wij u uiteraard op de hoogte over de voortgang en over bijzondere en belangrijke momenten die het project zal kenmerken.

Leeuwarden, 21 april 2009,

Burgemeester en wethouders van Leeuwarden,

drs. F.J.M. Crone, burgemeester,

drs. C.H.J. Brugman, secretaris.

Nummer  
HF

DE RAAD VAN DE GEMEENTE LEEUWARDEN;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van  
21 april 2009 (kenmerk 261255 dp);

BESLUIT:

1. Het plan voor de Drachtsterweg e.o.  
"Realisatiebesluit", zoals omschreven en verbeeld in  
de bijlage "A3 handout Realisatiebesluit  
Drachtsterweg e.o.", zijnde de voorkeursoplossing en  
verbijzonderingen na inspraak, vast te stellen;
2. Het maximale budget voor dit project op € 86mln  
(prijspeil 2007) vast te stellen en dit te dekken uit  
de RSP-gelden.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering  
van 25 mei 2009,

voorzitter,

griffier.