



**Reactie- en antwoordnota  
Oplossing project “Drachtsterweg e.o.”**

**april 2009**

## INLEIDING

De Drachtsterweg, één van de belangrijke Leeuwarder invalswegen, loopt vast in de spits met lange wachttijden als gevolg om de stad in of uit te komen. Gezien de ontwikkelingen aan de zuidzijde van de stad wordt de druk op deze Drachtsterweg alleen maar groter. Dusdanig groot dat een forse ingreep noodzakelijk is om een goede en aantrekkelijk bereikbare stad te kunnen garanderen.

In het GVVP van 2003 en het PVVP van 2006 is dit ook onderkend. In 2007 is dan ook een start gemaakt met een studie naar de lange termijn oplossing voor het gedeelte van de Drachtsterweg tussen het Drachtsterplein en het kruispunt met Goutum/Zuiderburen/Hempens-Teerns. Behalve de bereikbaarheid per auto dient ook de bereikbaarheid per fiets te verbeteren, moeten er nautische knelpunten op/met het Van Harinxmakanaal worden opgelost en is de kwaliteit van de stadsentree van groot belang. De uitgevoerde studie heeft op 16 december 2008 geleid tot een besluit van B&W en GS aangaande de voorkeursoplossing.

Vervolgens is een inspraakperiode van 6 weken geweest met diverse bijeenkomsten met bewoners en bedrijven. Deels informatief en met vragen/antwoorden en discussies en deels gericht op specifieke probleempunten die zijn besproken en waarvoor mogelijkheden voor oplossingen in beeld zijn gebracht.

Er zijn 26 inspraakreacties op de voorkeursoplossing binnengekomen. Het zijn reacties van meerdere bewoners van met name Aldlân, vanuit het georganiseerd bedrijfsleven en Milieudefensie en vanuit de bedrijven aan de zuidzijde van het kanaal langs de Drachtsterweg.

De reacties zijn als volgt te categoriseren:

1. Aantasting van het woongenot vanwege een dichterbij gelegen Drachtsterweg;
2. Aantal aanvullende wensen binnen de voorkeursoplossing;
3. Algehele bereikbaarheid van de stad, cq. alternatieven/beleid;
4. Verminderde zichtbaarheid van bedrijven door verdiepte ligging;
5. Zorgen overlast bouwperiode.

In deze reactie- en antwoordnota wordt ingegaan op de inspraakreacties en aangegeven of en zo ja wat dat betekent voor de door de colleges van B&W en GS op 16 december 2008 vastgestelde voorkeursoplossing.

# INHOUD

## Inleiding

## Inhoud

## Samenvatting

### **1 Besluit voorkeursoplossing..... 1**

### **2 Inspraakreacties: inhoud, analyse en consequentie ..... 2**

2.1	<i>Aantasting woongenot Aldlân-oost (omgeving Zenegroen)</i> .....	2
2.2	<i>Aanvullende wensen</i> .....	3
2.3	<i>Algehele bereikbaarheid/beleid</i> .....	6
2.4	<i>Zichtbaarheid bedrijven zuidzijde kanaal</i> .....	12
2.5	<i>Zorgen voor overlast tijdens de bouw</i> .....	13

## SAMENVATTING

Op 16 december 2008 hebben de colleges van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Leeuwarden en Gedeputeerde Staten van de provinsje Fryslân de voorkeursoplossing voor het project Drachtsterweg e.o. vastgesteld en vrijgegeven voor inspraak.

Vervolgens 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 waardevol zijn om mee te nemen in het vervolg.

Inspraakreacties die niet worden 'gehonoreerd' betreffen:

- Het zo nodig uitkeren van planschades is ingecalculeerd in het project, maar is pas aan de orde in de planologische procedure en bovendien alleen indien een onafhankelijke instantie beoordeelt dat (en zo ja hoeveel) sprake is van waardevermindering van woningen;
- De vernieuwde Drachtsterweg kan en zal niet op het tracé van de bestaande Drachtsterweg/Drachtsterbrug worden gerealiseerd;
- Er wordt geen nieuwe invalsweg aangelegd als alternatief voor aanpak van de Drachtsterweg;
- Er wordt geen sterke frequentieverhoging van het busvervoer naar/van Zuiderburen ingezet als alternatief voor aanpak van de Drachtsterweg;
- Nader onderzoek naar een combi-alternatief tussen de voorkeursoplossing en het alternatief zijn niet nodig en bieden geen meerwaarde of meer robuustheid. De voorkeursoplossing voor het Drachtsterplein is robuust genoeg;
- Een particulier voorstel voor een meer conflictvrij Drachtsterplein (met diverse vrije banen) is te ingrijpend, kent de nodige nadelen qua kosten en inpassing en heeft bovenal een onnodig hoge robuustheid;
- De meest actuele werkgelegenheids- en bevolkingsprognoses geven geen aanleiding voor heroverweging van het project, cq. van de oplossingen;
- Het momenteel in aanbouw zijnde kinderdagverblijf aan de Kruisdobbe, nabij de C1000 in Zuiderburen, conflicteert niet met zeer recente richtlijnen over luchtkwaliteitsnormen voor gevoelige bestemmingen;
- De groene overkluizing van de aquaducttoerit aan de Aldlânzijde wordt niet langer doorgetrokken dan nu in het schetsontwerp is opgenomen. Voor de geluidskwaliteit is dit niet noodzakelijk en voor de sociale veiligheid en de tunnelconsequenties is dit niet wenselijk.

We zijn nog in gesprek met bewoners van het Zenegroen over een mogelijke oplossing voor de vermoede onverkooptbaarheid van de woning en over eventuele planschade die zich voordoet in deze fase van het project.

De volgende verbijzonderingen worden voorgesteld om te betrekken in het vervolgtraject van het project:

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 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 spitsen;
7. Opstellen protocol bouwlogistieke coördinatie en communicatieplan voor vervolgfase(n).

## 1 BESLUIT VOORKEURSOPLOSSING

Op 16 december 2008 is, als uitkomst van een variantenstudie door gemeente en provincie, door de colleges van Burgemeester en Wethouders en Gedeputeerde Staten de voorkeursoplossing “Drachtsterweg e.o.” voor de lange termijn vastgesteld.

Dat besluit behelst:

- Een half verhoogd compact Drachtsterplein met verkeerslichten en 4 half verdiepte fietstunnels en twee bypasses;
- Een aquaduct;
- Een ongelijkvloerse verdiepte kruising Goutum/Zuiderburen/Hempens-Teerns, inclusief fietsroute Goutum-noord/Zuiderburen-noord;
- En fiets- en sloepenroute Wiarda.

Dit besluit is tot stand gekomen via een frequente afstemming met de omgeving. Structureel overleg was er met dorpsbelangen en wijkpanels, fietsersbond en georganiseerd bedrijfsleven. Daarnaast zijn er bijeenkomsten georganiseerd met en voor bewoners en bedrijven.

Na 16 december is er inspraak op het besluit georganiseerd met de volgende communicatie:

- Persconferentie na besluitvorming B&W en GS op 16 december 2008;
- Ter inzagelegging van het besluit, incl. ‘stukken’, op het gemeentehuis en het provinciehuis t/m 3 februari 2009;
- Actualisatie van de website per 16 december 2008, inclusief besluit, en alle visualisaties en impressies;
- Kennisgevingen in de Leeuwarder Courant, Friesch Dagblad en Huis aan Huis van zowel de provincie als de gemeente op 20 december 2008 en 23 december 2008. Hierin stond het besluit vermeld en is de datum van de inspraak-informatiebijeenkomst van 14 januari;
- Bijeenkomst met bewoners van het Zenegroen (Aldlân) op 13 januari 2009;
- Openbare informatie-inspraak bijeenkomst op 14 januari 2009, waarbij de gehele rand qua bewoners en bedrijven en diverse andere belangenorganisaties per brief zijn uitgenodigd;
- Bijeenkomst met bedrijven aan de zuidzijde van het kanaal op 28 januari 2009;
- Bijeenkomst met bewoners van het Zenegroen (de gehele rand) op 10 februari 2009.
- Diverse artikelen in Leeuwarder Courant, Friesch Dagblad en op Omrôp Fryslân n.a.v. de besluitvorming en de bijeenkomsten in januari;

Tijdens de bijeenkomsten en daarbuiten zijn in totaal 26 inspraakreacties binnengekomen.

In deze reactie- en antwoordnota zijn die inspraakreacties opgenomen, geanalyseerd en is een advies opgenomen of en zo ja wat de invloed ervan is op de vastgestelde voorkeursoplossing.

## 2 INSPRAAKREACTIES: INHOUD, ANALYSE EN CONSEQUENTIE

Er zijn in totaal 26 inspraakreacties binnengekomen. Ze zijn gebundeld in 5 'categorieën'. Per categorie volgt nu een samenvatting van de inspraakreactie(s), een analyse en antwoord daarop en de eventuele consequenties voor de voorkeursoplossing.

### 2.1 Aantasting woongenot Aldlân-oost (omgeving Zenegroen)

#### *Inspraakreacties*

Insprekers (11): 11 bewoners van het Zenegroen

Vanuit het Zenegroen (aan de Aldlân oostkant direct (noord)oostelijk van de Drachtsterweg) is vanuit meerdere bewoners kenbaar gemaakt dat ze onevenredig zwaar worden 'belast' met de voorkeursoplossing. Het aquaduct en de toeritten zijn namelijk gesitueerd oostelijk van de huidige Drachtsterweg. De weg komt dus veel dichterbij te liggen waardoor de openbare ruimte tussen de (nieuwe) weg en de woningen kleiner wordt. De genoemde bezwaren die daarbij worden aangegeven zijn:

- vermindering privacy;
- toename geluids- en stankoverlast;
- aantasting van de beleving van de directe woonomgeving door beperktere ruimte, minder groen, meer zicht op het wegverkeer, minder veiligheid voor kinderen en huisdieren;
- waardevermindering huis.

De wensen van bewoners variëren van aankoop van hun huis, een groene en visueel van de weg afgescheiden openbare ruimte tot de aanleg van de nieuwe weg op de huidige locatie en de aanleg van een geheel nieuwe invalsweg op een andere locatie.

#### *Analyse/antwoord*

Het is een feit dat de nieuwe Drachtsterweg dichterbij Aldlân oost komt te liggen. De bestaande weg moet namelijk in gebruik blijven op het moment dat de nieuwe verbinding (het aquaduct met toeritten) gemaakt wordt. Een zeer langdurige afsluiting van deze stadsentree is onmogelijk omdat de andere stadsentrees een (enorme) toename van verkeersaanbod simpelweg niet kunnen verwerken. In de praktijk zou dat namelijk betekenen dat vooral de al zwaar belaste Overijsselseweg/Oostergoplein veel extra verkeer krijgt te verwerken.

Het aquaduct moet dus naast de bestaande brug worden gebouwd. Aan de oostzijde is daarvoor de ruimte. Bij de bouw van de brug (en de wijk Aldlân) in de jaren '70 is daar een ruimtereservering voor gehouden zodat op termijn de mogelijkheid zou blijven bestaan om een extra oeververbinding in te passen. Die ruimte wordt nu dus benut.

Er is een aantal mogelijkheden om de nadelen van de consequenties van deze keuze te verzachten. Met de bewoners van het Zenegroen is daar een bijeenkomst over geweest op 10 februari 2009, waarbij de volgende mogelijkheden zijn besproken:

1. De nieuwe Drachtsterweg meer westelijk leggen zodat de openbare ruimte wat groter/breder wordt. Vanuit het huidige schetsontwerp kan in de technische uitdetaillering naar voorontwerp/definitief ontwerp de inzet zijn om de weg zo westelijk als mogelijk neer te leggen. Enige speling is aanwezig, maar is nu nog niet ingecalculerd vanwege de risicobeheersing in het huidige niveau qua ontwerp. Naar verwachting is er een speelruimte tussen de 0m en max. 5m. Gezien nog vele ontbrekende technische gegevens in deze fase betekent deze bandbreedte alleen een inspanningsverplichting en (nog) geen resultaatverplichting.
2. "Volle" en groene inrichting van het openbare gebied. Uit het overleg met de bewoners volgt dat een grondwal, mogelijk met geluidswerende voorziening daarbovenop, die intensief is ingeplant met groen kan bijdragen aan een veilige, visuele en qua geluid en stank voordelige situatie. Ook de overige

openbare ruimte tot aan de perceelsgrenzen zou een bosachtige inrichting moeten verkrijgen zodat er een goede buffer ontstaat die privacy waarborgt en geluid en stank tegenhoudt. Door dat bospark zou een wandelpad aangelegd moeten/kunnen worden.

3. Fietspad. In het schetsontwerp staat, indicatief, een fietspad naast het voetpad opgenomen. Het merendeel van de bewoners geeft aan om dat fietspad te laten vervallen ten gunste van optimale mogelijkheden voor groeninvulling.
4. Planschade. Meerdere bewoners geven aan een tegemoetkoming te willen hebben in de verwachte waardevermindering van de woning. Of er sprake is van waardevermindering is nog niet in beeld, maar is wel mogelijk. In de bestemmingsplanprocedure kunnen bewoners daartoe een verzoek indienen dat onafhankelijk zal worden beoordeeld. Gemeente en provincie zullen de consequenties van dat advies dan moeten volgen. In het projectbudget is een reservering opgenomen voor het geval er sprake is van uitkeringen van planschades.

#### *Consequentie besluit*

1. Bij de technische uitwerking van het project een ontwerpinspanning leveren om de weg zo westelijk mogelijk te projecteren. Daarbij rekening houdend met het gebruik van de bestaande Drachtsterweg in de bouwsituatie en een goede aansluiting van de nieuwe Drachtsterweg op het gereconstrueerde Drachtsterplein;
2. Bij het op te stellen herinrichtingsplan rekening houden met een grondwal, met eventueel noodzakelijke geluidswerende voorzieningen, hooguit een bospad (geen fietspad) en een intensieve groene aankleding van het tussengebied;
3. De in het schetsontwerp opgenomen fietsverbinding langs de oostkant van de Drachtsterweg naar de Weideflora niet aanleggen;
4. Het planschade-aspect levert geen specifieke consequenties op; de regelingen daarvoor zijn, zoals gebruikelijk en verplicht, van toepassing bij dit project;
5. We zijn nog in gesprek met bewoners van het Zenegroen over een mogelijke oplossing voor de vermoede onverkoopbaarheid van de woning en over eventuele planschade die zich voordoet in deze fase van het project.

## **2.2 Aanvullende wensen**

### *Inspraakreacties*

Insprekers (9): 2 bewoners Mannagras, 2 bewoners Lenteklokje, 1 bewoner Raaigras, 1 bewoner Tearnsedyk, 1 bewoner Het Wijd, 1 bewoner Buorren en 1 particulier.
---

1. Door enkele respondenten wordt een voetgangerstoegang tot de aquaducttoerit gewenst aan de Goutum-zijde;
2. Enkele respondenten, inclusief de fietsersbond in eerder bilateraal overleg, geven aan dat verlichting in de fietstunnels noodzakelijk is voor een sociaal veilige situatie;
3. In gebruik houden van de verbinding Weideflora/Stinzenflora tijdens de bouw;
4. De groene overkluizing over het aquaduct laten doorlopen tot minimaal voorbij de tweede rij woningen, dus ruim langer dan in het schetsontwerp is opgenomen. Dit i.v.m. beperken geluidsoverlast;
5. Maatregelen t.b.v. verminderen grondwateroverlast Mannagras;
6. Een compact klaverblad voor de kruising zuid, bovendien zo noordelijk en oostelijk mogelijk;
7. Aquaduct voorzien van busbaan en langzaam verkeerbaan;
8. Handhaven snelheid verkeer;
9. Geen nieuwe wijk Wiarda aanleggen;
10. Geluidswerende voorzieningen langs Drachtsterweg/Aldlânsdyk t.h.v. Lenteklokje;
11. Gebiedsontwikkelingsvoorstellen, inhoudend een diversiteit aan soorten paden (ruiter, skeeler, wandel) en vaarroutes aan te leggen die mogelijk worden door dit project;
12. Een particulier heeft een idee geopperd en uitgetekend voor een nagenoeg conflictvrije oplossing voor het Drachtsterplein

### *Analyse/antwoord*

1. Een dergelijke toegang/opgang is mogelijk in het zgn. ondiepe gedeelte, ter plaatse waar de schuine groene taluds beginnen. Een dergelijke kortsluiting is relatief eenvoudig in te passen in het ontwerp, takt goed aan op de overige structuren en voorziet in een behoefte van een 'ommetje'. Ook het dorpsbelang en de wijkpanels juichen een dergelijke voorziening toe.



2. Conform de eisen die daarvoor zijn wordt er verlichting in de tunnels aangebracht. Tevens zal in de ontwerpuitwerking de mogelijkheid worden onderzocht om zgn. 'lichthappers' in de middenberm op te nemen. Dit zijn open-dak gedeeltes in de fietstunnel t.p.v. de middenberm in de weg, tussen de beide rijbanen in.
3. Ten tijde van de bouw is een tijdelijke brug voorzien over de bouwkuip.
4. De groene overkluizing over de aquaducttoerit aan de Aldlân-zijde is opgenomen als investering in de kwaliteit van de openbare ruimte, i.c. het aan elkaar verbinden van de beide parkdelen en het verminderen van de fysieke barrièrewerking van de Drachtsterweg. De visuele barrièrewerking is met de aquaductoplossing al geslecht cq. zeer sterk verminderd. Het verder verlengen van de overkluizing is technisch mogelijk, maar heeft een aantal bezwaren waarom daar op voorhand niet van is uitgegaan. Ten eerste betreft het de sociale veiligheid voor de fietsers en voetgangers in het aquaduct. Om die zo groot mogelijk te laten zijn dient het overdekte gedeelte zo kort als mogelijk te zijn. De groene overkluizing doet in feite al enige afbreuk aan dat uitgangspunt, maar vanwege de 'winst' voor de omgeving' is daar toch op ingezet. Met de gewenste langere lengte tot minimaal voorbij de tweede rij woningen wordt het overkapte gedeelte (ruim) meer dan 150m. Boven die 150m is er geen sprake meer van een aquaduct, maar van een tunnel. En voor tunnels gelden zeer sterk verhoogde veiligheidseisen en, mede daardoor, zeer grote kostenverhogingen van het aquaduct in z'n geheel. Bovendien is de verwachting dat ter plaatse van de Ereprijs en het Mannagras, waar het aquaduct nog op flinke diepte ligt, de geluidsoverlast juist door die diepe ligging gering is en dat geen aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om aan de geluidsnormeringen te kunnen voldoen.
5. In het vervolg van de planvorming van dit project wordt een waterhuishoudingplan opgesteld. Daarbij kan bekeken worden in hoeverre dat ook positieve consequenties kan hebben voor de grondwaterstand bij de aanliggende woningen in het Mannagras. Dat is echter niet een doel op zich. Naar alle waarschijnlijkheid is het relatief eenvoudig en niet-kostenverhogend om in het werk drainage mee te nemen.
6. In de variantenstudie is onderzoek gedaan naar verschillende oplossingen voor de kruising Goutum, Zuiderburen/Hempens-Teerns. Ook een half klaverbladoplossing is daarbij in beeld geweest en uitgewerkt. Deze oplossing is echter afgefallen om de volgende redenen. Veel groter ruimtebeslag dan de relevante oplossingen waardoor de maakbaarheid (fasering) problematisch wordt voor belendende bebouwing, een archeologische vindplaats aan de oostzijde volledig wordt aangetast en de geluidsoverlast van de op- en afritten dichter tegen de bebouwing aan komt te zitten en meer en zichtbaarder geluidswerende voorzieningen moeten worden getroffen. Bovendien moeten de bochten in de klaverbladen veel krappier worden uitgevoerd voorzien van een 30km regime. Daarnaast is deze oplossing ook nog de duurste denkbare variant.
7. Een busbaan in het aquaduct is niet nodig omdat de doorstroming tot op het Drachtsterplein is geborgd voor alle verkeer. Zo'n busbaan geeft dus geen meerwaarde, maar zorgt wel voor een veel breder en daarmee duurder aquaduct, dat bovendien lastiger inpasbaar is in de beperkte ruimte in de strook door het Aldlân. Wel wordt ingezet op een busstrook bij het Drachtsterplein, zodat het openbaar vervoer met voorrang de stad in kan rijden. Een langzaam verkeersbaan in het aquaduct is tevens niet nodig. Voor fietsers, bromfietsers en voetgangers is een ruim 5m brede baan aan de westzijde in het aquaduct beschikbaar. Overig langzaam verkeer, i.c. trekkers, kan 'gewoon' gebruik maken van de reguliere verkeersbanen en zich voegen tussen het overige verkeer dat te maken heeft met een 50km weg.
8. Bij het verdere ontwerp van de weg en de aankleding (met wegmeubilair) ervan moet nadrukkelijk aandacht zijn voor de uitstraling als binnenstedelijke 50km weg. De 2x2 strooks weg moet dus voor de weggebruiker ook de beleving hebben als 50km weg.
9. Het wel of niet aanleggen van de woonwijk Wiarda in de Zuidlanden maakt geen deel uit van dit project. Wel worden er maatregelen getroffen aan/langs de Ublingaplantage die passen bij de oplossing uit dit project aan de kruising Goutum/Zuiderburen/ Hempens-Teerns Die maatregelen voor een veilige lokale verkeersafwikkeling maken deel uit van de Zuidlanden.
10. In de huidige situatie is er geen sprake van geluidswerende voorzieningen in de zuidoosthoek van het Drachtsterplein. Of er in de nieuwe situatie maatregelen benodigd zijn is op dit moment nog niet aan te geven. Het Drachtsterplein zelf komt verder van de wijk af te liggen en wordt aangesloten op de bestaande Aldlânsdyk. Indien uit geluidberekeningen volgt dat er niet kan worden voldaan aan de geluidnormen dan zullen maatregelen moeten worden getroffen. Daarnaast is er samenhang met hetgeen genoemd is in §2.1 (Zenegroen).
11. De inspreker geeft aan dat er, vanwege dit grote en ingrijpende project, diverse mogelijkheden ontstaan om het gebied verder te ontwikkelen met diverse structuren die ten goede komen aan de Zuidlanden, Goutum en Zuiderburen. Het Drachtsterwegplan beoogt ook meer te zijn dan louter de verbetering van de bereikbaarheid an sich in al z'n vormen. Vandaar ook dat er koppelingskansen deel uit maken van de voorkeursoplossing, zoals de fiets- en sloepenroute Wiarda, het verdiept i.p.v. verhoogd aanleggen van de Drachtsterweg, de toename van veilige en interessante passagemogelijkheden van de Drachtsterweg voor lokale ommetjes en de nog in te vullen

mogelijkheden van een herinrichtingsplan van de directe omgeving van de vernieuwde Drachtsterweg. In hoeverre de gepresenteerde ideeën van de inspreker passen binnen de kaders van dit project is niet 1-2-3 te zeggen. Wel kunnen dergelijke ideeën input zijn voor de uitwerkingen in het nog te maken herinrichtingsplan. Voorstellen voor maatregelen buiten het plangebied van het Drachtsterwegproject kunnen wellicht voor de gemeente wel interessant zijn, maar maken geen deel uit van dit project en ook niet binnen de financiële mogelijkheden vanuit het project zelf.

12. De inspreker heeft een ontwerp uitgedacht en uitgetekend voor het Drachtsterplein waar voor zoveel mogelijk richtingen een conflictvrije afwikkeling plaatsvindt. Met de inspreker is op 18 maart 2008 overleg gevoerd over deze oplossing. Gezamenlijk is vastgesteld dat de gepresenteerde oplossing een dusdanig hoge robuustheid nastreeft die het netwerk in Leeuwarden en ook het geplande aquaduct met 2x2 rijstroken simpelweg niet kan verwerken. De oplossing is dus té robuust. Bovendien kent de oplossing nog enkele nadelen t.a.v. de kosten, de inpassing vanwege het ruimtebeslag en een aantal weefproblemen van verschillende verkeersrichtingen. Aangevoerd is dat 'onze' oplossing robuust genoeg is en dat meer robuustheid, verwerkt in wat voor soort oplossing dan ook, niet zinvol en daarmee onnodig is.

#### *Consequentie besluit*

1. Voetgangerstoegang aan Goutum-kant in groen talud meenemen in de uitwerking naar voorontwerp;
2. In de uitwerking naar voorontwerp tunnelverlichting opnemen en de mogelijkheid tot het realiseren van 'lichthappers' (voorbeeld: zie onderstaande illustratie);



*'Lichthapper' in fietstunnel*

3. Een tijdelijk hulpbrug in de Weideflora/Stinzenflora over de bouwkuip wordt voorzien, dus de inspraakwens is vervuld binnen de voorkeursoplossing;
4. Geen (grote) wijzigingen in de lengte van de groene overkluizing aanbrengen.
5. In het waterhuishoudingplan van het project bekijken of er ook verbeteringen te verwachten zijn voor de grondwaterstand van de woningen aan het Mannagras. Zo mogelijk drainage in het werk meenemen.
6. Verzoek om realisatie van een half klaverbladoplossing is reeds afgewogen in de studie en afgefallen. Derhalve geen consequenties voor de voorkeursoplossing.
7. De aanleg van een busbaan en een langzaam verkeersbaan in het aquaduct biedt geen meerwaarde: Geen consequenties voor de voorkeursoplossing.
8. Het handhaven van de snelheid op deze vernieuwde toegangsweg moet een nadrukkelijk item zijn in de ontwerpfasen van de weg. Wegprofiel en wegmeubilair zijn daarin belangrijke onderdelen. Geen consequenties voor de voorkeursoplossing, wel aandachtspunten in het ontwerp.
9. Het verzoek om de woonwijk Wiarda niet aan te leggen maakt geen deel uit van deze besluitvorming.
10. Geluidswerende voorzieningen in de zuidoosthoek van het plein worden aangebracht indien noodzakelijk vanuit nog uit te voeren geluidsonderzoek en/of in zoverre afschermdende voorzieningen vanuit inpassingskwaliteit van het Zenegroen gewenst is.
11. De gebiedsontwikkelingsideeën betrekken bij het opstellen van een herinrichtingsplan voor het (project)gebied. De inspreker t.z.t. uitnodigen om deel te nemen in een nog te formeren werkgroep (intern/extern) die zich over dat plan ontfermt.
12. Een particulier voorstel voor een meer conflictvrij Drachtsterplein (met diverse vrije banen) is te ingrijpend, kent de nodige nadelen qua kosten en inpassing en heeft bovenal een onnodig hoge robuustheid;

## 2.3 Algehele bereikbaarheid/beleid

### *Inspraakreactie*

Insprekers (3): Verenigd Bedrijfsleven Leeuwarden met EVO en TLN, Vereniging Milieudefensie en Stichting Kinderopvang Leeuwarden.

1. Het Verenigd Bedrijfsleven Leeuwarden (o.a. KvK) heeft, tezamen met EVO en TLN, een inspraakreactie ingediend. Ze kunnen zich vinden in de voorkeursoplossing, met voorbehoud van het Drachtsterplein. Ze twijfelen aan de toekomstvastheid van de voorkeursoplossing van het plein en vragen om vervolgonderzoek naar een combivariant met de sterke punten uit de voorkeursoplossing én het alternatief, door het elders oplossen van de fietsverbindingen.

2. De vereniging Milieudefensie geeft, gerubriceerd, de volgende zaken aan:

- a. Ontbrekende informatie over de knelpuntenanalyse;
- b. Inzet van extra openbaar vervoer en stimulering fietsgebruik als oplossingsrichting;
- c. Twijfel aan prognoses aantal arbeidsplaatsen en bevolkingsgroei als basis voor het verkeer- en vervoerbeleid;
- d. De kwetsbaarheid van een aquaduct bij klimaatwijzigingen en calamiteiten;
- e. De gevolgen van de oplossing voor de leefomgeving en het behalen van de klimaatdoelstelling;
- f. Alternatieve suggesties voor verbetering van de verkeersveiligheidssituatie bij Goutum./Zuiderburen en het inzetten van spitswisseling (wisselstrook) op de Drachtsterbrug;

3. De Stichting Kinderopvang Leeuwarden is zeer onlangs gestart met de bouw van een kinderdagverblijf aan de Kruisdobbe, nabij het kruispunt afslag Zuiderburen/Hempens-Teerns. Ze vragen zich af of/hoe de plannen van de Drachtsterweg zich verhouden tot de nieuwste wettelijke luchtkwaliteit-normen voor geluidgevoelige bestemmingen, waaronder ook kinderdagverblijven vallen.

### *Analyse/antwoord*

#### 1. VBL/EVO/TLN

Op 24 februari 2009 is overleg gevoerd met de insprekers en is ingegaan op de toekomstvastheid en op de combinatiemogelijkheden en -wenselijkheden.

De voorkeursoplossing van het Drachtsterplein is toekomstvast. Met inachtnaam van de geprognosticeerde verkeersbelastingen in 2020 (verdubbeling Drachtsterweg t.o.v. 2005) is er nog 15% groei van het verkeer mogelijk met behoud van dezelfde afwikkelingskwaliteit. Een grotere groei, en afstemming van de oplossing Drachtsterplein daarop, is overbodig omdat enerzijds het netwerk verderop in de stad een grotere stroom niet aankan en ook de capaciteit van het aquaduct met 15% groei t.o.v. 2020 aan zijn tax zit. Een groter aanbod door een vloeiender oplossing van het Drachtsterplein kan dus simpelweg niet verwerkt worden. Extra vergroting van de capaciteit van het Drachtsterplein zonder een uitbreiding van de capaciteit van het aquaduct heeft daarom geen nut. Daar komt bij dat ook de capaciteit van het stedelijk wegennet (hier met name de Stadsring en de P.Stuyvesantweg) ook niet kan worden uitgebreid. Het Drachtsterplein functioneert dus als noodzakelijke "kraan". Verkeerslichten, in welke vorm dan ook, zijn daarbij noodzakelijk. Wachtrijen daarbij zijn onvermijdelijk, maar wel binnen de (doorstromings)doelstellingen voor het functioneren van de stadsring die daarvoor zijn vastgelegd. Wachtrijen voor het verkeerslicht zijn dus aan de orde, maar van files is geen sprake. Binnen een zgn. cyclus van ca. 2 minuten van de verkeerslichten wordt het aanbod verwerkt. De gemiddelde wachttijd voor de verkeerslichten, uiteraard met verschillen tussen richtingen, zal dan ca. de helft daarvan bedragen. Dat betekent dat alle verkeersstromen, en in het bijzonder de vrije rechtsafbanen, er sterk op vooruitgaan in de nieuwe situatie. Met een zgn. dynamische verkeerssimulatie 2020 is die toekomstvaste situatie van de voorkeursoplossing getoond en onderbouwd.

De conclusie is dus dat de voorkeursoplossing toekomstvast is en dat een oplossing met een nog hogere capaciteit van het Drachtsterplein amper of geen meerwaarde betekent.

Het bepleite (onderzoek naar) een combinatiealternatief, een combinatie van de voorkeursoplossing met het 'sterke punt' fly-under uit het alternatief, biedt uiteraard nog specifieke extra winst voor het verkeer dat vanuit de Hemrik de stad wil verlaten.

Maar die beperkte winst (een onbelemmerde baan stad uit i.p.v. een gemiddelde wachttijd van ruim 1 minuut) gaat ten koste van:

- Het vervallen van de bypass vanuit het MCL omdat er anders sprake is van het zeer inefficiënt en onveilig weven van 4 rijstroken naar 2 in het aquaduct. En;
- Het noodzakelijk verplaatsten van een aantal fietsoversteken naar elders. Daardoor ontstaan er m.n. voor Aldân oost en voor de doorgaande stroom langs de stadsring onacceptabele omrijbewegingen. Of;

- Een veel riantere uitvoering/vormgeving (in 3 niveaus) van het plein. Ter plaatse van het plein moeten enkele fietsroutes hoog worden aangelegd wat in combinatie met een diep gelegen fietsroute door het aquaduct een kwalitatief ontoelaatbaar tracé voor de fietsers inhoudt. Bovendien kan het veel grotere hoogteverschil (4.60m) minder adequaat worden ingepast en worden aangesloten op de bestaande fiets- en voetpaden.

Bovendien moet bedacht worden dat het uit de regeling halen van de fietsoversteken (dus ongelijkvloers maken) in die alternatieve oplossing amper of geen extra ruimte/capaciteit biedt aan het overige wegverkeer. Verkeerskundig geldt namelijk dat de fietsers in dat model niet in het zgn. 'maatgevende conflict' van de verkeersregeling zitten. Een combivariant levert dus, behoudens het beperkte voordeel voor het verkeer Hemrik – 'stad uit', geen grotere toekomstvastheid op, terwijl er wel nadelen zijn voor de flexibiliteit van de oplossing en voor andere verkeersstromen en fietsers.

Feitelijk is het alternatief voor het Drachtsterplein al een combivariant: namelijk een fly-under en (beperkt) onbelemmerde fietsroutes. De voors en tegens van dat alternatief en de argumentatie waarom dat alternatief niet de voorkeur geniet is opgenomen in het B&W besluit van 16 december 2008.

Conclusie is dat een combivariant niet toekomstvaster is en dat vervolgonderzoek daarnaar niet zinvol is.

#### Mogelijkheden ter verbetering

Ondanks deze conclusie zijn er wel mogelijkheden om binnen de voorkeursoplossing de verkeersstroom Hemrikstad uit te optimaliseren. Dat kan namelijk door de wijze van instellen van de verkeerslichten op de oosttak van het Drachtsterplein. Buiten de spitsen kan het verkeer dat vanaf de richting Hemrik/ Langdeelstraat komt met vrachtwagendetector worden bevoorrecht in de regeling. Op die manier verkrijgt het meer economisch georiënteerde verkeer meer prioriteit en kan de gemiddelde wachttijd voor het Drachtsterplein buiten de spitsen om worden bekort door "vaker en/of langer groen".

De insprekende partijen hebben in het gesprek van 24 februari 2009 aangegeven tevreden te zijn over de verstrekte inzichten in de toekomstvastheid, zien de nadelen en de niet-noodzaak van een combivariant en juichen bevoordeling in de verkeerslichten op het Drachtsterplein van het economisch georiënteerde verkeer toe.

#### Analyse/antwoord

##### 2. Vereniging Milieudefensie

###### a. Knelpuntenanalyse

De maatregelen binnen het zogenaamde Drachtstercomplex vormen een onderdeel van het maatregelenpakket zoals verwoord in het Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan van 2003 (GVVP). In het GVVP is de problematiek helder en duidelijk beschreven. Zo is berekend dat zonder GVVP maatregelen er sprake is van een groei van de automobiliteit met 80% (aantal autoritten in de spitsperiode) in 2020 t.o.v. het jaar 2000. Met GVVP maatregelen (incl. stimuleren van het openbaar vervoer en het fietsverkeer conform het GVVP) is dit percentage te beperken tot 60%. De autobereikbaarheid zou zonder GVVP maatregelen ernstig verslechteren. De grootste knelpunten zouden zich voordoen op de kruispunten met de invalswegen (de stadsentrees) waaronder het Drachtsterplein. Het Drachtsterplein vormt een belangrijke schakel tussen het regionale wegennet en de stadsring (Aldlânsdyk). Het kruispunt is sterk bepalend voor de doorstroming op de stadsring.

De verwachte toename van verkeer op de Drachtsterweg is groot en is toe te schrijven aan:

- De autonome groei;
- de verdubbelde Waldwei (Rijksweg 31);
- De ontwikkeling van Zuiderburen en Zuidlanden;
- De verschuiving van de verkeersdruk van de Overijsselseweg naar de Drachtsterweg door de omvorming van de Overijsselseweg tot zogenaamde stadas met 4 kruispunten en een maximum snelheid van 50 km/uur.

Afhankelijk van de sociaal-economische ontwikkeling van de stad wordt een toename van het autoverkeer voorzien van tussen de 50 en 100% t.o.v. de huidige situatie. De oplossing voor de problematiek is een volledige 2 X 2 strooks weg tussen de rijksweg 31 en de stadsring (Aldlânsdyk) waarbij ook het Drachtsterplein, de kruising met het kanaal en het kruispunt met Zuiderburen/Goutum aangepakt dienen te worden als zijnde bepaalde kruisingen m.b.t. de afwikkelingscapaciteit.

De hiervoor genoemde maatregelen in het Drachtstercomplex vormen dus een onderdeel van het totaalpakket aan toekomst gerichte maatregelen om het weggennet van Leeuwarden te verbeteren. Dit alles op basis van gedegen analyses.

In de brief wordt "Gebiedsgericht Bundelen" (GGB genoemd). Dit moet "GebiedsGericht Benutten" zijn. Dit project is inderdaad in het leven geroepen om ervoor te zorgen dat Leeuwarden tot 2012-2014 bereikbaar blijft. De nadruk ligt hierbij op relatief eenvoudige oplossingen voor de korte termijn en heeft dus niets te maken met de structurele oplossingen voor het Drachtstercomplex zoals hiervoor beschreven. Het gaat daarbij met name tot de realisatie van de Haak om Leeuwarden omdat vooral die Haak om Leeuwarden een substantiële en structurele bijdrage levert aan de verbetering van de bereikbaarheid. Tot die tijd wordt met GGB bekeken waar - in het bestaande weggennet - optimalisatie mogelijk is zodat de verkeersafwikkeling zo goed mogelijk gegarandeerd kan worden. Gebiedsgericht Benutten is een methodiek waarmee de bestaande infrastructuur zo optimaal mogelijk (volgens beleid) benut wordt. Om dit te kunnen bereiken zitten verschillende partijen aan tafel, namelijk de gemeente Leeuwarden, Rijkswaterstaat Noord-Nederland en de provincie Fryslân. Door het gezamenlijk belang dat alle partijen hebben, is samenwerking essentieel. Gebiedsgericht Benutten zorgt ervoor dat verschillende wegbeheerders gezamenlijk de problemen bekijken, waardoor het resultaat groter is dan wanneer iedere wegbeheerder zelfstandig aan de slag gaat. De huidige lokale knelpunten in de verkeersafwikkeling (met name in de spitsperiodes) worden daarbij als uitgangspunt gebruikt. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om meer capaciteit geven voor bepaalde verkeersrichtingen op kruispunten.

#### b. Inzet extra openbaar vervoer en fietsstimulering

##### **Extra openbaar vervoer**

Gemeentelijk beleid zoals verwoord in het GVVP (2003) is om een verkeers- en vervoersbeleid te realiseren dat doelmatig, veilig en duurzaam is om daarmee bij te dragen aan het functioneren van de stad. Belangrijke uitgangspunten daarbij zijn dat het systeem bereikbaarheid garandeert en duurzaam is, maar ook haalbaar, realiseerbaar en betaalbaar is.

Om bovenstaande redenen is daarom gekozen om in te zetten op verbetering van het openbaar vervoer én op de bereikbaarheid voor het autoverkeer. Het project Drachtstercomplex is met name bedoeld om de problematiek van het autoverkeer op te lossen en de bereikbaarheid van de stad op die manier te verbeteren.

Daarnaast is in de afgelopen periode het openbaar vervoer van en naar Zuiderburen verbeterd. Zo is de frequentie van het aantal stadsbussen verhoogd en wordt er verder in de wijk doorgereden. Met het plan voor het Drachtstercomplex wordt het openbaarvervoer verder versterkt doordat er geen vrije busbanen nodig zijn vanwege de goede doorstroming die het plan garandeert.

Het beperken van de bereikbaarheid voor het autoverkeer zou mensen dwingen een bepaalde vervoerswijze te kiezen. De Nota mobiliteit (vastgesteld door het Rijk) geeft aan dat mobiliteit mag, maar dat mensen zelf mogen bepalen welke vervoerswijze ze gebruiken. In de Trajectnota/MER voor RW 31, van januari 2006, is bovendien aangetoond dat inzet op versterking van openbaar vervoer voor Leeuwarden zinvol is, maar dat verdere opwaardering van het openbaar vervoer maar beperkte effecten heeft op het autoverkeersvolume en geen oplossing biedt voor de problematiek.

##### **Fietsstimulering**

Het fietsgebruik in dit project wordt optimaal gepromoot, i.c. er worden forse investeringen gedaan die bijdragen aan optimale fietscondities. Op alle onderdelen van het project, van Wiarda, via Goutum/Zuiderburen/Hempens-Teerns, het kanaal en het Drachtsterplein, maken comfortabele ongelijkvloerse fietsvoorzieningen deel uit van het project. Daarmee worden optimale condities geschapen voor de woonwijken en dorpen die zich op befietsbare afstanden van het stadscentrum en andere aantrekkelijke voorzieningen in de stad bevinden.

Daarnaast is de realisatie van een Park & Bike voorziening (transferium auto → fiets) bij Goutum/Wiarda in voorbereiding om ook automobilisten aan de stadsrand de gelegenheid te bieden om de weg stadinwaarts te vervolgen per fiets.

#### c. Aantallen arbeidsplaatsen en bevolkingsgroei

De ontwikkeling van het aantal arbeidsplaatsen en van de omvang van de beroepsbevolking wordt door de gemeente nauwlettend in de gaten gehouden. Daarbij wordt gebruik gemaakt van landelijke prognoses, aangevuld met specifieke regionale prognoses. Verderop zal hier nader op worden ingegaan.

Het aantal arbeidsplaatsen (banen 15 uur per week en meer) is overigens, anders dan Milieudefensie stelt, de afgelopen jaren wel degelijk toegenomen (van 45.000 in 1995 tot 55.000 in 2008). Doortrekken van deze trend

leidt tot 65.100 banen in 2020. Iets minder dan de eerder genoemde 67.000 (op basis van oudere/eerdere gegevens), echter de sterkere bevolkingsgroei van Leeuwarden de komende jaren zal deels ook resulteren in een grotere groei van (verzorgende) werkgelegenheid dan in het verleden (tijdens de periode van minimale bevolkingsgroei).

Milieudefensie waarschuwt terecht voor de gevolgen van een krimpende bevolking, een lager arbeidsplaatsen en in contrast daarmee teveel (auto-)wegen met de daarbij behorende schade voor het milieu. Om die redenen bestuderen wij uiterst zorgvuldig de prognoses, zowel de door milieudefensie genoemde rapporten als de meer op de regionale situatie toegespitste vertaling van landelijke prognoses door de provincie. Naar aanleiding van deze inspraakreactie hebben we de bestaande prognoses op hun actualiteit doorgenomen. Dat leidt tot de volgende opmerkingen:

- De bevolking van Leeuwarden. Leeuwarden is een van de steden waar de potentiële beroepsbevolking (alle 15-64 jarigen) ook de komende jaren nog zal blijven groeien, tussen nu en 2025 zal deze groep met 8% groeien. In Nederland zal de potentiële beroepsbevolking in diezelfde periode met 3% krimpen. Bron hiervan is de “De krimpende stad”, NICIS, die zich op haar beurt baseert op CBS/RPB-prognoses.
- Voor alle duidelijkheid, diverse beschikbare prognoses (bijvoorbeeld “ABF primos-prognose 2005, de “CBS/RPB- prognose” en de “Taakstellende prognose voor Leeuwarden”) laten voor Leeuwarden de komende decennia een flinke bevolkinggroei zien;
- In 2008 is de bevolking met bijna 650 personen toegenomen naar 93.500, na de toename van 500 in zowel 2006 als 2007. Dit komt redelijk overeen met de prognoses, dus er is op dit moment geen aanleiding om aan de juistheid daarvan te twijfelen;
- De potentiële beroepsbevolking (alle 15-64 jarigen) in Leeuwarden zal de komende jaren nog fors toenemen. Naar verwachting neemt de beroepsbevolking zelf nog veel sneller toe. Dit door een toenemende participatiegraad (het deel van de potentiële beroepsbevolking dat beschikbaar is voor de arbeidsmarkt). Landelijk wordt voorzien (*CPB document nr 71, Arbeidsaanbod in de lange termijn-scenario's voor Nederland*) dat deze tussen 2000 en 2020 toeneemt van 73% naar 79% in het Globale Economy-scenario. Toepassing van dit scenario op de CBS/PBL prognose voor Leeuwarden (*tabel 3*) leidt tot een beroepsbevolking van mogelijk 65.000 personen in 2025 (2.500 hoger dan volgens de eerdere CBS RPB prognose);
- het aantal arbeidsplaatsen (banen 15 uur per week en meer) is tussen 1 april 2007 en 1 april 2008 gegroeid van 53.831 naar 55.106. In 1995 had Leeuwarden nog 45.207 banen van 15 uur per week en meer (*zie ook tabel 1*). Doortrekken van deze trend leidt tot 65.100 banen in 2020. Iets minder dan de eerder genoemde 67.000 (op basis van oudere/eerdere gegevens), echter de sterkere bevolkingsgroei van Leeuwarden de komende jaren zal deels ook resulteren in een grotere groei van (verzorgende) werkgelegenheid dan in het verleden (tijdens de periode van minimale bevolkingsgroei);
- Gezien de samenstelling van de werkgelegenheid, passend bij de (groeierende) centrumfunctie van Leeuwarden, zal de banengroei vooral in minder voor recessie vatbare sectoren plaatsvinden (dienstverlening, zorg, onderwijs, (semi) overheid);
- Uit de pendelatlas van de provincie Fryslân is gebleken dat de inkomende werkpendel toegenomen is tot bijna 60% van alle in de gemeente aanwezige arbeidsplaatsen (in 2005). In de periode 1994-2000 lag dit percentage even boven de 55%. Met andere woorden, er is een sterk toegenomen stroom werkforenzen de stad in. In absolute zin, van 25.800 in 1994 naar 32.200 in 2005 en mogelijk 32.900 in 2008 indien het inkomend pendelpercentage gelijk gebleven is (*zie ook tabel 2*). En wellicht meer indien dit percentage verder gestegen is. Naast het vrijetijds verkeer is dit een belangrijke verklaring voor de toenemende verkeersdrukte voor/in de stad Leeuwarden.

Nogmaals kijkende naar de in de eerdere stukken gebruikte cijfers en de nieuwe actuele cijfers komen we niet tot wezenlijk andere inzichten. We gaan er vanuit dat Leeuwarden de komende 15-20 jaren fors blijft groeien in inwonertal, beroepsbevolking en banen. Door een stijgende arbeidsparticipatie in de regio om Leeuwarden heen kan ook daar de beroepsbevolking wel degelijk nog flink toenemen.

Tabel 1: Ontwikkeling werkgelegenheid 1995-2008 in banen van 15 uur per week en meer:

1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
45207	46018	47180	49842	50211	50498	53464	54538	54007	54708	53841	53430	53831	55106

Bron: werkgelegenheidsregister

Tabel 2. Inkomende werkpendel

	1994	2000	2005	2008*
Volledig aantal banen	45426	50498	53841	55106
Inkomend pendel%	56,8%	55,5%	59,8%	59,8%
Inkomende werkpendel	25781	28028	32173	32929

Bron: Atlas van de Friese pendel, 2008: prognose obv pendel% 2005 maal werkgelegenheid 2008. Bewerking Statistiek en Onderzoek. Pendel% obv getraceerde banen in pendelonderzoek.

Tabel 3. Ontwikkeling potentiële beroepsbevolking gemeente Leeuwarden volgens CBS/BPL.

Onderwerpen → ↗	Perioden ← ↗	Alle leeftijden ↓ ↗	15 tot 20 jaar	20 tot 65 jaar
		Regio's 2007 ↓ ↗	Leeuwarden	Leeuwarden
		Geslacht ↑ ↗	Mannen en vrouwen	Mannen en vrouwen
Totale bevolking	2008	aantal	5 378	61 178
	2010		5 368	62 768
	2015		5 166	63 690
	2020		5 378	64 337
	2025		5 794	65 098
	CBS/PBL. 25-2-2009			

#### d. Kwetsbaarheid aquaduct

Bij de afweging tussen een hoge brug of een aquaduct in de Drachtsterweg is de kwetsbaarheid voor overstromingen (noch van calamiteiten, noch van klimaatwijzigingen) geen aspect geweest. Over die kwetsbaarheid is het volgende aan te geven:

#### Klimaatwijzigingen

Er wordt van uitgegaan dat de Nederlandse kust met een gebruikelijke (en zeer beperkte) overstromingskans toekomstvast wordt gemaakt. E.e.a. is natuurlijk afhankelijk van nationaal te hanteren modellen en een praktisch vervolg op de uitkomsten van het onderzoek van de cie.Veerman. De kans op overstromingen is daarmee niet anders dan dat ze nu is. Daarmee is het geen onderscheidend aspect waarmee expliciet rekening gehouden behoeft te worden voor keuzes in oplossingen van infrastructurele werken.

Voor wat betreft het rampenplan voor een dergelijke situatie kan het volgende worden gezegd. De gemeente Leeuwarden stelt binnenkort een herzien rampenplan vast, waarin voorbereidingen zijn getroffen voor 18 ramptypes, waaronder natuurrampen (o.a. overstromingen). Naast de voorbereidingen van de gemeente zelf zijn er ook op regionaal en landelijk niveau afspraken en voorzieningen waarop de gemeente terug kan vallen, deze staan verwoord in het rampenplan. Binnen Fryslân zijn er afspraken gemaakt over de hulpbehoefte (Leidraad Maatramp) in relatie tot de hulpinzet (Leidraad Operationele Prestaties). Dit heeft geresulteerd in een besluit van het bestuur om zich voor te bereiden op een ramp van niveau 1 (op schaal van 1 tot 5). Indien zich de ramp voordoet waarbij grote delen van Fryslân, of zelfs Nederland, onder water staan is er sprake van een zogenaamde GRIP 4 situatie, waarbij er bestuurlijke coördinatie op landelijk niveau zal plaatsvinden.

Het wel of niet aanwezig zijn van één of meer aquaducten in L'w speelt daarin een niet gedefinieerde, maar naar alle waarschijnlijkheid zeer betrekkelijke rol. De problemen zijn dan van een andere, zeer grote, orde die maar een betrekkelijke relatie heeft met het type kanaalkruising in enkele invalswegen van de stad.

#### Calamiteiten

Water op de rijbaan van het aquaduct door overvloedige regenval of door lekkage is een risico, maar zeer beperkt en wordt bovendien ondervangen door eisen die gesteld worden aan dergelijke bouwwerken.

Aanvullend kan gesteld worden dat het streefpeil van het Van Harinxmakanaal NAP-0,5 m bedraagt. Het peil met een herhalingsstijd van 1 maal per 100 jaar bedraagt NAP 0,00m. De drempelhoogte van de toeritten bedraagt eveneens NAP 0,00m.

Een lek aquaduct zal dus niet tot direct gevolg hebben dat water uit het kanaal de stad in zal stromen.

#### e. Consequenties leefomgeving en klimaatdoelstelling

### **Leefomgeving**

De gevolgen van de diverse maatregelen op de leefomgeving (betreffende lucht en geluid en inpasbaarheid in de omgeving) zijn tot nu toe globaal gekeken en getoetst. Hieruit blijkt dat er in zijn algemeenheid geen bijzondere negatieve gevolgen zijn voor de leefomgeving. De milieuconsequenties blijven binnen de wettelijke kaders. Bij de verdere uitwerking van de plannen zullen gedetailleerdere milieuberekeningen worden gemaakt. Op basis van die berekeningen zal nader worden bepaald of aanvullende lokale milieumaatregelen nodig zijn. Voor wat betreft de inpassing van de maatregelen in de omgeving kan geconcludeerd worden dat er – o.a. vanwege het “wegwerken” van de weg onder maaiveld - eerder sprake is van een verbetering t.o.v de huidige situatie dan een inbreuk op het landschap.

### **Klimaatdoelstelling**

De maatregelen binnen het zogenaamde Drachtstercomplex vormen een onderdeel van het maatregelenpakket zoals verwoord in het Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan van 2003 (GVVP). De milieuconsequenties van dat totale pakket aan maatregelen zijn daarbij destijds doorgerekend. Daaruit bleek dat met de maatregelen (incl. stimuleren van het openbaar vervoer en het fietsverkeer conform het GVVP) het aantal autokilometers met 60% zou toenemen (en daarmee ook de uitstoot van CO2 en NOx) in het jaar 2020 ten opzichte van het jaar 2000. Daarbij werd uitgegaan van een gunstige economische ontwikkeling. Echter, zonder GVVP maatregelen zou de groei van het aantal autokilometers met 80% toenemen. Dus de groei neemt door de maatregelen voorgesteld in het GVVP met een kwart af. Voor geluid betekent het GVVP- maatregelenpakket dat er een toename is van 15% meer geluidbelast gebied in het jaar 2020 t.o.v 2000 en zonder GVVP maatregelenpakket zou dit een toename zijn van 20%. In deze cijfers is het effect van de technologische ontwikkelingen zoals schonere en zuinigere motoren en andere energiebronnen niet meegenomen.

De maatregelen in het Drachtstercomplex vormen dus een onderdeel van het totaalpakket en draagt in die zin bij aan het totaal. Een specifieke relatie tussen de klimaatdoelstelling en de maatregelen van het Drachtstercomplex is niet direct aan te geven.

f. Verbeteringssuggesties (fietsers Goutum en wisselstrook)

#### **Fietsers Goutum**

Er is vastgesteld dat de relatief recente ernstige ongevallen geen direct verband hebben met eventuele onvolkomenheden qua infrastructuur. De oorzaak moet meer gezocht worden in gedrag.

Toch zijn naar aanleiding van de ongevallen de volgende 3 maatregelen/ acties gedaan/uitgezet.

- De verkeerslichten zijn - voor de volledigheid - nogmaals grondig doorgerekend (dubbel check). Daaruit is naar voren gekomen dat er geen onvolkomenheden zijn (zowel voor als na de ongevallen). De verkeerslichten werken dus zoals het zou moeten naar behoren (volgens de eisen). Dit betekent dus ook dat ruimer afstellen (zoals in de brief wordt aangehaald) niet nodig is en dat het zo optimaal mogelijk is ingesteld. In zijn algemeenheid kan daarbij worden vermeld dat er altijd gestreefd wordt naar het zo vlot mogelijk laten oversteken van alle verkeersstromen dus ook langzaam verkeer. Fietsers kunnen op dit punt sowieso in één keer de hele weg over.
- Vanuit de gemeente is er een verzoek naar het Openbaar Ministerie (OM) om een flitspaal te plaatsen voor de richting stad-uit (stad-in is er al één). Het OM is de instantie die besluiten neemt over de plaatsing van flitspalen.
- De fietstrap wordt inderdaad veel gebruikt maar is natuurlijk geen kwaliteit. Met het oog op de a.s. aanpak van de Drachtsterweg wordt nu niet meer ingezet op een meer comfortabele route zoals een soort "fietslus". Als het project Drachtsterweg e.o. niet spoedig zou worden uitgevoerd dan was dit een potentiële maatregel geweest.
- Als extra maatregel is er in februari 2009 voor de richting ‘stad uit’ voor het kruispunt een bord geplaatst dat de snelheid van passerende voertuigen aangeeft. Met deze maatregel worden automobilisten geattendeerd op hun snelheid. Hiermee wordt ingezet op gedragsbeïnvloeding.

#### **Wisselstrook**

De groei van het verkeer op de Drachtsterweg heeft een dusdanige omvang (zie ook antwoord a) dat er gedurende de gehele dag zowel stad-ingaand als stad-uitgaand twee rijstroken per richting nodig zijn. Een wisselstrook biedt dus geen lange termijn oplossing en kan mogelijk alleen voor een beperkte periode een functie vervullen. Op dit moment wordt onderzocht in hoeverre een zogenaamde spitsstrook tijdelijk (tot de realisatie van de maatregelen Drachtstercomplex) kan functioneren.

*Analyse/antwoord*

### **3. Stichting Kinderopvang Leeuwarden (SKL)**



Conform het besluit gevoelige bestemmingen dat per 16 januari jl. van kracht is, moet voor locaties zoals een kinderdagverblijf die binnen 50m van een provinciale weg worden gerealiseerd eerst worden onderzocht of de grenswaarden voor fijnstof en stikstofdioxide niet worden overschreden. In de toelichting van het besluit is opgenomen dat genoemde afstanden/waarden niet gelden voor binnenstedelijke wegen.

Een analyse levert op dat genoemd besluit niet in conflict is met de voorliggende plannen voor de Drachtsterweg. Ten eerste is de Drachtsterweg een gemeentelijke weg, terwijl de regeling met bijbehorende afstand geldt voor provinciale wegen. Daarnaast geldt dat de afstand van 50m in het voorliggende schetsontwerp wordt gerespecteerd. En dat zelfs voldoende speling aanwezig is. Daarnaast maakt, zeker vanaf deze locatie, de Drachtsterweg deel uit van de binnenstedelijke wegenstructuur waartoe het besluit zich niet uitstrekt. Tot slot moet vermeld worden de verdiepte ligging van de Drachtsterweg ter hoogte van de kruising en dus ter hoogte van de locatie waar het kinderdagverblijf wordt gerealiseerd naar verwachting voordelig is voor de luchtkwaliteit. Los van het "Besluit gevoelige bestemmingen" moet en zal in een luchtkwaliteitsonderzoek, als onderdeel van de planologische procedure, voor het gehele project aangetoond moeten worden dat er geen overschrijding is voor de normen van luchtkwaliteit.

#### *Consequentie besluit*

1. De reactie van VBL/EVO/TLN leidt tot het advies en voorstel om het economisch belangrijke verkeer op de oosttak van het Drachtsterplein buiten de spitsen meer prioriteit te geven bij de verkeerslichten, bijvoorbeeld door aanleg van vrachtwagendetectie;
2. De reactie van de Verenging Milieudefensie leidt niet tot aanpassingen van het besluit. Wel 'ondersteunt' het de aanleg van een busstrook op de zuidtak van het Drachtsterplein voor het begunstigen van het busverkeer stad-in.
3. De reactie van de SKL leidt niet tot aanpassingen van het besluit.

## **2.4 Zichtbaarheid bedrijven zuidzijde kanaal**

### *Inspraakreactie*

Insprekers (1): Incassade namens 8 bedrijven aan de Wiardaplantage/Kruisdobbe en Himpenserdyk
---

De bedrijven aan de zuidzijde van het kanaal, aan weerszijden van de Drachtsterweg, hebben gezamenlijk aangegeven dat de zichtbaarheid van de bedrijven minimaliseert door de verdiepte ligging. Ze zijn niet tegen de voorkeursoplossing, maar van de zichtlocaties die het zijn blijft maar beperkt wat over. De bedrijven verzoeken om die zichtbaarheid te garanderen, zo mogelijk door bijvoorbeeld een nader uit te werken specifieke reclame-uiting.

### *Analyse/antwoord*

De verdiepte ligging betekent inderdaad dat de gebouwen nagenoeg aan het zicht worden onttrokken vanaf de verdiept gelegen Drachtsterweg. Van zichtlocaties is dan sterk verminderd sprake.

De volgende mogelijkheden om hieraan tegemoet te komen zijn in een bijeenkomst met de bedrijven op 28 januari 2009 aan de orde geweest:

1. Ontwerp van de weg. Het schetsontwerp is nog maar de eerste technische uitwerking van de voorkeursoplossing. In het voorontwerp dat volgt kan en zal worden bekeken of de weg iets minder diep kan worden aangelegd, waarbij de overkluizingen iets worden 'getild' (zodat de doorrijhoogte wordt gegarandeerd). Dat levert behalve financieel ook qua zichtbaarheid van de bedrijven een positieve bijdrage. Mogelijk kunnen ook de taluds flauwer worden uitgevoerd waardoor de panden meer zichtbaar worden.
2. Afhankelijk van voorgaande punt is er nog aanleiding om de reclame-uitingen in de nieuwe situatie te heroverwegen. Op dit moment is er ook sprake van gevelreclame en zuilreclame in het openbare gebied. Met als doel een kwalitatief goede oplossing behorend bij de zichtlocatie wordt een passende reclame-uiting in overleg vastgesteld. Dat zal gebeuren in de fase van het voorontwerp.

### *Consequentie besluit*

1. In de ontwerpuitwerking (voorontwerp) een iets minder verdiepte ligging meenemen en de mogelijkheden voor flauwere taluds bekijken.
2. In de fase van het voorontwerp in overleg met de bedrijven de mogelijkheden uitwerken voor een aangepaste reclame-uiting.

## **2.5 Zorgen voor overlast tijdens de bouw**

### *Inspraakreactie*

Insprekers (2): Twee bewoners Ereprijs namens in totaal 7 bewoners van de Ereprijs.
---

De gezamenlijke bewoners van de Ereprijs zijn niet tegen de voorkeursoplossing, maar maken zich zorgen over overlast tijdens de bouw, zoals normale bewoning, voorkomen van overlast door bouwverkeer en bouwen in de directe woonomgeving. Ze geven een aantal eisen en bezwaren aan om die overlast te beperken, t.a.v. de inrichting van het bouwterrein, t.a.v. tijdstippen van verschillende werkzaamheden en overige zaken t.a.v. eventuele schades a.g.v. de bouw.

### *Analyse/antwoord*

Een specifieke beantwoording van de relatief gedetailleerde voorstellen voor werkkerreinafscherming en diverse tijdstippen voor verschillende werkzaamheden is in deze fase van het project nog niet mogelijk. Daarvoor bevindt het project zich nog in een te prille fase. In z'n algemeenheid kan wel gezegd worden dat de inzet is om werkverkeer zoveel als mogelijk plaats te laten vinden via een te maken bouw-afrit vanaf de Drachtsterweg direct naar de strook langs de bestaande Drachtsterweg. Dat ook het onderliggend wegennet in Aldlân beperkt gebruikt zal moeten worden is onvermijdelijk. Op welke locatie de afrastering van het bouwterrein geplaatst wordt/kan worden, is op dit moment nog niet aan te geven. Behoud van enige openbare ruimte tussen de afrastering en de perceelsgrenzen is wel de inzet. Datzelfde geldt voor de gememoreerde verschillende tijdstippen voor diverse typen werkzaamheden. Van belang is dat de overheid zich dient te houden aan de regelgeving hieromtrent in het Bouwbesluit, in de Algemeen Plaatselijke Verordening (APV) en "Geluid bij tijdelijke werkzaamheden". Het kunnen geven van ontheffingen om werken niet geheel onmogelijk te maken maakt daar ook deel van uit. De mogelijkheid (en aanbeveling) is om een op het project toegesneden protocol voor bouwlogistieke coördinatie op te stellen die onderdeel uit gaat maken van de aanbesteding. Daarin kunnen de onderwerpen zoals in de brief genoemd een plek krijgen en op die manier geborgd worden. Dat betekent overigens niet dat de in de inspraakreactie genoemde specifieke zaken 1:1 daarin worden opgenomen; in de planvoorbereidingsfase, ter voorbereiding op de aanbesteding(en) zal zo'n protocol worden opgesteld en worden wensen vanuit diverse belangengroeperingen daarin betrokken. Gedurende de bouwperiode is goede communicatie met de omgeving van belang, o.a. ook qua situatie bouwverkeer, cruciale momenten in de bouw, enz. Dat vergt een op het project toegesneden communicatieplan en -uitvoering.

Over deze inzet is met de (vertegenwoordiger van) insprekers naar tevredenheid op 20 maart 2009 overleg gevoerd.

### *Consequentie besluit*

De inspraakreactie heeft geen consequenties voor de voorkeursoplossing. Wel wordt aanbevolen om vast te leggen dat er een protocol bouwlogistieke coördinatie en een communicatieplan wordt opgesteld in het vervolgtraject. E.e.a. in afstemming met insprekers en overige belanghebbenden.