

d.d. 22 mei 2012

Bijlage 1 bij het raadsbesluit

**Reactie- en antwoordnota zienswijzen ontwerp-
bestemmingsplan "Leeuwarden - Drachtsterweg e.o. (incl.
nieuw Aquaduct)"**

Het ontwerp-bestemmingsplan "Leeuwarden - Drachtsterweg e.o. (incl. nieuw Aquaduct)" heeft in de periode vanaf 12 mei 2011 tot en met 22 juni 2011 zes weken ter inzage gelegen. Mede naar aanleiding van in die periode ontvangen zienswijzen is besloten om het ontwerp-bestemmingsplan op een aantal punten aan te passen en het bestemmingsplan opnieuw voor zes weken ter inzage te leggen. Het ontwerp-bestemmingsplan is opnieuw ter inzage gelegd in de periode van 29 maart 2012 tot en met 9 mei 2012.

Overzicht ontvangen zienswijzen

1. Zienswijze van de heer B. Doornbosch, Ereprijs 12, 8935 JG te Leeuwarden met brief d.d. 8 juni 2011 (ontvangen d.d. 10 juni 2011) en
Zienswijze van de heer B. Doornbosch, Ereprijs 12, 8935 JG te Leeuwarden met brief d.d. 6 mei 2012 (ontvangen d.d. 7 mei 2012).
2. Zienswijze van de Vereniging Milieudefensie, p/a mevrouw J. van der Meer, Ramstraat 33, 8921 PW te Leeuwarden, met brief d.d. 21 juni 2011 (ontvangen d.d. 22 juni 2011) en
Zienswijze van de Vereniging Milieudefensie, p/a mevrouw J. van der Meer, Ramstraat 33, 8921 PW te Leeuwarden, met brief d.d. 9 mei 2012 (ontvangen d.d. 9 mei 2012).
3. Zienswijze van de heer O. Dijkstra, Ereprijs 6, namens de bewoners van Ereprijs 2 t/m 16 (behalve Ereprijs 12 waarvan de eigenaren/bewoners zelf een zienswijze hebben ingediend), met brief d.d. 15 juni 2011 (ontvangen d.d. 17 juni 2011). Daarna is een aanvulling op de zienswijze ontvangen met brief d.d. 14 juli (ontvangen per fax d.d. 14 juli 2011) van Juridisch Adviesbureau Mr. C.H. van Beek, Jachtfjild 11 te Bergum, namens de bewoners van Ereprijs 2 t/m 16 en tevens extra voor de bewoners Ereprijs 18, Ereprijs 38 en Ereprijs 44.
4. Zienswijze van Van Iersel Juridisch Advies, Postbus 506, 3700 AM Zeist, namens Vos Libert Vastgoed BV en Maatschap Trialis/de heer H.J. Jongedijk met brief d.d. 7 mei 2012 (ontvangen d.d. 8 mei 2012).
5. Zienswijze van de Familie P. Wijbenga, Tearnsedyk 48, 8939 EA Leeuwarden met brief d.d. 7 mei 2012 (ontvangen d.d. 7 mei 2012).

Ontvankelijkheid van de zienswijzen

- De binnengekomen zienswijzen zijn ontvangen binnen de termijn van de eerste terinzagelegging van 12 mei 2011 tot en met 22 juni 2011 van het ontwerp-bestemmingsplan (of zijn aangevuld binnen de daartoe volgens jurisprudentie toegestane termijn, zoals het geval is bij de zienswijze van de heer O. Dijkstra, namens deze aangevuld door mr. C.H. van Beek d.d. 14 juli 2011, zie punt Ad 3.b.).

Verder zijn er zienswijzen ontvangen binnen de termijn van de tweede terinzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan van 29 maart 2012 tot en met 9 mei 2012.

De zienswijzen zijn ontvankelijk, behalve de door mr. C.H. van Beek, namens de familie Mink (Ereprijs 18), de familie Postma (Ereprijs 38), en de heer F. Zijlstra (Ereprijs 44), ingediende zienswijzen. De zienswijzen voor deze drie adressen zijn buiten de termijn ingediend en zijn derhalve niet ontvankelijk.

Reactie gemeente Leeuwarden op de zienswijzen

- 1. Zienswijze van de heer B. Doornbosch, Ereprijs 12, 8935 JG te Leeuwarden met brief d.d. 8 juni 2011 (ontvangen d.d. 10 juni 2011) en zienswijze van de heer Doornbosch met brief d.d. 6 mei 2012 (ontvangen d.d. 7 Mei 2012).**

1.a. De indiener van de zienswijze is blij met de voorgenomen plannen om een aquaduct te bouwen (inleiding van de zienswijze d.d. 8 juni 2011)

De indiener van de zienswijze, de heer B. Doornbosch, schrijft dat zijn familie al circa 35 jaar met plezier op het adres Ereprijs 12 woont. De familie heeft het wegverkeer op de Drachtsterweg en op de Drachtsterbrug in die jaren enorm zien toenemen. Dit bracht de nodige overlast met zich mee. De familie is dan ook blij met de voorgenomen plannen.

Ad 1.a. Reactie gemeente Leeuwarden

De gemeente Leeuwarden neemt er nota van dat de indiener van de zienswijze, de heer Doornbosch, schrijft, dat de familie in principe blij is met de plannen voor een nieuw aquaduct naast de plaats van de huidige Drachtsterbrug.

1.b. De indiener van de zienswijze maakt zich zorgen omdat het aquaduct op korte afstand van zijn woning zal worden gebouwd (inleiding van de zienswijze d.d. 8 juni 2011)

De heer Doornbosch schrijft dat de werkzaamheden van de reconstructie van de weg en de bouw van het aquaduct hemelsbreed op zo'n 30 à 35 meter van zijn huis met adres Ereprijs 12 zal gaan plaatsvinden.

Ad 1.b. Reactie gemeente Leeuwarden

Allereerst merken wij op dat de heer Doornbosch de afstand vanaf de te reconstrueren weg en vanaf het aquaduct tot aan

de woning Ereprijs 12 verkeerd heeft berekend. Dat komt, omdat de tekening, die de heer Doornbosch in zijn zienswijze heeft opgenomen, de situatie verkeerd weergeeft. Uit de ontwerptekeningen die bij het ontwerp-bestemmingsplan ter inzage hebben gelegen en uit de verbeelding (de bestemmingsplankaart) blijkt, dat de afstand weliswaar relatief kort is tussen "rand werk" en de grens van het eigendom van de heer Doornbosch, het perceel Ereprijs 12, maar dat deze afstand circa 47 meter is en geen 30 à 35 meter.

1.c. De zorgen van de heer Doornbosch zijn niet weggenomen tijdens de verschillende informatieavonden die door de gemeente zijn georganiseerd (inleiding van de zienswijze d.d. 8 juni 2011)

De heer Doornbosch schrijft dat de zorgen die hij heeft over het project niet zijn weggenomen tijdens de verschillende informatieavonden, die door de gemeente Leeuwarden zijn georganiseerd. De heer Doornbosch schrijft, dat tijdens een informatieavond werd gezegd: "wanneer de overlast van de werkzaamheden te groot wordt, krijgt u een hotelbon." En "uw huis zal niet verzakken en mocht dit wel gebeuren dan krijgt u hier een vergoeding voor". De heer Doornbosch schrijft dat deze opmerkingen naar zijn mening niet toelaatbaar zijn.

Ad 1.c. Reactie gemeente Leeuwarden

De gemeente heeft tijdens informatieavonden aangegeven dat de realisatie van het werk overlast met zich mee zal brengen. Het voorbeeld van "de hotelbon" kwam vanuit "het publiek" en is inderdaad op een tweede informatieavond aangehaald door een medewerker van de gemeente. Toegegeven wordt dat dit niet een juiste werkwijze is voor de aanpak van eventuele overlast.

De opmerking "uw huis zal niet verzakken en mocht dit wel gebeuren dan krijgt u hier een vergoeding voor" is geen opmerking die op die manier door een vertegenwoordiger van de gemeente Leeuwarden is gemaakt. Deze opmerking kan de gemeente niet worden toegerekend.

1.d. Geohydrologisch onderzoek (punt 1 van de zienswijze d.d. 8 juni 2011).

De indiener van de zienswijze, de heer Doornbosch, schrijft dat er geen geohydrologisch onderzoek als bijlage bij de stukken van het ontwerp-bestemmingsplan ter inzage was gelegd (eerste terinzageleggingsperiode van 12 mei 2011 t/m 22 juni 2011). De heer Doornbosch acht zo'n onderzoek echter van groot belang. Er wordt, zo schrijft de heer Doornbosch, in het ontwerp-bestemmingsplan wel verwezen naar het rapport van Witteveen+Bos "Waterhuishouding en waterparagraaf Drachtsterweg" van 22 februari 2010 maar dit rapport geeft geen inzicht in de mogelijkheid van verzakking van omliggende bebouwing als gevolg van ingrepen in de waterhuishouding en als gevolg van wijzigingen in de grondwaterstromen, waardoor zowel verdroging als vernatting kan optreden.

Ad 1.d. Reactie gemeente Leeuwarden

Als bijlage bij de Toelichting van het bestemmingsplan was het rapport "Waterhuishouding en waterparagraaf Drachtsterweg" van Witteveen+Bos van 22 februari 2010 gevoegd. De indiener van de zienswijze verwijst naar dit rapport. De heer Doornbosch stelt dat dit rapport geen beschrijving van de geohydrologie bevat. Dit is echter een onjuiste conclusie. Het klopt wel, dat dit rapport vooral is geschreven als onderbouwing van de waterparagraaf van het bestemmingsplan (watertoets), maar het rapport heeft een bredere strekking. Het rapport bevat ook de resultaten van geohydrologisch onderzoek. In paragraaf 4.3 "Bodem en geohydrologie" van het rapport is op basis van sonderingen van Fugro in tabel 4.1 (blz. 10) van het genoemde rapport de bestaande bodemopbouw en de geohydrologie weergegeven. In hoofdstuk 5 van het genoemde rapport van Witteveen+Bos wordt de toekomstige situatie beschreven met betrekking tot de waterhuishouding. Onder het kopje "verdiepte ligging" worden de consequenties van de verdiepte ligging van de weg en van het aquaduct beschreven. Door Witteveen+Bos werd geadviseerd om of een damwandconstructie toe te passen tot aan de diepe kleilaag of om als alternatief een folieconstructie toe te passen. In het detailontwerp zal definitief de keuze worden gemaakt tussen een folie- of een damwandconstructie. Op blz. 15 en 16 van het rapport van Witteveen+Bos van 22 februari 2010 wordt uitgebreid beschreven waaraan de genoemde folieconstructie moet voldoen.

Aan de indiener van de zienswijzen wordt toegegeven dat in het rapport van Witteveen+Bos niet specifiek is ingegaan op mogelijke verzakkingen van de woningen ten noorden van het Van Harinxmakanaal, ten oosten van de Drachtsterweg, alwaar ook de woning van de familie Doornbosch zich bevindt. Om die reden hebben wij Witteveen+Bos gevraagd om hun rapport van 22 februari 2010 op dit punt nader te onderbouwen voor wat betreft de aspecten geotechniek en de geohydrologie met betrekking tot het te bouwen aquaduct. De resultaten van dit aanvullende onderzoek zijn neergelegd in het aanvullende rapport van Witteveen+Bos van 14 februari 2012 "Risico's geotechniek en geohydrologie Drachtstercomplex" (zie: Bijlage 14 bij de Toelichting van het bestemmingsplan). Volgens dit aanvullende rapport van Witteveen+Bos zijn alle risico's die schade aan of bezwijken van de woning(en) (waaronder de woning van de familie Doornbosch) zouden kunnen veroorzaken beheersbaar door een juiste uitvoeringswijze en een zorgvuldig ontwerp van de bouwkuipwanden ten aanzien van sterkte en stijfheid, waarvoor in een later stadium berekeningen dienen te worden gemaakt. Aan de aannemer van het werk zullen eisen worden gesteld om dergelijke schades te voorkomen. De berekeningen van de aannemer zullen worden getoetst aan de hand van de geldende normen en richtlijnen, waarin eisen zijn gesteld ten aanzien van het te hanteren veiligheidsniveau en toelaatbare vervormingen om het risico op schade door scheurvorming te voorkomen. Het rapport concludeert dat met de juiste (reguliere) uitvoeringswijze geen risico zal

bestaan voor de woningen (waaronder de woning van de familie Doornbosch) door de (bouw)werkzaamheden. Voor het rapport van Witteveen+Bos "Waterhuishouding en waterparagraaf Drachtsterweg" d.d. 22 februari 2010 wordt verwezen naar Bijlage 12 van de Toelichting van het bestemmingsplan. Voor het aanvullende rapport van Witteveen+Bos van 14 februari 2012 wordt verwezen naar Bijlage 14 bij de Toelichting van het bestemmingsplan. De grondonderzoeken ten behoeve van de genoemde rapporten van Witteveen+Bos zijn uitgevoerd door het bureau Fugro. Zie de rapporten "Geotechnisch onderzoek betreffende Drachtstercomplex te Leeuwarden" (opdrachtnummer 5009-0286-000) d.d. 8 april 2010, "Geotechnisch onderzoek betreffende Drachtstercomplex te Leeuwarden" (opdrachtnummer 5009-0286-001.R01) d.d. 20 september 2010, en de bijbehorende Geotechnische Lengteprofielen (opdrachtnummer 5009.0286.001) d.d. 13 april 2010, zie Bijlagen 15, 16 en 17 van de Toelichting van het bestemmingsplan.

1.e. Verzakking van de woning (punt 2 van de zienswijze d.d. 8 juni 2011)

De heer Doornbosch schrijft dat zijn woning op zo'n 30 à 35 meter vanaf het te graven aquaduct staat, en daarom heeft hij grote twijfels of zijn woning niet zal verzakken.

Ad 1.e. Reactie gemeente Leeuwarden

Allereerst is van belang dat de woning Ereprijs 12 zich niet op 30 à 35 meter vanaf de te graven aquaduct bevindt maar op circa 47 meter vanaf het te bouwen aquaduct (zie onze reactie bij punt Ad 1.b.). In de tweede plaats is onderzoek uitgevoerd naar de geohydrologische aspecten van de bodem. Zie over dit geohydrologische onderzoek het rapport van Witteveen+Bos van 22 februari 2010 en het aanvullende onderzoek van Witteveen+Bos d.d. 14 februari 2012. Deze onderzoeken zijn hierboven onder Ad 1.d. besproken.

1.f. Bodemonderzoek (punt 3 van de zienswijze d.d. 8 juni 2011)

De heer Doornbosch schrijft, dat met betrekking tot de bodemonderzoeken op pagina 32 van de Toelichting van het ontwerpbestemmingsplan (eerste terinzageleggingstermijn), onder het kopje "algemeen", het volgende wordt gesteld: "met name ter plaatse van het huidige wegtracé en de direct aangrenzende gronden zijn geen specifieke bodemkwaliteitsgegevens bekend". De heer Doornbosch constateerde, dat onder het Drachtsterplein zoveel bodemvervuiling is aangetroffen dat er een behoorlijke uitvloeiing is naar de omliggende wijken. Daarom pleitte de heer Doornbosch ervoor om ook bodemkwaliteitsgegevens beschikbaar te stellen voor de gronden rondom het aquaduct nabij zijn woning.

Ad 1.f. Reactie gemeente Leeuwarden

De milieukundige gesteldheid van de bodem is door de gemeente Leeuwarden in eerste instantie in 2010 onderzocht. Geconstateerd is, op basis van het onderzoek waarvan verslag wordt gedaan in het rapport van CSO-Milfac

"Actualisatie en afperkend onderzoek locatie Drachtsterplein" d.d. 07-07-2010, dat er zich een geval van bodemverontreiniging ter plaatse van het Drachtsterplein voordoet. Dit geval van bodemverontreiniging is door de gemeente nauwkeurig in beeld gebracht met het genoemde rapport dat als bijlage bij de Toelichting van het bestemmingsplan was gevoegd. Hoewel er geen concrete aanwijzingen bekend waren voor vervuiling van de gronden waar het aquaduct zal worden gebouwd, is toch besloten, mede naar aanleiding van de ingediende zienswijze van de heer Doornbosch van 8 juni 2011, om alsnog een verkennend bodemonderzoek te laten uitvoeren ten behoeve van het ontwerp-bestemmingsplan voor de resterende gronden van het tracé van de Drachtsterweg en de gronden nabij het aquaduct. Dit is gebeurd met het onderzoek waarvan verslag wordt gedaan met het rapport CSO-Milfac "Verkennend (water)bodemonderzoek project verdiepte ligging Drachtsterweg te Leeuwarden" d.d. 12 maart 2012. Uit dit rapport blijkt dat er geen sprake is van ernstige verontreiniging van de bodem, zeker niet nabij de woning van de heer Doornbos. Dit rapport is ter inzage gelegd als Bijlage 6 bij de Toelichting van het bestemmingsplan.

1.g. Geluidhinder/Wegverkeerslawaai (punt 4 van de zienswijze d.d.8 juni 2011)

De heer Doornbosch schrijft, dat de overlast van het wegverkeer momenteel ondraaglijk is. De heer Doornbosch wijst erop dat in de Toelichting van het bestemmingsplan staat dat er sprake is van "reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder" ten gevolge van het verkeer op de Drachtsterweg voor o.a. de woning Ereprijs 12. Indien de geluidsbelasting van de gevels van woningen als gevolg van de wijzigingen meer bedraagt dan 48 dB dienen er, volgens de heer Doornbosch, maatregelen te worden getroffen. De gevelbelasting mag volgens de Wgh bij een reconstructie maximaal 48 dB bedragen. Als mogelijke oplossing wordt gesproken over geluidsreducerend asfalt en om de maximale snelheid vast te stellen op 50 km/u. Dit zou mogelijk een reductie op kunnen leveren van 3 dB. Echter dit wordt, volgens de heer Doornbosch, nergens onderbouwd middels onafhankelijke rapporten.

De heer Doornbosch pleit er verder voor dat de "bak" van het aquaduct langer dicht wordt gebouwd i.p.v. de nu voorgestelde openheid direct na het aquaduct.

Ad 1.g. Reactie gemeente Leeuwarden

Voor het vaststellen van het bestemmingsplan Leeuwarden-Drachtsterweg e.o. (incl. aquaduct) is een akoestisch onderzoeksrapport opgesteld dat als bijlage 3 bij het ontwerp-bestemmingsplan (tweede terinzageleggingstermijn) was gevoegd, namelijk het rapport "Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai t.b.v. bestemmingsplan Drachtsterweg e.o. (incl. Aquaduct) van de Milieuvadvisiedienst d.d. 14 maart 2012. Ook bij de eerste terinzagelegging was een eerste versie van dit akoestische onderzoek ter inzage gelegd. Dit is dus in tegenstelling tot wat de indiener van de

zienswijzen schrijft: "dat dit nergens wordt onderbouwd door onafhankelijke rapporten."

Het doel van het akoestische onderzoek was om het wegverkeerslawaai te inventariseren voor de huidige en de toekomstige situatie. Daarnaast geeft het onderzoek de eventuele noodzaak tot het treffen van geluidsbeperkende maatregelen weer. Dit heeft geleid tot een besluit op basis van de Wet geluidhinder (Wgh), namelijk:

- Beschikking hogere grenswaarden geluid ten behoeve van de vaststelling bestemmingsplan "Leeuwarden - Drachtsterweg e.o. (incl. nieuw Aquaduct)".

In dit besluit wordt aangegeven dat bij een aantal woningen een hogere waarde wordt vastgesteld na het uitvoeren van een aantal maatregelen, te weten:

- Toepassen geluidsreducerend asfalt;
- Instellen maximum snelheid van 50 km/u;
- Absorberende wanden van het aquaduct;
- Schermen aan de oostzijde van de Drachtsterweg ter hoogte van Aldlân.

Het besluit tot vaststelling van hogere grenswaarden verkeerslawaai ten behoeve van de vaststelling bestemmingsplan "Leeuwarden - Drachtsterweg e.o. (incl. nieuw Aquaduct)" is genomen op 30 mei 2012, dus voordat het bestemmingsplan "Drachtsterweg e.o. (incl. nieuw Aquaduct)" is vastgesteld. Dit besluit heeft zes weken ter inzage gelegen.

Verder heeft de heer Doornbosch nog een opmerking gemaakt over de "overkluizing" ten noorden van het aquaduct. De "overkluizing" aan de noordzijde van het aquaduct wordt volgens het bestemmingsplan mogelijk gemaakt tot en met circa 51 meter vanaf het Van Harinxmakanaal (noordzijde), zie de verbeelding (de bestemmingsplankaart) waarop een aanduiding "sv-ok" (specifieke vorm van verkeer - overkluizing) is aangegeven. Volgens het huidige ontwerp van het aquaduct zal deze "overkluizing" tot 25-30 meter vanaf het Van Harinxmakanaal (noordzijde) worden gebouwd. De conclusie van de indiener van de zienswijze dat deze overkluizing direct ten noorden van het aquaduct niet gebouwd wordt en ook niet gebouwd kan worden volgens het bestemmingsplan is onjuist.

1.h. Overlast tijdens de bouwperiode (punt 5 van de zienswijze d.d. 8 juni 2011).

De heer Doornbosch vraagt verder hoe de gemeente Leeuwarden denkt om te gaan met de eventuele overlast tijdens de bouwperiode. De heer Doornbosch schrijft, dat hij deze vraag al meerdere keren heeft gesteld maar dat hij daarop geen reactie heeft gekregen (ten tijde van zijn brief d.d. 8 juni 2011).

Ad. 1.h. Reactie gemeente Leeuwarden

In het kader van de uitvoering van werkzaamheden dient de aannemer een "bouwlogistiek en communicatie plan" op te stellen. Daarin worden zaken geregeld als, routing bouwverkeer, werktijden, het zoveel mogelijk voorkomen van geluidsoverlast, e.d. Daarnaast geldt de APV (Algemene Plaatselijke Verordening) waarin is voorgeschreven dat er

op zondagen en tussen 23.00 uur en 7.00 uur er geen werkzaamheden mogen plaatsvinden. Voor noodzakelijke uitzonderingen zal ontheffing op de APV worden aangevraagd. De gemeente stelt eisen en voorwaarden aan de aannemer m.b.t. dit "bouwlogistiek en communicatieplan". Na vooroverleg met de bewoners wordt dit "bouwlogistiek en communicatieplan" vastgesteld. De gemeente draagt er zorg voor dat het overleg met de omwonenden zorgvuldig zal plaatsvinden.

1.i. Nulopname van de bouwkundige gesteldheid van de woning Ereprijs 12 (punt 6 van de zienswijze d.d. 8 juni 2011)

De heer Doornbosch verzoekt aan de gemeente om een nul-opname te doen van de bouwkundige gesteldheid van het pand Ereprijs 12, inclusief een taxatie, en om deze openbaar beschikbaar te stellen. Verder wenst de heer Doornbosch dat er op vooraf vastgestelde momenten monitoring zal plaatsvinden naar de bouwkundige gesteldheid van de woning Ereprijs 12, zodat er eventuele tussentijdse schadeloosstelling kan plaatsvinden.

Ad 1.i. Reactie gemeente Leeuwarden

Zoals met de heer Doornbosch is overlegd en is overeengekomen, zal de gemeente een nul-meting doen naar de bouwkundige toestand van de woning Ereprijs 12 (en bij de naastgelegen woningen). Daarbij zal de gemeente tevens een taxatie laten verrichten die ook beschikbaar wordt gesteld aan de familie Doornbosch. De gemeente (en de provincie) betalen deze onderzoeken. Dit zal plaatsvinden voordat met de werkzaamheden wordt begonnen. Tijdens de bouw en daarna zal er monitoring van de toestand van de woning(en) plaatsvinden. Indien er schade aan de woning(en) optreedt, en de schade heeft een causaal verband met de (bouw)werkzaamheden voor de Drachtsterweg en voor het aquaduct, bestaat er recht op een vergoeding van dergelijke schade(s) door de gemeente.

1.j. Monitoring / overlast bouwverkeer (2^e alinea zienswijze d.d. 6 mei 2012)

In de zienswijze van 6 mei 2012 schrijft de heer Doornbosch dat hij blij is met het aanvullende onderzoek dat is verricht naar de geohydrologische gesteldheid en naar de mogelijke vervuiling van de bodem. Op basis van het aanvullende onderzoeksmateriaal van Witteveen+Bos is de indiener van de zienswijze meer gerustgesteld. Toch wijst hij erop dat grote voorzichtigheid en monitoring noodzakelijk is. In het aanvullende rapport van Witteveen+Bos d.d. 14 februari 2012 worden voorstellen gedaan hoe de eventuele risico's beperkt kunnen worden. De heer Doornbosch wenst dat de adviezen van Witteveen+Bos integraal in de aanbestedingseisen zullen worden meegenomen. Wat ook een belangrijk punt blijft, volgens de heer Doornbosch, is de mogelijke overlast van het bouwverkeer. De heer Doornbosch spreekt de hoop uit dat dat tot een minimum beperkt zal blijven en dat er voor gezorgd wordt dat de nacht- en zondagsrust gegarandeerd blijft.

Daarnaast gaat de heer Doornbosch ervanuit dat wat is vastgelegd in de notulen van de vergadering met de projectleider, de heer H. Faber, od.d. 21 juli 2011 en wat is geschreven in de e-mailberichten van 25 april 2012 en van 27 april 2012 als definitieve afspraken gelden waaraan de heer Doornbosch rechten kan ontlennen.

Ad 1.j. Reactie gemeente Leeuwarden

Als antwoord op de zienswijze van de heer Doornbosch van 6 mei 2012 zegt de gemeente toe dat de adviezen van Witteveen+Bos in de aanbestedingseisen zullen worden meegenomen, en dat er nauwkeurige monitoring tijdens de (bouw)werkzaamheden zal plaatsvinden.

De mogelijke overlast wordt tegengegaan op de manier, zoals aangegeven in de reactie van de gemeente onder de punten Ad 1.h., Ad 1.i., en Ad 1.j. van deze reactie- en antwoordnota.

Verder is het zo, dat aan hetgeen is afgesproken volgens genoemde notulen van 21 juli 2011 en in de e-mailberichten van 25 april 2012 en 27 april 2012, de heer Doornbosch rechten kan ontlennen.

2. Zienswijze van de Vereniging Milieudefensie, ingediend door mevrouw J. van der Meer, Ramstraat 33, 8921 PW Leeuwarden met brief d.d. 21 juni 2011 (ontvangen d.d. 22 juni 2011) en zienswijze Vereniging Milieudefensie met brief d.d. 9 mei 2012 (ontvangen d.d. 9 mei 2012).

2.a. Algemeen. Toepassing Crisis- en herstelwet (volgens zienswijze d.d. 21 juni 2011)

Mevrouw J. van der Meer schrijft namens de Vereniging Milieudefensie met betrekking tot de toepassing van de Crisis- en herstelwet (Chw) voor het project, dat in de AMvB uitvoering Crisis- en herstelwet, 2^e tranche, het project Drachtsterweg e.o. (incl. nieuw Aquaduct) niet wordt genoemd. De vereniging bestrijdt daarom dat de Crisis- en herstelwet (Chw) voor dit project kan worden toegepast.

Ad 2.a. Reactie gemeente Leeuwarden

Mede naar aanleiding van het verzoek van burgemeester en wethouders van de gemeente Leeuwarden aan de minister van VROM (nu IenM) is het met de AMvB "Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet, tweede tranche)" mogelijk gemaakt dat het project Drachtsterweg e.o. (incl. nieuw Aquaduct) onder vigeur van de Crisis- en herstelwet valt.

Met de inwerkingtreding van de AMvB "Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet, tweede tranche (Staatsblad 165, 2011)", volgens artikel II, sub A, onder 2, is Bijlage I van de Crisis- en herstelwet zodanig gewijzigd, dat aan categorie 3 "gebiedsontwikkeling en werken van lokaal of regionaal belang" een lid 3.4 is toegevoegd. Op grond van dit lid 3.4 kan een infrastructuurproject, zoals de Drachtsterweg (incl. nieuw Aquaduct) worden gerealiseerd onder vigeur van de Crisis- en herstelwet. Dit volgt ook uit de brief van het Ministerie van VROM aan de gemeente

Leeuwarden d.d. 30 november 2010 die als bijlage nr. 26 bij de Toelichting van het ontwerp-bestemmingsplan was gevoegd.

2.b. Algemeen - Het project houdt geen rekening met gewijzigde omstandigheden (volgens zienswijze d.d. 21 juni 2011)

De Vereniging Milieudefensie schrijft, dat de gemeente er nog steeds ten onrechte vanuit gaat, dat het aantal arbeidsplaatsen tot 2020 enorm toeneemt. Dit geldt ook voor het aantal inwoners.

Ad 2.b. Reactie gemeente Leeuwarden

Op dit deel van de zienswijze wordt hieronder bij onze beantwoording, onder punt Ad 2.e. ingegaan.

2.c. Algemeen - Bij dit project is de Zevensprong van Verdaas niet toegepast (volgens zienswijze d.d. 21 juni 2011)

De Vereniging Milieudefensie schrijft, dat bij dit project ten onrechte de Zevensprong van Verdaas niet is toegepast. Deze Zevensprong van Verdaas houdt, volgens de vereniging, in dat de eerste stappen van de genoemde zevensprong eerst dienen te worden gedaan voordat de laatste, meest vergaande stap "nieuwe infrastructuur" wordt gezet.

Ad 2.c. Reactie gemeente Leeuwarden

Voor de beantwoording van de zienswijzen met betrekking tot de "Zevensprong van Verdaas" verwijzen wij naar onze beantwoording bij punt Ad 2.n.

2.d. Algemeen - De gemeente bereikt met de uitvoering van dit project niet haar eigen energiedoelstelling en de doelstelling uit het Energie akkoord Noord Nederland (volgens zienswijze d.d. 21 juni 2011 en punten III.1, IV.1 en IV.2 van de zienswijze d.d. 9 mei 2012).

Volgens de Vereniging Milieudefensie bereikt de gemeente met de uitvoering van dit project niet haar eigen energiedoelstelling en de doelstelling van het Energie akkoord Noord Nederland. De leefbaarheid en de gezondheid verslechteren door de toename van het autoverkeer. De Vereniging Milieudefensie wijst er in dit verband op, dat de provincie het autoverkeer wil beperken. Een motie met een dergelijke strekking is aangenomen in een vergadering van Provinciale Staten van januari 2011 (bij de evaluatie van het PVVP 2006).

Ad 2.d. Reactie gemeente Leeuwarden

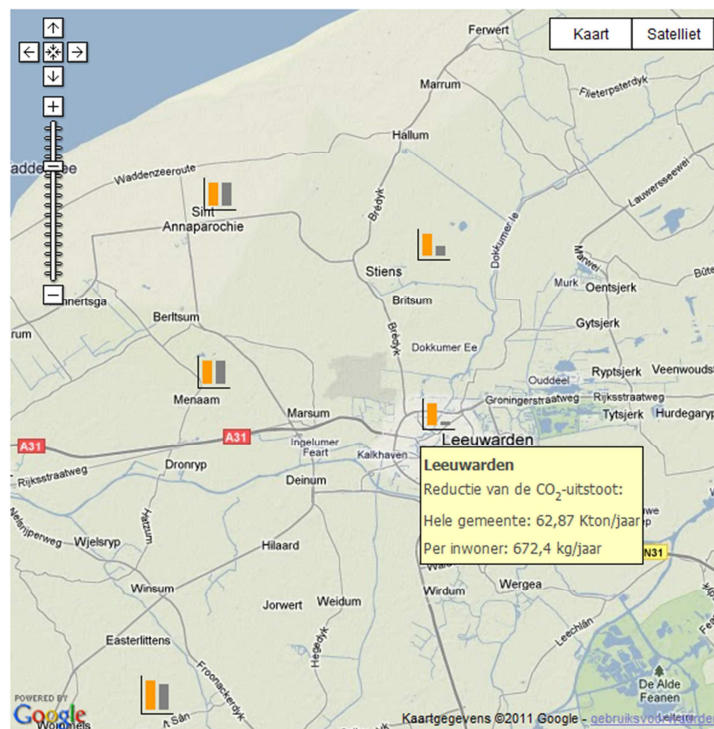
De gemeente Leeuwarden neemt de problematiek m.b.t. de klimaatsverandering door het opwarmen van de aarde serieus en volgt bij haar beleid in dezen het Kyotoverdrag. Het Kyotoverdrag is een internationaal verdrag met als doel om de uitstoot van broeikasgassen te reduceren.

De gemeente Leeuwarden heeft schone energie tot één van haar speerpunten benoemd en de gemeente heeft zich verplicht om de uitstoot van broeikasgassen in 2012, volgens de Kyotoafspraken met uitloop van 2010 t/m 2012, met 6% gereduceerd te krijgen ten opzichte van 1990. Hiermee loopt de gemeente landelijk voorop. Uit de duurzaamheidsmeter (www.duurzaamheidsmeter.nl) van de

opeenvolgende jaren vanaf 2009 blijkt dit ook. De gemeente Leeuwarden zit volgens deze duurzaamheidsmeter in de top tien. De Kyoto doelstelling is voor Leeuwarden 69,9 kiloton CO2 besparing in 2012. Deze doelstelling hanteert de gemeente Leeuwarden nog steeds. De einddatum is nog niet gepasseerd. De resultaten van de CO2-reductie worden thans in geheel Friesland bijgehouden in de landelijke CO2-monitor (www.co2-monitoring.nl). De lijst met de reductieprojecten tot en met 2011 is hierin voor Leeuwarden ingevuld (zie hieronder figuur 1). In de invoerlijst van de CO2-monitor staat, dat voor de automobiliteit thans 2,482 kton gerealiseerd is. Dat is bereikt door het inzetten van transitiebrandstoffen, zoals aardgas, biogas, en elektriciteit.

Leeuwarden werkt, zoals in het Noordelijk Energieakkoord is afgesproken, mee aan het 100.000 voertuigenplan, dat wil zeggen, dat gedurende de looptijd van het Energieakkoord in het Noorden van Nederland 100.000 voertuigen op alternatieve brandstoffen/schone brandstoffen moeten gaan rijden.

Thans is de stand van zaken zo, dat Leeuwarden de Kyotodoelstelling (69,9 kton besparing) kan halen. De projectenlijst van 2011 laat zien dat ruim 89% (62,87 kton) van de Kyoto-doelstelling is gerealiseerd.



Figuur 1: CO2 uitstoot-reductie Leeuwarden, september 2011
[bron www.co2-monitoring.nl]

Uit het bovenstaande blijkt, dat het de gemeente Leeuwarden ernst is met de afspraken die volgen uit het Kyotoverdrag en uit het Energieakkoord Noord Nederland.

De gemeente houdt goed rekening met duurzaamheidsaspecten bij dit project. Bij de aanbesteding zullen ook extra eisen worden gesteld voor wat betreft duurzaamheidsaspecten tijdens de bouw en ten behoeve van het gebruik van de weg. Hiervoor is het rapport "Advies Duurzame Drachtsterweg. Maatregelen om de Drachtsterweg te verduurzamen"

(Projectgroep Verdiepte Ligging Drachtsterweg/Royal HasKoning d.d. 26 april 2012) opgesteld. Dit advies wordt opgenomen in de aanbestedingseisen en in het aannemerscontract. Verder zal dit rapport als Bijlage nr. 29 aan de Toelichting van het vast te stellen bestemmingsplan worden toegevoegd.

Verder wijzen wij erop dat indien het project "Drachtsterweg e.o. (incl. nieuw Aquaduct)" geen doorgang zou vinden, er dan structureel filevorming zal ontstaan waardoor de duurzaamheid zeker niet wordt bevorderd.

2.e. Gewijzigde omstandigheden - De gemeente gaat er volgens de Vereniging Milieudefensie nog steeds ten onrechte vanuit dat het aantal arbeidsplaatsen per 2025 enorm toeneemt. Ook de toename van het aantal inwoners per 2025 schat de gemeente volgens de vereniging te hoog in (punt II.1. van de zienswijze d.d. 21 juni 2011 en punt I.1 van de zienswijze d.d. 9 mei 2012).

De Vereniging Milieudefensie schrijft d.d. 21 juni 2011 dat de gemeente Leeuwarden onvoldoende rekening houdt met gewijzigde omstandigheden. Het aantal inwoners van Leeuwarden neemt, volgens de vereniging, niet zoveel toe. Volgens de zienswijzen gaat de gemeente uit van 103.000 (tot 107.000) inwoners per 2020 (volgens het ontwerp-bestemmingsplan dat van 12 mei 2011 tot en met 22 juni 2011 ter inzage lag) en van 103.000 inwoners in 2025 volgens het ontwerp-bestemmingsplan dat van 29 maart 2012 t/m 9 mei 2012 ter inzage lag. Volgens CBS cijfers zal, volgens de vereniging, het aantal inwoners in 2020 echter slechts 98.000 zijn. De gemeente gaat daarom, volgens de vereniging, uit van een te hoog aantal inwoners. De gemeente gaat er verder, volgens de vereniging, ten onrechte vanuit dat het aantal arbeidsplaatsen enorm zal toenemen van 55.000 naar 67.000 arbeidsplaatsen per 2025. (Verwijzing naar de bijlage bij de zienswijze d.d. 9 mei 2012, ontleend aan de brief van de gemeente aan de Vereniging Milieudefensie van april 2012). Volgens de vereniging daalt de daadwerkelijke beroepsbevolking vanaf 2014 (verwijzing naar de rapporten van de provincie Fryslân: *Krimp en groei* [januari 2010] en *Fan mear nei better* [november 2010]).

Ad 2.e. Reactie gemeente Leeuwarden

De vereniging Milieudefensie stelt, kort samengevat, dat de gemeente ten eerste het aantal inwoners in de toekomst van circa 103.000 in 2025 te hoog heeft ingeschat. Ten tweede stelt de vereniging dat de gemeente het aantal

arbeidsplaatsen per 2025 (van 67.000), volgens de
zienswijze d.d. 9 mei 2012, te hoog heeft ingeschat.

Het aantal inwoners

Met het (eerste) ontwerp-bestemmingsplan zoals dat in de
periode van 12 mei 2011 tot en met 22 juni 2011 ter inzage
werd gelegd, werd uitgegaan van 103.000 inwoners per 2020.
Het bleek, mede naar aanleiding van de economische crisis
die woedde in Nederland, dat dit te optimistisch
geprognosticeerd was. Om die reden zijn de verkeerscijfers
bijgesteld, waarbij uit is gegaan van een aantal inwoners
van 103.000 per 2025 (zie voor de argumentatie van deze
wijziging de paragraaf 3.2 van de Toelichting van het
bestemmingsplan). Om die reden zijn de verschillende
onderzoeken geactualiseerd, zoals het akoestische
onderzoek, het onderzoek naar de luchtkwaliteit, en het
onderzoek naar de stikstofdepositie).

De gemeente Leeuwarden kijkt voor ontwikkelingen naar de
toekomst toe naar diverse prognoses. De provinciale
prognose is daar één van, de Plan Bureau Leefomgeving
Prognose (CBS/PBL 2011-2040) die gepubliceerd wordt door
het CBS op haar site is een andere. Over die laatst
genoemde prognose het volgende:

Sinds 12 oktober 2012 bevat het CBS op haar website een
nieuwe prognose, opgesteld door het PBL. Deze laat voor
Leeuwarden een forse groei van het aantal inwoners zien.
Als verklaring daarvoor geeft men:

"In de data is te zien dat de bevolkingsopbouw (in de waargenomen cijfers)
een hoog aantal vrouwen in de leeftijd 20-25 laat zien. Natuurlijk komt
dit door het hoge aantal HBO studenten. Deze leeftijdsgroep heeft echter
de grootste kans op het krijgen van kinderen in de leeftijd 25-30. We
veronderstellen dat de studenten wel weer vertrekken, maar toch zullen een
aantal in Leeuwarden blijven en gezinnen stichten. Daarbij hoort dan
uiteraard het krijgen van kinderen. Dit is de verklaring voor het hoger
aantal geboorten." (bron: PBL)

Eerder is door het CBS al een bijstelling van het aantal
inwoners van Nederland gedaan als gevolg van lagere sterfte
door medische verbeteringen. Daar komt voor Leeuwarden nu
dus bij het effect van "opleidingsstad". Zoals ook
(indirect) gesteld werd in het persbericht van CBS & PBL op
11 oktober 2011:

"Lagere bevolkingsgroei buiten de Randstad

Buiten de Randstad ligt de verwachte bevolkingsgroei veel lager: met
ongeveer 200 duizend extra inwoners tussen 2010 en 2025 ligt de groei de
helpt lager dan in de afgelopen vijftien jaar. Het inwonertal neemt vooral
toe rond een aantal steden met bovenregionale voorzieningen, zoals hogere
onderwijsinstellingen. Voorbeelden zijn Groningen, Arnhem/Nijmegen, Zwolle
en de Brabantse stedenband. (bron: Persbericht CBS/PBL 12 oktober 2011)."

De gemeente Leeuwarden kijkt derhalve op dit moment sterk
naar een tweetal prognoses. Het blijkt ook dat de huidige
bevolkingsontwikkeling zich tussen de voorspelling van
beide prognose in beweegt. In tabelvorm ziet dit er als
volgt uit:

Inwoners	2010	2012	2015	2020	2025	2030
Feitelijk	94.073	95.321				
Provincie	93.898	94.717	95.971	98.173	100.366	102.296

Friesland prognose						
CBS/PBL 2011-2040	94.100	96.000	98.500	103.200	106.700	108.700

Tabel 1: prognose bevolkingsgroei Leeuwarden

In het verkeersmodel ten behoeve van dit bestemmingsplan is uitgegaan van 103.000 inwoners in 2025. Dit zit in tussen de prognoses van de provincie Friesland en tussen de CBS/PBL prognose, en het getal is daarom reëel.

Aantal arbeidsplaatsen

De gemeente Leeuwarden heeft in 2003 de voorspelling gedaan dat de gemeente 67.000 banen (van 15 uur per week en meer) telt in 2020. Later is deze prognose bijgesteld naar 67.000 banen in 2025. We gaan er op basis van de trend over de periode 1995-2009 vanuit dat deze prognose (67.000 banen in 2025) nog steeds realistisch is. Overigens is de feitelijke banengroei in de jaren 2010 en 2011 bij de geprognosticeerde banengroei achtergebleven, 2010 en 2011 waren dan ook bijzonder matige jaren ten gevolge van de economische crisis. Voor de onderbouwing van deze verwachte banengroei wijzen we ook op de herwonnen kracht (en groei) van steden. Onder verwijzing naar het CPB rapport, The Netherlands of 2040, opgesteld in juni 2010.

Zo is in Leeuwarden het aandeel hoger opgeleide (Leeuwarders) in de werkzame beroepsbevolking gestegen van 33% in 2000 naar 45% in 2011 (cijfers CBS). De gemeente Leeuwarden is tussen 2000 en 2011 opgeschoven van een 34e plaats van alle gemeenten naar een 21e plaats, in percentage hoger opgeleide werkzame beroepsbevolking van de totale werkzame beroepsbevolking. Wageningen staat hierbij met 63% bovenaan. Ter vergelijking de grote steden: Utrecht: 61%, Amsterdam 57%, Eindhoven 47%, Den Haag 41% en Rotterdam 37%.

Het aantal geprognosticeerde arbeidsplaatsen per 2025 is gebaseerd op onderstaande tabel.

1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
45207	46018	47180	49842	50211	50498	53349	54430
2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	
53916	54564	53977	53669	54099	55225	54752	
2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
57280	57966	58651	59337	60023	60708	61394	62079
2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
62765	63450	64136	64821	65507	66193	66878	67564

Tabel 2: prognose aantal arbeidsplaatsen Leeuwarden

2.f. Gewijzigde omstandigheden - Over de toename van het autoverkeer bestaat onduidelijkheid (punt II.2 van de zienswijze d.d. 21 juni 2011 en punt I.2 van de zienswijze d.d. 9 mei 2012)

De Vereniging Milieudefensie schrijft in de zienswijze van 21 juni 2011 dat er over de toename van het autoverkeer onduidelijkheid bestaat. Over het aantal autobewegingen rondom Leeuwarden en specifiek op de Drachtsterweg merkt de vereniging het volgende op.

De hoeveelheid asfalt neemt, volgens de vereniging, met dit plan toe met 1,5 ha. Deze toename van asfalt genereert, volgens de vereniging, meer autoverkeer, zoals ook al bleek uit de rapportage over het effect van de openstelling van de busbaan op de Drachtsterweg voor al het autoverkeer. Een verschuiving van het autoverkeer van de Overijsselselaan naar de Drachtsterweg is, volgens de vereniging, niet aannemelijk, want de Overijsselselaan blijft een vierbaansweg en zal met de aanleg van het nieuwe gedeelte van de RW31 een belangrijk kruispunt minder hebben. Volgens de zienswijze d.d. 9 mei 2012 (punt I.2) stelt de vereniging dat tussen 2000 en 2009 het aantal autobewegingen rondom Leeuwarden op rijks- en provinciale wegen is gewijzigd van een daling tot een maximale toename van 10%.

De gemeente gaat, volgens de vereniging, uit van een enorme toename van aantallen motorvoertuigen de stad in en uit in de periode 2011 - 2025 van 47%. Van 72.500 autobewegingen in 2011 naar 106.500 autobewegingen in 2025. In het jaar 2011 op de Marshallweg, Overijsselselaan en Drachtsterweg van respectievelijk 5.000, 35.000 en 32.500 naar 20.000 (WIW), 38.500 en 48.000 in 2025.

Op de Overijsselselaan is ter hoogte van de Van Harinxmabrug in de jaren 2005 - 2011 tussen 7.00 uur en 19.00 uur het aantal autobewegingen toegenomen met 7%. Echter tijdens de spitstijden zijn de aantallen gelijk gebleven in deze zes jaar (verwijzing naar kordontellingen gemeente Leeuwarden van 2005 en telling 2011). De spitstijden zijn de beperkende factor van een weg, volgens de vereniging.

Op de Drachtsterweg is ter hoogte van de Van Harinxmabrug in de jaren 2005 - 2011 tussen 7.00 uur en 19.00 uur het aantal autobewegingen toegenomen van bijna 19.000 naar 26.000, een toename van 37%. Kijken we, volgens de vereniging, naar een langere periode (de jaren 2000-2011) dan is de toename 30%. In de spitstijden is dat respectievelijk 33% (5,5% per jaar) en 31,5% (2,8 % per jaar).

Verder merkt de vereniging op dat er in de periode 2005-2011 bijna 1.000 woningen in Zuiderburen zijn gebouwd. Het aantal inwoners is daar in de periode toegenomen van 3.131 naar 5.811 inwoners. Over de Hop, de toegangsweg van de wijk Zuiderburen, gingen bijna 6.000 auto's per dag in 2011 naar en vanaf de Drachtsterbrug. Het autoverkeer uit Zuiderburen levert een belangrijke bijdrage aan het autoverkeer op de Drachtsterburg. Vooral in de spitstijden

is deze toename van het autoverkeer belangrijk voor de doorstroming van het verkeer.

Ad 2.f. Reactie gemeente Leeuwarden

De Vereniging Milieudefensie schrijft dat de gemeente te hoge prognoses hanteert, gelet op de ontwikkeling van de verkeersintensiteiten van de afgelopen jaren op diverse wegvakken.

Het is niet mogelijk - conform de benadering van Milieudefensie - om louter op basis van verkeerstellingen prognoses te maken van het verkeer. De ontwikkelingen in de toekomstige verkeersstructuur en de ontwikkelingen van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen is immers niet in de ontwikkeling van de verkeerstellingen verwerkt. De verkeersprognoses worden gesimuleerd met rekenkundige verkeersmodellen gebaseerd op nationale en algemeen geaccepteerde uitgangspunten waarin de hierboven genoemde verkeersstructuren en de toename van inwoners en arbeidsplaatsen zijn verwerkt.

Een belangrijk effect van de Haak, in combinatie met onder andere de Westelijke Invalsweg en de Drachtsterweg, is dat het verkeer met de bestemming Leeuwarden zich beter buiten de stad kan verdelen. Het verkeer kan die invalsweg opzoeken waar zijn bestemming het dichtste bij ligt. Hiermee wordt de onderliggende wegenstructuur in- en om de stad ontlast wat weer een positieve invloed heeft op de verkeersveiligheid en de (verkeers)leefbaarheid op de onderliggende wegenstructuur.

De onderstaande figuur geeft een beeld van de toekomstige verkeersstructuur.



Figuur 2: De nieuwe verkeerstructuur van Leeuwarden

De intensiteit op de Overijsselselaan neemt niet toe en blijft ongeveer gelijk. De weg zal echter als invalsweg in betekenis afnemen als gevolg van o.a. de inrichting tot een zogenoemde stadsas met aansluitingen van en naar de nieuwe stadsuitleg de Zuidlanden. De afname van het doorgaande verkeer zal daarom weer worden gecompenseerd door de toename van het verkeer als gevolg van de ontsluiting van de Zuidlanden.

Op de Westelijke Invalsweg groeit het verkeer sterk door de autonome groei van het autoverkeer, de verschuiving van het verkeer vanaf de Overijsselselaan en de ruimtelijke ontwikkeling van de westkant van de stad.

Ook de verkeersdruk op de Drachtsterweg neemt toe. Dat heeft te maken met de autonome groei, de aantrekkende werking van de verbetering van de doorstroming ter plaatse en het verkeer dat van de Overijsselselaan overkomt (de Overijsselseweg wordt immers minder aantrekkelijk als invalsweg voor de stad en deze weg wordt daarom herdoopt in Overijsselselaan). Net als de Westelijke Invalsweg wordt de Drachtsterweg geschikt gemaakt als invalsweg (autoroute). In deze beide wegen worden aquaducten aangelegd.

2.g. Gewijzigde omstandigheden - De gevolgen van een dergelijke grote toename van de automobiliteit (punt II.3 van de zienswijze d.d. 21 juni 2011)

Volgens de Vereniging Milieudefensie heeft de toename van de automobiliteit tot gevolg dat de leefbaarheid verslechtert door meer fijn stof en geluidhinder, niet alleen op het traject zelf, maar ook en vooral verder de stad in: bijvoorbeeld op de Pieter Stuyvesantweg. Nu werken de verkeerslichten aan de zuidkant van de stad doserend op het toestaan van auto's. Dit vervalt met alle ongelijkvloerse kruisingen.

Het toenemende autoverkeer zal ook de fietsers en de voetgangers belemmeren c.q. in gevaar brengen. In dit project wordt voorkomen dat het autoverkeer en het langzaam verkeer elkaar gelijkvloers kruisen. Niet alle fietsers zijn volgens de Vereniging Milieudefensie echter blij met een lange tunnel.

Het autoverkeer komt in de spits met 50 à 70 km/uur de stad binnen. Na het eventueel stoppen bij het kruispunt op het Drachtsterplein vertraagt hun snelheid doordat ze verderop in het traject wel langzaam verkeer kruisen en een parkeerplek moeten vinden. Als gevolg daarvan lopen de wegen, volgens de vereniging, vol. Een voorbeeld hiervan is de Heliconweg/Tesselschadestraat.

Ad 2.g. Reactie gemeente Leeuwarden

Het verkeersbeleid is een integraal beleid. Het functioneren van het systeem hangt af van het in samenhang realiseren van de bijbehorende verkeersstructuur.

De toekomstige autoverkeersstructuur van Leeuwarden bestaat uit een systeem van ringen en radialen. Leeuwarden krijgt 3 ringen, te weten:

- De Haak om Leeuwarden ("kam-structuur") waar het doorgaande verkeer over wordt afgewikkeld en waar het*

verkeer van buiten Leeuwarden haar juiste invalsweg kiest.

- De Stadsring ("vliegwiel") waarlangs de belangrijke functies in de stad gemakkelijk kunnen worden bereikt.
- De binnenring ("kruipende slang") bedoeld als ontsluitende structuur voor de binnenstad, waarbij verschillende verkeersdeelnemers elkaar "ontmoeten".

Er zijn zes belangrijke invalswegen, te weten de Drachtsterweg, de Overijsselselaan, de Westelijke Invalsweg (WIW), De Noordwestelijke Invalsweg (NWI), de Troelstraweg en de Groningerstraatweg. De Drachtsterweg, de WIW en de NWI zijn de invalswegen met de belangrijkste verkeersfunctie (zie ook figuur nr. 2, zoals hierboven bij punt Ad 2.f. weergegeven).

Zoals al eerder aangegeven is een belangrijk effect van de Haak, in combinatie met onder andere de Westelijke Invalsweg en de Drachtsterweg, dat het verkeer met de bestemming Leeuwarden zich beter buiten de stad kan verdelen. De verkeersdruk op de Drachtsterweg neemt vooral daardoor dus toe. Met het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) zijn er kwaliteitscriteria geformuleerd voor de doorstroming op het hoofdwegenet. Het gaat dan om:

- De gemiddelde rijsnelheid op de stadsring dient, ook in de spitsperioden, minimaal 25 km/uur te zijn.
- Het maximale oponthoud op de invalswegen mag in de spitsperioden 10 minuten zijn.

Deze criteria ondersteunen het nadrukkelijke beleidsuitgangspunt dat de Stadsring moet blijven doorstromen. Als de belasting van het wegennet te groot is, dient het verkeer te wachten (bufferen) op de invalswegen. Het doseerpunt bij dit project is dan het Drachtsterplein. De doorstroming op de Haak en aansluitingen op de Haak zijn daarbij filevrij gedacht. Met deze beleidslijn wordt voorkomen dat er te veel stagnerend verkeer is in de stad waarvoor ook de Vereniging Milieudefensie vreest.

De structuur is dus een samenhangend systeem. Het geheel of gedeeltelijk niet uitvoeren van projecten zal leiden tot het niet functioneren van het systeem als geheel.

Voor een beantwoording van de vraag met betrekking tot het fietsverkeer verwijzen wij naar punt Ad 2.k.

2.h. Problemen - Vertraging op de Drachtsterweg (punt III van de zienswijze d.d. 21 juni 2011)

De Vereniging Milieudefensie schrijft dat de gemeente Leeuwarden niet kon aangeven hoe groot de vertraging op de Drachtsterweg is. De vereniging verwijst naar een Reistijdenonderzoek uit 2008 waaruit blijkt dat de ochtendspits piekt rond 8 uur. De ochtendspits is gemiddeld 6 minuten langer dan in de dalperiode. 's Middags piekt de spits om ongeveer 17.00 uur. De vertraging is dan gemiddeld 5 à 6 minuten. Op het traject MCL-Waldwei is deze vertraging 's middags (in de avondspits) gemiddeld slechts ruim drie minuten. De vereniging schrijft dat dit een logisch beeld is. De vereniging schrijft: "daar valt ook niet zo veel aan te doen als bijna iedereen op die tijden

begint en stopt met werken". Volgens de Vereniging Milieudefensie verdwijnt ook met de capaciteitsuitbreiding van de wegen deze vertraging niet.

Ad 2.h. Reactie gemeente Leeuwarden

Op dit moment is er gedurende de spitsvertraging op meerdere kruispunten in de stad. Er zijn echter enkele grote knelpunten die een bovengemiddelde vertraging opleveren waaronder het Drachtsterplein en het kruispunt bij Zuiderburen. Gelet op de groei van de verkeersintensiteit in de komende jaren zal het Drachtsterplein en het kruispunt bij Zuiderburen de hoeveelheid verkeer niet meer kunnen verwerken met de huidige vormgeving, zodat er teveel vertraging ontstaat. De Drachtsterweg is een invalsweg met een belangrijke verkeersfunctie. In zijn algemeenheid geldt dat het maximale oponthoud op de invalswegen in de spitsperioden 10 minuten mag zijn.

2.i. Problemen - Vervoer over water wordt belemmerd door de spitssluiting (punt III van de zienswijze d.d. 21 juni 2011)

De Vereniging Milieudefensie erkent, dat met het aquaduct een probleem wordt opgelost. Maar, de vereniging wijst erop, dat de spoorbrug even verderop blijft bestaan. De "spoorwegen" hebben geen geld voor een tunnel volgens de vereniging. Wat is dan de tijdwinst voor de vaartuigen door het Van Harinxmakanaal van een aquaduct in het tracé van de Drachtsterweg, zo vraagt de vereniging. Volgens informatie van de gemeente Leeuwarden gaat het om zo'n 6.000 schepen die gebruik maken van het Van Harinxmakanaal. Het is de Vereniging Milieudefensie nog niet duidelijk om welke periode het gaat en welk deel daarvan behoort tot de recreatievaart en welk deel tot de beroepsvaart. De vereniging vraagt om een telling met een bronvermelding van die telling.

Ad 2.i. Reactie gemeente Leeuwarden

De spoorbruggen worden inderdaad niet vervangen door aquaducten of door tunnels. Het is de bedoeling dat de beide aanwezige spoorbruggen in de toekomst vervangen c.q. aangepast zullen gaan worden. Wanneer dit gaat gebeuren is nog niet bekend. Verder wordt onderzocht of de bediening van de bruggen versneld kan gaan worden.

Uit tellingen over 2008 en 2009 blijkt dat in 2008 er 7.262 vaartuigen en in 2009 er 7.603 vaartuigen door het Van Harinxmakanaal voeren. Het aantal beroepsvaartuigen bestond in 2008 en in 2009 uit respectievelijk 1.141 en uit 1.496 beroepsvaartuigen. Verder zijn er tellingen uit 2010 bekend van de Zwettebrug en de Van Harinxmabrug van respectievelijk 1.445 en 1.264 beroepsvaartuigen.

Voor de scheepvaart zijn er in het spoor/doorvaart-regelingsschema per uur voldoende mogelijkheden voor de doorvaart. De provincie draagt zorg voor voldoende mogelijkheden, ook in de toekomst. Juist de autobridgen vormen een bottleneck die door de realisering van de aquaducten wordt weggenomen.

2.j. Problemen - Kruispunt Zuiderburen/Goutum, en Openbaar Vervoer (punt III van de zienswijze d.d. 21 juni 2011)

Volgens de Vereniging Milieudefensie is het wellicht een mogelijkheid voor het kruispunt Zuiderburen/Goutum, dat de verkeerslichten daar beter afgestemd worden.

Door de vereniging wordt verder voorgesteld om een transferium Hemriksein te maken met frequente busdiensten. Tevens is er met een verhoging van de frequentie van de busdiensten tot 4 à 6 keer per uur in plaats van maximaal 2 keren per uur veel capaciteitswinst te behalen op de Drachtsterweg v.v. tot aan het eindpunt van Zuiderburen. Hierdoor verbetert de leefbaarheid: minder geluidhinder en minder fijn stof. Bovendien voorkomt de gemeente dan ook een verdere uitbreiding van het Leeuwarder wegennet.

Ad 2.j. Reactie gemeente Leeuwarden

De verkeerslichten op het kruispunt Zuiderburen zijn relatief nieuw en deze zijn zo ingesteld dat binnen de geldende kaders zo veel mogelijk verkeer wordt afgewikkeld. Met deze kaders wordt dan onder meer bedoeld het voorkomen van terugslag tot op de Wâldwei en de interactie met het kruispunt Drachtsterplein. Mogelijk is met een aanpassing aan de verkeerslichten een kleine winst te behalen, maar dit zal niet genoeg zijn om de komende jaren tot een acceptabele verkeersafwikkeling te komen. Ook indien nog meer prioriteit wordt gegeven aan het openbaar vervoer, zoals door de Vereniging Milieudefensie voorgesteld, zal dit niet een zodanige afname van auto's teweegbrengen dat het kruispunt goed zou kunnen gaan functioneren. Zie ook onze beantwoording bij punt Ad 2.n. voor wat betreft het openbaar vervoer.

2.k. Er ontbreken belangrijke gegevens m.b.t. de gevolgen van het project voor de andere aansluitende wegen voor de omwonenden en het langzame verkeer (punt IV.1 van de zienswijze d.d. 21 juni 2011)

Volgens de Vereniging Milieudefensie ontbreken er belangrijke gegevens. Niet alleen ontbreekt er een analyse van de knelpunten en de beste oplossingen hiervoor bij het toepassen van de Zevensprong van Verdaas voor de andere aansluitende wegen voor omwonenden en het langzame verkeer. Op grond daarvan kan volgens de vereniging geen goede afweging worden gemaakt tussen de (onduidelijke) voordelen van het project en de andere belangen zoals die van het langzaam verkeer en de negatieve gevolgen voor de omwonenden langs de aansluitende wegen.

De vereniging schrijft dat het optimaliseren van de bestaande wegen gaat boven het wijzigen en de aanleg van nieuwe wegen. Hierbij wordt door de vereniging ook een optimaal openbaar vervoer genoemd. Op dit moment gaat er op werkdagen 2 maal per uur een bus tussen de wijk Zuiderburen en de stad. Volgens de vereniging is het voor een goed openbaar vervoer in plaats van twee lijndiensten per uur, een om de tien minuten gaande verlengde bus vice versa (in de spitsuren 7-9 uur en 16-19 uur) noodzakelijk. Samengevat

schrijft de Vereniging Milieudefensie: promoot het openbaar vervoer, het fietsgebruik, en het carpoolen. Ook scheelt het al veel indien het begin- en eindpunt van de werktijden van de werknemers meer worden gespreid. Dat eventueel gecombineerd met een spitswisseling op de Drachtsterbrug.

Ad 2.k. Reactie gemeente Leeuwarden

De Vereniging Milieudefensie schrijft dat volgens de "Zevensprong van Verdaas" er eerst een optimalisering dient plaats te vinden van bestaande wegen voordat nieuwe wegen worden aangelegd. Wij merken op dat dit precies is wat er gebeurt bij het project Drachtsterweg e.o. (incl. nieuw Aquaduct). De Drachtsterweg wordt gereconstrueerd en in zoverre wordt er geen nieuwe weg aangelegd. In punt Ad 2.n. wordt nader ingegaan op de "Zevensprong van Verdaas". Een aantal jaren geleden zijn de consequenties van een zogenaamde wisselstrook op de Drachtsterweg (tussen het Drachtsterplein en het kruispunt Zuiderburen/Goutum) door de gemeente goed onderzocht. Deze strook zou dan in de ochtendspits opengesteld kunnen worden voor verkeer de stad-in en in de avondspits voor verkeer de stad-uit. Deze wisselstrook zou een tijdelijke maatregel zijn in afwachting van het definitieve plan met twee rijstroken stad-in en twee rijstroken stad-uit, tussen het Drachtsterplein en het kruispunt Zuiderburen/Goutum (die plannen waren toen al bekend). Een wisselstrook bleek - zeker voor een tijdelijke situatie - niet kosteneffectief. Met het oog op de groei van de verkeersintensiteit in de komende jaren door nieuwe ontwikkelingen en de infrastructurele maatregelen zijn in de nabije toekomst zowel twee rijstroken stad-in als twee rijstroken stad-uit noodzakelijk. Het instellen van een wisselstrook dient dan ook te worden gezien als een maatregel met een beperkte houdbaarheid. Hiervoor is daarom niet gekozen. Dit project voorziet in 4 tunnels voor langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) bij het Drachtsterplein waarvan twee tunnels onder de Stadsring. Daarmee is een verkeersveilige oversteek voor het langzaam verkeer zo goed mogelijk gegarandeerd. Ook op andere locaties op de stadsring worden (Europaplein) of zijn (Oostergoplein)tunnels voor langzaam verkeer gerealiseerd op belangrijke (hoofdfietsroutes). Voor een beantwoording van het alternatieve voorstel met betrekking het openbaar vervoer verwijzen wij naar onze beantwoording onder punt Ad 2.n. In punt Ad 2.n. wordt ook nader ingegaan op het beleid met betrekking tot fietsverkeer en ook komt het mobiliteitsmanagement in dat punt aan de orde.

2.1. De gevolgen voor de leefomgeving (punt IV.2 van de zienswijze d.d. 21 juni 2011 en punten III.1 en IV.3 van de zienswijze d.d. 9 mei 2012)

De Vereniging Milieudefensie schrijft dat ondanks het toepassen van stil asfalt de geluidhinder aanwezig blijft en daarvoor worden hogere grenswaarden boven de voorkeurswaarde van 48 dB vastgesteld. De vereniging schrijft dat het bij het toepassen van stil asfalt in de

huidige situatie er echter sprake zou kunnen zijn van minder geluidhinder.

Verder merkt de vereniging op dat de tunnelbak zo dicht op sommige woningen wordt gebouwd dat er, volgens de vereniging, sprake is van een duidelijke verslechtering. Ook neemt het verbruik van brandstoffen en de hoeveelheid fijn stof toe door de enorme toename van het autoverkeer dat door dit project mogelijk wordt gemaakt.

Verder schrijft de vereniging dat er over het wegpompen van water tijdens de bouw en daarna nog weinig bekend is. Hoe staat het met het onttrekken van water uit de omgeving (woningen en weilanden) in verband met de geplande tunnels? De zienswijze van de Vereniging Milieudefensie kan als volgt verder kort worden samengevat:

- a) dat er geluidhinder blijft.
- b) dat er voor een groot aantal woningen hogere grenswaarden worden vastgesteld ruim boven de voorkeurswaarde van 48 dB.
- c) dat bij toepassing van stil asfalt in de huidige situatie er echt sprake zou kunnen zijn van minder geluidhinder.
- d) dat door de situering van de tunnelbak (zo dicht op woningen) er sprake is van een duidelijke verslechtering.
- e) dat er sprake is van een toename van het brandstoffenverbruik en van de hoeveelheid fijn stof door dit project.
- f) ontstaat er een probleem met het onttrekken van water uit de omgeving (woningen en weilanden) in verband met de geplande tunnels?

Ad. 2.1. Reactie gemeente Leeuwarden

Ad. a). De vereniging schrijft dat de geluidhinder blijft.
Dat er geluidhinder blijft, wordt onderschreven. De wettelijke normen worden echter - met inachtneming van het vaststellen van hogere grenswaarden - niet overschreden. Door de getroffen maatregelen zal voor het merendeel van de woningen ook een betere geluidssituatie ontstaan, dan in de situatie van voor de reconstructie van de Drachtsterweg.

Ad b). De Vereniging Milieudefensie stelt dat voor woningen hogere grenswaarden wordt vastgesteld, ruim boven de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Het is juist dat voor een aantal woningen (63) een hogere waarde wordt vastgesteld. Het betreft hier vooral woningen waarvoor reeds eerder een hogere waarde was vastgesteld. De "nieuwe" hogere waarde ligt, door bron- en overdrachtsmaatregelen, voor die woningen lager dan de eerder vastgestelde hogere waarden. Op basis van de eerder vastgestelde hogere waarde waren deze woningen geïsoleerd. De conclusie is daarom dat het binnenmilieu in die woningen verbeterd wordt.

Alleen voor de woningen Raaigras 209-215 waren nog niet eerder hogere grenswaarden vastgesteld. Voor deze woningen wordt, voordat met de werkzaamheden wordt begonnen, nog onderzocht of nog enige gevelmaatregelen noodzakelijk zijn om te voldoen aan het maximaal

toegestane binnenniveau voor nieuwe situaties.

Ad c). De vereniging schrijft dat bij toepassing van stil asfalt in de huidige situatie er echt sprake zou zijn van minder geluidhinder.

In het akoestische onderzoek is één van de maatregelen het aanbrengen van stil asfalt. In die zin is tegemoet gekomen aan de wens van Milieudefensie. Een reductie tot onder de voorkeurswaarde is op deze locatie met stil asfalt niet te realiseren. Het louter aanbrengen van stil asfalt en verder het plan niet uitvoeren is uiteraard voor de gemeente geen optie.

Ad d). De vereniging schrijft dat door het realiseren van het aquaduct zo dicht op de woningen er sprake is van een duidelijke verslechtering.

Onder leefomgeving wordt onzes inziens bedoeld op de geluid- en luchtkwaliteitsaspecten. Hiervan uitgaande verwijzen wij voor wat betreft de geluidsaspecten naar het rapport "Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï ten behoeve van Bestemmingsplan Drachtsterweg e.o. (incl. nieuw Aquaduct)" te Leeuwarden d.d. 14 maart 2012 van de Milieuadviesdienst en naar het "Luchtkwaliteitsonderzoek" (rapport DGMR V.2010.0928.01.R001 d.d. 14 maart 2012). Uit deze onderzoeken wordt duidelijk dat de wettelijke normen in acht zijn genomen en dat hieraan wordt voldaan.

Ad e). De Vereniging Milieudefensie wijst op het toegenomen brandstoffenverbruik, en dat ook de hoeveelheid fijn stof toeneemt door dit project.

In een bestemmingsplan zijn geen regels te stellen voor een zuinig brandstofverbruik. Bovendien worden auto's steeds zuiniger. Of er dan sprake is van een toename van het brandstofverbruik zou kunnen worden onderzocht maar is onzes inziens niet relevant voor dit bestemmingsplan. Ten aanzien van de hoeveelheid fijn stof verwijzen wij naar het bij de Toelichting van het bestemmingsplan behorende luchtkwaliteitsonderzoeksrapport (DGMR V.2010.0928.01.R001 d.d. 14 maart 2012) waaruit blijkt dat aan de wettelijke normen wordt voldaan.

Ad g). De Vereniging Milieudefensie vraagt hoe het staat met het onttrekken van water uit de omgeving (woningen en weilanden) in verband met de geplande tunnels?

Voor de waterhuishouding en het project Drachtsterweg e.o. (incl. nieuw Aquaduct) verwijzen wij naar het rapport "Waterhuishouding en waterparagraaf" van Witteveen+Bos d.d. 22 februari 2010. Verder verwijzen wij naar de aanvulling(en) op dit rapport d.d. 14 februari 2012. Uit deze rapporten blijkt dat er door de getroffen maatregelen met betrekking tot dit project er geen sprake zal zijn van overlast vanwege wateraspecten en geohydrologische aspecten.

2.m. Verbetering verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers is noodzakelijk (punt V. van de zienswijze d.d. 21 juni 2011)

De Vereniging Milieudefensie schrijft, dat de auto's die de stad verlaten, bijna allemaal de geldende maximum snelheid overschrijden en dat een aantal daarvan door het rode licht rijdt bij de afslag met Zuiderburen en Goutum. Dit heeft reeds een dode en een ernstig gewonde tot gevolg gehad. De vereniging heeft de volgende voorstellen voor verbetering:

- a) Het ruimer afstellen van de verkeerslichten voor fietsers en voetgangers zodat ze in één keer de weg met groen kunnen oversteken.
- b) Flitslichten aan beide zijden van de weg (vanuit noord en zuid).
- c) Onderdoorgang Drachtsterweg gebruiken om via verlenging van het fietspad de westkant van de brug te bereiken (dit kan nu alleen via een steile trap).

Ad 2.m. Reactie gemeente Leeuwarden

In zijn algemeenheid merken wij op dat met het plan "Drachtsterweg e.o. (incl. nieuw Aquaduct)" de oversteek voor het langzame verkeer (voetgangers en fietsers) zeer wordt verbeterd (zowel qua verkeersveiligheid als afwikkeling), dit omdat er na de uitvoering van dit project er sprake is van het ongelijkvloers kruisen van gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer. Deze verbetering is zodanig structureel van aard dat een vergelijking met het eventueel optimaliseren van de huidige verkeerssituatie niet opgaat. Toch volgt hieronder een korte reactie op de verbetervoorstellen van de Vereniging Milieudefensie.

Ad a). De vereniging vraagt om de verkeerslichten voor fietsers en voetgangers ruimer af te stellen. De verkeerslichten zijn nu zodanig afgesteld dat er sprake is van een optimale bediening van het diverse verkeersaanbod.

Ad b). De vereniging verzoekt om flitslichten te plaatsen aan beide zijden van de weg. Voor beide richtingen (stad-in en stad-uit) staan er flitspalen. De inzet van de zogenoemde flitspalen is een verantwoordelijkheid van het Openbaar Ministerie (OM). Het OM is de initiator en regisseur van de verkeershandhaving.

Ad c). De vereniging wil de onderdoorgang onder de Drachtsterbrug gebruiken om via verlenging van het fietspad de westkant van de brug te bereiken (dit kan nu alleen via een steile trap). Een dergelijke optimalisatie (bij de brug) zou inderdaad een mogelijkheid zijn om meer comfort te bieden aan het langzaam verkeer. De Drachtsterbrug wordt volgens het plan echter vervangen door een aquaduct.

**2.n. Alternatieven voor uitbreiding van asfalt.
Zevensprong van Verdaas (punt II van de zienswijze d.d. 9 mei 2012)**

Volgens de Vereniging Milieudefensie is bij dit project de Zevensprong van Verdaas niet toegepast. Dat wil zeggen één

voor één de stappen zetten voordat de laatste stap "nieuwe infrastructuur" wordt gezet.

Verder kan volgens de vereniging het gebruik van de huidige wegen veel doelmatiger. Zo kan de huidige busdienst vv het transferium Hemriksein (bij de Wâldwei) veel efficiënter en effectiever worden ingezet. Tevens zou om kosten te besparen in plaats van deze busdienst de frequentie van de busdienst naar de wijk Zuiderburen met het Leeuwarder busstation en WTC kunnen worden verhoogd. In de spits zouden er dan 6 bussen per uur vv kunnen rijden en op de overige uren in plaats van de huidige twee vier keer per uur een bus vv.

Ad 2.n. Reactie gemeente Leeuwarden

De "Zevensprong van Verdaas" is in 2004 ontstaan naar aanleiding van een discussie in de Tweede Kamer over de Nota Mobiliteit. De methode richt zich vooral op een analyse van regionale mobiliteitsvraagstukken en niet zozeer op individueel projectniveau. De "Zevensprong van Verdaas" houdt het volgende in:

- 1. Sturen op ruimtelijke visie / programma (Ruimtelijke ordening);*
- 2. Anders betalen voor mobiliteit (Prijsbeleid);*
- 3. Openbaar Vervoer;*
- 4. Mobiliteitsmanagement;*
- 5. Benutting bestaande infrastructuur;*
- 6. Aanpassing bestaande infrastructuur;*
- 7. Nieuwe infrastructuur*

In 2003 is door de gemeenteraad van Leeuwarden het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) vastgesteld, met een integraal en afgewogen pakket van maatregelen ter verbetering van het openbaar vervoer en ter verbetering van de bereikbaarheid per fiets en per auto. Bij het opstellen van het GVVP 2003 is een benadering gekozen die overeenkomt met de "Zevensprong van Verdaas", reeds voordat deze als zodanig was geformuleerd. Het Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan uit 2003 is geactualiseerd met het raadsbesluit d.d. 18 juli 2011. De actualisatie en het oorspronkelijke plan van 2003 liggen in hoofdlijnen in elkaars verlengde. Dit geldt ook voor wat betreft de Drachtsterweg. De gemeente Leeuwarden investeert, conform de uitgangspunten van het GVVP 2011, in het verbeteren van de concurrentiepositie voor het Openbaar Vervoer (verbetering bediening spoorlijnen, een nieuw [extra] station, de realisatie van transferia) en het fietsverkeer (diverse fietsprojecten voor rijdende fietsers en te stallen fietsen). Tevens wordt er gewerkt aan het bevorderen van mobiliteitsmanagement, waardoor er reducties van 5% in de spits kunnen plaatsvinden, onder andere door spreiding van de werktijden. Hiermee wordt de groei van het autoverkeer beperkt.

De Haak om Leeuwarden (met een zogenoemde "kam-structuur") zorgt ervoor dat het doorgaande verkeer rond de stad wordt afgewikkeld. Een belangrijker effect van de Haak is echter nog dat - in combinatie met vooral de nieuwe Westelijke Invalsweg en de Drachtsterweg - het verkeer met de bestemming Leeuwarden zich beter buiten de stad kan

verdelen. Het verkeer kan die invalsweg opzoeken waar zijn bestemming het dichtste bij ligt. Hiermee wordt de onderliggende wegenstructuur in en om de stad ontlast wat een positief effect heeft op de verkeersveiligheid en de (verkeers)leefbaarheid op en rond het onderliggende wegennet. De verkeersdruk op de Drachtsterweg neemt toe. Dat heeft te maken met het overkomend verkeer van de Overijsselseweg (de Overijsselseweg wordt immers minder aantrekkelijk als invalsweg voor de stad en wordt daarom nu Overijsselselaan genoemd), de aantrekkende werking van de verbetering van de doorstroming ter plaatse en de autonome groei. Net als de Westelijke Invalsweg is de Drachtsterweg bij uitstek geschikt gemaakt als invalsweg autoroute. In deze beide wegen wordt een aquaduct gemaakt. Het oplossend vermogen van de door de vereniging aangegeven alternatief van frequentie verhoging van buslijnen van en naar de wijk Zuiderburen is zeer beperkt in relatie tot het project Drachtsterweg in combinatie met de totale verkeersstructuur.

Verder is van belang dat de gemeente Leeuwarden met het project "Drachtsterweg e.o. (incl. nieuw Aquaduct)" niet een compleet nieuwe weg aanlegt. De bestaande Drachtsterweg wordt gereconstrueerd en geoptimaliseerd. Dit is ook de oplossing die de "Zevensprong van Verdaas" in dergelijke situaties aanbeveelt.

2.o. Gevolgen van de geplande wijzigingen in de Drachtsterweg. De doorstroming op het nieuwe stuk asfalt neemt toe. (punt III.2 van de zienswijze d.d. 9 mei 2012)

De Vereniging Milieudefensie stelt dat de doorstroming op het nieuwe stuk asfalt toeneemt. De auto's bereiken dus sneller de rondweg. Op deze weg komen dus in korte tijd meer auto's. Niet duidelijk is of de rondweg dit extra verkeer wel kan verwerken. Dus een snellere doorstroming op de Drachtsterweg betekent nog geen kortere reistijd voor de automobilist. Voor fietsers en voetgangers wordt het bovendien gevaarlijker om de rondweg over te steken.

Ad 2.o. Reactie gemeente Leeuwarden

Zoals verwoord onder punt Ad 2.g. zij er zes belangrijke invalswegen, te weten de Drachtsterweg, de Overijsselselaan, de Westelijke Invalsweg (WIW), de Noordwestelijke Invalsweg (NWI), de Troelstraweg en de Groningerstraatweg. De Drachtsterweg, de WIW en de NWI zijn de invalswegen met de belangrijkste verkeersfunctie. Zoals al eerder aangegeven is een belangrijk effect van de Haak, in combinatie met onder andere de Westelijke Invalsweg en de Drachtsterweg, dat het verkeer met de bestemming Leeuwarden zich beter buiten de stad kan verdelen. De verkeersdruk op de Drachtsterweg neemt vooral daardoor dus toe. Met het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) zijn er kwaliteitscriteria geformuleerd voor de doorstroming op het hoofdwegennet. Het gaat dan om: De gemiddelde rijsnelheid op de stadsring dient, ook in de spitsperioden, minimaal 25 km/uur te zijn. Het maximale oponthoud op de invalswegen mag in de spitsperioden 10 minuten zijn. Deze criteria ondersteunen het nadrukkelijke

beleidsuitgangspunt dat de Stadsring moet blijven doorstromen. Als de belasting van het wegennet te groot is, dient het verkeer te wachten (bufferen) op de invalswegen. Het doseerpunt bij dit project is dan het Drachtsterplein. De doorstroming op de Haak en aansluitingen op de Haak zijn daarbij filevrij gedacht. Met deze beleidslijn wordt voorkomen dat er te veel stagnerend verkeer is in de stad waarvoor ook de Vereniging Milieudefensie vreest. De structuur is dus een samenhangend systeem. Het geheel of gedeeltelijk niet uitvoeren van projecten zal leiden tot het niet functioneren van het systeem als geheel. Dit project voorziet in 4 tunnels voor langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) bij het Drachtsterplein waarvan twee tunnels onder de Stadsring. Daarmee is een verkeersveilige oversteek voor het langzaam verkeer zo goed mogelijk gegarandeerd. Ook op andere locaties op de stadsring worden (Europaplein) of zijn (Oostergoplein) tunnels voor langzaam verkeer gerealiseerd op belangrijke (hoofd fietsroutes).

2.p. De Noordelijke Rekenkamer begint een onderzoek naar de nut en noodzaak van de aanleg van extra infrastructuur met RSP gelden (punt V van de zienswijze d.d. 9 mei 2012)

Volgens de vereniging Milieudefensie zal de Noordelijke Rekenkamer met een onderzoek beginnen naar de nut en noodzaak van de aanleg van extra infrastructuur met RSP gelden. De vereniging stelt daarom voor de besluitvorming over het onderhavige bestemmingsplan voorlopig stop te zetten, totdat het genoemde onderzoek gereed is.

Ad 2.p. Reactie gemeente Leeuwarden

Het door de vereniging Milieudefensie genoemde onderzoek is geen reden om de besluitvorming over het onderhavige bestemmingsplan voorlopig op te schorten. Er is met het realisatiebesluit besloten om het onderhavige project uit te voeren. Het ligt niet voor de hand dat het genoemde rekenkameronderzoek tot andere conclusies zou leiden.

3. Zienswijze Hr. O. Dijkstra, Ereprijs 6, namens de bewoners Ereprijs 2 t/m 16, met brief d.d. 15 juni 2011 (ontvangen d.d. 17 juni 2011). Met aanvulling met brief d.d. 14 juli 2011 (ontvangen d.d. 14 juli 2011) van Juridisch Advies bureau mr. C.H. van Beek, Jachtfjild 11 te Bergum

3.a. Algemeen

Met zijn brief van 15 juni 2011 schrijft de heer O. Dijkstra, mede namens de bewoners van de woningen Ereprijs 2 t/m 16, zienswijzen te willen indienen. Mr. C.H. van Beek te Bergum heeft daarna namens de heer Dijkstra en de bewoners Ereprijs 2 t/m 16 en nog drie andere belanghebbenden (bewoners van de woningen Ereprijs 18, 38,

en 44) inhoudelijke zienswijzen ingediend met zijn brief van 14 juli 2011 (ontvangen per fax d.d. 14 juli 2011).

Ad 3.a. Reactie gemeente Leeuwarden

De heer Dijkstra heeft een zienswijze ingediend met zijn brief van 15 juni 2011. De brief bevatte echter geen inhoudelijke zienswijzen maar alleen de zin: "gezien de onduidelijk blijvende risico's maak ik bezwaar tegen deze bouwplannen. Mijn advocaat zal inhoudelijk reageren en de bezwaren toelichten." Om die reden en op grond van jurisprudentie in soortgelijke situaties hebben wij de heer Dijkstra met onze brief van 1 juli 2011 in de gelegenheid gesteld om binnen een termijn van twee weken alsnog inhoudelijke zienswijzen in te dienen. De brief van mr. C.H. van Beek te Bergum met inhoudelijke zienswijzen werd d.d. 14 juli 2011 ingediend (en op die dag per fax ontvangen).

In zijn brief van 15 juni 2011 (zie bijlage) deelde de heer Dijkstra mee dat hij zijn brief mede schreef namens de bewoners van de adressen Ereprijs 2 t/m 16. In de aanvullende brief met zienswijzen van 14 juli 2011 (ontvangen per fax 14 juli 2011) werd een drietal adressen toegevoegd, namelijk Ereprijs 18 (de familie Mink), Ereprijs 44 (de heer F. Zijlstra) en Ereprijs 38 (de familie Postma). Het is echter niet toegestaan om met een na afloop van de zienswijzentermijn ingediende brief, het aantal indieners van zienswijzen alsnog uit te breiden. De zienswijzen, voorzover die zijn ingediend door de familie Mink (Ereprijs 18), de heer F. Zijlstra (Ereprijs 44) en de familie Postma (Ereprijs 38), dienen daarom niet ontvankelijk te worden verklaard.

3.b. Er staan nog een aantal vragen open die door de heer Dijkstra e.a. reeds eerder, voor de indiening van de zienswijzen, aan de gemeente waren gesteld, volgens de zienswijze d.d. 14 juni 2011

De indiener van de zienswijze, de heer mr. C.H. van Beek, schrijft in de brief van 14 juli 2011 namens de heer Dijkstra e.a. dat er nog een aantal vragen ter beantwoording open staan. De heer Dijkstra heeft die vragen onder meer verwoord in zijn brief en in de mailcorrespondentie aan de gemeente en aan het adviesbureau Witteveen+Bos. De indieners van de zienswijze kunnen tot op heden nog steeds niet beschikken over tal van door de gemeente toegezegde, maar nog niet aangeleverde, gegevens, die juist voor de beoordeling van de plannen noodzakelijk zijn.

De indieners van de zienswijze wensen, volgens mr. Van Beek, met name te beschikken over:

- i. het palenplan (zie ook bijlage bij de brief van 14 juni 2011, een e-mailbericht van de heer O. Dijkstra aan de gemeente Leeuwarden [t.a.v. de heer H. Faber] van 27 mei 2009).
- ii. de gegevens van de samenstelling van de ondergrond van hun woningen (zie ook bijlage bij de brief van 14 juni 2011, een e-mailbericht van de heer O. Dijkstra

- aan de gemeente Leeuwarden [t.a.v. de heer H. Faber] d.d. 27 mei 2009).
- iii. de grondwatergegevens.
 - iv. gegevens met betrekking tot een aanwezige gasleiding (zie bijlage bij de brief van 14 juni 2011, een brief van de heer O. Dijkstra aan de gemeente d.d. 21 oktober 2010);
 - v. gegevens met betrekking tot de uitvoering van de werkzaamheden. (Bij de brief van 14 juni 2011 zijn enkele bijlagen gevoegd met verzoeken om informatie over diverse punten die vooral te maken hebben met de uitvoering van het werk).

Ad 3.b. Reactie gemeente Leeuwarden

De gevraagde gegevens zijn inmiddels aan de vertegenwoordiger van de heer Dijkstra (en de andere indieners van de zienswijzen) verstrekt. Wij verwijzen naar het "Verslag Bespreking zienswijze fam. Dijkstra, Ereprijs 6 namens meerdere bewoners, i.h.k.v. bestemmingsplan 'Drachtsterweg e.o. (incl. nieuw Aquaduct)'" , d.d. 30 augustus 2011.

De in de zienswijze genoemde punten i t/m v kunnen nu als volgt worden beantwoord:

Ad i. Palenplan

In het gemeentelijke bouwdoossier van de woningen aan de Ereprijs te Aldlân zijn geen gegevens (meer) te achterhalen omtrent de lengtes van de heipalen. Ook zijn er geen gegevens (meer) te vinden over de wijze van heien. Wel geeft de sondering uit 1973 (volgens het bouwdoossier) een indicatie van de paallengten, aangezien de aanwezige draagkrachtige zandlaag zich op gemiddeld 12 meter diepte bevindt (blz. 2 van het hierboven genoemde verslag, de punten a. en b. onder het kopje "Brief d.d. 27-10-2008").

Ad ii. Gegevens over de samenstelling van de ondergrond
De gegevens van actuele sonderingen ten behoeve van het aquaduct, uitgevoerd door Fugro, waaruit de samenstelling van de ondergrond blijkt, zijn aan de indieners van de zienswijze verstrekt (blz. 2 van het hierboven genoemde verslag onder het kopje "Hotmail d.d. 27-05-2009").

Ad iii. Grondwatergegevens

Wij verwijzen hiervoor naar de verstrekte gegevens van de actuele sondering ten behoeve van het aquaduct, uitgevoerd door Fugro (blz. 2 van het hierboven genoemde verslag onder het kopje "Hotmail d.d. 27-05-2009"). Verder stelt de gemeente (en de provincie) randvoorwaarden op voor de aannemer teneinde risico's op schade door ontwatering en/of heien te minimaliseren (blz. 2 van het hierboven genoemde verslag, punt c, onder het kopje "Brief d.d. 27-10-2008").

Ad iv. Gegevens m.b.t. een aanwezige gasleiding

Bij een calamiteit met de verlegging van een gasleiding bleek de KLIC-melding fors af te wijken ten opzichte van de daadwerkelijke situatie in het veld. Hoewel dit een verplichting van de aannemer is, heeft de betreffende aannemer nagelaten om zich ervan te vergewissen (bijvoorbeeld door het graven van proefsleuven) waar de gasleiding precies liep. (Zie blz. 2 van het hierboven genoemde verslag, onder het kopje "Fax d.d. 21-10-2010").

*Ad v. Gegevens m.b.t. de uitvoering van de werkzaamheden
Met de indiener van de zienswijzen zijn er afspraken
gemaakt met betrekking tot de uitvoering van de
werkzaamheden volgens de punten d t/m p van het hierboven
genoemde verslag.*

*Afgesproken is dat de gemeente (en de provincie)
vooroverleg voert met de indieners van de zienswijzen,
tezamen met vertegenwoordigers van het wijkpanel Aldlân,
over zaken als randvoorwaarden voor het bouwproces en
daarbij mogelijk optredende overlast (blz. 2 en 3 van het
hierboven genoemde verslag, onder de kopjes "Brief d.d. 27-
10-2008"; "Bijlage bij brief d.d. 27-10-2008"; en "Bladen
genummerd met 18 en 20").*

**4. Zienswijze van Van Iersel juridisch advies, namens Vos
Libert Vastgoed BV en Maatschap Trialis / de heer H.J.
Jongedijk, p/a Postbus 506 3700 AM Zeist met brief
d.d. 7 mei 2012 (ontvangen d.d. 8 mei 2012)**

Mr. Van Iersel schrijft, dat Vos Libert Vastgoed BV
eigenaar is van het object plaatselijk bekend als
Wiardaplantage 1 en 7, kadastraal bekend als gemeente
Huizum, sectie K, nummer 419, appartementsnummers A8, A9 en
A10. Maatschap Trialis/de heer H.J. Jongedijk is eigenaar
van het object plaatselijk bekend Wiardaplantage 3 en 5,
kadastraal bekend gemeente Huizum, sectie K, nummer 419,
appartementsnummers A5, A6 en A7.

De indieners van de zienswijze kunnen zich niet verenigen
met het bestemmingsplan aangezien de economische
uitvoerbaarheid van het plan naar hun oordeel onvoldoende
is gewaarborgd. De indieners van de zienswijze zijn
gezamenlijk eigenaren van een kantorencomplex plaatselijk
bekend als Wiardaplantage 1-7. De kantoren zijn op dit
moment goed zichtbaar vanaf de zeer verkeersintensieve
Drachtsterweg. Daardoor kan, volgens de indieners van de
zienswijze, worden gesproken van een zichtlocatie. Met de
geplande ondertunneling van een gedeelte van de
Drachtsterweg zal de zichtbaarheid van onder andere de
gebouwen van de indieners van de zienswijzen fors
verminderen. Dit heeft, volgens de indieners van de
zienswijze, tot gevolg dat de kantoorgebouwen als zodanig
veel minder aantrekkelijk zullen zijn. De waarde van de
betreffende kantoorgebouwen zullen navenant fors lager
worden. Deze waardeverminderingen komen, op de voet van het
bepaalde in artikel 6.1 Wro, voor vergoeding in aanmerking.
In paragraaf 6.5 van het bestemmingsplan wordt ingegaan op
de economische uitvoerbaarheid. Uit deze paragraaf blijkt,
volgens indieners van de zienswijzen, niet dat er rekening
is gehouden met eventuele schade die op voet van het
bepaalde in artikel 6.1 Wro voor vergoeding in aanmerking
zou kunnen komen (planschade). Volgens de indieners van de
zienswijze wordt in paragraaf 6.5 eveneens geen melding

gedaan van het feit of er een onderzoek is gedaan naar eventuele planschaderisico's. Volgens de indieners van de zienswijze is zo de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet voldoende aangetoond.

Ad 4. Reactie gemeente Leeuwarden

De indieners van de zienswijze stellen dat uit het bestemmingsplan niet duidelijk wordt of er rekening is gehouden met eventuele planschade en dat door het ontbreken van die informatie de economische uitvoerbaarheid van het plan onvoldoende is gewaarborgd.

Als antwoord hierop melden wij dat in de projectbegroting voor het totale project wel degelijk rekening is gehouden met eventuele planschade/nadeelcompensatie. Wij hebben de eventuele claims voor planschade en/of nadeelcompensatie daarmee voldoende geborgd. Daarmee is de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan aangetoond.

Overigens is het niet noodzakelijk om tegen een bestemmingsplan zienswijzen in te dienen of om beroep aan te tekenen bij de Afdeling bestuursrecht van de Raad van State om voor een planschadevergoeding in aanmerking te komen. Nadat het bestemmingsplan is vastgesteld volstaat het, om in aanmerking te kunnen komen voor een planschadevergoeding, dat een belanghebbende, overeenkomstig de daartoe geldende verordening, een aanvraag om een planschadevergoeding indient.

5. Zienswijze van de Familie P. Wijbenga, Tearnserdyk 48, 8939 EA Leeuwarden met brief d.d. 7 mei 2012 (ontvangen d.d. 7 mei 2012).

De familie Wijbenga schrijft bezwaar te hebben tegen het ontwerp-bestemmingsplan "Leeuwarden - Drachtsterweg e.o. incl. nieuw Aquaduct". Het bezwaar richt zich vooral op de ligging van de Drachtsterweg met fietspad ten opzichte van hun woning. Het verkeer met de daarbij behorend overlast komt volgens de familie te dicht bij hun woning Tearnserdyk 48. Op een concept-herinrichtingsplan openbare ruimte is aangegeven: "ligging fietspad nader uit te werken". Het is voor de familie erg belangrijk om te weten hoe het plan precies wordt uitgewerkt. De familie wil geen grond afstaan aan de gemeente. Indien de weg voldoende naar het oosten opschuift, kunnen er volgens de familie Wijbenga ook nog geluidwerende schermen worden geplaatst langs de weg bij hun woning. De geluidsoverlast wordt als erg hinderlijk ervaren. Aan de oostzijde van de Drachtsterweg is voldoende ruimte om het tracé zodanig op te schuiven dat er geen grond van de familie Wijbenga nodig is.

Ad. 5. Reactie gemeente Leeuwarden

Het bezwaar van de familie Wijbenga is er vooral gelegen in de juiste plaats van de geplande reconstructie van de Drachtsterweg en in de ligging van het fietspad.

De familie Wijbenga verwijst naar het concept inrichtingsplan openbare ruimte dat op 20 februari 2012 in een bijeenkomst met omwonenden is besproken en waarbij de familie Wijbenga aanwezig was.

In het genoemde overleg is inderdaad aangegeven dat de ligging van het fietspad nog verder uitgewerkt moest worden. Uitgangspunt bij die opgave is dat er hierbij geen grond van de familie Wijbenga nodig is. Inmiddels is het inrichtingsplan verder uitgewerkt en is de ligging vastgelegd. De conclusie luidt dat het fietspad geheel op gemeentegrond kan en zal worden gerealiseerd. Het fietspad volgt nagenoeg het huidige tracé van de parallelweg ter hoogte van de woning van de familie Wijbenga. Een groot verschil is dat die parallelweg wijzigt in een fietspad met dus een veel lagere verkeersbelasting.

De vernieuwde Drachtsterweg is oostelijk opgeschoven, dus verder van de woning af. Ter hoogte van de woning, en iets zuidelijker, vindt de aansluiting op de bestaande situatie plaats en blijft de weg dus op hetzelfde tracé als waar deze nu is gelegen.

Qua geluidsoverlast wordt de situatie gunstiger. De hoofdverkeersstroom op de Drachtsterweg zal verdiept komen te liggen en er wordt stil asfalt toegepast. Het verkeer dat op maaiveld wordt afgewikkeld wordt sterk gereduceerd omdat het plaatselijke verkeer is dat via op- en afritten naar en van de aanliggende wijken en dorpen gaat. In de geluidsrapportage is deze nieuwe situatie berekend en uit de berekeningen volgt dat door de grotere afstand de reductie van het geluid op de woning, en op die van de beide naaste burens, 2 tot 3 dB bedraagt.

Conclusies m.b.t. de ingediende zienswijzen

- De zienswijzen van de heer B. Doornbosch (Ereprijs 12), de zienswijzen van de Vereniging Milieudefensie, de zienswijzen door mr. C.H. van Beek, namens de heer O. Dijkstra en de eigenaren/bewoners van de woningen Ereprijs 2 t/m 16 (behalve Ereprijs 12) ingediend, de zienswijzen ingediend door Van Iersel Juridisch Advies, namens Vos Libert Vastgoed BV en Maatschap Trialis/de heer H.J. Jongedijk, en de zienswijzen van de familie P. Wijbenga, vormen geen redenen om het ontwerp-bestemmingsplan bij de vaststelling aan te passen.
- De door mr. C.H. van Beek, namens de familie Mink (Ereprijs 18), de familie Postma (Ereprijs 38), en de heer F. Zijlstra (Ereprijs 44), ingediende zienswijzen zijn niet ontvankelijk.