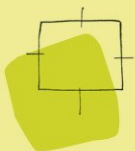


Bestemmingsplan onderdoorgang
Om den Noort te Wolvega

ProRail

ONTWERP



BügelHajema

Plek voor ideeën

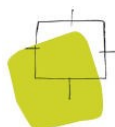
**Bestemmingsplan onderdoorgang
Om den Noort te Wolvega**

O N T W E R P

Inhoud

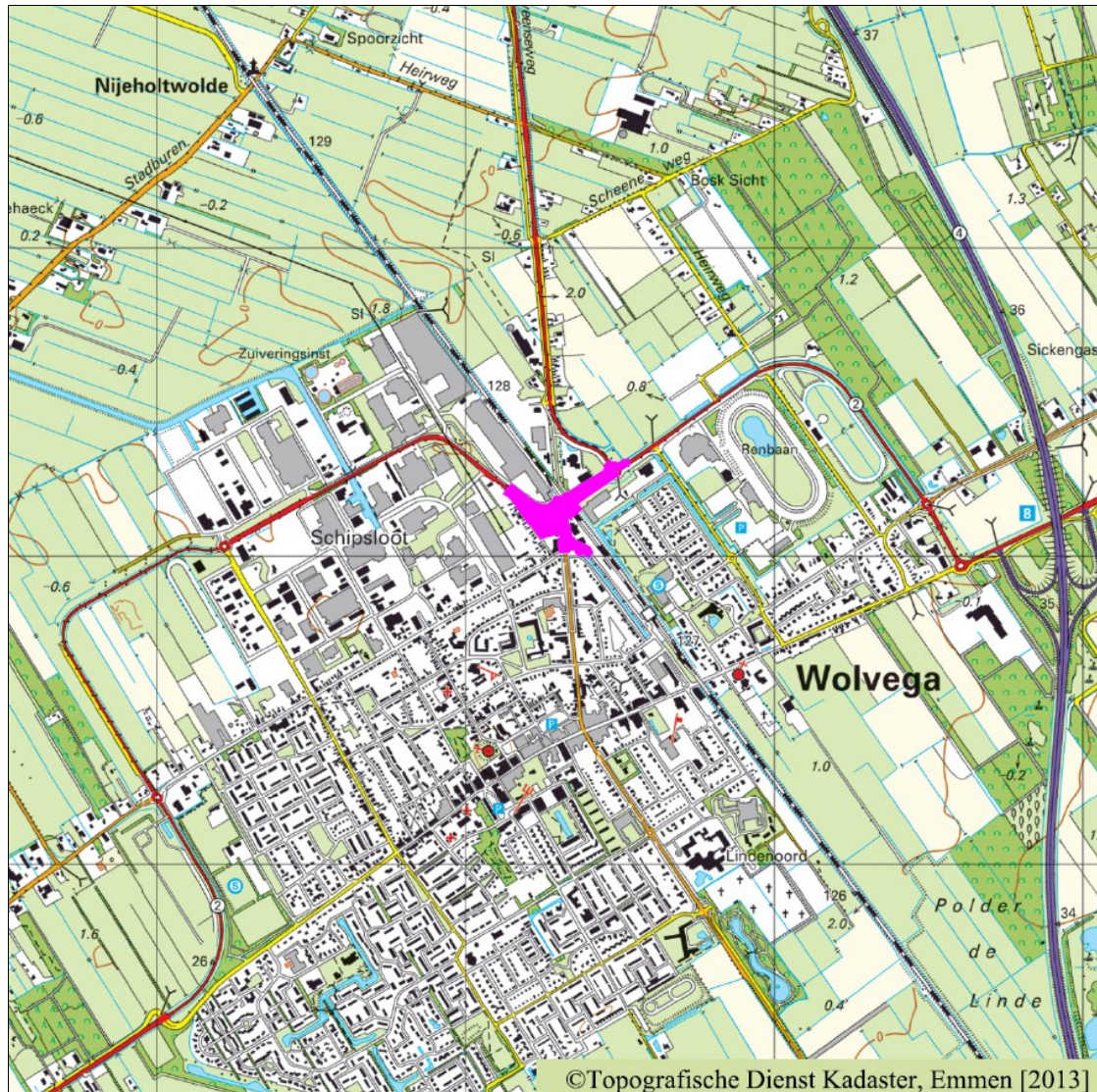
Toelichting + bijlagen
Regels + bijlagen
Verbeelding

25 juni 2013
Projectnummer 267.33.01.48.00



Ideeën voor een plek

Overzichtskaart



Toelichting

Inhoudsopgave

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Inleiding | 5 |
| 1.1 | Aanleiding | 5 |
| 1.2 | Plangebied | 6 |
| 1.3 | Vigerende planologische regeling | 6 |
| 1.4 | Leeswijzer | 6 |
| 2 | Huidige en toekomstige situatie | 7 |
| 2.1 | Huidige situatie | 7 |
| 2.2 | Toekomstige situatie | 8 |
| 3 | Beleid | 17 |
| 3.1 | Rijksbeleid | 17 |
| 3.2 | Provinciaal beleid | 18 |
| 3.3 | Gemeentelijk beleid | 19 |
| 4 | Milieuaspecten | 23 |
| 4.1 | Inleiding | 23 |
| 4.2 | Geluidhinder | 23 |
| 4.3 | Luchtkwaliteit | 25 |
| 4.4 | Externe veiligheid | 26 |
| 4.5 | Water | 27 |
| 4.6 | Archeologie | 28 |
| 4.7 | Bodem | 29 |
| 4.8 | Ecologie | 29 |
| 4.9 | Regeling voor geluidsschermbescherming FrieslandCampina | 31 |
| 4.10 | Vormvrije m.e.r.-beoordeling | 32 |
| 5 | Juridische toelichting | 33 |
| 5.1 | Algemeen | 33 |
| 5.2 | Bestemmingsplanprocedure | 34 |
| 5.3 | Bestemmingen | 35 |
| 6 | Uitvoerbaarheid | 37 |
| 6.1 | Economische uitvoerbaarheid | 37 |
| 6.2 | Exploitatieplan | 37 |
| 6.3 | Maatschappelijke uitvoerbaarheid | 38 |

Bijlagen

Inleiding



1.1

Aanleiding

De bebouwde kom van Wolvega ontwikkelt zich al sinds een aantal jaren in oostelijke richting. De wijken De Plantage, Tuinen en Lindewijk liggen allen tussen de spoorlijn Zwolle-Leeuwarden en (de aansluiting op) de A32. De spoorlijn, met zijn 2 gelijkvloerse kruisingen, vormt daardoor in toenemende mate een barrière tussen de nieuwe woon- en werkgebieden en het 'oude dorp' met het centrum. Het lokale verkeer kan niet optimaal doorstromen door het regelmatig dichtliggen van de overwegen bij Om den Noort en Lycklamaweg. Op beide overwegen is ook de veiligheid op de weg en het spoor steeds meer in het geding. Het gevaar bestaat dat wachtende voertuigen tussen de spoorbomen opgesloten dreigen te raken. Dit probleem zal worden versterkt bij de voorgenomen toename van de treinintensiteit.

De voornoemde problematiek is in 2002 in het Structuurplan onderkend en in 2006 in het Werfboek als concreet aan te pakken project benoemd (zie paragraaf 3.3). De oplossingsrichtingen zijn vervolgens onderzocht in het rapport Spoorwegovergangen in Wolvega Onveilige situaties, opstoppingen, barrièrewerking en hoe het ook kan, Goudappel Coffeng bv, 9 november 2009. Daaruit bleek dat de onderdoorgang ter hoogte van Om den Noort als alternatief als beste scoort. Vervolgens is de planvoorbereiding voor een onderdoorgang ter hoogte van de spoorwegovergang om den Noort te Wolvega in 2010 gestart met gesprekken tussen de provincie Fryslân en de gemeente Weststellingwerf over het verbeteren van de spoorweg- en verkeersveiligheid. Als gevolg van het niet doorgaan van de Zuiderzeelijn is er compensatiegeld, het Regio Specifiek Pakket Zuiderzeelijn (RSP) beschikbaar gesteld voor Noord Nederland, onder meer voor projecten gericht op de verbetering van de spoorwegveiligheid op het traject Zwolle-Leeuwarden.

In 2010 heeft het ministerie van V&W aan Prorail de opdracht gegeven om een haalbaarheidsonderzoek uit te voeren en een schetsontwerp op te stellen, voorzien van een kostenraming. In bestuurlijk overleg tussen SNN, Prorail en het ministerie van I&M, is RSP-geld gereserveerd voor het verbeteren van de spoorwegveiligheid door de realisatie van onderdoorgang om den Noort. Ook de gemeente heeft voor het project geld gereserveerd. Eind 2012 is een civiel-technisch ontwerp gereed gekomen dat binnen het budget kan worden gerealiseerd. Op 9 januari 2013 is dit ontwerp voorgelegd aan de stuurgroep¹ om den

¹ De stuurgroep bestaat uit de gedeputeerde van de provincie, dhr. J. Kramer, wethouder dhr. J. Jongebloed van de gemeente en de directeur van Prorail regio Noordoost, dhr. J. Mulder.

Noort en heeft daar instemming verkregen. De gemeenteraad van de gemeente Weststellingwerf heeft op 4 maart 2013 met het ontwerp ingestemd. De realisatie van het civieltechnisch ontwerp voor de onderdoorgang is niet passend binnen de vigerende bestemmingsplannen. Door middel van het onderhavige bestemmingsplan wordt voorzien in een passende planologische regeling.

1.2

Plangebied

Het plangebied heeft betrekking op de projectbegrenzing voor de realisatie van de onderdoorgang. Het plangebied is op de afbeelding voorafgaand aan deze plantoelichting weergegeven.

1.3

Vigerende planologische regeling

Het projectgebied valt binnen het plangebied van twee bestemmingsplannen:

- Het bestemmingsplan Wolvega, vastgesteld op 19 september 2011, met het daarop van toepassing zijnde Facetbestemmingsplan Kernen Weststellingwerf vastgesteld op 17 september 2012.
- Het bestemmingsplan De Plantage en omgeving, vastgesteld op 14 januari 2013.

De realisatie van het project is niet passend binnen de rechtensregeling van deze bestemmingsplannen. De beide bestemmingsplannen kennen wel een binnenplanse afwijkingsregeling waarmee het beloop of het profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling kan worden aangepast. Vanwege de omvang van het project is echter geconcludeerd dat de rechtszekerheid voor belanghebbenden met deze regeling onvoldoende zou worden gewaarborgd. Daarom is besloten om het project mogelijk te maken met de veel uitgebreidere bestemmingsplanprocedure. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet daarin.

1.4

Leeswijzer

Deze toelichting van het bestemmingsplan is als volgt opgebouwd. Na deze inleiding volgt een hoofdstuk waarin wordt ingegaan op de huidige situatie en de toekomstige situatie in het plangebied. Hoofdstuk 3 bespreekt de relevante beleidskaders op Rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau. In hoofdstuk 4 komen verschillende planologische en milieुरandvoorwaarden aan de orde. Hoofdstuk 5 vormt de juridische toelichting en hoofdstuk 6 gaat over respectievelijk de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan.

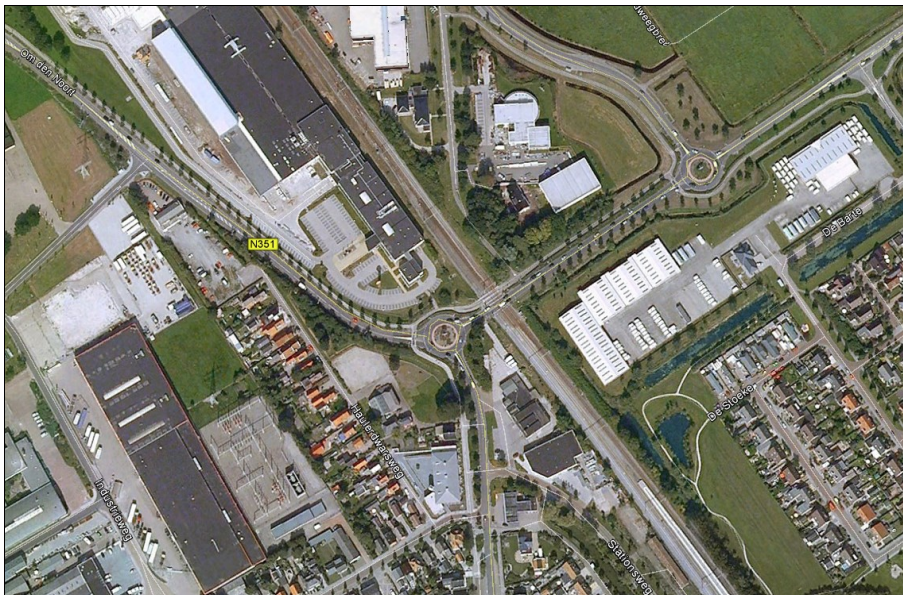
Huidige en toekomstige situatie

2

2.1

Huidige situatie

Het plangebied ligt ter plaatse van de weg Om den Noort in het noordelijke deel van Wolvega. Tussen twee rotonden ligt de overweg. De weg met fietspad ligt grotendeels tussen bedrijfsgebouwen. Ten westen van het gebied ligt het woonlint aan de Haulerdwarsweg.



Figuur 1. Luchtfoto van de omgeving van het plangebied
(bron: Google Earth)



Figuur 2. Zicht vanaf Om den Noord in westelijke richting
(bron: Google Earth)



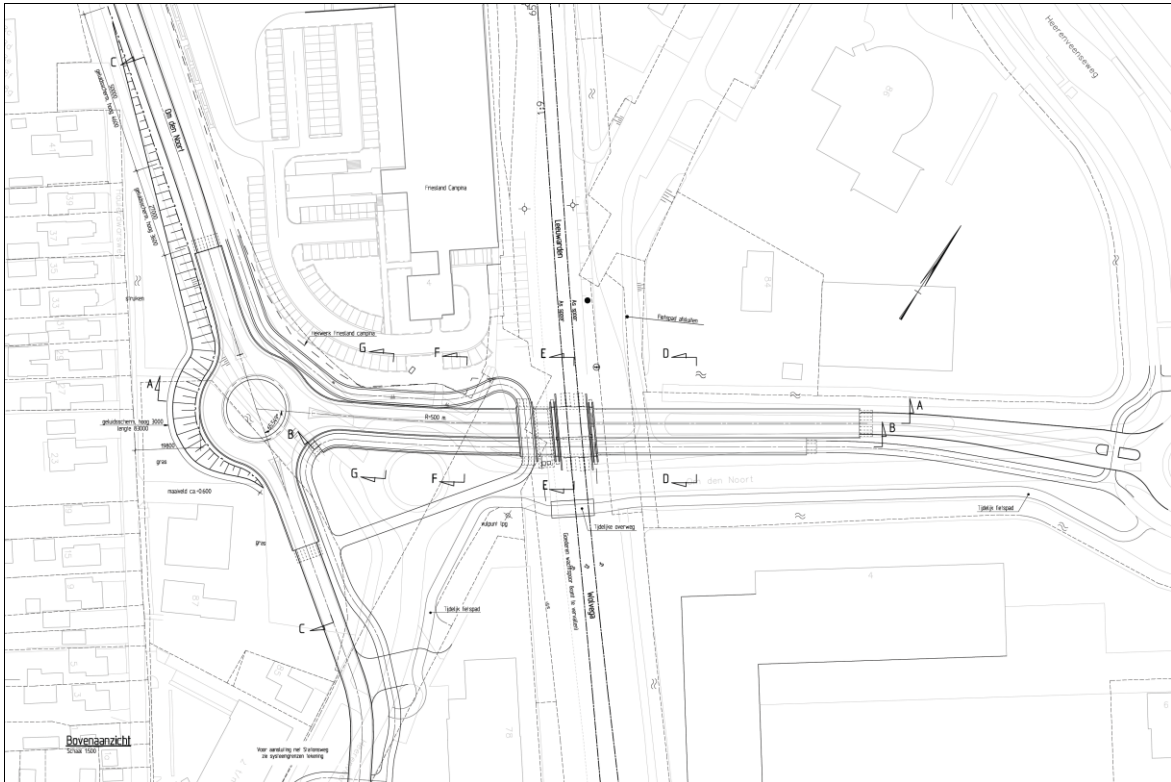
Figuur 3. Zicht vanaf Om den Noord in oostelijke richting
(bron: Google Earth)

2.2

Toekomstige situatie

Functionele beschrijving

Het doel van het project is het realiseren van een nieuwe ongelijkvloerse verbinding in Wolvega ter hoogte van de spooroverweg Om den Noord (zie figuur 4). De nieuwe weg en onderdoorgang zal worden aangelegd naast de huidige overweg, waarbij de huidige bestaande weg en overgang na realisatie zullen worden verwijderd. De onderdoorgang dient als gebiedsontsluitingsweg met een ontwerpsnelheid van 50 km/h. Het fietspad in de tunnelbak komt gescheiden van de autoweg te liggen.



Figuur 4. Overzicht nieuwe situatie
(bron: Movares 2012)

De onderdoorgang bestaat op hoofdlijnen uit de volgende onderdelen:

- Toerit aan de oostzijde van de spoorlijn.
- Gesloten tunneldeel ter plaatse van de spoorbaan.
- Toerit aan de westzijde.
- Verdiept gelegen rotonde aan de westzijde.
- 160 m lange geluidsscherm aan de westzijde van de nieuwe rotonde.
- Een gescheiden fietspad met fietsbrug gelegen aan de westzijde van de spoorbaan.

Op de ingevoegde kaart is de civieltechnische uitwerking van het project weergegeven.

Ongelijkvloerse kruising fietspad

Het fietspad ligt in de onderdoorgang ten zuiden van de rijbaan. Fietsers die aan de westzijde uit de onderdoorgang komen kunnen hun weg in noordelijke richting (richting Om den Noort) vervolgen via een fiets-/voetgangersbrug over de tunnelbak heen. Deze fietsbrug ligt iets ten westen van het spoordek. Via deze fietsbrug wordt het fietspad aangesloten op het bestaande fietspad dat grenst aan het terrein van FrieslandCampina. Met deze fiets-/voetgangersbrug wordt tevens de huidige verbinding tussen het station en het FrieslandCampina terrein in stand gehouden.

Geluidsscherm

Ter vervanging van de bestaande geluidswal en scherm aan de westzijde van Om den Noort komt een nieuw geluidsscherm. In het referentieontwerp is een geluidsscherm ten behoeve van wegverkeerslawaai voorzien met een hoogte van 3 meter en een lengte van 155 meter.

Ook ten behoeve van de revisievergunning voor FrieslandCampina is een geluidsscherm langs de weg Om den Noort nodig. De definitieve afmetingen van het geluidsscherm zijn mede afhankelijk van de resultaten met betrekking tot de hoogte van het industrielawaai van FrieslandCampina. Dit resulteert in een geluidsscherm met een variërende hoogte van resp. 4,6, 3,6 en 3 meter. In de regels van het bestemmingsplan is vastgelegd dat het scherm minimaal 3 meter en maximaal 5 meter mag zijn.

Vormgeving

De vormgeving van het project is uitgewerkt in het rapport: Onderdoorgang Om den Noort Wolvega, StudioSK, 5 december 2012. In de navolgende afbeeldingen wordt de vormgeving van het project weergegeven.



Figuur 5. Onderdoorgang gezien in westelijke richting
(bron: StudioSK 2012)



Figuur 6. Onderdoorgang gezien in oostelijke richting
(bron: StudioSK 2012)



Figuur 7. Verdiepte rotonde gezien in westelijke richting
(bron: StudioSK 2012)



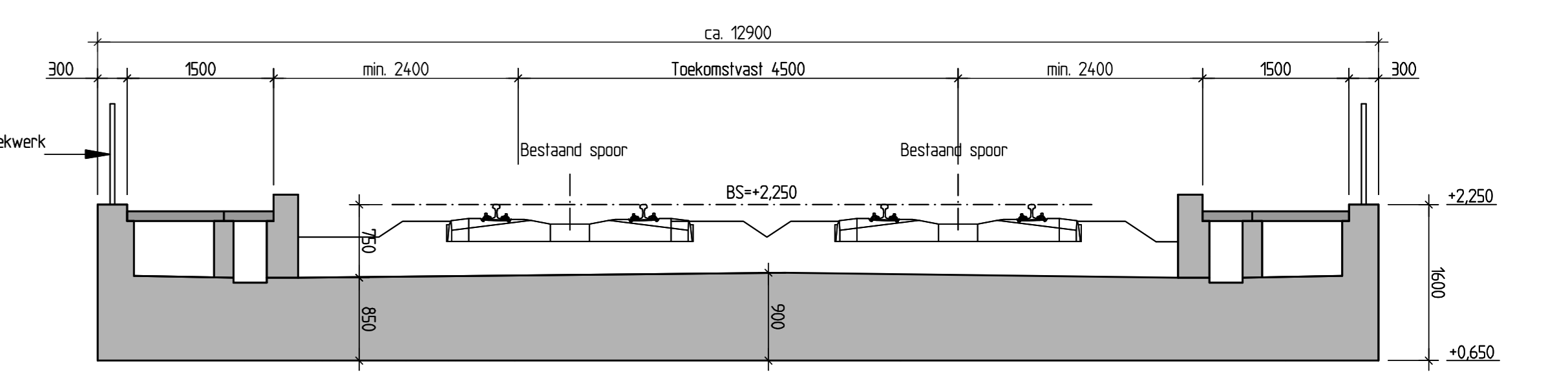
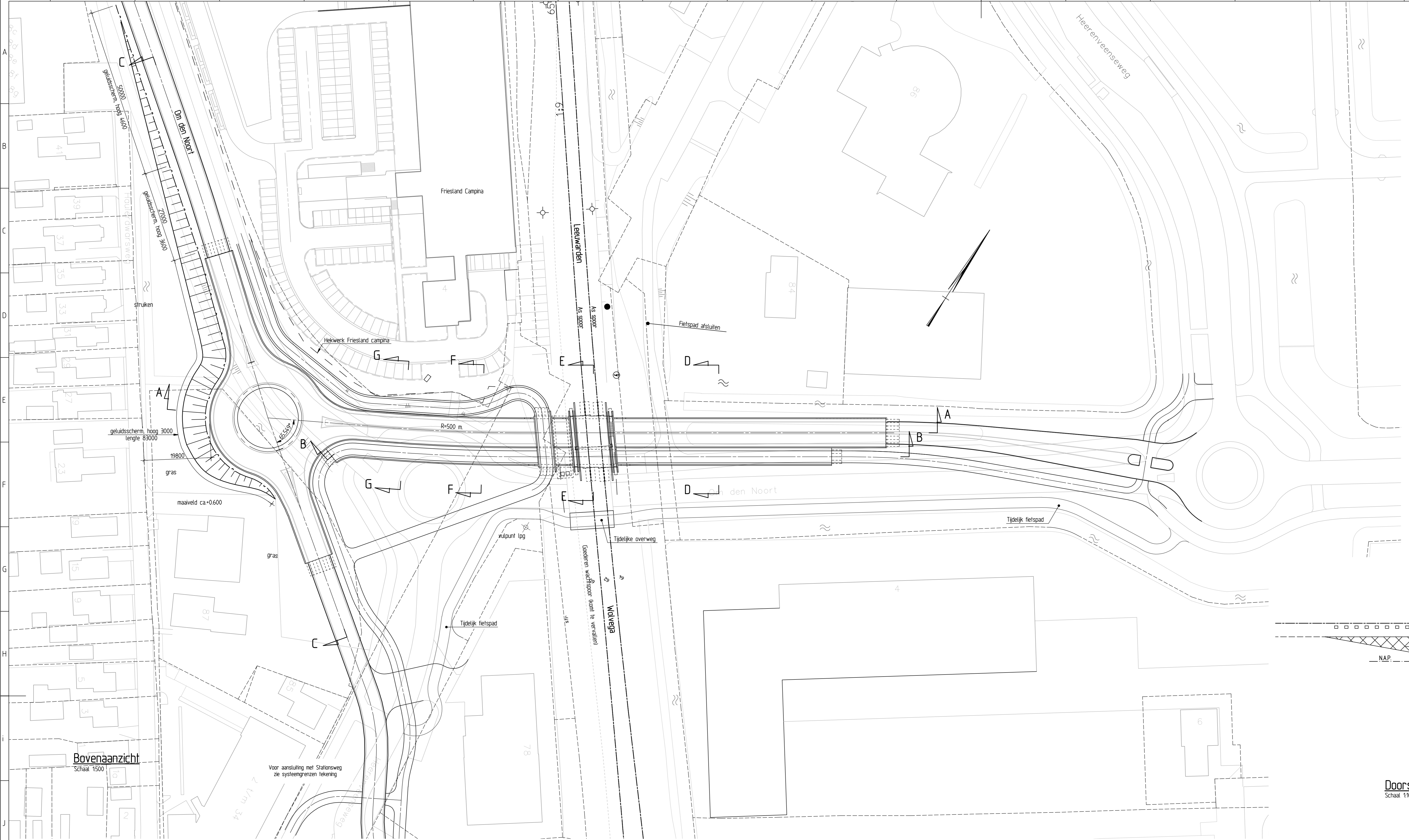
Figuur 8. Verdiepte rotonde gezien in noordwestelijke richting
(bron: StudioSK 2012)



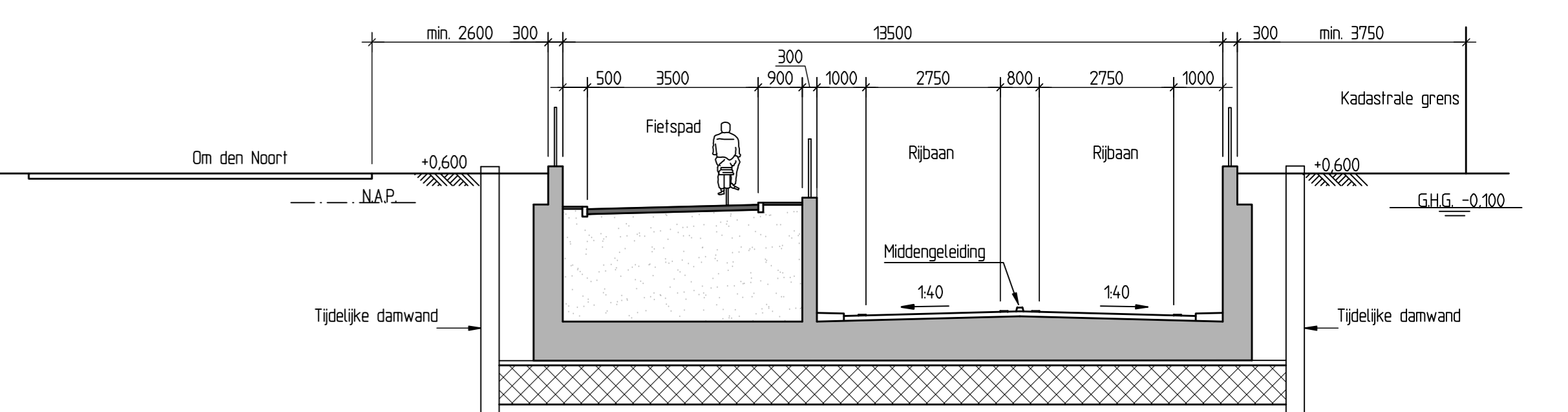
Figuur 9. Situatie Haulersdwarsweg in zuidoostelijke richting ter
hoogte van nr. 41
(bron: StudioSK 2012)



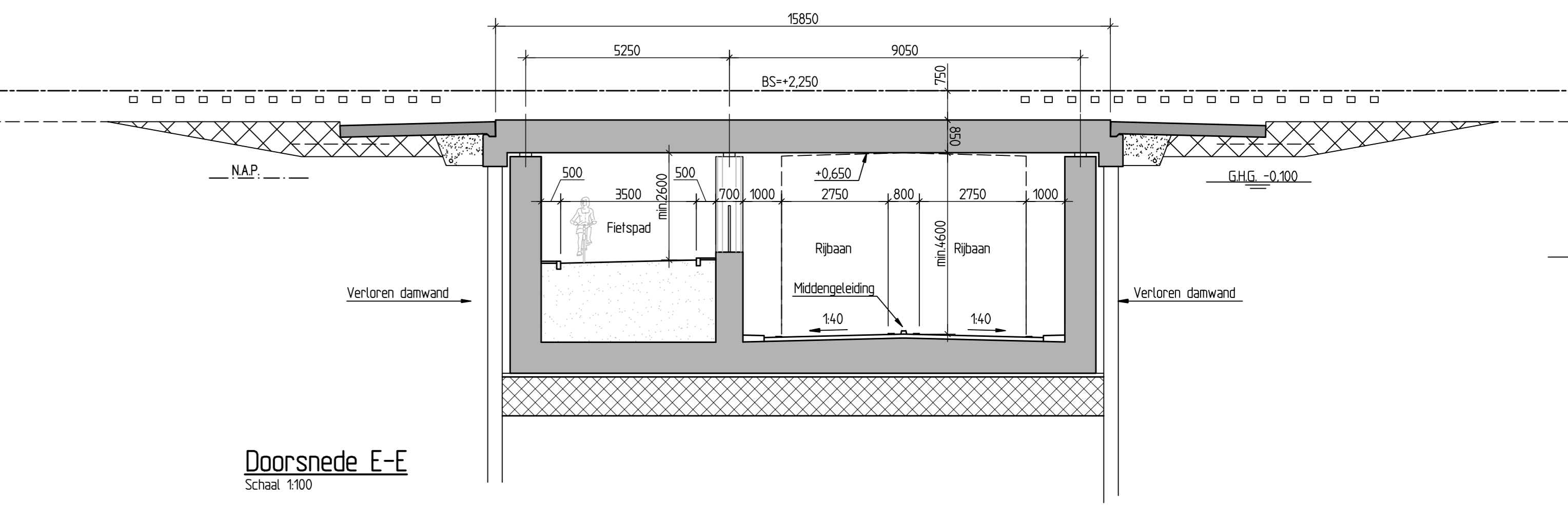
Figuur 10. Situatie Haulersdwarsweg in zuidoostelijke richting ter hoogte van nr. 29
(bron: StudioSK 2012)



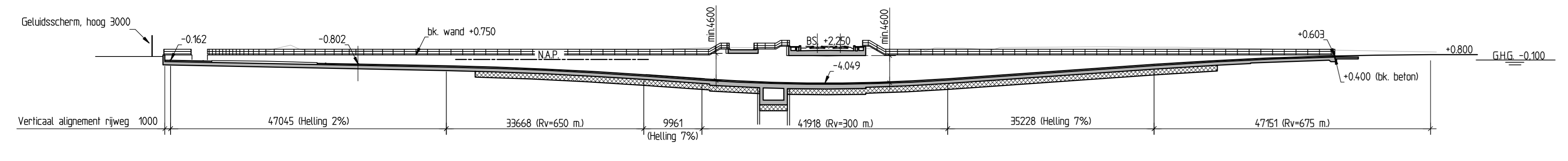
Doorsnede spoordek (huaks op sporen)
Schaal 1:50



Doorsnede D-D
Schaal 1:100

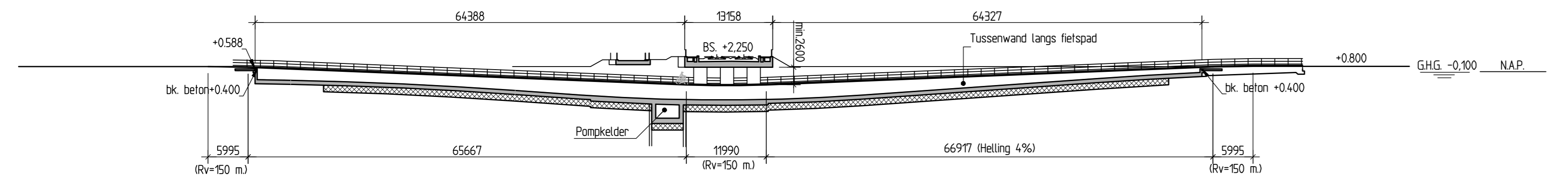


Doorsnede E-E
Schaal 1:100

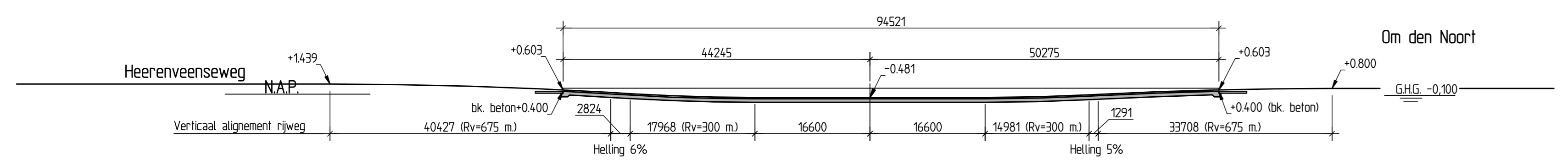


Doorsnede A-A
Schaal 1:500

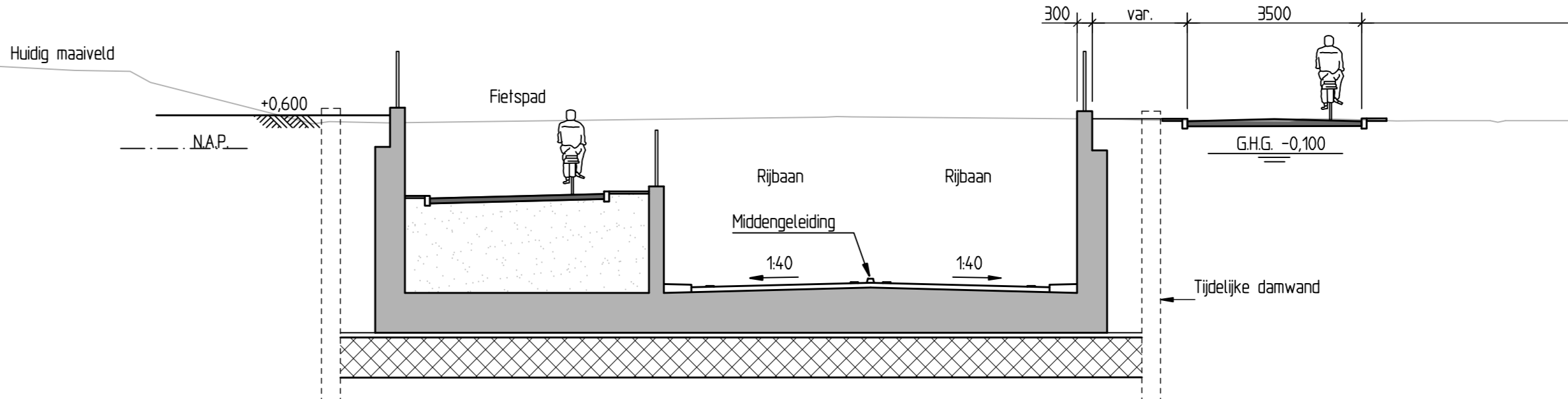
| | | | | | | | | | | | |
|-----------------------|-------|---------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Vloerdikte | 500 | 500-750 | 600 | 600 | 600 | 800 | 800 | 600 | 600 | 600 | 500 |
| Dikte onderwaterbeton | - | - | 1000 | 1000 | 1000 | 1000 | 1000 | 1000 | 1000 | 1000 | - |
| | 30704 | 23762 | 20000 | 20000 | 13349 | 12293 | 20000 | 20000 | 20000 | 20000 | 20959 |
| | | | | | 199367 | | | | | | |



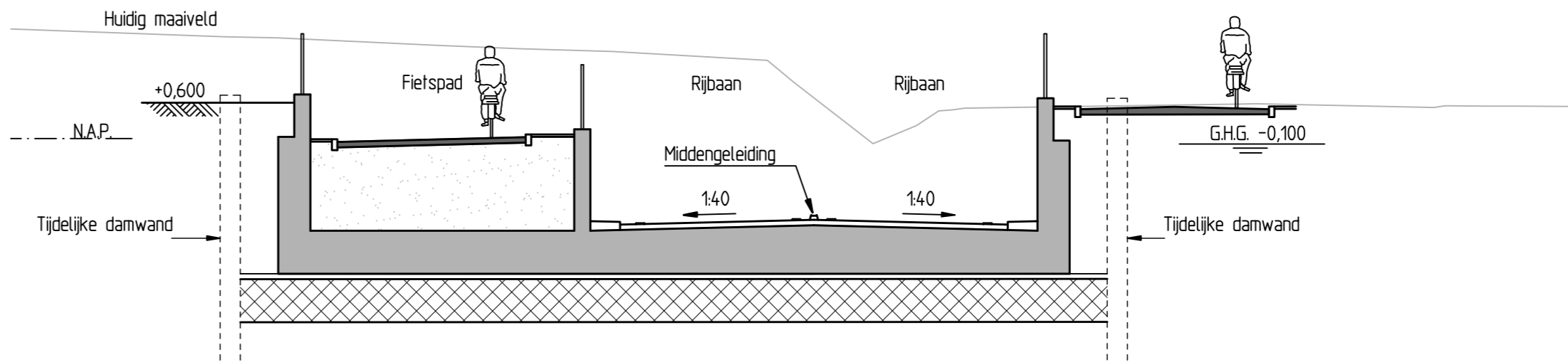
Doorsnede B-B
Schaal 1:500



Doorsnede C-C
Schaal 1:500



Doorsnede F-F
Schaal 1:100



Doorsnede G-G
Schaal 1:100

- Opmerkingen:**
- Hoogtevoering in mm.
 - Hoogtematen in m t.o.v. NAP, tenzij anders aangegeven.
 - Voor systeemgrenzen zie tekening RO-02

| | | |
|---------------------|--------------------|----------------------------------|
| Projectnummer | RL195000 | ProRail Wolvega |
| Identificatienummer | D90-CM0-AU-1200171 | |
| Versie | 2.0 | Onderdoorgang Om den Noort |
| Versiedatum | 07-02-2013 | Referentie ontwerp |
| Documentstatus | Vrijgegeven | Situatie en doorsneden |
| Formaat | A0 x 1 | |
| Schaal | Zie tekening | |
| Tekenaar | Mooi, CF | |
| Bestandnummer | | |
| Projectleider | Klerks, LFG | |
| Vrijgegeven | | |

Divisie Ruimte, Mobiliteit en Infra
Afdeling RM-IS-KWGC
Postbus 2855
3500 GW Utrecht

009 127.591 RO-01

Movares

3.1

Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vastgesteld. Deze structuurvisie vervangt onder andere de Nota ruimte. In deze structuurvisie staan alle plannen voor ruimte en mobiliteit voor de komende decennia. Met de structuurvisie wordt een vereenvoudiging van de bestaande regelgeving nagestreefd, waarin meer verantwoordelijkheid bij de lagere overheden komt te liggen. Om zorgvuldig ruimtegebruik te bevorderen, neemt de gemeente nog wel een 'ladder' voor duurzame verstedelijking op (gebaseerd op de 'SER-ladder').

Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland:

- Vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland.
- Verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat.
- Waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Het Rijk ziet voor een aantal topsectoren goede kansen op het internationale speelveld. Dit zijn: logistiek, water, hightech, creatieve industrie, energie, chemie en voedsel en tuinbouw.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

De borging van de uitspraken uit de SVIR heeft in juridische zin plaatsgevonden in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Dit is op 30 december 2011 (gedeeltelijk) in werking getreden. In het Barro zijn de verschillende nationale belangen vastgelegd die doorwerking moeten krijgen bij lagere overheden. Het gaat om de volgende nationale belangen: rijksvaarwegen, project Mainportontwikkeling Rotterdam, kustfundament, grote rivieren, Waddenzee en waddengebied, defensie, Ecologische Hoofdstructuur, erfgoederen van universele waarden, hoofdwegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, primaire waterkeringen buiten het kustfundament en het IJsselmeergebied.

Het onderhavige project heeft betrekking op een hoofdspoorweg. Het plan voorziet er in dat de veiligheid op deze spoorweg verbetert. Het project is in overeenstemming met het Rijksbeleid, zoals opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening.

3.2

Provinciaal beleid

Streekplan Fryslân 2007 “Om de kwaliteit fan de romte”

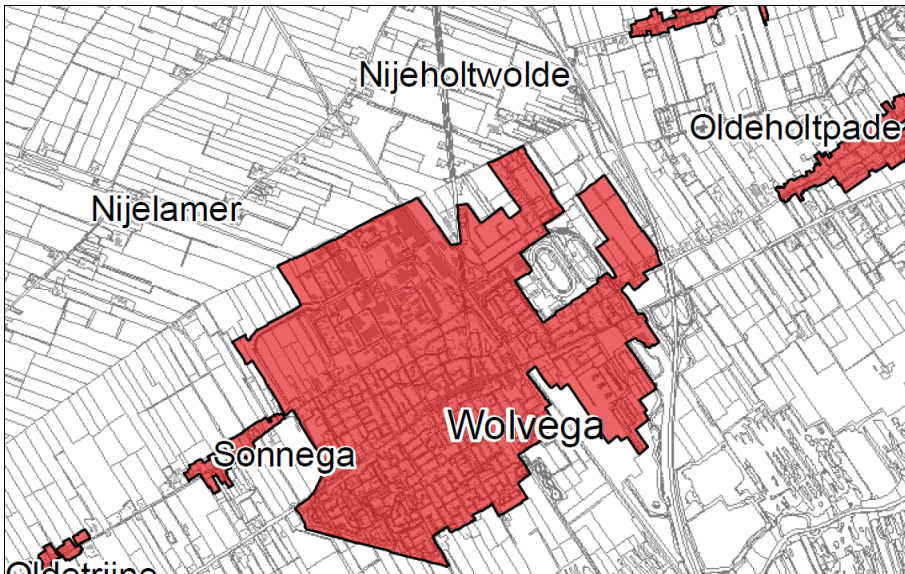
Het Streekplan Fryslân 2007 is in december 2006 door Gedeputeerde Staten vastgesteld. Het bevat het provinciaal beleid voor de ruimtelijke ontwikkeling van de provincie in de periode tot 2016. Uitgangspunt in het streekplan is het begrip ‘ruimtelijke kwaliteit’. Hiermee bedoelt de provincie dat in ruimtelijke plannen, ontwerpen en de uitvoering uitdrukkelijk de gebruiks-, belevings- en toekomstwaarde worden toegevoegd aan het plangebied en haar omgeving. Hierdoor wordt op de langere termijn een doelmatig gebruik van en een herkenbare ruimte gewaarborgd. De ruimtelijke inrichting draagt hiermee ook bij aan een duurzame ontwikkeling. In het streekplan is geen specifiek beleid opgenomen voor infrastructurele aanpassingen binnen de bebouwde kom.

Verordening Romte Fryslân

Op 15 juni 2011 hebben Provinciale Staten de Verordening Romte Fryslân vastgesteld. De verordening stelt regels die ervoor moeten zorgen dat de provinciale ruimtelijke belangen doorwerken in de gemeentelijke ruimtelijke plannen. De verordening voorziet niet in nieuw beleid. Uitsluitend geldend provinciaal ruimtelijk beleid is omgezet in algemeen geldende regels.

Het gaat met name om beleid in het Streekplan Fryslân 2007, het Derde provinciale Waterhuishoudingsplan 2010-2015 en het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan. Uitgangspunt is dat de verordening niet meer regelt dan noodzakelijk is. Wat elders al goed geregeld is (in de AMvB Ruimte of in andere wet- en regelgeving) is niet overgedaan. Verder is bij de wijze van regeling rekening gehouden met de verantwoordelijkheid van gemeenten. Binnen randvoorwaarden is ruimte voor lokaal maatwerk.

Relevant voor de toepassing van het provinciale beleid is de gebiedsindeling voor het bestaand stedelijk gebied en het landelijk gebied. In de onderstaande figuur is voor de omgeving van Wolvega deze indeling weergegeven. Dit bestemmingsplan voorziet in de realisatie van een onderdoorgang onder het spoor. Het betreft een ingreep in binnenstedelijk gebied. De weg Om den Noort is onderdeel van het provinciale wegennet (N 351). Met het plan wordt voorzien in een verbetering van de veiligheid en de doorstroming op deze weg.



Figuur 11. Fragment bestaand stedelijk gebied, verordening Fryslân

Het onderhavige bestemmingsplan is niet in strijd met de genoemde provinciale belangen.

3.3

Gemeentelijk beleid

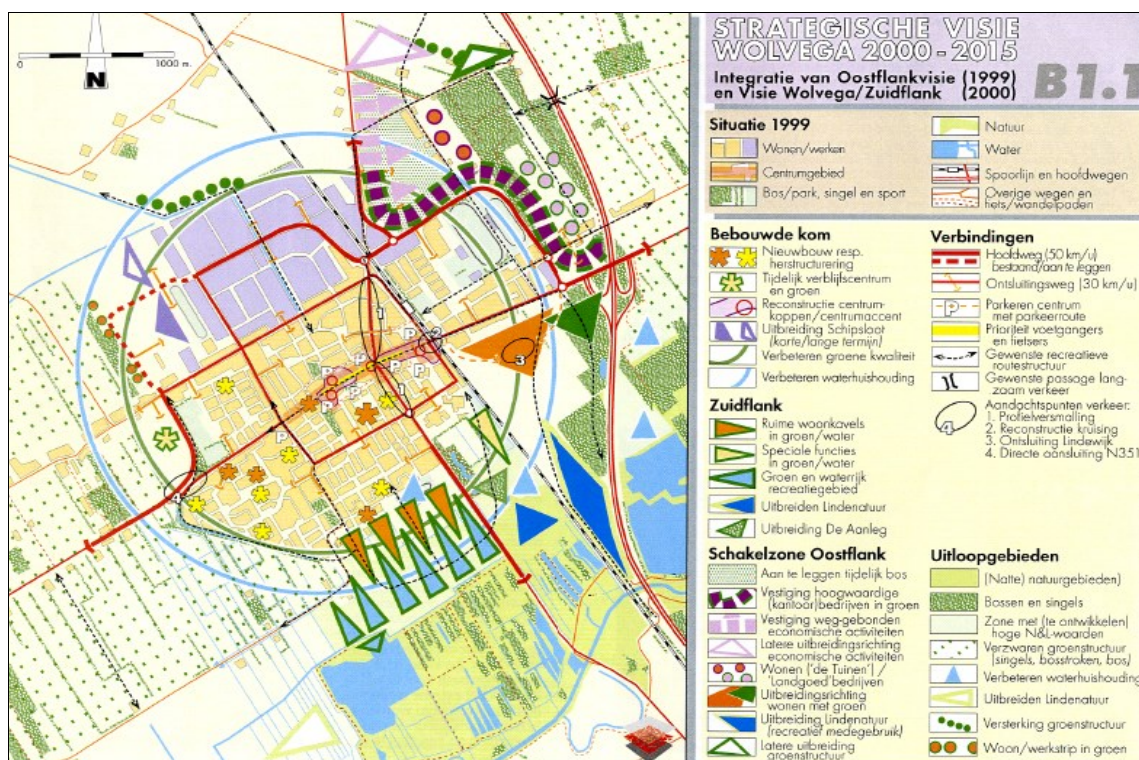
Structuurplan Weststellingwerf 2000-2015

In februari 2002 is het structuurplan voor de hele gemeente Weststellingwerf tot stand gekomen. Het structuurplan is opgesteld vanuit de wens om alle lopende projecten te kunnen inpassen en om kaders te kunnen scheppen voor een toekomstige ontwikkeling van de gemeente. Het ruimtelijke beleid wordt hierbij gekoppeld aan de ruimtelijke kwaliteit, de identiteit en de duurzaamheid van de gemeente. In het structuurplan wordt gekozen voor Wolvega als hoofdkern van de gemeente met daarbij ook alle ontwikkelingsmogelijkheden.

Wolvega is veruit de omvangrijkste van alle gemeentelijke kernen en vervult diensgevolge een duidelijk bovenlokale functie. Door de centrale ligging in de gemeente en door de zeer goede bereikbaarheid, ook in bovenregionaal opzicht, is het zwaartepunt van de toekomstige ruimtelijk-economische ontwikkelingen bij Wolvega gelegd. Doel van de ruimtelijke ontwikkeling hier is niet een maximale groei in kwantitatief opzicht, maar een maximale kwaliteitsverbetering en vergroting van de duurzaamheid. Wolvega is een aantrekkelijke kern in een fraaie groene omgeving waar wonen, werken en ontspannen voor inwonenden en bezoekers op een hoog peil staan. Hierbij is de stedelijke uitleg voorzien in de oostflank van het dorp met als harde begrenzing de A32. Reconstructie, inbreiding, herinrichting en dorpsvernieuwing binnen de bestaande bebouwde kom hebben tot doel de kwaliteit van de woonomgeving op een hoger peil te brengen en het woningbestand divers te maken en aan te laten slui-

ten op de woonwensen. Een verbetering van de groene dooradering van het dorp en van de aansluitingen op het buitengebied zijn onmisbaar om de kwaliteit van de leefomgeving te vergroten. Bij zowel de bestaande bebouwing als bij nieuwbouwplannen wordt bijzonder aandacht gevraagd voor een fraaie overgang van het bebouwde gebied naar de omliggende landelijke gebieden.

In het structuurplan wordt de onveiligheid van de kruisingen over het spoor onderkend. Daarvoor is het herstructureren van de kruising bij de Lycklamaweg als eerste fase aangewezen. Vervolgens wordt ook het reserveren voorgesteld van de mogelijkheid om tussen Home Centre en FrieslandCampina een directe verbinding tussen Om den Noort en Heerenveenseweg (tweestroomsweg) met een tunnel onder het spoor te realiseren. De mogelijkheden voor de kruising van het spoor zijn later in het Werfboek (zie hierna) verder uitgewerkt.



Figuur 12. Uitsnede kern Wolvega structuurplan 2000-2015

Werfboek Weststellingwerf

Het college van B&W heeft op 18 december 2006 het Werfboek Weststellingwerf vastgesteld. Het college wil daarin een vijftal ambitieuze projecten realiseren. Die projecten komen niet zomaar uit de lucht vallen. Ze zijn een logisch vervolg op het Structuurplan Weststellingwerf 2000-2015 dat door de gemeenteraad in 2002 is vastgesteld. Het verbeteren van de verbinding van Wolvega ter weerszijden van het spoor is één van de vijf projecten. Uitgangspunt is dat Om den Noort, onderdeel van de regionale verbinding N351 Oosterwolde-Emmeloord (die Zuid-Oost Friesland onderling én met de Randstad verbindt),

verkeerskundig gezien de hoofdroute is en blijft. In het Werfboek zijn vier varianten van oplossingsrichtingen besproken:

1. onderdoorgang ter plaatse van de huidige weg;
2. extra verbinding ten zuiden van Home Center;
3. rondweg om het industrieterrein Schipsloot;
4. verdiept aanleggen van het spoor over een kilometer lengte.

Van de voornoemde varianten is op grond van het onderzoek (zie paragraaf 1.1) gekozen voor variant 1.

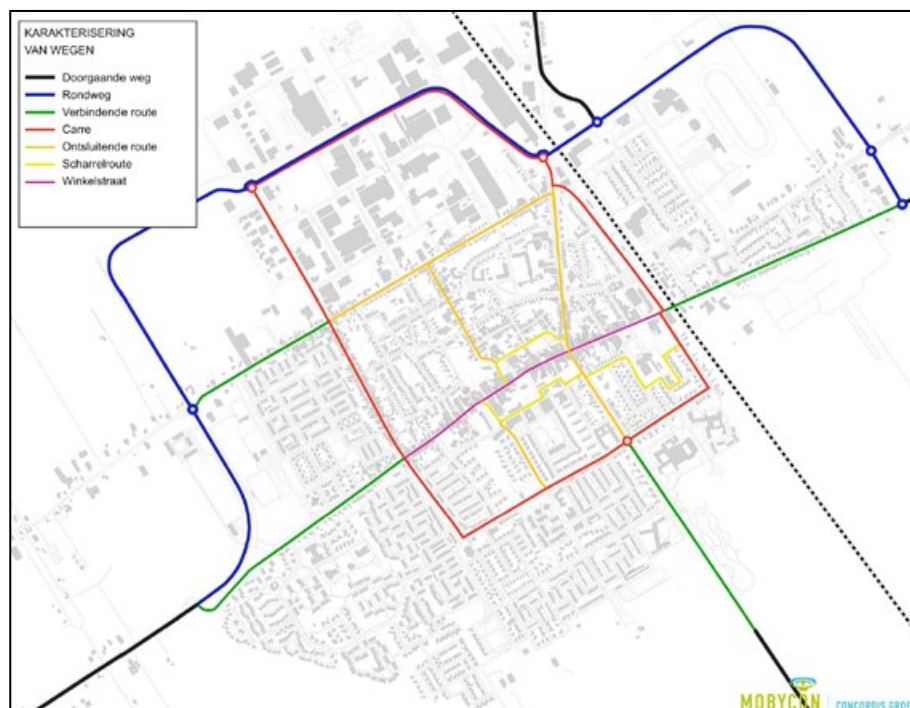
Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP)

In het GVVP (vastgesteld in 2000) is de gemeentelijke visie ten aanzien van het verkeersbeleid opgenomen. Hierin is aangegeven dat de gemeente het Duurzaam-Veilig beleid verder wil vormgeven. Dit betekent dat het wegennet zal worden ingericht met de volgende typen wegen:

1. De stroomwegen. Dit zijn de hoofdwegen en regionale hoofdwegen en hier geldt een maximumsnelheid van 100/120 km/uur.
2. De gebiedsontsluitingswegen (80 km/uur) zijn de wegen die gebieden aansluiten op het hoofdwegennet (80 km/uur).
3. De wegen in het landelijk verblijfsgebied krijgen de typering erftoegangswegen (categorie A (met vrijliggend fietspad) 60+ km/uur, categorie B 60 km/uur).
4. Voor alle bebouwde kom-gebieden geldt ten slotte een inrichting als verblijfsgebied. Hierbij past een maximumsnelheid van 30 km/uur. In het GVVP wordt aangegeven dat in alle kleine kernen de inrichting als 30 km-zone de hele dorpskern zal omvatten. Gezien het specifieke karakter van de kern wordt in Wolvega van dit principe afgeweken.

Wolvega

Binnen Wolvega zelf wordt het bestemmingsverkeer afgewikkeld door middel van een interne ringstructuur, het carré. Deze structuur is verbonden met de doorgaande routes door middel van verbindingroutes. De snelheid op het carré en de verbindende routes bedraagt 30+ km/uur (lees: 50 km/uur). Deze wegen gelden als erftoegangswegen, ondanks de afwijkende (hogere) snelheid. De overige wegen binnen het stedelijk gebied zijn erftoegangswegen met een maximum snelheid van 30 km/uur. De Om den Noort is de enige gebiedsontsluitingsweg, met binnen de bebouwde kom een snelheid van 50 km/uur en buiten de bebouwde kom een snelheid van 60 en 80 km/uur.



Figuur 13. Weergave karakterisering van wegen in Wolvega

Milieu aspecten

4

4.1

Inleiding

Bij het opstellen van een bestemmingsplan moet naast het vigerend beleid van Rijk, provincie en gemeente, ook rekening worden gehouden met de randvoorwaarden die voortvloeien uit de fysieke omgeving en waar door wetgeving ook regels aan worden gesteld. Verschillende onderzoeksonderdelen zijn daarbij van belang om de uitvoerbaarheid van het planvoornemen te kunnen aantonen. In de navolgende tekst is per onderwerp ingegaan op deze onderdelen.

4.2

Geluidhinder

Geluidhinder kan ondervonden worden van industrie, spoorwegen en wegen. Industrielawaai (in de zin van de Wet geluidhinder) is van toepassing bij industrieterreinen waar volgens het bestemmingsplan de vestiging van 'grote lawaaimakers' mogelijk is. In artikel 2.1, lid 3 van het Besluit omgevingsrecht, is vastgelegd welke typen inrichtingen op een gezoneerd industrieterrein gevestigd moeten zijn. Dit type inrichting is in Wolvega niet aanwezig. Voor dit project zijn spoorwegen en wegen op grond van de Wet geluidhinder relevante geluidbronnen.

Wat geluidgevoelige bestemmingen zijn, is bepaald in de Wet geluidhinder. Het betreft:

- woningen;
- onderwijsgebouwen;
- ziekenhuizen en verpleeghuizen;
- andere gezondheidszorggebouwen (verzorgingstehuizen, psychiatrische inrichtingen, medische centra, poliklinieken en medische kleuterdagverblijven);
- woonwagendplaatsen;
- terreinen bij de bovengenoemde 'andere gezondheidszorggebouwen', voor zover op die terreinen zorg verleend wordt.

Spoorwegen

Op 1 juli 2012 is de invoering van geluidproductieplafonds voor de Rijksinfrastructuur (als een nieuw hoofdstuk 11 Geluid Wet milieubeheer) in werking getreden. Deze wijziging is van toepassing op de spoorweg. Geluidproductieplafonds (gpp's) zijn berekende waarden op referentiepunten. Deze referentiepunten liggen om de 100 meter op 4 meter boven lokaal maaiveld, op een vas-

te afstand van 50 meter aan weerszijden van het spoor. De gpp's, brongegevens en relevante besluitinformatie zijn opgenomen in het zogenaamde geluidregister. De Minister van Infrastructuur en Milieu is verantwoordelijk voor het vaststellen van en het toezicht op de naleving van de gpp's op de referentiepunten. De beheerder van de infrastructuur is verantwoordelijk voor de naleving. Ter plaatse van de referentiepunt 4131 geldt voor de spoorlijn een geluidproductieplafond van 58,9 dB. De onderhavige wijziging van het viaduct heeft geen verandering van de geluidemissie tot gevolg. Het huidige spoor(gedeelte) is gelegen op de aarden baan. Het nieuwe spoor wordt opnieuw op de aarden baan aangebracht, met dien verstande dat de aarden baan in een betonnen bak wordt geplaatst. De wijziging heeft geen overschrijding van het gpp tot gevolg.

Wegverkeerslawaaï

Wanneer er sprake is van de aanleg, of wijziging van een weg met een verkeersnelheid van meer dan 30 km/uur moet worden getoetst aan de Wet geluidhinder. De Wet geluidhinder geldt niet voor 30-km wegen en voor woonerven. In de Wet geluidhinder is bepaald dat elke weg van rechtswege een zone heeft. Een zone is in feite het akoestische aandachtsgebied waarbinnen de regels van de Wet geluidhinder van toepassing zijn. Binnen deze zones moet worden getoetst of aan de voorkeurgrenswaarden voor geluidgevoelige objecten wordt voldaan. Indien door de weg sprake is van een overschrijding van de voorkeurgrenswaarde (48 dB), dient de afweging te worden gemaakt waarom dit in die betreffende situatie verantwoord wordt geacht.

ONDERZOEK

De geluidbelasting van de weg op de omgeving is onderzocht in het rapport Wolvega Onderdoorgang Om den Noort, Akoestisch onderzoek, Movares 2013. Dit rapport is als separate bijlage bijgevoegd. In de navolgende tekst worden een aantal relevante conclusies weergegeven.

Doordat de huidige geluidswal/scherm langs Om den Noort wordt verwijderd zal er een nieuw scherm aangebracht moeten worden. Op basis van de berekeningen is een scherm nodig met een lengte van circa 160 meter, en 3 meter hoogte ten opzichte van het plaatselijke maaiveld. Het scherm loopt tot net voorbij de nieuwe rotonde. Na deze maatregel dient er voor 2 woningen (Haulerdwarsweg 27 en Haulerdwarsweg 41) een hogere waarde verleend te worden ten gevolge van Om den Noort.

Bij de reconstructie van de Heerenveenseweg wordt geadviseerd een geluidsarm asfalt als dunne deklagen A (DDLA) toe te passen vanaf 30 meter uit het hart van de rotonde tot 15 meter uit het hart van de kruising met de Stationsweg. Na deze maatregel dient er nog voor 2 woningen (Heerenveenseweg 85 en 87) een hogere waarde aangevraagd te worden ten gevolge van de Heerenveenseweg.

Voor de woningen waarvoor een hogere waarde moet worden aangevraagd is nader akoestisch onderzoek nodig om te bepalen of aan de wettelijke binnenwaarde voldaan kan worden. Indien hier niet aan voldaan kan worden zullen

gevelmaatregelen genomen moeten worden op kosten van het project. Voor de woningen met een overschrijding is de gecumuleerde geluidbelasting in beeld gebracht. Het wegverkeer is hierbij de dominante bron.

Voor de zogenaamde “gevolgen elders” geldt dat voor de Om den Noort ter hoogte van het drafcentrum een toename van 2 tot 3 dB wordt verwacht. Er liggen hier te weinig woningen om een maatregel als geluidsarm asfalt te rechtvaardigen. Voor de Stationsweg geldt eveneens een toename van ruim 2 dB. Hier wordt wel aanbevolen om het wegdek tijdens het onderhoud te vervangen door een geluidsarmer type als dunne deklagen A (DDLA).

De geadviseerde geluidreducerende maatregelen worden toegepast en zijn voorgeschreven in de regels van het bestemmingsplan.

Door middel van geluidreducerende maatregelen kan worden voorzien in een goed woon- en leefklimaat. Het plan mag wat betreft het aspect geluidhinder uitvoerbaar worden geacht.

CONCLUSIE

4.3

Luchtkwaliteit

Nederland heeft de Europese regels ten aanzien van luchtkwaliteit geïmplementeerd in de Wet milieubeheer. De in deze wet gehanteerde normen gelden overall, met uitzondering van een arbeidsplaats (hierop is de Arbeidsomstandighedenwet van toepassing).

Voor het project heeft onderzoek plaatsgevonden naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit. De uitgangspunten en conclusies van dit onderzoek zijn hierna weergegeven.

ONDERZOEK

Het onderzoek naar de luchtkwaliteit is uitgevoerd conform de bepalingen van de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit (RBL) 2007. De wegen in het onderzoeksgebied zijn niet opgenomen in het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit), maar kunnen wel berekend worden met de NSL-Rekentool (www.nsl-monitoring.nl). Hiervoor zijn langs de verschillende wegvakken rekenpunten geplaatst op 10 meter afstand van de wegrand. Voor de omleidingsroute van Om den Noort geldt dit niet, hier staan huizen dichterbij de wegrand en is het rekenpunt geplaatst op de gevel.

Alle wegen in het onderzoeksgebied vallen binnen het rekenbereik van Standaardrekenmethode 1 welke geschikt is voor het doorrekenen van wegen in bebouwd gebied. Het wegtype is voor alle wegvakken vastgesteld op wegtype 1 (bebouwing aan beide zijden), voor het snelheidstype is c (normaal stadsverkeer) aangehouden. De boomfactor is voor alle wegen op 1 gesteld, behalve voor het wegvak van Om den Noort over het spoor. De etmaalintensiteiten voor het onderzoek zijn overgenomen uit het onderzoek voor het aspect geluid, evenals de verdelingen tussen de verschillende voertuigcategorieën. Deze

waarden zijn geïnterpoleerd naar intensiteiten voor 2016² (het jaar na oplevering onderdoorgang). Deze intensiteiten zijn in de volgende tabel weergegeven.

Tabel 1. Verkeersintensiteiten wegvakken onderzoek luchtkwaliteit (bron: Movares 2013)

| wegnr | naam | Intensiteiten 2016 | | |
|-------|--|--------------------|--------|-------|
| | | licht | middel | zwaar |
| 1 | Om den Noort west | 8133 | 354 | 354 |
| 2 | Om den Noort Oost (over spoor) | 13046 | 567 | 567 |
| 3 | Om den Noort Oost (tot Drafspportlaan) | 7360 | 320 | 320 |
| 4 | Om den Noort Oost (langs drafbaan) | 6017 | 262 | 262 |
| 5 | Heerenveenseweg (tot Stationsweg) | 9973 | 434 | 434 |
| 6 | Heerenveenseweg (tot Haulerweg) | 8869 | 386 | 386 |
| 7 | Heerenveenseweg (30 km/u zone) | 1932 | 84 | 84 |
| 8 | Stationsweg | 5097 | 222 | 222 |
| 9 | Omleidingsroute Om den Noort | 8133 | 354 | 354 |

Uit de berekening blijkt voor alle wegvakken dat de concentraties van vervuilende stoffen na realisatie van het project ruim beneden de grenswaarden blijven. Dit geldt ook voor de concentratie langs de (tijdelijke) omleidingsroute van Om den Noort, welke licht hoger is dan in de situatie zonder omleiding.

CONCLUSIE Het plan mag wat betreft het aspect luchtkwaliteit uitvoerbaar worden geacht.

4.4

Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's voor de omgeving bij gebruik, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen, zoals aardgas. De veiligheidsrisico's in het kader van externe veiligheid worden uitgedrukt in een plaatsgebonden risico en een groepsrisico. De normen voor het plaatsgebonden en het groepsrisico hebben tot doel een voldoende veiligheidsniveau te garanderen voor de burger als persoon, dan wel deel uitmakend van een groep.

De realisatie van onderdoorgang Om den Noort leidt niet tot een verandering op de aspecten opslag en transport van gevaarlijke stoffen. Daarom zullen er op gebied van EV geen positieve of negatieve effecten zijn als gevolg van de realisatie van de onderdoorgang. In de bijlage bij deze toelichting is een memo aangaande de externe veiligheid opgenomen. Beoordeling van de aanvaardbaarheid, de verantwoording van het groepsrisico en de publiekrechtelijke regeling heeft bij de milieuvergunning of het betreffende (recente) bestemmingsplan plaatsgevonden.

² Dit is een conservatiever jaartal dan 2025, omdat dat de luchtkwaliteit de komende tien jaren verbetert als gevolg van maatregelen, zoals schonere motoren van (vracht)auto's en bussen.

Op de locatie van Om den Noort is ook een LPG-vulpunt van het Q8-tankstation ten westen van het spoor aan de zuidzijde van Om den Noort aanwezig. Het tijdelijke fietspad langs de zuidzijde van Om den Noort ligt dicht bij het LPG-vulpunt dan de oorspronkelijke noordelijke ligging. Het fietspad ligt aan de noordzijde binnen de risicocontour van het vulpunt, maar komt nu dicht bij de bron. Binnen een risicocontour zijn er alleen beperkingen voor de realisatie van (beperkt) kwetsbare objecten waar personen wonen of werken. Voor passanten over een weg langs een risicobron gelden geen beperkingen in de wet- en regelgeving. Daarom is er vanuit wet- en regelgeving geen belemmering voor verplaatsing van het fietspad.

Het plan heeft geen gevolgen voor de externe veiligheid en mag wat dit aspect betreft uitvoerbaar worden geacht.

CONCLUSIE

4.5

Water

Op grond van artikel 3.1.1 Bro is de watertoets verplicht voor bestemmingsplannen. In een hierover op te nemen paragraaf dient te worden aangegeven op welke wijze rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie. In die paragraaf dient uiteengezet te worden of en in welke mate het plan in kwestie gevolgen heeft voor de waterhuishouding, dat wil zeggen het grondwater en het oppervlaktewater. Het is de schriftelijke weerslag van de zogenaamde watertoets: “het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren (door de waterbeheerder), afwegen en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten”.

Op 22 december 2009 is de Waterwet (Wtw) in werking getreden. Uitgangspunt van de Wtw is een volledig beheer van het watersysteem. Op grond van de Wtw is er ook een goede samenhang tussen het waterbeleid en de ruimtelijke ordening.

Het plan is voorgelegd aan Wetterskip Fryslân. De reactie van het waterschap is als bijlage opgenomen. Het waterschap constateert dat er in het plangebied twee specifieke zaken aan de orde zijn.

OVERLEG MET
HET WATERSCHAP

Grondwateronttrekking

Bij de aanleg van de onderdoorgang dient het grondwater verlaagd te worden om het werk droog uit te kunnen voeren. Voor het onttrekken van grondwater is een vergunning of melding nodig. Ook het lozen van onttrokken grondwater is meldingsplichtig. Om te weten of met een melding kan worden volstaan of een vergunning nodig is, kan contact worden opgenomen met Cluster Vergunningverlening van Wetterskip Fryslân.

Waterwet

Voor alle ingrepen in de waterhuishouding moet tijdig een vergunning worden aangevraagd of een melding worden ingediend in het kader van de Waterwet. Onder ingrepen in het watersysteem worden ook het onttrekken van grondwater en het lozen daarvan op het oppervlaktewater verstaan. Op de website (www.wetterskipfryslan.nl/waterwet) is daar meer informatie over aan te treffen. De aanvraag voor een watervergunning of de melding kan ook gelijktijdig met de omgevingsvergunningaanvraag worden ingediend via het omgevingsloket online (www.omgevingsloket.nl).

Procesafspraken

Wetterskip Fryslân gaat ervan uit dat de in deze watertoets vermelde adviezen worden opgevolgd en meegenomen in de verdere planvorming. Wanneer de vermelde adviezen worden opgevolgd ziet het waterschap met betrekking tot het voorliggende plan geen waterhuishoudkundige bezwaren. Wetterskip Fryslân geeft dan ook een positief wateradvies. De watertoetsprocedure is hiermee afgerond.

CONCLUSIE De voorgenomen ontwikkeling is voorgelegd aan Wetterskip Fryslân. Het plan is in overeenstemming met het advies van het waterschap. Het plan mag op dit punt uitvoerbaar worden geacht.

4.6

Archeologie

Begin 1992 ondertekende Nederland het Verdrag van Valletta/Malta. Daarmee heeft de zorg voor het archeologische erfgoed een prominentere plaats gekregen in het proces van de ruimtelijke planvorming. Uitgangspunten van het verdrag zijn het vroegtijdig betrekken van archeologische belangen in de planvorming, het behoud van archeologische waarden in situ (ter plaatse) en de introductie van het zogenaamde ‘veroorzakerprincipe’. Dit principe houdt in dat degene die de ingreep pleegt financieel verantwoordelijk is voor behoudsmaatregelen of een behoorlijk onderzoek van eventueel aanwezige archeologische waarden. Ondertussen is dit vertaald in de Wet op de archeologische monumentenzorg (WAMZ) die op 1 september 2007 van kracht is geworden. Met name de Monumentenwet is door de WAMZ aangepast en gaat concreet in op de bescherming van archeologische waarden in bestemmingsplannen.

ONDERZOEK Voor het plan is archeologisch onderzoek uitgevoerd. Rapportage van dit onderzoek heeft plaatsgevonden in Archeologisch bureau- en booronderzoek ten behoeve van de spoortunnel Om den Noort te Wolvega, gemeente Weststellingwerf, MUG 2012. Dit rapport is als separate bijlage bijgevoegd. Het betreft zowel een bureauonderzoek als een veldonderzoek. Uit het bureauonderzoek komt naar voren dat er sprake is van een hoge trefkans op vindplaatsen uit de periode steentijd-bronstijd ten oosten van het spoor. Deze verwachting is getoetst door middel van een inventariserend veldonderzoek. Uit dit veldonder-

zoek blijkt dat er geen vindplaatsen zijn aangetroffen en dat er daarom geen vervolgonderzoek noodzakelijk is.

De voorgenomen ontwikkeling is niet voorzien op een plek met archeologische waarden. Het plan mag op dit punt uitvoerbaar worden geacht.

CONCLUSIE

4.7

Bodem

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is bepaald dat in een ruimtelijk plan inzicht verkregen moet worden over de uitvoerbaarheid van het plan. Dit betekent dat er onder meer inzicht verkregen moet worden in de noodzakelijke financiële investering van een (mogelijk noodzakelijke) bodemsanering. Een onderzoek naar de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem is dus feitelijk een onderdeel van de onderzoeksverplichting bij de voorbereiding van een ruimtelijk besluit. Een bepaalde mate van bodemverontreiniging hoeft in veel gevallen niet direct een probleem op te leveren. Het toekomstige gebruik van de locatie speelt daarbij een belangrijke rol.

In het plangebied is onderzoek uitgevoerd naar de bodemkwaliteit. Rapportage daarvan heeft plaatsgevonden in het rapport 'Verkennd Bodem-, Asphalt- en Ballast onderzoek Spoortunnel Om den Noort te Wolvega', Grondslag 2011. Dit rapport is als separate bijlage bijgevoegd. De resultaten van het bodemonderzoek vormen geen belemmering voor de geplande nieuwbouw en het toekomstige gebruik van de locatie.

BODEMONDERZOEK

De bodemkwaliteit vormt geen milieuhygiënische belemmering voor het project. Het plan mag wat betreft dit aspect uitvoerbaar worden geacht.

CONCLUSIE

4.8

Ecologie

Soortbescherming

Met ingang van 1 april 2002 is de Flora- en faunawet in werking getreden. Het soortenbeleid uit de Vogelrichtlijn (1979) en de Habitatrichtlijn (1992) van de Europese Unie is hiermee in de nationale wetgeving verwerkt.

FLORA- EN FAUNAWET

Achter de Flora- en faunawet staat het idee van de zorgplicht voor in het wild levende beschermde dieren en planten en hun leefomgeving. Beschermde soorten worden opgesomd in de "lijsten beschermde inheemse planten- en diersoorten". De Algemene Maatregel van Bestuur ex artikel 75 van de Flora- en faunawet van 23 februari 2005, kent een driedeling voor het beschermingsniveau van planten- en diersoorten (licht beschermd, middelzwaar beschermd en streng beschermd). De inheemse vogelsoorten hebben een eigen afwijkend beschermingsregime (vallen zowel onder het middelzware als het strenge beschermingsregime).

Gebiedsbescherming

Op 1 oktober 2005 is de Natuurbeschermingswet 1989 van kracht geworden. Deze wet bundelt de gebiedsbescherming van nationaal begrensde natuurgebieden. In de Natuurbeschermingswet zijn ook de bepalingen vanuit de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn verwerkt.

Onder de Natuurbeschermingswet zijn drie typen gebieden aangewezen en beschermd: Natura 2000-gebieden, Staats- en Beschermd Natuurmonumenten en Wetlands.

Het meest nabij gelegen beschermde gebied betreft het Natura 2000-gebied Rottige Meenthe & Brandemeer dat gelegen is op een afstand van ruim 6,5 kilometer. Het meest nabijgelegen gebied in het kader van de Ecologische Hoofdstructuur ligt op ruim twee kilometer ten zuidoosten van het projectgebied. Het gaat hierbij om de Lendevallei (deelgebied Helomapolder). De Lendevallei is een voornamelijk moerasgebied in het beekdal van de Lende.

ONDERZOEK

In het plangebied zijn twee opeenvolgende ecologische onderzoeken uitgevoerd. Rapportage daarvan heeft plaatsgevonden in de rapporten Spooronderdoorgang Om den Noort, Wolvega; Quick scan ecologie, Movares 2012 en Boominspectie Wolvega, Ekoza 2012. Deze rapporten zijn als separate bijlage bijgevoegd. In de navolgende tekst wordt op de resultaten van het uitgevoerde onderzoek ingegaan.

Op 12 oktober 2011 is door een veldecoloog een bezoek aan de projectlocatie gebracht. Hierbij is gekeken naar de aanwezigheid van beschermde soorten op en rond de projectlocatie.

Op basis van het veldbezoek, biotoopkenmerken en de bestaande gegevens moet op de projectlocatie rekening worden gehouden met broedende vogels en verblijfplaatsen (boomholten) van vleermuizen in de (mogelijk) te kappen bomen. Door werkzaamheden waarbij vegetatie wordt verwijderd, werkzaamheden aan de watergang en werkzaamheden die veel geluid produceren buiten het broedseizoen (het broedseizoen is globaal 15 maart - 15 augustus) uit te voeren worden negatieve effecten op broedende vogels niet verwacht.

Voor het beoordelen van de geschiktheid van de potentiële verblijfplaatsen (boomholten) van vleermuizen is door bureau Ekoza een nadere boominspectie verricht. Hieruit is gebleken dat de onderzochte bomengroepen geen geschikte verblijfsmogelijkheden bevatten voor beschermde diersoorten zoals vleermuizen. Negatieve effecten van de werkzaamheden op Natura 2000 gebieden en de EHS worden niet verwacht.

Conclusie

Gezien de terreinomstandigheden en ligging van het plangebied en de aard van de plannen, is op basis van de ecologische inventarisatie een voldoende beeld ontstaan. Wanneer bij de planning en uitvoering van de werkzaamheden rekening wordt gehouden met het broedseizoen, is voor deze activiteit geen ont-

heffing van de Flora- en faunawet nodig. Voorts is naar voren gekomen dat er geen noodzaak bestaat een oriëntatiefase in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 dan wel een analyse van natuurwaarden in het kader van het provinciaal ruimtelijk natuurbeleid uit te voeren. Voor deze activiteit is geen vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 nodig. De activiteit is op het punt van ruimtelijk natuurbeleid niet in strijd met het Streekplan Fryslân 2007. Het plan is wat betreft de natuurwet- en regelgeving uitvoerbaar.

4.9

Regeling voor geluidsscherm FrieslandCampina

Naast de regeling voor het project voor de onderdoorgang, maakt dit bestemmingsplan voor FrieslandCampina ook een voorziening mogelijk, waarmee het bedrijf aan de eisen van de Wet milieubeheer kan voldoen. Het bestemmingsplan voorziet daarin in een verhoging van het voor het project noodzakelijke geluidsscherm van 3 m naar 5 m.

Om aan de eisen van de Wet milieubeheer te voldoen is door FrieslandCampina een revisievergunning aangevraagd. Deze revisievergunning voor FrieslandCampina gaat ervan uit dat langs de weg Om den Noort een geluidsscherm wordt opgericht. Het geluidsscherm voor Campina is overal hoger en het scherm is ook langer dan het scherm dat nodig is voor het wegverkeer. Het onderhavige bestemmingsplan maakt dit grotere scherm mogelijk, omdat anders het bedrijf voor deze plek opnieuw een planologische procedure zou moeten doorlopen.

Met het scherm uit de revisievergunning voor FrieslandCampina geplaatst langs de gereconstrueerde Om den Noort wordt door Campina voldaan aan de vergoedbare situatie zoals beschreven in het akoestisch onderzoek behorende bij de aanvraag om een revisievergunning Wet milieubeheer van DGMR d.d. 4 februari 2010.

Voor de regeling in dit bestemmingsplan is relevant dat het geluidsscherm dat in de regels minimaal is voorgeschreven het scherm is dat nodig is voor de realisatie van de onderdoorgang (zie ook paragraaf 4.2). Daarnaast maakt het bestemmingsplan ook de uitbreiding van het scherm mogelijk ten behoeve van FrieslandCampina. Die uitbreiding is toegelaten, maar niet als voorwaardelijke bepaling voorgeschreven. Rechtsbescherming voor derden is mogelijk via de Wm-vergunning van het bedrijf. Deze is inmiddels verleend.

Het plan voorziet niet in wijziging van een inrichting. Wel maakt het plan de realisatie van een geluidsscherm voor het bedrijf FrieslandCampina mogelijk.

CONCLUSIE

Het plan mag wat betreft het aspect “hinder van bedrijven” uitvoerbaar worden geacht.

4.10

Vormvrije m.e.r.-beoordeling

Op 1 april 2011 is het Besluit milieueffectrapportage gewijzigd. Het aantal situaties waarvoor een milieueffectrapportage (m.e.r.) verplicht moet worden uitgevoerd, is verminderd. Er zijn nu meer situaties waar eerst beoordeeld kan worden of een m.e.r. moet worden uitgevoerd. Het komt er op neer dat voor elk besluit of plan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen op de D-lijst van het Besluit die beneden de drempelwaarden vallen, een toets moet worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen zijn. Hoewel het onderhavige project niet voorkomt op de D-lijst, is in de onderstaande tekst wel beoordeeld of sprake is van belangrijke milieugevolgen.

De milieueffecten van het project zijn in de voorgaande paragrafen beschreven. Hieruit blijkt dat de activiteiten geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu hebben (grote afstand tot gevoelige gebieden, de locatie en de omgeving hebben geen bijzondere kenmerken waardoor er een verwaarloosbare kans is op belangrijke nadelige effecten, de activiteit leidt niet tot grote emissies, de ruimtelijke consequenties van het plan zijn beperkt e.d.). Naar alle Europese criteria voor de afweging hieromtrent is gekeken. Dit project geeft geen aanleiding voor een vervolgonderzoek in het kader van een m.e.r. of een m.e.r.-beoordeling.

CONCLUSIE Het bestemmingsplan is niet m.e.r.-(beoordelings)plichtig. Er is voor het plan eveneens geen sprake van een verplichting tot het uitvoeren van een planmer.

Juridische toelichting

5

5.1

Algemeen

Wro, Bro en SVBP

Bij het opstellen van dit bestemmingsplan zijn de Wet ruimtelijke ordening (Wro), het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2012 (SVBP2012) toegepast.

De SVBP2012 bevat een aantal juridische regels die moeten worden opgevolgd. Voor de planregels betekent dit onder meer dat niet meer wordt gesproken van voorschriften, maar van regels. Tevens zijn er een aantal dwingend voorgescreven begripsbepalingen, die worden neergelegd in het artikel aangaande begrippen. Ook schrijft de SVBP2012 voor op welke wijze er invulling moet worden gegeven aan de wijze van meten. In het Bro is een formulering opgenomen ten aanzien van de anti-dubbelregel en het overgangsrecht. Deze teksten zijn neergelegd in de planregels.

Wabo en Bor

Op 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) met het bijbehorende Besluit omgevingsrecht (Bor) in werking getreden. De invoering van de Wabo en het Bor heeft grote gevolgen voor het ruimtelijk omgevingsrecht zoals dat nu geldt op grond van de Wro. Met de inwerkingtreding van de Wabo is de Wro deels vervallen en opgegaan in de Wabo.

In de Wabo en het Bor is de omgevingsvergunning geïntroduceerd en geregeld. In de omgevingsvergunning zijn de verschillende toestemmingen voor locatiegebonden activiteiten geïntegreerd, waarbij sprake is van een samenloop met andere locatiegebonden activiteiten die gevolgen hebben voor de fysieke leefomgeving. Ook de ontheffingen die in een bestemmingsplan zijn geregeld, zijn na 1 oktober 2010 vervangen door de omgevingsvergunning. Dit geldt ook voor de aanlegvergunning. Het algemene gebruiksverbod dat is opgenomen in artikel 7.10 Wro is komen te vervallen en is vervangen door het algemene gebruiksverbod dat is opgenomen in artikel 2.1 Wabo. Voor een gebruik in strijd met een bestemmingsplan is een omgevingsvergunning vereist.

5.2

Bestemmingsplanprocedure

In de Wro en het Bro zijn wettelijke regels voor de bestemmingsplanprocedure vastgelegd. Hierin zijn de volgende fasen onderscheiden:

Vorbereidingsfase

Door burgemeester en wethouders wordt overeenkomstig het bepaalde in artikel 1.3.1. van het Bro (in Huis aan Huis en via de website) kennis gegeven van het voornemen om dit bestemmingsplan te herzien. De gemeente voert ten behoeve van de voorbereiding van een bestemmingsplan vervolgens onderzoek uit naar de bestaande situatie en de mogelijke (ruimtelijke) ontwikkelingen in de gemeente.

De gemeente stelt voor het overleg op grond van artikel 3.1.1 van het Bro haar voornemen (vaak in de vorm van een voorontwerpbestemmingsplan) beschikbaar aan de besturen en diensten van hogere overheden. Ook biedt de gemeente eventueel de mogelijkheid om een reactie te geven op het voorontwerpbestemmingsplan via inspraak. De gemeente geeft een reactie op de overleg- en inspraakreacties. De uitkomsten hiervan worden vermeld in de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan en voor zover noodzakelijk verwerkt in de regels en de verbeelding.

Terinzageleggingsfase

Na de aankondiging in de Staatscourant, in ten minste één plaatselijk dag-, nieuws- of huis-aan-huisblad en op de internetpagina van de gemeente, wordt het ontwerpbestemmingsplan voor een periode van 6 weken ter inzage gelegd. In deze periode kan door iedereen een zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan worden ingediend.

Vaststellingsfase

Na de periode van terinzagelegging stelt de gemeenteraad het ontwerpbestemmingsplan, mogelijk met wijzigingen, binnen een periode van ten hoogste 12 weken vast.

Beroepsfase

Na de vaststelling van het bestemmingsplan maakt de gemeenteraad het vaststellingsbesluit bekend en legt het vastgestelde bestemmingsplan ter inzage. Indien Gedeputeerde Staten of de Inspectie voor Leefomgeving en Transport een zienswijze hebben ingediend die door de gemeenteraad niet volledig is overgenomen of indien de gemeenteraad het bestemmingsplan gewijzigd heeft vastgesteld, geschiedt bekendmaking en terinzagelegging 6 weken na vaststelling. Uiterlijk 6 weken na bekendmaking van het vaststellingsbesluit kan er beroep worden ingesteld bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS).

Indien het bestemmingsplan ongewijzigd is vastgesteld en er gehoor is gegeven aan zienswijzen van Gedeputeerde Staten en/of de Inspectie voor Leefomgeving en Transport, wordt het vaststellingsbesluit door de gemeenteraad uiterlijk 2 weken na vaststelling bekend gemaakt. Tevens wordt uiterlijk 2 weken na vaststelling het bestemmingsplan ter inzage gelegd.

5.3

Bestemmingen

De bestemming 'Bedrijf' betreft gronden waarvan de verkeers-/openbare functie gaat vervallen. Deze gronden zijn aangeboden aan de eigenaar van het naastgelegen perceel. De bestemming sluit aan bij de bestemming van het betreffende perceel en bevat dezelfde gebruiksmogelijkheden.

BEDRIJF

De bestemming 'Verkeer' heeft betrekking op het grootste deel van het plangebied. De bestemming is gericht op het doorgaande verkeer. Binnen de bestemming zijn voorwaardelijke bepalingen opgenomen ter waarborging van de geluidreducerende maatregelen. De aanduiding "geluidsscherm" geeft de ligging van de gecombineerde wal met geluidsscherm weer. De aanduiding "langzaam verkeer" geeft de locatie voor de brug voor het langzaam verkeer weer.

VERKEER

De bestemming 'Verkeer - Railverkeer' betreft het deel van het spoor binnen het plangebied. Het gaat om het traject Zwolle-Leeuwarden. In deze bestemming is de aanduiding "specifieke vorm van verkeer - onderdoorgang" opgenomen, waar de bouwwerken ten behoeve van de onderdoorgang zijn toegestaan.

VERKEER - RAILVERKEER

De bestemming 'Woongebied' heeft betrekking op de gronden langs de Haulerdwarsweg en het perceel Heerenveenseweg 87. De gronden langs de Haulerdwarsweg hebben nu deels de bestemming 'Verkeer'. In het bestemmingsplan Wolvega was voor het onderhavige project een reservering opgenomen. Nu de omvang van het project duidelijk is, kan dit deel van de bestemming vervallen. Voor het perceel Heerenveenseweg 87 wordt een deel van de gebouwen gesloopt. Dit perceel gaat tijdelijk dienst doen als bouwplaats. De bouw mogelijkheden binnen deze bestemming worden ingeperkt en zijn alleen mogelijk binnen het bouwvlak op de verbeelding. De bestemming 'Woongebied' staat naast het gebruik van de gronden voor woningen, het gebruik als openbare ruimte toe. Woonstraten, speelveldjes, parkeerplekken en groenstroken zijn zodoende onderdeel van de bestemming. De uiteindelijke inrichting van de omgeving van de Haulerdwarsweg zal de gemeente in samenspraak met de bewoners vormgeven.

WOONGEBIED

Als aanvullende bestemming is de dubbelbestemming 'Leiding - Riool' opgenomen. Deze bestemming voorziet in een beschermende regeling voor de rioolpersleiding. Bouwen of het uitvoeren van (graaf)werkzaamheden is ter plaatse alleen mogelijk met een omgevingsvergunning. De leidingbeheerder zal daarbij om advies worden gevraagd.

LEIDING - RIOOL

AANDUIDINGEN

Naast de voornoemde bestemmingen kent het bestemmingsplan nog een tweetal aanduidingen: “veiligheidszone - LPG” en “vrijwaringszone - straalpad”. Deze aanduidingen komen voort uit de regelingen van de vigerende bestemmingsplannen Wolvega en De Plantage en omgeving. De aanduiding “veiligheidszone - LPG” betreft de veiligheidszone van het bestaande LPG-tankstation. Binnen het aangeduide gebied mogen geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten worden gebouwd. De aanduiding “vrijwaringszone - straalpad” betreft het bestaande straalpad. Op deze locatie is het niet toegestaan om bouwwerken hoger dan 25 m te bouwen.

Uitvoerbaarheid

6

6.1

Economische uitvoerbaarheid

Investeringsbudget

In bestuurlijk overleg tussen SNN, Prorail en het ministerie van I&M, is op 28 januari 2011 besloten € 10,5 miljoen (RSP geld) te reserveren voor het verbeteren van de spoorwegveiligheid door de realisatie van onderdoorgang om den Noort. Bestuurlijk overleg tussen de provincie en de gemeente heeft ertoe geleid dat de gemeente een bedrag van € 1,5 miljoen aan het project bijdraagt waardoor het totale budget € 12 miljoen bedraagt. Op grond van het civiel-technisch ontwerp is een kostenraming gemaakt. Inclusief risicoreserveringen is dit budget voldoende om het project te realiseren. Het plan mag economisch uitvoerbaar worden geacht.

Verwerving van gronden

Het uitgangspunt bij verwerving van de voor het project benodigde gronden is om privaatrechtelijk met de betreffende eigenaren tot overeenstemming te komen. De benodigde bedragen hiervoor zijn in de projectexploitatie gereserveerd. Als minnelijke verwerving van de gronden niet mogelijk blijkt, zal het onteigeningsinstrumentarium worden ingezet.

Planschade

Bij ruimtelijke ontwikkelingen kan planschade ontstaan. De Wro voorziet in een regeling voor vergoeding van planschade. Op basis van artikel 6.1 van de Wro wordt aan degene, die in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van de waarde van een onroerende zaak schade lijdt of zal lijden als gevolg van het bestemmingsplan, tegemoetgekomen, wanneer de schade redelijkerwijs niet voor rekening van de aanvrager behoort te blijven en voor zover de tegemoetkoming niet voldoende anderszins is verzekerd. Een aanvraag voor een tegemoetkoming in schade ten gevolge van het bestemmingsplan, kan worden ingediend uiterlijk binnen de periode van vijf jaar vanaf het moment waarop het plan onherroepelijk is geworden. Een aanvraag kan worden ingediend bij het college van burgemeester en wethouders.

6.2

Exploitatieplan

In het kader van de Grexwet dient een exploitatieplan te worden opgesteld indien er sprake is van een bouwplan als bedoeld in artikel 6.2.1 Bro. Een bouwplan in de zin van het voornoemde artikel gaat om een hoofdgebouw. Het on-

derhavige plan bevat een mogelijkheid voor de bouw van gebouwen wat betreft de bestemming 'Woongebied'. De onderdoorgang bevat uitsluitend bouwwerken. Het bestemmingsplan bevat een regeling voor een woning. Dit betreft een bestaande woning. Er is zodoende geen noodzaak/juridische basis voor het opstellen van een exploitatieplan. Wat betreft de verdeling van de kosten van het project wordt verwezen naar de voorgaande paragraaf.

6.3

Maatschappelijke uitvoerbaarheid

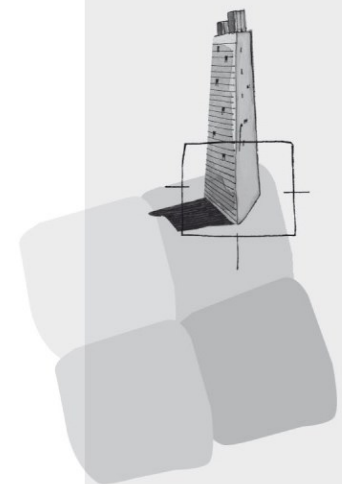
Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan is conform de gemeentelijke inspraakverordening inspraak geboden. Daartoe heeft het civieltechnisch ontwerp met de uitgevoerde onderzoeken ter inzage gelegen. Daarnaast is het projectdossier in het kader van het verplichte overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening, aan de betrokken diensten van het Rijk, de provincie, het waterschap, alsmede diverse maatschappelijke organisaties toegezonden. De reacties die hierop zijn binnengekomen zijn in een verslag inspraak en overleg samengevat en beantwoordt. Dit verslag is als bijlage bij dit bestemmingsplan gevoegd.

Colofon

Bestemmingsplan
BügelHajema Adviseurs b.v.

Projectmanagement
BügelHajema Adviseurs b.v.

Projectnummer
267.33.01.48.00



BügelHajema Adviseurs bv
Bureau voor Ruimtelijke
Ordering en Milieu BNSP
Balthasar Bekkerwei 76
8914 BE Leeuwarden
T 058 215 25 15
F 058 215 91 98
E leeuwarden@bugelhajema.nl
W www.bugelhajema.nl

Vestigingen te Assen,
Leeuwarden en Amersfoort