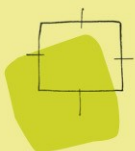


Ruimtelijke onderbouwing Aantakking
gemeentelijke ontsluitingsweg oostzijde
ovonde N354 - Sudergoweg



VOORONTWERP



BügelHajema

Plek voor ideeën

**Ruimtelijke onderbouwing Aantakking
gemeentelijke ontsluitingsweg oostzijde
ovonde N354 - Sudergoweg**

V O O R O N T W E R P

Inhoud

Rapport + bijlagen

Separaat bijgevoegd:

- Akoestisch onderzoek
- Natuurtoets
- Nader onderzoek Grote Modderkruiper
- Activiteitenplan
- Milieukundig bodemonderzoek
- Archeologisch onderzoek

1 november 2013

Projectnummer 027.00.01.00.02



Ideeën voor een plek

Overzichtskaart



Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
2	Planbeschrijving	7
3	Beleid	9
3.1	Rijksbeleid	9
3.2	Provinciaal beleid	9
3.3	Gemeentelijk beleid	11
3.4	Conclusie	12
4	Randvoorwaarden	13
4.1	Bedrijvenhinder	13
4.2	Geluidhinder	13
4.3	Luchtkwaliteit	17
4.4	Externe veiligheid	17
4.5	Ecologie	18
4.6	Bodem	21
4.7	Water	23
4.8	Cultuurhistorie	25
4.9	Archeologie	25
4.10	Kabels en leidingen	28
5	Juridische toelichting	29
6	Uitvoerbaarheid	31
6.1	Planning	31
6.2	Economische uitvoerbaarheid	31
6.3	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	32
6.3.1	Inloopavond	32
6.3.2	Vooroverleg ex. art. 3.1.1 Bro	32
6.3.3	Tervisielegging ontwerp	32

Bijlagen

Inleiding



Het plangebied van deze ruimtelijke onderbouwing heeft betrekking op de gronden die ten oosten van de T-splitsing van de Sudergoweg met de provinciale weg N354 (Lemmerweg-Riperwei) liggen. Het plangebied ligt buiten de bebouwde kom ten oosten van IJlst. De topografische overzichtskaart voorafgaand aan deze ruimtelijke onderbouwing geeft het plangebied en de ligging daarvan in de directe en wijdere omgeving weer. Figuur 1 toont de bestaande situatie op het kruispunt.

PLANGEBIED



Figuur 1. Bestaande situatie (bron: Google Streetview, 2013)

De Provinsje Fryslân is voornemens om het huidige kruispunt van de afslag IJlst veiliger te maken door deze te wijzigen in een ovonde (= ovale rotonde). Het doorgaande verkeer tussen Sneek en Jutrijp kan door deze infrastructurele ingreep vlot doorrijden maar remt wel af. Het verkeer vanaf IJlst kan daarnaast beter de weg oprijden, aangezien het doorgaande verkeer een langzamere rij-snelheid moet aanhouden.

PLANVOORNEMEN

Het aanleggen van de ovonde is mogelijk binnen het geldende bestemmingsplan Landelijk gebied van de voormalige gemeente Sneek (Vastgesteld: 13-07-1999, Goedgekeurd: 20-01-2000) als wel het geldende bestemmingsplan Buitengebied Wymbritseradiel 2008 van de voormalige gemeente Wymbritseradiel (Vastgesteld: 31 augustus 2010).

STRIJDIGHEID MET GELDENDE
BESTEMMINGSPANNEN

De voorgenomen ingreep ten behoeve van een gemeentelijke ontsluitingsweg die aan de oostelijke zijde van de ovonde aantakt, vindt buiten de aangegeven bestemmingsgrenzen voor verkeer en in de agrarische bestemming van het be-

stemmingsplan Landelijk gebied plaats. Hierdoor ontbreken voor dit deel van het planvoornemen de juiste planologisch-juridische mogelijkheden. Dientengevolge wordt een ruimtelijke procedure doorlopen om ter plaatse te kunnen afwijken van het geldende bestemmingsplan Landelijk gebied.



Figuur 2. Bestemmingsplannen buitengebieden voormalige gemeenten Sneek (links) en Wymbritseradiel (rechts)

RUIMTELIJKE PROCEDURE
ART. 2.12, ONDER 1, LID A,
SUB 3 WABO

De gemeente wil dit doen door het volgen van een procedure art. 2.12, onder 1, lid a, sub 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Met een dergelijke procedure wordt omgevingsvergunning verleend voor het afwijken van een geldend bestemmingsplan. De omgevingsvergunning hangt samen met overige omgevingsvergunningen, zoals voor het bouwen of de aanleg van een werk, geen bouwwerken, zijnde.

GOEDE RUIMTELIJKE
ONDERBOUWING

Een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan moet samengaan met een goede ruimtelijke onderbouwing. In een dergelijke onderbouwing is uiteengezet of er vanwege een planvoornemen sprake is van een goede ruimtelijke ordening. In voorliggende ruimtelijke onderbouwing is de uitvoerbaarheid van het planvoornemen met betrekking tot realisatie van de aantakking van de gemeentelijke ontsluitingsweg aan de oostzijde van de ovonde in de N354-Sudergoweg verantwoord.

LEESWIJZER

Na de inleiding in dit hoofdstuk is in hoofdstuk 2 een beschrijving van het gehele project wat betreft de voorgenomen infrastructurele ingrepen gegeven. In hoofdstuk 3 is het van toepassing zijnde beleid van de provincie en de gemeente uiteengezet. Een omschrijving van de milieuaspecten is opgenomen in hoofdstuk 4. Hoofdstuk 5 betreft de juridische toelichting op deze ruimtelijke onderbouwing. Als laatste is in hoofdstuk 6 de (economische en maatschappelijke) uitvoerbaarheid van het planvoornemen van deze ruimtelijke onderbouwing uiteengezet en is in het kort wat gezegd over de projectplanning.

Deze ruimtelijke onderbouwing telt drie bijlagen en zes separate bijlagen.

Planbeschrijving



Tot voor kort had IJlst een eigen, directe aansluiting op de A7. Door ombouw van de stadsrondweg A7 om Sneek is deze directe aansluiting van de Zuidwesthoekweg op de A7 komen te vervallen. Als gevolg hiervan is de ontsluitingsstructuur rondom IJlst gewijzigd en wordt in de nieuwe situatie veel meer gebruik van de Sudergoweg en de N354 gemaakt. De aansluiting van de Sudergoweg op de N354 (afslag IJlst) is hierdoor drukker geworden. Er is geconstateerd dat hierdoor vanaf IJlst verkeersveiligheidsproblemen ontstaan op de kruising Sudergoweg - N354, alsook dat de doorstroming voor het verkeer vanaf IJlst is verslechterd. Het verkeer ondervindt oprijdproblemen door de hoge verkeersintensiteit (vooral in de spitsperiode) op de N354. Hierdoor verslechtert de bereikbaarheid van IJlst. Daarnaast ontsluit de N354 een groot deel van het zuidwesten van Fryslân; doorstroming is dan ook van belang. Doel en opgave zijn het verbeteren van de bereikbaarheid van IJlst en het vergroten van de verkeersveiligheid bij de afslag IJlst zonder teveel afbreuk te doen aan de doorstroming op de N354.

AANLEIDING

In samenwerking met de gemeente heeft de Provincie Fryslân het plan opgevat om de bereikbaarheid van IJlst en de verkeersveiligheid op de kruising te verbeteren door de huidige aansluiting te wijzigen in een ovonde. De toekomstige en de bestaande situatie is in figuur 3 inzichtelijk gemaakt.

OPLOSSINGSRICHTING

Uit oogpunt van duurzaamheid wordt het project waar mogelijk gecombineerd met andere projecten en ontstaat er een efficiëncyslag (werk met werk maken). Het gaat hierbij om:

- de aanleg van het aanpalende gedeelte van de fietssnelweg Woudsend - Sneek over een lengte van circa 1.000 m en een adequate inpassing bij de te realiseren ovonde;
- het groot onderhoud aan de deklagen;
- plannen van de voormalige gemeente Wymbritseradiel om maatregelen te nemen aan de parallelweg die in gemeentelijk beheer is.

De fietssnelweg wordt aangelegd in verband met het scheiden van het fietsverkeer en het landbouwverkeer van de huidige parallelweg tussen Jutrijp en Sneek. De aansluiting IJlst wordt vormgegeven als ovonde waarbij fietsers op de fietssnelweg in verband met de verkeersveiligheid uit de voorrang zijn gehaald. In de situatie dat fietsverkeer wel voorrang zou hebben op het overige verkeer, moet landbouwverkeer voorrang verlenen aan kruisend verkeer en fietsers niet. Om onduidelijke en onveilige situaties te voorkomen, is voor een maatoplossing gekozen. Er is aandacht besteed aan de benodigde opstelruimte tussen de oversteek en de ovonde.



Figuur 3. Toekomstige situatie versus bestaande situatie

Bij de aanleg van de ovonde moet er aan de noordwestelijke zijde circa 60 m watergang worden verlegd. Aan de oostelijke zijde van de ovonde wordt een dam aangelegd en wordt tevens een gedeelte van de bermsloot over een lengte van circa 100 m verlegd. Alvorens de bestaande delen van watergangen te dempen, zullen eerst nieuwe watergangen worden gegraven.

Met voorliggende onderbouwing ontstaat in de nieuwe situatie de mogelijkheid om een vierde weg op de oostzijde van de ovonde in de N354 aan te takken. Dit om ook de percelen en bedrijven aan de oostzijde van de N354 goed en op verkeersveilige wijze te kunnen ontsluiten. Het gebied waar deze ruimtelijke onderbouwing op toeziet, is globaal in rood in het linker kaartfragment van figuur 3 aangegeven.

3.1

Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) van kracht geworden. De SVIR heeft diverse nota's vervangen, zoals de Nota Ruimte en Nota Mobiliteit. Ook zijn met het SVIR de ruimtelijke doelen en uitspraken vervallen die zijn benoemd in de Agenda Landschap, Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta. In het SVIR is de visie van de rijksoverheid op de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven voor Nederland richting 2040 aangegeven. Dit betreft een nieuw, integraal kader dat de basis vormt voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. In het SVIR is gekozen voor een meer selectieve inzet van het rijksbeleid dan voorheen. Voor de periode tot 2028 zijn de ambities van het Rijk in drie rijksdoelen uitgewerkt:

- Vergroten van de concurrentiekracht door versterking van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland.
- Verbeteren van de bereikbaarheid.
- Zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

Met bovengenoemde rijksdoelen zijn 13 nationale belangen aan de orde die in het SVIR verder gebiedsgericht zijn uitgewerkt in concrete opgaven voor de diverse onderscheiden regio's. Buiten deze nationale belangen hebben decentrale overheden meer beleidsvrijheid op het terrein van de ruimtelijke ordening gekregen; het kabinet is van mening dat provincies en gemeenten beter op de hoogte zijn van de actuele situatie in de regio en de vraag van bewoners, bedrijven en organisaties en daardoor beter kunnen afwegen welke (ruimtelijke) ingrepen in een gebied nodig zijn.

3.2

Provinciaal beleid

Streekplan Fryslân 2007

Op 13 december 2006 is door Provinciale Staten het "Streekplan Fryslân 2007: Om de kwaliteit fan de romte" vastgesteld. Het streekplan geeft de visie van Provinciale Staten op het ruimtelijk beleid van de provincie weer. Het streekplan vormt de basis van het provinciale beleid voor de periode 2006 tot 2016. Centraal in het streekplan staat het begrip 'ruimtelijke kwaliteit'. Hiermee bedoelt de provincie dat in ruimtelijke plannen, in ontwerpen en in de uitvoering expliciet gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde worden

toegevoegd aan de omgeving. Deze drie waarden waarborgen op de langere termijn een doelmatig gebruik en herkenbaarheid van de ruimte. Het betekent ook een ruimtelijke inrichting die bijdraagt aan duurzame ontwikkeling. De provincie wil deze doelstellingen koppelen aan een krachtige sociaaleconomische ontwikkeling in een leefbare omgeving.

Provinciale Verordening Romte Fryslân (2011)

Op 15 juni 2011 is de Provinciale Verordening Romte Fryslân vastgesteld. In de verordening zijn regels gesteld die ervoor moeten zorgen dat de provinciale ruimtelijke belangen doorwerken in de gemeentelijke ruimtelijke plannen. Als daaraan niet wordt voldaan, zal de provincie een zienswijze indienen en eventueel een aanwijzing geven als onvoldoende aan die zienswijze tegemoet wordt gekomen. Het streekplanbeleid is in het kader van de verordening voorzien van concrete beleidsregels.

Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan (2007)

Het hoofddoel van het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan (PVVP) is het realiseren van een duurzaam verkeer- en vervoersysteem in Fryslân:

- dat voldoet aan de verplaatsingsbehoefte van inwoners en bezoekers;
- dat voldoet aan de behoefte om goederen te transporteren;
- dat bijdraagt aan de versterking van de economie;
- dat veilig is;
- dat schade aan natuur, landschap en milieu weet te beperken.

Visie N354 Sneek - Woudsend (2009)

In samenwerking met de voormalige gemeente Wymbritseradiel en Plaatselijk Belang Jutrijp - Hommerts is in opdracht van de Provinsje Fryslân een visie opgesteld voor de fietsroute N354 tussen Sneek en Woudsend¹. In deze visie zijn een aantal projecten voor wat betreft het ontwerp en de uitvoering op elkaar afgestemd. De afslag IJlst maakt hier ook onderdeel van uit. In de visie is de overweging gemaakt om in het kader van de doorstroming van het verkeer op de N354 te kiezen voor een ovonde. Geconcludeerd is dat de vorm van een ovonde de doorgaande richting van de N354 benadrukt. Vlakbij de ovonde moet verkeer op de N354 afremmen, maar eenmaal op de ovonde kan weer worden versneld om zonder vertraging de ovonde te verlaten. Verkeer van en naar IJlst kan niet anders dan met lage snelheid de ovonde op- en afrijden, wat de veiligheid ten goede komt.

Uitvoeringsprogramma Verkeer & Vervoer 2012

Middels uitvoeringsprogramma's geeft de Provinsje Fryslân jaarlijks een overzicht van de inzet op het gebied van verkeer en vervoer. Het gaat daarbij om het realiseren en onderhouden van droge en natte infrastructuur, het bieden van adequaat openbaar vervoer, het bevorderen van verkeersveiligheid en het verduurzamen van mobiliteit. Daarnaast is er aandacht voor beleidsvorming en

¹ "Visie N354 Sneek - Woudsend", RoyalHaskoning, Steenwijk, 13 oktober 2009, definitief rapport, 9T9926.A0.

samenwerking met anderen. Het Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer is een sturingsmiddel voor het verkeer- en vervoerbeleid; het is de basis van de provinciale planning en voortgangsbewaking en een adequaat middel om helder te maken waar de provinciale inzet op is gericht. Het project Afslag IJlst N354 is in het provinciale uitvoeringsprogramma voor verkeer en vervoer van 2012 opgenomen.

3.3

Gemeentelijk beleid

Ontwikkelvisie gemeente Súdwest-Fryslân (2012)

De gemeentelijke Ontwikkelvisie is op 22 maart 2012 vastgesteld. In deze visie staan de gemeentelijke ambities betreffende sociale, ruimtelijke en economische ontwikkelingen beschreven. De visie vormt een belangrijke basis voor nieuw beleid en ruimtelijke plannen. De visie maakt duidelijk hoe de gemeente zich naar de toekomst toe wil positioneren, wat de belangrijkste speerpunten zijn en op welke aandachtsgebieden wordt ingezet. De ontwikkelvisie bestaat uit een periode van tien jaar.

In de gemeente worden vijf landelijke clusters en één stedelijk cluster rondom Bolsward en Sneek onderscheiden. De ontwikkelvisie rust op zes pijlers waar een visie op is geformuleerd en waar een koers per landelijk of stedelijke cluster voor is uitgezet. De pijlers met bijbehorende visie betreffen:

1. Verscheidenheid in kernen.
2. Weidsheid van het landschap.
3. Economische verscheidenheid.
4. Grote sociale verbondenheid.
5. Grote rijkdom aan cultuur en erfgoed.
6. Sterke aantrekkingskracht voor toeristen.

Erfgoedvisie (2012) en Erfgoednota (2013)

Met het vaststellen van de “Erfgoedvisie Silhouet” (juni 2012) heeft de gemeente haar visie en missie op behoud en ontwikkeling van het erfgoed vastgesteld. De gemeente stelt zich hierbij ten doel om het culturele erfgoed op een evenwichtige, en duurzame manier in stand te houden en draagvlak hiervoor te ontwikkelen. Op basis van deze visie is de Erfgoednota gemeente SWF 2013-2016 opgesteld, getiteld “De basis op orde” (januari 2013). Een belangrijk speerpunt van de nota is dat de basis op orde wordt gebracht. Dit betekent dat de gemeentelijke organisatie haar kerntaken op het gebied van erfgoed zorgvuldig gaat uitvoeren. Het is namelijk een wettelijke taak voor een gemeente om te komen tot een zorgvuldige planbehandeling en besluitvorming wat betreft cultuurhistorie. Per 1 januari 2012 is het een en ander gewijzigd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). In dit besluit is vastgelegd dat gemeenten vanaf 1 januari 2012 in hun ruimtelijke plannen rekening moeten houden met aanwezige cultuurhistorische waarden. Dit was al verplicht voor archeologie. Met de Erfgoednota is het gemeentelijk erfgoedbeleid hierop aangepast. Zo

gaat de gemeente bij de bescherming van archeologische (verwachtings)waarden in ruimtelijke plannen nu formeel uit van de gemeentelijke FAMKE (Friese Archeologische Monumentenkaart Extra), een uitsnede van de provinciale FAMKE. Voor de bekende en de te verwachten cultuurhistorische waarden gaat de gemeente uit van de provinciale cultuurhistorische kaart (CHK). De kaart is daarmee onderlegger voor het in de Erfgoednota geformuleerde beleid. Echter niet alle waarden aangegeven op deze kaart kunnen bij voorbaat behouden blijven, hier zal een gemeentelijke afweging aan te pas komen. In de Erfgoednota is verder uiteengezet hoe in het kader van ruimtelijke plannen omgegaan dient te worden met het erfgoed. In het kader van voorliggende ruimtelijke onderbouwing is daarmee rekening gehouden.

3.4

Conclusie

Voorliggende ruimtelijke onderbouwing voorziet in het planologisch-juridisch mogelijk maken van het oostelijke deel van de infrastructurele ingreep aan de kruising Sudergoweg - N354, betreffende de gemeentelijke ontsluitingsweg die aantakt op de nieuw te realiseren ovonde. Nationale belangen hebben geen betrekking op het plangebied van deze ruimtelijke onderbouwing. Er is dan ook geen strijdigheid met het rijksbeleid. Het project is verder in overeenstemming met het provinciale beleid en de naderhand in de provinciale verordening vastgelegde beleidsregels. Het planvoornemen wordt daarnaast niet belemmerd door de gemeentelijke beleidskaders als benoemd in voorgaande. Het sectorale beleid ten aanzien van specifieke milieuaspecten, zoals het onderwerp 'water', komt verder in het hiernavolgende hoofdstuk aan bod.

R a n d v o o r w a a r d e n

4

4.1

Bedrijvenhinder

Wet- en regelgeving

Op grond van de Wet milieubeheer (Wm) zijn bedrijven en instellingen verplicht te voldoen aan de eisen van een AMvB, dan wel een milieuvergunning te hebben voor de exploitatie van het bedrijf, waarbij rekening gehouden dient te worden met de omliggende woonbebouwing. Door middel van de milieuwet- en regelgeving wordt (milieu)hinder door bedrijven en instellingen op hindergevoelige functies zo veel mogelijk voorkomen. Er dient te worden aangetoond dat het planvoornemen geen belemmering vormt voor nabijgelegen functies.

Onderzoek

Met het planvoornemen vindt reconstructie van weginfrastructuur plaats. Hierbij is geen sprake van het mogelijk maken van nieuwe in de wet geregelde milieuhinderlijke of milieugevoelige activiteiten. Er is dan ook geen sprake van hinder van of voor bedrijven dan wel woonfuncties als gevolg van het planvoornemen.

Conclusie

Van het aspect bedrijvenhinder is vanwege het planvoornemen geen sprake.

4.2

Geluidhinder

Wet- en regelgeving

In 1979 is de Wet geluidhinder (Wgh) in werking getreden. De Wgh is er op gericht om de geluidhinder vanwege onder andere wegverkeerslawaaï, spoorweglawaaï en industrielawaaï te voorkomen en te beperken. Deze wet is op 1 januari 2007 voor het laatst gewijzigd. Per 1 juli 2012 heeft een wijziging van de Wgh plaatsgevonden vanwege het SWUNG (Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid).

Spoorweglawaaï en industrielawaaï zijn niet aan de orde in en nabij het plangebied. In het hiernavolgende is daarom enkel op wegverkeerslawaaï ingegaan.

Wegverkeerslawaaï

De Wgh bepaalt dat de 'geluidsbelasting' op gevels van woningen en andere geluidsgevoelige objecten niet hoger mag zijn dan een in de wet bepaalde

norm. Voor wegverkeerslawaaï is deze norm 48 dB, die als voorkeursgrenswaarde wordt aangeduid.

Bij de aanleg of wijziging van wegen dient de wegbeheerder het wettelijk kader voor wegverkeerslawaaï, dat wordt gevormd door de Wgh, in acht te nemen. De Wgh richt zich op zoneringsplichtige wegen. Alle wegen zijn in principe zoneringsplichtig behalve wegen die binnen een als woonerf aangeduid gebied liggen en wegen waarvoor een maximumsnelheid geldt van 30 km/uur.

Langs zoneringsplichtige wegen ligt aan weerszijden een geluidszone waarvan de breedte wordt bepaald door het aantal rijstroken, alsmede de ligging in stedelijk of buitenstedelijk gebied. Voor de N354 en de Sudergoweg bedraagt de wettelijke zone 250 m. Binnen deze geluidszone verplicht de Wgh om aandacht te besteden aan wijzigingen in de geluidssituatie middels akoestisch onderzoek. Onderzoek dient plaats te vinden op basis van getelde en geprognosticeerde verkeersgegevens voor het beoordelingsjaar 2024 (zijnde 10 jaar na gereedkomen van de reconstructiewerken).

Onderzoek

Het planvoornemen leidt tot reconstructie van de weginfrastructuur in het plangebied. In geval van de aanleg van fysieke wijzigingen van wegen schrijft de Wgh voor dat akoestisch onderzoek moet worden verricht naar de akoestische consequenties van de wijzigingen ter plaatse van geluidsgevoelige bestemmingen.

In het onderzoek moet de toekomstige situatie na reconstructie worden vergeleken met de huidige situatie. Daarnaast moet het onderzoek de eventuele noodzaak tot het treffen van geluidbeperkende maatregelen en/of het volgen van procedures aangeven. Een toename van 1,5 dB of meer wordt overeenkomstig de Wgh als een significante toename beschouwd. In geval van een significante geluidstoename moet het treffen van maatregelen worden overwogen ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. Het vaststellen van hogere waarden is wettelijk niet mogelijk.

Vanwege voorgaande heeft voor het aanleggen van de ovonde akoestisch onderzoek (conform Standaard Rekenmethode II) plaatsgevonden dat als separate bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing is opgenomen². In onderstaande is een samenvatting van het uitgevoerde onderzoek en de uitkomsten daarvan opgenomen.

Akoestisch onderzoek

De beoordeling en toetsing van de gewijzigde geluidssituatie vindt in beginsel plaats voor de afzonderlijk onderscheidbare wegen vanwege aanleg van de

² "Akoestisch onderzoek reconstructie van de aansluiting van de Sudergoweg op de N354 bij IJlst", Noordelijk Akoestisch Adviesbureau, Assen, 27 mei 2013, kenmerk 4684/NAA/je/fw/1.

ovonde. Aangezien de geluidsbelasting van de parallelweg afzonderlijk veel lager is dan de voorkeursgrenswaarde en daardoor feitelijk onbeoordeeld zou worden, is deze in het akoestisch onderzoek als onderdeel van de N354 beschouwd. Daarnaast wordt langs de oostzijde van de N354 over een lengte van circa 300 m een nieuwe parallelweg aangelegd. Dit is de weg waar met voorliggende ruimtelijke onderbouwing op wordt toegezien. Aangezien deze weg slechts vier woningen zal ontsluiten, is deze derhalve niet als relevant voor de beoordeling in het akoestisch onderzoek geacht. Voorliggende ruimtelijke onderbouwing wordt ten aanzien van geluidhinder vanwege wegverkeerslawaai dan ook niet belemmerd. Voor de volledigheid zijn de resultaten van het akoestisch onderzoek voor het gehele project omtrent de ovonde in het hiernavolgende weergegeven.

Uit tabel 1 blijkt dat de geluidsbelasting vanwege de N354 op de beschouwde bestemmingen licht toeneemt. De geluidstoename is evenwel nergens zodanig dat sprake is van reconstructie in de zin van de Wgh. De toename van de geluidsbelasting wordt vooral veroorzaakt door de gehanteerde verkeersgroei van jaarlijks 1,5%.

N354

Op de woning Riperwei 80 treedt een extra geluidstoename op doordat de nieuwe ventweg voor extra geluidreflecterend oppervlak tussen de weg en de woning zorgt.

Op het verblijfsgebouw van de zorgboerderij aan Sudergoweg 56 treedt een extra geluidstoename op doordat de ovonde in de N354 dichterbij komt te liggen dan de kruising in de huidige situatie. Voor het verblijfsgebouw op Sudergoweg is door de gemeente op 16 november 2012 een hogere waarde van 53 dB vanwege wegverkeerslawaai afkomstig van de Sudergoweg verleend. De geluidsbelasting vanwege de N354 is evenwel lager dan de reeds vigerende hogere waarde van 53 dB voor deze bebouwing.

Tabel 1. Geluidssituatie vanwege de N354

Omschrijving punt	Reken- hoogte	Geluidsbelasting in dB				
		vigerende hw	2013	2024	toename	regime/hw
01, Sudergoweg 54	1.8	-	41.2	41.7	-	-
	4.8	-	42.1	42.6	-	-
02/03, Sudergoweg 56	1.8	53	50.0	50.8	0.8	-
04/05, Riperwei 67	1.8	-	61.6	62.3	0.7	-
	4.5	-	62.3	62.9	0.6	-
06/07, Riperwei 80	1.8	-	60.4	61.4	1.0	-
	4.5	-	61.1	62.0	0.9	-
08/09, Riperwei 88	1.8	-	60.6	61.3	0.7	-
	4.5	-	60.9	61.6	0.7	-

n.b.: Indien de geluidsbelasting zowel voor als na reconstructie lager is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, dan is de toe- of afname niet relevant en derhalve dan ook niet weergegeven.

SUDERGOWEG

Uit tabel 2 blijkt dat de geluidsbelasting vanwege de Sudergoweg op de beschouwde objecten licht toeneemt. De geluidstoename is daarentegen nergens zodanig dat sprake is van reconstructie in de zin van de Wgh. Ook voor de Sudergoweg geldt dat de geluidsbelasting voornamelijk door de gehanteerde jaarlijkse verkeersgroei van 1,5% wordt veroorzaakt.

Tabel 2. Geluidssituatie vanwege de Sudergoweg

Omschrijving punt	Reken- hoogte	Geluidsbelasting in dB				
		vigerende hw	2013	2024	toename	regime/hw
02/03, Sudergoweg 56	1.8	-	52.9	53.6	0.7	-
04/05, Riperwei 67	1.8	-	34.9	35.6	-	-
	4.5	-	35.7	36.5	-	-
06/07, Riperwei 80	1.8	-	36.3	36.8	-	-
	4.5	-	37.1	37.6	-	-
08/09, Riperwei 88	1.8	-	38.1	38.5	-	-
	4.5	-	33.9	34.6	-	-

EFFECTEN OP AANLIGGEND WEGENNET

Het akoestisch onderzoek dient eveneens betrekking te hebben op weggedeelten buiten het reconstructiegebied. Voor dergelijke weggedeelten kan echter geen sprake zijn van verplichtingen voor de wegbeheerder zolang de weg niet fysiek wordt gereconstrueerd of het snelheidsregime wordt gewijzigd. Het akoestisch effect op de beschouwde weggedeelten is bepaald aan de hand van de gehanteerde verkeersgroei tussen 2013 voor en 2024 na reconstructie. De geluidsuitstraling van de aanliggende wegvakken van de N354 ten noorden en zuiden van het plangebied en de Sudergoweg ten westen van het plangebied neemt 0,7 dB toe ten gevolge van de gehanteerde verkeersgroei. Er is geen sprake van grote toe- of afnames van de geluidsuitstraling.

CONCLUSIE

De geluidsbelasting vanwege de N354 en Sudergoweg neemt op de bestemmingen in de omgeving overal licht toe. Evenals de geluidsuitstraling van de aanliggende wegvakken van de beschouwde wegen als gevolg van de gehanteerde verkeersgroei. De berekende toenames zijn evenwel nergens zodanig dat sprake is van reconstructie in de zin van de Wgh. De reconstructie van de beschouwde wegen heeft in het kader van de Wgh dan ook geen consequenties voor de wegbeheerder.

Conclusie

De uitvoering van het project met betrekking tot de ovonde en de met voorliggende ruimtelijke onderbouwing in kwestie zijnde aantakking van de gemeentelijke ontsluitingsweg aan de oostzijde hiervan wordt niet door geluidhinder als gevolg van wegverkeerslawaaï belemmerd.

4.3

Luchtkwaliteit

Wet- en regelgeving

Projecten die 'niet in betekenende mate' (nibm) van invloed zijn op de luchtkwaliteit hoeven op grond van de Wet milieubeheer (Wm) niet te worden getoetst aan de grenswaarden. Een grens van 3% verslechtering van de luchtkwaliteit (een toename van maximaal $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 of PM_{10}) wordt als 'niet in betekenende mate' beschouwd. Van een dergelijke verslechtering van de luchtkwaliteit is sprake wanneer een ruimtelijk plan tot een toename van meer dan 1.853 voertuigbewegingen (van personenwagens) per weekdagetmaal leidt.

Onderzoek

Het planvoornemen ziet er enkel op toe dat de verkeersafwikkeling op een andere wijze plaatsvindt. Er wordt geen extra verkeer gegenereerd. Vanwege het planvoornemen worden de gestelde grenswaarden dan ook niet overschreden. Het plan moet worden beschouwd als een nibm-plan. Nader onderzoek naar luchtkwaliteit is niet nodig.

Conclusie

Het planvoornemen is uitvoerbaar wat betreft het aspect luchtkwaliteit.

4.4

Externe veiligheid

Wet- en regelgeving

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's voor de omgeving bij gebruik, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen, zoals vuurwerk, aardgas of LPG. Het aandachtsveld van externe veiligheid richt zich op zowel inrichtingen (bedrijven) waar gevaarlijke stoffen aanwezig zijn als het transport van gevaarlijke stoffen. Dit vervoer kan plaatsvinden over weg, water en spoor en door buisleidingen.

Onderzoek

In het kader van het Interprovinciaal Overleg (IPO) heeft de Provincie Fryslân een zogenoemde risicokaart³ ontwikkeld. Op de risicokaart staan verschillende risico-ontvangers en risicobronnen aangegeven. Voor het planvoornemen is op de risicokaart nagegaan of ook aandachtspunten op het vlak van de externe veiligheid aanwezig zijn. Dit blijkt in de wijde omgeving van het plangebied niet het geval te zijn.

³ Benaderbaar via <http://www.risicokaart.nl>.

Conclusie

Vanuit het oogpunt van externe veiligheid bestaan er geen belemmeringen voor de realisering van het plan.

4.5

Ecologie

Wet- en regelgeving

Conform artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het noodzakelijk aandacht te besteden aan natuurwet en -regelgeving. Er dient onder meer aangegeven te worden of er als gevolg van een plan vergunningen of ontheffingen noodzakelijk zijn en, zo ja, of deze verkregen kunnen worden.

FLORA- EN FAUNAWET

De Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn zijn met de inwerkingtreding van de Flora- en faunawet (Ffw) op 1 april 2002 en de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw) op 1 oktober 2005 in de Nederlandse wet- en regelgeving verwerkt.

De Ffw is gericht op het beschermen en het behouden van de goede staat van instandhouding van in het wild levende plant- en diersoorten en hun directe leefomgeving. Uitgangspunt hierbij is het zogenoemde 'nee, tenzij-principe'. Dit betekent dat werkzaamheden en dergelijke in beginsel niet zijn toegestaan. Onder voorwaarden kan hier op grond van een vrijstelling of ontheffing van worden afgeweken. In de Ffw is onder andere bepaald dat eenieder die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat zijn handelen of nalaten te handelen nadelige gevolgen kan hebben voor flora en fauna, gedwongen is dergelijk handelen of nalaten achterwege te laten. Dit voor zover dit in redelijkheid van hem kan worden gevraagd. Diegene moet alle maatregelen nemen die in redelijkheid van hem kunnen worden gevraagd om die nadelige gevolgen te voorkomen, te beperken of ongedaan te maken.

NATUUR-
BESCHERMINGSWET

De Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw) bundelt de gebiedsbescherming van nationaal begrensde natuurgebieden. In de Nbw zijn ook de bepalingen vanuit de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn verwerkt. Onder de Nbw zijn drie typen gebieden aangewezen en beschermd: Natura 2000-gebieden, Staats- en Beschermde Natuurmonumenten en Wetlands. Verder is deze wet de basis voor het nationale Natuurbeleidsplan waarin de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is geregeld. De EHS is een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen belangrijke natuurgebieden in Nederland en vormt de basis voor het natuurbeleid. De EHS is als beleidsdoel opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en is uitgewerkt in het Streekplan Fryslân 2007 en de Verordening Romte Fryslân.

Onderzoek

Natuurtoets

Om de uitvoerbaarheid van onder meer het voorliggende planvoornemen voor aantakking van de gemeentelijke ontsluitingsweg aan de oostzijde van de

ovonde te toetsen, is een natuurtoets⁴ uitgevoerd naar de (mogelijke) aanwezigheid van beschermde flora en fauna in het gebied rondom de ovonde. Dit ecologische onderzoek geldt als separate bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing.

In het ecologisch onderzoek is geconstateerd dat gezien de aard en omvang van de ruimtelijke ingreep naar verwachting geen effect zal optreden op de wezenlijke waarden van de EHS. Voor het Natura 2000-gebied Witte en Zwarte Brekken geldt dat het enkel is aangewezen als Vogelrichtlijngebied. De afstand met het projectgebied is zodanig groot en de verwachte activiteiten dusdanig in overeenstemming met het huidige gebruik dat er geen externe invloed als gevolg van de activiteiten dan wel het gebruik worden verwacht.

GEBIEDSBESCHERMING

Uit het onderzoek blijkt voorts dat op en rondom de locatie van de ovonde geen zwaarder of strikt beschermde dier- of plantensoorten zijn aangetroffen. Met uitzondering van eventuele algemene broedvogels (in het weiland en de iepen op de kruising) en vissen (in de betrokken watergangen) worden geen beschermde soorten verwacht binnen het projectgebied. Aangezien de watergangen binnen het projectgebied in open verbinding staan met de Kerkstoot kan worden verwacht dat de in de Kerkstoot aangetroffen zwaarder en strikt beschermde soorten (kleine modderkruiper en bittervoorn) ook in het projectgebied kunnen voorkomen. Tevens kan de Kerkstoot geschikt leefgebied voor de strikt beschermde grote modderkruiper vormen en daardoor ook in het projectgebied voorkomen.

SOORTBESCHERMING

Nader onderzoek grote modderkruiper

Naar aanleiding van de resultaten van de natuurtoets is nader onderzoek uitgevoerd naar de aanwezigheid van de grote modderkruiper in het projectgebied⁵. Uit het onderzoek blijkt dat grote modderkruiper in de westelijke bermsloot is aangetroffen en ook in de oostelijke bermsloot kan worden verwacht. Geconcludeerd is dat voor de westelijke bermsloot ontheffing van de Flora- en faunawet dient te worden aangevraagd voor grote modderkruiper, kleine modderkruiper en bittervoorn. Voor de oostelijke bermsloot dient ontheffing van de Flora- en faunawet te worden aangevraagd voor grote modderkruiper en kleine modderkruiper. Het nader onderzoek is als separate bijlage opgenomen.

Vanwege voorliggende ruimtelijke onderbouwing zijn uitsluitend de resultaten en consequenties die hier uit voortkomen met betrekking tot de oostelijke bermsloot relevant.

Activiteitenplan

In de sloten waar de werkzaamheden zullen plaatsvinden, komt de middelzwaar beschermde kleine modderkruiper voor. Tevens vormt de westelijke

⁴ "Natuurtoets N354", Tauw, 13 november 2012, Kenmerk: N001-1212170SIH-nva-V02-NL.

⁵ "Nader onderzoek Grote Modderkruiper N354 ten zuiden van Sneek", Buro Bakker, 6 december 2012, P12274.

bermsloot leefgebied van de zwaar beschermde grote modderkruiper en bittervoorn. Deze drie vissoorten genieten bescherming onder de Flora- en faunawet (tabel 2 & 3 Flora- en faunawet). Om geen schade te doen aan deze beschermde soorten is het van belang om hiervoor gerichte maatregelen te treffen. Een activiteitenplan is opgesteld ter onderbouwing van de aanvraag ont-
ontheffing ingevolge artikel 75 van de Flora- en faunawet. Het activiteitenplan geldt ook als separate bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing. In het activiteitenplan is ten aanzien van de effectenbeoordeling en de mitigatie van het planvoornemen het volgende opgenomen.

AANTASTING
FUNCTIONALITEIT
VASTE VERBLIJFPLAATS

Door het verleggen van waterlopen in het projectgebied gaat er geen biotoop verloren, maar vindt wel verstoring van leefgebied plaats. De westelijke berm-
sloot wordt voor circa 60 m gedempt en de oostelijke bermsloot voor circa 100 m. Ongeveer 10 m verderop worden de sloten hergraven en aan beide zijden aangesloten op de oorspronkelijke sloot, waardoor deze als het ware worden verplaatst. Indien geen mitigerende maatregelen worden getroffen, kunnen exemplaren van genoemde beschermde soorten omkomen doordat delen van de sloten worden gedempt. Op korte termijn is dan ook sprake van biotoopverlies. Omdat de delen van de sloten opnieuw worden aangelegd, is hier op de lange termijn geen sprake van. Na ongeveer twee jaar zal de oorspronkelijke situatie geheel zijn hersteld.

GUNSTIGE STAAT VAN
INSTANDHOUDING

De grote modderkruiper is een zeldzame soort die in relatief lage aantallen voorkomt. Wanneer er exemplaren van deze soort het slachtoffer worden, is de lokale gunstige staat van instandhouding vrijwel altijd in het geding. Dit geldt in veel mindere mate voor de bittervoorn en kleine modderkruiper. De bittervoorn heeft een beperkte verspreiding maar komt doorgaans in vrij hoge dichtheden voor, naar verwachting ook in het projectgebied. De kleine modderkruiper heeft een groot verspreidingsgebied en wordt soms ook in vrij hoge dichtheden aangetroffen. De kleine modderkruiper betreft een vrij algemene soort.

Alle mitigerende maatregelen zijn er op gericht om negatieve effecten op grote modderkruiper, kleine modderkruiper en bittervoorn te voorkomen zodat de gunstige staat van instandhouding van deze soorten niet in het geding komt. Als er kan worden voorkomen dat er slachtoffers vallen tijdens de werkzaamheden zijn negatieve effecten niet aan de orde en is de gunstige staat van instandhouding niet in het geding. De aanleg van vervangend leefgebied is reeds in de basisplannen voorzien.

TIJDELIJKE EFFECTEN

Het dempen van de sloten zal in de periode half augustus t/m oktober plaatsvinden. Dat is buiten de voorplantingstijd en winterrust van vissen en amfibieën en buiten het broedseizoen van vogels. Voorafgaand aan de werkzaamheden wordt de vegetatie kort gemaaid. Als alternatief kan de periode van half februari t/m half maart worden aangehouden. Dit is aan het eind van de winterrustperiode en voorafgaand aan de voortplantingsperiode. Eventueel kan onder voorwaarden tot in de loop van april worden doorgewerkt.

De bermsloten worden afgedamd door middel van damwanden, schotten of gronddammen. De afgedamde delen worden vervolgens leeggepompt met een waterpomp dat is voorzien van een rooster. Tijdens het leegpompen wordt het deel zo veel mogelijk leeggevist met een schepnet door een ter zake kundige. De gevangen dieren worden overgeplaatst naar delen van de bestaande sloten die voldoen aan de habitateisen van de betreffende beschermde vissoorten. Voorafgaand aan het droogleggen van de te dempen delen zijn de nieuwe stukken sloot reeds aangelegd en aangesloten op de bestaande sloten. Deze zijn voor de beschermde vissoorten dan nog niet helemaal geschikt. Omdat het om een relatief klein gedeelte sloot gaat dat zal worden aangelegd c.q. gedempt, hoeft er maar een klein aantal vissen te worden verplaatst. De vissen worden daarbij evenredig verdeeld over een groot stuk geschikt habitat. Daarom wordt niet verwacht dat het verplaatsen van vissen naar bestaande sloten zal leiden tot een te hoge populatiedruk op deze locaties. Doordat de stukken sloot worden verplaatst, is er uitsluitend sprake van tijdelijke effecten. Op de langere termijn zal de oorspronkelijke situatie en hoeveelheid geschikt leefgebied één op één zijn hersteld.

Conclusie

Met de vorenstaande te treffen maatregelen op grond van het activiteitenplan is het ecologische aspect betreffende de uitvoerbaarheid van het project, met betrekking tot de realisatie van de ovonde én de werkzaamheden met betrekking tot de aantakking van de gemeentelijke ontsluitingsweg aan de oostzijde hiervan die met voorliggende ruimtelijke onderbouwing mogelijk wordt gemaakt, in voldoende mate afgedekt.

4.6

Bodem

Wet- en regelgeving

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is bepaald dat in de toelichting op een ruimtelijk plan inzicht verkregen moet worden in de uitvoerbaarheid van het plan. Dit betekent dat er onder meer inzicht verkregen moet worden in de noodzakelijke financiële investering in een (mogelijk noodzakelijke) bodemsanering. Een onderzoek naar de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem is derhalve onderdeel van de onderzoeksverplichting bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan.

Uitgangspunt ten aanzien van de bodemkwaliteit is dat deze bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zodanig goed moet zijn dat er geen risico's voor de volksgezondheid bestaan bij het gebruik van het plangebied voor wonen of een andere functie.

Om er zeker van te zijn dat er geen sprake is van ernstige bodemverontreiniging voordat met grondverzet vanwege de voorgenomen plannen wordt begonnen, is het in het kader van het traject voor het verkrijgen van omgevingsver-

gunning noodzakelijk dat ter plaatse van het projectgebied een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd wordt, conform de NEN 5740. Dit onderzoek dient voorafgaand aan de voor een project benodigde graafwerkzaamheden plaats te vinden. Het uitvoeren van het bodemonderzoek is een voorwaarde waaraan voldaan moet worden voordat omgevingsvergunning verleend kan worden. Indien de grond vervuild blijkt, heeft dit consequenties voor de wijze van werken in of afvoeren uit het projectgebied.

Onderzoek

Voor de bij de aanleg van de ovonde te betrekken gronden is milieukundig bodemonderzoek⁶ uitgevoerd. Doel van het onderzoek is geweest om aan te tonen dat de grond redelijkerwijs gesproken geen verontreinigingen bevat die schadelijk zouden kunnen zijn voor de volksgezondheid en/of het milieu in het algemeen en zodoende enige beperking of belemmering zouden kunnen vormen met betrekking tot realisatie van de ovonde en de aantakking van de gemeentelijke ontsluitingsweg, zoals die met deze ruimtelijke onderbouwing voorligt, aan de oostzijde van de ovonde. Het gehele bodemonderzoek is als separate bijlage bij deze ruimtelijke onderbouwing opgenomen. In het hiernavolgende is volstaan met het opnemen van de uitkomsten van het onderzoek.

Milieukundig bodemonderzoek

Gebleken is dat bij één boring in de ondergrond van het projectgebied bijmenging met puin en slib is aangetoond. Het gaat hier om boring B-4 die buiten het plangebied van voorliggende ruimtelijke onderbouwing is gelegen. Uit de analyses is gebleken dat de boven- en ondergrond plaatselijk licht verontreinigd is met molybdeen. Deze gehalten blijven onder de tussenwaarden en geven geen aanleiding tot nader onderzoek.

Verder is gebleken dat in een mengmonster (MM04) van de ondergrond een sterke verontreiniging met nikkel is geanalyseerd. MM04 is samengesteld uit de grondmonsters B-2, B-3 en B-4. Deze grondmonsters liggen alle buiten het plangebied van deze ruimtelijke onderbouwing. Omdat visueel in de grondmonsters waaruit het mengmonster is samengesteld geen bodemvreemde bijmenging is aangetoond, kan dit hoge gehalte aan nikkel niet worden verklaard. Het is mogelijk dat de bovenliggend visueel verontreinigde laag van één van de boormonsters (sterk puinhoudend en matig slibhoudend), waaruit het mengmonster is samengesteld, verband houdt met deze sterke nikkelverontreiniging. Om te achterhalen welk(e) grondmonster(s) (B-2, B-3 of B-4) verantwoordelijk is/zijn voor de sterke verontreiniging met nikkel dienen de grondmonsters afzonderlijk te worden geanalyseerd op nikkel. Hierna kan worden geconcludeerd of nader onderzoek noodzakelijk is om de verontreiniging verder af te perken. Op de verontreiniging met nikkel na vormen de overige lichte verontreinigingen met molybdeen geen verhoogde risico's voor de volksgezondheid en/of het milieu.

⁶ "Milieukundig bodemonderzoek: aanleg fietssnelweg N354 deel ovonde", Wiertsema & Partners Raadgevend Ingenieurs, Tolbert, 4 maart 2013, VN-57138-1.

Na een indicatieve toetsing aan het Besluit bodemkwaliteit kan worden geconcludeerd dat al het materiaal in de klasse achtergrondwaarden valt, behalve het materiaal in één van de mengmonsters. Dit materiaal valt in de klasse niet toepasbaar. Er vindt derhalve nog een nadere analyse naar de afzonderlijke grondmonsters wat betreft de waargenomen nikkelverontreiniging van het mengmonster (MM04) plaats. Hieruit zal blijken of nader onderzoek noodzakelijk is om de verontreiniging af te perken. Met betrekking tot voorliggende ruimtelijke onderbouwing is de nog uit te voeren nadere analyse verder niet relevant. Dit omdat mengmonster MM04 is samengesteld uit grondmonsters van buiten het plangebied van deze ruimtelijke onderbouwing.

Conclusie

Alle noodzakelijke maatregelen ten aanzien van de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem zullen worden getroffen om tot realisatie van de ovonde over te kunnen gaan. Voor de gronden betrokken bij deze ruimtelijke onderbouwing wat betreft realisatie van de aantakking van de gemeentelijke ontsluitingsweg op de oostzijde van de ovonde zijn met het verkennend bodemonderzoek geen belemmeringen vastgesteld. Voorliggende ruimtelijke onderbouwing is dan ook uitvoerbaar.

4.7

Water

Wet- en regelgeving

Op grond van artikel 3.1.6 Bro dient in de toelichting op ruimtelijke plannen een waterparagraaf te worden opgenomen van de wijze waarop 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 doel van de watertoets is het waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Door middel van de watertoets wordt in een vroegtijdig stadium aandacht besteed aan het wateraspect.

Waterwet

De Waterwet, die per 22 december 2009 van kracht is geworden, heeft gezorgd voor een ingrijpende bundeling van deze wetgeving. Daarnaast heeft het Nationaal Waterplan (NWP), waarvan de eerste versie tegelijk met de Waterwet is verschenen, een formele rol in de ruimtelijke ordening. Het eerste Nationaal Waterplan is tevens een structuurvisie op basis van de Waterwet en de Wet ruimtelijke ordening en is opgesteld voor de planperiode 2009-2015.

Onderzoek/Wateradvies

De waterbeheerder in en in de directe omgeving van het plangebied is Wetterskip Fryslân. Aangezien de voorgenomen werkzaamheden plaatsvinden in een watersysteem of beschermingszone waarvoor krachtens de Keur van Wetterskip Fryslân vergunning is vereist, is bij het Wetterskip Fryslân watervergunning aangevraagd ten behoeve van:

- het dempen en graven van watergangen;
- het leggen van een duiker en het verlengen van een duiker.

De watervergunning is op 8 augustus 2013 reeds aan initiatiefnemer verleend. De watervergunning is in bijlage 2 bij deze ruimtelijke onderbouwing opgenomen. De volgende overwegingen hebben een rol gespeeld bij de beslissing van Wetterskip Fryslân op de aanvraag:

- De werkzaamheden vinden plaats in verband met de geplande aanleg van een rotonde op de plaats waar momenteel nog een kruising is.
- Ingegeven door de Flora- en faunawet zijn de noodzakelijke aanpassingen in de waterhuishouding komend najaar ingepland.
- De waterberging die bij de dempingen verloren gaat, wordt gecompenseerd door het graven van nieuwe watergangen. Daarbij blijft de totale waterberging minimaal gelijk.
- Door de herinrichting van het kruispunt moet de duiker in de hoofdwatertgang, welke onder het kruispunt door loopt, verlengd worden. Door de toename van de duikerlengte zou de huidige diameter van 800 mm niet voldoen. In plaats daarvan is een minimale duikerdiameter van 1000 mm vereist. Vooralsnog wordt deze diameter alleen in het te verlengen duikerdeel toegepast. Bij de realisatie van de rotonde wordt het oorspronkelijke duikerdeel met een diameter van 800 mm vervangen.
- Om een goede afvoer van het achterliggende gebied te garanderen, is voor de verbindingsduiker die gelegd wordt ten oosten van de te verlengen duiker onder het kruispunt, een grotere duikerdiameter vereist dan de duikermaat van 300 mm welke is aangegeven op de aanvraag ingediende tekening.
- De doelstellingen van het watersysteembeheer verzetten zich niet tegen het verlenen van de gevraagde vergunning. Aan de vergunning zijn voorwaarden verbonden die noodzakelijk zijn uit het oogpunt van bescherming van de doelstellingen van het watersysteembeheer.
- De aanvraag is getoetst aan het ontheffingenbeleid van Wetterskip Fryslân en er zijn vanuit dat oogpunt gezien geen bezwaren tegen het verlenen van de vergunning.

In de verleende watervergunning zijn door Wetterskip Fryslân diverse algemene voorwaarden en bijzondere voorwaarden voor uitvoering van het project ten aanzien van het wateraspect gegeven. Provincie Fryslân als initiatiefnemer zal hier bij de uitvoering van de werkzaamheden met betrekking tot de ovonde en de daarbij behorende infrastructuur naar handelen.

Conclusie

Bij uitvoering van de werkzaamheden met betrekking tot de ovonde en de aantakking van de gemeentelijke ontsluitingsweg aan de oostzijde hiervan, zal worden voldaan aan de gestelde eisen en voorwaarden van het Wetterskip Fryslân. Deze ruimtelijke onderbouwing mag derhalve uitvoerbaar worden geacht.

4.8

Cultuurhistorie

Wet- en regelgeving

De Modernisering Monumentenwet (MoMo) heeft op 1 januari 2012 tot een wijziging van art. 3.6.1, lid 1 van het Bro geleid. Ieder ruimtelijk plan dient nu tevens een analyse van cultuurhistorische waarden van het plangebied te bevatten. Zover hier sprake van is, dient daarnaast aangegeven te worden op welke wijze met de mogelijk in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden rekening is gehouden.

Onderzoek

Wat betreft het cultuurhistorisch onderzoek is conform de gemeentelijke erfgoedvisie en -nota uitgegaan van de CHK2 van de Provinsje Fryslân⁷. Op de CHK2 is informatie opgenomen over cultuurhistorische waarden. Uit deze kaart blijkt dat in het plangebied geen sprake is van cultuurhistorische waarden. Van aantasting of verstoring van cultuurhistorische waarden is met het planvoornemen en voorliggende ruimtelijke onderbouwing dan ook geen sprake.

Conclusie

Er mag worden verondersteld dat het planvoornemen ten aanzien van cultuurhistorie uitvoerbaar is.

4.9

Archeologie

Wet- en regelgeving

Naar aanleiding van het Verdrag van Malta is de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz) ingesteld, als onderdeel van de gewijzigde Monumentenwet 1988 (Monw). Het Verdrag van Malta is gericht op het behoud van archeologische waarden in de bodem. Hiertoe verplicht de Wamz om in ruimtelijke plannen rekening te houden met in de bodem aanwezige archeologische waarden en dat archeologische resten bij bodemverstoringen intact blijven. Daarbij wordt het veroorzakerprincipe gehanteerd. Dit houdt in dat diegene die mogelijke archeologische waarden in de bodem verstoort financieel verantwoordelijk is voor voldoende onderzoek naar, en het behoud van, die ar-

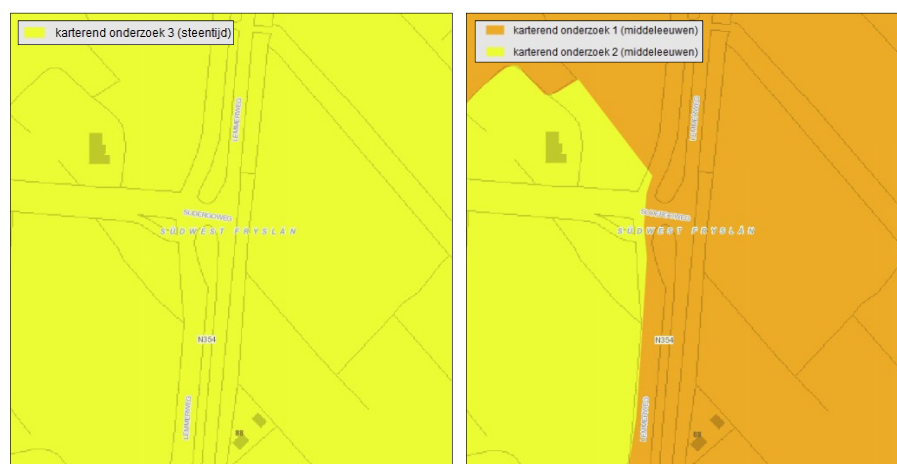
⁷ Benaderbaar via <http://www.fryslan.nl/chk>

cheologische waarden. Naast het inventariseren van mogelijke archeologische waarden moet een ruimtelijk plan, indien nodig (en mogelijk), bescherming bieden voor waardevolle gebieden.

Onderzoek

Voor een inzicht in archeologische (verwachtings)waarden hanteert de gemeente een uitsnede van de provinciale Friese Archeologische Monumentenkaart Extra (FAMKE)⁸. Hierop wordt aangegeven wat voor het gemeentelijk grondgebied de bekende als wel de te verwachten archeologische waarden zijn. Daarbij worden twee verschillende onderzoeksperioden onderscheiden. Voor de bij de ovonde te betrekken gronden geldt voor de periode:

- steentijd-bronstijd: het advies karterend onderzoek 3. Dit houdt in dat zich in dit gebied op enige diepte archeologische lagen bevinden uit de steentijd, die zijn afgedekt door een veen- of kleidek. Mochten zich hier archeologisch resten bevinden, dan zijn deze waarschijnlijk goed van kwaliteit. De provincie beveelt daarom aan om bij ingrepen van meer dan 5.000 m² een karterend (boor)onderzoek uit te laten voeren, waarbij minimaal drie boringen per hectare en per plan worden gezet.
- ijzertijd-middeleeuwen: het advies karterend onderzoek 1 en 2. Dit houdt in dat in het gebied zich archeologische resten kunnen bevinden uit deze onderzoeksperiode. De provincie beveelt daarom aan om karterend archeologisch onderzoek te verrichten bij ingrepen van meer dan 500 m² respectievelijk 2.500 m². Het onderzoek dient minimaal uit zes boringen per hectare (en per plan) te bestaan, waarbij duidelijk dient te worden of vindplaatsen in het gebied aanwezig zijn.



Figuur 4. Kaartfragmenten FAMKE perioden steentijd-bronstijd (links) en ijzertijd-middeleeuwen (rechts) (bron: Provinsje Fryslân, 2013)

⁸ <http://www.fryslan.nl/famke>.

Onderzoek

Om inzicht te krijgen in de archeologische waarden wat betreft de bij de ovonde betrokken gronden is een inventariserend archeologisch veldonderzoek uitgevoerd⁹. De rapportage hiervan geldt als separate bijlage bij voorliggende ruimtelijke onderbouwing. In onderstaande is volstaan met het opnemen van de (gelijkluidende) conclusies en het advies uit het archeologisch onderzoek.

Inventariserend archeologisch veldonderzoek

In het gespecificeerd archeologisch verwachtingsmodel is uitgegaan van een middelhoge kans op resten uit de steentijd en de late middeleeuwen. Dergelijke resten worden respectievelijk verwacht in de top van door veen en/of klei afgedekt dekzand en in dicht aan het oppervlak gelegen klei-afzettingen. De top van het dekzandlandschap ligt in de onderzochte gronden rond een diepte van ruim 3 m beneden NAP. Dit betekent dat het dekzandlandschap in het laat-neolithicum overgroeid is geraakt met veen. Hier overheen is uiteindelijk klei afgezet. Voorafgaande aan de veenvorming zijn geen podzolbodems gevormd. Hiervoor is het gebied waarschijnlijk te slecht ontwaterd geweest; het dekzandpakket is slechts enkele decimeters dik en ligt direct op slecht doorlatend, lemig keizand. In geen van de boringen zijn in de top van het dekzand archeologische indicatoren gevonden. Zelfs verkoolde plantendeeltjes ontbreken volledig. In de boven het veen gelegen klei zijn evenmin archeologische indicatoren aangetroffen. In verband hiermee, alsmede in verband met het ontbreken van dekzandkoppen of dekzandruggen geven de resultaten van het uitgevoerde onderzoek geen aanleiding tot het adviseren van beschermende en/of beperkende maatregelen of archeologisch vervolgonderzoek in het gehele projectgebied.

CONCLUSIES
EN ADVIES

Conclusie

Uit het oogpunt van archeologie stuit de realisering van de ovonde en de daarop met deze ruimtelijke onderbouwing aan de oostzijde te realiseren gemeentelijke ontsluitingsweg niet op bezwaren.

In alle gevallen blijft evenwel de archeologische meldingsplicht van kracht (art. 53 Monumentenwet). Dit ongeacht de grootte van de ingreep. Concreet houdt dit in dat wanneer bij graafwerkzaamheden vondsten worden aangetroffen waarvan de vinder redelijkerwijs moet kunnen weten dat het archeologie betreft, dit gemeld moet worden bij het bevoegd gezag, zijnde de gemeente Súdwest-Fryslân.

NOTA BENE

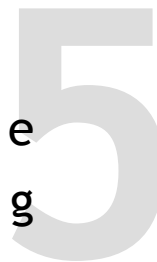
⁹ "IJlst, splitsing Sudergoweg-N354, Gem. Súdwest-Fryslân (Frl.): Een Inventariserend Archeologisch Veldonderzoek", De Steekproef, Zuidhorn, augustus 2013, Steekproefrapport 2013-07/09Z.

4.10

Kabels en leidingen

In en direct rondom het plangebied zijn geen planologisch relevante kabels en leidingen aanwezig die een belemmering voor het planvoornemen opleveren.

Juridische toelichting



Er is voor gekozen om het planvoornemen met betrekking tot de aantakking van de gemeentelijke ontsluitingsweg aan de oostzijde van de nieuw te realiseren ovonde in de N354-Sudergoweg mogelijk te maken door middel van een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan op grond van artikel 2.12, onder 1, lid a, sub 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

Een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan bestaat in ieder geval uit een goede ruimtelijke onderbouwing en uit een verbeelding (met plancontour) die het mogelijk maakt om in een digitale omgeving de plannen weer te geven en de locatie vast te leggen (geometrische plaatsbepaling). De verbeelding is in bijlage 3 behorende bij deze ruimtelijke onderbouwing opgenomen.

Een omgevingsvergunning herzielt het bestemmingsplan niet, maar is te beschouwen als een uitzondering die wordt gemaakt ten aanzien van de regels zoals die zijn opgenomen in het geldende bestemmingsplan. Een omgevingsvergunning geeft geen beheerregeling. Een omgevingsvergunning volgt een procedure die vergelijkbaar is met die van een bestemmingsplan. Eerst vindt overleg plaats als bedoeld in artikel 3.1.1 Bro, waarna tervisielegging van het ontwerpbesluit volgt. Vervolgens wordt over de omgevingsvergunning een besluit genomen. Anders dan bij een bestemmingsplan is dit een besluit van het College van Burgemeester en Wethouders. De raad moet overigens wel een verklaring van geen bezwaar afgeven, ofwel per plan, ofwel in zijn algemeenheid voor categorieën van plannen die vooraf worden gedefinieerd. Na het besluit van Burgemeester en Wethouders is er de mogelijkheid voor beroep bij de Rechtbank, eventueel gevolgd door een beroep bij de Raad van State.

Uitvoerbaarheid



6.1

Planning

De aanpak van het project afslag IJlst stond vooreerst gepland voor 2014 maar is gezien het belang door de provincie naar voren gehaald (2012). Door moeilijke grondaankoop heeft het project evenwel vertraging opgelopen. De uitvoering van het project staat nu dan ook gepland voor 2013/2014. Het dempen van de bij de ovonde te betrekken aanwezige watergangen zal naar verwachting eind 2013 plaatsvinden. De overige werkzaamheden zullen in de loop van 2014 worden uitgevoerd en afgerond.

6.2

Economische uitvoerbaarheid

Op grond van artikel 6.12 Wro stelt de gemeenteraad een exploitatieplan vast voor gronden waarop een bouwplan is voorgenomen. Wat onder een bouwplan moet worden verstaan, is in artikel 6.2.1 Bro aangegeven. Omdat het planvoornemen de reconstructie van weginfrastructuur betreft, is er in dit geval geen sprake van een bouwplan in de zin van artikel 6.2.1 Bro. Er hoeft dan ook geen exploitatieplan op grond van de Grondexploitatiewet te worden opgesteld.

EXPLOITATIEPLAN

Invulling van de gronden die zijn betrokken bij realisatie van de ovonde en daarop toe leidende weginfrastructuur vindt plaats door de beherende instanties van de betrokken wegen, zijnde de Provinsje Fryslân en gemeente Súdwest-Fryslân. Door ruiling van de gronden ten oosten van de N354 heeft de gemeente de benodigde grond voor de aantakking van de gemeentelijke ontsluitingsweg op de ovonde in eigendom verkregen.

REALISATIEKOSTEN

Provinsje Fryslân staat voor het merendeel van de financiering voor het project garant. Dit betreft de uitvoering van de werkzaamheden die verband houden met de ovonde. Daarnaast heeft de provincie voor realisatie van de aantakking van de gemeentelijke ontsluitingsweg op de ovonde, waarvoor deze ruimtelijke onderbouwing is opgesteld, gelden gereserveerd. De realisatie van de aantakking wordt in het werk van de provincie meegenomen waardoor de kosten binnen het door de provincie gereserveerde bedrag blijven.

Conclusie

Voorliggend planvoornemen van deze ruimtelijke onderbouwing mag economisch uitvoerbaar worden geacht.

6.3

Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.3.1

Inloopavond

De eerste stap in het planvormingsproces rondom de aanpassingen aan de provinciale weg N354 is het informeren van aanwonenden, inwoners van Jutrijp en andere belangstellenden geweest. Op maandag 26 november 2012 is van 19:00 tot 21:00 uur in dorps huis Oan it Far te Hommerts een inloopavond georganiseerd. Een ieder heeft hier vrij in- en uit kunnen lopen. De voorlopige ontwerpen hebben ter plekke ter inzage gelegen en de betrokken medewerkers van de Provinsje Fryslân hebben klaargestaan om vragen te beantwoorden. Suggesties die ter sprake zijn geweest, zijn daar waar mogelijk in de verdere planvorming betrokken.

6.3.2

Vooroverleg ex. art. 3.1.1 Bro

In deze paragraaf worden, wanneer deze beschikbaar zijn, de resultaten van het vooroverleg op grond van artikel 3.1.1 Bro uiteengezet.

6.3.3

Ter visie legging ontwerp

Met het ter visie leggen van het ontwerp van voorliggende ruimtelijke onderbouwing stelt de gemeente een ieder in de gelegenheid om kennis te kunnen nemen van, alsmede te reageren op, de inhoud van het planvoornemen.

B i j l a g e n

Bijlagen bij deze ruimtelijke onderbouwing

1. Tekening aanvraag omgevingsvergunning
2. Watervergunning
3. Verbeelding

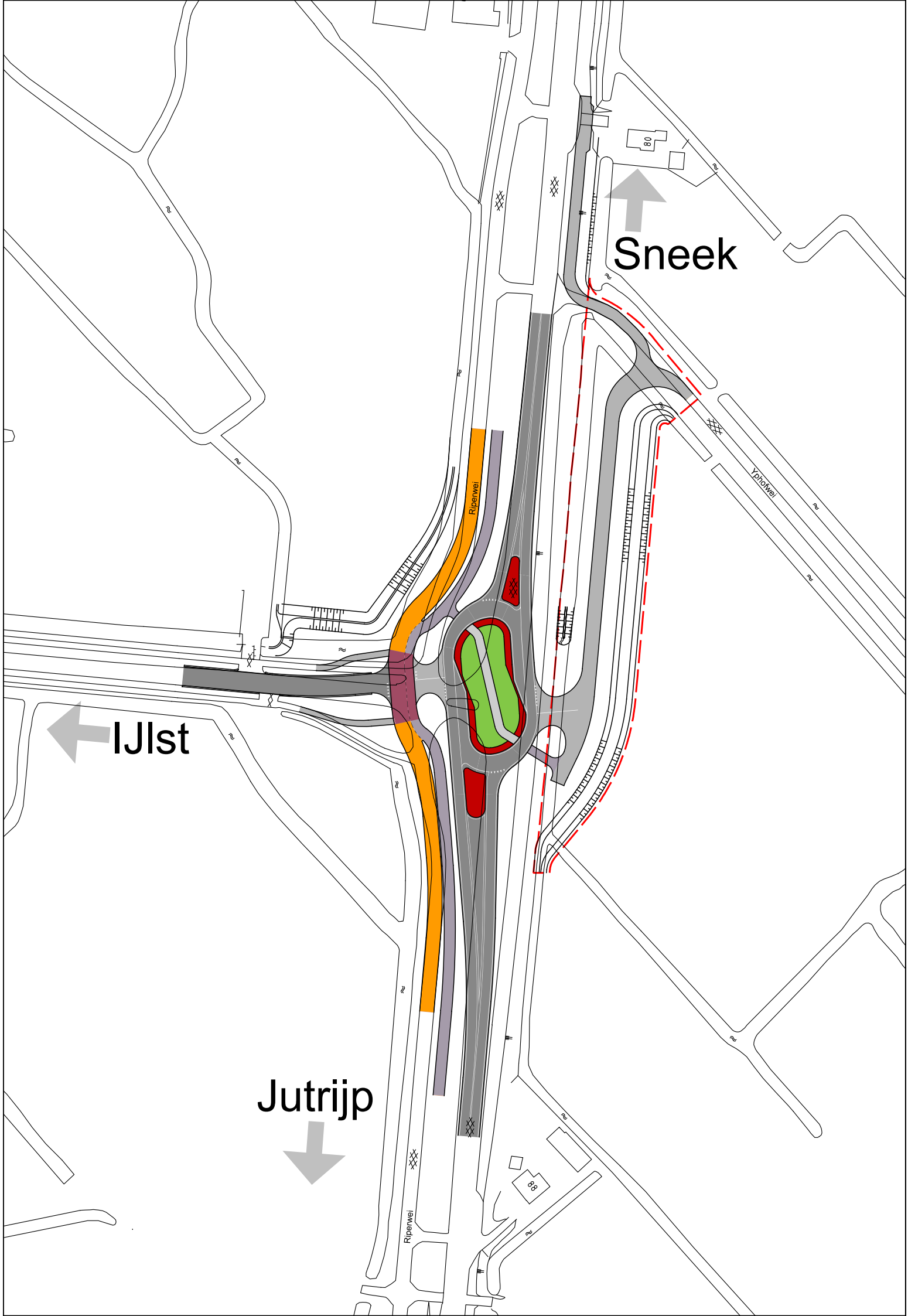
Separate bijlagen

1. Akoestisch onderzoek
2. Natuurtoets
3. Nader onderzoek Grote Modderkruiper
4. Activiteitenplan
5. Milieukundig bodemonderzoek
6. Archeologisch onderzoek

B i j l a g e 1 :

T e k e n i n g a a n v r a a g

o m g e v i n g s v e r g u n n i n g



B i j l a g e 2 :

W a t e r v e r g u n n i n g

Provinsje Fryslân
T.a.v. de heer S. Boorsma
Postbus 20120
8900 HM LEEUWARDEN

PROVINSJE FRYSLÂN		
Doc. nr.:	1072323	
Class. nr.:		
Ingek.:	9 AUG 2013	
Afdeling:	IP&A	
Beh. door:	Afd. Hoofd	Af3 : : weken
Voor kenn. sq: aangenomen/reel. afgedaan		

Leeuwarden, 8 augustus 2013
Bijlage: watervergunning
Dossiernummer: WFN.024594

Ons kenmerk: WFN1311274
Tel: 058 2922815/E.W. IJzendoorn/cm
E-mail: eijzendoorn@weterskipfryslan.nl

Cluster Vergunningverlening
Uw kenmerk:-

Onderwerp:
Watervergunning.

Geachte heer Boorsma,

Op 23 juli 2013 hebben wij uw aanvraag ontvangen voor een vergunning als bedoeld in hoofdstuk 6 van de Waterwet voor het verrichten van handelingen in een watersysteem. De aanvraag betreft het dempen en graven van watergangen, het leggen van een duiker en het verlengen van een duiker. De werkzaamheden vinden plaats rondom de afslag IJlst in de Lemmerweg ten zuiden van Sneek in een watersysteem of beschermingszone waarvoor krachtens de Keur van Wetterskip Fryslân een vergunning is vereist.

Het besluit met bijbehorende voorwaarden en informatie over de mogelijkheid om bezwaar te maken tegen dit besluit of een voorlopige voorziening te vragen, sturen wij u hierbij toe. Voor dit besluit zullen bij afzonderlijke nota € 51,-- legeskosten in rekening worden gebracht. Wij adviseren u om na te gaan of u voor de voorgenomen werkzaamheden andere vergunningen of toestemmingen nodig heeft.

Wij vragen uw extra aandacht voor bijzondere voorwaarde 4 van bijgaande vergunning omdat de duikerdiameter en aanleghoogte afwijken van de bij de aanvraag ingediende tekening.

Voor nadere inlichtingen over deze brief en de watervergunning kunt u contact opnemen met de heer E.W. IJzendoorn van de Cluster Vergunningverlening, tel. 058 2922815.

Hoogachtend,

het dagelijks bestuur van Wetterskip Fryslân,
namens deze,



mr. E.B. van Kalsbeek,
Teamcoördinator Vergunningverlening.

Afschrift aan: De heer A. Abma, Lemmerweg 84, 8607 JK Sneek



WATERVERGUNNING

Leeuwarden, 8 augustus 2013

Kenmerk: WFN1311274

Op 23 juli 2013 hebben wij van Provinsje Fryslân te Leeuwarden een aanvraag ontvangen voor een vergunning als bedoeld in hoofdstuk 6 van de Waterwet voor het verrichten van handelingen in een watersysteem. De aanvraag betreft het dempen en graven van watergangen, het leggen van een duiker en het verlengen van een duiker. De werkzaamheden vinden plaats rondom de afslag IJlst in de Lemmerweg ten zuiden van Sneek in een watersysteem of beschermingszone waarvoor krachtens de Keur van Wetterskip Fryslân een vergunning is vereist.

Procedure

Met betrekking tot deze aanvraag watervergunning wordt de in Titel 4.1 van de Algemene wet bestuursrecht voorgeschreven procedure gevolgd.

Overwegingen

Bij onze beslissing op de aanvraag hebben wij rekening gehouden met de volgende overwegingen:

- De werkzaamheden vinden plaats in verband met de geplande aanleg van een rotonde op de plaats waar momenteel nog een kruising is.
- Ingegeven door de Flora- en faunawet zijn de noodzakelijke aanpassingen in de waterhuishouding komend najaar ingepland.
- De waterberging die bij de dempingen verloren gaat wordt gecompenseerd door het graven van nieuwe watergangen. Daarbij blijft de totale waterberging minimaal gelijk.
- Door de herinrichting van het kruispunt moet de duiker in de hoofdwatgang, welke onder het kruispunt door loopt, verlengd worden. Door de toename van de duikerlengte zou de huidige diameter van 800 mm niet voldoen. In plaats daarvan is een minimale duikerdiameter van 1000 mm vereist. Vooralsnog wordt deze diameter alleen in het te verlengen duikerdeel toegepast. Bij de realisatie van de rotonde wordt het oorspronkelijke duikerdeel met een diameter van 800 mm vervangen.
- Om een goede afvoer van het achterliggende gebied te garanderen, is voor de verbindingsduiker die gelegd wordt ten oosten van de te verlengen duiker onder het kruispunt, een grotere duikerdiameter vereist dan de duikermaat van 300 mm welke is aangegeven op de aanvraag ingediende tekening.
- De doelstellingen van het watersysteembeheer verzetten zich niet tegen het verlenen van de gevraagde vergunning. Aan de vergunning zijn voorwaarden verbonden die noodzakelijk zijn uit het oogpunt van bescherming van de doelstellingen van het watersysteembeheer.
- De aanvraag is getoetst aan het ontheffingenbeleid van Wetterskip Fryslân en er zijn vanuit dat oogpunt gezien geen bezwaren tegen het verlenen van de vergunning.



BESLUIT

Het dagelijks bestuur van Wetterskip Fryslân besluit, gezien het voorgaande en gelet op de bepalingen van de Waterwet, het Waterbesluit, de Waterregeling, de Algemene wet bestuursrecht en de Keur van Wetterskip Fryslân, Provinsje Fryslân c.q. diens rechtverkrijgenden, vergunning te verlenen op basis van artikel 3.2 van de Keur van Wetterskip Fryslân.

De vergunning betreft het dempen en graven van watergangen, het leggen van een duiker en het verlengen van een duiker. De werkzaamheden vinden plaats rondom de afslag IJlst in de Lemmerweg ten zuiden van Sneek, zoals nader staat aangegeven op de bij de aanvraag ingediende situatietekening (tekeningnummer 3.5.354.xx).

Begripsomschrijving

In deze vergunning wordt verstaan onder:

Vergunninghouder: Provinsje Fryslân
Postbus 20120, 8900 HM Leeuwarden

Waterschap: Het dagelijks bestuur van Wetterskip Fryslân
Postbus 36, 8900 AA Leeuwarden

Aan deze vergunning zijn de hierna geformuleerde voorwaarden verbonden.

Algemene voorwaarden

1. De aanvang van de werkzaamheden bedoeld in deze vergunning, dient ten minste drie werkdagen van te voren aan het waterschap te worden gemeld op telefoonnummer 058 2922222 onder vermelding van de heer A. de Jong, rayon 18.
2. De vergunning dient op het werk aanwezig te zijn.
3. Indien er binnen twaalf maanden na dagtekening van deze vergunning niet met de werkzaamheden is gestart, of als de werkzaamheden langer dan een aaneengesloten periode van twaalf maanden hebben stilgelegen, vervalt de vergunning.

Bijzondere voorwaarden

Te dempen watergang

1. De kopeinden van de te dempen watergang ter plaatse van de te handhaven watergang dienen zodanig te worden afgewerkt en opgezet met stapelzoden of ingezaaid, dat de te handhaven watergangen de volledige vrije doorgang van water behouden.
2. Alvorens wordt gedempt dient het vervangende oppervlaktewater gegraven te zijn.

Graven van een watergang

3. De nieuw te graven watergang dienen te worden aangelegd conform de bij de aanvraag ingediende tekening met dwarsprofielen (tekeningnummer 3.5.354.xx).

Te leggen verbindingsduiker

4. De te leggen duiker dient een inwendige diameter te hebben van minimaal 400 millimeter, in tegenstelling tot de duikermaat van 300 mm welke is aangegeven op de aanvraag ingediende tekening

5. De binnenonderkant van de duiker dient op -2,15 m NAP te worden aangebracht.
6. De duiker dient zonder knikpunten of bochten te worden aangelegd.
7. De as van de duiker dient tegenover de duiker in de hoofdwatgang te worden aangelegd.

Te verlengen duiker in een hoofdwatgang

8. De duiker dient onder toezicht van een daartoe bevoegde medewerker van Wetterskip Fryslân te worden aangebracht.
9. Indien de duiker door middel van afdamming in het droge wordt gelegd mag de stremming van de hoofdwatgang ten hoogste 10 uren duren.
10. Indien de duiker door middel van afdamming in het droge wordt gelegd dient hulpbemaling met voldoende capaciteit achter de hand te worden gehouden. Inzet van deze hulpbemaling is op aanwijzing van een daartoe bevoegde medewerker van Wetterskip Fryslân.
11. De te leggen duiker dient een inwendige diameter te hebben van minimaal 1000 millimeter.
12. De binnenonderkant van de duiker dient op -2,7 meter NAP te worden aangebracht.
13. De duiker dient zonder knikpunten of bochten te worden aangelegd.
14. De duiker dient zodanig te worden gelegd dat deze niet kan vervormen en/of verzakken, bijvoorbeeld door bij een slecht draagkrachtige ondergrond een fundering toe te passen.
15. De as van de duiker dient ter hoogte van de as van de bestaande duiker, waarop wordt aangesloten, te worden aangelegd.
16. De verbindingen tussen de 2 duikers dient te worden voorzien van een blijvend waterdichte afdichting.
17. Bij de uitmonding van de duiker dienen houten palen met een witgeverfde kop te worden aangebracht ter voorkoming van beschadiging bij machinaal onderhoud.

Het dagelijks bestuur van Wetterskip Fryslân,
namens deze,



mr. E.B. van Kalsbeek,
Teamcoördinator Vergunningverlening.

Bezwaarschriftprocedure

Bezwaarschrift

Binnen zes weken na de dag van verzending van deze brief kunt u, met toepassing van afdeling 6.2 van de Algemene wet bestuursrecht, tegen dit besluit bezwaar maken bij het dagelijks bestuur van Wetterskip Fryslân.

Ingevolge artikel 6:5 lid 1 Awb dient het bezwaarschrift te worden ondertekend en tenminste te bevatten:

- uw naam en adres;
- de dagtekening;
- een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar is gericht;
- de gronden van bezwaar.

Voorlopige voorziening

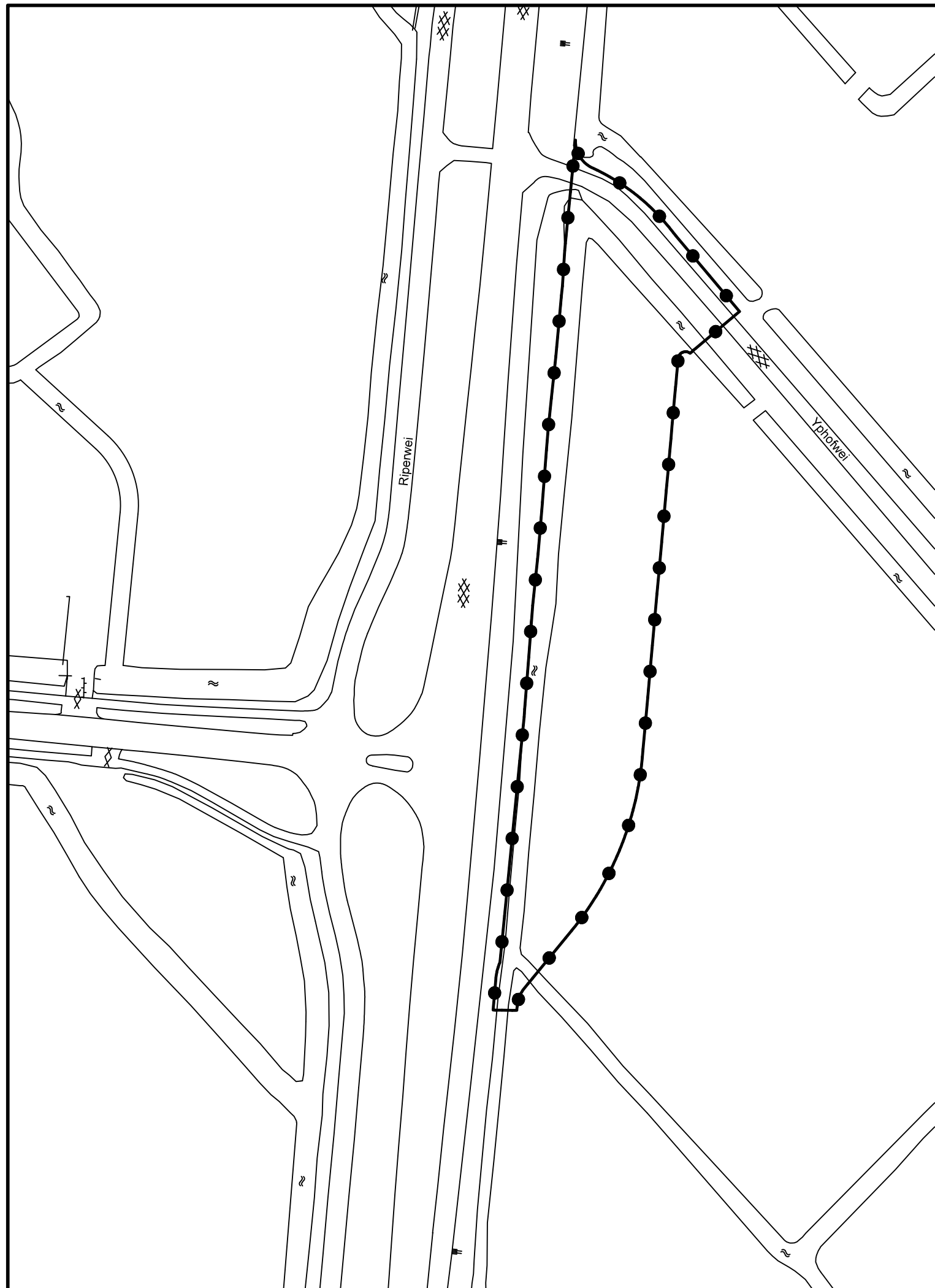
Naast het indienen van een bezwaarschrift kunt u ingeval van onverwijlde spoed, met toepassing van artikel 8:81 Awb, een verzoek tot het treffen van een voorlopige voorziening indienen bij de voorzieningenrechter van de rechtbank Noord-Nederland.

Informatie

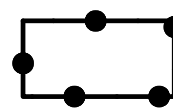
Voor verdere informatie over het indienen van een bezwaarschrift of het vragen van een voorlopige voorziening kunt u contact opnemen met de afdeling Bedrijfsvoering, Team Juridische Zaken van Wetterskip Fryslân, telefoonnummer 058 2922222.

[illegible]

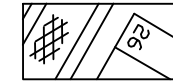
B i j l a g e 3 : V e r b e e l d i n g



Legenda



plangrens



gegevens GBKN



Gemeente Súdwest-Fryslân

Ruimtelijke onderbouwing Aantakking gemeentelijke ontsluitingsweg
oostzijde Ovonde N354 - Sudergoweg

Verbeelding

datum: 01-11-2013
schaal: 1 : 1000
papierformaat: A3
status: voorontwerp
projectnr.: 027.00.01.00.02
gezien: JAP
NL.IMRO.1900.2013oostPBSudeN354-vont



BügelHajema
Plek voor ideeën

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

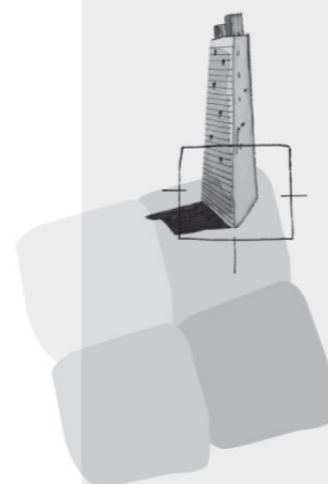
Colofon

Opdrachtgever
Gemeente Súdwest-Fryslân

Contactpersoon
dhr. L. Wesselius

Rapport
BügelHajema Adviseurs
dhr. J.A. van der Ploeg

Projectnummer
027.00.01.00.02



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