

Raadsbesluit

Vergadering : 20 december 2016
Onderwerp : Vaststellen bestemmingsplan Lemmer - Reconstructie N359
Agendapunt : 8
Nummer: : 2016/092

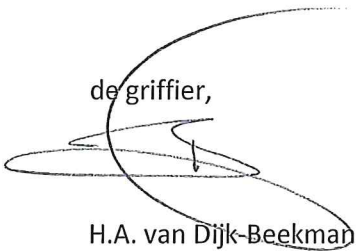
De raad van De Fryske Marren

besluit:

1. vast te stellen dat op basis van de verrichte vormvrije milieueffectrapportage-beoordeling, zoals beschreven in de Mer-beoordelingsnotitie Lemmer – Reconstructie N359, belangrijke negatieve milieueffecten kunnen worden uitgesloten en dat voor het bestemmingsplan Lemmer – Reconstructie N359 dan ook geen milieueffectrapportage-procedure conform het Besluit milieueffectrapportage noodzakelijk is;
2. de Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen ontwerpbestemmingsplan Lemmer – Reconstructie N359 vast te stellen;
3. het bestemmingsplan Lemmer – Reconstructie N359 als opgenomen in de bestandenset NL.IMRO.1940.BPLEM16RECONSTN359-VA01 gewijzigd vast te stellen;
4. geen exploitatieplan vast te stellen.

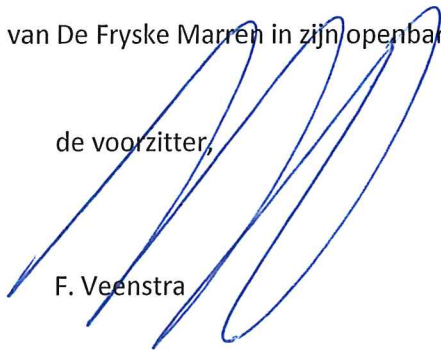
Aldus besloten door de raad van De Fryske Marren in zijn openbare vergadering van 20 december 2016.

de griffier,



H.A. van Dijk-Beekman

de voorzitter,



F. Veenstra

Raadsvoorstel

Raadsvergadering	:	20 december 2016
Commissievergadering	:	7 december 2016
Agendapunt	:	8
Nummer	:	2016/092
Datum voorstel	:	
Onderwerp	:	Vaststellen bestemmingsplan Lemmer - Reconstructie N359
Behandeld door	:	P.B. Loonstra
Telefoon en email	:	9107 / p.loonstra@defryskemarren.nl
Portefeuillehouder	:	F. Veltman
Zaaknummer	:	194027403

Voorstel:

1. Vaststellen dat op basis van de verrichte vormvrije milieueffectrapportage-beoordeling zoals, beschreven in de Mer-beoordelingsnotitie Lemmer – Reconstructie N359, belangrijke negatieve milieueffecten kunnen worden uitgesloten en dat voor het bestemmingsplan Lemmer – Reconstructie-N359 dan ook geen milieueffectrapportage-procedure conform het Besluit milieueffectrapportage noodzakelijk is.
2. De Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen ontwerpbestemmingsplan Lemmer – Reconstructie N359 vaststellen.
3. Het bestemmingsplan Lemmer – Reconstructie N359 (als opgenomen in de bestandenset [NL.IMRO.1940.BPLEM16RECONSTN359.@VA01](#)) gewijzigd vaststellen.
4. Geen exploitatieplan vaststellen.

Inleiding

De provincie Fryslân is al een aantal jaren bezig met het verbeteren en veiliger maken van de N359, de provinciale stroomweg door Zuidwest-Fryslân. Onderdeel daarvan is de reconstructie van de N359 door Lemmer met de aansluiting op de A6. Provinciale Staten van Fryslân hebben op 22 oktober 2014 een realisatiebesluit genomen voor de wegverbetering. Met dit besluit heeft de provincie gekozen voor het optimaliseren van de bestaande infrastructuur. Dit is de zogenaamde basisvariant. U hebt op 30 september 2015 ingestemd met deze basisvariant, die over verkeersveiligheid en bereikbaarheid gaat. Tegelijkertijd hebt u besloten tot een aantal extra maatregelen ter verbetering van de leefbaarheid: de plusvariant. Uw besluit van 30 september 2015 is bijgevoegd. Provinciale Staten hebben vervolgens op 28 oktober 2015 ingestemd met de plusvariant. Deze plusmaatregelen hebben betrekking op de volgende aspecten:

- het verbeteren van de fietsstructuur;
- het zorgen voor een goede landschappelijke inpassing, zowel door realisering van een aantal visueel afschermende voorzieningen, als het herstellen van belangrijke zichtlijnen;
- de versterking van de groen- en waterstructuur;
- het treffen van geluidreducerende maatregelen.

In het bestemmingsplan Lemmer – Reconstructie N359 wordt de reconstructie van de weg met de ‘plus’ juridisch-planologisch geregeld. Het bestemmingsplan heeft betrekking op het deel van de N359 vanaf de oostelijke aansluiting op de A6 tot aan hotel Iselmar bij het Afwateringskanaal. Daarnaast is een stuk parallelweg in dit plangebied meegenomen ter plaatse van het bedrijventerrein Lemsterhoek. Voor een uitgebreide beschrijving van het plan verwijzen wij u naar het bestemmingsplan zelf.

Wij hebben het ontwerpbestemmingsplan met ingang van vrijdag 29 juli 2016 tot en met 8 september 2016 ter inzage gelegd. Gedurende deze periode zijn er vijf zienswijzen binnengekomen. Wij hebben deze

gemeenteraad van 30 september 2015 en door Provinciale Staten op 28 oktober 2015. Eind 2015 heeft de provincie in goed overleg met de gemeente het Voorlopig Ontwerp (VO) uitgewerkt.

Aansluitend zijn er drie inloopavonden geweest voor de uitwerkingen in de verschillende delen van het plan (omgeving Zijlroede op 2 februari 2016, kruispunt Spaanderbank op 8 februari 2016 en Frieslandparkzijde op 15 februari 2016. Daarna is op 9 maart een centrale inloopavond voor het Voorlopig Ontwerp gehouden voor alle bewoners van Lemmer. Hiernaast zijn er diverse persoonlijke gesprekken geweest. Op basis van de door bewoners en andere belanghebbenden gemaakte opmerkingen is het Voorlopig Ontwerp waar mogelijk aangepast.

Op 7 april 2016, 23 mei 2016, 27 juni 2016 en 11 juli 2016 heeft overleg plaatsgevonden met de bewoners van de Tjeukemeerstraat die aan de N359 grenzen. Tijdens het overleg van 7 april 2016 hebben de bewoners gevraagd waarom zij niet eerder bij de planvorming zijn betrokken. Daarop is aangegeven dat de klankbordgroepen zijn samengesteld door bestaande, georganiseerde bewonersgroepen te benaderen. Dit is gedaan om te voorkomen dat bewoners er vanuit een persoonlijk belang aan zouden deelnemen. Wel zijn er diverse openbare bewonersavonden geweest en ook is er in de media regelmatig aandacht geweest voor de plannen. Tijdens het overlegtraject met de bewoners van de Tjeukemeerstraat is geprobeerd zoveel mogelijk aan hun bezwaren tegemoet te komen. Aan hun grootste wens, het afzien van het verbreden van de weg, kon echter niet tegemoet worden gekomen. Er is echter wel deels tegemoet gekomen aan de wens van de bewoners voor aanpassingen aan de 'greenwall' door deze te verplaatsen en te verhogen. Drie van de vijf zienswijzen zijn ingediend door of namens bewoners van de Tjeukemeerstraat. De verslagen van de overleggen met de bewoners van de Tjeukemeerstraat zijn bijgevoegd.

Op donderdag 27 oktober 2016 is het Definitieve Ontwerp gepresenteerd tijdens een inloopavond.

Via een speciale site (www.provinciefyslan.frl/n359lemmer) wordt brede informatie verstrekt over de planvorming en de voorgenomen uitvoering.

Wij informeren de indieners van de zienswijzen over de behandeling van het bestemmingsplan en zienswijzen in de commissie Ruimte van 7 december 2016 en de raad van 20 december 2016.

Na besluitvorming over het bestemmingsplan

Als u het bestemmingsplan vaststelt, sturen wij uw besluit per e-mail naar het Rijk en naar de provincie. Wij maken (het besluit tot het vaststellen van) het bestemmingsplan vervolgens bekend. Dit doen wij in het gemeenteblad en in de Staatscourant. Via www.defryskemarren.nl is de link www.officielebekendmakingen.nl opgenomen waar deze bekendmakingen terug zijn te vinden. Het plan kan gedurende een periode van zes weken worden ingezien bij de centrale balie van het gemeentehuis Herema State 1 te Joure en de servicepunten in Balk en Lemmer. Daarnaast zijn de genoemde documenten digitaal raadpleegbaar via de landelijke voorziening www.ruimtelijkeplannen.nl. Na bekendmaking start de periode van zes weken voor het instellen van beroep bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Het bestemmingsplan treedt in werking met ingang van de dag na die waarop de beroepstermijn afloopt. Op dit bestemmingsplan is de Crisis- en herstelwet van toepassing. Dit betekent dat ingeval van het instellen van beroep niet kan worden volstaan met het indienen van een pro forma beroepsschrift, maar dat binnen de termijn van 6 weken ook de gronden van beroep moeten worden ingediend. Hier moeten we op attenderen in de kennisgeving die we moeten doen. Verder betekent het van toepassing zijn van de Crisis- en herstelwet dat de Afdeling Bestuursrechtspraak in beginsel binnen 6 maanden uitspraak doet in plaats van binnen een jaar.

De wettelijke overlegpartners ontvangen tijdig een per e-mail verstuurd kennisgeving van de tervisielegging van het bestemmingsplan.

Wij informeren de initiatiefnemer en de indieners van de zienswijze per brief over uw besluit. Bij de brief voegen we behalve dit besluit ook het bijbehorende raadsvoorstel, de Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen en de kennisgeving toe.

Vervolg en evaluatie

Raadsvoorstel

Raadsvergadering	:	20 december 2016
Commissievergadering	:	7 december 2016
Agendapunt	:	8
Nummer	:	2016/092
Datum voorstel	:	
Onderwerp	:	Vaststellen bestemmingsplan Lemmer - Reconstructie N359
Behandeld door	:	P.B. Loonstra
Telefoon en email	:	9107 / p.loonstra@defryskemarren.nl
Portefeuillehouder	:	F. Veltman
Zaaknummer	:	194027403

Voorstel:

1. Vaststellen dat op basis van de verrichte vormvrije milieueffectrapportage-beoordeling zoals, beschreven in de Mer-beoordelingsnotitie Lemmer – Reconstructie N359, belangrijke negatieve milieueffecten kunnen worden uitgesloten en dat voor het bestemmingsplan Lemmer – Reconstructie-N359 dan ook geen milieueffectrapportage-procedure conform het Besluit milieueffectrapportage noodzakelijk is.
2. De Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen ontwerpbestemmingsplan Lemmer – Reconstructie N359 vaststellen.
3. Het bestemmingsplan Lemmer – Reconstructie N359 (als opgenomen in de bestandenset [NL.IMRO.1940.BPLEM16RECONSTN359.@VA01](#)) gewijzigd vaststellen.
4. Geen exploitatieplan vaststellen.

Inleiding

De provincie Fryslân is al een aantal jaren bezig met het verbeteren en veiliger maken van de N359, de provinciale stroomweg door Zuidwest-Fryslân. Onderdeel daarvan is de reconstructie van de N359 door Lemmer met de aansluiting op de A6. Provinciale Staten van Fryslân hebben op 22 oktober 2014 een realisatiebesluit genomen voor de wegverbetering. Met dit besluit heeft de provincie gekozen voor het optimaliseren van de bestaande infrastructuur. Dit is de zogenaamde basisvariant. U hebt op 30 september 2015 ingestemd met deze basisvariant, die over verkeersveiligheid en bereikbaarheid gaat. Tegelijkertijd hebt u besloten tot een aantal extra maatregelen ter verbetering van de leefbaarheid: de plusvariant. Uw besluit van 30 september 2015 is bijgevoegd. Provinciale Staten hebben vervolgens op 28 oktober 2015 ingestemd met de plusvariant. Deze plusmaatregelen hebben betrekking op de volgende aspecten:

- het verbeteren van de fietsstructuur;
- het zorgen voor een goede landschappelijke inpassing, zowel door realisering van een aantal visueel afschermdende voorzieningen, als het herstellen van belangrijke zichtlijnen;
- de versterking van de groen- en waterstructuur;
- het treffen van geluidreducerende maatregelen.

In het bestemmingsplan Lemmer – Reconstructie N359 wordt de reconstructie van de weg met de ‘plus’ juridisch-planologisch geregeld. Het bestemmingsplan heeft betrekking op het deel van de N359 vanaf de oostelijke aansluiting op de A6 tot aan hotel Iselmar bij het Afwateringskanaal. Daarnaast is een stuk parallelweg in dit plangebied meegenomen ter plaatse van het bedrijventerrein Lemsterhoek. Voor een uitgebreide beschrijving van het plan verwijzen wij u naar het bestemmingsplan zelf.

Wij hebben het ontwerpbestemmingsplan met ingang van vrijdag 29 juli 2016 tot en met 8 september 2016 ter inzage gelegd. Gedurende deze periode zijn er vijf zienswijzen binnengekomen. Wij hebben deze

zienswijzen beschreven in de Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen ontwerpbestemmingsplan Lemmer – Reconstructie N359.

Beoogd resultaat

Een wegennet dat bijdraagt aan veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid.

Argumenten, risico's en eventuele beheersmaatregelen

1. De vormvrije milieueffectrapportage-beoordeling is volledig.

De beoordeling bevat een afweging van alternatieven, een beschrijving van de voorgenomen activiteit, een beschrijving van milieumaatregelen en een beschrijving van de effecten voor de verschillende omgevingsaspecten, zoals ecologie, archeologie en cultuurhistorie, water, bodem, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid en explosieven. De conclusie van de beoordeling is dat geen belangrijke negatieve milieugevolgen zullen optreden als gevolg van de reconstructie.

2.1 De Nota bevat een goede reactie op de ingediende zienswijzen.

De zienswijzen zijn ingediend door Tennenet, een weggebruiker en door of namens een aantal bewoners van de Tjeukemeerstraat. Wij hebben de zienswijzen zorgvuldig bekeken en mede op basis van advies van het stedenbouwkundig adviesbureau Rho een reactie op de zienswijzen geformuleerd.

2.2 De Nota bevat goede ambtshalve wijzigingen

Het is de bedoeling een greenwall te realiseren tussen de N359 en de woningen aan de Tjeukemeerstraat. Deze greenwall was ten onrechte niet in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen. In het door u vast te stellen plan kan de greenwall alsnog worden opgenomen opdat er alsnog een juridische basis is voor realisatie.

3. Het plan is in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening.

Alle relevante omgevingsaspecten zijn beoordeeld en het plan voorziet in een goede stedenbouwkundige inpassing van de Rondweg in Lemmer.

4. Er is niet sprake van een plan waarvoor het kostenverhaal verplicht is.

De gemeente is verplicht voor bepaalde plannen van derden de kosten te verhalen. Deze plannen worden opgesomd in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Voor deze plannen moet u een exploitatieplan vaststellen, tenzij het verhaal van kosten op een andere manier is geregeld. De reconstructie van een weg is niet opgesomd in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening.

Imro-codering

Tegenwoordig maken wij analoge en digitale bestemmingsplannen. Volgens de wet is het digitale plan leidend. Dit betekent dat bij verschillen tussen het analoge en het digitale plan, het laatstgenoemde plan bepalend is. Het digitale plan is opgenomen in een zogenaamde bestandenset. Deze set duiden we aan met een imro-codering. Dit nummer is in het voorstel en in het raadsbesluit genoemd zodat duidelijk is welk bestemmingsplan u vaststelt.

Beleid- en regelgeving

Artikel 3.1, 3.8 en 6.12 Wet ruimtelijke ordening, Crisis- en herstelwet.

Financiën

De provincie Fryslân betaalt de kosten van het opstellen van het bestemmingsplan. Voor de financiering van het project zelf verwijzen wij u naar paragraaf 6.2 van de toelichting van het bestemmingsplan.

Communicatie en vervolg

In de periode van 2013-2014 is door de provincie een variantenstudie uitgevoerd, in overleg met de gemeente De Fryske Marren. Een brede, maatschappelijke klankbordgroep heeft de provincie daarbij geadviseerd. Dit heeft geleid tot de keuze van Provinciale Staten op 22 oktober 2014 voor de Basisvariant, waarbij de bestaande weg wordt verbeterd. Ook is toen besloten tot het uitwerken van een 'plus'-pakket met maatregelen om de leefbaarheid te vergroten. Met een tweede klankbordgroep hebben de provincie en gemeente de plusmaatregelen uitgewerkt. Dit heeft geleid tot vaststelling van de plus-maatregelen in de

gemeenteraad van 30 september 2015 en door Provinciale Staten op 28 oktober 2015. Eind 2015 heeft de provincie in goed overleg met de gemeente het Voorlopig Ontwerp (VO) uitgewerkt.

Aansluitend zijn er drie inloopavonden geweest voor de uitwerkingen in de verschillende delen van het plan (omgeving Zijlroede op 2 februari 2016, kruispunt Spaanderbank op 8 februari 2016 en Frieslandparkzijde op 15 februari 2016. Daarna is op 9 maart een centrale inloopavond voor het Voorlopig Ontwerp gehouden voor alle bewoners van Lemmer. Hiernaast zijn er diverse persoonlijke gesprekken geweest. Op basis van de door bewoners en andere belanghebbenden gemaakte opmerkingen is het Voorlopig Ontwerp waar mogelijk aangepast.

Op 7 april 2016, 23 mei 2016, 27 juni 2016 en 11 juli 2016 heeft overleg plaatsgevonden met de bewoners van de Tjeukemeerstraat die aan de N359 grenzen. Tijdens het overleg van 7 april 2016 hebben de bewoners gevraagd waarom zij niet eerder bij de planvorming zijn betrokken. Daarop is aangegeven dat de klankbordgroepen zijn samengesteld door bestaande, georganiseerde bewonersgroepen te benaderen. Dit is gedaan om te voorkomen dat bewoners er vanuit een persoonlijk belang aan zouden deelnemen. Wel zijn er diverse openbare bewonersavonden geweest en ook is er in de media regelmatig aandacht geweest voor de plannen. Tijdens het overlegtraject met de bewoners van de Tjeukemeerstraat is geprobeerd zoveel mogelijk aan hun bezwaren tegemoet te komen. Aan hun grootste wens, het afzien van het verbreden van de weg, kon echter niet tegemoet worden gekomen. Er is echter wel deels tegemoet gekomen aan de wens van de bewoners voor aanpassingen aan de 'greenwall' door deze te verplaatsen en te verhogen. Drie van de vijf zienswijzen zijn ingediend door of namens bewoners van de Tjeukemeerstraat. De verslagen van de overleggen met de bewoners van de Tjeukemeerstraat zijn bijgevoegd.

Op donderdag 27 oktober 2016 is het Definitieve Ontwerp gepresenteerd tijdens een inloopavond.

Via een speciale site (www.provinciefyslan.frl/n359lemmer) wordt brede informatie verstrekt over de planvorming en de voorgenomen uitvoering.

Wij informeren de indieners van de zienswijzen over de behandeling van het bestemmingsplan en zienswijzen in de commissie Ruimte van 7 december 2016 en de raad van 20 december 2016.

Na besluitvorming over het bestemmingsplan

Als u het bestemmingsplan vaststelt, sturen wij uw besluit per e-mail naar het Rijk en naar de provincie. Wij maken (het besluit tot het vaststellen van) het bestemmingsplan vervolgens bekend. Dit doen wij in het gemeenteblad en in de Staatscourant. Via www.defryskemarren.nl is de link www.officielebekendmakingen.nl opgenomen waar deze bekendmakingen terug zijn te vinden. Het plan kan gedurende een periode van zes weken worden ingezien bij de centrale balie van het gemeentehuis Herema State 1 te Joure en de servicepunten in Balk en Lemmer. Daarnaast zijn de genoemde documenten digitaal raadpleegbaar via de landelijke voorziening www.ruimtelijkeplannen.nl. Na bekendmaking start de periode van zes weken voor het instellen van beroep bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Het bestemmingsplan treedt in werking met ingang van de dag na die waarop de beroepstermijn afloopt. Op dit bestemmingsplan is de Crisis- en herstelwet van toepassing. Dit betekent dat ingeval van het instellen van beroep niet kan worden volstaan met het indienen van een pro forma beroepschrift, maar dat binnen de termijn van 6 weken ook de gronden van beroep moeten worden ingediend. Hier moeten we op attenderen in de kennisgeving die we moeten doen. Verder betekent het van toepassing zijn van de Crisis- en herstelwet dat de Afdeling Bestuursrechtspraak in beginsel binnen 6 maanden uitspraak doet in plaats van binnen een jaar.

De wettelijke overlegpartners ontvangen tijdig een per e-mail verstuurd kennisgeving van de tervisielegging van het bestemmingsplan.

Wij informeren de initiatiefnemer en de indieners van de zienswijze per brief over uw besluit. Bij de brief voegen we behalve dit besluit ook het bijbehorende raadsvoorstel, de Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen en de kennisgeving toe.

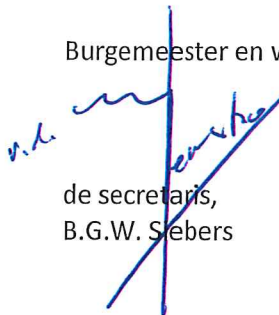
Vervolg en evaluatie

Het vervolg is afhankelijk van of er wel of niet beroep en eventueel een verzoek om voorlopige voorziening wordt ingediend.

Digitaal bijgevoegd / ter inzage liggende stukken

1. 161031 – Raadsbesluit - bestemmingsplan Lemmer – Reconstructie N359 – 194027403;
2. 161031-Bijlage 1-Bestemmingsplan Lemmer-Reconstructie N359-Besluit B en W start bestemmingsplanprocedure – 194027403;
3. 161031 - Bijlage 2 - Bestemmingsplan Lemmer – Reconstructie N359 – ontwerp – 194027403;
4. 161031 - Bijlage 3 - Bestemmingsplan Lemmer – Reconstructie N359 - Nota zienswijzen – 194027403.
5. 161031 - Bijlage 3a - Bestemmingsplan Lemmer - Reconstructie N359 - Zienswijze Tennet – 194027403
6. 161031 - bijlage 3b - Bestemmingsplan Lemmer - Reconstructie N359 - zienswijze De Boer – 194027403
7. 161031 - Bijlage 3c - Bestemmingsplan Lemmer - Reconstructie N359 - Zienswijze Arag – 194027403
8. 161031 - Bijlage 3d - Bestemmingsplan Lemmer - Reconstructie N359 - zienswijze Hoekstra – 194027403
9. 161031 - Bijlage 3e - Bestemmingsplan Lemmer - Reconstructie N359 - Zienswijze bewoners Tjeukemeerstraat – 194027403
10. 161031 - Bijlage 3f - Bestemmingsplan Lemmer - Reconstructie N359 - Rapport trillingen – 194027403
11. 161031 – bijlage 4 – Bestemmingsplan Lemmer – Reconstructie N359 – verslagen overleg bewoners Tjeukemeerstraat - 194027403.
12. 161031-Bijlage5-Bestemmingsplan Lemmer - Reconstructie N359-besluit raad 30-9-2015 -194027403.

Burgemeester en wethouders van De Fryske Marren,


de secretaris,
B.G.W. Siebers


de burgemeester,
F. Veenstra

Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen ontwerpbestemmingsplan Lemmer – Reconstructie N359.

1. Inleiding

In het kader van de procedure tot vaststelling van het bestemmingsplan Lemmer – Reconstructie N359 is deze Nota opgesteld. Het bestemmingsplan Lemmer – Reconstructie N359 heeft betrekking op vrijwel het gehele tracé van de provinciale N359 door Lemmer. Het gaat om het deel van de N359 vanaf de oostelijke aansluiting op de A6 tot aan hotel Iselmar bij het Afwateringskanaal. Daarnaast is een stuk parallelweg in dit plangebied meegenomen ter plaatse van het bedrijventerrein Lemsterhoek. Het doel van dit bestemmingsplan is om een planologische basis te bieden voor de verbetering van het wegtracé van de N359 door Lemmer om de veiligheid, bereikbaarheid, doorstroming en leefbaarheid te verbeteren.

Na de inleiding die we in dit hoofdstuk hebben opgenomen, zullen wij in hoofdstuk 2 van deze nota ingaan op de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan. In hoofdstuk 3 zullen we de zienswijzen behandelen, waarna we in hoofdstuk 4 van deze nota een aantal ambtshalve wijzigingen de revue zullen laten passeren.

2. Terinzagelegging ontwerpbestemmingsplan Lemmer – Reconstructie N359

Het ontwerpbestemmingsplan Lemmer – Reconstructie N359 met de daarbij behorende stukken en het ontwerpadoptsbesluit tot vaststelling van het bestemmingsplan heeft in overeenstemming met het bepaalde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening met ingang van vrijdag 29 juli 2016 tot en met 9 september 2016 voor een ieder ter inzage gelegen. Van de terinzagelegging is vooraf mededeling gedaan in het Gemeenteblad en in de Staatscourant. Het ontwerpplan heeft terinzage gelegen in de servicepunten in Balk en Lemmer en in het gemeentekantoor te Joure. Ook was het plan in te zien via de website www.defryskemarren.nl en via www.ruimtelijkeplannen.nl.

3. Zienswijzen

Er zijn 5 zienswijzen ingediend. We geven hieronder beknopt de zienswijzen weer en vervolgens ons standpunt daarover. Voor de volledige inhoud van de zienswijze verwijzen we naar de zienswijzen zelf, die als bijlage bij deze nota zijn opgenomen.

a. Tennet

Volgens de indiener van de zienswijze ligt er binnen de grenzen van het plangebied een 110.000 Volt hoogspanningsverbinding met een belemmerde strook van in totaal 50 meter (25 meter ten weerszijden van het hart). Op de verbeelding is echter een belemmerde strook aangegeven van 60 meter. Tennet verzoekt dit aan te passen naar 50 meter.

Reactie gemeente

Wij komen tegemoet aan het verzoek van Tennet en passen de belemmerde strook van de hoogspanningsverbinding op de verbeelding van het bestemmingsplan aan van 60 naar 50 meter.

Tennet verzoekt de gemeente in de regels van de dubbelbestemming 'Leiding – Hoogspanningsverbinding' in artikel 7 de volgende wijzigingen op te nemen:

1. het opnemen van een voorrangregeling;
2. in artikel 7.2.3 onder a de hoogte van de masten te wijzigen naar 33 meter;
3. in artikel 7.2.4 onder b de bouwhoogte te wijzigen in 2 meter;
4. in artikel 7.3.1 onder a het woord 'schriftelijk' toe te voegen;
5. het opnemen van een omgevingsvergunningstelsel voor werken of werkzaamheden binnen de belemmerende strook.

Reactie gemeente

Wij komen tegemoet aan de eerste vier voorgestelde wijzigingen van Tennet en past artikel 7 van het bestemmingsplan hierop aan. Wanneer er werken of werkzaamheden plaatsvinden, dan zullen we dit privaatrechtelijk afstemmen met Tennet. Hiermee is de veiligheidssituatie bij de hoogspanningsverbinding voldoende gegarandeerd. Wij zien geen noodzaak een publiekrechtelijke regeling in het plan op te nemen. Wij verwachten op voorhand, mede gelet op het feitelijk gebruik van de gronden, geen werken of werkzaamheden die schade toebrengen aan de hoogspanningsverbinding of die het functioneren daarvan beperken. Wij komen daarom niet tegemoet aan het verzoek voor het opnemen van een omgevingsvergunningstelsel in de dubbelbestemming.

Tenslotte verzoekt Tennet om hen in het vervolg ook te betrekken in de procedure van het vooroverleg, zoals bedoeld in ex artikel 3.1.1 van het Bro.

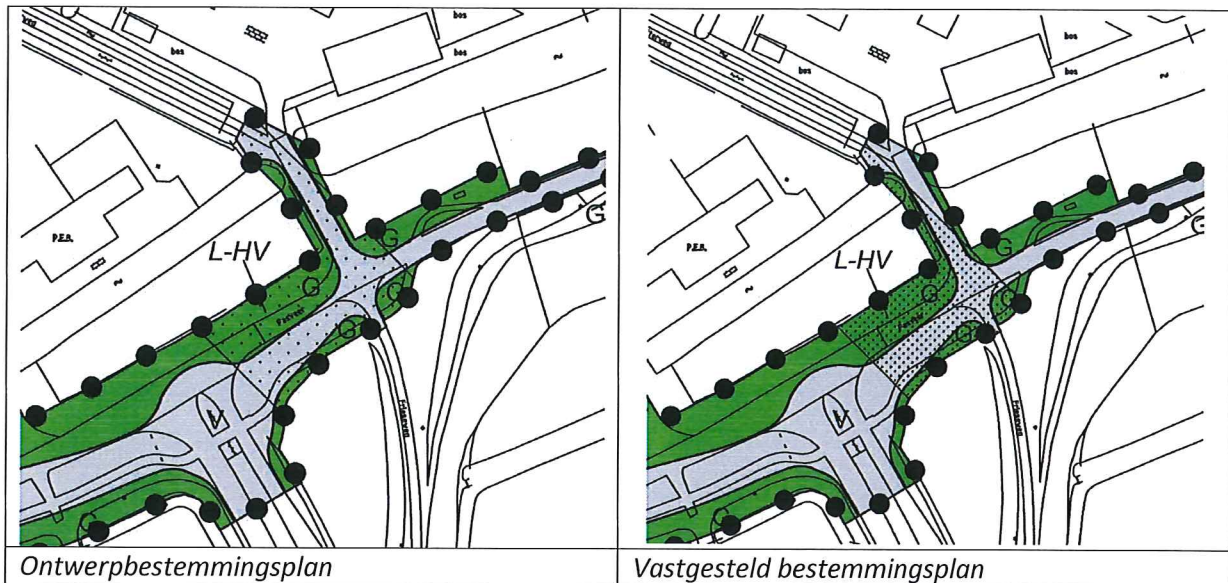
Reactie gemeente

Wij komen tegemoet aan het verzoek van Tennet. Wij zullen Tennet in het vervolg betrekken in de procedure van het vooroverleg als er eigendommen van Tennet in of nabij het plangebied liggen.

Conclusie:

De zienswijze geeft aanleiding om de verbeelding en artikel 7 van het bestemmingsplan als volgt aan te passen:

- *de belemmerde strook van de hoogspanningsverbinding in de dubbelbestemming 'Leiding – Hoogspanningsverbinding' wordt van 60 naar 50 meter verkleind, zoals hierna is aangegeven.*



- Na artikel 7.1 wordt de volgende bepaling toegevoegd:

7.2 Voorrangsregeling

In geval van strijdigheid van bepalingen gaan de regels van de dubbelbestemming 'Leiding - Hoogspanningsverbinding' vóór de regels die op grond van andere artikelen op de desbetreffende gronden van toepassing zijn.

Door de toevoeging van deze bepaling worden de andere leden in deze bestemming vernummerd.

- In artikel 7.2.3 onder a (dat na toevoeging van een nieuw artikel 7.2 wordt vernummerd naar artikel 7.3.3 onder a) wordt '30,00' gewijzigd in '33,00'
- In artikel 7.2.3 onder b (dat na toevoeging van een nieuw artikel 7.2 wordt vernummerd naar artikel 7.3.3 onder b) wordt '2,50' gewijzigd in '2.00'
- In artikel 7.3.1 onder a (dat na toevoeging van een nieuw artikel 7.2 wordt vernummerd naar artikel 7.4.1 onder a) wordt tussen de woorden 'vooraf' en 'ingewonnen' het woord 'schriftelijk' toegevoegd

b. De heer De Boer

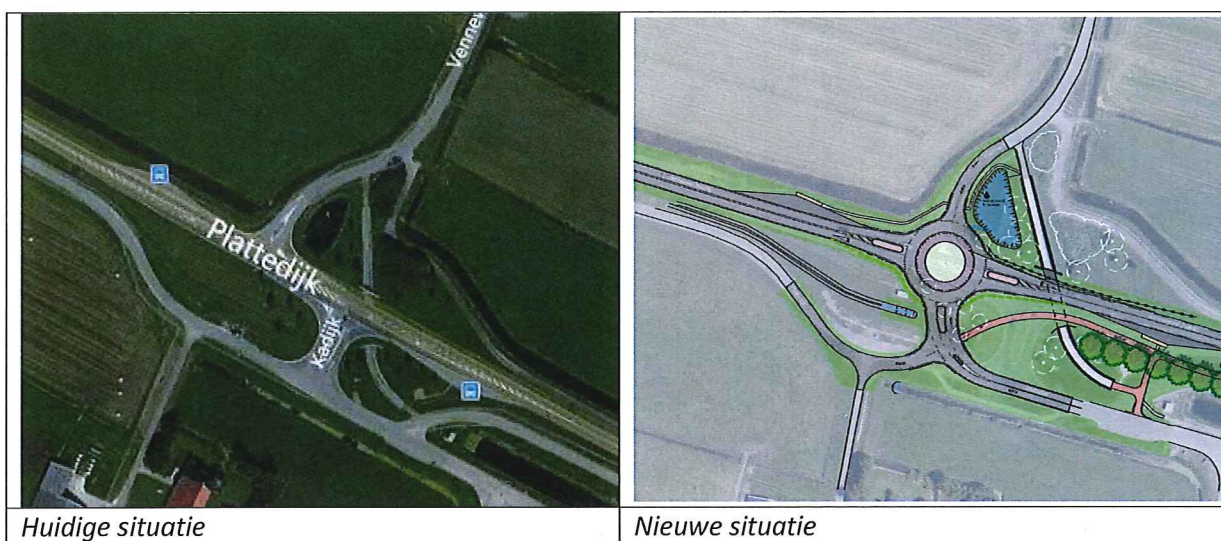
De indiener van de zienswijze is gebruiker van de N359 en is van mening dat door de recentste afstelling van de stoplichten bij de Sylroede brug de aanpassing van de N359 niet meer nodig is. Hij maakt met name bezwaar tegen de rotonde bij de afslag van de Brekkenpolder in verband met het afremmen en weer optrekken dat bij de rotonde noodzakelijk is.

Reactie gemeente

De wegaanpassingen van de N359 zoals in het plangebied van het bestemmingsplan zijn beoogd gaan verder dan alleen de afstemming van de verkeerslichten bij de Sylroedebrug en zijn noodzakelijk

om de doorstroming van de weg verder te verbeteren en de weg veiliger te maken. Zoals in de toelichting van het bestemmingsplan (en in diverse andere documenten en besluiten) is aangegeven, is de gemeente en ook provincie Fryslân van mening dat de aanpassingen wel degelijk noodzakelijk zijn.

Specifiek voor het kruispunt Brekkenpolder/Lemstershoek geldt dat zich verkeersonveilige situaties en enkele ongelukken (de ongevalstatistieken uit de periode 2001-2015 wijzen uit dat in deze periode twee ongevallen hebben plaatsgevonden) voordoen als gevolg van veel uitwisseling van zwaar verkeer, zowel landbouwverkeer dat de N359 oversteekt als vrachtverkeer vanaf en naar bedrijventerrein Lemsterhoek. De huidige en de beoogde nieuwe situatie is hierna weergegeven.



De hoge snelheid van het verkeer op de N359 speelt hierbij een belangrijke rol. Verder is het voor overstekend verkeer lastig dat de zijwegen niet in elkaars verlengde liggen. Daardoor moeten bestuurders een groot kruisingsvlak overzien en worden gemakkelijk inschattingfouten gemaakt. Verder is de veiligheid op de parallelweg richting Lemmer een knelpunt door de combinatie van zwaar verkeer en relatief veel fietsers (circa 500 per dag).

Voor de aanpassing van het kruispunt Brekkenpolder/Lemsterhoek zijn de doelstellingen daarom:

- 1) Het verbeteren van de oversteekbaarheid vanuit de zijwegen;
- 2) Het realiseren van een veilig uitwisselpunt voor het langzame, zware verkeer om daarmee de veiligheid voor fietsverkeer op de parallelweg richting Lemmer te verbeteren.

Het realiseren van een nieuwe rotonde geeft invulling aan deze doelstellingen. Het langzame, zware verkeer wordt ten oosten van de nieuwe rotonde over de hoofdrijbaan geleid. De parallelweg ten oosten van de nieuwe rotonde wordt omgevormd tot fietspad. Het verkeer op de N359 wordt gedwongen om snelheid te minderen. In feite wordt hier voorrang gegeven aan het aspect van verkeersveiligheid en wordt een beperkte concessie gedaan aan de verkeersdoorstroming op een locatie waar dit geen knelpunt meer vormt.

Overigens bestaat er op basis van het vigerende bestemmingsplan ook al de mogelijkheid om de rotonde te realiseren.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

c. Arag, namens familie Hoekstra

De indiener van de zienswijze voert allereerst aan dat er een verschil bestaat tussen de versie van het bestemmingsplan die te zien is op www.ruimtelijkeplannen.nl en de versie die op het gemeentehuis in kon worden gezien. De indiener benadrukt dat de begrenzing van de online versie niet de juiste is en verzoekt de gemeente om schriftelijk te bevestigen dat de grens van het ontwerpbestemmingsplan tot de erfgrans van de familie Hoekstra loopt.

Reactie gemeente

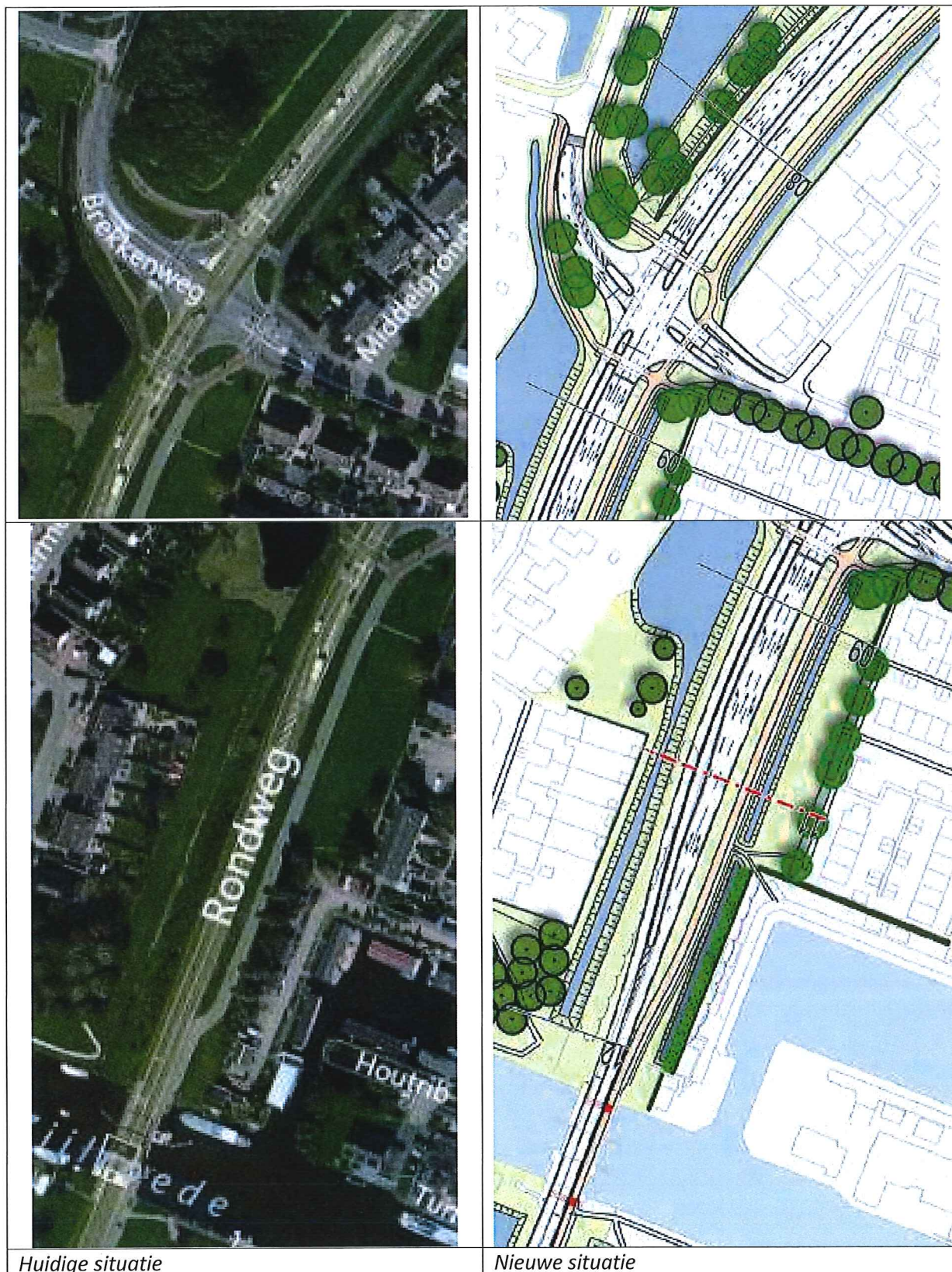
Wij hebben geen verschil geconstateerd tussen de versie van het ontwerpbestemmingsplan dat op www.ruimtelijkeplannen.nl te zien was en de (uitdraai van de) PDF-versie die op het gemeentehuis ingezien kon worden. De bestemmingsplangrens ligt in beide versies op de erfgrans van de familie Hoekstra. Dit is hierbij schriftelijk bevestigd.

Ter hoogte van de woning van de familie Hoekstra wordt de N359 verbreed van twee naar vier rijstroken. De reden van deze verbreding is de indieners niet duidelijk, dit geldt zowel voor het weggedeelte van de N359 vanaf de brug over de Zijlroede tot na de kruising ter hoogte van de Slotermeerstraat als het weggedeelte tussen de Zijlroedebrug en de Brekkenweg. Men is bang dat er op deze plek files en een slechtere doorstroming van het verkeer ontstaat.

Reactie gemeente

Alle op te waarden delen van de N359 (en dus ook het door de indieners aangegeven weggedeelte) dienen in samenhang met elkaar bekeken te worden om hiermee de verkeersveiligheid en de doorstroming van de N359 te vergroten.

De gekozen ligging van de rijstroken van de N359 ter hoogte van de Tjeukemeerstraat vloeit voort uit een verkeersveiligheidsafweging. Komend vanaf de Zijlroedebrug hebben bestuurders net een kruispunt (met de Plattedijk), een scherpe bocht (in de N359) en de beperkte ruimte op de Zijlroedebrug moeten verwerken. Rijdend in de richting van het kruispunt Brekkenweg is het dan gevaarlijk als deze bestuurders óók nog een knik (naar rechts) in de weg te verwerken zouden krijgen. Daarom is er voor gekozen om – net als het geval is in de huidige situatie – de rechtdoorgaande rijstrook in het verlengde van de brug en in rechte lijn naar het kruispunt te ontwerpen. Dit zorgt er voor dat de ruimte die nodig is voor de extra rijstrook en de middengeleider aan de zijde van de Tjeukemeerstraat moet worden gevonden. De verschillen tussen de huidige en de nieuwe situatie zijn hierna weergegeven.



Hieruit kan worden opgemaakt dat er geen sprake is van een wegverbreding van twee naar vier rijstroken maar van drie naar vier. Deze wegverbreding heeft tot doel om bij te dragen aan de doorstroming. Op de kruispunten in Lemmer, waaronder het kruispunt Brekkenweg, stagneert namelijk de doorstroming, zo is gezien en beleefd, en opgetekend in de rapportage 'Variantenstudie'. In de rapportage Variantenstudie is voor het volledige traject door Lemmer met een geïjkt simulatiemodel berekend, wat de reistijd in het planjaar 2030 is in de verschillende situaties. In de autonome situatie 2030 (wanneer er geen wijzigingen worden verricht) is een reistijd gerapporteerd van 16 à 23 minuten op piekdagen. In de Basisvariant is een reistijd gerapporteerd van 15-16 minuten. Deze verbetering wordt met name bereikt, doordat de kruispuntcapaciteit rond de A6 en Straatweg wordt vergroot en vanwege het gewijzigde brugregime bij de Zijlroedebrug tijdens piekuren. Dit is de invulling van de variant in de Variantenstudie. Het gewijzigde brugregime wordt momenteel geëvalueerd.

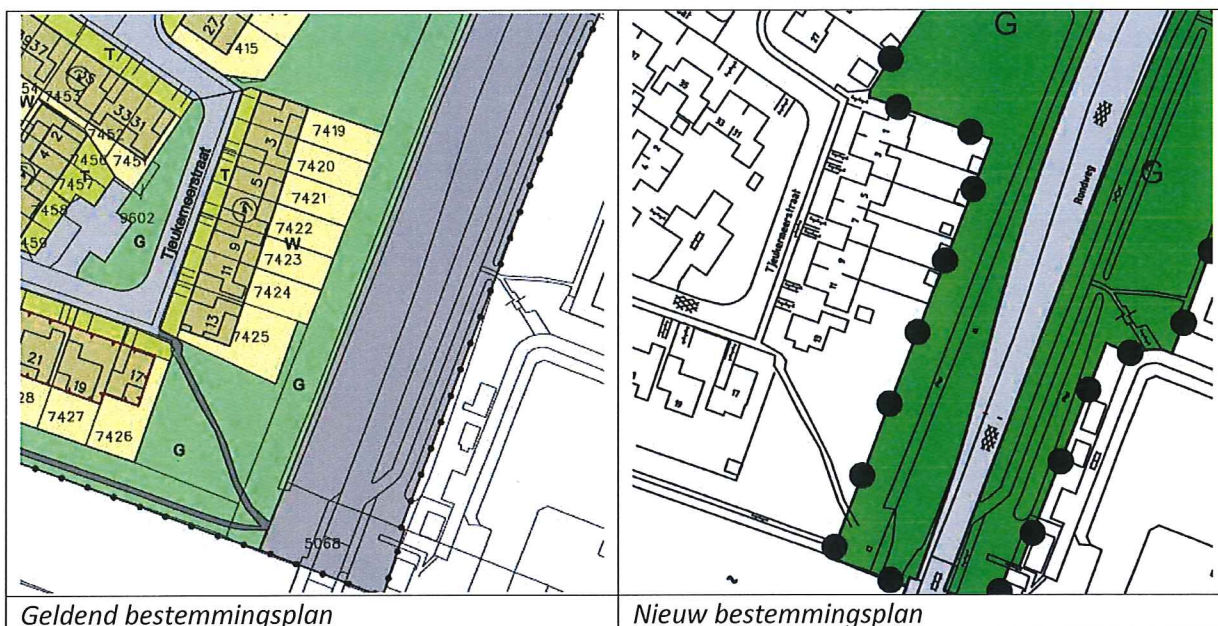
Ook de aanpassing aan het kruispunt Brekkenweg zorgt voor een betere doorstroming van het verkeer. De maximale capaciteit van het kruispunt Brekkenweg is met en zonder extra rijstrook in beeld gebracht. Daaruit blijkt dat de extra strook en daarmee de capaciteit, vooral zinvol is om piekbelastingen – zoals veroorzaakt door de brugdraaiingen van de nabijgelegen Zijlroedebrug – op te vangen, de doorstroming op de N359 en zijrichtingen te optimaliseren en bij te dragen aan een toekomstvaste oplossing, ook na 2030.

Wij zijn dan ook niet van mening dat door deze maatregelen er een slechtere doorstroming ontstaat. Integendeel, de maatregelen zorgen juist voor een betere doorstroming

Door de wegverbreding wordt de afstand tussen het perceel van de familie Hoekstra en de N359 met 7 meter verkleind. Men verwacht dat dit meer overlast (wat betreft geluid, roet, fijnstof en stank) in de woning en de tuin tot gevolg heeft.

Reactie gemeente

De noodzaak van de tracéaanpassing van de N359 ter hoogte van de Tjeukemeerstraat is bij de beantwoording van het vorige punt aangegeven. Ondanks het feit dat de weg feitelijk gezien dichterbij de woning van de indieners wordt gesitueerd, is hier in planologische zin geen sprake van. In het geldende bestemmingsplan Frieslandpark – Brekkenweg is een veel ruimere verkeersbestemming (dichterbij de woningen aan de Tjeukemeerstraat) gelegd dan in dit nieuwe bestemmingsplan het geval is. In het geldende bestemmingsplan is namelijk sprake van een afstand van circa 31 meter tussen de woning van de indieners en de verkeersbestemming, in het nieuwe bestemmingsplan bedraagt deze afstand circa 36 meter. Naarmate er meer naar het zuiden wordt gegaan, wordt dit verschil groter. Bij de woning aan de Tjeukemeerstraat 13 bedraagt de afstand in het geldende bestemmingsplan circa 27 meter, in het nieuwe bestemmingsplan is dit circa 38 meter. In planologische zin is dit nieuwe bestemmingsplan dus een verbetering ten opzichte van het geldende bestemmingsplan. Dit is in het volgende figuur weergegeven.



In het bestemmingsplan is voor verschillende milieu- en omgevingsaspecten onderzoek gedaan naar de gevolgen van de opwaardering van de N359 op de omliggende woningen, zo ook naar geluid en luchtkwaliteit (waaronder fijnstof en roet). Uit de toelichting van het bestemmingsplan kan worden opgemaakt dat er ten aanzien van deze aspecten geen (wettelijke) belemmeringen ontstaan. Buiten het bestemmingsplan om gelden er verder ook emissievereisten voor de uitstoot van (onder andere geluid, roet, fijnstof en stank van) voertuigen. Naast deze aspecten is er vervolgens op basis van hetgeen in deze reactie en de voorgaande reactie is gesteld geen aanleiding te veronderstellen dat de aanpassingen ter plaatse van de Tjeukemeerstraat leiden tot een onaanvaardbare verslechtering van het woon- en leefklimaat voor de bewoners. Integendeel, door de plusmaatregelen is er zelfs een verbetering voor wat betreft het geluid. Wij verwijzen wat dit betreft naar pagina 9 van het akoestisch onderzoek, effect plusmaatregelen reconstructie Rondweg N359 te Lemmer. Dit document is opgenomen in bijlage 6 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan Lemmer – Reconstructie N359.

Door de reconstructie van de N359 worden de aanrijtijden voor hulpdiensten vergroot en is het niet meer mogelijk om bijvoorbeeld landbouwverkeer in te halen door de aanleg van groenstroken.

Reactie gemeente

Zoals hiervoor is aangegeven, hebben de beoogde werkzaamheden juist tot doel om de doorstroming en de verkeersveiligheid op de N359 te vergroten. De groenstrook tussen de Zijlroedebrug en hotel Iselmar bij het Stroomkanaal wordt vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid gerealiseerd zodat er tussen de kruispunten in, en in tegenstelling tot in de huidige situatie, geen (gevaarlijke) inhaalacties meer mogelijk zijn. De verbetering van de doorstroming zal de aanrijtijden voor hulpdiensten ten goede komen. Wij zijn dan ook van mening dat er geen negatieve effecten zullen ontstaan voor hulpdiensten. Dit blijkt ook uit het advies van Brandweer Fryslân dat in bijlage 7 bij de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen en de reacties die van hen en de andere hulpdiensten (de

ambulancedienst en de politie) zijn ontvangen op het wegontwerp (waar de planologische mogelijkheden van het bestemmingsplan op zijn afgestemd).

Bij Woudsend wordt het verkeer nu via Balk naar de A6 geleid via de N359. Het is de indieners onduidelijk waarom het verkeer niet over de Straatweg via Spannenburg wordt geleid zodat er een goede verbinding met de A6 richting Amsterdam ontstaat. Hiermee wordt extra en onnodig gebruik van de N359 voorkomen.

Reactie gemeente

Het is een beleidsmatige keuze van de provincie om de route via Spannenburg te ontlasten en het verkeer richting Balk en de N359 te leiden. De route via Spannenburg is niet geschikt voor grote hoeveelheden verkeer. De doorstroombaan van de weg door Spannenburg is daarom afgewaardeerd. De N359 is als stroomweg aangewezen. Dit is conform het vastgestelde provinciaal verkeers- en vervoersplan. Overigens valt de keus om de route via Spannenburg af te waarderen buiten het kader van deze bestemmingsplanprocedure.

Wat betreft het akoestisch onderzoek merken de indieners op dat het onderzoek geen rekening houdt met optrekkend en stilstaand verkeer.

Reactie gemeente

De akoestische onderzoeken zijn opgesteld op basis van de rekenmethode zoals in de Wet geluidhinder is voorgeschreven. In de onderzoeken zijn de relevante wegen en de directe omgeving ingevoerd in een grafisch computermodel dat rekent volgens de Standaardrekenmethode II uit het 'Reken- en meetvoorschrift geluid 2012'. Dit model houdt door middel van een correctie rekening met omgevingsfactoren zoals optrekkend en stilstaand verkeer bij de door verkeerslichten geregelde kruisingen en bij rotondes is een correctie toegepast vanwege optrekkend en afremmend verkeer.

De indieners zijn van mening dat het akoestisch onderzoek onvoldoende in het bestemmingsplan is meegenomen en dat de geluidsbelasting door de reconstructie van de N359 zal toenemen. De bovenverdieping van de woning krijgt namelijk een hoger aantal decibels te verwerken.

Reactie gemeente

In het akoestisch onderzoek (dat is opgenomen in bijlage 6 bij de toelichting) is zowel rekening gehouden met de begane grond van de woning als de bovenverdieping door te rekenen met verschillende waarneemhoogten. De situatie zonder plusmaatregelen is als volgt.

Uit het onderzoek kan worden opgemaakt dat de woning van de indieners op de verdieping een hoger aantal decibels krijgt te verwerken dan op de begane grond. De hoogst berekende waarde is hierbij maatgevend. Deze toename bedraagt (zonder het nemen van 'plusmaatregelen') echter minder dan 1,5 dB (bij de woning van de indieners bedraagt de toename maximaal 1,09 dB), waardoor er zoals in paragraaf 4.6 van de toelichting te lezen is geen sprake is van een reconstructiesituatie in de zin van de Wet geluidhinder.

Zonder plusmaatregelen voldoet het aanpassen van de weg aan de regels. Vanuit dat oogpunt zijn de plusmaatregelen niet noodzakelijk. Niettemin worden er plusmaatregelen getroffen. Voor de bewoners van de Tjeukemeerstraat verbetert de situatie dan qua geluid. Wij verwijzen opnieuw naar het Akoestisch onderzoek, effect plusmaatregelen reconstructie Rondweg N359 te Lemmer.

De indieners hebben in het verleden de woning aan de achterzijde uitgebouwd en extra geluidreducerende maatregelen moeten nemen. Desondanks heeft men nog steeds last van trillingen in de woning. Doordat de weg dichters naar de woning komt te liggen verwacht men meer overlast van trillingen. De indieners stellen dat in het bestemmingsplan onvoldoende onderzoek is gedaan naar overlast in de vorm van trillingen en de mogelijke gevolgen voor de woning en de leefomgeving van de indieners.

Reactie gemeente

Naar aanleiding van deze zienswijze hebben wij aanvullend onderzoek uitgevoerd naar het aspect trillingen. De rapportage van dit onderzoek is opgenomen als bijlage bij deze nota. Hierin is aangegeven dat trillingen door wegverkeer vooral aan de orde zijn bij oneffenheden in de weg, zoals bijvoorbeeld drempels of voegovergangen. In onderhavige situatie is geen sprake van verkeersdrempels. Wel is ter hoogte van de Zijlroedebrug sprake van voegovergangen die trillingen kunnen veroorzaken. Gezien de afstand van de woningen tot aan de brug, het feit dat aan de Zijlroedebrug geen (weg)aanpassingen zijn beoogd en er door het project geen extra toename van het verkeer ontstaat, worden er ten aanzien van trillingen geen belemmeringen verwacht. Wij zijn dan ook van mening dat er ten aanzien van dit aspect sprake is van een 'goede ruimtelijke ordening'.

Uit het ontwerpbestemmingsplan blijkt dat er bij de woning van de indiener geen greenwall of grondwal wordt gerealiseerd. De indieners zijn hier verbaasd over, daar de geluidsbelasting het hoogste zal zijn op de woningen aan de Tjeukemeerstraat.

Reactie gemeente

Zoals eerder bij de beantwoording van deze zienswijze is aangegeven, bestaat er vanuit de wetgeving geen noodzaak tot het nemen van extra geluidsreducerende maatregelen (zoals een greenwall of een grondwal) bij de woningen aan de Tjeukemeerstraat. Dit geldt ook voor de overige woningen in het plangebied. Gerelateerd aan de doelstellingen van het project (verkeersveiligheid en doorstroming) vinden wij de toename van de geluidsbelasting op de woningen aan de Tjeukemeerstraat in relatie tot deze doelstellingen acceptabel.

Wel wordt er zoals in de toelichting van het bestemmingsplan te lezen is een aantal aanvullende 'plus'-maatregelen genomen ter verbetering van de leefbaarheid voor Lemmer (en waar geen wettelijke noodzaak voor bestaat), waaronder ook greenwalls (een greenwall is een begroeibaar scherm) en grondwallen. Ambtelijk is ook met indieners afgesproken dat er een greenwall als 'plus'-maatregel tussen de woningen aan de Tjeukemeerstraat en de N359 wordt gerealiseerd (zoals in bijlage 1 bij het ontwerpbestemmingsplan is aangegeven). Dit wordt ambtshalve in het bestemmingsplan aangepast. De effecten van de 'plus'-maatregelen op de geluidsbelasting zijn in het bestemmingsplan (in bijlage 6: "Akoestisch onderzoek plusmaatregelen") onderzocht en in paragraaf 4.6 van de toelichting beschreven.

Door de verkleining van de afstand van de weg naar de woning ontstaat er een aantasting van de privacy en het woongenot van de indieners, doordat vrachtwagenchauffeurs de tuin in kunnen kijken en de indieners niet meer ongestoord in de tuin kunnen genieten. Het aspect privacy is onvoldoende meegenomen bij de totstandkoming van het bestemmingsplan en men heeft het gevoel dat de gemeente meer waarde hecht aan de belangen van de automobilisten dan de belangen van de omwonenden.

Reactie gemeente

Zoals eerder in de beantwoording bij deze zienswijze is aangegeven, bestaat er op grond van de planologische mogelijkheden van het geldende bestemmingsplan reeds de mogelijkheid om de weg dichter naar de woningen te situeren dan in dit nieuwe bestemmingsplan het geval is.

Als we afgaan op de feitelijke situatie, dan komt de weg wel dichter bij de woningen aan de Tjeukemeerstraat te liggen dan in de huidige feitelijke situatie het geval is. De afstanden variëren in de huidige, feitelijke situatie van 43 meter tot 46 meter, terwijl deze afstand in de beoogde situatie wordt verkleind, variërend van 36 tot 42 meter (berekend tot aan de achtergevel van de woningen). Dit betekent dat er in de nieuwe situatie sprake zal zijn van enige aantasting van de privacy ter plaatse van de woningen aan de Tjeukemeerstraat. Wij kennen hier echter geen doorslaggevend gewicht aan toe. Wij wegen het belang van de verkeersveiligheid en doorstroming op de N359 zwaarder. Daarbij hebben wij ook in aanmerking genomen dat er al enige mate van inkijk is in de tuinen, bijvoorbeeld vanaf de verdieping van de woningen van de burens. In het bestemmingsplan zijn verder vanuit verschillende invalshoeken onderzoeken gedaan, waarin zowel de belangen van automobilisten als de omwonenden vanuit een 'goede ruimtelijke ordening' weloverwogen zijn betrokken.

De indieners hebben voorafgaand aan het ontwerpbestemmingsplan met de provincie om tafel gezeten en afspraken gemaakt en zien in het bestemmingsplan niets terug van deze afspraken. Zo is er bijvoorbeeld een afspraak gemaakt over een afstand van minstens 4,30 meter die gehandhaafd zou worden tussen de erfgrans van het perceel van de indieners en de achtergelegen sloot.

Reactie gemeente

Het bestemmingsplan biedt hiervoor in de bestemming 'Groen' de planologische mogelijkheden. In het Definitief Ontwerp van de N359 is inderdaad een maat van 4,30 meter opgenomen. Dat is ook met de bewoners afgesproken.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen. Wel wordt een greenwall bij de woningen aan de Tjeukemeerstraat als ambtshalve wijziging juridisch mogelijk gemaakt (zie hiervoor hoofdstuk 4 van deze reactienota) .

d. Mevrouw Elsinga

De indiener van de zienswijze maakt bezwaar tegen het plan en constateert ten eerste dat het bestemmingsplan dat ter inzage ligt bij de gemeente afwijkt van hetgeen wat op de gemeentelijke website staat.

Reactie gemeente

Zoals bij de beantwoording van de vorige zienswijze is aangegeven zijn er bij de gemeente geen verschillen ontdekt tussen de versie die bij de gemeente ter inzage heeft gelegen en de versie op de gemeentelijke website. De versie van het bestemmingsplan die op de website www.ruimtelijkeplannen.nl te bezien is, heeft juridische status.

De indiener is daarnaast van mening dat het laatste gedeelte vanaf het stoplicht van het kruispunt van de Brekkenweg-Spaanderbank richting de Sylroede geen toegevoegde waarde heeft door de betere afstemming van de stoplichten.

Reactie gemeente

Zoals bij de beantwoording van de eerder in deze notitie opgenomen zienswijzen is aangegeven, is er meer nodig dan alleen de afstemming van de verkeerslichten bij de Sylroedebrug om de weg verder te verbeteren en veiliger te maken. Het is juist een samenhangend pakket van verschillende maatregelen die de doorstroming en verkeersveiligheid verbeteren. Wij zijn daarom van mening dat de aanpassing van het door de indiener genoemde wegtracé wel degelijk toegevoegde waarde heeft.

De wegverbreding is volgens de indiener geen verbetering. Hier komt veel geluidsoverlast bij kijken en luchtkwaliteit.

Reactie gemeente

Naar de aspecten geluid en luchtkwaliteit is onderzoek gedaan in het bestemmingsplan. Hieruit blijkt dat er voor deze aspecten geen wettelijke belemmeringen ontstaan.

Doordat de weg dichterbij de woning van de indiener wordt gesitueerd, ontstaat er meer trillings- en geluidsoverlast en neemt de privacy van de aanliggende woningen en tuinen af. Vanaf de weg kan direct in iedere tuin of woning worden gekeken. Voor het waarborgen van de privacy is volgens de indieners een geluidwal nodig met een minimale hoogte van 2 meter.

Reactie gemeente

Zoals bij de beantwoording van de vorige zienswijze is aangegeven, worden er ten aanzien van eventuele trillingen ten opzichte van de huidige situatie geen extra belemmeringen verwacht en is er vanuit de wetgeving geen noodzaak tot de aanleg van een geluidwal/grondwal/greenwall. Ook ten aanzien van de privacy geldt dat de weg op grond van de geldende planologische mogelijkheden reeds dicht naar de woningen kan worden gerealiseerd. Wat de feitelijke situatie betreft in relatie tot de beoogde situatie, geven wij in dit geval prioriteit aan de hoofddoelstellingen van het project, te weten verkeersveiligheid, leefbaarheid en doorstroming.

Wel wordt zoals bij de beantwoording van de vorige zienswijze is aangegeven een greenwall als 'plus'-maatregel in het bestemmingsplan ambtshalve mogelijk gemaakt.

Achter de tuinen van de woningen (aan de Tjeukemeerstraat) is een groene strook van 4,5 meter beloofd en tevens dat het water niet direct aan de achtertuin zal grenzen. Indien het laatste het geval is, zijn bewoners niet meer in de gelegenheid om achterom naar de woningen te kunnen waardoor het woongenot nog meer afneemt.

Reactie gemeente

Tussen de achtertuinen en de sloot komt, zoals bij de beantwoording van de vorige zienswijze is aangegeven, een groenstrook van 4,30 meter (en dus niet een van 4,5 meter). Het bestemmingsplan biedt hiervoor de planologische mogelijkheden. Deze strook kunnen de bewoners gebruiken om achterom bij de woningen te komen. Daarnaast wordt deze groenstrook gebruikt voor het onderhoud van de sloot.

Door het kijken naar het water is er minder oplettendheid voor het versmallen van het wegdek naar de brug toe en is de veiligheid van de automobilist niet gewaarborgd. Door de open opstelling is de veiligheid voor mensen/toeristen (die gebruik zullen maken van het wegdek) en spelende kinderen tevens niet gegarandeerd.

Reactie gemeente

De beoogde aanpassing is juist bedoeld om de doorstroming en de verkeersveiligheid te vergroten. Wij zien niet in dat automobilisten minder oplettend zullen zijn bij de versmalling van het wegdek naar de brug toe. Dit geldt ook voor de veiligheid voor mensen/toeristen en spelende kinderen.

Bij regenachtige dagen zijn de tuinen aan de achterzijde van de Tjeukermeerstraat drassig. Als de sloot wordt verbreed en dichterbij de woningen komt, neemt het grondwaterpeil niet af en blijft de overvloedige afwatering in de tuinen een probleem.

Reactie gemeente

Het is inderdaad de bedoeling dat de sloot dichterbij de tuinen komt te liggen, maar het is niet de bedoeling dat de sloot wordt verbreed. De nieuwe ligging van de sloot (waar het bestemmingsplan de planologische mogelijkheden voor biedt) heeft echter geen invloed op de afwatering van de tuinen. Bovendien is het bestemmingsplan ook niet bedoeld om eventuele problemen met de drassigheid te verbeteren.

Ten aanzien van de bodem constateren de indieners dat er meer trillingen ontstaan doordat de weg dichterbij de woningen toe komt. Dit gaat ten koste van het woongenot en de waarde van de woning.

Reactie gemeente

Zoals wij hiervoor al hebben aangegeven leidt de beoogde reconstructie van de weg niet tot meer trillingen ten opzichte van de huidige situatie. Van een toename van trillingen die ten koste zal gaan van het woongenot en de waarde van de woning zal dan ook geen sprake zijn.

Wat betreft geluid, is volgens de indieners onvoldoende rekening gehouden met stilstaand, invoegend en optrekkend verkeer en muziekinstallaties van auto's. Een normaal doorrijdend voertuig veroorzaakt minder geluidsoverlast dan een stilstaand en optrekkend voertuig.

Reactie gemeente

Zoals ook bij de beantwoording van een vorige zienswijze is aangegeven, zijn de akoestische onderzoeken opgesteld op basis van de wettelijk bepaalde rekenmethoden. Hierin is onder andere aan de hand van de verkeersintensiteiten en de verdeling daarvan naar voertuigsoort en dagdeel rekening gehouden met de wegomstandigheden die het doorrijden, stilstaan en optrekken van verkeer bepalen.

Door de hiervoor genoemde aspecten ontstaan er ook meer uitlaatgassen en andere dampen. Doordat de weg dichterbij de woningen wordt gesitueerd, hebben de bewoners hier meer last van. Ook dit gaat weer ten koste van de gezondheid en het woongenot.

Reactie gemeente

Uit het bestemmingsplan blijkt dat er ten aanzien van de luchtkwaliteit geen belemmeringen zijn/ontstaan, voor zowel de huidige als de toekomstige situatie. De verkeersintensiteit over de weg neemt ten opzichte van een autonome situatie (een situatie waarin er geen veranderingen aan het wegtracé worden gerealiseerd maar wel rekening wordt gehouden met de jaarlijkse toename van het verkeer) namelijk door de reconstructie van de N359 zoals in het bestemmingsplan mogelijk is gemaakt niet toe.

De plannen om de sloot dichtert tegen de aanliggende tuinen van de Tjeukemeerstraat aan te leggen zijn niet mogelijk omdat hier een netwerkkabel ligt die heel Gaasterlân voorziet.

Reactie gemeente

In het ontwerp is rekening gehouden met deze, en andere ondergrondse kabels en leidingen. De genoemde kabel kan worden ingepast.

De bewoners aan de Tjeukemeerstraat hebben geen contact gehad met de klankbordgroep en zijn niet over de nieuwe plannen geïnformeerd of hierbij betrokken. Tijdens een presentatie in het Bakken is hen verteld dat 1% erop achteruit gaat en dit betreft de inwoners van de Tjeukemeerstraat. In de gesprekken die daarna met de bewoners zijn gevoerd is toegegeven dat het niet de bedoeling is geweest om de bewoners aan de Tjeukemeerstraat buiten de klankbordgroep en de overlegmomenten te houden. De bewoners voelen zich daarom gedupeerd en niet serieus genomen. Dit wordt versterkt omdat de opties die in eerdere gesprekken zijn genoemd niet zijn meegenomen in het bestemmingsplan.

Reactie gemeente

In de vier gesprekken die met de bewoners zijn geweest tussen april en juli 2016 is aangegeven dat de provincie alléén georganiseerde bewonersgroepen heeft benaderd om deel te nemen aan de klankbordgroepen. Dit om te voorkomen dat bewoners alléén of vooral oog hebben voor hun persoonlijke belang. De bewoners van de Tjeukemeerstraat waren niet verenigd. Het is geen bewuste keuze geweest om de bewoners van de Tjeukemeerstraat niet te betrekken. Ondanks dat de bewoners van de Tjeukemeerstraat niet als georganiseerde bewonersgroep hebben deelgenomen aan de klankbordgroepsgesprekken, zijn de belangen van de bewoners wel degelijk op een serieuze manier betrokken bij de totstandkoming van het bestemmingsplan.

De indiener vraagt zich af hoe het zit met de waardedaling van de woningen en een eventuele compensatie en schadevergoeding.

Reactie gemeente

Indien de inspreker van mening is dat er sprake is van waardedaling van de woning, dan bestaat op grond van afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een mogelijkheid voor eventuele vergoeding van planschade. Voordat hiervoor gebruik van kan worden gemaakt, dient eerst het bestemmingsplan onherroepelijk te zijn. Op dat moment kan een verzoek worden ingediend en zal daarover -op basis van een onafhankelijk advies- door het college een besluit worden genomen. Overigens zijn er zoals eerder in deze nota is aangegeven in het geldende bestemmingsplan al mogelijkheden om de weg dichtert naar de woningen toe te situeren.

Concluderend stelt de indiener dat het belang van het verkeer zwaarder telt dan het woongenot van de bewoners. Zij zijn daarnaast van mening dat het in stand houden van de huidige situatie voldoet en dat alleen een verbreding van de brug of de aanleg van een aquaduct (dat de voorkeur heeft van de bewoners) een oplossing is.

Reactie gemeente

Wij zijn van mening dat zowel de belangen van het verkeer als (het woongenot van) de bewoners weloverwogen zijn meegenomen bij de totstandkoming van het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan is juist bedoeld om een planologisch basis te bieden voor het oplossen van de huidige knelpunten op het tracé. Het in stand houden van de huidige situatie is daarom geen optie. Door de betere doorstroming, leefbaarheid en verkeersveiligheid neemt het woongenot ten opzichte van de huidige situatie juist ook toe. In een zorgvuldig proces (de variantenstudie) is ook de mogelijkheid van een aquaduct onderzocht, maar is uiteindelijk gekozen voor de Basisvariant met wegverbetering door middel van het optimaliseren van de bestaande infrastructuur en een 'plus' met een aantal aanvullende maatregelen ter verbetering van de leefbaarheid. Dit is een bestuurlijke keuze waar de overheid een beleidsvrijheid in kent. De optie voor de verbreding van de brug is niet onderzocht omdat de knelpunten voortkomen uit het open en dichtgaan van de brug. Een verbreding van de brug is hier geen oplossing voor.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen. Wel wordt een greenwall bij de woningen aan de Tjeukemeerstraat als ambtshalve wijziging juridisch mogelijk gemaakt (zie hiervoor hoofdstuk 4 van deze reactienota) .

e. Bewoners Tjeukemeerstraat 3, 5, 7 en 13 (J. Elsinga, G.J. de Bruin, G. Oostdijk, R. Jongsma)

De indieners (bewoners aan de Tjeukemeerstraat) van de zienswijze maken bezwaar tegen de aanleg van een extra rijstrook tussen de Zijlroedebrug en de kruising Brekkenweg-Spaanderbank. De weg komt hierdoor dicht bij de tuinen. De indieners hebben twijfels over het beoogde effect van deze extra rijstrook op de doorstroming van het verkeer en vragen zich af wat het concrete tijdsvoordeel van de A6 is voor dit specifieke traject. Zij maken uit het rapport van de Antea Group op dat het tijdsvoordeel van het gehele traject door Lemmer ten opzichte van de huidige variant 1 tot 8 minuten bedraagt. De indieners twijfelen of dit tijdsvoordeel opweegt tegen de nadelen (geluid, stank, fijnstof en inbreuk op de privacy) die de direct omwonenden ondervinden van de extra rijstrook. Zij zijn er niet van overtuigd dat het niet aanleggen van rijstrook een zodanige invloed heeft op het totale plan, dat het totaalplan daardoor aan kracht verliest.

Reactie gemeente

Zoals bij de eerder in deze notitie beantwoorde zienswijzen is aangegeven is een samenhangend pakket van verschillende maatregelen nodig die de doorstroming, de leefbaarheid en verkeersveiligheid van de N359 verbeteren. De noodzaak van de maatregelen op het door de indieners genoemde tracé is eveneens hiervoor beschreven. Ten aanzien van de door de indieners genoemde nadelen blijkt zoals eerder genoemd uit de verschillende onderzoeken die voor het bestemmingsplan zijn uitgevoerd dat er geen belemmeringen ontstaan. De tijdswinst op het traject neemt toe als de drukte op de weg toeneemt. Dit wil zeggen dat er in pieksituaties sprake is van een

tijdswinst van 8 minuten, en dat er in dalsituaties (wanneer er ten aanzien van de doorstroming dus geen knelpunten zijn) sprake is van een tijdswinst van 1 minuut. Tussen een dal- en pieksituatie varieert de tijdswinst tussen de 1 en de 8 minuten. Deze tijdswinst is naast het verkeersveiliger maken van de weg een van de doelstellingen van het project.

De indieners merken op dat de geluidsberekeningen zijn opgesteld op basis van doorstromend verkeer terwijl er in de zomermaanden juist veel sprake is van stilstaand verkeer, die meer geluids- en stankoverlast veroorzaken.

Reactie gemeente

Zoals ook bij de beantwoording van een vorige zienswijze is aangegeven, zijn de akoestische onderzoeken opgesteld op basis van de wettelijk bepaalde rekenmethoden waarin de karakteristieken van het verkeer zijn meegenomen. De effecten van stilstaand verkeer zijn daar onderdeel van.

Tenslotte merken de indieners op dat de echte problemen voor de doorstroming slechts enkele dagen per jaar in de zomermaanden plaatsvinden.

Reactie gemeente

De grootste doorstromingsproblemen zijn gerelateerd aan het toeristenseizoen (de piekmomenten). De N359 heeft een belangrijke stroomfunctie en zorgt voor de ontsluiting van zuid-west Fryslân. Ook op reguliere (spits)momenten zorgen de maatregelen voor een betere doorstroming. Dus ook buiten de zomermaanden is er (met name in de spitsen) sprake van een verbeterde doorstroming.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

4. Ambtshalve wijzigingen

In bijlage 1 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is te zien dat tussen de woningen aan de Tjeukemeerstraat en de N359 een greenwall is geprojecteerd. Deze is echter in het ontwerpbestemmingsplan niet voorzien van een juridische regeling, terwijl dit vanuit de 'plus-maatregelen' van het project wel wenselijk is. Om deze reden wordt dit als ambtshalve wijziging in het bestemmingsplan aangepast. Hierbij kiezen wij er voor om bij de greenwalls onderscheid te maken tussen greenwalls met een hoogte van 2,00 meter en greenwalls met een hoogte van 1,50 meter. Een hoogte van 2,00 meter is hierbij de standaard. In verband met het noodzakelijke zicht en de verkeersveiligheid, wordt voor de beoogde greenwall langs het van Rijgersmapark, de jachthaven en de wijk Zijlroede vastgehouden aan een maximale hoogte van 1,50 meter. Verder is er ook in artikel 4.3 van de regels een afwijkmogelijkheid opgenomen om onder voorwaarden nieuwe greenwalls te realiseren tot maximaal 2,00 meter hoogte.

Conclusie

Op de verbeelding vindt de volgende ambtshalve wijziging plaats. Voor de greenwalls wordt onderscheid gemaakt tussen greenwalls die maximaal 1,50 meter hoog kunnen worden en greenwalls die maximaal 2,00 meter hoog kunnen worden door middel van de aanduidingen 'specifieke bouwaanduiding – greenwall 1' respectievelijk 'specifieke bouwaanduiding – greenwall 2'.

De aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – greenwall 2' wordt alleen angebracht tussen de woningen aan de Tjeukemeerstraat en de N359. Deze wijzigingen zijn hierna weergegeven.



In artikel 4 van de regels vinden de volgende ambtshalve wijzigingen plaats:

- artikel 4.1 onder j wordt gewijzigd van 'greenwalls, ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding - greenwall'' naar 'greenwalls, ter plaatse van de aanduidingen 'specifieke bouwaanduiding – greenwall 1' en 'specifieke bouwaanduiding – greenwall 2''
- artikel 4.2.2 onder b wordt gewijzigd van 'de bouwhoogte van greenwalls zal ten hoogste 1,50 m bedragen' naar 'de bouwhoogte van greenwalls zal ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – greenwall 1' ten hoogste 1,50 m bedragen'
- na artikel 4.2.2 onder b wordt een nieuw artikel 4.2.2 onder c toegevoegd dat als volgt komt te luiden: 'de bouwhoogte van greenwalls zal ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – greenwall 2' ten hoogste 2,00 m bedragen'
- artikel 4.2.2 onder c uit het ontwerpbestemmingsplan wordt vernummerd naar artikel 4.2.2 onder d

Toelichting

Voor zover nodig wordt de toelichting op de in deze nota genoemde wijzigingen aangepast. Verder wordt er nog een aantal (ondergeschikte) tekstuele correcties aangebracht in de toelichting.

=====

Bijlagen: Ingekomen zienswijzen,
 Trillingsonderzoek

GEMEENTE	
De Fryske Marren	
Ontv.	22 AUG. 2016
Nr.	

Postbus 718, 6800 AS Arnhem, Nederland
Gemeente De Fryske Marren
T.a.v. de gemeenteraad
Postbus 101
8500 AC JOURE

DATUM	19 augustus 2016
ONZE REFERENTIE	GSN-REM 16-2647
BEHANDELD DOOR	Marja ter Maat
TELEFOON DIRECT	026 373 11 79
E-MAIL	Marja.ter.Maat@tennet.eu

BETREFT zienswijze ontwerpbestemmingsplan Lemmer - Reconstructie N359

Geachte leden van de raad,

Onlangs is via de Staatscourant bekend gemaakt dat het bovengenoemde bestemmingsplan ter inzage ligt. Van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen maakt TenneT TSO B.V. bij deze gebruik.

Binnen de grenzen van het nu ter inzage liggende bestemmingsplan bevindt zich de 110.000 Volt hoogspanningsverbinding Luttelgeest Kalenbergerweg – Lemmer met een bijbehorende belemmerde strook van in totaal 50 meter (25 meter ter weerszijden van het hart).

Op de verbeelding is een belemmerde strook aangegeven van 60 meter. Wij verzoeken u om dit aan te passen naar 50 meter.

Voor eigenaren van hoogspanningsinfrastructuur zoals TenneT, is het van groot belang om de leveringszekerheid van elektriciteit te kunnen garanderen. Bij de Elektriciteitswet 1998 (de "E-wet") is TenneT aangewezen als beheerder van het landelijk hoogspanningsnet. Zij is daarmee verantwoordelijk voor een ongestoorde werking van dit net. Een zeer belangrijke kerntaak van TenneT is dan ook het optimaal beheren, onderhouden en veiligstellen van nieuw te realiseren en gerealiseerde assets ten behoeve van een ongestoorde ligging daarvan gedurende de gehele levensfase. Uitgangspunt is dat deze vitale en zware infrastructuur een gepaste bescherming kent, verankerd in een duurzaam liggingsregime. De aanwezigheid van deze hoogspanningsverbinding kan beperkingen opleveren voor het gebruik van de gronden. Hierbij zijn onder meer aspecten aan de orde waaronder de veiligheid van personen en goederen, de aan te houden veiligheidsafstanden, de bereikbaarheid van de hoogspanningsverbindingen en de benodigde ruimte voor het uitvoeren van onderhouds- en herstelwerkzaamheden. Daarom zijn o.a. werkzaamheden binnen de belemmerde strook van een hoogspanningsverbinding onderhevig aan schriftelijke goedkeuring van TenneT.

In het plan onder artikel 7 staan de regels voor de dubbelbestemming leiding – hoogspanningsverbinding weergegeven en deze geven mij aanleiding voor het indienen van een zienswijze.

Opname voorrangsregeling

Bij meervoudige of dubbelbestemmingen op dezelfde locatie is het noodzakelijk om een voorrangsregeling toe te passen om strijdigheid in bepalingen te voorkomen. Wij verzoeken u om de volgende tekst toe te voegen aan dit artikel:

"In geval van strijdigheid van bepalingen gaan de regels van dit artikel vóór de bepalingen die ingevolge andere artikelen op de desbetreffende gronden van toepassing zijn".

In artikel **7.2.3 onder a** verzoeken wij om de hoogte van de masten te wijzigen naar 33 meter, omdat in de bestaande situatie de mast die zich dicht bij het plan bevindt al 33 meter hoog is. Daarentegen bevindt zich binnen de grenzen van dit plan geen masten en zou dit lid kunnen vervallen.

In artikel **7.2.3 onder b** verzoeken wij om de bouwhoogte te wijzigen in 2 meter. Uitgangspunt bij het bouwen van een hoogspanningsverbinding is een veilige werkhoogte van maximaal 4,00 meter. Wanneer een bouwwerk een maximale hoogte heeft van 2,00 meter en betreedbaar is, dan kan 4,00 meter hoogte worden bereikt. Dit is inclusief een persoon boven op het bouwwerk. Hierdoor is gegarandeerd dat men niet de maximale vrije werkhoogte van 4,00 meter overschrijdt. Dit is de reden waarom TenneT maximaal 2,00 meter aangeeft.

In artikel **7.3.1 onder a** verzoeken wij u om het woord 'schriftelijk' toe te voegen, omdat TenneT altijd schriftelijk advies afgeeft en nooit mondeling.

Opname omgevingsvergunning

Wij willen u verzoeken om een omgevingsvergunning op te nemen in de regels. In verband met de geldende beperkingen binnen de belemmerde strook is het noodzakelijk dat een overlegsituatie tot stand wordt gebracht tussen opdrachtgevers en/of uitvoerders van werken of werkzaamheden om hun plannen op toelaatbaarheid te toetsen. Werken of werkzaamheden onder of in de nabijheid van de hoogspanningsverbinding kan de leveringszekerheid in gevaar brengen. Bijvoorbeeld bij grondbewerkingen of bij het aanleggen van vijvers e.d. kan dit gevolgen hebben voor de stabiliteit van de masten. Bij bouwwerkzaamheden worden grote(re) machines ingezet en deze kunnen dan de draden raken wanneer ze hier niet op letten. Ook het opstellen van kranen kan ernstige gevolgen hebben en dat willen wij als netbeheerder graag voorkomen. Ook het opslaan van (brandbare) goederen onder de verbinding is niet toegestaan. Om de kans hierop zoveel mogelijk te reduceren acht TenneT het noodzakelijk dat, naast de privaatrechtelijke bescherming, ook een publiekrechtelijke bescherming wordt verkregen. Wij verzoeken om onderstaande regels op te nemen in het plan.

Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

1. Het is verboden om zonder omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden de volgende activiteiten uit te voeren, zulks ongeacht het bepaalde in de regels bij de andere op deze gronden van toepassing zijnde bestemmingen:
 - a. het aanbrengen en/of rooien van hoogopgaande beplanting en bomen;
 - b. het aanleggen van wegen of paden en het aanbrengen van andere oppervlakteverhardingen;
 - c. het indrijven van voorwerpen in de bodem;

- d. het uitvoeren van grondbewerkingen, waartoe worden gerekend afgraven, woelen, mengen, diepploegen, egaliseren, ontginnen, ophogen en aanleggen van drainage;
- e. het aanleggen, vergraven, verruimen of dempen van sloten, vijvers en andere wateren;
- f. het permanent opslaan van goederen of het tijdelijk opslaan van (zeer) brandbare goederen.

Uitzondering van de vergunningplicht

Het in lid 1. vervatte verbod is niet van toepassing op een werk, geen bouwwerk zijnde en/of werkzaamheden:

- a. die reeds in uitvoering zijn bij het van kracht worden van het plan;
- b. die het normale onderhoud ten aanzien van de verbinding en belemmerde strook of ten aanzien van de functies van de andere voorkomende bestemming(en) betreffen;
- c. die verband houden met de aanleg of instandhouding van de betreffende hoogspanningsverbinding.

Voorwaarden vergunningverlening

Een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken of werkzaamheden kan worden verleend na voorafgaand schriftelijk positief advies van de betreffende leidingbeheerder en mits geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het veilig en doelmatig functioneren van de hoogspanningsverbinding.

Voorts verzoeken wij u om TenneT TSO B.V. binnen uw gemeente op te nemen in de procedure van vooroverleg, zoals bedoeld in ex artikel 3.1.1 van het Bro, zodat wij vroegtijdig betrokken worden bij ingrijpende plannen.

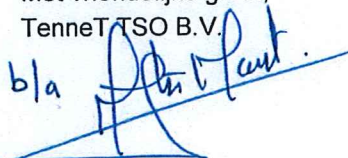
Overige informatie

Mocht u vragen hebben naar aanleiding van deze brief of nadere uitleg willen hebben, dan kunt u contact opnemen met mevrouw M. ter Maat.

Eventuele correspondentie (met vermelding van onze referentie) kunt u richten aan mevrouw M. ter Maat van onze vennootschap.

Vertrouwend u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd,

Met vriendelijke groet,
TenneT TSO B.V.

b/a 

Cees de Jong
Manager Real Estate Management

Gemeenteraad DFM

Ontwerp bestemmingsplan Lemmer – Reconstructie N 359
1 – 8 – 2016

GEMEENTE	
De Fryske Marren	
Ontv.	- 4 AUG. 2016
Nr.	1940.

zienswijze
orb.
keuze
giffre

Als gebruiker van de N359 [ik ben een van de vele melkrijders , die dag en nacht , 365 dagen in het jaar melk brengt naar de fabriek in Workum] heb ik een zienswijze over uw plannen met de N359 . Nu de stoplichten bij de sylroede brug goed afgesteld staan , is een aanpassing bijna niet meer nodig . Het is soms wel jammer dat bij regenachtig weer de fietsers bij dit stoplicht lang moeten wachten , maar dat verandert na uw reconstructie ook niet . Misschien een fiets tunnel .

Mijn grootste bezwaar is de rotonde bij de afslag van ,de Brekkenpolder . Er is over de gehele dag/nacht genomen zo weinig kruisverkeer dat , dat het vele afremmen en weer optrekken niet rechtvaardigt . Je komt met je 50 ton van de Margriet brug af rollen , en tijdens deze afdaling moet je volop in de rem om met 20 km/u de rotonde te nemen . [ook s' nachts en in de winter , als er geen kruisverkeer is] . Andersom is het net zo , met het , nieuwe rijden , hebben we geleerd dat uitrollen veel brandstof bespaard , en we bijna zonder energie , boven op de Margriet brug kunnen komen . Straks moeten we onderaan de brug oprit afremmen naar 20 km/u , om daar na vol gas moeten geven om de 50 ton zien boven te krijgen . Als er een , milieu effect reportage , wordt gemaakt voor de aanleg van deze rotonde , dan komt het vanzelf ter sprake .

Jacob de Boer commissiepolle 1 8537 sj Echten tel 06-23063925
riekjedeboer@hotmail.com

Jacob de Boer

GEMEENTE	
De Fryske Marren	
Ontv.	- 9 SEP. 2016
Nr.	

Zienswijze
ontv.
kopie
griffie



Goed voor elkaar

Aangetekend

De Fryske Marren
t.a.v. de Gemeenteraad
Postbus 101
8500 AC JOURE

Ons kenmerk 2016020353-01

Uw kenmerk

Behandeld mr. C.H. Verweij

Doorkiesnummer +31 (0)20 716 7371

Faxnummer +31 (0)20 716 7370

E-mail Verweij@legalmatters.com

Onderwerp: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Lemmer – Reconstructie N359

Amsterdam, 7 september 2016

Geachte heer, mevrouw,

Tot mij heeft zich gewend de familie Hoekstra wonende te (8531 RK) Lemmer aan de Tjeukermeerstraat 1 (hierna: cliënten) met het verzoek hun belangen te behartigen in verband met het volgende.

Feiten

Op 29 juli jl. heeft u het ontwerpbestemmingsplan Lemmer – Reconstructie N359 ter inzage gelegd. Dit bestemmingsplan beoogt een wegverbetering van het wegracé van de N359 te Lemmer met als doel het verbeteren van de veiligheid, bereikbaarheid, doorstroming en leefbaarheid. Cliënten zijn woonachtig op een perceel dat is gelegen vlak achter de N359. Reconstructie van de weg op de in het bestemmingsplan voorgestelde wijze heeft voor cliënten verstrekken gevolgen. Cliënten kunnen zich met de inhoud van het bestemmingsplan dan ook geenszins verenigen. Reden waarom zij hiertegen opkomen bij voorliggende zienswijze.

Standpunt cliënten

Visuele weergave ontwerpbestemmingsplan

Vooropgesteld dient te worden dat er een verschil bestaat tussen de verschillende visuele weergaven van het de grens van het bestemmingsplan. In de versie die is in te zien op internet (via www.ruimtelijkeplannen.nl) loopt de grens van het bestemmingsplan door het perceel van cliënten. In de versie die cliënten hebben kunnen inzien op het gemeentehuis is de grens tussen het perceel van cliënten en het ontwerpbestemmingsplan wel correct weergegeven. Namens cliënten benadruk ik dat de online versie van het ontwerpbestemmingsplan de grenzen van het plan onjuist weergeeft. Tevens verzoek ik u namens cliënten om schriftelijk te bevestigen dat de grens van het ontwerpbestemmingsplan tot de erfgrans van het perceel van cliënten loopt.



Goed voor elkaar

2 van 5

Toegevoegde waarde reconstructie

Op basis van de nieuwe plannen constateren cliënten dat de N359 vanaf de brug over de Zijlroede tot na de kruising ter hoogte van de Slotermeerstraat wordt verbreedt van twee naar vier rijstroken. De brug zelf wordt niet verbreedt en na voornoemde kruising gaat de N359 ook weer over in twee rijstroken. De toegevoegde waarde van deze extra rijstroken over deze lengte is cliënten in het geheel niet duidelijk. Deze verbreding van de N359 loopt precies achter het perceel van cliënten. Een belangrijke reden waarom cliënten zich met de inhoud van het ontwerpbestemmingsplan niet kunnen verenigen.

Volgens cliënten zal het toevoegen van een derde rijstrook over deze lengte uitsluitend tot gevolg hebben dat er voor de stoplichten bij de kruising ter hoogte van de Slotermeerstraat/Tjeukermeerstraat meer auto's zullen staan. Bovendien is aannemelijk dat er door het ritsen van vier naar twee rijstroken achter de woning van cliënt files zullen ontstaan. Een verslechtering van de doorstroom van verkeer ligt hiermee voor de hand.

Ook de reden van de verbreding van de N359 naar vier rijbanen op het gedeelte tussen de Zijlroedebrug en de Brekkenweg is voor cliënten onduidelijk. Deze verbreding levert voor weggebruikers immers geen tijdswinst op. Bovendien is de N359 op het overgrote gedeelte voorzien van twee rijbanen.

Voor cliënten betekent de verbreding van de N359 dat de afstand tussen het perceel van cliënten en de weg met 7 meter verkleind wordt. Voor cliënten heeft dit zeer verstrekende en ongewenste gevolgen. Doordat de afstand tussen de woning van cliënten en de weg kleiner wordt zullen cliënten meer overlast ondervinden van geluid van de voorbij rijdende en optrekkende auto's en ander verkeer. Dit heeft derhalve ook een toename van overlast van roet, fijnstof en stank in hun woning en aangrenzende tuin tot gevolg. Door de aanpassingen aan de weg vrezen cliënten bovendien dat de doorstroming door Lemmer niet verbeterd wordt en dat daarmee het doel van de reconstructie niet wordt bereikt. Indien na reconstructie blijkt dat de doelstelling niet behaald wordt is echter de verkleining van de afstand tussen het perceel van cliënten en de N359 onomkeerbaar.

Ten aanzien van de reconstructie van de N359 wensen cliënten voorts het volgende op te merken. Volgens cliënten worden de aanrijtijden van hulpdiensten zoals ambulance, politie en brandweer vergroot. Door het plaatsen van een groenstrook tussen de verschillende weggedeelten is het niet mogelijk om in te halen of – indien nodig – aan de kant te gaan. In deze regio komt het regelmatig voor dat er landbouwverkeer of een oplegger met bijvoorbeeld een boot de doorstroom van verkeer belemmert. Landbouwvoertuigen kunnen dan vanwege hun gewicht geen gebruik maken van de groenstrook om plaats te maken voor hulpdiensten. In de oude situatie – en de afwezigheid van de groenstrook – is van dit probleem geen sprake.

Tot slot wensen cliënten ten aanzien van dit punt nog het volgende op te merken. Bij Woudsend wordt het verkeer via Balk naar de A6 geleid. Dit betekent dat er extra verkeer op de N359 terecht komt. Bovendien constateren cliënten dat er door deze wijziging meer zwaar verkeer van deze route gebruik maakt. Voor cliënten is geheel onduidelijk waarom dit verkeer niet over de Straatweg via Spannenburg wordt geleid. Op die manier ontstaat ook een goede verbinding met de A6 richting Amsterdam. Bovendien wordt daarmee extra en onnodig gebruik van de N359 voorkomen. Ook op deze wijze kan volgens cliënten de doorstroom van de N359 zonder ingrijpende gevolgen verbeterd worden.



Goed voor elkaar

3 van 5

(Geluids)overlast

In de toelichting bij het bestemmingsplan is beschreven dat een globaal onderzoek en een nader akoestisch onderzoek zijn uitgevoerd om de effecten van de reconstructie inzichtelijk te maken. Ten aanzien van het uitgevoerde akoestisch onderzoek wensen cliënten op te merken dat de geluidsberekeningen slechts theoretisch zijn en alleen zijn gebaseerd op rijdend verkeer. Optrekkend en stilstaand verkeer is niet in de berekeningen meegenomen. Dit terwijl optrekken verkeer veelal meer geluid produceert dan rijdend verkeer.

Ten aanzien van het uitgevoerde akoestisch onderzoek wensen cliënten voorts het volgende op te merken. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de piekbelasting op de achtergevel 60 Db is. De bovenverdieping van de woning van cliënten krijgt, ondanks een aantal te nemen maatregelen, volgens het onderzoek een te hoog aantal Db te verwerken. Cliënten stellen zich dan ook op het standpunt dat de uitkomsten van het akoestisch onderzoek onvoldoende in het ontwerpbestemmingsplan zijn meegenomen. Gezien het voorgaande hebben cliënten de gegronde vrees dat de geluidsoverlast door reconstructie van de N359 zal toenemen.

In het kader van de te verwachten toename van geluidsoverlast wensen cliënten voorts het volgende op te merken. In 2006 - 2007 hebben cliënten ervoor gekozen om hun woning te verbouwen. Een uitbouw van de achtergevel van de woning was onderdeel van deze verbouwing. Als gevolg van de uitbouw kwam de woning van cliënten 25 centimeter dicht bij de N359 te liggen. Cliënten werden daardoor door de gemeente gemaand om in de uitbouw speciaal glas te gebruiken. Dit was een voorwaarde voor goedkeuring van de door cliënten gewenste verbouwing. Bovendien werden cliënten gehouden om een akoestisch rapport te laten opstellen. Het gebruik van speciaal glas in de gevel en het laten uitvoeren van een akoestisch onderzoek zijn voor cliënten een grote kostenpost geweest. Ondanks de destijds genomen maatregelen voelen cliënten bij het passeren van een vrachtauto over de N359 trillingen in hun woning. Wanneer de weg nog eens 7 meter dicht tegen het perceel van cliënten komt te liggen zal deze overlast aanmerkelijk toenemen. Cliënten stellen zich op het standpunt dat onvoldoende onderzoek is gedaan naar overlast in de vorm van trillingen en de mogelijke gevolgen voor de woning en leefomgeving van cliënten en andere omwonenden. Voor zover cliënten van de reconstructie van de N359 en de gevolgen daarvan schade zullen ondervinden, behouden zij zich het recht voor om aanspraak te maken op planschade.

Tot slot wensen cliënten ten aanzien van dit punt nog het volgende op te merken. Zoals in de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan is aangegeven worden er op sommige locaties langs de N359 zogenaamde greenwalls en/of grondwallen aangebracht. Uit de verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan blijkt dat achter de woning van cliënten (vooralsnog) geen greenwall of grondwal geplaatst zal worden. Cliënten verbazen zich hier enorm over en kunnen zich met dit besluit niet verenigen. Uit de verbeelding blijkt namelijk dat wel greenwalls zullen worden aangebracht in de bocht van de N359 ter hoogte van de Aldebaran en langs de N359 ter hoogte van de woningen gelegen aan de Wageman en de Orion. Op deze plaatsen, waar greenwalls zullen worden aangebracht, is de afstand van de woningen tot de weg veel groter dan dat voor de woning van cliënten het geval is. Bovendien bestaat de N359 ter hoogte van de Wageman en de Orion weer uit twee rijstroken. Het is cliënten geheel onduidelijk waarom geen geluidswallen achter hun woning worden geplaatst terwijl de gegronde verwachting bestaat dat de (geluids)overlast het grootst zal zijn ter hoogte van de Tjeukermeerstraat. Ook uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de toename van geluidsbelasting ter hoogte van de Tjeukermeerstraat het grootst zal zijn.



Goed voor elkaar

4 van 5

Gezien het voorgaande stellen cliënten zich op het standpunt dat hun belangen onvoldoende zijn meegewogen bij de totstandkoming van het ontwerpbestemmingsplan.

Woongenot en privacy

Door de verkleinde afstand van de weg tot het perceel van cliënten ontstaat eveneens een aantasting van de privacy van cliënten. Hoge vrachtwagens die over de N359 rijden kunnen makkelijk bij cliënten in de tuin kijken. Cliënten kunnen daardoor niet meer ongestoord van hun tuin gebruik maken. Hiermee wordt niet alleen de privacy, maar ook het woongenot van cliënten aangetast. Cliënten kunnen zich hiermee niet verenigen en achten hun belangen ook op dat punt onvoldoende meegewogen bij de totstandkoming van het ontwerpbestemmingsplan. Cliënten krijgen kortom het gevoel dat de gemeente meer waarde hecht aan het belang van de automobilist dan aan het belang van omwonenden.

Tot slot wensen cliënten hierover nog op te merken dat zij voorafgaand aan het ontwerpbestemmingsplan meermaals met de Provincie om de tafel hebben gezeten. Andere bewoners uit de wijk zijn daar ook bij aanwezig geweest. Een van de in voornoemd overleg gemaakte afspraken is bijvoorbeeld dat er een afstand van minstens 4,30 meter gehandhaafd zou worden tussen de erfgrans van het perceel van cliënten en de achter gelegen sloot. Volledigheidshalve wijs ik u op bijgevoegde visuele weergave van deze afspraken (**bijlage 1**). De in dit overleg tussen partijen gemaakte afspraken zien cliënten in het geheel niet in het ontwerpbestemmingsplan terug. Cliënten verzoeken u derhalve om de gemaakte afspraken na te komen.

Conclusie

Samenvattend stellen cliënten zich op het standpunt dat aan het ontwerpbestemmingsplan geen deugdelijke belangenafweging ten grondslag ligt. Voorts stellen zij zich op het standpunt dat in het ontwerpbestemmingsplan ten onrechte geen geluidswal of greenwall wordt geplaatst tussen de N359 en de woningen aan de Tjeukermeerstraat. Gezien het voorgaande verzoek ik u namens cliënten de bovenbeschreven belangen zorgvuldig af te wegen en het ontwerpbestemmingsplan niet in stand te laten.

Voor zover het ontwerpbestemmingsplan wel van kracht blijft verzoek ik u namens cliënten om het ontwerpbestemmingsplan zodanig te wijzigen dat een geluidswal of andere vorm van geluidsbescherming tussen het perceel van cliënten en de N359 mogelijk wordt gemaakt.

Cliënten verzoeken om een vergoeding van de reeds gemaakte en nog te maken kosten overeenkomstig het bepaalde in de Algemene wet bestuursrecht (Awb).

Cliënten zien voorshands niet af van een hoorzitting.

Met vriendelijke groet,
ARAG Rechtsbijstand



Goed voor elkaar

5 van 5

mr. C.H. Verweij

Het dossier wordt vanaf een externe locatie behandeld. Voor het direct sturen van poststukken dient u gebruik te maken van een ander postadres:

ARAG Rechtsbijstand
T.a.v. mr. C.H. Verweij
P/a Keizersgracht 620
1017 ER AMSTERDAM

BIJLAGE 1

Optie 5 (t.b.v. overleg 11 juli 2016)



Reproductie 11 (aangegeven door de klant)

GEMEENTE	
De Fryske Marren	
Ontv.	- 8 SEP. 2016
Nr.	zienswijze ovb

Lemmer, 8 september 2016

Aan; Gemeente de Fryske Marren, afdeling ruimtelijke ontwikkeling.

Betreft; bezwaar zienswijze op betrekking bestemmingsplan reconstructie N359.

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij teken ik bezwaar aan op het nu ter inzage liggende bestemmingplan voor de reconstructie N359.

Aller eerst wil ik het volgende opmerken. Het bestemmingsplan wat er ter inzage ligt bij de gemeente wijkt af van het geen wat op de site van u staat. Dan komt daar nog de volgende aanvulling op. Wij hebben als bewoners (Tjeukemeerstraat, te Lemmer) een aantal gesprekken gevoerd met de gemeente en rijkwaterstaat samen. Daarin zijn afspraken gemaakt die wij niet terug zien in onderliggende stukken.

Ik ben van mening dat het laatste gedeelte vanaf de stoplicht van het kruispunt de Brekkenweg-Spaanderbank richting de Sylroede geen toegevoegde waarde is. Nu de stoplichten beter zijn afgestemd, is de doorloop door Lemmer beter en staan er minder files. Ik ben dan ook van mening waarom zoveel kosten maken voor iets wat niet veel uit zal halen en dat ook nog eens ten koste gaat van het woongenot van de vaste bewoners. Het gaat ten slotte maar over een periode van 6 tot 8 weken per jaar.

2.5 Uitwerkingen wegenstructuur op onderdelen

Tekening Sylroedebrêge

Het afstemmen van de stoplichten de zo genoemde groene golf is een verbetering

Wegverbreding is geen verbetering, veroorzaakt irritatie van het ritsen en geeft daarbij ook onveilige situatie, door eerst al geïrriteerd te hebben staan wachten voor de brug, dan lekker gemaakt te worden van 1 baan naar 3 banen en dan vervolgens na een klein stukje weer te moeten gaan ritsen voor een bocht note bene. Denk hierbij ook aan het opwekken om er een wedstrijdje van te maken wie kan het hardst om de vrachtwagen heen en wie laat wie ertussen. Ook komt hierbij weer de geluidsoverlast kijken en de luchtkwaliteit.

Trillingen van het verkeer komt nog dichterbij, dit gaat ten koste van de woning. De steeds zwaarder en groter worden vrachtwagens, combinaties en tractoren veroorzaken veel trillingen, geluidsoverlast op de brug en weg en nemen privacy weg van de aanliggende woningen en tuinen.

Geluidwal minimale hoogte 2 meter, dit is zeker nodig gezien de privacy van de bewoners. Er kan gewoon weg zo in ieder zijn tuin/woning gekeken worden. Dit gaat weer ten koste van het woongenot van de bewoners.

Achter de tuinen van de woningen is een groene strook van 4,5 meter beloofd en niet gelijk het water grenzend aan de achtertuin. Hier neemt de nieuwe situatie nog meer woongenot van de bewoners af, zij zijn niet meer in de gelegenheid om achterom naar de woning te kunnen. Dit is de

enige manier om met fiets, container, tuinafval of wat dan ook om achterom te gaan, anders worden wij geacht om met de spullen door huis te gaan.

2.6 Landelijke effecten

Gezien de tekening in het bestemmingsplan, is de veiligheid van de automobilist niet gewaarborgd. Door het kijken naar het water is er minder oplettendheid voor het versmallen van de weg naar de brug toe. Daarbij komt kijken dat er regelmatig mensen/toeristen gebruik maken van dit wegdek, gezien zij niet gemakkelijk van de ene kant water naar de andere kant toe kunnen gaan en lopen vervolgens over de straat.

Door de open opstelling is het ook niet veilig voor de spelende kinderen bijvoorbeeld denkend aan voetballen.

4.4 Water

Door de sloot te verbreden en dichterbij de woningen te brengen, blijft de overtollige afwatering van de aanliggende tuinen een probleem. Bij regenachtige dagen zijn de tuinen aan de achterzijde van de Tjeukemeerstraat zeer drassig en als de sloot dichterbij komt, neemt het grondwaterpeil niet af. Meer overlast en minder woongenot.

4.5 Bodem

De bodem is zeer onder invloed van het waterpeil zoals bij 4.4 besproken. Daarbij komt het volgende punt. Gezien de weg meer (7 meter) dichterbij de woningen toe komt, is de trilling van het nu al zwaarder wordend verkeer nog meer voelbaar en geeft nog meer trilling. Dit met nadeel voor de aanwonenden, huizen de scheuren, ramen en vloeren die trillen. Dit gaat weer ten koste van het woongenot en de waarde van de woning.

4.6 Geluid

Er zijn metingen gedaan alleen is er in mijn optiek niet voldoende rekening gehouden met het stilstaande verkeer en dan ook daarbij nog denkend aan de muziekinstallatie van de auto's, het optrekken en een wedstrijdje willen gaan doen omdat de automobilisten weer mogen invoegen na een kleine afstand. Een normaal doorrijdende auto/motor/vrachtwagen/tractor geeft niet zoveel decibels af als een stilstaande tot optrekkende auto/motor/vrachtauto/tractor.

4.7 Luchtkwaliteit

Mede door het al eerder benoemd in punt 4.6 zal er door optrekkende en wedstrijd houdende voertuigen meer uitlaatgassen en andere dampen vrijkomen. Gezien de weg veel dichterbij de woningen verlegd gaat worden, hebben de aanliggende directe bewoners van de Tjeukemeerstraat hier hinder van. Dit gaat weer ten koste van de gezondheid en het woongenot.

4.9 Kabels en leidingen

Gezien de constructie van het bestemmingsplan N359 de Brekkenweg- Spaanderbank naar de Sylroedebrêgge, willen jullie de sloot dichterbij de aanliggende tuinen van de Tjeukemeerstraat aanleggen. Hierbij wil ik u dan ook aangeven, dat dit niet mogelijk is. Er ligt hier een netwerk kabel die heel Gaasterland voorziet.

6.1 Maatschappelijk uitvoerbaarheid.

Er is gebruik gemaakt van een klankbord groep. Jullie geven aan dit is een groep mensen die met de directe bewoners contact hebben over de nieuwe plannen. Wij als bewoners van de Tjeukemeerstraat zijn niet gehoord en ook nergens bij betrokken geweest. De eerste bijeenkomst

(voorlichting aan de bewoners van het dorp Lemmer) in partycentrum de Iselmar is ons verteld dat wij ons geen zorgen hoefden te maken, voor ons zou er niets veranderen. Later toen de plannen gepresenteerd werden in het Baken was het al een feit en konden wij ons als buurt/straat niet meer in tegenspraak gaan. Daarbij heeft de gemeente en provinciën besloten tot het uitwerken van een pluspakket om de maatregelen om de leefbaarheid voor de omwonende te vergroten. Tijdens de presentatie in het Baken is ons verteld dat 1 % erop achteruit gaat en dat is de Tjeukemeerstraat. In de laatste gesprekken (4 in totaal) die wij als bewoners van de Tjeukemeerstraat met gemeente en provinciën gezamenlijk hebben gevoerd is er ook toegegeven dat dit niet de bedoeling is geweest om ons buiten de klankbord groep en overleg momenten te houden en dat er nu niets meer aan te doen is. Ik als bewoner van de Tjeukemeerstraat, voel mij het meest gedupeerd en niet serieus genomen. Dit wordt mede weer versterkt doordat de opties die in eerdere gesprekken niet zijn mee genomen in het nu ter inzage liggende bestemmingsplan.

Algemene opmerkingen;

Wat ik mis in het hele verhaal is wat doen jullie ter compensatie naar ons toe, hoe zit het met de dalende waarde bepaling van onze woningen, hoe zit het met een rapportage van de woningen en hoe gaan jullie om met schadevergoeding die veroorzaakt worden met de doorvoering van de reconstructie.

Conclusie:

Ik als directe aanwonende/gedupeerde ziet het zo dat het belang van de door het dorp heen rijdende toerist zwaarder telt dan het woongenot van de vaste bewoners, die hier al jaren wonen. Ik ben dan ook van mening houd dit kleine stukje weg (de Brekkenweg-Spaanderbank tot aan de Sylroedebrêgge) zoals het is voldoet. Verricht onderhoud eraan en houdt de groene golf in takt. De toerist is hiermee goed gebaad en ik als directe aanwonende ook. Win, win situatie en nog kosten besparend ook. Het enige wat iets zou halen is het verbreden van de brug of een aquaduct, deze laatste dan ook met voorkeur van de alle aanliggende bewoners. Laat ons niet ons woongenot afnemen alleen voor een doorreizende toerist.

Met vriendelijke groet,



Janny Elsing
Tjeukemeerstraat 3
8531 RK Lemmer

Gemeenteraad van de Fryske Marren

Postbus 101

8500 AC Joure

GEMEENTE	
De Fryske Marren	
Ontv.	- 8 SEP. 2016
Nr.	

klus griffie

avb

Betreft: ontwerp bestemmingsplan Lemmer - reconstructie N359

Lemmer, 7 september 2016

Geachte heer, mevrouw,

Als direct aan de N359 wonende gezinnen, dienen wij een zienswijze in omdat wij bezwaar maken tegen de aanleg van een extra rijstrook tussen de Zijlroedebrug en de kruising Brekkenweg-Spaanderbank.

In het ontwerp bestemmingsplan wordt aangegeven dat tussen de Zijlroedebrug en de kruising Brekkenweg-Spaanderbank een extra rijstrook in noordelijke richting wordt toegevoegd. In verband met de huidige uitgangspunten voor wegeaanleg betekent dit automatisch dat er ook een tussenvak tussen 2 weggedeelten moet komen. Als gevolg hiervan komt de extra rijstrook nog weer dicht achter onze tuinen te liggen.

Wij zijn de afgelopen tijd in gesprek geweest met het projectteam over de verdere invulling van de plusvariant. Tijdens deze gesprekken hebben wij herhaaldelijk onze twijfels geuit bij het beoogde effect van de aanleg van de extra rijstrook op de doorstroming van het verkeer.

Wij hebben dan ook herhaalde malen gevraagd wat het tijdsvoordeel is voor de automobilist die van de Brekkenpolder naar de A6 rijdt voor dit specifieke stukje traject.

Op deze herhaalde vraag hebben wij geen concreet antwoord gekregen. Ook niet na consultatie met de medewerker van de Antea Group, die de verkeerskundige berekeningen heeft uitgevoerd en aangaf dat de berekeningen wel beschikbaar zijn voor de verschillende varianten.

Intussen hebben wij zelf, in een definitieve rapportage van de Antea Group, het antwoord gevonden. De reistijd in de huidige variant is 16 – 23 minuten en in de nu voorgestelde variant 15 – 16 minuten, let wel voor het gehele traject door Lemmer.

In de besprekingen met het projectteam hebben wij steeds aangegeven dat wij twijfelen of de betere doorstroming c.q. tijdsvoordeel op het kleine stukje traject van de Zijlroedebrug naar de kruising Brekkenweg-Spaanderbank wel opweegt tegen de nadelen (overlast) voor de direct omwonenden en de extra kosten die moeten worden gemaakt voor de aanleg van de extra rijstrook.

De cijfers uit het definitieve rapport hebben onze twijfel over het beoogde tijdsvoordeel voor de automobilist voor het wegtraject van de Zijlroedebrug naar de kruising Brekkenweg-Spaanderbank bevestigd. Dit tijdsvoordeel kan slechts een fractie zijn van de hierboven genoemde reistijden.

Wij zijn er niet van overtuigd (en zijn ook niet door het projectteam en de provincie overtuigd) dat het **niet** aanleggen van de extra rijstrook een zodanige verstoring van het totaalplan teweeg brengt, dat het totaalplan (zonder deze extra rijstrook) daardoor aan kracht verliest.

De overlast voor de direct omwonenden bestaat uit overlast door geluid, stank, fijnstof en meest kwalijke privacy inbreuk (zicht vanaf de weg in onze tuinen en huizen).

Daarbij valt nog op te merken dat de geluidsberekeningen zijn opgesteld op basis van doorstromend verkeer terwijl wij in de zomermaanden juist veel te maken hebben met stilstaand verkeer, met meestal draaiende motoren hetgeen tot veel meer overlast van geluid en stank leidt.

Tenslotte willen wij nog naar voren brengen dat de echte problemen voor de doorstroming slechts een aantal dagen per jaar (in de zomermaanden als de brug regelmatig omhoog gaat) plaatsvinden.

De hier bovengenoemde argumenten zijn voor ons reden om bezwaar aan te tekenen tegen de voorgenomen aanleg van de extra rijstrook tussen de Zijlroedebrug en de kruising Brekkenweg-Spaanderbank.

Met vriendelijke groet,

R. Jongsma

Tjeukemeerstraat 13

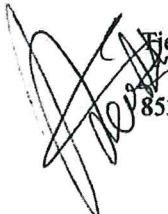
8531 RK Lemmer



G. Oostdijk

Tjeukemeerstraat 7

8531 RK Lemmer



J. Elsinga

Tjeukemeerstraat 3

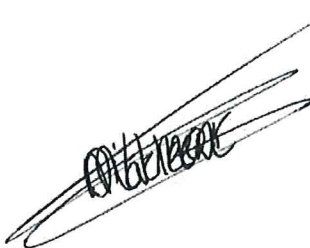
8531 RK Lemmer



G.J. de Bruin

Tjeukemeerstraat 5

8531 RK Lemmer



Memo

memonummer	01	
datum	3 november 2016	
aan	Thomas de Jong	Rho Adviseurs
van	Vincent Huizer	Antea Group
kopie	Ronnie Poorterman	Antea Group
project	reconstructie Rondweg N359 Lemmer	
projectnr.	405679	
betreft	trillingsinvloed wegaanpassing op de woningen aan de Tjeukjermeerstraat 1 en Tjeukermeerstraat 3 te Lemmer	

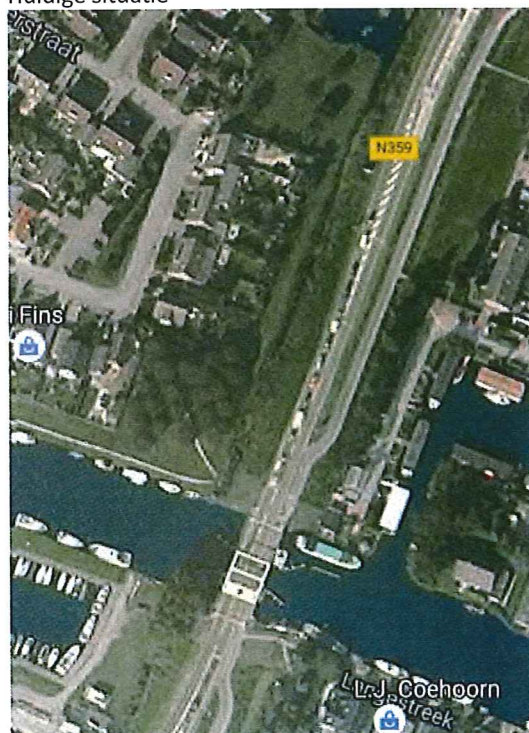
De provincie Fryslân is voornemens om Rondweg N359 te Lemmer fysiek aan te passen vanaf hotel Iselmar tot en met de aansluiting op de A6.

Uit de ingebrachte zienswijzen blijkt dat bewoners aan de Tjeukermeerstraat 1 en 3 vrezen voor (meer) trillingsoverlast door beoogde wegaanpassing. In deze memo gaan we in op de verwachte effecten voor trillingen vanwege de beoogde wegaanpassingen ter hoogte van genoemde woningen. We beschrijven hierin de verwachte effecten vanwege de feitelijke situatie (huidig versus toekomst).

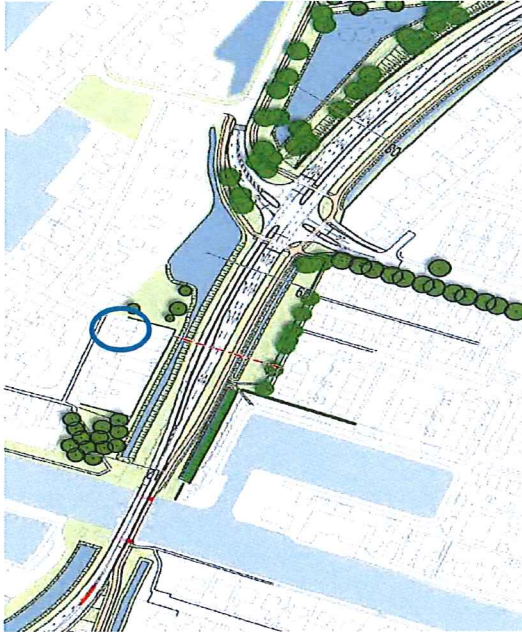
De beoogde wijziging

In onderstaande figuren zijn de huidige situatie en beoogde toekomstige situatie weergegeven.

Huidige situatie



Beoogde toekomstige situatie



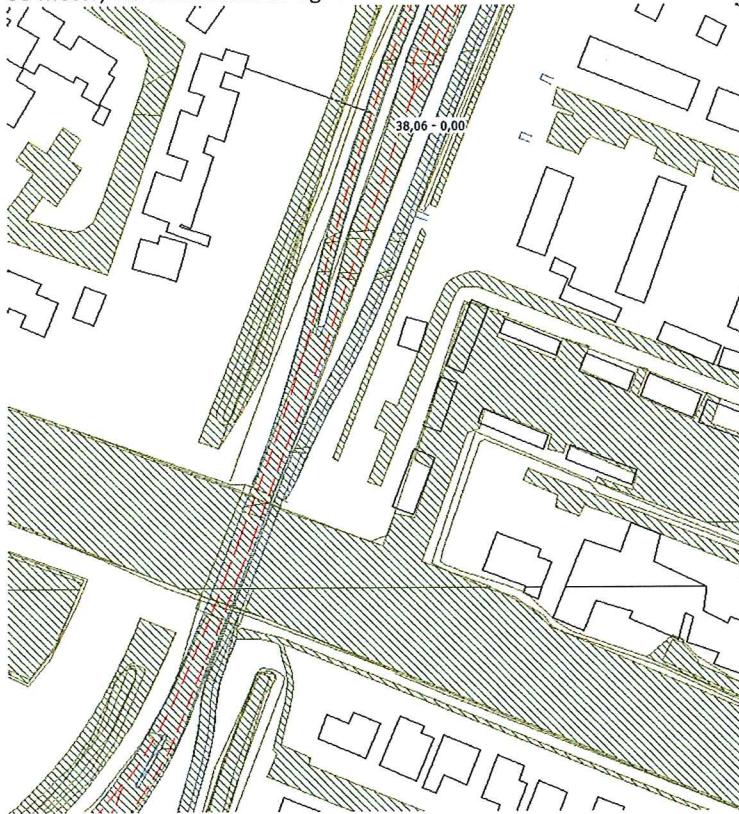
Ter hoogte van de woningen aan de Tjeukermeerstraat 1 en 3 (blauw omcirkeld in de figuur) komt de weg in de gewijzigde situatie dichterbij de woningen te liggen. Dit betekent dat de vervoersbewegingen op kortere afstand zullen plaatsvinden dan nu het geval is.

In de huidige situatie is de kortste afstand tussen de woningen en de verkeerspassages op de N359 circa 45 meter, zie onderstaande figuur.

Afstand tot dichtstbijzijnde rijlijn – bestaande situatie



In de beoogde toekomstige situatie is de kortste afstand tussen de woningen en de verkeerspassages op de N359 circa 38 meter, zie onderstaande figuur.



De rijsnelheid op dit weggedeelte blijft in de toekomstige situatie ongewijzigd ten opzichte van de huidige situatie.

Toetsingskader

Voor trillingen gelden geen wettelijk vastgestelde normen. Als maat voor de mogelijke kans op hinder wordt in de regel gebruik gemaakt van de door Stichting Bouw Research opgestelde Trillingsrichtlijn deel B Hinder voor personen. Hierin zijn aanbevelingen gedaan voor de onderzoek en beoordeling van trillingsniveaus met als doel hinder te voorkomen.

Onder hinder voor mensen in gebouwen wordt in deze richtlijn verstaan:

- waarneming van trillingen waardoor verstoring kan optreden van activiteiten of processen die rust en/of concentratie behoeven;
- waarneming van trillingen met een zodanige sterkte dat bepaalde activiteiten fysiek worden belemmerd of verstoord.

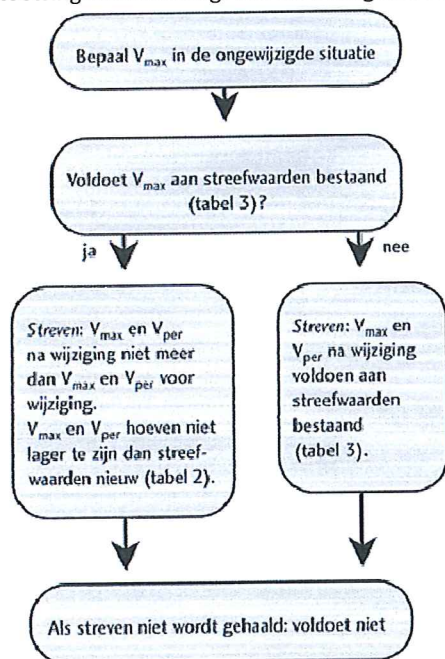
In de richtlijn zijn streefwaarden gedefinieerd voor het $V_{\max}$ (de hoogst optredende trillingssterkte) en het V_{per} (tijdsgemiddelde trillingsniveau).

De streefwaarden hangen af van de functie van het betreffende gebouw, de aard van de trillingen en van het feit of sprake is van een 'bestaande', 'gewijzigde' of 'nieuwe situatie'.

De door verkeerspassages veroorzaakte trillingen vallen onder de noemer van 'herhaald voorkomende trillingen gedurende lange tijd (weg- en railverkeer) zoals beschreven in paragraaf 10.5.3 van de SBR richtlijn.

Streefwaarden gewijzigde situatie

Onderstaand is de werkwijze voor toetsing van het effect van beoogde wijziging weergegeven. Hieruit blijkt dat de toetsingsmaat afhangt van de trillingssterktes in de huidige situatie.



Streefwaarden nieuwe situatie (tabel 2 volgens Trillingsrichtlijn SBR deel B)

De streefwaarden voor herhaald voorkomende trillingen in een nieuwe situatie (o.a. van toepassing voor de te projecteren woningen) zijn in onderstaande tabel 2 weergegeven.

Tabel 2 streefwaarden voor herhaald voorkomende trillingen gedurende lange tijd voor nieuwe situaties

gebouwfunctie	dag en avond			nacht		
	A ₁	A ₂	A ₃	A ₁	A ₂	A ₃
wonen	0,1	0,4	0,05	0,1	0,2	0,05

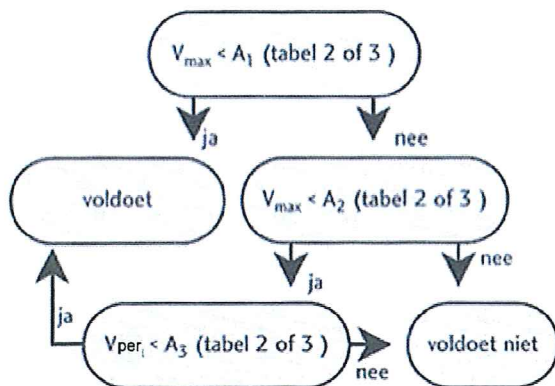
Streefwaarden bestaande situatie (tabel 3 volgens Trillingsrichtlijn SBR deel B)

De streefwaarden voor herhaald voorkomende trillingen in een bestaande situatie zijn in onderstaande tabel 3 weergegeven.

Tabel 3 streefwaarden voor herhaald voorkomende trillingen gedurende lange tijd voor bestaande situaties

gebouwfunctie	dag en avond			nacht		
	A ₁	A ₂	A ₃	A ₁	A ₂	A ₃
wonen	0,2	0,8	0,1	0,2	0,4	0,1

De procedure voor de beoordeling van V_{max} en V_{per} is in het onderstaande stroomschema aangegeven.



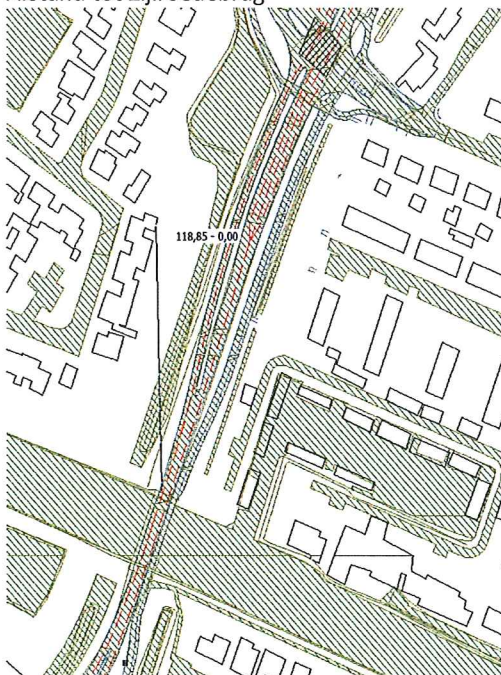
Beoordeling verwachte trillingsniveaus irt streefwaarden

Uit het bovenstaande volgt dat het maximale trillingsniveau $V_{\max}$ de eerste maat is voor de beoordeling. Als het $V_{\max}$ lager is dan de streefwaarde A_1 dan wordt voldaan aan de aanbevelingen ingevolge de SBR richtlijn. In deze beoordeling focussen we ons daarom het op het $V_{\max}$.

Trillingen door wegverkeer zijn vooral aan de orde bij oneffenheden in de weg, zoals bijvoorbeeld drempels of voegovergangen. In onderhavige situatie is geen sprake van verkeersdrempels. Wel is ter hoogte van de Zijlroedebrug sprake van voegovergangen. De afstand tot de Zijlroedebrug is meer dan 100 meter (zie onderstaande figuur). Bovendien zijn er ter hoogte van de Zijlroedebrug geen wegaanpassingen beoogd.

Gezien de afstand van meer dan 100 meter tot betreffende woningen zal de trillingsinvloed van passages over de voegovergang voor betreffende woningen beperkt zijn. Naar verwachting is het $V_{\max}$ lager dan de streefwaarde voor een bestaande situatie (tabel 3: 0,2). Omdat er geen wijzingen ter hoogte van de brug zijn beoogd zal het $V_{\max}$ ten gevolge van verkeersbewegingen bij de brug in de toekomstige situatie niet veranderen. De trillingsinvloed vanwege verkeer ter hoogte van de brug zal daarmee naar verwachting voldoen aan de aanbevelingen die volgen uit de SBR richtlijn.

Afstand tot Zijlroedebrug



Ook in een situatie waarin geen voorname oneffenheden op de weg aan de orde zijn zal door (met name zware) vervoersbewegingen sprake zijn van enige aanstoot naar de ondergrond en daarmee trillingen naar de omgeving. De invloed hiervan is afhankelijk van vele factoren o.a. de wegfundering, soort materieel, rijsnelheid, bodemopbouw, fundering woning, type vloer etc. De trillingsniveaus door zwaar verkeer op een gladde ondergrond (hier het geval) zijn in de regel beduidend lager dan de niveaus bij duidelijke oneffenheden in de weg. Over het algemeen strekt het invloedsgebied ($V_{\max} > 0,1$) hiervan ((zware) vervoersbewegingen over gladde ondergrond) zich uit tot een gebied van hooguit 20 tot 25 meter van de vervoerslijn.

Eerder in deze memo is reeds aangehaald dat de afstand tot de rijlijn en betreffende woningen in de huidige situatie minimaal circa 45 meter bedraagt. In de beoogde toekomstige situatie zal de afstand minimaal circa 38 meter bedragen.

Gezien het bovenstaande is het de verwachting dat zowel in de huidige als in de beoogde toekomstige situatie het $V_{\max}$ lager zal zijn dan de streefwaarde A_1 . De trillingsinvloed vanwege verkeer over het deel van de weg waar geen voorname oneffenheden aan de orde zijn zal daarmee naar verwachting voldoen aan de aanbevelingen die volgen uit de SBR richtlijn.

Conclusies

Uit de uitgevoerde beschouwing volgt dat trillingsinvloed vanwege (zwaar) wegverkeer vooral aan de orde is bij duidelijke oneffenheden in de weg. Voor deze situatie (N359 ter hoogte van Tjeukermeerstraat 1 en 3) is dit mogelijk het geval bij de voegovergangen van de Zijlroedebrug. De afstand hiervan tot betreffende woningen is echter zo groot (>100 meter) dat het aannemelijk is dat de invloed hiervan lager is dan de aanbevolen streefwaarden zoals genoemd in de SBR richtlijn. Bovendien zijn er ter hoogte van de Zijlroedebrug geen wegaanpassingen beoogd.

Op korte afstand tot betreffende woningen zal sprake zijn (zwaar) verkeer op een gladde ondergrond. Doordat de afstand in de toekomstige situatie kleiner wordt (nu minimaal circa 45 meter en in de toekomstige situatie minimaal circa 38 meter) is een toename van het trillingsniveau op betreffende woningen in de toekomstige situatie niet uit sluiten. Echter, gezien de afstand tot betreffende woningen (>25 meter) is het aannemelijk dat het trillingsniveau ($V_{\max}$) op de vloer van betreffende woningen lager is en zal blijven dan de streefwaarde volgens de SBR richtlijn (A_1 : 0,1). Er wordt daarmee aan de aanbevelingen uit de SBR richtlijn voldaan.