

GEMEENTE DE FRYSKE MARREN

BESTEMMINGSPLAN
LEMMER – RECONSTRUCTIE N359



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

**BESTEMMINGSPLAN LEMMER - RECONSTRUCTIE
N359**

CODE 20160002 / 20-12-2016

TOELICHTING

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	1
1. 1. N359: Reconstructie ter plaatse van Lemmer	1
1. 2. Ligging plangebied	2
1. 3. Crisis- en herstelwet	2
1. 4. Leeswijzer	3
2. PLANBESCHRIJVING	4
2. 1. Variantenstudie	4
2. 2. Uitgangspunten begrenzing en opzet bestemmingsplan	6
2. 3. Uitgangspunten voor het verkeerskundig ontwerp	7
2. 4. Uitgangspunten reconstructie volgens de gekozen basisvariant	8
2. 5. Uitwerking wegenstructuur op onderdelen ¹	9
2. 6. Landschappelijke effecten	15
3. BELEIDSKADER	16
3. 1. Rijksbeleid	16
3. 2. Provinciaal beleid	16
3. 3. Gemeentelijk planologisch beleid	18
4. OMGEVINGSASPECTEN	20
4. 1. Algemeen	20
4. 2. Ecologie	20
4. 3. Archeologie en cultuurhistorie	24
4. 4. Water	26
4. 5. Bodem	29
4. 6. Geluid en trillingen	30
4. 7. Luchtkwaliteit	33
4. 8. Externe veiligheid	34
4. 9. Kabels en leidingen	36
4. 10. Explosieven	37
4. 11. MER-beoordeling	37
5. JURIDISCHE REGELING	39
5. 1. Algemeen	39
5. 2. Digitaal plan	39
5. 3. Handboek Bestemmingsplannen De Fryske Marren	39
5. 4. Toelichting op de bestemmingen	39
6. UITVOERBAARHEID	44
6. 1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	44
6. 2. Economische uitvoerbaarheid en grondexploitatie	45

BIJLAGEN

<u>Bijlage 1</u>	Plan landschappelijke inpassing
<u>Bijlage 2</u>	Opbouw en resultaten verkeerskundige doorrekening VO
<u>Bijlage 3</u>	Ecologische beoordeling Reconstructie rondweg Lemmer (verken- nende inventarisatie en nader onderzoek)
<u>Bijlage 4</u>	Archeologisch vooronderzoek en Tweede mening Archeologie N359 Lemmer
<u>Bijlage 5</u>	Verkennd (water)bodemonderzoek reconstructiegebied N359 in Lemmer
<u>Bijlage 6</u>	Akoestisch onderzoek en Akoestisch onderzoek plusmaatregelen
<u>Bijlage 7</u>	Onderzoek trillingsinvloed
<u>Bijlage 8</u>	Advies externe veiligheid
<u>Bijlage 9</u>	Historisch vooronderzoek naar mogelijke niet-gesprongen explo- sieën
<u>Bijlage 10</u>	Vormvrije mer-beoordeling
<u>Bijlage 11</u>	Reactienota Overleg bestemmingsplan Lemmer - Reconstructie N359
<u>Bijlage 12</u>	Raadsstukken vaststelling

1. INLEIDING

1. 1. N359: Reconstructie ter plaatse van Lemmer

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, ten oosten van de plaats.

Door de hoge verkeersintensiteiten als gevolg van de combinatie van doorgaand verkeer en verkeer met de bestemming Lemmer, de belangen van het (kruisende) scheepvaartverkeer én door de barrièrewerking voor het kruisende (langzame) verkeer binnen Lemmer zelf, bestaat er al langere tijd behoefte aan verbetering van deze provinciale weg.

Provinciale Staten van Fryslân hebben met het oog daarop op 22 oktober 2014 een realisatiebesluit genomen voor de wegverbetering. Met dit besluit heeft de provincie gekozen voor het optimaliseren van de bestaande infrastructuur (met de keuze voor de zogenoemde *basisvariant*).

Waar deze basisvariant over de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid gaat, wordt het project opgeplust met een aantal extra maatregelen: zo hebben Provinciale Staten op 28 oktober 2015 extra middelen beschikbaar gesteld voor een 'plus' op het project: een aantal aanvullende maatregelen ter verbetering van de leefbaarheid voor Lemmer.

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 verdere verloop van deze toelichting leest u daar meer over.

Primaire doelen zijn dan ook samengevat:

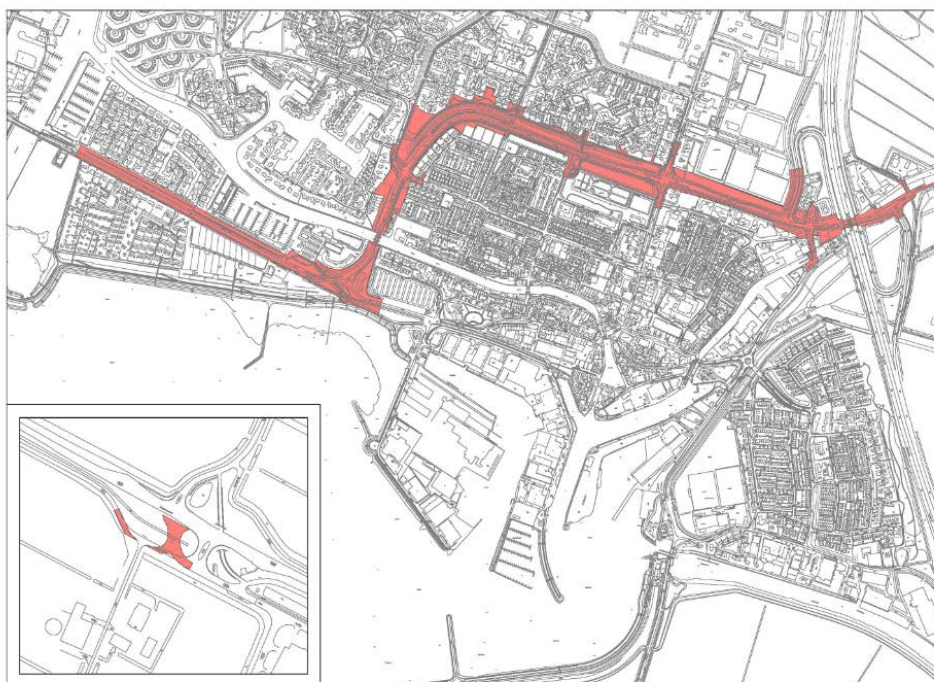
- de verbetering van de doorstroming ter hoogte van Lemmer en daarmee de bereikbaarheid van Zuidwest-Fryslân;
- de verbetering van de verkeersveiligheid in Lemmer
- de verbetering van de leefbaarheid in Lemmer.

In dit bestemmingsplan wordt de reconstructie van de weg met de 'plus' juridisch-planologisch geregeld.

1. 2. Ligging plangebied

Het plangebied is op een bij deze toelichting gevoegde overzichtskaart (bijlage 1) weergegeven.

Het project wordt geïnitieerd door de provincie Fryslân (het gaat om een provinciale weg), maar vanwege de ligging binnen het grondgebied van de gemeente De Fryske Marren wordt de planologische basis gelegd in een apart bestemmingsplan voor die gemeente. Een nadere toelichting op de begrenzing volgt in paragraaf 2.2. In figuur 1 is de ligging van het plangebied weergegeven.



Figuur 1. Ligging plangebied

1. 3. Crisis- en herstelwet

Dit bestemmingsplan valt onder het bereik van de *Crisis- en herstelwet*. Deze wet beoogt een versnelde ontwikkeling en realisering van ruimtelijke en infrastructuurele projecten als bijdrage aan de bestrijding van de economische crisis. Het gaat er hierbij met name om dat de procedure van een plan sneller kan worden afgerond, waarmee in dit geval ook vlotter met de aanleg van de wegverbetering kan worden gestart.

Hiertoe bevat de *Crisis- en herstelwet* een tweetal hoofdstukken met bijzondere wettelijke voorzieningen van tijdelijke aard en een hoofdstuk met wijzigingen van een groot aantal wetten, waaronder de *Wet ruimtelijke ordening*. Deze wijzigingen hebben een blijvend karakter. Het toepassen van deze wet heeft als grootste voordeel een snelle afhandeling bij beroep. Bij beroep moet de Raad van State de zaak binnen zes maanden na indiening van het beroepsschrift afhandelen.

Er is ook geen mogelijkheid voor belanghebbenden om een pro-forma beroep in te dienen en om beroepsgronden aan te voeren na het einde van de beroepstermijn. Een ander voordeel is dat een nieuw besluit na vernietiging (of na een tussenuitspraak) gebaseerd kan worden op de feiten waarop het oude besluit berustte, behalve wanneer die feiten reden waren voor de vernietiging. Bij de *Crisis- en herstelwet* geldt onder andere de verplichting dat bij het besluit en de bekendmaking of mededeling van het besluit wordt vermeld dat de procedurele versnellingen van de *Crisis- en herstelwet* van toepassing zijn. De gemeente De Fryske Marren zal dit bij de vaststelling van het bestemmingsplan expliciet vermelden.

1. 4. Leeswijzer

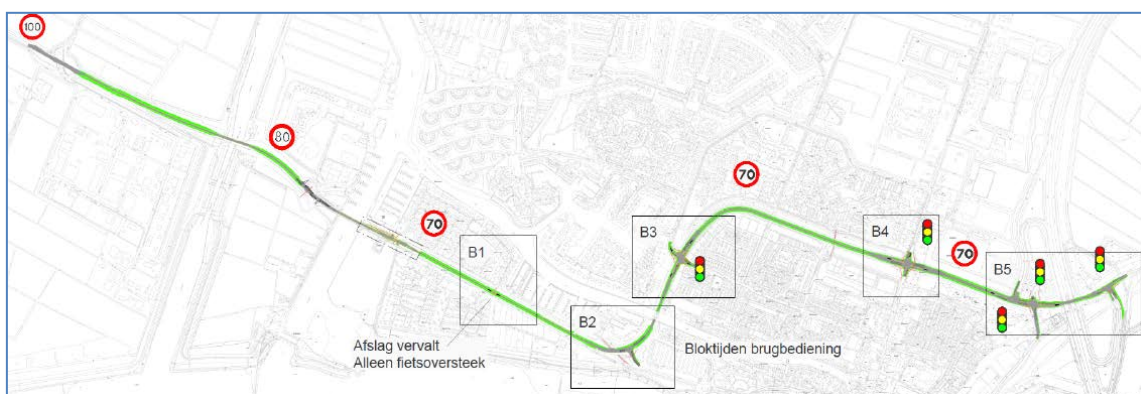
De toelichting op dit bestemmingsplan bevat na deze inleiding (hoofdstuk 1) de volgende hoofdstukken:

- In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de planbeschrijving en de planuitgangspunten aangaande het tracé;
- In hoofdstuk 3 wordt het beleidskader geschetst dat relevant is voor het plan. Daarbij wordt ingegaan op het rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid;
- Onderwerp van hoofdstuk 4 zijn de omgevingsaspecten waaraan het bestemmingsplan is getoetst;
- Hoofdstuk 5 geeft een toelichting op de gebruikte bestemmingen;
- In hoofdstuk 6 wordt de uitvoerbaarheid van het plan toegelicht. Dit is opgesplitst in maatschappelijke uitvoerbaarheid en economische uitvoerbaarheid.

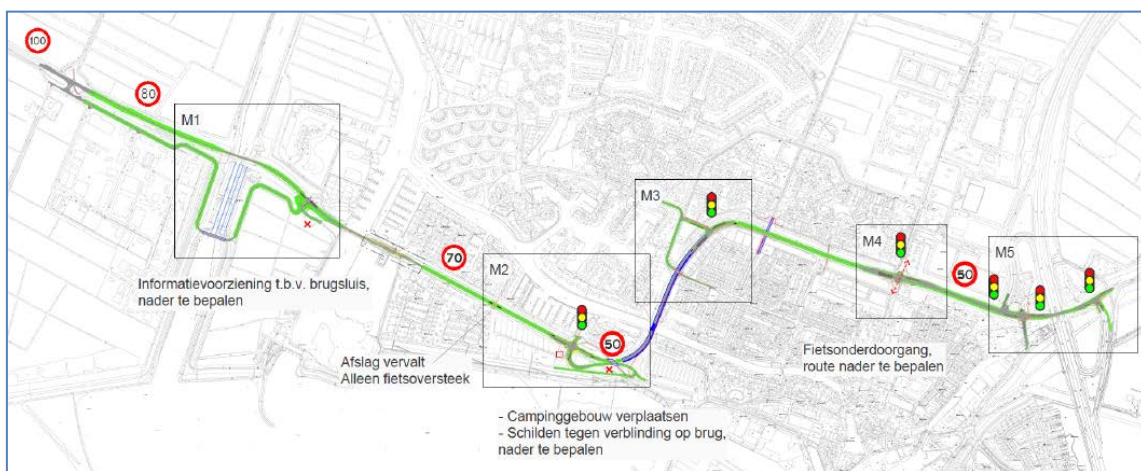
2. PLANBESCHRIJVING

2. 1. Variantenstudie

In het proces voorafgaande aan het verkeerkundig ontwerp dat in de het navolgende deel van dit hoofdstuk is beschreven, zijn verschillende varianten onderzocht om een oplossing te bieden voor de verbetering van de N359. Dit zijn een 'basisvariant' en een 'middenvariant' op basis van het huidige tracé, en een noordelijke en zuidelijke variant uitgaande van een nieuw tracé. Deze varianten zijn in de volgende figuren 2-5 aangegeven.



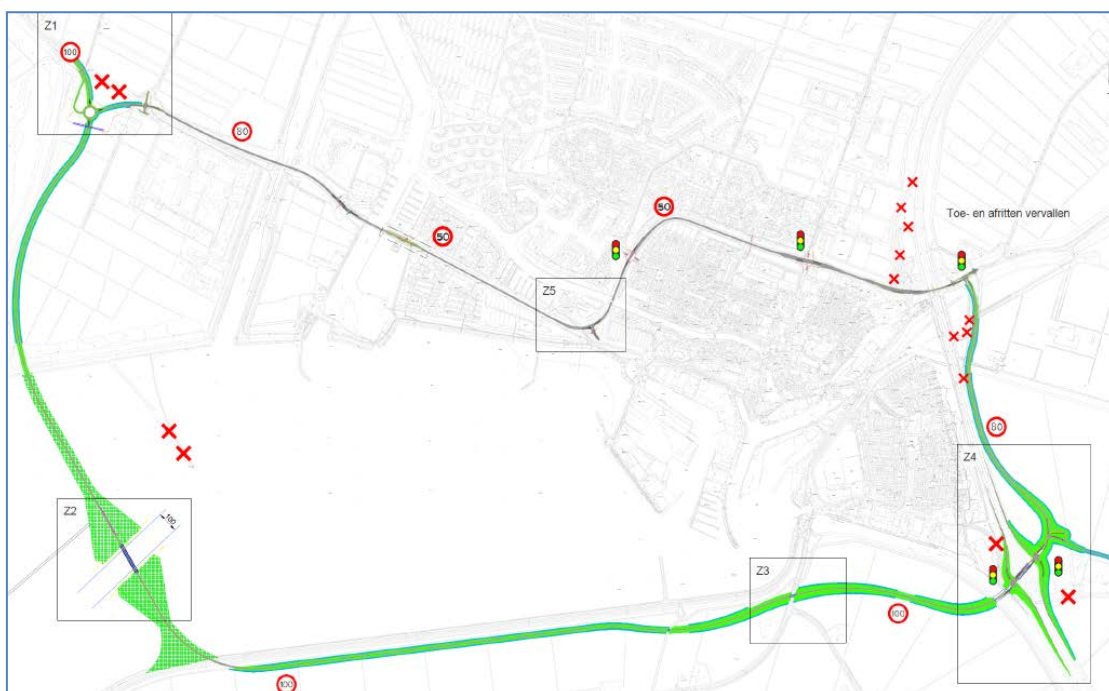
Figuur 2. Variant Basis



Figuur 3. Variant Midden



Figuur 4. Variant Noord



Figuur 5. Variant Zuid

Onder verwijzing naar het rapport Variantenstudie N359 Lemmer ¹⁾ wordt in het navolgende schema aangegeven op welke hoofduitgangspunten de verschillende varianten zijn gebaseerd.

¹⁾ Variantenstudie N359 Lemmer, Deel B, Rapportage Projectorganisatie, Provincie Fryslân in samenwerking met gemeente De Fryke Marren, projectnummer 261639, april 2014

Huidig tracé	Basis	Optimalisatie bestaande infrastructuur, zonder aquaduct Sylroede, inclusief gedeeltelijke verdubbeling rijstroken
	Midden	Met verlengd aquaduct Sylroede en brugsluis PM-brug, inclusief gedeeltelijke verdubbeling rijstroken en fietstunnels
Nieuw tracé	Noord	Verplaatsing aansluiting A6, aquaduct onder Grutte Bekken en ontsluiting kern Lemmer
	Zuid	Verplaatsen aansluiting A6, aquaduct onder Baai van Lemmer en ontsluiting kern Lemmer

Na een zorgvuldig proces hebben, zoals in de inleiding van de toelichting is aangegeven, Provinciale Staten van Fryslân 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.

2. 2. Uitgangspunten begrenzing en opzet bestemmingsplan

Het Voorlopig Ontwerp (bijlage 1) is de onderlegger voor de planbegrenzing. Dit vormt het *projectgebied* van de gehele ontwikkeling. Het *plangebied* van dit bestemmingsplan is echter kleiner. Ten aanzien van de begrenzing van het *plangebied* van dit bestemmingsplan is met het volgende rekening gehouden.

Naar de ligging van het project kan onderscheid in enkele delen worden gemaakt, zoals schematisch eerder op figuur 1 (waarin het *plangebied* is gevisualiseerd) en in bijlage 1 (waarin het *projectgebied* is gevisualiseerd) is weergegeven: een oostelijk deel vanaf de aansluiting op de A6 tot aan het Afwateringskanaal en een westelijk deel vanaf het Afwateringskanaal tot aan de aansluiting met de Venneweg, direct westelijk van het bedrijventerrein Lemsterhoek.

Hoewel de verbeteringswerkzaamheden en dus het *projectgebied* zich over beide delen uitstrekken, richt het *plangebied* van het bestemmingsplan zich hoofdzakelijk op het oostelijk deel. Dat komt omdat de verbeteringswerkzaamheden in het westelijk deel grotendeels binnen de bestaande planologische regelingen passen. Uitzondering hierop is een stuk parallelweg ter plaatse van bedrijventerrein Lemsterhoek dat niet past in het geldende bestemmingsplan voor het gebied. Dit stuk parallelweg is om deze reden ook in het *plangebied* van dit bestemmingsplan opgenomen. In het bestemmingsplan worden alle bij het project behorende gronden meegenomen, dus inclusief bijbehorende kunstwerken, bermstroken, landschapsmaatregelen, bermsloten en overige verhardingen. Omdat het verkeerskundig ontwerp vast ligt ²⁾, wordt dit als uitgangspunt genomen voor de planologische regeling. De hoofdweg inclusief alle bijbehorende extra rijstroken bij kruispunten, rotondes, op- en afritstroken en andere bijbehorende voorzieningen is op maat bestemd met daarbij enige marge.

²⁾ Op basis van het VO, met daarin het definitieve verkeerskundig ontwerp.

Het profiel is echter niet exact vastgelegd. Wel wordt het beoogde aantal rijstroken (zie hiervoor het navolgende deel van deze toelichting) in het bestemmingsplan vastgelegd vanwege de afstemming op de Wet geluidhinder.

Fietspaden zijn binnen een (ruim omschreven) bestemming 'Groen' mogelijk gemaakt. Hoewel 'Groen' genoemd, is het daarmee dus tevens een bestemming die ruimte biedt voor voorzieningen voor langzaam verkeer. In de bestemmingsomschrijving van de betreffende bestemming zijn deze verkeersvoorzieningen expliciet genoemd. Daarnaast is binnen de bestemming 'Groen' in ondergeschikte mate rekening gehouden met (onder meer) wegen en water.

2. 3. Uitgangspunten voor het verkeerskundig ontwerp

Bij besluit van oktober 2014 hebben Provinciale Staten ten behoeve van verbetering van de N359 gekozen voor uitvoering volgens de zogenaamde basisvariant: optimalisatie van de bestaande weg, gedeeltelijk verdubbeling van de weg, betere afstemming van de verkeerslichten (zodat er een 'groene golf' kan ontstaan) en bloktijden voor bediening van de Sylroedebrêge. Dit is de uitkomst van een afweging van verschillende varianten. De gekozen variant met de daaraan ten grondslag liggende afwegingen is opgenomen in een eindrapportage (Definitieve eindrapportage N359 Lemmer, Anteagroup, Heerenveen, 25-08-2015).

Naast verbetering van de verkeerssituatie op de N359, is een pakket van extra maatregelen opgenomen ten behoeve van de leefbaarheid langs de weg. De invulling van deze 'plus' heeft de provincie samen met een klankbordgroep van betrokkenen voorbereid.

De wijze waarop de nieuwe weg wordt aangelegd, past in de gedachtegang rond het duurzaam veilig-beleid, zoals dat landelijk - en ook in de provincie Fryslân - is geïntroduceerd. Een belangrijk uitgangspunt achter dit beleid is om rekening te houden met en in te spelen op het gedrag van de verkeersgebruiker. Dat gedrag wordt mede bepaald door de inrichting van de weg. Die inrichting moet bijdragen aan het zogenaamde zelfverklarende karakter van de weg. Voor het verkeersgedrag en dus de verkeersveiligheid is het essentieel dat de verwachtingen van de weggebruiker nauw aansluiten bij de feitelijke situatie. Het aan de weggebruiker aanbieden van een beperkt aantal goed herkenbare verschijningsvormen van de weg verbetert dit verwachtingspatroon. Dat geldt bijvoorbeeld voor de wegbreedtes en de toe te passen markeringen. Deze uitgangspunten zijn leidend geweest bij het ontwerp. Een *Duurzaam veilig wegennet* kent drie wegcategorieën,

- Stroomwegen A: autosnelwegen;
- Stroomwegen B: autowegen;
- Regionale gebiedsontsluitingswegen A;
- Regionale gebiedsontsluitingswegen B;
- Erftoegangswegen.

De N359 is in het *Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan* (PVVP) als een stroomweg gecategoriseerd. De weg vervult daarmee een belangrijke gebiedsontsluitende functie voor Zuidwest-Fryslân. Daarnaast heeft de weg binnen en grenzend aan

Lemmer een belangrijke ontsluitingsfunctie voor de kern met omgeving. Binnen Lemmer heeft de weg daarmee het karakter van een 'traverse' door de bebouwde kom. In Lemmer komen daarmee verschillende verkeersstromen bij elkaar: doorgaand verkeer, bestemmingsverkeer, scheepvaartverkeer en wegverkeer: snelverkeer, langzaam verkeer, fietsers en voetganger. Op piekmomenten leidt dit tot een zware belasting van het wegennet en stagnatie van verkeersstromen.

De doorstroming van het wegverkeer en in zekere zin ook het vaarverkeer, wordt op die momenten door weggebruikers en omwonenden als ontoereikend ervaren. De verwachting is, dat dit in de toekomst verder toeneemt. In de studie aan gaande verkeerskundige doorrekening is dat verder uitgewerkt ³⁾.

2. 4. Uitgangspunten reconstructie volgens de gekozen basisvariant

Voor het verkeerskundig ontwerp is voor een goede inpassing in de omgeving een landschapsontwerp gemaakt. In de overzichtskaart in bijlage 1 bij deze toelichting is dit weergegeven. Verderop in deze toelichting wordt ingezoomd op de verschillende onderdelen van het project en de landschapsmaatregelen.

Het basisprofiel van het ontwerp is gebaseerd op de functie die de weg in het PVVP heeft gekregen. Omdat de weg voor het grootste deel binnen de bebouwde kom ligt, is het profiel versmald en geldt daar een maximum snelheid van 70 km/u. Buiten de bebouwde kom geldt een maximumsnelheid van 80 km/u, terwijl ten westen van de rotonde Brekkenpolder de N359 de weg overgaat in een auto-weg waar 100 km/u is toegestaan.

De te stellen verkeerskundige eisen hebben geresulteerd in een principeprofiel van 6,80 meter. Dit profiel vormt zowel de basis voor het deel binnen de bebouwde kom, als het deel dat buiten de bebouwde kom ligt. Binnen het gekozen principeprofiel gelden nog de volgende verbijzonderingen:

- Tussen de aansluiting met de Plattedijk en hotel Iselmar wordt de rijbaan van het 2x1 profiel gesplitst door een profiel met een middenberm, welke laatste ruimte geeft voor afslagvakken bij de kruisingen;
- Tussen de Straatweg en de Zeedijk wordt de rijbaan tot 2x2 rijstroken verbreed;
- Tussen de Zeedijk en de oostelijke aansluiting op de A6 wordt de rijbaan verbreed tot 2+1 rijstroken (twee ingaande in westelijke richting en 1 uitgaande in oostelijke richting).

Ten weerszijde van de rijbaan wordt een obstakelvrije zone van 4,50 meter aangehouden.

³⁾ Opbouw en resultaten verkeerskundige doorrekening VO reconstructie N359 Lemmer, Anteagroup, projectnr. 0405679.00, 08-03-2016.

2. 5. Uitwerking wegenstructuur op onderdelen ⁴⁾

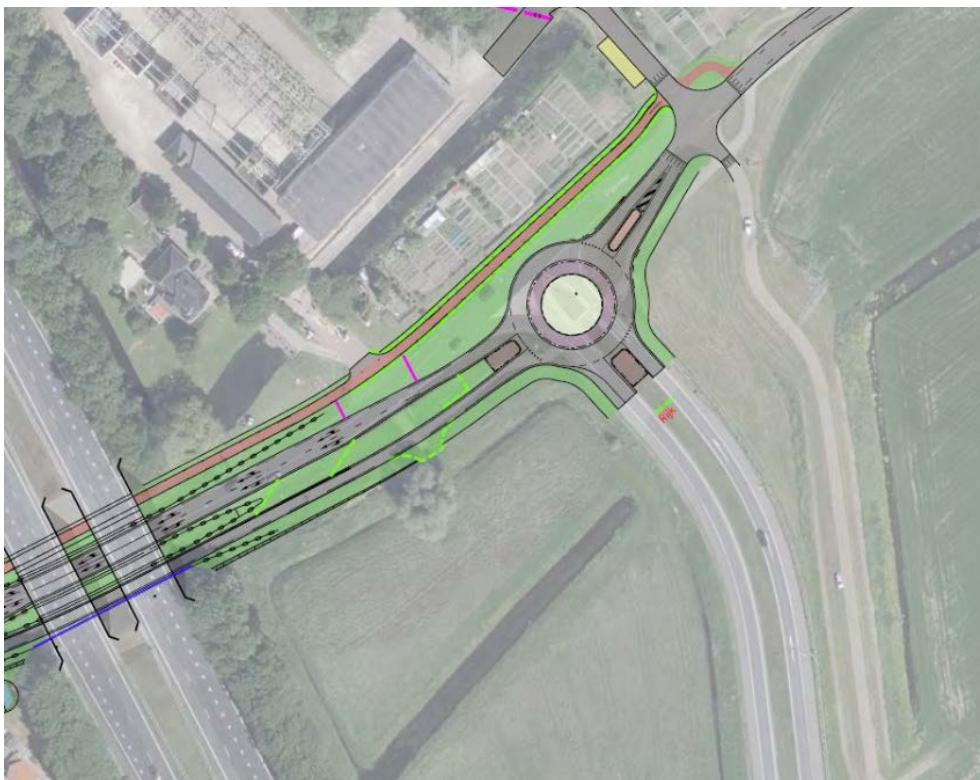
Op de verschillende onderdelen en wegaansluitingen wordt ingezoomd op de overzichtstekening in bijlage 1, zijnde de verkeerskundige ontwerptekeningen aangevuld met de uitgangspunten van het landschapsonwerp. Van oost naar west gezien worden de volgende maatregelen voorzien.

Kruispunt N359 – A6 oost

Het voorrangskruispunt wordt een rotonde. In eerdere plannen waren op dit kruispunt verkeerslichten voorzien, net als op de aansluitende kruispunten aan de westzijde van de A6. Op verzoek van Rijkswaterstaat zijn deze verkeerslichten nader overwogen, thans wordt uitgegaan van aanleg van een rotonde.

Berekend is (uit onderzoek van Antea, 2015) dat dit qua capaciteit ook daadwerkelijk mogelijk is.

Verder komt hier het fietspad aan de zuidzijde te vervallen; aan de noordzijde komt een nieuw fietspad dat oostelijk van de geprojecteerde rotonde aansluit op / een oversteek maakt over de weg Pasveer.



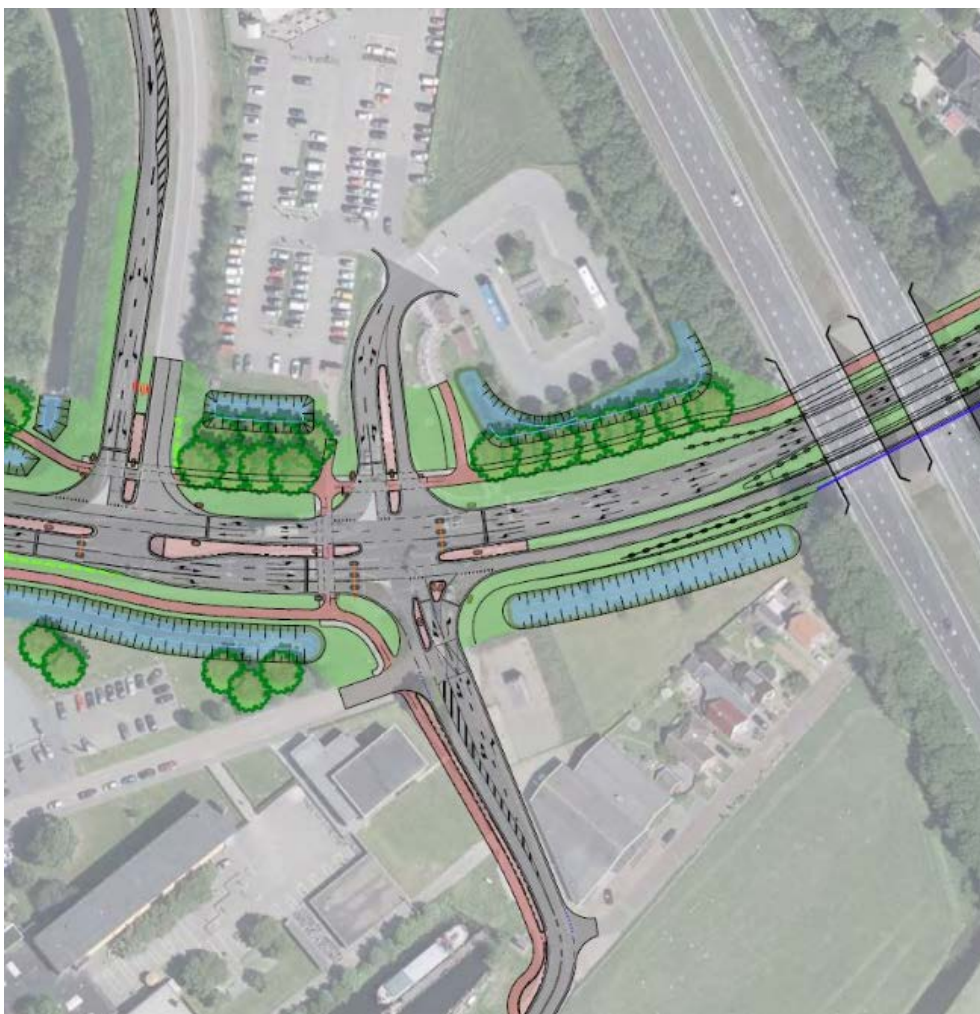
Wegvak N359 van op-/afrit A6 Oost naar op-/afrit A6-West

De rijstrookindeling wijzigt hier, waarbij een extra rijstrook gerealiseerd wordt voor het verkeer Lemmer in.

⁴⁾ Bronnen: Provincie Fryslân, Reconstructie N359 Lemmer, Integraal Programma van Eisen en VO, Provincie Fryslân 12-01-2016;
Opbouw en resultaten verkeerskundige doorrekening VO reconstructie N359 Lemmer, Antea Group, Heerenveen, 08-03-2015.

Vanaf de aansluiting A6 Oost tot en met het kruispunt N359 - Straatweg wordt aan de noordzijde van de N359 (Rondweg) een nieuw fietspad gerealiseerd. Ten oosten van het kruispunt bij het busstation (dus onder de A6) vervalt daarbij het bestaande fietspad aan de zuidzijde van de N359.

Aan de noordzijde komt een nieuw fietspad. Aan de westzijde van het kruispunt bij het busstation is een oversteek voor fietsers die aansluiting geeft op het zuidelijk van de weg gelegen, bestaande fietspad.



Kruispunt N359 – Zeedijk/Transferium

Het gaat hier om het kruispunt westelijk van de A6. De verkeerslichten worden vervangen. Het aantal opstelstroken op de N359 neemt toe (Lemmer in), maar op de zijwegen blijft het aantal opstelstroken gelijk.

Kruispunt N359 – A6 west

Het voorrangskruispunt wordt een kruispunt met verkeerslichten. Hiermee gaan de kruispunten met de Zeedijk/Transveer en de A6 west als één kruispunt fungeren, waarover verkeersstromen snel kunnen worden afgewikkeld. Het aantal opstelstroken op de N359 neemt toe (beide kanten op).

Ook neemt het aantal opstelstroken op de afrit van de A6 toe (links- en rechts afslaand verkeer krijgt een eigen opstelstrook).

Kruispunt N359 – Straatweg

Het eerste deel van de N359 door Lemmer passeert de Straatweg. Het aantal opstelstroken op de N359 voor recht doorgaand verkeer neemt toe. Het aantal opstelstroken op de zijwegen blijft ongewijzigd. Wel wordt de opstellengte binnen de beschikbare ruimte geoptimaliseerd. De verkeerslichten worden vervangen. De werking wordt afgestemd op de gewijzigde rijstrookindeling.



Fietstunnel Flevostraat

De fietstunnel onder de Flevostraat wordt verbeterd (groot onderhoud). Daarnaast worden maatregelen genomen in het kader van de sociale veiligheid. Zo wordt voorzien in het aanpassen van de toeritten en het verbeteren van de zichtlijnen. Verder wordt de verlichting in de tunnel en langs de toe leidende fietspaden verbeterd.



Wegvak N359 tussen de Straatweg en de Brekkenweg/Spaanderbank

Het aantal rijstroken op de N359 blijft gelijk. Langs de weg komt aan de noordzijde een grondwal. Verder voorziet het landschapsplan in een inrichting tot parkgebied, waardoor de omgeving langs de N359 de weg minder ervaart en de leefbaarheid wordt vergroot.

**Kruispunt N359 – Brekkenweg/Spaanderbank**

Het aantal opstelstroken op de N359 in noordoostelijke richting neemt toe. Na het kruispunt komt de linker rijstrook te vervallen. De overige rijstrookindeling is overeenkomstig de huidige situatie. Ten slotte vervalt de fietsoversteek aan de zijde van de Brekkenweg (westzijde van / parallel aan N359). De verkeerslichten worden vervangen. De werking van de verkeerslichten wordt afgestemd op de gewijzigde rijstrookindeling en de Sylroedebrêge.



Sylroedebrêge

De Sylroedebrêge blijft gehandhaafd. De doorstroming voor het doorgaande verkeer richting de A6 na een brugopening verbetert, omdat de verkeerslichten worden voorzien van een groene golf. Deze is actief na een brugopening en heeft tot doel het verkeer richting de A6 zo snel mogelijk door de verkeerslichten te geleiden. Zo wordt voorkomen dat verkeer na het wachten voor de brug vervolgens ook moet wachten bij de verkeerslichten.

Daarnaast is in 2015 een proef gehouden met de Sylroedebrêge waarbij de bedieningstijden hiervan zijn afgestemd op die van de brug over het Prinses Margrietkanaal. Tevens is onderzocht of de bedieningstijden kunnen worden beperkt om daarmee een betere balans te krijgen tussen de doorstroming van het weg- en het vaarverkeer. De proef wordt in 2016 verlengd. Daarna wordt besloten of dit definitief wordt ingevoerd.

Kruispunt N359 – Plattedijk

Het huidige voorrangskruispunt van de Plattedijk op de N359 blijft ook in de nieuwe situatie een voorrangskruispunt. Op de Plattedijk worden aparte opstelstroken gerealiseerd voor het links- en rechts afslaand verkeer. Daarbij wordt de fietsoversteek en aansluiting van de parallelweg verder van het kruispunt af gelegd. De fietstunnel blijft gehandhaafd. Hier zijn geen maatregelen voorzien.



Wegvak N359 tussen de Sylroedebrêge en de nieuwe brug over het Stroomkanaal

Het aantal rijstroken op dit gedeelte van de N359 blijft gelijk. Wel worden er opstelstroken voor links afslaand verkeer gerealiseerd bij de jachthaven / het Van

Rijgersmapark en bij de oostelijke toegang van de wijk Zijlroede. Tevens wordt tussen de Plattedijk en de wijk Zijlroede het fietspad aan de noordzijde van de N359 opgewaardeerd en verder van de weg af gelegd, afgescheiden van de weg door een greenwall. Deze wal krijgt een begin bij de locatie van de fietstunnel en loopt verder door, langs de jachthaven en langs de wijk Zijlroede, tot het kruispunt bij hotel Iselmar.



Aansluiting westelijke parallelweg, ter hoogte van Bedrijventerrein Lemsterhoek

Een klein deel van de nieuwe verkeerssituatie ter plaatse van het bedrijventerrein Lemsterhoek is meegenomen in dit bestemmingsplan. Enkele delen van de parallelweg ten zuiden van de rotonde worden op die wijze planologisch geregeld.

De nieuw aan te leggen kruising in de Suderseewei met de Venneweg (noordzijde) en Kadijk (zuidzijde) is reeds in de bestaande bestemmingsplannen mogelijk via de daar opgenomen verkeersbestemming. Aan de zuidzijde wordt de parallelweg fietspad; de ontsluiting naar het bedrijventerrein (Kadijk) blijft daarbij zoals deze thans is.



2. 6. Landschappelijke effecten

In de *Verordening Romte*, het *Streekplan Fryslân* en de visie *Grutsk op e Romte* (zie hiervoor hoofdstuk 3) bestaat veel aandacht voor het behoud van de landschappelijke kernkarakteristieken en van een goede landschappelijke inpassing van ruimtelijke ingrepen. Meer specifiek voor dit project van de N359 zijn als kaders van belang:

- Structuurvisie Lemsterland, Poort van Fryslân;
- Masterplan toegangspoort Lemmer;
- Raamwerk Lemmer.

Deze beleidsvisies bevatten een beschrijving van de ruimtelijke kwaliteiten van Lemmer en er zijn aanbevelingen gedaan voor versterking daarvan.

De ruimtelijke kwaliteiten uit de genoemde beleidsvisies zijn benut bij het opstellen van de landschapsvisie voor de N359 door Lemmer. In die visie is tevens rekening gehouden met een aantal verbeteringen uit oogpunt van leefbaarheid; als uitgangspunten worden onderscheiden:

- verbetering van de ruimtelijke inpassing. Opgemerkt kan worden, dat in de bestaande situatie er geen sprake is van monumentale bomen of anderszins waardevolle boomstructuren en bosschages. Gelet hierop én gezien de staat (minder vitaal, oudere bomen) zijn er geen te behouden bomen. In de nieuwe situatie worden laanbomen, parkbomen en hagen aangebracht. Daarmee wordt in compenserende maatregelen voorzien vanwege het niet kunnen handhaven van een deel van de bestaande beplanting. Meer specifiek wordt in de landschapsvisie voorzien in de aanleg van zogenaamde greenwalls, begroeide terreinafscheidingen langs een aantal erven van woningen. Dat kan zorgen voor een betere en meer uniforme afscheiding;
- verbetering van de aansluitmogelijkheden vanuit de aanliggende wijken;
- vermindering van de barrièrewerking van de N359 door verbetering van de bestaande fietsstructuur;
- verbetering van de waterstructuur.

In planologische zin biedt dit bestemmingsplan de ruimte voor uitvoering van de landschapsmaatregelen zoals in de visie opgenomen. Binnen de ruime bestemming 'Groen' is in het bestemmingsplan de ruimte voor realisering van de landschapsmaatregelen.

Samenvattend kan gesteld worden dat er diverse maatregelen worden genomen die zorgen voor een goede landschappelijke inpassing. Deze maatregelen komen dus bovenop de maatregelen uit de basisvariant die tot doel hebben om de doorstroming/bereikbaarheid en de verkeersveiligheid te verbeteren (zie hiervoor het eerder in de inleiding beschreven pluspakket).

3. BELEIDSKADER

Dit hoofdstuk behandelt het beleid dat het kader voor dit bestemmingsplan vormt. Daarbij wordt gekeken naar rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid.

3. 1. Rijksbeleid

Wat betreft het rijksbeleid wordt allereerst gewezen op de *Nota Mobiliteit* en op de *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*.

In de *Nota Mobiliteit* is het verkeers- en vervoersbeleid op rijksniveau beschreven. Het kabinet wil de mobiliteitsgroei zó accommoderen, dat betrouwbare, vlotte en veilige verplaatsingen van A naar B mogelijk zijn binnen de (inter)nationale wettelijke en beleidsmatige kaders van milieu en leefomgeving. Veiligheid, duurzaamheid en omgevingskwaliteit moeten zo weinig mogelijk lijden onder de toename van mobiliteit. Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen zijn hiervoor gezamenlijk verantwoordelijk.

In de *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte* (2012) wordt de rijkstaak over de ruimtelijke ordening beperkt tot zaken van nationaal belang. Daarbij vervangt deze structuurvisie de eerdere Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit. In de structuurvisie ligt het accent op zaken van nationaal belang, zoals landelijke hoofdwegen.

De met dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte wegverbeteringen vallen daar niet onder. Het gaat hier om een provinciale weg, die overigens wel aansluit op een landelijke hoofdweg.

In de *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte* is het IJsselmeer als Natura 2000 gebied aangewezen en behoort het verder tot de Ecologische HoofdStructuur (EHS) / Natuurnetwerk Nederland (NNN). Paragraaf 4.2 gaat hier nader op in.

Samenvattend kan worden gesteld dat dit bestemmingsplan past binnen het rijksbeleid.

3. 2. Provinciaal beleid

Het provinciaal ruimtelijk beleid is verwoord in het Streekplan Fryslân, de Structuurvisie Grutsk op é Romte en de Verordening Romte Fryslân 2014. In het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan staat het provinciale verkeersbeleid.

Streekplan Fryslân 2007

Het provinciaal beleid van de provincie Fryslân is opgenomen in het *Streekplan Fryslân* 'Om de kwaliteit fan de romte', vastgesteld op 13 december 2006. Hierin staan de ruimtelijke kaders waarbinnen ruimtelijke ontwikkelingen kunnen plaatsvinden. Het streekplan geeft de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van Fryslân aan voor de periode van tien tot vijftien jaar.

In het Streekplan wordt onder meer een optimale bereikbaarheid als doel gesteld. Hierbij staan een zorgvuldige ruimtelijke inpassing en veiligheidsaspecten centraal. Verbeteringen in de infrastructuur zijn primair gericht op het oplossen van verkeerskundige knelpunten. De ontwikkelingen in het plangebied dragen hieraan bij. In 2012 heeft het Streekplan een tussentijdse evaluatie ondergaan.

Het *Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan* (zie hierna) regelt de afstemming tussen het verkeerssysteem en de verplaatsingsbehoeften.

Grutsk op é Romte

De provincie zet in op het in stand houden en verder ontwikkelen van de belangrijke landschappelijke kwaliteiten en waarden in de provincie. Hiervoor heeft de provincie op 26 maart 2014 de structuurvisie 'Grutsk op é Romte' vastgesteld.

In het vorig hoofdstuk van deze toelichting is een beschrijving opgenomen van de landschappelijke en cultuurhistorische structuren. Een landschapsplan dat voor het project is gemaakt, geeft hier inhoud aan. Hierbij wordt voldaan aan de uitgangspunten van de structuurvisie.

Verordening Romte Fryslân 2014

In de *Verordening Romte Fryslân* (vastgesteld op 25 juni 2014) stelt de provincie regels aan de provinciale belangen. Deze regels moeten in gemeentelijke plannen worden vertaald.

Met betrekking tot het thema 'ruimtelijke kwaliteit' stelt de verordening dat een ruimtelijk plan dient te voorzien in een zorgvuldige inpassing van nieuwe infrastructuur of aanpassing van infrastructuur binnen de kernkwaliteiten per landschapstype. Verder dient een ruimtelijk plan ook aan te geven op welke wijze rekening wordt gehouden met cultuurhistorische elementen en structuren. In het bestemmingsplan is hier in het vorig hoofdstuk uitvoerig op ingegaan.

Tenslotte dienen ook de archeologische waarden onderzocht en beschermd te worden. De verschillende elementen zijn in het bestemmingsplan afgewogen, hoofdstuk 4 gaat hierop in.

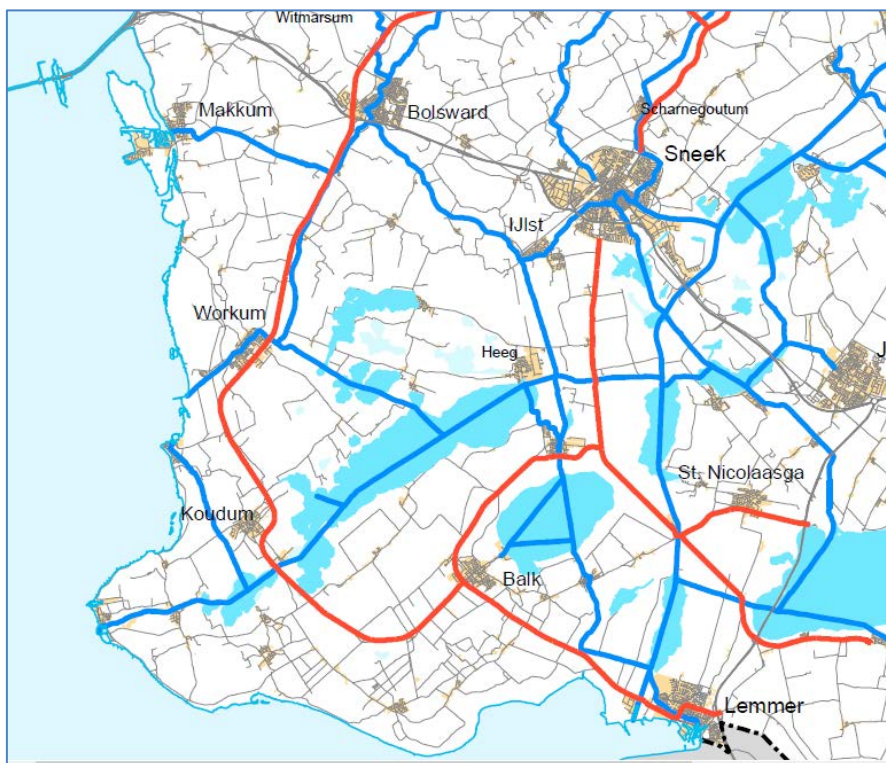
Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 2006 (herzien 2012)

In het *Provinciaal Verkeer- en vervoerplan* (PVVP) 'Fryslân feilig foarút' wordt het provinciaal beleid op het gebied van bereikbaarheid, mobiliteit en veiligheid verwoord. De provincie stelt hierin als hoofddoel het realiseren van een duurzaam verkeer- en vervoersysteem in Fryslân. In het PVVP zijn verkeersveiligheid en bereikbaarheid van voorzieningen belangrijke beleidsuitgangspunten. De N359 is in het PVVP opgenomen als stroomweg voor het zuidwesten van de provincie. De weg dient ook als zodanig ingericht te zijn. Het bestemmingsplan biedt hiervoor het juridisch-planologische kader.

In het PVVP wordt geconstateerd dat Lemmer in de N359 de 'poort' naar de Zuidwesthoek vormt, maar dat er tegelijkertijd met enige regelmaat sprake is van congestie en leefbaarheidsproblemen op de traverse door Lemmer.

Op grond van het PVVP worden uitvoeringsprogramma's opgesteld, waarin rekening is gehouden met de reconstructie van de N359. Zo ook in het meest recente *Uitvoeringsprogramma Verkeer en Vervoer 2016*. In de planning wordt volgens het programma rekening gehouden met de uitvoering in 2017-2018.

De ontwikkelingen in het plangebied zijn in overeenstemming met het PVVP.

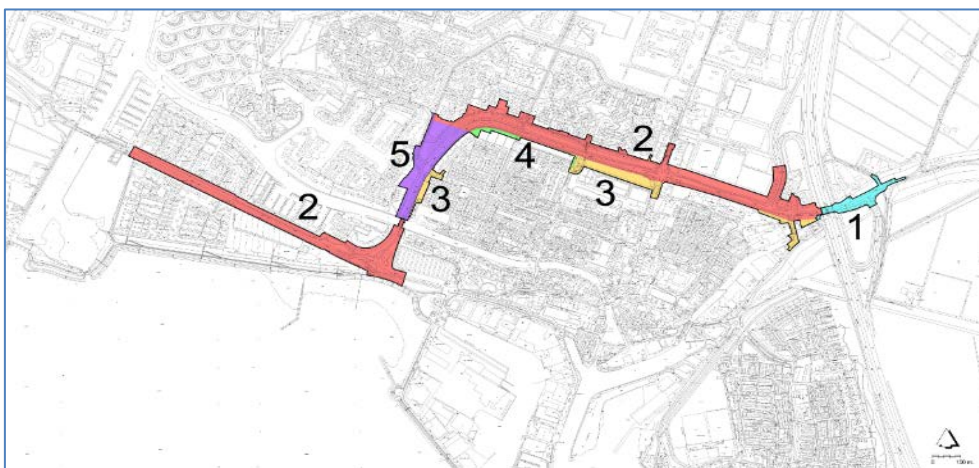


Figuur 6. Stroomfunctie N359 binnen de Zuidwesthoek (bron: Provincie Fryslân, 2012)

Samenvattend: het bestemmingsplan is in overeenstemming met het provinciale beleid.

3. 3. Gemeentelijk planologisch beleid

Dit bestemmingsplan vervangt na het van kracht worden enkele, veelal beperkte delen van een aantal huidige planologische regelingen. Deze zijn in figuur 7 weer-gegeven.



Figuur 7. Overzicht geldende planologische regelingen

Genummerd zijn:

- 1: Bestemmingsplan Buitengebied 2010 (vastgesteld 27-06-2011);
- 2: Beheersverordening Balk, Bantega, Echtenerbrug-Delfstrahuizen, Harich, Lemmer en Oudemirdum (vastgesteld 26-03-2014);
- 3: Bestemmingsplan Binnen de Rondweg (vastgesteld 26-09-2005);
- 4: Bestemmingsplan Urkerstraat - Steile Bank (vastgesteld 11-12-2013);
- 5: Bestemmingsplan Frieslandpark - Brekkenweg (vastgesteld 24-09-2007).

Het westelijke deel van het plangebied (bij de beoogde nieuwe rotonde bij bedrijventerrein Lemsterhoek) is geregeld in het bestemmingsplan Lemsterhoek uit de jaren '70.

Verder past het project binnen verschillende gemeentelijke beleidsnotities, zoals de Structuurvisie Lemsterland, Masterplan toegangspoort Lemmer, Raamwerk Lemmer en het Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan.

Zo wordt in het *Masterplan toegangspoort Lemmer* rekening gehouden met de voorgenomen verbeteringswerkzaamheden aan de N359. De *Structuurvisie Lemsterland* wijst op het belang van het oplossen van de verkeersknelpunten, waaronder de oversteekbaarheid van de N359 door Lemmer. Ook wordt in de structuurvisie op de wenselijkheid gewezen om de N359 ruimtelijk beter in te passen. Het *GVVP De Fryske Marren* belicht uitgebreid de verkeerssituatie in de gemeente en tevens op de N359 met daarbij behorende gewenste maatregelen. Er wordt verder gewerkt aan een 'duurzaam veilig verkeerssysteem'. Maatregelen in verband met een goede aansluiting van het onderliggend wegennet op de N359 hebben een belangrijke prioriteit in het GVVP. Ook het belang van maatregelen voor langzaam verkeer (als fietsverkeer) heeft prioriteit.

4. OMGEVINGSASPECTEN

Naast het feit dat de ontwikkelingen in het plangebied binnen het overheidsbeleid tot stand moeten komen, moet ook rekening gehouden worden met de aanwezige functies in en rond het gebied. Het uitgangspunt voor het bestemmingsplan is dat er een goede omgevings situatie ontstaat en dat er voor de omliggende woonpercelen een goed woon- en leefklimaat ontstaat. In dit hoofdstuk zijn de randvoorwaarden, die voortvloeien uit de omgevingsaspecten, beschreven en wordt zo nodig ingegaan op het woon- en leefklimaat.

4. 1. Algemeen

Uit de Europese en Nederlandse wet- en regelgeving vloeit een aantal randvoorwaarden voor de ruimtelijke ordening voort. In dit hoofdstuk worden deze omgevingsaspecten en de betekenis voor dit bestemmingsplan beschreven. Zo komen de milieuaspecten aan bod (geluid, luchtkwaliteit, bodem) en verder de aspecten water, ecologie, cultuurhistorie, archeologie en externe veiligheid. Daarnaast dient vanuit de *Verordening Romte Fryslân 2014* met een aantal zaken rekening te worden gehouden. Dit betreft eerst de aspecten landschap en cultuurhistorie ⁵⁾.

4. 2. Ecologie

Bij elk ruimtelijk plan dient met het oog op de natuurbescherming rekening te worden gehouden met de *Natuurbeschermingswet* en de *Flora- en faunawet*. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in gebiedsbescherming en soortenbescherming.

Gebiedsbescherming

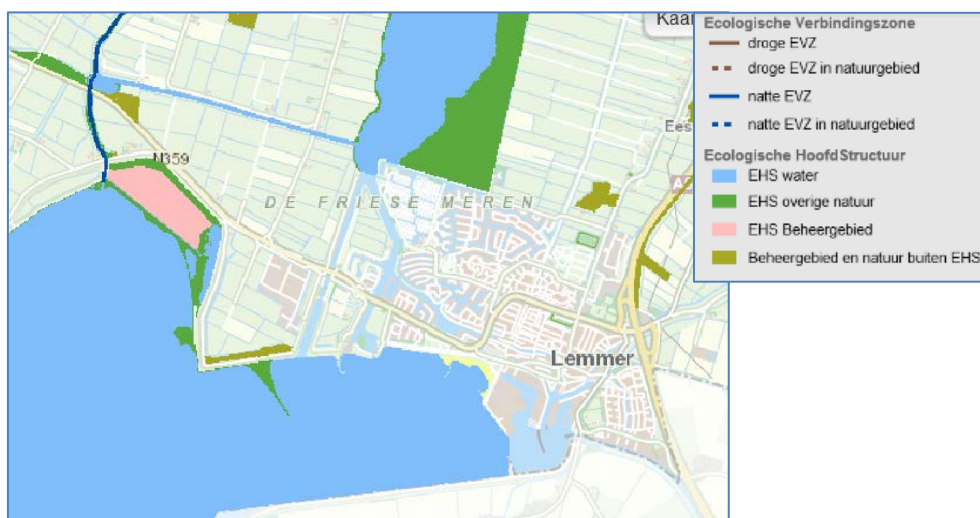
Toetsingskader en beleid

De bescherming van Natura 2000-gebieden en Beschermde Natuurmonumenten is geregeld in de *Natuurbeschermingswet*. Indien ontwikkelingen (mogelijk) leiden tot aantasting van de natuurwaarden binnen deze gebieden, moet een vergunning worden aangevraagd.

Daarnaast moet rekening worden gehouden met het beleid ten aanzien van de Ecologisch Hoofdstructuur (EHS), sinds 2014 *Natuurnetwerk Nederland* genoemd. De provincie heeft op de kaart 'Natuur' van de verordening de herijkte EHS vastgelegd.

Daarnaast maken de grote wateren, waaronder het IJsselmeer, deel uit van het Natura 2000-netwerk. Ook de in de omgeving gelegen gebieden Oudegaasterbrekken, alsmede Fluessen en omgeving behoren tot de Natura 2000-gebieden. Deze gebieden worden daarmee beschermd op basis van de Natuurbeschermingswet. Het volgende figuur toont een fragment van de kaart met de EHS.

⁵⁾ Aan het aspect 'cultuurhistorie' dient zowel wettelijk (op grond van het *Bro*), als beleidsmatig (op grond van de Omgevingsverordening) rekening te worden gehouden.



Figuur 8. Fragment kaart EHS, provincie Fryslân

Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan

Binnen het plangebied komen geen gebieden voor die vallen onder de *Natuurbeschermingswet*, noch gebieden die vallen onder de Ecologische Hoofdstructuur. Wel ligt het Natura 2000-gebied IJsselmeer op korte afstand en is op enige afstand het Natura 2000-gebied Oudegaasterbrekken, Fluessen en omgeving gelegen. In het kader van het ecologisch onderzoek is nagegaan in hoeverre er door realisering van het project sprake is van mogelijk significant negatieve effecten. Met betrekking tot het meest nabij gelegen Natura 2000-gebied IJsselmeer is geconstateerd dat een volledige toetsing aan de *Natuurbeschermingswet* niet aan de orde is omdat geen overtreding van de *Natuurbeschermingswet* wordt verwacht. Gelet ook op de verwachting dat er geen sprake is van extra verkeersaantrekkende werking (zie ook bijlage 2) en met het oog op het tracé volgens de gekozen basisvariant, is geen nadere toetsing aan de *Natuurbeschermingswet* noodzakelijk (zie hiervoor ook bijlage 3). Het ecologisch onderzoek kan worden beschouwd als Voortoets.

Soortenbescherming

Toetsingskader en beleid

Ten aanzien van de soortbescherming is met de inwerkingtreding van de *Flora- en faunawet* (2002) in een bescherming voorzien van dieren- en plantensoorten. Voor soorten die vermeld staan op bijlage IV van de Habitatrichtlijn en een aantal Rode-Lijst soorten zijn deze voorwaarden zeer streng.

Een groot aantal van nature in Nederland thuishorende beschermde planten en dieren wordt met de wet beschermd. Datzelfde geldt voor een groot aantal uitheemse plantensoorten. De wet wil schadelijke handelingen ten aanzien van de beschermde dieren en planten verbieden.

Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan

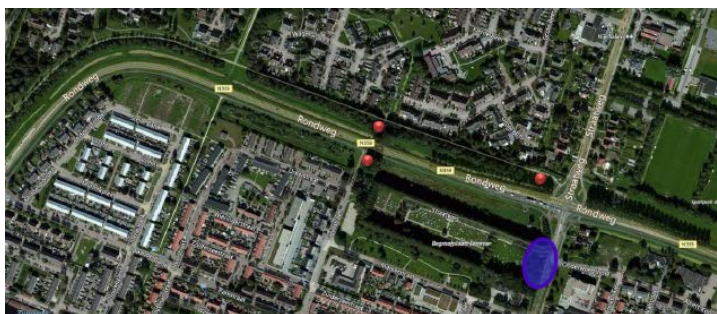
Vanwege het ruimtebeslag met onder meer het kappen en verwijderen van bomen en bosschages en het dempen van sloten is het van belang om na te gaan of er sprake is van negatieve invloed op beschermde dier- en plantensoorten.

Hiernaar is ecologisch onderzoek verricht (bijlage 3) ⁶⁾. Uit het onderzoek komt het volgende naar voren:

- op een tweetal terreintjes langs het tracé komen mogelijk beschermde planten voor. Nader onderzoek wordt aanbevolen in verband met de mogelijke aanwezigheid van beschermde flora zoals orchideeën.



- in een aantal te rooien bomen is sprake van mogelijke nestplaatsen voor jaar-rond beschermde vogels. Nader onderzoek wordt aanbevolen naar de aanwezigheid van dergelijke nestplaatsen voor roofvogels en uilen. Deze zijn in het ecologisch onderzoek met een rode aanduiding weergegeven (de blauw omcirkelde locatie is een begroeide plek ter plaatse van de begraafplaats; deze valt buiten de invloedssfeer van het project).



- voor het werken tijdens het broedseizoen gelden zorgmaatregelen in verband met de aanwezigheid van algemeen voorkomende broedvogels;
- enkele watergangen zijn mogelijk geschikt als leefgebied van de kleine modderkruiper.



⁶⁾ Ecologische beoordeling Reconstructie rondweg Lemmer, verkennende inventarisatie natuurwaarden Bureau FaunaX, Gorredijk, maart 2016

- voor licht beschermde soorten geldt de algemene zorgplicht.

Ten aanzien van de resultaten van het onderzoek is een vervolg op het ecologisch onderzoek uitgevoerd ⁷⁾. Dit onderzoek is tevens opgenomen in bijlage 3. Uit het onderzoek blijkt dat alleen ten aanzien van roeken een ontheffing van de *Flora- en faunawet* aangevraagd dient te worden. Bij de begraafplaats bevindt zich namelijk een roekenkolonie die zich aan het uitbreiden is. In de te kappen bomen bevinden zich 20 bezette nesten van roeken. De bomen met de roekennesten en mogelijke alternatieve nestbomen zijn in het figuur hieronder weergegeven.



De bomen dienen buiten de broedtijd van de roek (globaal van februari - juli) gepakt te worden en voor de ontheffingsaanvraag dient een ecologisch projectplan en een ecologisch werkprotocol opgesteld te worden. De activiteiten en werkzaamheden moeten volgens dit protocol worden uitgevoerd, hierdoor wordt er zorgvuldig gehandeld en wordt er voldaan aan de zorgplicht. Ook dienen de werkzaamheden te worden begeleid door een deskundige op het gebied van de roek.

Voor de algemeen voorkomende broedvogels geldt de aanbeveling dat de werkzaamheden buiten het broedseizoen (ongeveer half maart – half juli) uitgevoerd moeten worden om verstoring van nesten te voorkomen. Voor de licht beschermde soorten geldt het naleven van de zorgplicht.

Samenvattend is het bestemmingsplan op het aspect ecologie uitvoerbaar; de aanbevelingen uit het ecologisch vervolgonderzoek worden opgevolgd en ten aanzien van de roek wordt een ecologisch projectplan en werkprotocol opgesteld en wordt een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet aangevraagd. Verder worden vanuit ecologie maatregelen in de uitvoering genomen met betrekking tot de breedte/inrichting van bermen en het bermbeheer. Zo wordt ten opzichte van kap van bomen nieuwe aanplant van zowel laanbeplanting als parkbo-

⁷⁾ Ecologische beoordeling Reconstructie rondweg Lemmer, Quicksan en nader onderzoek Bureau FaunaX, Gorredijk, juli 2016

men en hagen voorzien. Deze kunnen tevens een ecologische meerwaarde hebben en een positief effect hebben op het woon- en leefklimaat op de omliggende woonpercelen.

4. 3. Archeologie en cultuurhistorie

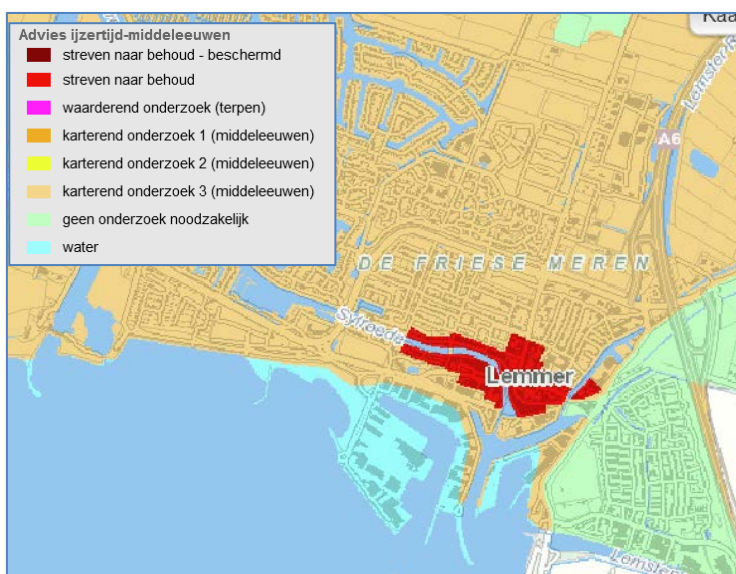
Toetsingskader en beleid

De rol van cultuurhistorie in de ruimtelijke ordening is de laatste jaren sterk toegenomen. Bij het opstellen van plannen moeten cultuurhistorische waarden tijdig in beeld worden gebracht. Het *Besluit ruimtelijke ordening* (Bro) stelt in dat verband specifieke eisen aan het opstellen van ruimtelijke plannen. Waar mogelijk moeten cultuurhistorische waarden worden behouden of versterkt. Cultuurhistorie is daarmee een sturend onderdeel geworden in de ruimtelijke ordening.

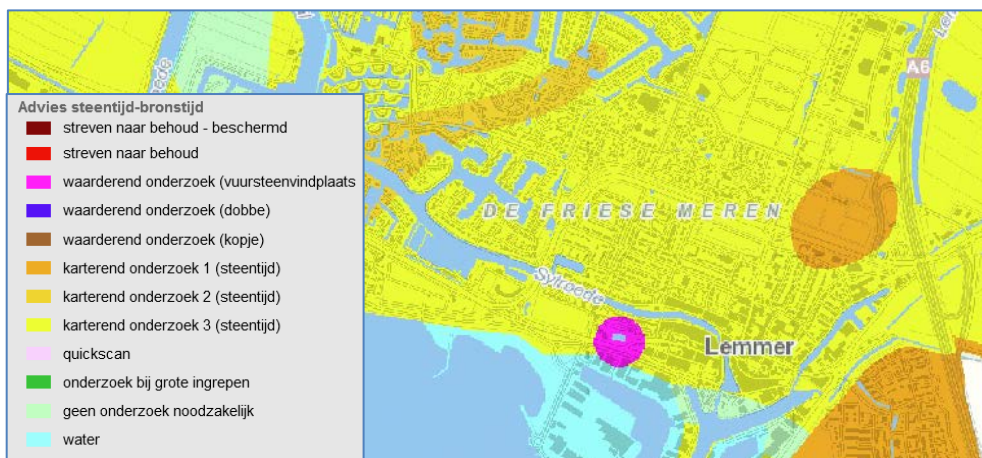
Wat het aspect ‘archeologie’ betreft, is enige jaren geleden de *Monumentenwet* gewijzigd als gevolg van het Verdrag van Malta. De kern van *Monumentenwet* is dat, wanneer de bodem wordt verstoord, archeologische resten intact moeten blijven (in situ). Wanneer dit niet mogelijk is, worden archeologische resten opgegraven en elders bewaard (ex situ).

De cultuurhistorische waarden zijn meegenomen in de provinciale visie *Grutsk op 'e Romte*. In hoofdstuk 2 en 3 is aangegeven op wat voor manier hier aan wordt voldaan.

De archeologische waarden zijn in eerste instantie in beeld gebracht op de FAMKE (*Friese Monumentenkaart Extra*). Op deze kaart worden voor de perioden Steentijd - Bronstijd en IJzertijd - Middeleeuwen adviezen gegeven over eventueel te verrichten onderzoeken. De volgende fragmenten van de FAMKE gelden voor de te onderscheiden adviesperioden.



Figuur 9. Fragment kaart FAMKE, provincie Fryslân, advies IJzertijd - Middeleeuwen



Figuur 10. Fragment kaart FAMKE, provincie Fryslân, advies Steentijd - Bronstijd

Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan

In hoofdstuk 2 is uitgebreid in gegaan op de wijze waarop rekening is gehouden met de cultuurhistorische belangen in het plangebied en omstreken. Verder sluit het bestemmingsplangebied aan de oostzijde aan bij cultuurhistorische waardevolle dijkrestanten die in het buitengebied aanwezig zijn. Deze zijn buiten het plangebied gelegen.

Wat betreft het aspect archeologie blijkt dat het plangebied overwegend in een bruin gebied ligt, alwaar karterend onderzoek noodzakelijk is (advieskaart IJzertijd - Middeleeuwen). Daarnaast geldt een onderzoeksplicht vanuit de Steentijd - Bronstijd. Zie hiervoor de situaties ter hoogte van de wijk de Zijlroede, de kruising Brekkenweg-Spaanderbank en nabij het sportpark.

Voor het project is een archeologisch vooronderzoek uitgevoerd dat bestaat uit een bureau- en een inventariserend veldonderzoek. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 4. Het onderzoeksgebied is hierbij verdeeld in verschillende zones. Uit het onderzoek blijkt dat voor de meeste zones de resultaten van het onderzoek geen aanleiding geven om archeologische maatregelen aan te bevelen. Voor zones 1 tot en met 7 geldt dit niet. Voor de zones 1 tot en met 5 wordt namelijk aanbevolen een vervolgonderzoek uit te voeren door middel van proefsleuven, aangezien het volgens de onderzoekers niet kan worden uitgesloten of in de dekzandopduikingen in deze zones een vindplaats voorkomt. Daarnaast wordt voor zones 6 en 7 aanbevolen om bij de uitvoering van de geplande werkzaamheden rekening te houden met de in het tracé eventueel nog aanwezige resten van historische bebouwing. Dit kan namelijk ook niet worden uitgesloten en kan in de vorm van een proefsleuvenonderzoek of een archeologische begeleiding van de graafwerkzaamheden plaatsvinden.

De gemeente heeft op basis van de resultaten van het onderzoek een second opinion (een tweede mening) uitgevoerd om de onderzoeksresultaten en de interpretatie van het advies te beoordelen. Deze tweede mening is tevens opgenomen in bijlage 4.

Hieruit blijkt dat de veldwerkzaamheden op de juiste manier zijn uitgevoerd en toepasbaar zijn, maar dat de interpretatie hiervan op een andere manier opgevat moet worden. Er bestaat een verschil van inzicht in wanneer er sprake is van een vindplaats en hoe dat moet worden aangetoond. In bijlage 4 is dit gemotiveerd en verder omschreven. In de tweede mening wordt geadviseerd om de zones 1, 2, 3, 4, 5, 6 vrij te geven en voor zone 7 een bronnenonderzoek uit te voeren. Een alternatief voor zone 5 is een archeologische begeleiding van de werkzaamheden. Dit is bij lijnvormige infrastructurele werken als de onderhavige ook een meer passende methode. De gemeente neemt het advies uit de tweede mening over, waarbij er dus voor zone 5 een archeologische begeleiding van de werkzaamheden plaatsvindt en voor zone 7 een bronnenonderzoek wordt uitgevoerd.

Samenvattend wordt opgemerkt, dat vanuit het archeologisch onderzoek en de tweede mening kan worden opgemaakt dat het bestemmingsplan vanuit het aspect "archeologie" zeer waarschijnlijk uitvoerbaar is en dat er gezien de (interpretatie van) de resultaten op dit punt zeer waarschijnlijk geen belemmeringen ontstaan. Het aanvullende bronnenonderzoek wordt uitgevoerd en bij de vaststelling van het bestemmingsplan betrokken. Wanneer bij de uitvoering van de geplande werkzaamheden toch archeologische resten worden aangetroffen, moet hiervan direct melding gemaakt worden bij de bevoegde overheid.

4. 4. Water

Toetsingskader en beleid

De watertoets vormt een onderdeel van de startovereenkomst *Waterbeleid in de 21^e eeuw*, een gezamenlijk stuk van de VNG, de provincies, het Rijk en de Unie van Waterschappen. In het kader daarvan dient in de totstandkoming van ruimtelijke plannen rekening te worden gehouden met de belangen van het water.

Er moet voldoende ruimte zijn voor waterberging. Daarnaast zijn de kwaliteitsaspecten van belang.

Waterschappen hebben op grond van de *Wet op de waterhuishouding* een belangrijke taak met betrekking tot het waterbeheer.

Het plangebied valt onder het beheer van het Wetterskip Fryslân, dat zorg draagt voor de kwaliteit van het oppervlaktewater in het gebied en dat de grotere boezemwateren en sloten beheert, alsmede de waterkeringen. Ook is het waterschap belast met het peilbeheer in het plangebied. Het Wetterskip heeft begin 2016 het *Waterbeheerplan 2016-2021* vastgesteld.

Wat betreft het wettelijk en beleidskader geldt het volgende.

De *Waterwet (22-12-2009)* geeft aan dat de provincie een waterhuishoudingsplan vast dient te stellen waarin de hoofdlijnen van het waterhuishoudkundig beleid zijn opgenomen.

Het Rijk heeft een *Nationaal Waterplan 2016-2021* vastgesteld.

De provincie heeft het *Vierde Waterhuishoudingsplan (WHP-4)* begin 2016 vastgesteld.

Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan

Toetsing van het bestemmingsplan aan het waterbeleid is onder te verdelen in de thema's waterkwantiteit en waterkwaliteit.

Bij de voorbereiding van ruimtelijke plannen moet een watertoets worden uitgevoerd. Dat is een procesmatig instrument dat er voor zorgt dat waterhuishoudkundige doelstellingen op een goede manier worden meegewogen in de ruimtelijke besluitvorming. Een essentieel onderdeel van de watertoets is een vroegtijdige afstemming met de waterbeheerder(s) in het plangebied.

In de planvorming voor de N359 is de bescherming van de waterhuishoudkundige situatie meegewogen in overleg tussen Wetterskip Fryslân, Provincie Fryslân en gemeente De Fryske Marren.

Waterkwantiteit

In de toekomstige waterhuishoudkundige situatie is er de noodzaak om de mogelijkheden voor waterberging in de waterhuishoudkundige systemen te vergroten. Voor het bestemmingsplan is het van belang dat de watercompensatie wordt vastgelegd. Dit is nodig om in verband met de toename van verhard oppervlak het watersysteem ongestoord te kunnen laten functioneren. In het Programma van eisen en de totstandkoming van het ontwerp zijn verschillende compensatiemaatregelen opgenomen, zoals de aanleg van nieuwe en het verleggen van bestaande watergangen.

Geconstateerd is dat er - ook in de huidige situatie - reeds bermsloten langs het hele tracé van de N359 aanwezig zijn. Deze zorgen voor voldoende drooglegging (wegenbouwkundige functie) en hebben een belangrijke functie in het peilbeheer van het oppervlaktewater (waterhuishoudkundige functie). In de nieuwe situatie worden deze functies gehandhaafd.

Meer specifiek zal er door de reconstructie een zekere toename aan verharding ontstaan die in de compensatiemaatregelen moet worden meegenomen. De volgende berekening geeft daar het resultaat van.

Het Waterschap eist compensatie in de vorm van extra m² wateroppervlak, waarbij de m² hiervan wordt bepaald door minimaal 10% van de toename van het verhard oppervlak te nemen. Deze eis geldt alleen als het hemelwater versneld wordt afgevoerd door middel van een waterwerk, zoals waterkolken en leidingen. Voor de waterberging geldt op basis van het Voorlopig Ontwerp het volgende:

Berekening waterberging	
Nieuw verhard oppervlak, afwaterend via een werk	20.880 m ²
Bestaand verhard oppervlak, afwaterend via een werk	13.350 m ²
Toename afwaterend oppervlak via een werk	7.530 m² (toename)
10% te compenseren wateroppervlakte:	753 m ²
Wateroppervlakte bestaand:	19.510 m ²
Wateroppervlakte nieuw:	21.145 m ²
Toename wateroppervlakte	1.635 m

Uit de tabel blijkt dat het beoogde, te compenseren wateroppervlak ruimschoots wordt gehaald. De inzet van de provincie is dat per peilvak de watercompensatie plaatsvindt (de N359 ligt in twee verschillende peilvakken). In het bestemmingsplan worden mogelijkheden geboden voor de watercompensatie. Indien er bij de verdere uitwerking van het project blijkt dat de genoemde oppervlakten veranderen (dit zal dan gaan om kleinschalige veranderingen en zeker niet om grootschalige), dan zijn er binnen het plangebied ruimschoots mogelijkheden om dit op te vangen.

Waterkwaliteit

Volgens de *Kaderrichtlijn Water* (KRW-2016-2021) moet er gebruik worden gemaakt van inrichtingsmaatregelen die zo min mogelijk afbreuk doen aan de kwaliteit van het oppervlaktewater (slibfilters, infiltratiebermen, olieafsciders). Ook kan op een ecologische wijze een verslechtering van de waterkwaliteit worden tegengegaan.

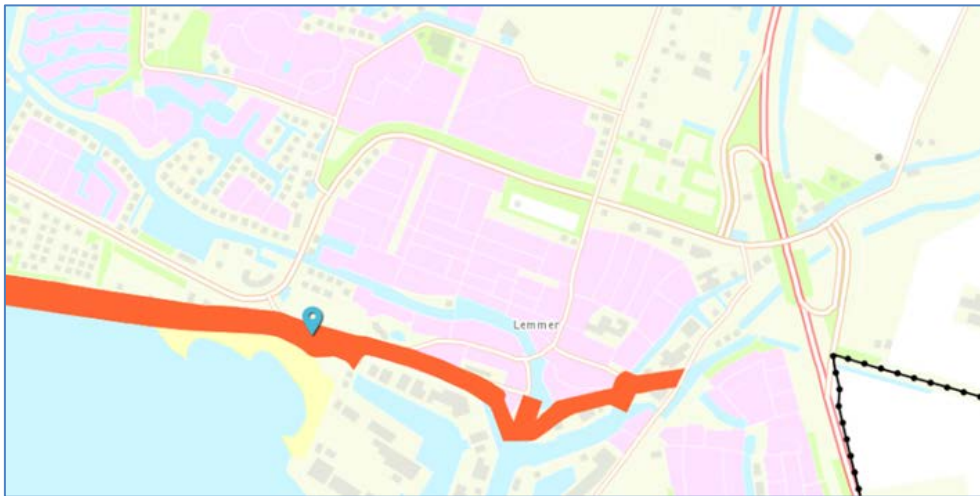
Voor het gehele tracé geldt dat er voldoende aandacht moet zijn voor de waterkwaliteit als gevolg van afstromend wegwater. Ten behoeve van het kwaliteitsaspect wordt voorzien in de aanleg van brede bermen. Met de aanleg van dergelijke brede bermzones wordt beoogd:

- rechtstreekse lozing op het oppervlaktewater te voorkomen en afwatering naar de bermen met bermsloten te laten plaatsvinden;
- vóórzuivering van het afstromende wegwater te laten plaatsvinden;
- opvang in verband met strooizout (waartoe de beoogde bermbreedte kan voorzien).

Waterveiligheid

Door de ligging aan het IJsselmeer is Lemmer een kwetsbaar punt in de primaire waterkering. Recent zijn zodanige maatregelen uitgevoerd, dat naar verwachting tot 2035 geen maatregelen nodig zijn.

De N359 maakt zelf geen deel uit van een waterkering. Ook is er voor het traject geen reserveringszone voor de primaire kering opgenomen, zoals blijkt uit figuur 11. Deze reserveringszone ligt echter wel op een deel van de gronden bij de Platetdijk, in het zuidelijke deel van het plangebied. Het bestemmingsplan biedt hiervoor een beschermende regeling. De reserveringszone eindigt bij de rotonde aan de Sluisweg te Lemmer. Wel ligt de afrit van de A6-oost op een (niet-primaire) waterkering. Behalve de aansluiting, maakt deze afrit geen deel uit van het bestemmingsplan.



Figuur 11. Fragment Provinciale Verordening, reserveringszone waterkering

Samenvattend kan worden gesteld dat in het wegontwerp rekening is gehouden met wateropvang, met name in de vorm van bermsloten en dat aan de compensatie-eisen van Wetterskip Fryslân wordt voldaan. Verder wordt bij de uitvoering rekening gehouden met maatregelen voor behoud van een goede waterkwaliteit. Op het gebied van water zijn er geen belemmeringen te verwachten voor het woon- en leefklimaat van de omliggende percelen. Dit geldt tevens voor de waterveiligheid.

Binnen het bestemmingsplan zijn de bermsloten en andere watergangen weliswaar niet afzonderlijk vastgelegd, maar binnen een ruime omgevingsbestemming ('Groen') meegenomen. Ook binnen de bestemming 'Verkeer' zelf is rekening gehouden met mogelijkheden voor water.

Met het voorgaande wordt er vanuit gegaan dat het bestemmingsplan op dit punt uitvoerbaar is.

4. 5. Bodem

Toetsingskader en beleid

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening dient in geval van ruimtelijke ontwikkelingen te worden aangetoond dat de bodem geschikt is voor het beoogde functiegebruik. Ter plaatse van locaties die verdacht worden van bodemverontreiniging, moet ten minste verkennend bodemonderzoek worden uitgevoerd. Verdachte plekken met betrekking tot de kwaliteit van de bodem dienen in het kader van de *Wet bodembescherming* bij ruimtelijke plannen en projecten te worden gesignaleerd vanuit een goede ruimtelijke ordening.

Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan

In het Programma van Eisen voor de wegreconstructie is geconstateerd dat er geen indicaties van historisch, bodembedreigende activiteiten zijn. Het bestemmingsplan voorziet bovendien niet in 'gevoelige' bestemmingen.

Wel vindt er grondverzet plaats en komt er grond vrij. Grondwerken bij dit project dienen in het kader van het *Besluit bodemkwaliteit* bij de gemeente (als bevoegd gezag) te worden gemeld. Deze toetst of het grondverzet in overeenstemming is met de bodemfunctiekaart en de ontvangende bodemkwaliteit niet verslechtert (na toepassing).

Voor het project is een verkennend (water)bodemonderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 5. Uit het onderzoek blijkt dat de grond overwegend vrij toepasbaar is en alleen plaatselijke verontreinigingen bevat. Nader onderzoek wordt (behalve voor het aspect asbest, zie hieronder) niet zinvol geacht. Als grond van de locatie vrijkomt, moet er echter rekening mee worden gehouden dat deze niet zonder meer elders toepasbaar is. Op het hergebruik hiervan is het *Besluit bodemkwaliteit* van toepassing en kan het afhankelijk van de werkzaamheden noodzakelijk zijn om een melding te doen bij het bevoegd gezag.

Bij een aantal mengmonsters uit enkele boringen is asbest in een (gewogen) gehalte boven de inventarisatiewaarden aangetoond. In het onderzoek wordt geadviseerd om inspectiegaten te graven van de monsteropnamepunten en op basis van een visuele inspectie en separate asbestanalyses in puin te bepalen waar nader onderzoek naar asbest uitgevoerd dient te worden.

Samenvattend wordt opgemerkt, dat uit het onderzoek blijkt dat ten aanzien van de uitvoering van het bestemmingsplan en de verdere uitvoering van het project geen belemmeringen zijn. Bij de verdere planuitwerking wordt nagegaan op welke wijze de vrijkomende grond binnen de projectgrenzen kan worden gebruikt, zoals voor de afwerking van bermen en voor noodzakelijke ophogingswerkzaamheden. Uitgangspunt is dat zoveel mogelijk uit het project vrijkomende grond binnen de werkgrenzen wordt hergebruikt. De aanbevelingen en mogelijke onderzoeken naar asbest worden opgevolgd. Er wordt vanuit gegaan dat het bestemmingsplan voor het aspect 'bodem' uitvoerbaar is en dat er geen negatieve effecten zijn ten aanzien van het woon- en leefklimaat.

4. 6. Geluid en trillingen

Toetsingskader en beleid

Op grond van de *Wet geluidhinder* hebben alle wegen een wettelijke geluidzone, met uitzondering van woonerven en 30 km/u-wegen. Uitgangspunt binnen een zone is de geluidbelasting op een aanvaardbaar niveau te houden. Voor dat aanvaardbare niveau geeft de wet normen. De voorkeursgrenswaarde bedraagt 48 dB. Als bij wijziging van de weg de geluidbelasting met meer dan 1,5 dB toeneemt, dan is er in de zin van de *Wet Geluidhinder* sprake van een 'reconstructie'.

Indien niet aan de voorkeursgrenswaarde kan worden voldaan of er sprake is van een 'reconstructiesituatie', kan het bevoegd gezag - in de meeste gevallen de gemeente - hogere grenswaarden vaststellen. Hiervoor geldt een bepaald maximum, de uiterste grenswaarde genoemd. Bij de vaststelling van hogere grenswaarden moet worden afgewogen of bronmaatregelen of maatregelen in de overdrachtsfeer kunnen worden getroffen.

Bij de aanleg of wijziging van een verkeersweg dient de wegaanlegger (in dit geval de provincie) het wettelijk kader voor wegverkeerslawaaï in acht te nemen. Voor niet-rijkswegen - als de voorliggende - geldt de *Wet geluidhinder* als wettelijk kader. Daarnaast moet er ook vanuit een 'goede ruimtelijke ordening' sprake zijn van een goed woon- en leefklimaat op de omliggende woonpercelen.

Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan

In eerste instantie is ten behoeve van de gekozen basisvariant een globale akoestische beschouwing opgesteld.

Uit het globale onderzoek blijkt dat zeer waarschijnlijk geen sprake zal zijn van een reconstructiesituatie. Het vaststellen van hogere waarden is dan ook niet nodig.

Inmiddels is als vervolg op het globale onderzoek een nader akoestisch onderzoek opgesteld (bijlage 6) ⁸⁾ om het effect van de wegreconstructie te berekenen. In dit onderzoek wordt uitgegaan van toepassing van geluidreducerend asfalt binnen de bebouwde komgrenzen, maar zijn verdere aanvullende 'plus'-maatregelen ⁹⁾ zoals de grondwallen en de greenwalls niet onderzocht.

In het onderzoek is nagegaan of ter plaatse van de gevels van de bestaande woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen hinder ontstaat als gevolg van het wegverkeerslawaaï. Deze effecten zijn beoordeeld op basis van de wettelijke normen, opgenomen in de *Wet geluidhinder*.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting vanwege het wegverkeerslawaaï ten gevolge van de N359 in de periode tot 2030 met ten hoogste 1,40 dB zal toenemen ter plaatse van alle woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen. De toename is daarmee zodanig dat er (ook zonder maatregelen zoals grondwallen en greenwalls) geen sprake is van reconstructie in de zin van de *Wet geluidhinder*.

Daarnaast wordt een aantal extra maatregelen getroffen die op grond van de *Wet geluidhinder* niet noodzakelijk zijn, maar wel geluidbeperkend werken: het gaat hierbij de om de aanleg van een grondwal tussen de Brekkenweg en de Straatweg en greenwalls langs de (wijk de) Zijlroede, de jachthaven en langs de achterzijde van diverse woningen. De akoestische effecten van deze maatregelen zijn vanuit een 'goede ruimtelijke ordening' eveneens onderzocht ¹⁰⁾. Dit onderzoek is tevens opgenomen in bijlage 6. Uit het onderzoek blijkt dat door de grondwallen en greenwalls de geluidbelasting ter plaatse van de achterliggende woningen met ten hoogste 8,82 dB afneemt en dat door de reflectie hiervan een lichte toename van geluid ontstaat aan de overzijde van deze maatregelen. Deze overschrijding leidt echt niet tot een reconstructie in de zin van de *Wet geluidhinder*.

⁸⁾ Akoestisch onderzoek Reconstructie Rondweg N359 te Lemmer provincie Fryslân, projectnummer n0405679.00, Anteagroup, 15 juli 2016.

⁹⁾ De wettelijke noodzaak voor het toepassen van geluidreducerend asfalt geldt slechts voor 7 woningen langs de weg. Dit is minder dan 1% van de woningen. Voor de andere 99% van de woningen is geluidreducerend asfalt dus een 'plus'-maatregel.

¹⁰⁾ Akoestisch onderzoek effect plusmaatregelen reconstructie Rondweg N359 te Lemmer, projectnummer 0405679.00, Anteagroup, 11 juli 2016.

Omdat de weg bij de woningen aan de Tjeukemeerstraat feitelijk dichterbij de woningen wordt gesitueerd ¹¹⁾, is tevens onderzoek gedaan naar de trillingsinvloed van de wijziging. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 7. Uit het onderzoek blijkt dat de ontwikkelingen in het plangebied wat betreft trillingen voldoen aan de richtlijnen die daarvoor gelden en dat er voor dit aspect geen belemmeringen zijn te verwachten.

Ten aanzien van het woon- en leefklimaat van de woningen en de tuinen aan de Tjeukemeerstraat kan nog worden opgemerkt dat de aanvullende 'plus'-maatregelen (zoals de aanleg van de greenwall) erop gericht zijn om de geluidsbelasting in zowel de woningen als de tuinen ten opzichte van de huidige situatie te reduceren. Uit het onderzoek naar de 'plus'-maatregelen blijkt dat er voor de woningen sprake is van een geluidsreductie die varieert van 1,57 tot 4,23 dB ten opzichte van een autonome situatie zonder de uitvoering van het project. De 'plus'-maatregelen komen dus ten goede aan het woon- en leefklimaat in de woningen. Aangezien de greenwall een geluidreducerende werking heeft, mag aangenomen worden dat deze ook een positief effect heeft op de geluidbelasting in de achtertuinen. Daarnaast is de greenwall tevens van belang voor de stedenbouwkundige inpassing van en naar de woningen, en komt deze voorziening de privacy in de achtertuinen eveneens ten goede. Door de uitvoering van het project met de 'plus'-maatregelen is er dus sprake van een goed woon- en leefklimaat.

Samenvattend: uit het akoestisch onderzoek komt naar voren dat er geen sprake is van 'reconstructie' in de zin van de Wet geluidhinder. Onderzoek naar maatregelen om de geluidsbelasting ter plaatse van de geluidsgevoelige bestemmingen terug te brengen is niet nodig, omdat voldaan wordt aan de grenswaarden.

Daarnaast wordt een aantal maatregelen vanuit oogpunt van leefbaarheid uitgevoerd zonder dat dit vanuit de Wet geluidhinder noodzakelijk is, waaronder het aanbrengen van geluidreducerend asfalt (dit is een 'plus' voor 99% van de woningen), de grondwallen en de greenwalls. De grondwallen zijn op de verbeelding van het bestemmingsplan apart geregeld. Voor deze grondwallen en greenwalls is vastgesteld dat er als gevolg daarvan een aanzienlijke geluidsreductie plaatsvindt. Ook is er in het onderzoek gerekend met de periode tot 2030 en heeft het bestemmingsplan na vaststelling een looptijd van 10 jaar. In het jaar 2026 zal de berekende waarde van de geluidbelasting dan ook lager zijn dan is berekend. Tenslotte blijkt uit het onderzoek dat naar de 'plus' maatregelen is uitgevoerd dat er als gevolg van reflectie geen reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder ontstaat. Ook ontstaat er vanuit een 'goede ruimtelijke ordening' een goed woon- en leefklimaat voor de omliggende woonpercelen.

¹¹⁾

In het geldende bestemmingsplan "Frieslandpark – Brekkenweg" is sprake van een verkeersbestemming die dichterbij de woningen aan de Tjeukemeerstraat is gelegen dan in dit bestemmingsplan het geval is. In het bestemmingsplan "Frieslandpark – Brekkenweg" is sprake van een afstand van 27 - 31 meter, in dit nieuwe bestemmingsplan bedraagt deze afstand 36 - 38 meter. In planologische zin is dit nieuwe bestemmingsplan dus een verbetering voor de bewoners van de woningen Tjeukemeerstraat 1 tot en met 13 ten opzichte van het geldende bestemmingsplan.

4. 7. Luchtkwaliteit

Toetsingskader en beleid

In hoofdstuk 5 van de *Wet milieubeheer* zijn de grenswaarden op het gebied van de luchtkwaliteit vastgelegd. Daarbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk met name de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀) van belang. Daarnaast hoort zeer fijn stof (PM_{2,5}) sinds 1 januari 2015 bij het beoordelingskader. Hiervoor zijn de volgende grenswaarden van toepassing:

stof	toetsing van	Grenswaarde	geldig
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	vanaf 2015
fijn stof (PM ¹⁰)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	vanaf 11 juni 2011
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer per jaar meer dan 50 µg / m ³	

Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan

Tijdens de variantenstudie die vooraf ging aan de keuze voor de wegreconstructie zijn de effecten op de luchtkwaliteit in beeld gebracht ¹²⁾. Daaruit bleken twee conclusies:

- er treedt een wijziging van de concentraties aan luchtverontreinigende stoffen op;
- deze concentraties liggen in alle gevallen ruim onder de grenswaarden zoals die in de *Wet Milieubeheer* zijn opgenomen.

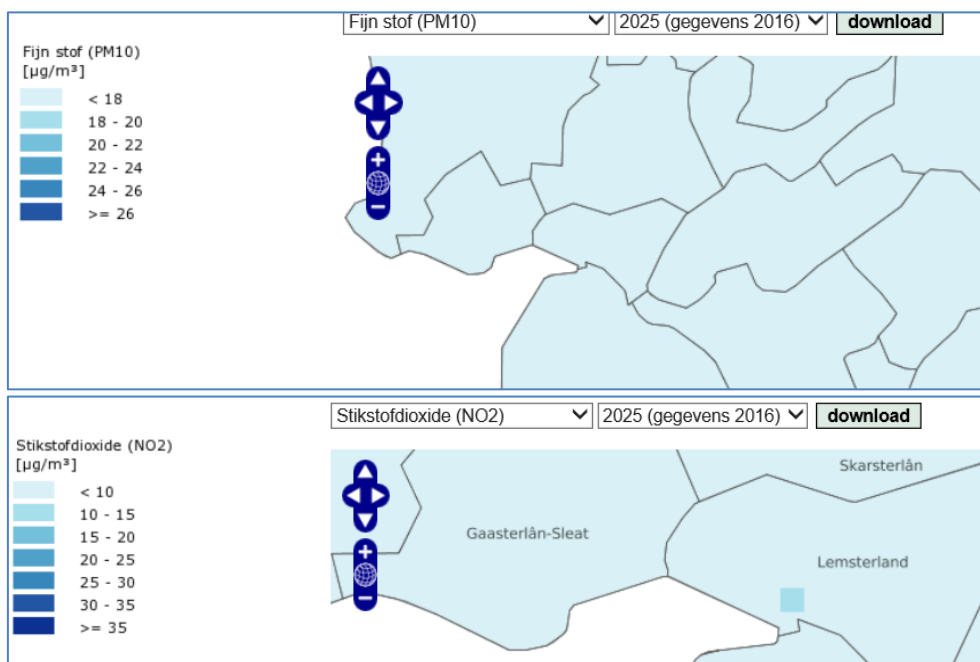
Nu een keuze is gedaan aangaande de te kiezen variant en de uitwerking in een verkeerskundig ontwerp heeft plaatsgevonden, is nagegaan of extra luchtkwaliteitsonderzoek nodig is. Dit op basis van het gehouden verkeerskundig onderzoek naar de verkeersaantrekkende werking van de N359 ¹³⁾ (bijlage 2). Daarbij is gerekend met het toekomstjaar 2030. De doorrekening met het verkeersmodel laat zien, dat de voorziene infrastructuur voldoende capaciteit heeft om het verkeersaanbod te verwerken. Verder laat het onderzoek zien dat de intensiteiten voor de gekozen basisvariant gelijk zullen zijn aan de (autonome) referentiesituatie 2030. Daaruit wordt geconcludeerd dat de maatregelen in Lemmer niet zullen leiden tot aantrekking van verkeer van wegen die verder van Lemmer af liggen.

Aanvullend hierop geldt volgens de Grootschalige Concentratie- en Depositiekaarten Nederland voor 2015 en 2025 in Lemmer dat de grenswaarden in elk geval in de planperiode (10 jaar na planvaststelling) ruim onder de grenswaarden blijven. Zie ook de navolgende fragmenten.

De luchtkwaliteit in de gemeente Lemmer is (gerelateerd aan de grenswaarden en het Nederlands gemiddelde) dan ook goed te noemen.

¹²⁾ Beoordeling luchtkwaliteit Traverse Lemmer, Anteagroup, Heerenveen, 20-01-2014.

¹³⁾ Opbouw en resultaten verkeerskundige doorrekening VO reconstructie N359 Lemmer, Anteagroup, projectnummer 0405679.00, 28-03-2016



Figuur 12. Fragmenten Grootchalige Concentratie- en Depositiekaarten Nederland

Samenvattend:

Gelet op de verwachting dat geen extra verkeersaantrekkende werking ontstaat door de uitvoering van het project, ondervindt het bestemmingsplan vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit geen belemmeringen; dit mede in het licht van de Grootchalige Concentratie- en Depositiekaarten. Voor de regeling in het bestemmingsplan vloeien daaruit geen extra maatregelen uit voort. Ten aanzien van het woon- en leefklimaat voor de omliggende woningen kan verder nog worden opgemerkt dat de lucht in Lemmer relatief schoon is en de verbeterde doorstroming op de weg hier ook positieve effecten op heeft doordat er in de toekomstige situatie sprake is van minder stilstaand, remmend en optrekkend verkeer.

4. 8. Externe veiligheid

Toetsingskader en beleid

Het externe veiligheidsbeleid heeft vorm gekregen in de risicobenadering. Op grond van deze benadering worden grenzen gesteld aan de risico's, waarbij wordt gelet op de kwetsbaarheid van de omgeving. Daarbij worden twee verschillende normen gehanteerd: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Ten aanzien van het plaatsgebonden risico geldt een kans van 10^{-6} per jaar als grenswaarde. Dit betekent dat binnen de zogenaamde PR 10^{-6} -contour geen nieuwe kwetsbare objecten mogen worden toegestaan. Voor ontwikkeling van nieuwe beperkt kwetsbare objecten geldt deze norm als streefwaarde. Nieuwe ontwikkelingen binnen een invloedsgebied, die een toename teweeg brengen van het groepsrisico, moeten worden verantwoord ten opzichte van deze oriënterende waarde. Het invloedsgebied voor een groepsrisicoberekening wordt bepaald

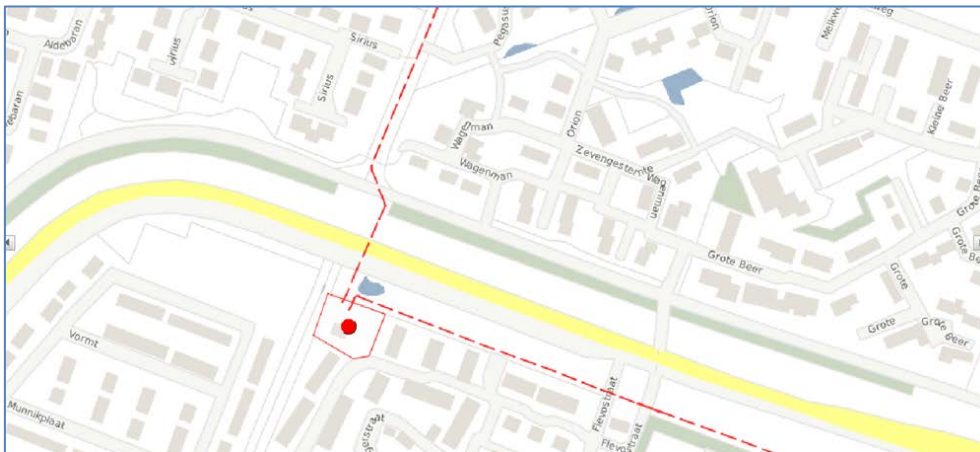
door de effectafstand. Door deze verantwoordingsplicht zal een bestuurlijke afweging en keuze worden gemaakt waarin de nieuwe ontwikkeling wordt afgewogen tegen aspecten als risico's, zelfredzaamheid, bestrijdbaarheid, bereikbaarheid en economische belangen. Op risicovolle inrichtingen is het *Besluit externe veiligheid inrichtingen* (Bevi) van toepassing.

Ten aanzien van het transport van gevaarlijke stoffen over de weg moet op basis van het *Besluit externe veiligheid transportroutes* (Betv) rekening worden gehouden met het zogenaamde basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het uitgangspunt van het basisnet is dat door het vastleggen van de veiligheidszones de gebruiksruimte voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en ruimtelijke ontwikkelingen op elkaar kunnen worden afgestemd. Met het basisnet worden plafonds vastgesteld voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en worden randvoorwaarden aan ruimtelijke ontwikkelingen gesteld.

Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan

Met het oog op de externe veiligheidseffecten heeft de FUMO ¹⁴⁾ advies uitgebracht. Dit advies is opgenomen in bijlage 8 en in deze paragraaf externe veiligheid verwerkt.

Over de externe veiligheidsaspecten kan onder verwijzing naar de Risicokaart Fryslan (figuur 13) het volgende worden opgemerkt.



Figuur 13. Fragment Risicokaart

1. Risicovolle inrichtingen

De N359 zelf is in het kader van het Bevi geen (beperkt) kwetsbaar object en evenmin een inrichting op grond van ditzelfde Bevi.

2. Vervoer van gevaarlijke stoffen

Over de N359 en de A6 vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. De met dit bestemmingsplan geplande ontwikkeling heeft geen invloed op de aard van de vervoerde stoffen of op de vervoersfrequentie over de N359 en de A6.

¹⁴⁾ FUMO staat voor de Fryske Utfieringstsjinst Miljeu en Omjouwing

Over het algemeen wordt van de ontwikkeling geen grote wijziging op het risico voor de omgeving verwacht. Er geldt een gebied van 200 meter waarin het groepsrisico moet worden verantwoord. Uit het onderzoek van de FUMO blijkt dat er ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen geen belemmeringen zijn voor het bestemmingsplan en dat er geen overschrijding plaatsvindt van de oriënterende waarde van het groepsrisico.

3. Leidingen

Het plangebied wordt op enkele locaties gekruist door middel van hogedruk gasbuisleidingen van de NV Nederlandse Gasunie. Ook loopt er parallel langs een deel van de N359 een gasleiding. Zie hiervoor ook het fragment in figuur 13. Dit bestemmingsplan voorziet niet in een functie voor niet- dan wel minder zelfredzame personen. De gasleiding wordt door middel van een bestemmingsregeling beschermd; op/naast de leiding mag niet gebouwd worden.

In het advies van de FUMO is onderzoek gedaan naar deze leidingen en is een groepsrisicoberekening uitgevoerd. Uit het advies blijkt dat het groepsrisico niet toeneemt door dit plan en onder de oriënterende waarde blijft.

4. Risicobronnen buiten het plangebied

De gasleidingen lopen naar een gasontvangststation dat zuidelijk van het plangebied ligt. Dit gasstation is in het vigerend bestemmingsplan reeds voorzien van een milieuzone die hinderlijke activiteiten voorkomt. De zone loopt niet door in dit plangebied.

Verder liggen er volgens de Risicokaart op grotere afstand van het plangebied een LPG station en een vuurwerkopslag (op het bedrijventerrein), die geen gevolgen hebben voor het bestemmingsplan.

Samenvattend

Uit het advies van de FUMO blijkt dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is en dat er geen overschrijdingen zijn van de oriënterende waarden van het groepsrisico. Voor het bestemmingsplan wordt het (rest)groepsrisico verantwoord geacht. De ontwikkelingen in het plangebied hebben ten aanzien van externe veiligheid geen gevolgen op het woon- en leefklimaat van de omliggende woonpercelen.

4. 9. Kabels en leidingen

Toetsingskader en beleid

Ten behoeve van de aanleg heeft de provincie de aanwezigheid van leidingen in onderzoek. Hierover vindt overleg plaats met netwerkbeheerders.

In planologische zin moeten in het bijzonder bestaande of nieuwe hoofdtransportleidingen in een bestemmingsplan worden bestemd met een zone waarbinnen bebouwing wordt uitgesloten in verband met onderhoud en ter voorkoming van gevaar. Ook kan het gewenst zijn om ter bescherming van leidingen beperkingen te stellen aan (diepe) grondbewerkingen.

Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan

De te handhaven leidingzones worden voorzien van een dubbelbestemming. Bij de planvoorbereiding en uitwerking zal verder in overleg met de nutsbedrijven nagegaan worden in hoeverre omleiding en aanpassing van leidingtracés nodig is. Hierbij wordt uiteraard rekening gehouden met het woon- en leefklimaat van de omliggende woonpercelen.

4. 10. Explosieven*Toetsingskader en onderzoek*

Als onderdeel van de reconstructie van de N359 Lemmer heeft de provincie Fryslân een onderzoek laten doen naar de mogelijke aanwezigheid van niet-gesprongen explosieven ¹⁵⁾. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 9.

Uit de gehouden inventarisatie is gebleken, dat de Zijlroede als vaarweg als verdacht gebied moet worden aangemerkt, waarbij tot een maximale diepte van 6,50 meter onder maaiveld explosieven kunnen voorkomen. Daarnaast is de zone ter weerszijde van de N359 ter hoogte van de Tramdijk als verdacht gebied aangemerkt (tot een maximale diepte van 2 meter onder maaiveld).

Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan

In principe worden er vanuit het project geen werkzaamheden in de Zijlroede verricht, mogelijk met uitzondering van de wachtvoorzieningen bij de brug. In de zone ter weerszijden van de Tramdijk worden hier alleen maatregelen ten behoeve van de zogenaamde 'plus' uitgevoerd.

Op basis van de definitieve ontwerp beoordeelt de provincie of nog aanvullend detectieonderzoek nodig is. Hierbij wordt rekening gehouden met de belangen van de omliggende woonpercelen.

4. 11. MER-beoordeling*Toetsingskader en beleid*

In de *Wet Milieubeheer* wordt onderscheid gemaakt tussen een MER (een milieueffectrapportage) voor een plan en voor besluit.

Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan

Wat betreft de planmer-plicht is een MER nodig bij een autoweg met een tracélengte van minimaal 10 kilometer indien sprake is van aanleg, wijziging of uitbreiding van een weg met 4 of meer rijstroken óf verbreding van een weg van 2 (of minder) rijstroken naar 4 (of meer) rijstroken. Een MER-beoordelingsplicht is van toepassing bij verbreding van een weg van 2 (of minder) rijstroken naar 4 (of meer) rijstroken bij een tracélengte van minimaal 5 kilometer. Beide situaties zijn niet van toepassing op het voorliggende project. Er dient rekening te worden gehouden met toetsing aan categorie D1.2 van het *Besluit m.e.r.* Er is een zogenaamde 'vormvrije mer-beoordeling' opgesteld.

¹⁵⁾ Historisch vooronderzoek naar mogelijke niet-gesprongen explosieven, T&A Survey, Amsterdam, projectnummer 0113GPR3466, 26-02-2013

Bij een 'vormvrije m.e.r.-beoordeling' dient het bevoegd gezag een besluit te nemen of er voor de voorgenomen activiteit sprake is van dusdanige mogelijke nadelige gevolgen voor het milieu, dat daarvoor een milieueffectrapport (MER) moet worden opgesteld. Bij de beoordeling wordt getoetst aan de criteria uit bijlage III van de Europese m.e.r.-richtlijn:

1. kenmerken van de projecten
2. plaats van de projecten
3. kenmerken van het potentiële effect.

Deze 'vormvrije m.e.r.-beoordeling' is uitgevoerd en in bijlage 10 opgenomen. Het besluit dat voor de aanpassing van de N359 *geen* MER hoeft te worden opgesteld wordt nog separaat genomen door de gemeenteraad.

5. JURIDISCHE REGELING

5. 1. Algemeen

In de voorgaande hoofdstukken zijn de doelstellingen voor het plangebied toegelicht. Dit beleid krijgt zijn juridische vertaling in bestemmingen. Deze geven aan voor welke doeleinden/functies de gronden zijn bestemd en regelen de bebouwings- en gebruiksmogelijkheden binnen het plangebied. Voor de bestemmingsplankaart zijn de uitgangspunten, zoals in hoofdstuk 2 toegelicht, de basis.

5. 2. Digitaal plan

Het bestemmingsplan omvat de geometrisch bepaalde planobjecten met bijbehorende regels. Dit is opgenomen in een GML-bestand. De bestemmingen zijn juridisch vastgelegd in de regels behorende tot dit plan en zijn vertaald naar de verbeelding.

Het bestemmingsplan is opgezet als een digitaal raadpleegbaar plan. Deze digitale versie is bedoeld om de burger 'online' informatie te verschaffen omtrent het bestemmingsplan. Bovendien is de digitale versie bedoeld voor uitwisseling van gegevens binnen de gemeente en met andere overheidsinstanties. Het bestemmingsplan is opgezet volgens de verplichte landelijke Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP). Deze standaard is wettelijk verplicht en is opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Zo voorziet de SVBP in een standaardopbouw van een bestemmingsplan. Het bestemmingsplan voldoet bovendien aan de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo).

5. 3. Handboek Bestemmingsplannen De Fryske Marren

Na de herindeling van de voormalige gemeenten Lemsterland, Skarsterlân en Gaasterlân-Sleat in de gemeente De Fryske Marren zijn de verschillende bestemmingsplansystematieken die in de oude gemeenten golden, geharmoniseerd. In het handboek zijn standaardregels opgenomen die bij nieuwe bestemmingsplannen als basis genomen moeten worden. Alhoewel het bestemmingsplan een specifiek karakter heeft, is de bestemmingsplanregeling van dit bestemmingsplan waar mogelijk opgezet volgens de meest recente versie van het handboek.

5. 4. Toelichting op de bestemmingen

Deze paragraaf geeft op alfabetische volgorde een toelichting op de uitgangspunten en de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden van alle bestemmingen zoals die in dit bestemmingsplan zijn opgenomen.

5.4.1. Inleidende regels

Begrippen

De in het bestemmingsplan voorkomende begrippen zijn in artikel 1 van de plan-regels gedefinieerd. Het betreft hier een gestandaardiseerde opzet van begrippen. Daarbij zijn de begrippen toegespitst op de planinhoud.

Wijze van meten

De meetbepalingen zijn afgeleid van de landelijke standaard voor bestemmings-plannen.

5.4.2. Bestemmingsregels: enkelbestemmingen

Bedrijf - Nutsvoorziening

Aan de zuidzijde van de N359 staat in het verlengde van de Flevostraat, een nuts-gebouwtje, dat bovendien met het torentje een zekere kenmerkende vormgeving kent. Het gebouwtje is dienovereenkomstig bestemd.

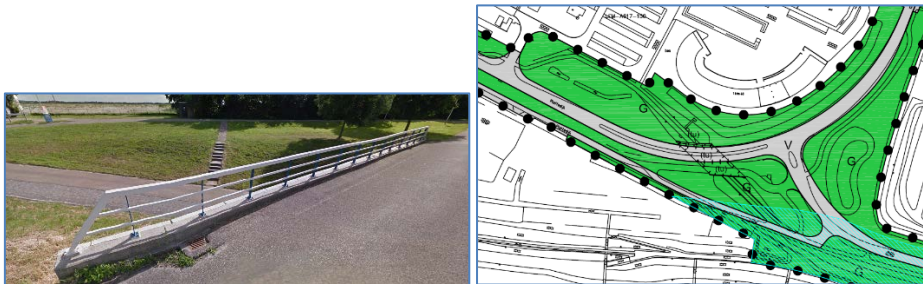


Groen

De bestemming 'Groen' is, als eerder aangegeven, een ruime bestemming. Naast groen en landschapsvoorzieningen (zowel bestaande als aan te leggen) is binnen deze bestemming ruimte voor water, langzaamverkeersverbindingen (fiets- en voetpaden) en overige verhardingen. Daarmee beoogt de groenbestemming een ruime bestemming waarbinnen de verschillende openbare voorzieningen kunnen worden gerealiseerd, maar tegelijk uitwisselbaar zijn. Ondergeschikt zijn ook delen van de weg in de groenbestemming mogelijk, waarmee enige flexibiliteit wordt geboden voor bijvoorbeeld grenscorrecties in de aanlegfase. Het is echter niet mogelijk om een complete weg(verbreding) in de groenbestemming aan te leggen.

Een tweetal (bestaande) fietstunnels is dienovereenkomstig geregeld met een aparte functieaanduiding ('tunnel'). Deze zijn terug te vinden ter plaatse van:

- de Plattedijk: een diagonaal onder de weg doorlopende fietsverbinding;



- in het verlengde van de Flevostraat: in het kader van het project wordt voorzien in een betere aansluiting op de langs de N359 liggende fietsroute.



In de groenbestemming zijn grondwallen en greenwals geregeld.

De voorziene grondwallen (dit zijn geen bouwwerken) zijn specifiek aangeduid. Het gaat om meerdere situaties die uit de verbeelding duidelijk worden. Deze liggen centraal, ten noorden van de brug tussen de kruising met de Brekkenweg en de kruising met de Straatweg. Deze grondwallen hebben op de eerste plaats een ruimtelijke functie voor de inpassing van de weg. Daarnaast hebben de grondwallen ook een akoestische functie.

Wat betreft de greenwalls (dit zijn wel bouwwerken) wordt een onderscheid aangehouden tussen greenwalls (groene afscheidingen), die in de openbare ruimte zijn beoogd en van belang zijn voor de landschappelijke inpassing én in greenwalls die als erf- of terreinafscheiding gebruikt kunnen worden.

Daar waar greenwalls in de openbare ruimte zeker zijn, zijn ze binnen de bestemming 'Groen' specifiek geregeld met een aanduiding. Het betreft hier dan met name openbare groenvoorzieningen zoals deze voorkomen langs de wijk Zijlroede, de jachthaven en de achterzijde van de Tjeukemeerstraat. Het bestemmingsplan maakt onderscheid tussen greenwalls van 1,50 meter hoogte en greenwalls van 2,00 meter hoogte.

Een hoogte van 2,00 meter is hierbij de standaard, deze hoogte is van toepassing op de greenwalls aan de achterzijde van de woonpercelen aan de Tjeukemeerstraat. 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. Dit komt het zicht ten goede. Voor de overige greenwalls (die als erf- of terreinafscheiding gebruikt kunnen worden) biedt het bestemmingsplan door middel van een afwijkingmogelijkheid de planologische ruimte zonder op voorhand daarvoor locaties aan te geven. Wel bevatten de planregels criteria die in voorkomende gevallen een goede landschappelijke en/of ruimtelijke inpassing waarborgen.

Verkeer

De belangrijkste bestemming in dit plangebied is de bestemming 'Verkeer'. Deze bestemming is inclusief bijbehorende kunstwerken, op- en afritten, verkeersvoorzieningen, gewijzigde wegaansluitingen, kortom alle werkzaamheden die samenhangen met de hoofdweg.

De bestemming geeft de planologische basis voor de reconstructie van de N359, zoals eerder in deze toelichting is omschreven. Om wille van een zekere flexibiliteit, is ter weerszijden van de beoogde weg in de verkeersbestemming een marge van 0,5 meter aangehouden. Binnen de verkeersbestemming gaat het in beginsel om een onbebouwde bestemming. Voor kleinere bebouwing in de vorm van wachthuisjes (abri's) en dergelijke is geen specifieke regeling getroffen. Deze kunnen namelijk in het algemeen op grond van de *Wet algemene bepalingen omgevingsrecht* (Wabo) en het daarop gebaseerde Besluit omgevingsrecht zonder omgevingsvergunning worden gerealiseerd. Daarnaast is rekening gehouden met bijbehorende voorzieningen. Zo zijn in de voorgaande hoofdstukken verschillende maatregelen benoemd die een ruimtelijke vertaling moeten krijgen in het wegontwerp of in de directe nabijheid van de weg. Het betreft maatregelen die voortvloeien vanuit aspecten als water, ecologie, landschap en akoestiek, zoals waterhuishoudkundige maatregelen en maatregelen ten behoeve van een goede landschappelijke inpassing. Binnen de bestemming 'Verkeer' is voor deze voorzieningen uitdrukkelijk de ruimte geboden.

Bij de regels van het bestemmingsplan is met een regeling voor het aantal rijstroken gewerkt; dit ter voldoening aan de *Wet geluidhinder*. Overwegend is dat aantal twee. Verder wordt tussen de Straatweg en de Zeedijk de rijbaan verbreed tot 2x2 rijstroken; tussen de Zeedijk en de oostelijke aansluiting met de A6 gaat het om een verbreding van de rijbaan tot 2 + 1 rijstrook. Voor de A6 zelf is een specifieke regeling getroffen waarmee het bestaande aantal rijstroken is vastgelegd.

5.4.3. Bestemmingsregels: dubbelbestemmingen

Leiding - Gas

Het plangebied wordt doorkruist door enkele gasleidingen. Verder loopt er een tracé parallel aan de N359, aan de zuidzijde (Flevostraat, richting de A6). Deze zijn onder de bestemming 'Leiding - Gas' geregeld. Binnen deze bestemming mag niet gebouwd worden.

Leiding - Hoogspanningsverbinding

Aan de oostzijde van het plangebied (nabij op- en afrit van de snelweg) passeert een (bovengrondse) hoogspanningsleiding het plangebied. Deze is met een dubbelbestemming geregeld. Voor de verkeersbestemming vloeien er geen beperkingen uit deze bestemming voort.

5.4.4. Gebiedsaanduiding**vrijwaringszone - dijk**

De gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone - dijk' heeft betrekking op gronden die deel uitmaken van de bescherming van de waterkering aan het IJsselmeer. De gebiedsaanduiding beschermt tegen ingrijpende bodemactiviteiten. Overigens worden deze ter plaatse ook niet voorzien.

6. UITVOERBAARHEID

Wettelijk bestaat de verplichting om inzicht te geven in de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan, zo ook voor dit bestemmingsplan. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt in de maatschappelijke en de economische uitvoerbaarheid.

6. 1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

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 voor de omwonenden te vergroten. Met een tweede klankbordgroep, waarin met name direct-omwonenden vertegenwoordigd waren, heeft de provincie samen met de gemeente de plus-maatregelen 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 diverse persoonlijke gesprekken en bewonersavonden geweest waarin het ontwerp is gepresenteerd. Centrale afsluiting hiervan was de openbare inloopavond op 8 maart 2016. Op basis van de door bewoners en andere belanghebbenden gemaakte opmerkingen is het Voorlopig Ontwerp waar mogelijk aangepast.

Samenvattend kan worden gesteld dat er met alle betrokkenen door de provincie regelmatig en uitvoerig is overlegd. Gebleken is dat de maatregelen op voldoende draagvlak in de omgeving mogen rekenen.

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

Over het voorontwerp van het bestemmingsplan heeft vooroverleg op grond van artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening plaatsgevonden. De binnengekomen overlegreacties zijn voorzien van een gemeentelijke beantwoording. In bijlage 11 is dit verwoord en hierin is aangegeven op welke wijze het bestemmingsplan is aangepast.

Daarna is het bestemmingsplan gereed gemaakt voor de wettelijke vaststellingsprocedure. Er is gelegenheid geweest tot het mondeling en schriftelijk kenbaar maken van zienswijzen bij de gemeenteraad. Het bestemmingsplan op 20 december 2016 gewijzigd vastgesteld. In bijlage 12 zijn de raadsstukken van de vaststelling opgenomen. Uiteindelijk is tegen de vaststelling van het bestemmingsplan beroep mogelijk bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

6. 2. Economische uitvoerbaarheid en grondexploitatie

Uit de behandeling in Provinciale Staten (behandeling realisatiebesluit 22 oktober 2014) is gebleken, dat de kosten voor de wegverbetering wat betreft de basisvariant worden gedekt uit de provinciale begroting (meerjarenprogramma infrastructuur/ budget majeure provinciale projecten). Hiervoor is een totaal budget van 13 miljoen euro vrijgegeven, waarbij als uitgangspunt geldt dat de gemeente hiervan 10% (1,3 miljoen euro) zou bijdragen. Op 30 september 2015 heeft de gemeenteraad van De Fryske Marren besloten tot uitvoering van de 'plus'-maatregelen en hebben zij daarvoor 1,3 miljoen euro vrijgegeven (hetzelfde bedrag maar met een ander 'label' dan de basisvariant). Op 28 oktober 2015 hebben Provinciale Staten besloten tot uitvoering van de 'plus'-maatregelen en tot vrijgave van het totaal daarvoor benodigde budget van 3,3 miljoen. Samengevat is er in totaal 15 miljoen euro vrijgegeven door de provincie en 1,3 miljoen euro door de gemeente, dus 16,3 miljoen euro. Doorrekening van het Voorlopig Ontwerp geeft aan dat het project binnen dit budget kan worden uitgevoerd.

De provincie gaat in zijn reservering uit van realisering (ruim) binnen de planperiode van dit bestemmingsplan (de uitvoering wordt voorzien in 2017/2018).

Met het oog op het voorgaande is de uitvoering van de betrokken werkzaamheden economisch gedekt en het plan economisch uitvoerbaar.

Grondexploitatie

Door middel van de grondexploitatieregeling in de Wro en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) beschikken gemeenten over mogelijkheden voor het verhalen van kosten. Hierbij valt te denken aan kosten voor het bouw- en woonrijp maken, planschade en kosten voor het opstellen van een bestemmingsplan. In het voorliggende geval worden echter geen bouwplannen in de zin van het Bro mogelijk gemaakt, waardoor de grondexploitatieregeling niet van toepassing is.

Voor het voorliggende bestemmingsplan is daarom geen exploitatieplan opgesteld en vastgesteld.

===