

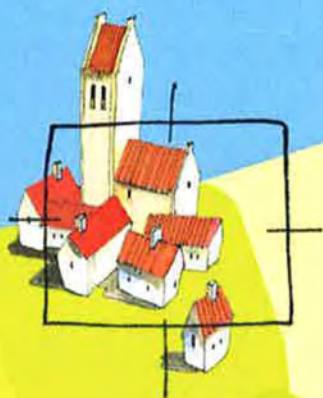
Provinciaal inpassingsplan N381  
Drachten - Drentse grens



Natuurlijk!

2025-23

ONTWERP



**BügelHajema**

Plek voor ideeën

Provinciaal inpassingsplan N381  
Drachten - Drentse grens

O N T W E R P

Inhoud

---

Toelichting  
Regels  
Verbeelding

Separaat bijgevoegd:  
Zie hoofdstuk 7 van de toelichting voor  
de lijst met diverse onderliggende rap-  
porten.

28 april 2011  
Projectnummer 550.11.50.00.01



leef en voer een plek

# Overzichtskaart



# Toelichting



# Inhoudsopgave

|          |                                                     |           |
|----------|-----------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Inleiding</b>                                    | <b>5</b>  |
| 1.1      | Aanleiding                                          | 5         |
| 1.2      | Waarom een Inpassingsplan?                          | 6         |
| 1.3      | Globale inhoud van het plan                         | 7         |
| 1.4      | Voorgeschiedenis                                    | 7         |
| 1.4.1    | PVVP                                                | 7         |
| 1.4.2    | MER N381 Drachten - Drentse grens                   | 7         |
| 1.4.3    | Heropenen MER N381 Donkerbroek - Oosterwolde (2007) | 9         |
| 1.4.4    | Plan-m.e.r.-procedure                               | 10        |
| 1.4.5    | Voorontwerp provinciaal inpassingsplan N381         | 11        |
| 1.5      | Plangebied                                          | 11        |
| 1.6      | Leeswijzer                                          | 12        |
| <b>2</b> | <b>Beleidskader</b>                                 | <b>13</b> |
| 2.1      | Rijksbeleid                                         | 13        |
| 2.2      | Provinciaal beleid                                  | 14        |
| <b>3</b> | <b>Planbeschrijving</b>                             | <b>19</b> |
| 3.1      | Beschrijving ontwerp                                | 19        |
| 3.1.1    | Drachten - Donkerbroek                              | 20        |
| 3.1.2    | Donkerbroek - Oosterwolde                           | 21        |
| 3.1.3    | Oosterwolde - Drentse grens                         | 22        |
| 3.1.4    | Amovatie van gebouwen                               | 23        |
| 3.2      | Planaanpassingen naar aanleiding van wensen         | 23        |
| 3.3      | Globaal dwarsprofiel                                | 24        |
| 3.4      | Landschappelijke inpassingsvisie                    | 25        |
| 3.5      | Beeldkwaliteit kunstwerken                          | 27        |
| 3.6      | Openbaar vervoer                                    | 27        |
| <b>4</b> | <b>Planologische randvoorwaarden</b>                | <b>29</b> |
| 4.1      | Inleiding                                           | 29        |
| 4.2      | Geluidhinder                                        | 29        |
| 4.2.1    | Wegverkeerslawaaï                                   | 30        |
| 4.2.2    | Industrielawaai                                     | 34        |
| 4.3      | Ecologie                                            | 34        |
| 4.3.1    | Soortenbescherming                                  | 34        |
| 4.3.2    | Gebiedsbescherming                                  | 39        |
| 4.4      | Archeologie                                         | 44        |
| 4.5      | Bodem                                               | 45        |
| 4.6      | Water                                               | 47        |
| 4.7      | Externe veiligheid                                  | 51        |

|          |                                       |           |
|----------|---------------------------------------|-----------|
| 4.8      | Luchtkwaliteit                        | 54        |
| 4.9      | Hoogspanningsleidingen                | 55        |
| 4.10     | Aandachtsgebied laagvliegzone         | 55        |
| 4.11     | Stiltegebieden                        | 56        |
| <b>5</b> | <b>Juridische toelichting</b>         | <b>59</b> |
| 5.1      | Planbeschrijving                      | 59        |
| 5.2      | Procedure inpassingsplan              | 59        |
| 5.3      | Juridische vormgeving                 | 60        |
| 5.4      | Digitalisering                        | 63        |
| <b>6</b> | <b>Uitvoerbaarheid</b>                | <b>65</b> |
| 6.1      | Maatschappelijke uitvoerbaarheid      | 65        |
| 6.2      | Economische uitvoerbaarheid           | 67        |
| <b>7</b> | <b>Overzicht rapporten en plannen</b> | <b>69</b> |

# I n l e i d i n g

## 1.1

### Aanleiding

Fryslân beschikt over goede verbindingen met aangrenzende provincies: Noord-Holland, Groningen, Flevoland en Overijssel zijn goed ontsloten vanuit Fryslân. De verbinding met Drenthe is echter minder goed en het ontbreken van een adequate verbinding veroorzaakt verkeersproblemen. De doorgaande verkeersfunctie en de inrichting van de N381 zijn in de huidige situatie niet goed op elkaar afgestemd:

- De functie 'stroomweg' die in het PVVP aan de N381 is toegekend komt niet tot zijn recht vanwege de gelijkvloerse kruisingen en de maximumsnelheid van 80 km/uur (tussen Drachten en Oosterwolde; daarna 100 km/uur).
- In tegenstelling tot het verwachtingspatroon van de weggebruiker kent de N381 verschillende kruisingen, oversteekvoorzieningen en dergelijke, die onzeker rijgedrag kunnen veroorzaken en daardoor het risico op ongevallen doen toenemen en waardoor de trajectsnelheid van 80 km/uur niet gehaald kan worden.

Het gevolg is dat zich op en rondom de weg allerlei verkeersproblemen voordoen. Deze lopen uiteen van een relatief hoge verkeersdruk, met name tijdens de spits, ernstige ongevallen tot een onprettig woon- en leefklimaat:

- De N381 is een weg met een belangrijke netwerkfunctie. Het hoge aandeel vrachtverkeer laat dit ook duidelijk zien. Van het verkeer dat over de N381 rijdt, bestaat circa 20% uit vrachtverkeer. Op een gemiddelde provinciale weg bedraagt dit percentage circa 12,5%.
- Door de hoge verkeersdruk kiezen automobilisten voor routes door verschillende kernen, die niet geschikt zijn als doorgaande route.
- De verkeersveiligheid van de N381 is verontrustend. Ieder jaar vinden er op het Friese deel van de N381 gemiddeld 48 ongevallen plaats, waarbij gemiddeld 7 à 8 ernstige verkeersslachtoffers vallen, waarvan gemiddeld 1,4 dodelijk.
- Ook geeft de N381 problemen wat betreft geluidshinder voor aanwonenden en wordt de oversteekbaarheid en de barrièrewerking als een probleem ervaren.

Wanneer er niets gedaan wordt, zullen de problemen in de toekomst groter worden:

- De doorstroming, met name bij de kruispunten, zal verder verminderen, waardoor de gewenste trajectsnelheid van 80 kilometer per uur bij lange na niet gehaald wordt.
- Ook zal de nu al hoge verkeersonveiligheid verslechteren.
- Tevens zal de barrièrewerking van de weg, met name voor het landbouwverkeer, toenemen.

De doelen van het opwaarderen van de N381 zijn dan ook:

- betere bereikbaarheid van Drenthe en Duitsland;
- een veilig wegennetwerk in Zuidoost-Fryslân;
- verbetering van de veiligheid op en om de N381;
- verbetering van de leefbaarheid in het gebied rond de N381;
- een betere verbinding tussen economische kernzones.

## 1.2

### Waarom een inpassingsplan?

Sinds de invoering van de Wet ruimtelijke ordening op 1 juli 2008 is de situatie gewijzigd dat uitsluitend gemeenten een bestemmingsplan konden vaststellen; nu kunnen ook het rijk en de provincies zelfstandig bestemmingsplannen vaststellen. Dergelijke plannen heten dan rijks- of provinciale inpassingsplannen.

Een inpassingsplan treedt in de plaats van het gemeentelijk bestemmingsplan. Het wordt door het parlement respectievelijk Provinciale Staten vastgesteld. Tenzij het parlement respectievelijk Provinciale Staten anderszins hebben besloten voeren de gemeenten het plan vervolgens uit. Dit betekent bijvoorbeeld dat de omgevingsvergunningen die noodzakelijk zijn om de bouwwerken in een inpassingsplan te kunnen realiseren, door burgemeester en wethouders van de gemeente waarin de bouwwerken moet verrijzen, worden verleend. Daarmee wordt een inpassingsplan dus eigenlijk weer een bestemmingsplan. In het geval van het provinciaal inpassingsplan N381 is ervoor gekozen dat Gedeputeerde Staten uitvoerder van het plan wordt en hiermee in de plaats treedt van burgemeester en wethouders als het gaat om het verlenen van de benodigde uitvoeringsvergunningen.

Rijk en provincies mogen uitsluitend een inpassingsplan opstellen, indien met het opstellen een rijks- of provinciaal belang gemoeid is. Verder is het praktisch wanneer rijk of provincies een inpassingsplan opstellen, wanneer het plangebied zich uitstrekt over meerdere gemeenten. In het geval van de aanpassing van de N381 zijn beide situaties aan de orde: de N381 is een provinciale weg, waarvan het provinciaal belang is dat de weg beter voor zijn doel wordt ingericht en bovendien ligt de weg in 3 gemeenten. Het ligt dan ook voor de hand dat de planologische procedure wordt gevoerd op basis van een provinciaal inpassingsplan.



### 1.3

## Globale inhoud van het plan

Het beleid van de provincies Fryslân en Drenthe is erop gericht om het doorgaande verkeer tussen de beide provincies te bundelen op een route die geschikt is voor een dergelijke hoeveelheid verkeer, een aangepaste N381. De weg wordt nu reeds als een belangrijke verkeersader beschouwd en het belang van de weg wordt in de toekomst verder benadrukt. In het beleid heeft de weg inmiddels de status van 'stroomweg' gekregen; de weg is echter nog niet als zodanig ingericht. Dit wordt opgelost door de N381 op te waarderen van een 80 km/uur weg naar een 100 km/uur autoweg. De weg wordt voorzien van ongelijkvloerse kruisingen, waardoor de weg zijn functie als stroomweg kan vervullen. Op het noordelijke gedeelte van het tracé (tussen Drachten en Donkerbroek) zal de weg verdubbeld worden uitgevoerd als twee gescheiden rijbanen met vier rijstroken. Vanaf Donkerbroek tot de Drentse grens zal de weg bestaan uit één rijbaan met twee rijstroken.

### 1.4

## Voorgeschiedenis

#### 1.4.1

##### PVVP

De aanpassing van de inrichting van de N381 kent inmiddels een lange voorgeschiedenis. Beleidsmatig ligt de start voor het opstellen van plannen in het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan (PVVP, 1999). In dit PVVP is opgenomen dat de provinciale weg Drachten - Drentse grens (N381) de functie van stroomweg vervult en moet worden ingericht als autoweg met ongelijkvloerse aansluitingen.

#### 1.4.2

##### MER N381 Drachten - Drentse grens

In 2003 is conform de Wet Milieubeheer een tracé/m.e.r.-studie uitgevoerd om de milieueffecten een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming en te komen tot het gewenste tracé. Met het verschijnen van de startnotitie in maart 2000 en de richtlijnen een half jaar later is destijds de formele m.e.r.-procedure gestart. Op 18 juni 2003 hebben Provinciale Staten van Fryslân het Milieueffectrapport (MER) voor de N381 Drachten - Drentse grens behandeld (aanvaard) en vrijgegeven voor openbare kennisgeving.

Door de tegenstrijdige belangen tussen enerzijds het woon- en leefmilieu en anderzijds landschap en natuur, werd destijds in het MER geen voorkeursalternatief opgenomen. Op de trajecten Drachten - Donkerbroek en Donkerbroek - Oosterwolde bleken de dilemma's te groot. Ook bleek aanvullend onderzoek noodzakelijk naar het ondiepe grondwatersysteem nabij het natuurgebied

Wijnjeterper Schar. Uiteindelijk werd in maart 2004 de 'Projectnota/MER N381 Drachten – Drentse grens, voorkeursalternatief' voltooid. In deze nota met bijlagen (inspraakreacties, adviezen en aanvulling op het MER) is de keuze voor het voorkeurs tracé verantwoord. Ook geeft die nota voorlopige uitgangspunten voor de verdere uitwerking van het voorkeurs tracé. Gedeputeerde Staten van Fryslân hebben op 9 maart 2004 ingestemd met dit voorstel. In tabel 1 zijn de (besluitvormings-)momenten in de m.e.r.-procedure N381 Drachten – Drentse grens weergegeven.

In de periode na maart 2004 is er gezocht naar financiering en is het tracé uitgewerkt op het niveau van een voorlopig voorontwerp (VVO). Beide kwesties leidden tot problemen. Wat betreft de financiering werd de bijdrageregeling van het Rijk voor projecten, zoals de N381 Drachten – Drentse grens, gewijzigd en werd duidelijk dat er vanuit het Rijk geen financiële bijdrage zou komen (waar tot op dat moment wel van werd uitgegaan). Wat betreft het VVO werd vooral op het middendeel (Donkerbroek – Oosterwolde) tegen grote problemen aangelopen, die lastig oplosbaar bleken en soms grote implicaties op het ontwerp hadden. Het ging onder andere om de sportvelden van Donkerbroek, de woningen aan de Fruitier de Talmaweg, het rijksmonument Ontwijk, de woningen aan de oostzijde van de Opsterlânske Kompanjonsfeart, de later ontdekte pingoruïne, het aansnijden van het riviertje de Tsjonger en de passage van de vaart in de haakse bocht bij de Nanningaweg. Hierdoor ontstond twijfel over de technische uitvoerbaarheid van het voorkeursalternatief uit 2004 en werd de vraag gesteld of dit ontwerp nog wel voldoende aansloot bij het beoordeelde tracé, zoals dat in het MER was onderzocht. Tenslotte bleek dat de bestuurlijke voorkeur om het aquaduct in het ontwerp te vervangen door een viaduct onvoldoende met de bevolking was gecommuniceerd, waardoor veel maatschappelijke onrust ontstond.

Dit alles leidde tot de conclusie dat het om redenen van zorgvuldigheid gewenst was om in het planvormingsproces een stap terug te doen en alle mogelijke tracés nog eens op een eenduidige wijze naast elkaar te zetten. Daarom hebben PS van Fryslân (op advies van GS) op 21 februari 2007 besloten de procedure voor het opstellen van een milieueffectrapport (MER) te heropenen voor het deel van het traject tussen Donkerbroek en Oosterwolde.

Tabel 1. Besluitvorming MER N381 Drachten – Drentse grens

| Stap-<br>pen | (Besluitvormings)momenten MER N381 Drachten – Drentse<br>grens                                                | Datum                              |
|--------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|
| 1.           | Gedeputeerde Staten van Fryslân stellen Startnotitie N381 vast                                                | 14 maart 2000                      |
| 2.           | Inspraakperiode op de Startnotitie<br>Advies voor Richtlijnen van de Commissie voor de m.e.r.                 | 8 mei - 5 juni 2000<br>5 juli 2000 |
| 3.           | Provinciale Staten van Fryslân stellen Richtlijnen MER N381 vast                                              | 8 november 2000                    |
| 4. en<br>5.  | Provinciale Staten van Fryslân aanvaarden Projectnota/ MER N381 en geeft deze vrij voor openbare kennisgeving | 18 juni 2003                       |

| Stap-<br>pen | (Besluitvormings)momenten MER N381 Drachten - Drentse<br>grens                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Datum                                                                            |
|--------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
| 6.           | Kennisgeving van het MER in de Staatscourant                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 13 augustus 2003                                                                 |
| 7.           | Inspraakperiode op het MER<br><br>Hoorzittingen in het kader van het MER                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 18 augustus – 14<br>september 2003<br>19, 20 en 21<br>augustus 2003              |
| 8.           | Toetsingsadvies van de Commissie m.e.r.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 20 november 2003                                                                 |
| 9.           | Gedeputeerde Staten van Fryslân stellen het voorkeustracé<br>van de N381 Drachten – Drentse grens vast<br><br>Gedeputeerde Staten van Fryslân hebben ingestemd met het<br>heropenen van de m.e.r.-procedure van de N381 voor het<br>gedeelte Donkerbroek – Oosterwolde<br><br>Provinciale Staten van Fryslân hebben ingestemd met het<br>heropenen van de m.e.r.-procedure van de N381 voor het<br>gedeelte Donkerbroek – Oosterwolde<br><br>Provinciale Staten van Fryslân stellen het tracé van de N381<br>op het noordelijk (Drachten – Donkerbroek) en zuidoost-<br>elijk(Oosterwolde – Drentse grens) trajectgedeelte vast | 9 maart 2004<br><br>12 december 2006<br><br>21 februari 2007<br><br>18 juni 2008 |
| 10.          | Evaluatie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Na uitvoering                                                                    |

#### 1.4.3

#### **Heropenen MER N381 Donkerbroek – Oosterwolde (2007)**

Het besluit van Provinciale Staten om in februari 2007 om de MER voor het middendeel te heropenen, leidde op 13 november 2007 tot het uitbrengen van de Startnotitie/MER N381 Donkerbroek – Oosterwolde en, als vervolg daarop, de Projectnota/MER N381 Donkerbroek – Oosterwolde. In het kader van de Startnotitie/MER is uitgebreid met aspectdeskundigen en bevolking nagedacht over mogelijke tracés. Dit leidde tot de zeven alternatieven zoals die uiteindelijk in de Startnotitie/MER (2007) ook beschreven en beoordeeld zijn. Tijdens de inspraak op die notitie werden nog enkele alternatieven ingebracht. Uiteindelijk heeft dat ertoe geleid dat in het MER (2008) elf alternatieven zijn beschreven en beoordeeld. In de Nota Voorkeursalternatief N381 Donkerbroek – Oosterwolde is een nieuw voorkeustracé (W1) vastgesteld. Provinciale Staten van Fryslân hebben tracé W1 vastgesteld, omdat:

- W1 veel gunstige milieueffecten laat zien, vooral op het gebied van wonen en cultuurhistorie;
- veel draagvlak in de streek heeft;
- het goedkoopste alternatief is;
- kansen geeft voor leefbaarheid in en ontwikkelingen nabij Donkerbroek;
- de landschappelijke en nadelige natuureffecten voor een groot deel zijn te mitigeren;
- toekomstvast is.

In tabel 2 zijn de (besluitvormings-)momenten in de m.e.r.-procedure N381 deeltraject Donkerbroek - Oosterwolde overzichtelijk weergegeven.

Tabel 2. Besluitvormingsmomenten MER N381 Donkerbroek - Oosterwolde

| Stappen  | (Besluitvormings)momenten MER N381 Donkerbroek - Oosterwolde                                                                | Datum                             |
|----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|
| 1.       | Gedeputeerde Staten van Fryslân stellen Startnotitie N381 vast                                                              | 13 november 2007                  |
| 2.       | Inspraakperiode op de Startnotitie                                                                                          | 3 december 2007 - 28 januari 2008 |
|          | Hoorzitting in het kader van de Startnotitie/ MER                                                                           | 17 december 2007                  |
|          | Advies voor Richtlijnen van de Commissie m.e.r.                                                                             | 20 maart 2008                     |
| 3.       | In overleg met de Commissie m.e.r. is afgesproken dat de reeds vastgestelde richtlijnen voor de MER N381 van kracht blijven |                                   |
| 4. en 5. | Provinciale Staten van Fryslân aanvaarden Projectnota/ MER N381 en geeft deze vrij voor openbare kennisgeving               | 17 december 2008                  |
| 6.       | Kennisgeving van het milieueffectrapport in de Staatscourant                                                                | 5 januari 2009                    |
| 7.       | Inspraakperiode                                                                                                             | 5 januari 2009 - 16 februari 2009 |
|          | Hoorzittingen in het kader van het MER                                                                                      | 21 januari 2009                   |
| 8.       | Toetsingsadvies van de Commissie m.e.r.                                                                                     | 9 maart 2009                      |
| 9.       | Provinciale Staten van Fryslân stellen het tracé van de N381 op het middendeel (Donkerbroek - Oosterwolde) vast             | 24 juni 2009                      |
| 10.      | Evaluatie                                                                                                                   | Na uitvoering                     |

Op 10 februari 2010 is de keuze van het gehele tracé van de N381 Drachten - Drentse grens formeel door Provinciale Staten bekrachtigd in het Realisatiebesluit. In dit besluit hebben PS het geld beschikbaar gesteld voor de ombouw van de N381 Drachten - Drentse grens.

#### 1.4.4

#### Plan-m.e.r.-procedure

In algemene zin is het milieubelang meegewogen in het kader van de milieueffectrapportage Projectnota/MER N381 Drachten - Drentse grens (2003) en de trajectnota/MER N381 (Donkerbroek - Oosterwolde) (2008). Bij de beoordeling van de alternatieven zijn de milieueffecten meegewogen, alvorens tot de keuze voor het voorkeursalternatief te komen.

Vanwege de mogelijke effecten van de N381 op twee Natura 2000-gebieden is een passende beoordeling opgesteld. In verband hiermee is voor het inpassingsplan eveneens een plan-m.e.r.-procedure doorlopen. Voor het opstellen van het plan-MER is gebruik gemaakt van de milieu-informatie afkomstig uit de hiervoor genoemde milieueffectrapportages. Uit het oogpunt van zorgvuldigheid heeft in het plan-MER ook een actualisatie van relevante milieuaspecten plaatsgevonden. In het plan-MER is uitgegaan van het tracé (inclusief enkele scopewijzigingen), zoals is besloten in het Realisatiebesluit. De uitkomsten van

het onderzoek zijn gerapporteerd in het door Haskoning opgestelde MER-rapport "N381 Drachten - Drentse grens, (plan-)MER".

#### **1.4.5**

### **Voorontwerp provinciaal inpassingsplan**

#### **N381**

Het voorontwerp van het provinciaal inpassingsplan N381 heeft van 5 oktober 2010 tot en met 15 november 2010 ter inzage gelegen. Ook is het voorontwerp voorgelegd aan verschillende overheden en instanties in het kader van het overleg. Van de binnengekomen inspraak- en overlegreacties is een reactienota opgesteld waarin de reacties zijn beantwoord. Dit heeft tot een aantal aanpassingen geleid in het inpassingsplan. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 6.1 en de 'Reactienota voorontwerp provinciaal inpassingsplan en conceptnotitie reikwijdte en detailniveau N381 Drachten - Drentse grens'.

#### **1.5**

### **Plangebied**

Dit inpassingsplan biedt het planologisch-juridisch kader voor de realisatie van de aangepaste N381. Het plangebied voor dit inpassingsplan is aangegeven op de kaart voorafgaand aan deze toelichting en omvat het hele tracé van de N381 vanaf Drachten tot aan de Drentse grens en de aantakende wegen voor zover daar wijzigingen in de infrastructuur worden uitgevoerd. Het plangebied volgt het tracé zoals dat in het realisatiebesluit van 10-02-2010 door Provinciale Staten is aangegeven.

Het traject van de N381 loopt door drie verschillende gemeenten. Dit betreffen de gemeenten Opsterland, Heerenveen en Ooststellingwerf. Voorliggend provinciaal inpassingsplan als bedoeld in artikel 3.26 van de Wro treedt voor wat betreft het plangebied van dit inpassingsplan in de plaats van de volgende vigerende bestemmingsplannen:

- Bestemmingsplan Landelijk gebied van de gemeente Opsterland dat is vastgesteld op 1 oktober 1990 en gedeeltelijk door Gedeputeerde Staten is goedgekeurd op 17 mei 1991.
- Bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Ooststellingwerf vastgesteld op 28 februari 2006 en door Gedeputeerde Staten goedgekeurd op 17 oktober 2006.
- Bestemmingsplan Buitengebied, correctieve en partiële herziening van de gemeente Ooststellingwerf, vastgesteld op 16 februari 2010.
- Bestemmingsplan Donkerbroek 2001, vastgesteld op 18 december 2001 en door Gedeputeerde Staten goedgekeurd op 10 april 2002.
- Bestemmingsplan Oosterwolde Dorp 2003, dat op 15 juni 2004 is vastgesteld en op 5 oktober 2004 door Gedeputeerde Staten is goedgekeurd.
- Bestemmingsplan Buitengebied Heerenveen dat is vastgesteld op 25 juni 2007 en door Gedeputeerde Staten is goedgekeurd op 5 februari 2008.



## **1.6**

### **Leeswijzer**

Na deze inleiding volgt in hoofdstuk 2 een uiteenzetting van het relevante beleidskader op zowel rijks- als provinciaal niveau. Hoofdstuk 3 gaat in op het ontwerp en de inpassing van het traject van de N381. In hoofdstuk 4 komen de planologische en milieubeperkingen en de wijze waarop hiermee wordt omgegaan aan bod. Hoofdstuk 5 vormt de juridische toelichting. In het zesde hoofdstuk is de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het project behandeld. Het laatste hoofdstuk geeft een overzicht aan alle (onderzoeks)-rapporten die gebruikt zijn bij het opstellen van dit inpassingsplan.

# Beleidskader

## 2.1

### Rijksbeleid

#### Nota ruimte

De Nota Ruimte 'Ruimte voor ontwikkeling' bevat het rijksbeleid met betrekking tot de ontwikkelingen van Nederland. Daarbij is ervoor gekozen om het ruimtelijk relevante rijksbeleid zoveel mogelijk in één nota onder te brengen. Een Nota Ruimte helpt de overlap tussen de verschillende beleidsterreinen en het aantal aparte nota's terug te dringen en zorgt voor meer samenhang in het ruimtelijk relevante (sector)beleid.

In de nota wordt gesignaleerd dat de toenemende verstedelijking en bedrijvigheid resulteren in ruimtelijke en verkeer- en vervoersknelpunten. De congestie heeft op regionaal niveau negatieve effecten op de kracht van de economische ontwikkeling. Het Rijk richt zich op het oplossen van knelpunten op de hoofdverbindingssassen. Voor het verbeteren van de regionale en lokale verbindingen op de hoofdinfrastructuur wordt in de nota de verantwoordelijkheid bij de provincies en (samenwerkende) gemeenten gelegd.

In de nota is aangegeven dat de verschillende overheden ieder voor zich verantwoordelijk zijn voor het borgen van de basiskwaliteit van de infrastructuur. De opgave hierbij is om de bereikbaarheid integraal te verbeteren. Bij uitbreiding van de capaciteit van de infrastructuur gaat de voorkeur uit naar een bundeling met bestaande infrastructuur. Voor de inpassing van infrastructuur wordt in de nota aangestuurd op een gebiedsgerichte aanpak, waarbij de infrastructuur dient te passen in de omgeving.

#### Nota mobiliteit

In de Nota Mobiliteit wordt het verkeers- en vervoersbeleid beschreven en uitgewerkt. In de nota zet het kabinet de gezamenlijke koers uit voor alle overheden ten aanzien van het verkeers- en vervoersbeleid.

In de Nota mobiliteit wordt een afname van de betrouwbaarheid van de reistijd gesignaleerd. Zonder wijzigingen zullen tot 2020 de vertragingen op de weg verdubbelen. Tevens is in de nota aangegeven dat de verschillende modaliteiten een eigen markt bedienen en de uitwisselbaarheid tussen vervoerswijzen gering is. Het beleid dient derhalve gericht te zijn op de kansen die elke vervoerswijze biedt.

De ambitie voor het realiseren van een betrouwbare en vlotte reistijd in 2020 is als beleidsvoornemen in de nota opgenomen. Aanleggen van nieuwe infrastructuur is een optie wanneer het benutten van de bestaande infrastructuur een onvoldoende oplossing biedt en wanneer dit economisch wenselijk is. Scheiden van lokaal en regionaal verkeer kan een goede mogelijkheid zijn om de bereikbaarheid te verbeteren.

## **2.2**

### **Provinciaal beleid**

#### **Streekplan Fryslân 2007**

In december 2006 heeft de provincie Fryslân het Streekplan Fryslân 2007 'Om de kwaliteit fan de romte' vastgesteld. Dit streekplan legt nadruk op een verhoging van de ruimtelijke kwaliteit wanneer er sprake is van verandering in de inrichting van de ruimte. Ruimtelijke kwaliteit is belangrijk als economische factor voor de toekomst, maar is ook belangrijk met het oog op sociale, ecologische en culturele belangen. De term ruimtelijke kwaliteit omvat de volgende drie elementen:

- Gebruikswaarde: functionele geschiktheid, doelmatig gebruik, aanleg en beheer, samenhang en bereikbaarheid.
- Belevingswaarde: identiteit, diversiteit, herkenbaarheid, beleving en zingeving.
- Toekomstwaarde: doelmatigheid in tijd, flexibiliteit, robuustheid, duurzame structuur.

In de ontwikkeling van ruimtelijke plannen, het ontwerp en de uitvoering dient rekening te worden gehouden met deze drie waarden, aangezien ze op de langere termijn een doelmatig gebruik en herkenbaarheid van de ruimte waarborgen. Deze ruimtelijke kwaliteit is een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor overheden op alle niveaus, marktpartijen, belangengroeperingen en burgers. Het is daarbij belangrijk dat reeds in een vroeg stadium overeenstemming bereikt wordt tussen deze verschillende partijen.

Ten aanzien van mobiliteit wordt gestreefd naar een optimale interne en externe bereikbaarheid als belangrijke impuls voor economische ontwikkeling, de ruimtelijke structuur en de leefbaarheid. Bij het verbeteren van de bereikbaarheid staan een zorgvuldige ruimtelijke inpassing en veiligheidsaspecten centraal. Een goede kwaliteit van de ruimtelijke inpassing is hierbij van belang. Dit geldt zowel voor nieuwe infrastructuur als voor aanpassingen van bestaande infrastructuur. Deze ruimtelijke kwaliteit wordt als volgt nagestreefd:

- Nieuwe infrastructuur zoveel mogelijk bundelen met bestaande infrastructuur.
- Een goede landschappelijke inpassing bevorderen.
- Geluidshinder, luchtverontreiniging en onveiligheid zoveel mogelijk beperken.

- Versnippering van natuurlijke waarden bij aanleg van nieuwe infrastructuur beperken door ecologische verbindingen zoveel mogelijk te respecteren.
- Inrichting en vormgeving, afhankelijk van het gebruikersdoel.

In het Streekplan zijn de gedeelten van de N381 tussen Drachten en Wijnjewoude en tussen Oosterwolde en de Drentse grens aangemerkt als 'stroomweg'. Het gedeelte tussen Wijnjewoude en Oosterwolde is aangemerkt als 'stroomweg in studie of in ontwikkeling'. Overigens is het definitieve tracé van de N381 met de tracévaststelling van Provinciale Staten van 18 juni 2008 en 24 juni 2009 vastgesteld en met het realisatiebesluit van Provinciale Staten van 10 februari 2010 bekrachtigd.

Met de voorziene N381 wordt beoogd om de verbinding met Drenthe en Duitsland te verbeteren en het verkeer in Zuidoost-Fryslân nader te structureren. Met de ombouw van de N381 wordt ruimte geboden om behoefte aan wonen, werken en voorzieningen in de regio op te vangen. Zo kunnen kansen voor nieuwe werkfunctie in het regionaal centrum Oosterwolde ontstaan, wanneer de N381 is verbeterd.

In het Streekplan is een indeling gemaakt in hoofdlandschapstypen. De N381 is gesitueerd in het hoofdlandschapstype Bekengebied/Zuidelijke Wouden. De kernkwaliteiten van het Bekengebied/Zuidelijke Wouden zijn:

- afwisseling van open, half-open tot besloten landschap;
- hoofdstructuur bepaald door overwegend open brede beekdalen in de midden- en benedenlopen met parallel daaraan de zandruggen met bebouwing en met van beplanting voorziene hoofdwegen;
- verkavelingsrichting haaks op de hoofdwegen, veelal van beplanting voorzien;
- afwisseling van rationele regelmatige structuren en plaatselijk onregelmatige structuren;
- plaatselijke reliëfverschillen;
- specifieke vormen van kleinschalige esstructuren;
- structurerende elementen als bossen/natuurterreinen, beken, vaarten, wijken, landgoederen, (hout)wallen, houtsingels, bosstroken, pingoruïnes, lint- en vaartdorpen, wegen en paden met laanbeplanting.

De herkenbaarheid van deze kernkwaliteiten speelt een richtinggevende rol bij de inpassing van de N381 in het landschap.

#### **PVVP Fryslân Feilich Foarút**

In het PVVP 2006 Fryslân Feilich Foarút wordt ook het verkeersprobleem in Zuidoost-Fryslân erkend. De provinciale hoofdwegen zijn onvoldoende in staat om het verkeer te bundelen, waardoor zich verkeersveiligheids- en leefbaarheidsproblemen voordoen op het onderliggende wegennet. De N381 is een belangrijke verkeersas door het gebied, maar het Friese gedeelte voldoet niet aan de eisen die hier vanuit de functie aan gesteld mogen worden. Het omlig-

gende landelijk gebied wordt hierdoor belast met doorgaand verkeer. Verder worden er congestieproblemen voorzien op het trajectgedeelte Drachten-Donkerbroek van de N381.

Het PVVP gaat uit van een duurzaam veilige benadering bestaande uit drie principes. Het voorkomen van:

- onbedoeld gebruik van wegen, zoals sluijverkeer;
- grote verschillen tussen de verschillende verkeerscategorieën in zowel verplaatsingsrichting, massa als rijnsnelheid;
- onzeker rijgedrag van weggebruikers door heldere en duidelijke weg- en verkeerssituaties te creëren.

Deze uitgangspunten liggen aan de aanpassing van de N381 ten grondslag.

In het provinciaal beleid zijn de verschillende wegen in de provincie gecategoriseerd. Hierbij worden drie verschillende typen wegen onderscheiden:

- stroomwegen;
- gebiedsontsluitingswegen;
- erftoegangswegen.

De stroomwegen vormen het landelijke en regionale hoofdwegennet. Het landelijke stroomwegennet is grofmazig en verbindt de Nederlandse bestuurlijke en economische centra onderling. Regionale stroomwegen zorgen voor de verbinding van de stedelijke centra in de provincie onderling en verbinden deze centra met de landelijke centra. Streefbeeld is dat deze wegen een pure stroomfunctie bezitten, op zowel wegvakken als kruispunten. De N381 is gecategoriseerd als nationale stroomweg.

Het verkeer naar Assen vanaf de N381 wikkelt zich af via verschillende routes. Wanneer meer kwaliteit wordt geboden op de N381 zal het verkeer naar Assen meer gebruik maken van de route N381/A28. De route vanaf Oosterwolde via Veenhuizen vervult meer een functie als ontsluitingsweg voor het omliggende gebied naar het hoofdwegennet. In het PVVP geeft de provincie Fryslân dan ook aan om in te zetten op het opwaarderen van het Friese deel van de N381 tot een autoweg met ongelijkvloerse kruisingen (stroomweg A). Het project wordt in het PVVP gezien als één van de drie belangrijkste grote verbeteringen aan het provinciale wegennet.

#### **Realisatiebesluit N381 Drachten - Drentse grens**

Op basis van alle vooronderzoeken hebben Provinciale Staten op 10 februari 2010 het Realisatiebesluit N381 Drachten - Drentse grens genomen. Met dit besluit hebben Provinciale Staten ingestemd met de uitvoering van de voorgenomen plannen volgens het tracé zoals dat in dit inpassingsplan is opgenomen.

Provinciale Staten hebben besloten het noordelijke trajectdeel tot aan Donkerbroek dubbelbaans uit te voeren; het zuidelijk deel (Donkerbroek - Drentse grens) zal enkelbaans worden uitgevoerd. Met het oog op een eventuele ver-



dubbeling van het zuidelijke trajectdeel vanaf Donkerbroek, worden gronden aangekocht, waardoor de N381 later vanaf Donkerbroek tot Oosterwolde alsnog kan worden verdubbeld. Deze grondreservering is echter niet in dit inpassingsplan meegenomen en het gebruik van deze gronden blijft gereguleerd door de geldende bestemmingsplannen. Het inpassingsplan gaat voor dit trajectdeel dan ook uit van een enkelbaanstracé. Daarmee hebben Provinciale Staten gekozen voor een toekomstvast en robuust tracé.

Provinciale staten hebben tevens besloten om nog een aantal wijzingen door te voeren naar aanleiding van verzoeken die zijn binnengekomen na vaststelling van het tracé. Deze zijn nader belicht in paragraaf 3.2. Tevens hebben Provinciale Staten ingestemd met de Landschappelijke inpassingsvisie N381 Drachten – Drentse grens. Hierop is nader ingegaan in paragraaf 3.4.

### **Bestemmingswijziging Bos en Boscompensatie**

Voor het kappen van houtopstanden (bijvoorbeeld bos of beplantingen langs wegen) zijn een aantal regelingen en wetten van toepassing. Wanneer bomen worden verwijderd moet rekening gehouden worden met de volgende regelingen en wetten:

- Boswet;
- Gemeentelijke verordeningen;
- Bestemmingswijziging Bos en Boscompensatie (in 1999 door Gedeputeerde Staten van de provincie Fryslân vastgesteld).

Wanneer bomen worden gevelde moeten deze gecompenseerd worden. De voorkeur gaat uit naar herplant op dezelfde locatie. Wanneer dit niet mogelijk is moet (voor zover het de Boswet betreft), na het indienen van een compensatieverzoek bij de Dienst Regelingen van het Ministerie van LNV, de herplant plaatsvinden op een andere locatie. Een locatie die aansluit bij reeds bestaand areaal dat onder de Boswet valt heeft hierbij de voorkeur.

Naast de meldingsplicht en herplantplicht spelen ook gemeentelijke verordeningen een rol. Op basis hiervan moet vaak een kapvergunning worden aangevraagd.

In de nota 'Bestemmingswijziging bos en boscompensatie' staan richtlijnen voor de berekening van de benodigde compensatie. Hierbij wordt uitgegaan van overcompensatie met het realiseren van 1,5 tot 3 maal de oppervlakte aan gevelde bomen. Dit aantal is afhankelijk van het type bos. Wanneer er sprake is van vervangbare bossen en bosbodems volstaat 1,5 maal de gevelde oppervlakte. Wanneer het echter zeer moeilijk vervangbare bossen en bosbodems betreffen die een ontwikkelingstijd van meer dan 100 jaar hebben, dan bedraagt de benodigde vervanging tot 3 maal de gevelde oppervlakte.

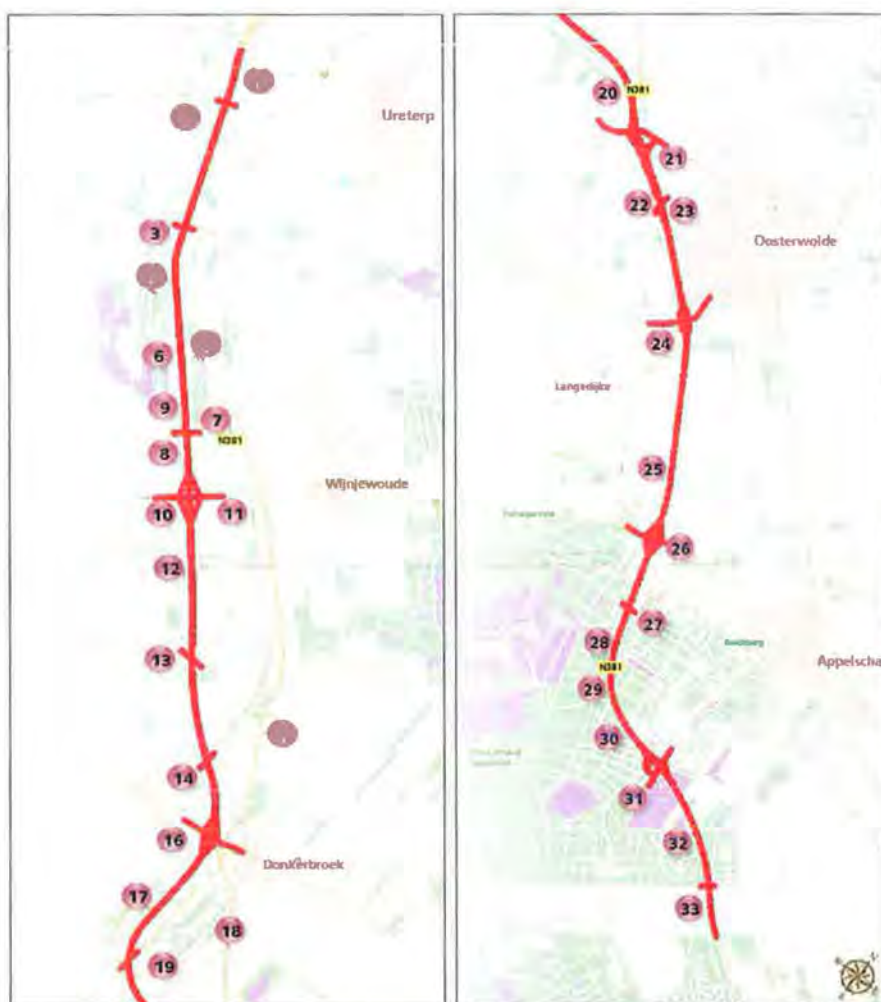
In dit provinciaal inpassingsplan is rekening gehouden met de benodigde compensatie van bos naar aanleiding van het project.

# Planbeschrijving

## 3.1

### Beschrijving ontwerp

Provinciale Staten hebben op 10 februari 2010 het Realisatiebesluit van de N381 Drachten - Drentse grens behandeld. Provinciale Staten hebben gekozen voor het dubbelbaans uitvoeren van het trajectgedeelte Drachten - Donkerbroek. Vanaf Donkerbroek zal de N381 als enkelbaans weg worden aangelegd met ongelijkvloerse kruisingen.



Figuur 1. Tracé N381 Drachten - Drentse grens. De nummers verwijzen naar de benodigde ingrepen

### 3.1.1

## Drachten - Donkerbroek

### Route

Het tracé van dit gedeelte volgt grotendeels het tracé van de huidige N381. Vanaf Selmien tot aan de bocht bij Wijnjewoude blijft het bestaande tracé gehandhaafd. Vanaf de bocht bij Wijnjewoude loopt de weg min of meer in een rechte lijn naar Donkerbroek. De nieuwe weg loopt hier ten zuidwesten van het bestaande tracé.

### Profiel en inrichting

Het tracé tussen Drachten en Donkerbroek wordt dubbelbaans ingericht. De weg is gelegen op maaiveldniveau, uitgezonderd de directe omgeving van ongelijkvloerse kruisingen met het bestaande wegennet.

### Maatregelen

De volgende maatregelen worden uitgevoerd<sup>1</sup>:

1. Bij verdubbeling van de rijbaan komt er aan de oostzijde van de bestaande weg een nieuwe rijbaan te liggen. De parallelweg blijft gehandhaafd. Bij Selmien blijft de volledige aansluiting bestaan.
2. Bij de Bûtewei (Ureterp) komt een onderdoorgang voor alle verkeer met gescheiden fietspad. Bij de Bûtewei komt een verbinding met de parallelweg langs de N381.
3. Ter hoogte van De Mersken komt een onderdoorgang voor voetgangers, fietsers en huifkarren. Bij De Mersken komt een verbinding met de parallelweg langs de N381.
4. Bij het Alddijp komt een brug met een grote overspanning waar brede plas-drasoevers worden gemaakt, die als ecologische verbindingszone worden ingericht. Er komen geen voet- of fietspaden onder de brug.
5. De bestaande oversteek voor langzaam verkeer op deze plaats komt te vervallen.
6. De Nije Heawei wordt verkeersluw. Maatregelen om het autogebruik tegen te gaan, worden nog nader uitgewerkt.
7. Tussen de Weinterp en de bocht bij Wijnjewoude blijft één rijbaan liggen voor het lokale verkeer. De lokale weg sluit aan op de Bûtewei (Wijnjewoude).
8. Vanaf de bestaande bocht in de huidige weg wordt in zuidelijke richting een nieuw tracé aangelegd. Dat tracé loopt door de Wijnjeterperstreek in de richting van Donkerbroek.
9. Ter hoogte van de Bûtewei (Wijnjewoude) komt een onderdoorgang voor alle verkeer met gescheiden fietspad.
10. Bij de Weinterp komt een ongelijkvloerse aansluiting. De Weinterp blijft daarbij op maaiveld en de N381 kruist de weg onderlangs.

---

<sup>1</sup> De nummers van de maatregelen verwijzen naar de locaties zoals aangegeven in figuur 1

11. De maximumsnelheid van de Weinterp wordt verlaagd tot 60 kilometer per uur.
12. De Opsterlânske Kompanjonsfeart wordt gekruist door middel van een overkluizing. Hier komt geen aansluiting. De wegen aan beide zijden van de vaart blijven toegankelijk voor alle verkeer.
13. Bij de Peelrug komt een onderdoorgang voor alle verkeer met gescheiden fietspad.
14. Ter plaatse van de Moskoureed komt een onderdoorgang voor voetgangers en fietsers.
15. De Opper Haudmare krijgt een versmald wegprofiel en een aangepaste inrichting. De maximumsnelheid wordt verlaagd, maatregelen worden nog opgesteld.

### **3.1.2**

#### **Donkerbroek - Oosterwolde**

Op dit traject wordt de nieuwe rijbaan omgeleid ten zuidwesten van de bestaande N381.

#### **Route**

Het tracé van dit gedeelte loopt ten westen van de huidige N381. Het tracé buigt ter hoogte van 't West af naar het zuiden. Vanaf hier loopt het nieuwe tracé ten westen van en parallel aan de Balkweg. Ter hoogte van het bestaande kruispunt tussen de Balkweg en de Tjabbekamp buigt het nieuwe tracé af richting het oosten en ligt vervolgens parallel aan De Tsjonger. Vlak voor de bestaande N381 kruist het nieuwe tracé De Tsjonger om vervolgens ter hoogte van de Duistereweg aan te sluiten op het bestaande tracé van de N381.

#### **Profiel en inrichting**

Het tracé wordt ingericht als een autoweg met een profiel dat bestaat uit één rijbaan met twee rijstroken (1x2). Alle kruisingen met het onderliggende wegennet worden ongelijkvloers uitgevoerd. De weg is in principe gelegen op maaiveldniveau, uitgezonderd de directe omgeving van ongelijkvloerse kruisingen met het onderliggende wegennet en De Tsjonger.

#### **Maatregelen**

Voor dit traject zullen de volgende ingrepen worden uitgevoerd:

16. Op deze locatie zal een ongelijkvloerse kruising worden gerealiseerd, waarbij de N381 verdiept onder 't West door zal gaan. 't West blijft op maaiveld.
17. In 't Hoogezand komt een fietstunnel onder de N381.
18. De bestaande N381 wordt heringericht. De maximumsnelheid wordt verlaagd, maatregelen worden nog opgesteld.
19. Ter plaatse van de Balkweg komt een onderdoorgang voor alle verkeer met een gescheiden fietspad. De Tjabbekamp sluit aan op de Balkweg.

20. Op deze locatie zal een ecologische brug over De Tsjonger worden gerealiseerd, waarbij er een brede plas-dras oever langs De Tsjonger kan worden aangelegd.
21. Bij de Nanningaweg komt een ongelijkvloerse aansluiting. Verkeer kan op deze plaats de N381 op- en afrijden. De N381 gaat bovenlangs kruisen. De Nanningaweg blijft op maaiveld.

### 3.1.3

## Oosterwolde - Drentse grens

### Route

Het tracé van dit gedeelte volgt het tracé van de bestaande weg.

### Profiel en inrichting

Het tracé wordt ingericht als een autoweg met een profiel dat bestaat uit één rijbaan met twee rijstroken (enkelbaans autoweg). Dit betekent een verbreding van het bestaande profiel tot de huidige maatstaf. Alle kruisingen met het onderliggende wegennet worden ongelijkvloers uitgevoerd. De weg is in principe gelegen op maaiveldniveau, uitgezonderd de directe omgeving van ongelijkvloerse kruisingen.

### Maatregelen

Voor dit traject zullen de volgende ingrepen worden uitgevoerd:

22. In de Duistereweg komt een onderdoorgang voor alle verkeer met gescheiden fietspad. Hierbij blijft de N381 op het bestaande niveau bovenlangs kruisen. Het Kleindiep zal in een aparte ecoduiker de N381 kruisen op de huidige locatie. Om de onderdoorgang in de Duistereweg te kruisen wordt het Kleindiep daar iets verlegd.
23. Ten westen van Oosterwolde komt de rijbaan van de N381 grotendeels op de bestaande weg. Extra benodigde breedte wordt verkregen aan de kant van Oosterwolde. De bestaande bomenrij moet hierdoor verdwijnen, maar de aardenwal blijft in tact. Parallelweg en naastliggende bomenrij blijven ook in tact.
24. Op deze plaats (Venekoten) komt een ongelijkvloerse aansluiting. Hierbij wordt de N381 verhoogd aangelegd.
25. Tussen Oosterwolde-zuid en Appelscha blijft de weg het bestaande tracé volgen. De rijbaan wordt daarbij iets verbreed naar de westzijde.
26. De Wester Es blijft op maaiveldniveau. De N381 gaat daar met een onderdoorgang onderdoor.
27. Ter plaatse van de Kraaiheidepollen komt een onderdoorgang voor fietsers en voetgangers. De onderdoorgang wordt zo gemaakt dat dieren er ook gebruik van kunnen maken.
28. Bestaande verzorgingsplaats (parkeerplaats) aan de N381 wordt opgeheven.
29. Bij het Drents-Friese Wold volgt de weg het bestaande tracé. De rijbaan wordt daarbij iets verbreed.



30. Twee bestaande verzorgingsplaatsen (parkeerplaatsen) aan de N381 worden opgeheven.
31. Op deze plaats (Hildenberg) komt een ongelijkvloerse aansluiting, waarbij de Oude Willem en de Bosberg bovenlangs de N381 kruisen. De N381 blijft op maaiveld.
32. Bestaande verzorgingsplaats (parkeerplaats) aan de N381 wordt opgeheven.
33. De Oude Willem/Tilgrupsweg kruist de N381 door middel van een onderdoorgang. Deze is geschikt voor fietsverkeer.

### 3.1.4

#### **Amovatie van gebouwen**

Als gevolg van de aanpassingen aan de N381 zullen op de volgende adressen gebouwen worden gesloopt:

| Plaats      | Straat en huisnummer | Te slopen gebouwen                     |
|-------------|----------------------|----------------------------------------|
| Wijnjewoude | Weinterp 30          | Woning met bijgebouwen                 |
| Donkerbroek | Peelrug 10           | Woning met bijgebouwen                 |
| Donkerbroek | Balkweg 3            | Bedrijfsgebouwen (woning blijft staan) |
| Donkerbroek | Balkweg 10           | Woning met bijgebouwen                 |
| Oosterwolde | Drie Tolhekken 6     | Woning                                 |

### 3.2

#### **Planaanpassingen naar aanleiding van wensen**

Na vaststelling van het tracé door Provinciale Staten zijn nog verschillende verzoeken en wensen binnengekomen tot aanpassingen van het ontwerp. Deze vallen uiteen in twee categorieën:

- Vraagstukken met betrekking op de ruimtelijke kwaliteit, landschappelijke inpassing en duurzaamheid.
- Een vraagstuk dat betrekking heeft op de vorm van de uitvoering op het noordelijk deel 1x2 of 2x2 rijstroken.

In het navolgende is ingegaan op de voorstellen en de wijze waarop deze worden doorgevoerd in het ontwerp<sup>2</sup>. Hierop is uitvoeriger ingegaan in de 'Nota Scoopvraagstukken N381, Selmien – Drentse grens' van de provincie Fryslân.

De volgende wijzigingen van het ontwerp zijn uitgevoerd:

- Een betonnen onderdoorgang in de Bûtewei (Wijnjewoude) in plaats van een onderdoorgang met vlies.
- Een verdiepte ligging van de N381 ter plaatse van de ongelijkvloerse aansluiting Wijnjewoude. De Weinterp blijft hierbij op maaiveld.

<sup>2</sup> De hier toegelichte aanpassingen zijn al in de beschrijving in de vorige paragraaf verwerkt.



- Een verdiepte ligging van de N381 ter plaatse van de ongelijkvloerse aansluiting Donkerbroek. 't West blijft hierbij op maaiveld.
- Een fietstunnel in 't Hoogezand.
- Een ecologische brug ter plaatse van de passage van de Tsjonger.
- Een extra bedrag ten behoeve van de landschappelijke inpassing.
- Een extra bedrag om het thema duurzaamheid in het project procesmatig en inhoudelijk verder uit te werken.

Provinciale staten hebben op 10 februari 2010 besloten om het noordelijk deel als 2x2 (2 rijbanen met 2 rijstroken) uit te voeren.

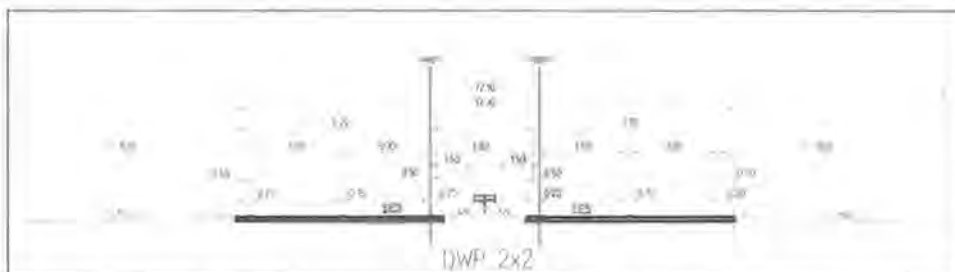
De volgende voorstellen en wensen zijn niet uitgevoerd:

- Een landbouwonderdoorgang in plaats van een huifkaronderdoorgang in de Mersken (Ureterp). Deze wens is niet ingewilligd vanwege de doelstelling dat de hoeveelheid sluipverkeer door de N381 zal worden verminderd. Wanneer er een landbouwonderdoorgang zonder landbouwkundige noodzaak wordt aangelegd, dan zal dit meer mogelijkheden geven voor sluipverkeer.
- Het verplaatsen van de aansluiting Weinterp naar het verlengde van de Leidijk. Deze ontwikkeling is als onwenselijk beoordeeld vanwege het sluipverkeer dat dit naar verwachting zal opleveren op het onderliggend weggennet.
- Een extra fietstunnel in het Drents-Friese Wold; Gezien het feit dat er reeds vier oversteekmogelijkheden zijn, is dit voldoende geacht.
- Een landbouwonderdoorgang in plaats van een fietsonderdoorgang in de Oude Willem/ Tilgrupsweg (Appelscha). Een onderdoorgang op de locatie zou echter in slechts geringe mate gebruikt worden en sluit niet aan bij het beleid om deze route verkeersluw te maken.

### 3.3

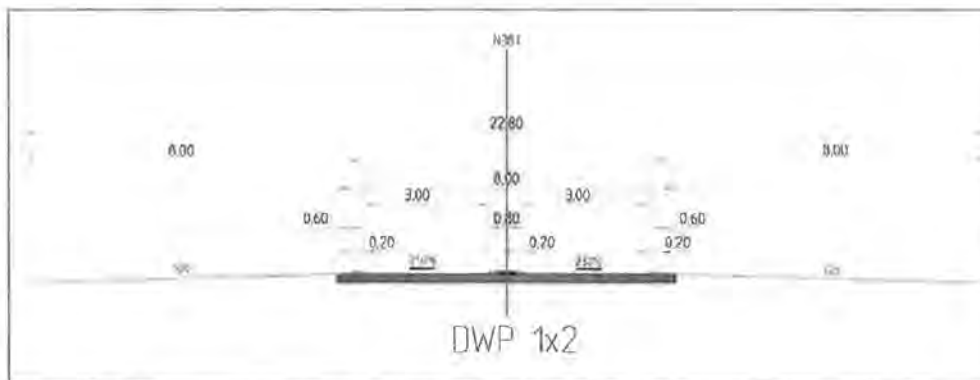
#### **Globaal dwarsprofiel**

Zoals gezegd bestaat het traject voor het gedeelte tussen Drachten en Oosterwolde uit een wegprofiel met twee rijbanen. De rijbaan bestaat uit twee rijstroken van 3 meter breed. Beide rijbanen worden van elkaar gescheiden door middel van een middenberm met een geleiderail. Aan weerszijden van de rijbanen ligt een brede berm met een licht hellend talud, dat afloopt naar de sloot. In figuur 2 is dit dwarsprofiel weergegeven.



Figuur 2. Dwarsprofiel dubbelbaans weggedeelte

Het gedeelte vanaf Donkerbroek tot de Drentse grens wordt enkelbaans uitgevoerd. De weg heeft hier één rijbaan. De rijstroken worden door belijning van elkaar gescheiden. Een dwarsprofiel van dit trajectdeel is weergegeven in figuur 3. Aan weerszijden van de rijbaan ligt een brede berm met een licht hellend talud, dat afloopt naar de sloot.



Figuur 3. Dwarsprofiel enkelbaans weggedeelte

### 3.4

#### Landschappelijke inpassingsvisie

Zoals eerder genoemd hebben Provinciale Staten van Fryslân op 10 februari 2010 het realisatiebesluit voor de N381 genomen. Hiervan maakt ook de landschappelijke inpassing van de N381 deel uit. Om een goede landschappelijke inpassing te waarborgen is een visie opgesteld over hoe de N381 op een goede wijze in zijn omgeving ingepast kan worden. Deze visie is beschreven in het document 'Landschappelijke inpassingsvisie N381 Drachten-Drentse grens'.

In het rapport is gekeken hoe het toekomstige tracé zo optimaal mogelijk kan worden ingepast in het bestaande landschap. Bij de inpassing van de nieuwe weg is enerzijds gekeken naar de functie van de weg en het vormen van een aantrekkelijke verbinding van A naar B, anderzijds naar de toekomstige ligging in het omliggende landschap met de bewoners en gebruikers.

Om te komen tot een heldere inpassingsvisie met bijbehorende uitwerking, is eerst een zorgvuldige landschapsanalyse uitgevoerd. Er is gekeken naar de ontstaansgeschiedenis van het gebied, waarna vervolgens per thema een analyse is gegeven.

De volgende thema's zijn in de landschapsvisie behandeld en toegelicht:

- landschap;
- cultuurhistorie;
- recreatie;
- ecologie;
- hoogte en reliëf.

Naast een zorgvuldige landschapsanalyse van het gebied, is ook onderzocht wat er in de diverse beleidsstukken en rapportages over de weg en de ligging in het landschap is gezegd. De diverse, bestaande rapportages zijn doorgenomen en vertaald in een uitgangspuntennotitie. Deze notitie vormt, samen met de landschapsanalyse, het vertrekpunt voor de landschappelijke inpassingsvisie.

De landschappelijke inpassing van de N381 is gebaseerd op de wijze waarop het onderliggende landschap is opgebouwd. De weg laat landschappelijke karakteristieken (opnieuw) tot hun recht komen en vormt een aantrekkelijke en herkenbare verbinding van A naar B. Bij de inpassing van de N381 wordt gestreefd naar het creëren van een verbinding tussen het autonome karakter van de weg en de landschappelijke kwaliteiten, die de identiteit van het gebied karakteriseren. De weg wordt verweven met zijn omgeving, de ontwikkelingsgeschiedenis wordt herkenbaar en de oriëntatie wordt vergroot. De landschappelijke inpassing van de weg vindt plaats door de karakteristieken van de omgeving te versterken, met als doel: *de N381 herkenbaar in het landschap van Zuidoost Fryslân*. Bovenstaande visie is vertaald in een landschappelijke uitwerking met bijbehorende maatregelen. De uitwerking is voor de gehele weg beschreven en verbeeld aan de hand van luchtfoto's. In dit inpassingsplan is rekening gehouden met deze inpassingsvisie. Alle boscompensatie die als gevolg van de omvorming van de N381 op grond van de boswet en het eigen provinciaal beleidskader moet worden gerealiseerd, is meegenomen in de inpassingsvisie. De voorstellen uit de inpassingsvisie die aansluiten bij het tracé van de N381 zijn in dit inpassingsplan overgenomen, maken deel uit van het plangebied en zijn voorzien van een adequate bestemming. Daarmee voorziet dit inpassingsplan in een ruimere boscompensatie dan op grond van het wettelijk en provinciaal beleidskader noodzakelijk is.

Voorstellen die op enige afstand liggen van het plangebied kunnen in het kader van de gebiedsontwikkeling worden gerealiseerd; daarvoor zal het gemeentelijk planologisch instrumentarium zo nodig worden aangepast.

### 3.5

#### Beeldkwaliteit kunstwerken

Met het oog op de herinrichting van de N381, de behoefte aan het realiseren van ruimtelijke kwaliteit en met het oog op de welstandsbeoordeling van de kunstwerken is het beeldkwaliteitsplan 'BKP kunstwerken N381 tussen Drachten en Drentse grens' (Royal Haskoning, 7 april 2011) opgesteld. Hierin is weergegeven op welke manier de beeldkwaliteit van de kunstwerken ten opzichte van het technisch ontwerp vergroot kan worden. Op basis van een analyse en visie op het landschap – mede gebaseerd op de in paragraaf 3.4 besproken landschappelijke inpassingsvisie – en de weg is een keuze gemaakt bij welke kunstwerken wordt ingezet op een (minimale) basiskwaliteit en bij welke kunstwerken behoefte is aan het toepassen van een meer bijzondere beeldkwaliteit. Hierbij staan twee vragen centraal:

- Hoe kan het landschap vanaf de weg optimaal worden beleefd?
- Hoe wordt de N381 vanuit de omgeving beleefd?

Dit inpassingsplan maakt de uitvoering van het beeldkwaliteitsplan mogelijk.

### 3.6

#### Openbaar vervoer

In de huidige situatie worden er rondom en op de huidige N381 de volgende systemen en bijbehorende openbaar-vervoerslijnen aangeboden:

Collectief openbaar vervoer:

- Lijn 14 sneldienst Drachten-Assen v.v. (2/u spits 1/u dal);
- Lijn 15 Heerenveen-Oosterwolde v.v. (1/u spits & dal);
- Lijn 16 Wolvega-Assen v.v. (1/u spits & dal);
- Lijn 17 Oosterwolde-Heerenveen v.v. (1/u spits & dal);
- Lijn 19 Drachten-Oosterwolde v.v. (2/u spits 1/u dal);
- IOV: zonder vaste routes.

Buurtbus:

- Lijn 104 Allardsoog-Jonkerslân v.v. (1x per 2 uur);
- Lijn 107 Appelscha-Oldeberkoop v.v. (1x per 2 uur).
- Doelgroepen:
- Lijn 517 Oosterwolde-Noordwolde v.v. (2x per dag);
- Lijn 512 Drachten-Gorredijk (via Wijnjewoude) (2x per dag).

Bovenstaande buslijnen hebben haltes op of in de buurt van de huidige N381. In de volgende tabel (3) is een overzicht van de stopplaatsen opgenomen.

Tabel 3. Overzicht van stopplaatsen busvervoer

| Stopplaats                       | Welke buslijnen stoppen er? |
|----------------------------------|-----------------------------|
| Drachten, Industrierrein A-zeven | Lijn 14                     |
| Wijnjewoude, Opperhaudmare       | Lijn 14, 19, 104, 512       |
| Wijnjewoude, Klein Groningen     | Lijn 14, 19                 |
| Donkerbroek, Leidijk             | Lijn 19                     |
| Donkerbroek, Petersburg          | Lijn 19                     |
| Donkerbroek, Provinciale Weg     | Lijn 14, 15, 19             |
| Donkerbroek, Stilleven           | Lijn 15, 19                 |
| Oosterwolde, Drie Tolhekken      | Lijn 14, 15, 16, 19         |

NB: lijnen 17, 517 en 107 kruisen N381 bij Oosterwolde Zuid.

NB: ten zuiden van Oosterwolde maken bussen geen gebruik van de N381.

In dit inpassingsplan is rekening gehouden met deze openbaar vervoersstructuur. Het tracé van de N381 wordt verlegd tussen Wijnjewoude en Oosterwolde. Dat betekent dat de huidige haltes niet aan dit opgewaardeerde tracégedeelte liggen. Bussen kruisen de opgewaardeerde N381 of rijden de N381 op bij:

- Wijnjewoude;
- Donkerbroek;
- Oosterwolde Noord;
- Oosterwolde Zuid.

#### OV-structuur N381 Drachten-Drentse grens

- De sneldienst Drachten-Assen v.v. rijdt via de opgewaardeerde N381. Hiervoor dient bij de toe- en afrit van de ongelijkvloerse aansluiting Wijnjewoude een nieuwe haltevoorziening te worden aangelegd, inclusief een fietsenstalling.
- Ook bij de aansluiting ter hoogte van Donkerbroek wordt een nieuwe haltevoorziening aangelegd, inclusief fietsenstalling.
- De halte Oosterwolde Tolhekken (ter hoogte van de Nanningaweg) kan op de huidige locatie gesitueerd blijven.
- Via het onderliggende wegennet blijven bussen rijden, zodat de bewoners van het gebied die geen makkelijke toegang hebben tot de 3 hierboven genoemde halteplaatsen, ook gebruik kunnen blijven maken van het openbaar vervoer. De huidige haltes blijven dus in gebruik.

De bussen en buurtbussen die uit de richting van Bakkeveen, Assen, Gorredijk, Heerenveen, Noordwolde en Wolvega komen, kunnen zonder problemen het nieuwe tracé kruisen en het oude en nieuwe tracé oprijden.



# Planologische randvoorwaarden

## 4.1

### Inleiding

In het kader van de m.e.r.-procedure heeft een beoordeling plaatsgevonden van de milieueffecten die de aanleg en het gebruik van de onderzochte varianten van de N381 met zich meebrengen. Op basis van deze uitkomsten is het voorkeursalternatief geformuleerd. Bij het bepalen van het voorkeursalternatief heeft een weging plaatsgevonden van de milieueffecten: het tracé is zo bepaald dat de milieueffecten beperkt zijn. Voor een uitvoerige beschrijving van de effecten, hun beoordeling en de onderbouwing van voorkeursalternatieven wordt verwezen naar de volgende rapporten:

- Provincie Fryslân, Projectnota/ MER N381 Drachten - Drentse grens, 1 augustus 2003;
- Provincie Fryslân, Nota Voorkeursalternatief N381 Drachten - Drentse grens, maart 2004;
- Provincie Fryslân, Projectnota/ MER N381 Donkerbroek - Oosterwolde, 17 december 2008;
- Provincie Fryslân, Nota Voorkeursalternatief N381 trajectdeel Donkerbroek - Oosterwolde, 24 juni 2009;
- Royal Haskoning, MER N381 Drachten - Drentse grens notitie Reikwijdte en detailniveau, april 2011;
- Royal Haskoning, (plan-)MER N381 Drachten - Drentse grens, april 2011.

Voor een aantal milieuaspecten gelden wettelijke normen. Daaraan moet zonder meer kunnen worden voldaan om de weg planologisch mogelijk te kunnen maken. In dit hoofdstuk is beknopt weergegeven welke normen er voor de aanleg van de N381 gelden en op welke wijze aan deze normen kan worden voldaan. Daarbij is gebruik gemaakt van de onderzoeksrapporten die onder meer aan de MER-rapporten ten grondslag hebben gelegen.

## 4.2

### Geluidhinder

De Wet geluidhinder dateert van 16 februari 1979 en is sindsdien middels verschillende wetten diverse keren gewijzigd. De recentste wijziging heeft plaatsgevonden bij besluit van 7 december 2006 (Staatsblad 2006-661). De inwerkingtreding heeft op 1 januari 2007 plaatsgevonden. Tevens is op 1 januari

WETTELIJK KADER

2007 het "Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder 2006" (Staatscourant 21 december 2006, nummer 249) in werking getreden.

#### 4.2.1

### **Wegverkeerslawaaï**

Voor wegverkeerslawaaï is bij deze wijziging van de Wet geluidhinder overgestapt op de Europese dosismaat L day-evening-night ( $L_{den}$ ). In de wet wordt  $L_{den}$  aangegeven in decibel (dB); de oude dosismaat L etmaal ( $L_{etm}$ ) wordt net als vroeger aangeduid met 'dB(A)'. Beide dosismaten zijn 'A-gewogen': ze houden rekening met de gevoeligheid van het menselijk oor. De geluidbelasting in  $L_{den}$  is het gemiddelde over de dag-, avond- en nachtperiode.

Op basis van artikel 74 van de Wet geluidhinder heeft iedere weg een zone, waarbinnen akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd.

Een uitzondering geldt voor:

- wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied;
- wegen waarvoor een maximumsnelheid geldt van 30 km/uur.

Van deze uitzonderingen is in dit inpassingsplan geen sprake.

De maximale geluidbelasting aan de gevel van een woning of andere geluidgevoelige functie mag daarbij de 48 dB niet overschrijden. Indien de feitelijke geluidbelasting hoger is dan 48 dB dient onderzocht en gelet op artikel 110a lid 5 Wet geluidhinder afgewogen te worden of geluidreducerende maatregelen getroffen kunnen worden.

Bij de afweging welke maatregelen wel en niet getroffen zullen worden, spelen meerdere factoren een rol. Zo dienen de te treffen maatregelen de verkeersveiligheid niet te verslechteren. Daarnaast moet rekening worden gehouden met de inpasbaarheid van de maatregelen in het landschap. Verder spelen de kosten van de maatregelen een rol alsmede de doelmatigheid van de maatregelen (hoeveel woningen hebben profijt van de maatregel?).

Indien gebleken is dat de maatregelen onvoldoende doeltreffend zullen zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard, dan kunnen hogere geluidgrenswaarden worden aangevraagd. Voor provinciale wegen (zoals de N381) dient deze hogere grenswaarde door Gedeputeerde Staten van de provincie Fryslân vastgesteld te worden.

#### ONDERZOEK

Voor het gehele traject geldt een onderzoekszone. Door onderzoeksbureau Goudappel Coffeng is een akoestisch onderzoek verricht binnen deze onderzoekszone. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in 'Provinciaal inpassingsplan N381 akoestisch onderzoek wegverkeer' (19 april 2011). Uit het onderzoek blijkt het volgende.

Vanuit de Wet geluidhinder is bij de opwaardering van de N381 sprake van een tweetal situaties:

- Voor het noordelijk en zuidelijk deel van de N381, waar het bestaande tracé wordt aangepast, is onderzocht of er sprake is van een reconstructiesituatie volgens de Wet geluidhinder. Hierbij is de geluidsbelasting in de plansituatie vergeleken met de geluidsbelasting in de huidige situatie. Ook voor de aangepaste zijwegen is onderzocht of er sprake is van een reconstructiesituatie.
- Voor het middelste deel van de N381 is sprake van een nieuw tracé. De geluidsbelastingen ten gevolge van het verkeer op het nieuwe tracé, op reeds aanwezige geluidsgevoelige bestemmingen, zijn onderzocht en getoetst aan de normen van de Wet geluidhinder.

#### **Noordelijk deel N381**

Langs het noordelijke deel van de N381 is er voor 17 adressen sprake van een reconstructiesituatie in de zin van de Wet geluidhinder. De geluidsbelasting neemt in de plansituatie met 2 dB of meer toe ten opzichte van de huidige situatie. De provincie is echter voornemens de N381 van geluidsreducerend asfalt te voorzien. Na toepassing van stil asfalt op de hoofdrijbaan worden al deze juridische reconstructiesituaties teniet gedaan. Er zal voor alle woningen voldaan worden aan de wettelijke normen.

#### **Middelste deel N381**

Ten gevolge van het verkeer op het nieuwe wegdeel van de N381 is er voor 54 adressen een overschrijding van de geluidsnorm van 48 dB geconstateerd. Na toepassing van stil asfalt zijn dit nog 17 adressen. Wanneer aanvullende geluidsreducerende maatregelen, bijvoorbeeld geluidsschermen, niet doelmatig of wenselijk worden blijken te zijn, dan dient voor deze woningen ontheffing voor een hogere waarde te worden aangevraagd. In geen geval wordt, na toepassing van geluidsreducerend asfalt, de maximale ontheffingswaarde van 58 dB overschreden.

#### **Zuidelijk deel N381**

Geconstateerd is dat langs het zuidelijk deel van de N381 voor 119 adressen sprake van een geluidstoename van 2 dB of meer. Na toepassing van stil asfalt op de hoofdrijbaan worden alle geluidstoenames teniet gedaan en is er sprake van een betere geluidssituatie dan in de huidige situatie. Nadere geluidsbeperkende maatregelen zijn dan niet nodig. Er wordt voldaan aan de wettelijke normen.

#### **Gevolgen elders**

Gevolgen elders kunnen optreden langs wegen buiten het plangebied van de N381. Er treden zogenaamde 'gevolgen elders' op langs de route door Donkerbroek (de Geert Wolter Smitweg - Herenweg). De geluidsbelastingen op de aanliggende woningen nemen met maximaal 3 dB toe. Aanbevolen is hier echter geen nadere geluidsbeperkende maatregelen te treffen. Juridisch gezien is dit namelijk niet noodzakelijk en de betreffende weg is tevens recentelijk

heringericht waarbij er sprake is van een 30 km/h regime. De weg is daarmee voor de Wet geluidhinder niet gezoneerd.

### Zijwegen N381

Omdat ook aan diverse zijwegen van de N381 wijzigingen plaatsvinden is ook voor deze wegen onderzocht of er sprake is van een reconstructiesituatie volgens de Wet geluidhinder. Uit het onderzoek blijkt dat voor in een aantal situaties geluidstoename van 2 dB of meer voorkomen. In al deze situaties ligt de geluidsbelasting echter onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Nergens is dus sprake van een juridische reconstructiesituatie. Het is dan ook niet noodzakelijk om aanvullende geluidsbeperkende maatregelen te treffen op of langs de zijwegen. Het plan kan zonder verdere aanpassingen doorgang vinden.

De conclusie luidt dan ook als volgt:

Na toepassing van geluidsreducerend asfalt op de hoofdrijbaan van de N381 is langs het noordelijk of zuidelijk deel van de weg nergens sprake van een significante geluidstoename. Langs de zijwegen van de N381 is eveneens nergens sprake van een reconstructiesituatie volgens de Wet geluidhinder. Hiermee wordt voor deze trajectgedeelten voldaan aan de gestelde normen in de Wgh en vormt het wegverkeerslawaaï geen belemmering voor de realisering van dit inpassingsplan.

Voor het middelste deel van de N381, een nieuw wegdeel, is geconstateerd dat na toepassen van geluidsreducerend asfalt voor 18 woningen de voorkeursgrenswaarde overschreden wordt (zie tabel 4).

Tabel 4: Adressen waarvoor een hogere grenswaarde verleend dient te worden

| Adres                  | Postcode | Toekomstige geluidbelasting (dB) |
|------------------------|----------|----------------------------------|
| Balkweg 3              | 8435 VP  | 53                               |
| Bûtewei 50             | 9241 WC  | 49                               |
| Compagnonsfeart 79     | 9241 HK  | 56                               |
| Compagnonsfeart 80     | 9241 HK  | 51                               |
| Drie tolhekken 6       | 8431 TZ  | 58                               |
| Moskoureed 12          | 8435 TH  | 51                               |
| Nanningaweg 48         | 8431 AC  | 50                               |
| Nanningaweg 49         | 8431 AC  | 52                               |
| Nanningaweg 50         | 8431 AC  | 54                               |
| Opper Haudmare 2       | 9241 WD  | 50                               |
| 't West 2              | 8435 VM  | 50                               |
| Tjabbekamp 6           | 8435 VS  | 52                               |
| Tjalling Harkeswei 100 | 9241 HM  | 55                               |
| Tjalling Harkeswei 101 | 9241 HM  | 55                               |
| Tjalling Harkeswei 102 | 9241 HM  | 50                               |
| Vaart Wz 17            | 8435 WC  | 51                               |
| Weinterp 27            | 9241 HB  | 50                               |
| Weinterp 28            | 9241 HD  | 51                               |

Bekeken moet worden of voor deze woningen aanvullende geluidsreducerende maatregelen moeten worden genomen. Wanneer deze maatregelen, zoals geluidsschermen, niet doelmatig of wenselijk worden geacht, dient voor de woningen die in tabel 4 zijn genoemd, ontheffing voor een hogere waarde te worden aangevraagd.

In verband met de landschappelijke kwaliteit van het gebied is besloten om langs de N381 *niet* te kiezen voor het aanbrengen van geluidwerende maatregelen zoals schermen of wallen ter beperking van de geluidbelasting op de in tabel 4 genoemde woningen. In de 'Landschappelijke inpassingsvisie N381 Drachten-Drentse grens' is als uitgangspunt gekozen om de N381 in te bedden in het bestaande landschap. Het realiseren van wallen of schermen staat haaks op dit uitgangspunt.

In het 'BKP kunstwerken N381 Tussen Drachten en Drentse grens' is ook voor dit uitgangspunt gekozen en is ten aanzien van bijvoorbeeld leuningen en geleiderails gesteld dat deze met het oog op het zicht op het landschap zo laag mogelijk moeten worden gehouden en geïntegreerd in kunstwerken. Dit bevordert eveneens het uitzicht op en de beleving van het omliggende landschap.

In het door DGMR opgestelde rapport 'Doelmatigheidsonderzoek geluidbeperkende maatregelen N381' (2011) is de doelmatigheid van de toepassing van een stil wegdektype in de vorm van 2-laags ZOAB nader onderzocht. Uit dit onderzoek blijkt dat de te treffen maatregelen deels als doelmatig en deels als ondoelmatig kunnen worden beoordeeld.

Ten aanzien van het toepassen van 2-laags ZOAB geldt dat:

- deze bronmaatregel ter plaatse van Oosterwolde financieel doelmatig is. Hierbij wordt voor alle woningen voldaan aan de geldende grenswaarde.
- voor het gedeelte van het traject tussen Drachten en Oosterwolde het toepassen van 2-laags ZOAB voor de volledige optimale maatregellengte niet doelmatig is.

Toch is er - mede vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening - voor gekozen om de gehele N381, zoals voorzien is in dit provinciaal inpassingsplan, 2-laags ZOAB toe te passen. Ter nadere motivering geldt dat:

- vanuit het beschikbare budget een gedeelte van benodigde maatregellengte gerealiseerd kan worden en het vanuit het oogpunt van het efficiënt aanleggen en onderhouden van wegen niet wenselijk is om de resterende weggedeelten van een ander asfalttype te voorzien.
- vanwege politieke overwegingen en de aanwezigheid van een Natura 2000-gebied het gehele weggedeelte wordt voorzien van 2-laags ZOAB.

Daarmee wordt het aantal overblijvende woningen met een overschrijding van de geldende grenswaarde beperkt tot de woningen die zijn genoemd in tabel 4. Gezien de beperkte doelmatigheid van bronmaatregelen zijn overdrachtsmaatregelen eveneens niet financieel doelmatig. Ook vanwege landschappelijke en/of verkeerskundige aspecten zijn schermen niet mogelijk. Wanneer bron- of overdrachtsmaatregelen vanwege stedenbouwkundige, financiële, landschappelijke of verkeerskundige aspecten overwegende bezwaren ontmoeten, wordt een hogere geluidsbelasting als toelaatbaar aangemerkt.

#### CONCLUSIE

Op grond van het 'Provinciaal inpassingsplan N381 akoestisch onderzoek wegverkeer' en het 'Doelmatigheidsonderzoek geluidbeperkende maatregelen N381' dienen voorafgaand aan de vaststelling van dit inpassingsplan voor de in tabel 4 genoemde woningen een hogere grenswaarde te worden vastgesteld. Mits de weg wordt voorzien van 2-laags ZOAB is dan geen sprake van een belemmering om het vastgestelde tracé van de N381 te realiseren.

#### 4.2.2

#### Industrielawaai

Het bedrijventerrein Venekoten in Oosterwolde heeft een zone voor industrielawaai. Deze zone ligt gedeeltelijk in het plangebied van voorliggend inpassingsplan. De zone is derhalve op de plankaart opgenomen. Binnen de zone gelden beperkingen voor het oprichten van woningen en gebouwen. Deze worden echter niet mogelijk gemaakt middels voorliggend inpassingsplan. Vanuit het oogpunt van industrielawaai is er geen belemmering voor de uitvoering van het plan.

#### 4.3

#### Ecologie

##### 4.3.1

#### Soortenbescherming

#### WETTELIJK KADER

##### Flora en faunawet

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

##### Zorgplicht

Achter de Flora- en faunawet staat het idee van de zorgplicht voor in het wild levende dieren en planten (zowel beschermde als onbeschermde) en hun leefomgeving. Die zorgplicht houdt in ieder geval in dat iedereen die weet of redelijkerwijs kan vermoeden dat zijn handelen of nalaten nadelige gevolgen heeft voor flora of fauna, verplicht is dergelijk handelen achterwege te laten. Diegene moet alle maatregelen nemen die redelijkerwijs van hem kunnen wor-



den verwacht om die nadelige gevolgen te voorkomen, zoveel mogelijk te beperken of ongedaan te maken (artikel 2).

Volgens de Flora- en faunawet is het verboden om beschermde planten te verwijderen of te beschadigen (artikel 8), beschermde dieren te doden, te verwonden, te vangen (artikel 9) of opzettelijk te verontrusten (artikel 10) en voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen te beschadigen (artikel 11). Ook het rapen of beschadigen van eieren van beschermde dieren is verboden (artikel 12).

Op basis van de Flora- en faunawet zijn de volgende inheemse dieren en planten beschermd:

- zoogdieren (met uitzondering van huismuis, bruine rat, zwarte rat en muskusrat);
- alle inheemse vogels;
- alle amfibieën;
- alle reptielen;
- sommige vissoorten;
- sommige vlindersoorten;
- sommige libellen;
- sommige keversoorten;
- sommige mieren;
- rivierkreeft;
- wijngaardslak;
- Bataafse stroommossel;
- sommige plantensoorten.

### **Ontheffing**

Indien het niet mogelijk is om negatieve effecten op flora en fauna te voorkomen door het treffen van mitigerende maatregelen, dient een vrijstelling of ontheffing voor de ingreep te worden verkregen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in licht beschermde, matig zwaar beschermde en zwaar beschermde soorten. Voor licht beschermde soorten is geen ontheffing nodig. Voor matig zwaar beschermde soorten geldt dat ook, maar alleen indien volgens een door het ministerie van LNV goedgekeurde gedragscode wordt gewerkt. Deze schrijft voor hoe met de aanwezigheid van deze diersoorten moet worden omgegaan. Als niet volgens een goedgekeurde gedragscode wordt gewerkt, is voor matig zwaar beschermde soorten een ontheffing benodigd. Deze ontheffing wordt verleend, als geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de betreffende soorten.

Voor de zwaar beschermde soorten, waartoe ook alle soorten behoren die op bijlage IV van de Habitatrichtlijn staan, is een ontheffing nodig. Een ontheffing wordt voor handelingen, activiteiten en ingrepen verleend als:

- geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de betreffende soorten;

- er geen andere bevredigende oplossing voor de handeling/activiteit/ingreep bestaat;
- er sprake is van een in of bij de wet genoemd belang.

Deze drie criteria vormen de zgn. uitgebreide toets. Aan alle criteria moet zijn voldaan.

### Habitat

De Flora- en faunawet beschermt individuele exemplaren van een soort en vaste rust- en verblijfplaatsen van diersoorten.

### Rode lijst

Op de Rode lijst staan Nederlandse soorten die bijzondere aandacht nodig hebben. Deze soorten worden bedreigd, zijn zeldzaam of erg kwetsbaar of nemen sterk in aantal af. De Rode lijsten zijn officieel door de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit vastgesteld (Besluit Rode lijsten flora en fauna, november 2004 en aanvulling van 2009). Veel rode lijstsoorten (vooral planten) worden echter niet door de Flora- en faunawet beschermd.

#### ONDERZOEK

In 2007 is een uitvoering ecologisch onderzoek verricht (Onderzoek Flora & Fauna en opstellen compensatiepakketten naar aanleiding van de omvorming N381 Drachten – provinciale grens Drenthe, Buro Bakker, 2007). In 2010 is dit onderzoek geactualiseerd. Op basis van deze onderzoeken is een compleet beeld verkregen van de invloed van de aanpassing van de N381 op de verschillende soorten. Hieruit volgend is het rapport 'Compensatie- en mitigatieplan N381 Drachten Drentse grens' (2011) opgesteld, waarin de effecten en de benodigde compenserende en mitigerende maatregelen zijn opgenomen.

In de volgende tabel zijn de mitigerende maatregelen opgenomen zoals die zullen worden uitgevoerd bij de aanleg van de weg. Al deze mitigerende maatregelen kunnen gerealiseerd worden binnen de kaders van het inpassingsplan.

Tabel 5. Overzicht mitigerende maatregelen

| Naam locatie             | Mate van mitigatie | Grondslag   | Maatregelen                                                            |
|--------------------------|--------------------|-------------|------------------------------------------------------------------------|
| Duiker Opperhaudmare     | 100%               | Extra       | Bestaande duiker vervangen door ecoduiker en aanleg dassenraster       |
| Oversteekplaats hmp 28.7 | 100%               | Extra       | Aanleg ecoduiker en dassenraster                                       |
| Dassenwissels de Mersken | 100%               | FF-wet/PEHS | Aanleg dassentunnels en dassenrasters                                  |
| Brug Alldjip             | Wettelijk/100%     | FF-wet/EHS  | Aanleg natuurbrug met plasdrasovers en passagemogelijkheid voor de ree |
| Wijnjeterper Schar       | 100%               | EVZ         | Aanleg ecoduiker en dassenraster met amfibieënscherf                   |
| Wijnjeterper Schar       | 100%               | EVZ         | Aanleg ecoduiker en dassenraster met amfibieënscherf                   |

| Naam locatie                    | Mate van miti-<br>gatie | Grondslag  | Maatregelen                                                                                                   |
|---------------------------------|-------------------------|------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Wijnjeterper<br>Schar           | 100%                    | EVZ        | Aanleg ecoduike en dassenraster<br>met amfibieënscherm                                                        |
| Onderdoorgang<br>Butewei zuid   | 100%                    | FF-wet     | Hop-over voor vleermuizen inrichten                                                                           |
| Opsterlânseke<br>Kompansjoneart | Wettelijk               | FF-wet     | Vleermuispassage onderlangs brug<br>inrichten, geen verlichting. Uittrede-<br>plaatsen aanbrengen in de vaart |
| Wijk bij Heech-<br>feanswei     | 100%                    | FF-wet     | Aanleg ecoduike en loopplanken<br>over bermstoten                                                             |
| Heechfeanswei                   | 100%                    | FF-wet     | Hop-over voor vleermuizen inrichten                                                                           |
| Heechfeanswei                   | Optimaal                | Extra      | Aanleg ecoduike en loopplanken<br>over bermstoten                                                             |
| Onderdoorgang<br>Peelrug        | 100%                    | Extra      | Onderdoorgang onverlicht ivm<br>vleermuizen                                                                   |
| Dassenburcht<br>Peelrug         | 100%                    | FF-wet     | Aanleg kleine faunatunnel en dassen-<br>raster + natuurcompensatie                                            |
| Dassenburcht<br>Peelrug         | 100%                    | FF-wet     | Aanleg kleine faunatunnel en dassen-<br>raster + natuurcompensatie                                            |
| Houtsingel<br>Moskoureed        | 100%                    | FF-wet     | Aanleg dassentunnel                                                                                           |
| Houtsingel<br>Moskoureed        | 100%                    | FF-wet     | Hop-over voor vleermuizen inrichten                                                                           |
| Tjabbekampster<br>waterlossing  | Optimaal                | FF-wet     | Aanleg natuurvriendelijke oevers                                                                              |
| Dassenwissel                    | 100%                    | FF-wet     | Aanleg twee Dassentunnels en rasters<br>en kleine faunatunnel                                                 |
| Bosje 't Hooge-<br>zand         | 100%                    | FF-wet     | Aanleg dassenrasters en natuurcom-<br>pensatie                                                                |
| 't Hoogezand                    | Optimaal                | FF-wet     | Hop-over voor vleermuizen inrichten<br>en aanleg houtsingels                                                  |
| Boerderij Balkweg               | 100%                    | FF-wet     | Inrichten vervangende verblijfsplaat-<br>sen en aanleg struweel                                               |
| Vliegroues<br>kruising Balkweg  | 100%                    | FF-wet     | Inrichten hop-over, faunapassage en<br>vleermuizenverblijf in tunnel                                          |
| Tsjongerdal                     | Optimaal                | FF-wet     | Aanleg dassentunnel, dassenrasters<br>en natuurcompensatie                                                    |
| Tsjongerdal                     | Optimaal                | FF-wet     | Aanleg dassentunnel, dassenrasters<br>en natuurcompensatie                                                    |
| Tsjongerdal                     | Optimaal                | FF-wet     | Aanleg dassentunnel, dassenrasters<br>en natuurcompensatie                                                    |
| Tsjongerdal                     | Optimaal                | FF-wet     | Aanleg kleine faunatunnel, dassen-<br>rasters, amfibieënschermen en na-<br>tuurcompensatie                    |
| Tsjongerdal                     | Optimaal                | FF-wet     | Aanleg kleine faunatunnel, dassen-<br>rasters, amfibieënschermen en na-<br>tuurcompensatie                    |
| Tsjongerdal                     | Optimaal                | FF-wet     | Aanleg kleine faunatunnel, dassen-<br>rasters, amfibieënschermen en na-<br>tuurcompensatie                    |
| Brug over de<br>Tsjonger        | Optimaal                | FF-wet/EVZ | Aanleg natuurbrug met passagemoge-<br>lijkheid voor ree                                                       |
| Bomenrijen<br>Kleindiep         | Wettelijk               | FF-wet     | Behoud vliegroues langs bomenrijen                                                                            |

| Naam locatie                          | Mate van mitigatie | Grondslag  | Maatregelen                                                                                          |
|---------------------------------------|--------------------|------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Kruising Duisterweg/Kleindiep         | 100%               | Extra      | Aanleg twee ecoduikers in het Kleindiep                                                              |
| Buttinga                              | 100%               | Extra      | Aanleg ecoduiker                                                                                     |
| Kruising Appelschase Maden            | Optimaal           | Extra      | Aanleg ecoduiker                                                                                     |
| Houtwal Broodhoek                     | 100%               | Extra      | Aanleg ecoduiker en loopplanken over bermsloot                                                       |
| Bosje Terwisscha                      | 100%               | Extra      | Aanleg dassentunnel en loopplanken over bermsloot                                                    |
| Bosrand DF Wold                       | 100%               | Extra      | Aanleg dassentunnel                                                                                  |
| Bosgebied DF Wold                     | 100%               | Extra      | Aanleg mantelzoomvegetatie tussen bosrand en N381                                                    |
| Fietstunnel Kraaiheidepollen          | Optimaal           | Extra      | Inrichten fuanstraat door fietstunnel                                                                |
| Fietstunnel Kraaiheidepollen          | Optimaal           | FF-wet     | Aanleg hop-over voor vleermuizen                                                                     |
| Kraaiheidepollen                      | 100%               | FF-wet     | Aanleg drie kleine faunatunnels en dassenraster met amfibieënschermen tbv zoogdieren en herpetofauna |
| Afwateringsbuis Kraaiheidepollen Zuid | 100%               | FF-wet/EVZ | Verlengen bestaande buis                                                                             |
| Bungalowpark Hildenberg               | 100%               | Extra/EVZ  | Aanleg dassentunnel                                                                                  |
| Aansluiting Hildenberg                | 100%               | FF-wet/EVZ | Heidegebied ongemoeid laten. Geleidende dassenrasters. Faunatunnel onderlangs Oude Willem.           |
| Hildenberg                            | 100%               | FF-wet/EVZ | Aanleg drie kleine faunatunnels en dassenraster met amfibieënschermen tbv zoogdieren en herpetofauna |
| Bos bij Oude Willem                   | 100%               |            | Aanleg grote faunabuis met geleidende geul                                                           |
| Verzorgingsplaats Oude Willem         | 100%               |            | Aanleg grote faunabuis                                                                               |
| Provinciegrens                        | Optimaal           |            | Aanleg ecoduiker                                                                                     |

Voor een aantal soortgroepen zijn compenserende en mitigerende maatregelen niet voldoende. In tabel 6 is een overzicht opgenomen van de soorten en locaties waarvoor een ontheffing van de Flora- en faunawet dient te worden aangevraagd. Voor soorten uit categorie 2 wordt gewerkt volgens de Gedragscode Provinciale Infrastructuur. Op grond van het onderzoek kan worden geconcludeerd dat de ontheffingen van de Flora- en faunawet verleenbaar moeten worden geacht.

Tabel 6. Soorten waar ontheffing voor moet worden aangevraagd

| Soortnaam                                                          | Ontheffing en wetsartikel                                                                                    | Locatie                                          | Ontheffing o.b.v. gunstige staat van instandhouding |
|--------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| Rietorchis <i>Daactylorhiza majalis praeternissa</i> (categorie 2) | Verlies verblijfplaats (art. 8). Ontheffing niet nodig nu gewerkt volgens gedragscode.                       | Aansluiting Terwisscha (217,2 - 552,4)           | nvt                                                 |
| Waterdrieblad <i>Menyanthes trifoliata</i> (categorie 2)           | Verlies verblijfplaats (art. 8). Ontheffing niet nodig nu gewerkt volgens gedragscode.                       | Appelschaster maden (216,7 - 553,6)              | nvt                                                 |
| Das <i>Meles meles</i> (categorie 3)                               | Tijdelijke verstoring tijdens werkzaamheden (art. 10)                                                        | De Mersken (206,4 - 564,9)                       | Ja                                                  |
|                                                                    |                                                                                                              | Boerderij de Russchen (211,5-558,3)              | Ja                                                  |
|                                                                    |                                                                                                              | Bosje ten noorden van 't Hoogezand (211,5-558,1) | Ja                                                  |
|                                                                    | Verlies verblijfplaats en tijdelijke verstoring tijdens werkzaamheden (art. 10, 11).                         | Bosje ten noorden van de Tsjonger (212,7-557,0)  | Ja                                                  |
| Poelkikker <i>Pelophylax lessonae</i> (categorie 3)                | Tijdelijke verstoring tijdens werkzaamheden (art. 10)                                                        | Ten zuiden van de Peelrug (209,8-560,8).         | Ja                                                  |
|                                                                    |                                                                                                              | Tsjongerdal (213,3 - 556,8)                      | Ja                                                  |
| Heikikker <i>Rana arvalis</i> (categorie 3)                        | Tijdelijke verstoring tijdens werkzaamheden (art. 10)                                                        | Hildenberg (219,3 - 550,0)                       | Ja                                                  |
| Adder <i>Vipera berus</i> (categorie 3)                            | Tijdelijke verstoring tijdens werkzaamheden (art. 10)                                                        | Hildenberg (219,3 - 550,0)                       | Ja                                                  |
| Ringslang <i>Natrix natrix</i> (categorie 3)                       | Tijdelijke verstoring tijdens werkzaamheden (art. 10)n                                                       | Hildenberg (219,3 - 550,0)                       | Ja                                                  |
| Levenbarende hagedis <i>Zootoca vivipara</i> (categorie 2)         | Tijdelijke verstoring tijdens werkzaamheden (art. 10). Ontheffing niet nodig nu gewerkt volgens gedragscode. | Hildenberg (219,3 - 550,0)                       | nvt                                                 |
| Kleine modderkruiper <i>Cobitis taenia</i> (categorie 2)           | Tijdelijke verstoring tijdens werkzaamheden (art. 10). Ontheffing niet nodig nu gewerkt volgens gedragscode. | Tjabbekampster waterlossing (211,4 - 559,4)      | nvt                                                 |

Bij de realisatie van de weg zullen de hiervoor beschreven mitigerende en compenserende maatregelen worden genomen. Daarnaast dienen ontheffingen te worden aangevraagd voor een aantal soorten, die verleenbaar moeten worden geacht. Op basis hiervan mag het inpassingsplan vanuit het oogpunt van soortenbescherming uitvoerbaar worden geacht.

CONCLUSIE

#### 4.3.2

### Gebiedsbescherming

#### Natuurbeschermingswet

In het kader van de Europese Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn zijn in de Europese Unie, en ook in Nederland, speciaal beschermde gebieden aangewe-

WETTELIJK KADER



zen die samen het zogenaamde Natura 2000-netwerk vormen. Deze Natura 2000-gebieden worden beschermd in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998, die op 1 oktober 2005 in werking is getreden. Met deze wet verankerde Nederland de gebiedsbescherming van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn in nationale wetgeving. De Natuurbeschermingswet 1998 schrijft voor dat er voor ieder Natura 2000-gebied een aanwijzingsbesluit moet worden genomen waarin wordt aangegeven vanwege welke soorten en habitats en om welke redenen het gebied is aangewezen (de instandhoudingsdoelstellingen van een gebied).

Voorafgaand aan de vaststelling van een plan dient bekeken en onderzocht te worden of het plan gelet op de instandhoudingsdoelstellingen van de betrokken Natura 2000-gebieden de kwaliteit van de natuurlijke habitats en habitats van soorten in deze Natura 2000-gebieden kan verslechteren of een significant verstorend effect kan hebben op de soorten waarvoor de Natura 2000-gebieden zijn aangewezen. In de praktijk wordt dit oriënterend onderzoek ook wel de voortoets genoemd.

Als op grond van objectieve wetenschappelijke gegevens op voorhand niet valt uit te sluiten dat het plan significante gevolgen kan hebben voor een of meerdere Natura 2000-gebieden, dan dient een passende beoordeling te worden verricht.

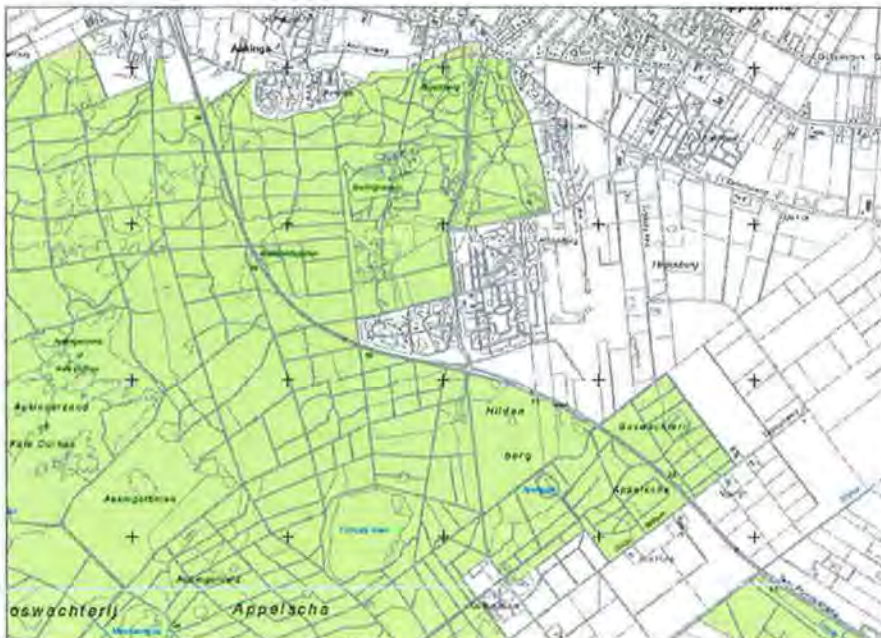
#### ONDERZOEK

Omdat het plangebied in de directe nabijheid van Natura 2000-gebied 'Wijnjeterperschar' is gelegen en van dit gebied een puntje doorsnijdt en omdat het plangebied van de N381 door het 'Drents-Friese Wold & Leggelderveld' loopt (zie ook figuur 6), is in 2007 de voortoets uitgevoerd.



Figuur 5. Begrenzing Wijnjeterperschar





Figuur 6. Drents-Friese Wold & Leggelderveld ter plaatse van het tracé van de N381

Bij de voortoets konden als gevolg van de volgende storingsfactoren negatieve en/of significant negatieve effecten niet worden uitgesloten:

- oppervlakteverlies;
- verzuring en vermesting;
- verontreiniging;
- verdroging.

Middels een passende beoordeling is daarom nader onderzocht of de effecten die in de voortoetsen niet met zekerheid konden worden uitgesloten daadwerkelijk leiden tot negatief en/of significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van de Natura 2000-gebieden. In deze passende beoordelingen voor de beide Natura 2000-gebieden is het volgende geconcludeerd:

#### **Wijnjeterper Schar**

De omvorming van de N381 leidt met zekerheid niet tot (significant) negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen voor Natura 2000-gebied Wijnjeterper Schar en brengt realisatie van de instandhoudingsdoelen dus niet in gevaar. Integendeel, het plan leidt tot positieve effecten op het instandhoudingsdoel voor habitattype 7150 pioniervegetaties met snavelbiezen en mogelijk ook tot positieve effecten op de instandhoudingsdoelen voor habitattypen 6230 \*heischrale graslanden en 6410 blauwgraslanden.

EFFECTEN

#### **Drents-Friese Wold**

De omvorming van de N381 leidt met zekerheid niet tot significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen voor Natura 2000-gebied Drents-Friese Wold en brengt realisatie van de instandhoudingsdoelen dus niet in gevaar.

Integendeel, het plan leidt tot positieve effecten op het instandhoudingsdoel voor habitatype 7150 pioniervegetaties met snavelbiezen en mogelijk ook tot positieve effecten op het instandhoudingsdoel voor habitatype 7110\_B Active hoogvenen, heideveentjes.

**CONCLUSIE** Uit de passende beoordelingen blijkt dat de Natuurbeschermingswetvergunningen verleenbaar geacht moeten worden. Voorwaarde hiervoor is dat de in de passende beoordelingen genoemde noodzakelijke mitigerende maatregelen worden genomen. Dit inpassingsplan voorziet in het realiseren van deze mitigerende maatregelen door waar nodig betreffende gronden te voorzien van een passende bestemming, en door in het krediet voor de uitvoering van dit plan rekening te houden met de financiering.

### **Ecologische Hoofdstructuur**

**WETTELIJK KADER** De Ecologische Hoofdstructuur uit de Nota Ruimte (Regeringsbeslissing 2006) en Streekplan Fryslân geniet bescherming. Ingerepen bij deze gebieden worden door het bevoegd gezag, het College van Gedeputeerde Staten van de provincie, getoetst bij een ruimtelijke procedure. De Ecologische Hoofdstructuur mag niet worden aangetast. Aantasting wordt alleen verdedigbaar geacht als aantoonbaar is dat het project van groot openbaar belang is en er geen redelijk alternatief bestaat. Hier geldt het zogenaamde “nee, tenzij”-principe. De aantasting moet zoveel mogelijk worden gemitigeerd. Restschade moet worden gecompenseerd.

In juli 2007 is door het rijk en de provincies het beleidskader Spelregels EHS, Beleidskader voor compensatiebeginsel, EHS-saldobenadering en herbegrenzen EHS uitgegeven. Met dit beleidskader kan maatwerk worden geboden. In het beleidskader wordt onder andere een beoordelingskader gegeven (significantie). De effecten van de aanpassing van de N381 op de Ecologische hoofdstructuur zullen in het ontwerp-inpassingsplan nader beschouwd worden.

**ONDERZOEK** In drie EHS-gebieden die door de N381 worden gekruist, is er sprake van verlies aan areaal. Het gaat hierbij om 0,66 ha aan niet-ingericht EHS-gebied in het Alldjip en in totaal 5,05 ha aan ingericht EHS-gebied in de overige gebieden. Het onderscheid in inrichting is van belang voor de invulling van de compensatie. Bij vervanging van reeds bestaande natuur dient namelijk ook rekening gehouden te worden met het tijdelijke verlies aan natuurwaarden en de tijd die benodigd is om de nieuwe natuur weer op een kwaliteitsniveau te hebben als voorafgaand aan de ingreep. Met het verlies van 5,71 hectare aan EHS-areaal zonder dat dit binnen de planvorming wordt gecompenseerd, kan worden geconstateerd dat er met betrekking tot de ingreep binnen het Drents-Friese Wold er significante effecten optreden met betrekking tot het EHS-areaal. Hieruit volgt dat er een beoordeling van het groot openbaar belang en reële alternatieven dient plaats te vinden. Hieruit volgt dan de noodzaak tot compensatie.

Voor de N381 is er sprake van én significante effecten, én een groot openbaar belang én geen reële alternatieven. Omdat oppervlakteverlies van de EHS niet te mitigeren valt, volgt hieruit dat er compensatie vereist is.

In drie EHS-gebieden die door de N381 worden gekruist, is er sprake van verlies aan areaal zonder dat deze in de planvorming gecompenseerd wordt. Het gaat hierbij om 0,66 ha aan niet-ingericht EHS-gebied in het Alddjip en in totaal 5,05 ha aan ingericht EHS-gebied. In dit kader is het van belang dat de graslandstrook tussen De Marschen en de N381 voor een oppervlakte van ca 8,5 hectare in het kader van de omvorming van de N381 wordt ingericht als natuurgebied. In de huidige situatie is dit gebied een intensief gebruikt en voedselrijk grasland. Het uitgangspunt van de inrichting van het gebied is dat de inrichting aansluit op het landschap en de natuurwaarden die kenmerkend zijn voor het Natura 2000-gebied Wijnjeterper Schar. Daarnaast dienen de knelpunten in De Marschen zo goed mogelijk te worden aangepakt. Het streefbeeld bestaat uit de versterking en ontwikkeling van een kleinschalig landschap, met een afwisseling van bos, natte en droge heiden op de hogere delen en vochtig heischraal grasland, blauwgrasland en kleine zeggenvegetaties op de lagere delen. Daarnaast gaat het om delen dotterbloemhooiland en open water. Ten behoeve van de inrichting van de graslandstrook en de aanpak van knelpunten in De Marschen zullen de volgende maatregelen worden genomen:

COMPENSATIE

- dempen of verondiepen van sloten;
- creëren van slenkjes;
- lokaal peil verhogen;
- herstel van reliëf;
- weghalen weg in het zuiden;
- plaggen;
- kappen en omvormen bos.

De inrichting van de graslandstrook zal een sterke verbetering betekenen ten opzichte van de huidige situatie en past binnen de beoogde invulling van de EHS in het beekdal van het Alddjip. De graslandstrook tussen De Marschen en de N381 valt momenteel echter buiten de EHS-begrenzing. In dit gebied kan echter zowel de één op één areaalcompensatie, de kwaliteitscompensatie als de overcompensatie neergelegd worden. Voor de netto-compensatie zal 5,71 ha van de in te richten 8,5 ha worden aangewezen als EHS-gebied. Deze gronden krijgen daarmee de EHS status. De betreffende gronden maken deel uit van dit inpassingsplan en zijn voorzien van een adequate bestemming. In het krediet voor de aanleg is rekening gehouden met de financiering van deze maatregelen. Daarmee is voldaan aan de eisen die voortvloeien uit de beleidskaders.



#### 4.4

### Archeologie

#### WETTELIJK KADER

Begin 1992 ondertekende Nederland het Verdrag van Valletta/Malta. Daarmee heeft de zorg voor het archeologische erfgoed een prominentere plaats gekregen in het proces van de ruimtelijke planvorming. Uitgangspunten van het verdrag zijn het vroegtijdig betrekken van archeologische belangen in de planvorming, het behoud van archeologische waarden in situ (ter plaatse) en de introductie van het zogenaamde "veroorzakerprincipe". Dit principe houdt in dat degene die de ingreep pleegt financieel verantwoordelijk is voor behoudsmaatregelen of een behoorlijk onderzoek van eventueel aanwezige archeologische waarden. Ondertussen is dit vertaald in de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz) die op 1 september 2007 van kracht is geworden. Met name de Monumentenwet is door de Wamz aangepast en gaat concreet in op de bescherming van archeologische waarden in ruimtelijke plannen. Hierbij geeft de Wamz als grens dat voor het verrichten van archeologisch onderzoek de ondergrens op 100 m<sup>2</sup> ligt. Wanneer er sprake is van een project met een oppervlakte kleiner dan 100 m<sup>2</sup> is er geen noodzaak voor het verrichten van een archeologisch onderzoek. Gemeenten mogen echter gemotiveerd afwijken van deze richtlijn. Op basis van de Friese Monumentenkaart Extra (FAMKE) geldt voor archeologisch waardevolle terreinen een ondergrens van 50 m<sup>2</sup>. Binnen het provinciaal inpassingsplan ligt een aantal terreinen dat nog niet (voldoende) is onderzocht, onder meer door het ontbreken van betredingstoestemming. Ook voor deze terreinen geldt dat bij ingrepen groter dan 50 m<sup>2</sup> (nader) archeologisch onderzoek moet plaatsvinden. Bij de regeling met betrekking tot de omgevingsvergunning is in dit inpassingsplan bij de provinciale lijn aangesloten.

#### ONDERZOEK

Om na te gaan of er door de voorgenomen ontwikkelingen ten behoeve van de N381 archeologische waarden verstoord zouden kunnen worden, zijn er archeologische onderzoeken uitgevoerd. De resultaten daarvan zijn verwoord in een zestal rapporten:

- **RAAP Verslagnummer 2001-2668/RT:** Quickscan N381 Drachten-Oosterwolde Gemeenten Opsterland, Heerenveen en Ooststellingwerf, Provincie Fryslân - september 2001;
- **RAAP-notitie 1158:** Ecologische verbindingszone Tjonger, gemeenten Heerenveen en Ooststellingwerf. Archeologisch vooronderzoek: een inventariserend booronderzoek - mei 2005;
- **ARC-rapport 2006-74:** Een archeologisch inventariserend veldonderzoek (IVO) door middel van boringen langs het nieuwe tracé van de N381 in de gemeenten Opsterland, Heerenveen en Ooststellingwerf (Fr.) - september 2006;
- **ARC-rapport 2006-92:** Een archeologisch inventariserend veldonderzoek (IVO), fase 2, door middel van boringen en megaboringen, langs het toekomstige tracé van de N381 in de gemeenten Opsterland, Heerenveen en Ooststellingwerf (Fr.) - januari 2008;

- **ARC-rapport 2007-35:** Een archeologisch inventariserend veldonderzoek (IVO) door middel van boringen langs de mogelijk nieuwe tracé's van de N381 te Donkerbroek, gemeente Ooststellingwerf (Fr.) - juni 2007;
- **MUG-publicatie 2010 - 44:** Een aanvullend archeologisch booronderzoek N381 traject Drachten - Drentse grens - mei 2010.

Voordat tot de aanleg van de N381 zal worden overgegaan, zal een aantal locaties nog nader archeologisch worden onderzocht, gelet op de resultaten, conclusies en aanbevelingen uit de uitgevoerde archeologische onderzoeken. In de archeologische onderzoeken (en/of op voorstel van de provinciaal archeoloog) wordt immers aanbevolen dat voor een beperkt aantal gronden:

- de werkzaamheden onder archeologische begeleiding uitgevoerd moeten worden;
- ten tijde van het onderzoek geen betredingstoestemming is verkregen. Dit onderzoek dient voor uitvoering van de werkzaamheden nog te worden verricht;
- nog nader archeologisch onderzoek moet worden verricht door middel van het plaatsen van (extra) boringen, dan wel het uitvoeren van een proefsleuvenonderzoek.

Daarnaast is er nog een locatie, nabij de kruising met de Peelrug, die later aan het plangebied is toegevoegd. Ook voor deze locatie moet nog onderzoek plaatsvinden. De gronden waarvoor de genoemde aanbevelingen gelden en de gronden waar nog geen onderzoek heeft plaatsgevonden, zijn op de verbeelding bestemd met de voor archeologische waarden beschermende dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie'. Middels deze dubbelbestemming is verzekerd dat op een toereikende wijze rekening wordt gehouden met de (eventueel aanwezige) archeologische waarden. Voor de locaties binnen het plangebied die niet een dubbelbestemming hebben verkregen geldt dat de kans dat er archeologische waarden verstoord worden dusdanig gering is dat een beschermende regeling niet is vereist.

Op grond van de resultaten van de uitgevoerde archeologische onderzoeken en de archeologische beschermende bestemmingsregeling, zijn de provinciaal archeoloog en het provinciebestuur van oordeel dat er geen belemmeringen zijn voor het gekozen tracé van de N381 en de uitvoering daarvan. De gedeelten die nog onvoldoende onderzocht zijn, zullen nader onderzocht moeten worden voorafgaand aan de aanleg van de N381. De gebieden waarvoor dit geldt zijn als dubbelbestemming op de kaart aangemerkt.

CONCLUSIE

#### 4.5

#### **Bodem**

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is bepaald dat in de toelichting op een inpassingsplan inzicht verkregen moet worden over de uitvoerbaarheid van het plan. Dit betekent dat er onder andere inzicht verkregen moet worden in de

WETTELIJK KADER



noodzakelijke financiële investering van een (mogelijk noodzakelijke) bodemsanering.

#### ONDERZOEK

Voor het traject van de N381 heeft een bodemonderzoek plaatsgevonden. Over de uitkomsten van dit onderzoek is gerapporteerd in 'Milieutechnisch onderzoek N381 Drachten - Drentse grens' (MUG Ingenieursbureau, april 2011, projectnummer 51102010). Het onderzoek had ten doel om de milieuhygiënische kwaliteit van de grond, het grondwater en de aanwezige waterbodem langs de N381 te bepalen.

#### Zintuiglijke waarnemingen

Bij de boringen is grond beoordeeld op zintuiglijk waarneembare verontreinigingen en het voorkomen van asbestverdachte materialen. Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden zijn plaatselijk baksteen-, beton- en puin aangetroffen op drie deellocaties. Op het maaiveld is geen asbestverdacht materiaal aangetroffen.

#### Grond

In de grond zijn ten hoogste licht verhoogde gehalten aangetroffen. Op één deellocatie is een sterk verhoogd gehalte aan barium gemeten. De norm voor barium is echter tijdelijk ingetrokken, omdat gebleken is dat de interventiewaarde voor barium lager is dan het gehalte dat van nature in de bodem voorkomt. Er is geen sprake van verhoogde bariumgehalten ten opzichte van de natuurlijke achtergrond als gevolg van een antropogene bron.

#### Grondwater

In het grondwater is plaatselijk een sterk verhoogde concentratie aan zink en een matig verhoogde concentratie aan barium gemeten. Ter plaatse van de overige peilbuizen zijn ten hoogste licht verhoogde concentraties aan enkele metalen gemeten. Er zijn geen bronnen bekend die een verontreiniging met zink kunnen hebben veroorzaakt. Mogelijk hebben deze sterk verhoogde concentraties aan zink een natuurlijke oorzaak. In het onderzoeksgebied worden meer (licht)verhoogde concentraties aan zware metalen in het grondwater gemeten. Deze gehalten worden niet (noemenswaardig) in de grond gemeten.

#### CONCLUSIE

Op basis van de onderzoeksresultaten is het wegtracé op milieuhygiënische gronden geschikt voor het beoogde gebruik als weg. Voor zover er buiten het wegtracé nog bodemonderzoek dient te worden uitgevoerd, kan dit in het kader van een omgevingsvergunning die naar aanleiding van de uitvoering van dit plan dient te worden verleend, worden uitgevoerd. De milieuhygiënische kwaliteit van de bodem vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van dit provinciaal inpassingsplan.

## 4.6

### Water

Op grond van artikel 3.1.6 lid 1 sub b Bro is de watertoets verplicht voor inpassingsplannen. In een hierover op te nemen paragraaf dient te worden aangegeven op welke wijze rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie. In die paragraaf dient uiteengezet te worden of en in welke mate het plan in kwestie gevolgen heeft voor de waterhuishouding, dat wil zeggen het grondwater en het oppervlaktewater. Het is de schriftelijke weerslag van de zogenaamde watertoets: 'het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren (door de waterbeheerder), afwegen en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten'.

WETTELIJK KADER

De gevolgen van de opwaardering van de N381 voor de waterhuishouding zijn uitgewerkt in de wateraspecten zoals omschreven in de Bestuurlijke Notitie Watertoets en de Handreiking Watertoets 3. De aspecten zijn veiligheid, wateroverlast, watervoorziening, riolering, bodemdaling, grondwateroverlast, oppervlaktewaterkwaliteit, grondwaterkwaliteit, verdroging en aquatische natuur. Deze aspecten worden besproken in het document 'Watertoets N381 Drachten - Drentse grens' dat is opgesteld door MWH (d.d. 3 juni 2010), dat tot stand gekomen is in overleg met Wetterskip Fryslân. Daarnaast heeft Wetterskip Fryslân een afvaardiging in de ambtelijke gebiedsgroep N381. Wetterskip Fryslân heeft inmiddels bij brief van 22 juni 2010 laten weten in te kunnen stemmen met de inhoud van dit inpassingsplan.

ONDERZOEK

#### Veiligheid

Veiligheid tegen overstroming is geen thema bij deze ontwikkeling. De veiligheid in de onderdoorgangen bij calamiteiten is wel een aandachtspunt en wordt bij het ontwerp van de onderdoorgangen meegenomen.

#### Wateroverlast

In het tracé is bekend dat op één locatie wateroverlast kan optreden. Het betreft Polder Het West bij Donkerbroek. Ten gevolge van overvloedige neerslag in combinatie met harde westenwind kan het voorkomen dat het water in De Tsjonger en de Sjammeakaampster Waeterlossing wordt opgestuwd waardoor een deel van de polder onder water loopt. In Polder Het West wordt gezocht naar extra ruimte om water uit de Sjammeakaampster Waeterlossing te bergen, waarbij tevens mogelijkheden worden onderzocht voor combinaties met meerdere functies. Ten behoeve van de aanleg van de N381 wordt de wateroverlastsituatie niet verergerd, door het creëren van compenserende waterberging in en om de knooppuntoplossing bij Donkerbroek. Vanwege de ligging onder maaiveld hebben de onderdoorgangen een vergrote kans op wateroverlast. Om dit te voorkomen wordt er ruimte gereserveerd voor het aanleggen van kades langs de N381 bij Donkerbroek.

De toename van het verhard oppervlak zal worden gecompenseerd door de aanleg van extra waterberging in de vorm van oppervlaktewater (ter grootte van 10% van het toegenomen verhard oppervlak). Gedempte sloten ten behoeve van de aanleg van de N381 worden voor 100% gecompenseerd door de aanleg van nieuw oppervlaktewater. De kans op wateroverlast neemt daarom niet toe ten gevolge van de aanleg van de N381. De hier gehanteerde normen (10%, 100%) vormen eisen van Wetterskip Fryslân.

### **Watervoorziening**

Het tracé doorkruist diverse peilgebieden en kruist enkele grote watergangen. De kruisingen met de watergangen worden uitgevoerd als brug of overkluizing, waardoor de wateraanvoer en -afvoer niet wordt belemmerd. De huidige peilvakken blijven op hoofdlijnen bestaan; op enkele locaties kunnen de peilgebieden echter iets wijzigen. Waarschijnlijk worden ook de peilvakken bij Het West aangepast. De wijze waarop dit gebeurt hangt af van de oplossing die wordt gekozen voor de afwatering van Polder Het West. In de huidige situatie bestaat de polder uit drie compartimenten. De N381 verstoort de afwateringsrichting, waardoor de afwatering opnieuw moet worden bekeken. Hier zal een onderdoorgang ter plaatse van de watergang aangelegd worden. Het huidige gemaal komt te vervallen en wordt verplaatst naar een andere locatie. Ook wordt ruimte gereserveerd voor het omleggen van de watergang en de kades. Daarnaast is ruimte voor waterberging nodig.

Waar nodig worden bestaande duikers vervangen en verlengd. In de lager gelegen delen maken de bermsloten deel uit van het hoofdwatersysteem. Bij hoofdwatergangen (in beheer en onderhoud bij het waterschap) zal ruimte gereserveerd worden voor het onderhoud van deze watergangen door het aanleggen van onderhoudsstroken van 5 meter breed aan weerszijden. Dit maakt geen deel uit van de begrenzing van de N381 in het provinciaal inpassingsplan, maar is opgenomen in de legger van het waterschap.

Bij hoofdwatergangen wordt minimaal uitgegaan van een waterdiepte van 70 cm en een bodembreedte van 70 cm als algemene eis.

De werkzaamheden aan de N381 worden waar mogelijk benut om het watersysteem te verbeteren waarbij combinaties mogelijk zijn met maatregelen in het kader van de Europese Kaderrichtlijn Water of de aanleg van een Ecologische verbindingszone (EVZ).

De aanpassing van de N381 biedt kansen om de verbinding tussen De Tsjonger en de meestromende nevengeul te optimaliseren. Dit betreft enerzijds het optimaliseren van het beekstelsel van De Tsjonger (inrichting en waterhuishouding) en anderzijds de verbetering van de migratiemogelijkheden voor aquatische en terrestrische fauna (EVZ). Afwaterende sloten worden losgekoppeld van de EVZ, waardoor de aanvoer van eutroof water geminimaliseerd wordt. De afwatering van deze sloten zal nader worden vastgesteld. Bij het Kleindiep ter hoogte van de N381 vindt optimalisatie van het beekstelsel plaats, waarbij het oude tracé wordt hersteld. Migratiemogelijkheden van vis

en ruimte voor waterberging zijn belangrijke aandachtspunten voor het Kleindiep.

### **Riolering**

Het hemelwater dat op de weg valt, stroomt af naar de bermen, waar het deels infiltreert en gezuiverd wordt afgevoerd naar de bermsloten. Bij Oosterwolde loopt de N381 dicht langs een aarden wal en is er geen ruimte voor bermsloten. Hier wordt het hemelwater via drainage en wegriolering gecontroleerd afgevoerd naar het oppervlaktewater. Het tracé loopt op twee locaties bij Oosterwolde dwars op een persleiding van het Wetterskip. Tussen Oosterwolde en Appelscha loopt de persleiding voor een deel langs het tracé. Wetterskip Fryslân stelt als voorwaarde dat de rioolpersleiding vrij in het veld bereikbaar blijft. Aanpassing van de N381 mag niet leiden tot extra belemmeringen voor de bereikbaarheid van de leiding.

### **Bodemdaling**

In de delen waar het tracé door gebieden met hoge grondwaterstanden loopt, zullen de bermsloten in de natte perioden een drainerende werking hebben. In veen- en kleigebieden is bodemdaling door inklinking ten gevolge van ontwatering een risico. Het tracé loopt op drie plekken door veen- of kleibodems: ten noorden van Wijnjewoude, bij Donkerbroek en ten noordwesten van Oosterwolde. Gezien deze watergangen aangesloten worden op het huidige watersysteem, en daarmee een vergelijkbaar peil gegarandeerd wordt, wordt het risico op bodemdalingen weggenomen.

Bij tijdelijke verlaging van de grondwaterstand voor de bouw van tunnels is zetting van de ondergrond en de mogelijke effecten op aanwezige bebouwing wel een belangrijk aandachtspunt. Mogelijke effecten worden vooraf in beeld gebracht en indien nodig worden maatregelen genomen om negatieve effecten te compenseren. Dit wordt geregeld in het vergunningentraject.

### **Grondwateroverlast**

Het tracé loopt door gebieden met hoge grondwaterstanden. Om voldoende stabiliteit te bereiken voor de weg, moet daar de ontwatering worden verbeterd. Dit gebeurt door de N381 enkele decimeters boven maaiveld aan te leggen en bermsloten toe te passen. Bij het ontwerp van de weg is rekening gehouden met de huidige grondwaterstanden, waardoor geen grondwater afgevoerd hoeft te worden om de drooglegging te garanderen.

Bij de aanleg van onderdoorgangen kan, afhankelijk van de uitvoering, grondwater worden onttrokken. Indien voor deze wijze van uitvoering wordt gekozen, worden mogelijke effecten daarvan vooraf in beeld gebracht en indien nodig worden maatregelen genomen om negatieve effecten te compenseren / voorkomen. Voor het eventueel bemalen van de tunnelbakken zal een watervergunning worden aangevraagd. Pompstation Terwisscha wordt mogelijk verplaatst. Het stoppen van de winning zal gepaard gaan met een stijging van de grondwaterstand. Bij het ontwerp van de N381 wordt daar rekening mee gehouden.

### **Waterkwaliteit**

Het hemelwater dat op de weg valt stroomt af naar de bermen en infiltreert daar. Eventuele verontreinigingen worden hierbij voor zover mogelijk gezuiverd. De lozing van hemelwater op het oppervlaktewater vanuit de wegrioleering is vergunningplichtig. In de vergunning kunnen voorschriften worden opgenomen ter bescherming van de oppervlaktewaterkwaliteit. Voor de KRW-waterlichamen (Europese Kaderrichtlijn Water) gelden specifieke doelstellingen met betrekking tot inrichting en ecologische kwaliteit. Waar mogelijk worden de werkzaamheden aan de N381 benut om maatregelen te treffen in het kader van de KRW doelstellingen.

Daar waar bij uitbreiding van het tracé een bodemverontreinigingslocatie wordt doorsneden, geldt dat in samenspraak met de provincie wordt bepaald hoe daar mee wordt omgegaan. Verder geldt de zorgplicht uit de Wet bodembescherming, die vereist dat eventuele calamiteiten direct worden opgelost. In het grondwaterbeschermingsgebied van de waterwinning Terwisscha geldt de provinciale milieuverordening. De voorschriften in deze verordening gelden ook voor de aanpassingen aan de N381.

### **Verdroging**

De N381 wordt zo uitgevoerd dat de insnijding van het grondwater door de bermsloten minimaal is. Ter hoogte van Appelscha doorsnijdt het tracé het natuurgebied Drents Friese Wold. De weg wordt hier op de hoge delen aangelegd, zodat er geen negatieve effecten zullen zijn voor de grondwaterafhankelijke natuur.

### **Aquatische natuur**

De N381 heeft geen directe gevolgen voor de aquatische natuur. Waar mogelijk worden kansen benut om de waterhuishouding te verbeteren. Het verbeteren van de kansen voor aquatische natuur (bijvoorbeeld door natuurvriendelijke oevers aan te leggen, paaiplaatsen voor vis te creëren en vismigratie mogelijk te maken) is daar onderdeel van.

Ter aanvulling op het rapport van MHW merkt Wetterskip Fryslân per brief van 22 juni 2010 het volgende op. Voor de opwaardering van de N381 is het belangrijk dat de extra aan te leggen of toekomstig aan te leggen verharde oppervlakken, de wegverbreding van circa 7,25 meter, voor zover mogelijk binnen hetzelfde peilgebied, zal worden gecompenseerd door het aanleggen van extra bergend oppervlakte aan open water. Dit is mogelijk door:

- de huidige schouwwatergangen te vervangen door schouwsloten met een minimale waterdiepte van 0,50 meter en een bodembreedte van 1,20 meter;
- de huidige hoofdwatergangen te vervangen door hoofdwatergangen met een minimale waterdiepte van 0,70 meter en een bodembreedte van



1,40 meter of de hoofdwatgangen met ruimere afmeldingen zoals in de legger is vastgelegd met 0,70 meter te verbreden.<sup>4</sup>

Daarnaast kan voor te dempen watgangen ook compensatie worden gevonden door het realiseren van een gewenst inundatiegebied nabij het West te Donkerbroek. Ten aanzien van dit gebied merkt het Wetterskip op dat het gemaal hier moet komen te vervallen. Tevens kan de noordelijke bermsloot van het wegtracé nabij de Tsjonger, die ook als afvoersloot dient te fungeren, te verruimen en natuurlijk in te richten.

De aanpassing van de N381 heeft diverse effecten op de waterhuishouding in het gebied. Door middel van verschillende hiervoor genoemde maatregelen is er geen sprake van verslechtering van de waterhuishouding als gevolg van de aanpassing van de N381. Waar mogelijk wordt de kans benut de huidige situatie te verbeteren.

CONCLUSIE

#### 4.7

### Externe veiligheid

Het thema externe veiligheid is nader uitgewerkt in het rapport 'Externe veiligheid provinciaal inpassingsplan N381 Provincie Fryslân' (Arcadis). Eveneens heeft de Brandweer Fryslân een advies gegeven (d.d. 7 juni 2010). In het navolgende is hier op in gegaan.

WETTELIJK KADER

Met betrekking tot dit inpassingsplan spelen 2 aspecten in het kader van de externe veiligheid:

- Vervoer van gevaarlijke stoffen via vrachtvervoer;
- Gastransport via hogedruktransportleidingen.

Aan het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn externe veiligheidsrisico's verbonden. Het wegtraject van de op te waarderen N381, zoals voorzien in dit inpassingsplan wordt na realisatie vrijgegeven voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit is een uitgangspunt voor alle provinciale wegen in Nederland. De richtlijnen voor vervoer van gevaarlijke stoffen zijn vastgelegd in de Circulaire Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen.

Daarnaast gelden richtlijnen voor het vervoer van gas onder hoge druk via gas-transportleidingen. Deze richtlijnen zijn vastgelegd in het Besluit externe veiligheid buisleidingen en Regeling externe veiligheid buisleidingen.

In de aangehaalde richtlijn worden normwaarden gegeven voor twee verschillende typen risico's, het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

<sup>4</sup> In overleg met het Wetterskip is hier afgeweken van de algemene maatvoeringseis; in verband met de landschapkenmerken is in dit inpassingsplan voor een iets andere maatvoering gekozen.

### **Plaatsgebonden risico**

Het Plaatsgebonden Risico (PR) is de berekende kans per jaar dat een persoon overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval bij een risicobron, aangenomen dat hij op die plaats permanent en onbeschermd verblijft. Het PR geeft inzicht in de theoretische jaarlijkse kans op overlijden op een bepaalde horizontale afstand van een risicovolle activiteit. Het risico is geheel afhankelijk van de hoeveelheid vervoer en de aard van gevaarlijke stoffen en de ongevalfrequentie.

Het PR kan als risicocontour worden weergegeven op een topografische kaart door middel van lijnen die getrokken zijn door de punten met een gelijke jaarlijkse kans op overlijden. De grenswaarde van het PR voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is een kans van één op de miljoen per jaar ( $10^{-6}$  per jaar). De kans van één op een miljoen op een dodelijk ongeval ten gevolge van een risicobron is een norm die voortvloeit uit de circulaire Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen. Binnen de risicocontour van  $10^{-6}$  per jaar zijn kwetsbare objecten niet toegestaan.

### **Groepsrisico**

Het Groepsrisico (GR) geeft de kans aan dat een hele groep personen overlijdt door een ongeval met een risicovolle activiteit. Het GR wordt bepaald door de mogelijke ongevallen (de ongeval- en uitstromingfrequentie) en het aantal aanwezigen in de nabijheid van een eventueel ongeval. Bij het aangeven van representatieve aantallen personen wordt gewerkt vanuit zowel de kwetsbare als de minder kwetsbare objecten.

Met het GR wordt aangegeven hoe hoog het totale aantal slachtoffers bij een ongeval kan zijn. Bij het bepalen van het GR moet getoetst worden aan de oriëntatiewaarde. Dit is geen harde norm, maar geldt als richtlijn. De hoogte van het GR wordt uitgedrukt als factor ten opzichte van de oriëntatiewaarde. Voor een nadere toelichting van de oriëntatiewaarde wordt verwezen naar hoofdstuk 13 van de Handreiking Verantwoordingsplicht Groepsrisico (VROM, november 2007). Het bevoegd gezag bepaalt echter zelf of zij een groepsrisico in een bepaalde situatie acceptabel vindt of niet.

## **ONDERZOEK**

### **Vervoer gevaarlijke stoffen**

Het rapport 'Externe veiligheid provinciaal inpassingsplan N381' (Arcadis, 18 mei 2010) gaat in op het externe veiligheidsonderzoek naar het nieuwe wegtraject van de N381. In het onderzoek is een berekening uitgevoerd van het plaatsgebonden risico en groepsrisico. In het navolgende wordt ingegaan op de uitkomsten van het onderzoek.

De risicoberekeningen laten zien dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over het nieuwe wegtraject voldoet aan de landelijke normen voor het plaatsgebonden risico. Daarnaast leidt de realisatie van de nieuwe N381 niet tot een toename van het groepsrisico. Met de wegaanpassingen neemt het groepsrisico af ten opzichte van de bestaande N381, van een factor 150 onder de oriënta-

tiewaarde tot een factor 500 onder de oriëntatiewaarde. Deze afname wordt veroorzaakt door de lagere jaarlijkse ongevalfrequentie van de nieuwe auto-weg met ongelijkvloerse kruisingen ten opzichte van de bestaande gelijkvloerse weg.

Gezien de daling van het groepsrisico van de N381 als gevolg van de wegaanpassingen is een verdere verantwoording van het groepsrisico niet noodzakelijk. Het groepsrisico van een deel van de bestaande N381 verplaatst wel naar een nieuw aan te leggen trajectdeel tussen de aansluitingen Nanningaweg en Bûtewei. Om deze reden is gekeken naar de mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid bij de N381 (na uitvoering van de wegaanpassingen).

In algemene zin zijn mensen die in de omgeving van de N381 verblijven in staat om het gebouw en vervolgens het gebied in tegengestelde richting van deze provinciale weg te ontvluchten. Bij de realisatie van nieuwe bestemmingen nabij het nieuwe wegtraject moet wel aandacht worden besteed aan de zelfredzaamheid van de daar aanwezige personen. Voor het beheersen van een incident op de nieuwe N381 is van belang dat hulpdiensten snel ter plaatse kunnen zijn. Om de bereikbaarheid van het wegtraject te bevorderen zullen afsluitbare calamiteitendoorsteeken, voorzieningen om rijbanen af te sluiten en waarschuwingen om een rijbaan doorgankelijk te houden voor hulpdiensten. Calamiteitendoorsteeken zijn hier niet per se noodzakelijk, omdat deze functie ook via de parallelweg en via kruisingen met het onderliggende weggennet kan worden opgevangen. Afsluitingen en waarschuwingen kunnen mobiel worden gerealiseerd.

In het onderzoek zijn tevens aanbevelingen gegeven voor locaties van mogelijke brandstofverkooppunten in drie zoekgebieden die de provincie Fryslân heeft gekozen. Op basis van de Regeling Externe Veiligheid Inrichtingen zijn locaties aangeduid voor de eventuele ontwikkeling van LPG-tankstations. Binnen de aangegeven locaties kunnen brandstofverkooppunten worden gerealiseerd op een wijze waarmee voldaan wordt aan de regelgeving op het gebied van externe veiligheid.

#### **Gastransport via hogedrukleidingen**

In een advies van Brandweer Fryslân (d.d. 7 juni 2010) wordt ingegaan op aardgasleidingen die het plangebied doorkruisen. Een tweetal planologisch relevante hogedrukaardgasleidingen maakt deel uit van het plangebied. De twee genoemde leidingen zijn in beheer bij Gasunie. De meest noordelijke leiding loopt in de nabijheid van het Koningsdiep en heeft een omvang van 36 inch en een werkdruk van 66 bar. Het invloedsgebied voor het groepsrisico bedraagt voor deze leiding 430 meter. De andere leiding loopt parallel aan de Opsterlânske Kompanjonsfeart en betreft een leiding van 8 inch met een druk van 40 bar. Het invloedsgebied voor het groepsrisico bedraagt hier 90 meter.

Vooruitlopend op het nieuwe beleid/wetgeving dient rekening gehouden te worden met het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. De Gasunie heeft

voor deze leidingen de plaatsgebonden risicocontour en het invloedsgebied berekend. De Gasunie stelt dat voor het tracé in de directe nabijheid van dit plangebied sprake is van een risicocontour voor het plaatsgebonden risico. Dit geldt alleen voor de leiding van 36 inch. Deze leiding heeft een plaatsgebonden risicocontour van maximaal 185 meter. Binnen deze risicocontour is echter geen sprake van een toename van personen die langdurig in het gebied verblijven. Het inpassingsplan is gericht op de aanleg van een weg en er is daarom slechts sprake van een zeer kort verblijf in het invloedsgebied. Tevens worden geen nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk gemaakt binnen de invloedsgebieden van de beide leidingen. Op basis hiervan wordt geen toename van het groepsrisico verwacht.

Ook is stilgestaan bij de externe veiligheidsrisico's van eventuele verleggingen van hogedrukaardgasleidingen. Op basis van het definitieve wegontwerp moet de provincie Fryslân samen met de Nederlandse Gasunie bepalen of nabijgelegen aardgasleidingen verplaatst moeten worden en waar deze komen te liggen.

**CONCLUSIE** De externe veiligheidsrisico's voor het transport van gevaarlijke stoffen over de op te waardenen N381 en de externe veiligheidsrisico's van de in het plangebied aanwezige aardgasleidingen zijn onderzocht. Uit het onderzoek is gebleken dat ruim wordt voldaan aan de normen die gelden voor het plaatsgebonden risico. Ook het groepsrisico voldoet ruim aan de oriëntatiewaarde en is aanvaardbaar bevonden. De geldende richtlijnen voor de aan de orde zijnde externe veiligheidsaspecten leveren geen belemmeringen op voor de uitvoerbaarheid van het inpassingsplan.

#### 4.8

### Luchtkwaliteit

**WETTELIJK KADER** Nederland heeft de Europese regels ten aanzien van luchtkwaliteit geïmplementeerd in de Wet milieubeheer. Daartoe is op 15 november 2007 de Wet luchtkwaliteit (als onderdeel van de Wet milieubeheer) in werking getreden.

**ONDERZOEK** Om de invloed van de herstructurering van de N381 op de luchtkwaliteit te bepalen heeft Goudappel Coffeng een onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit. Dit onderzoek en de daaruit voortkomende conclusies zijn in het rapport 'Provinciaal inpassingsplan N381, Onderzoek luchtkwaliteit' beschreven.

**CONCLUSIE** Uit het genoemde onderzoek is gebleken dat ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden voor fijn stof ( $PM_{10}$ ) en stikstofdioxide ( $NO_2$ ). Daarmee is er voor de realisatie van de N381 in de gemeenten Opsterland, Heerenveen en Ooststellingwerf geen enkele belemmering vanuit de Wet luchtkwaliteit. Er wordt voldaan aan artikel 5.16 lid 1 sub a van de Wet milieubeheer.

#### 4.9

### Hoogspanningsleidingen

De mate van invloed van hoogspanningsleidingen op de gezondheid is ondanks verschillende onderzoeken niet geheel duidelijk. VROM heeft hier onderzoek naar laten verrichten en op basis hiervan het volgende geadviseerd: "Geadviseerd wordt bij de vaststelling van streek- en bestemmingsplannen en van de tracés van bovengrondse hoogspanningslijnen, dan wel bij wijzigingen in bestaande plannen of van bestaande hoogspanningslijnen, zo veel als redelijkerwijs mogelijk is, te vermijden dat er nieuwe situaties ontstaan waarbij kinderen langdurig verblijven in het gebied rond bovengrondse hoogspanningslijnen waarbinnen het jaargemiddelde magneetveld hoger is dan 0,4 microtesla (de magneetveldzone)."

WETTELIJK KADER

Er zijn twee hoogspanningsleidingen die het plangebied doorkruisen.

ONDERZOEK

Dit betreft:

- de hoogspanningsleiding Drachten - Oosterwolde van 110 kV;
- de hoogspanningsleiding Heerenveen - Donkerbroek van 110 kV.

Op basis van de 'Handreiking voor het berekenen van de breedte van de specifieke magneetveldzone bij bovengrondse hoogspanningslijnen', d.d. 25 juni 2009 hebben beide hoogspanningsleidingen een zone van 50 meter aan beide zijden van het hart van de leiding, de magneetveldzone. Binnen deze zone worden middels het voorliggende inpassingsplan geen functies mogelijk gemaakt waarin personen langdurig kunnen verblijven. Op grond van privaatrechtelijke overeenkomsten tussen de leidingbeheerder en de grondeigenaren is het niet toegestaan bebouwing, obstakels en hoge beplanting aan te brengen. Voorts is in het provinciaal inpassingsplan voorzien in een regeling (artikel 11 van de planregels).

Van belang is om hier op te merken dat de meest noordelijke hoogspanningsleiding over een gedeelte van het plangebied loopt waar een nieuwe houtsingel geprojecteerd is. Bij de aanleg van deze houtsingel zal er rekening mee gehouden moeten worden dat ter plaatse van de hoogspanningsleiding geen hoge beplanting wordt gerealiseerd.

De aanwezigheid van de hoogspanningsleiding staat de uitvoerbaarheid van voorliggend inpassingsplan niet in de weg.

CONCLUSIE

#### 4.10

### Aandachtsgebied laagvliegzone

Over het plangebied loopt een laagvliegroute voor jachtvliegtuigen. Voor dergelijke routes hanteert het Ministerie van Defensie een minimum vlieghoogte van 75 meter.





Figuur 7. Laagvliegroutes en -gebieden  
(Bron: Ministerie van Defensie)

Naast de genoemde laagvliegzone voor jachtvliegtuigen, ligt er boven het plangebied tevens een invliegfunnel van de airstrip van Drachten. Deze heeft een hoogte vanaf 80 meter. Omdat er geen hoge gebouwen worden geplaatst en omdat de hoogte van de hoogspanningsmasten van de leiding die het tracé op twee locaties kruisen, beperkt blijft tot maximaal 40 m, mag het inpassingsplan dan ook uitvoerbaar worden geacht voor wat betreft dit aspect.

#### 4.1.1

### Stiltegebieden

De N381 loopt door het Drents-Friese Wold. Dit gebied is door de provincie aangewezen als stiltegebied. De begrenzing van het stiltegebied is weergegeven in figuur 8. De Verordening stiltegebieden, waarin de stiltegebieden voorheen waren vastgelegd, is middels de provinciale milieuverordening ingetrokken. In een bijlage bij de provinciale milieuverordening is vastgelegd welke regels er in stiltegebieden gelden. Hierin zijn verschillende 'toestellen' aangewezen, die in stiltegebieden niet gebruikt mogen worden. In het kader van voorliggend inpassingsplan is de aanwezigheid van wegverkeer van belang. In het stiltegebied is het gebruik van brommers, scooters en motorrijtuigen verboden. Ten aanzien van het gebruik op voor het openbaar rij- of ander verkeer openstaande wegen of paden geldt dit verbod echter niet. De ligging van de N381 is daarmee niet in strijd met het beleid ten aanzien van stiltegebieden.



Figuur 8. Ligging stiltegebied  
(Bron: Provinciaal milieubeleidsplan)

# Juridische toelichting

## 5.1

### Planbeschrijving

Het inpassingsplan heeft betrekking op de opwaardering van de N381 tussen Drachten en de Drentse grens. Met name beoogt het plan de realisering van ongelijkvloerse kruisingen mogelijk te maken. Dit is een project van provinciaal belang. Daarom heeft de Provincie Fryslân besloten, om de mogelijkheden van de Wro te benutten en een inpassingsplan op te stellen. Dit inpassingsplan voorziet in de planologische regeling voor de gehele wegverbinding waar in het kader van het project werkzaamheden zullen worden uitgevoerd die tot een opgewaardeerde route zullen leiden.

## 5.2

### Procedure inpassingsplan

Het inpassingsplan is geregeld in artikel 3.26 van de Wro. In het tweede lid van dat artikel worden de afdelingen 3.1, 3.2 en 3.3 van de Wro van overeenkomstige toepassing verklaard. Dit houdt onder meer in dat een inpassingsplan dezelfde procedure doorloopt als een gemeentelijk bestemmingsplan, gebaseerd op de Uniforme Openbare Voorbereidingsprocedure. Dit houdt onder meer in dat een ontwerpinpassingsplan wordt opgesteld dat zes weken ter inzage moet worden gelegd, zodat belanghebbenden zienswijzen kunnen indienen.

In het Bro wordt een inpassingsplan gelijkgesteld aan een bestemmingsplan. Dit houdt onder meer in dat de overlegverplichting die voor gemeentebesturen op grond van artikel 3.1.1 Bro voorafgaat aan de formele planprocedure ook geldt voor provinciale inpassingsplannen. Het voor gemeenten voorgeschreven overleg met de provincie geldt hier omgekeerd. De provincie is verplicht overleg te plegen met betrokken gemeenten (naast andere instanties als het waterschap). Dit heeft plaatsgevonden op 23 september 2010.

Na inwerkingtreding wordt het inpassingsplan geacht deel uit te maken van de bestemmingsplannen waarop het betrekking heeft. De vaststelling van het inpassingsplan geschiedt met uitsluiting van de bevoegdheid van de betrokken gemeenteraden om voor het plangebied van het inpassingsplan gemeentelijke bestemmingsplannen vast te stellen. Provinciale Staten zullen bij hun besluit

tot vaststelling van het inpassingsplan bepalen tot welk tijdstip de uitsluiting van de bevoegdheid van de gemeenteraden voortduurt.

Voor zover in een inpassingsplan Gedeputeerde Staten niet expliciet bevoegdheden in het kader van het inpassingsplan (bijvoorbeeld in de planregels opgenomen bevoegdheid tot het verlenen van omgevingsvergunningen voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en van werkzaamheden) aan GS worden voorbehouden gaan deze na het “indalen” van het inpassingsplan in een bestemmingsplan over op het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente op wiens grondgebied zich een ontwikkeling voordoet die gebruikmaking van een bevoegdheid vereist.

In dit inpassingsplan is er voor gekozen om dergelijke bevoegdheden voor te behouden aan Gedeputeerde Staten. Ook zal aan Provinciale Staten worden voorgesteld om in het vaststellingsbesluit voor het inpassingsplan de bevoegdheid om omgevingsvergunningen ten behoeve van het bouwen (voorheen bouwvergunning) te verlenen eveneens aan Gedeputeerde Staten toe te kennen.

### 5.3

#### **Juridische vormgeving**

De regels behorende bij dit inpassingsplan zijn vormgegeven conform de Standaard Vergelijkbare Plannen (SVBP 2008) die onderdeel uitmaakt van de regeling Standaarden ruimtelijke ordening die per 1 januari 2010 in werking is getreden. Dit uit zich onder meer in de indeling van de regels, de benamingen van de bestemmingen en ook in het gebruik van aanduidingen die voorkomen in deze Standaard. Hoewel er enige tegenstrijdigheid zit in de voorgeschreven terminologie uit de SVBP (die bijvoorbeeld kopjes als ontheffing en aanlegvergunning voorschrijft) zijn de bepalingen eveneens afgestemd op de op 1 oktober 2010 in werking getreden Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). In de Wabo zijn begrippen als bouwvergunning, ontheffing en aanlegvergunning alle vervangen door de omgevingsvergunning. Deze veranderingen in terminologie zijn verwerkt in de regels.

#### VERKEER-1 EN VERKEER-2

Het plan kent twee verkeersbestemmingen. Aan het tracé van de N381 zelf is de bestemming ‘Verkeer - 1’ en ‘Verkeer - 2’ toegekend. Aan de kruisende wegen is de bestemming ‘Verkeer - 1’ toegekend. Het belangrijkste onderscheid tussen beide verkeersbestemmingen is dat de bestemming ‘Verkeer - 2’ de ruimte biedt om wegen met twee rijbanen en vier rijstroken te realiseren, terwijl voor wegen bestemd voor ‘Verkeer - 1’ geldt dat deze niet meer dan één rijbaan met twee rijstroken mogen omvatten (naast eventuele parallelwegen en andere voorzieningen).

Verder kennen beide bestemmingen aanduidingen die het mogelijk maken om onderdoorgangen of viaducten te realiseren ter plaatse van ongelijkvloerse kruisingen.

Door het verlenen van omgevingsvergunning ten behoeve van binnenplanse afwijking van de bestemmingsregels (onthefing) zijn onderdoorgangen en viaducten uitwisselbaar gemaakt om de flexibiliteit in het plan te vergroten. Wanneer in het kader van de nadere uitwerking om verkeerstechnische of financiële redenen besloten wordt om in plaats van een viaduct een onderdoorgang te realiseren of andersom, biedt het inpassingsplan de mogelijkheid om dit via een omgevingsvergunning te realiseren.

Omdat ten behoeve van de aanleg van de N381 geen geluidafschermende maatregelen genomen dienen te worden (zoals geluidswallen of -schermen), zijn hiervoor geen specifieke regelingen opgenomen.

Op verschillende plekken in het plangebied zijn percelen of delen van percelen bestemd voor 'Agrarisch'. Dit betreft locaties waarbij een eerdere functie is wegbestemd (zoals bij Balkweg 3, waar een agrarisch bedrijf wordt vervangen door een woonfunctie). Voor de meeste locaties betreft het agrarische percelen waar geen bebouwing mogelijk is.

AGRARISCH

Aan het plangebied is een aantal percelen toegevoegd waarvoor in het kader van de passende beoordelingen voor de twee Natura 2000-gebieden (Wijnjeterper Schar en het Drents - Friese Wold), mitigerende maatregelen worden voorgesteld. Dit betreft twee agrarische bouwpercelen gelegen aan respectievelijk 't Skjer 3 te Wijnjewoude en Oude Willem 13 te Appelscha. Om te komen tot de als gevolg van de omvorming van de N381 vereiste vermindering van de ammoniakdepositie moeten beide bedrijven in hun huidige vorm worden beëindigd.

Voor het perceel Oude Willem 13 leidt dit tot het herbestemmen van het betreffende bedrijf. Het perceel krijgt een woonfunctie. Het perceel is daarom bestemd voor 'Agrarisch' met een aanduiding 'wonen' erop. Vanuit het project N381 worden afspraken gemaakt over de financiering van het afbreken van bedrijfsgebouwen.

Voor het agrarisch bedrijfsperceel aan 't Skjer 3 geldt dat deze niet in zijn geheel hoeft te verdwijnen, maar wel in zijn gebruiksmogelijkheden beperkt moet worden met het oog op het beperken van de ammoniakemissie. Het betreft hier een noodzakelijke mitigerende maatregel die voortvloeit uit de Passende Beoordeling voor het Wijnjeterper Schar.

Binnen de bestemming 'Agrarisch' komen daarnaast nog de volgende aanduidingen voor:

- 'bouwvlak': deze aanduiding is bedoeld ter vervanging van het bouwvlak van het agrarisch bedrijf Drie Tolhekken 6 te Oosterwolde.
- 'bedrijfswoning uitgesloten': deze aanduiding ligt binnen het bouwvlak op het perceel van de Drie Tolhekken 6. Binnen het agrarisch bouwvlak is er een mogelijkheid tot het bouwen van een bedrijfswoning. Een deel



van het perceel is in verband met een te hoge geluidbelasting daarvan uitgesloten en als zodanig aangeduid.

- 'waterberging': deze aanduiding ligt op een tweetal percelen langs de N381 ter hoogte van Donkerbroek. Naast agrarische doeleinden kunnen deze percelen ook gebruikt worden voor waterberging.
- 'wonen': naast de eerder genoemde situatie ter plaatse van Oude Willem 13, is deze aanduiding ook gelegd op het perceel Balkweg 3. Het bestaande agrarische bedrijf op deze locatie wordt beëindigd en het perceel wordt in de nieuwe situatie gebruikt voor wonen en is als zodanig aangeduid.

In de agrarische bestemming komt ook een wijzigingsbevoegdheid voor die op de verbeelding is weergegeven als 'wro-zone wijzigingsgebied 1'. Deze wijzigingsbevoegdheid maakt het mogelijk om het agrarisch bouwvlak van het perceel te verwijderen, zodat alleen een onbebouwd agrarisch perceel overblijft. Van deze bevoegdheid kan gebruik worden gemaakt wanneer het bedrijf ter plaatse wordt beëindigd en de agrarische bedrijfswoning en -gebouwen geheel zijn verwijderd.

Voor het perceel Oude Willem 13 is ook een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Deze wijzigingsbevoegdheid houdt in dat de agrarische bestemming veranderd kan worden in de bestemming 'Natuur'. Deze bevoegdheid kan worden gebruikt, wanneer de woonfunctie ter plaatse geheel wordt beëindigd en de woning en andere opstallen zijn verwijderd.

#### BOS EN NATUUR

De bestemmingen Bos en Natuur hebben betrekking op bestaande en nieuw aan te leggen landschapselementen (Bos) en natuurelementen (Natuur) die van belang zijn voor respectievelijk de landschappelijke inpassing van de weg en in verband met de noodzakelijke natuurcompensatie en -mitigatie.

#### GROEN

De bestemming 'Groen' komt voor nabij Oosterwolde, waar een groenstrook de overgang vormt tussen de N381 en het dorp. Verder ligt deze bestemming op een klein gebied, dat ontstaat door het verleggen van een gedeelte van het Kleindiep.

#### WATER

Een gedeelte van het Kleindiep is bestemd voor 'Water'. De huidige loop van het Kleindiep wordt verlegd en is bestemd voor 'Agrarisch'. De nieuwe loop is bestemd voor 'Water'.

#### DUBBELBESTEMMINGEN

Op een aantal locaties wordt de weg gekruist door een hoogspanningsleiding, bestemd voor 'Leiding - Hoogspanningsverbinding' of een gasleiding, bestemd voor 'Leiding - Gas'. Voor deze functies zijn dubbelbestemmingen opgenomen die gericht zijn op bescherming van deze nevenschikte functies.

Gezien het karakter van het met het plan te realiseren project zal deze doorkruising van verschillende belangrijke nutsfuncties geen problemen opleveren. Waar nodig zal rekening worden gehouden met deze nevenschikte functies.

Dit geldt bijvoorbeeld voor de hoogspanningsleiding die het plangebied kruist. Bij het aanleggen van beplanting ten behoeve van de landschappelijke inpassing zal met de aanwezigheid van deze bovengrondse hoogspanningsleiding rekening moeten worden gehouden. Behalve dat dit al geregeld is via het privaatrecht is in de betreffende dubbelbestemming ook een gebruiksbepaling opgenomen die hoogopgaande beplanting uitsluit van het krachtens de dubbelbestemming toegestane gebruik.

Ook kent het plan nog een dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie' en de aanduiding 'Geluidzone - Industrie'. Deze zijn gericht op het beschermen van de belangen van respectievelijk mogelijk aanwezige archeologische waarden en de belangen van bedrijvigheid op een gezonde industrieterrein. Voor deze laatste vormt de aanleg van een weg geen enkele belemmering. Een weg is geen geluidgevoelige functie. Voor wat betreft de archeologische waarden geldt dat voorafgaand aan de daadwerkelijke aanleg van de weg nader onderzoek verricht zal moeten worden. Dit is in het inpassingsplan geregeld door het opnemen van een bevoegdheid om een omgevingsvergunning te verlenen ten behoeve van het aanleggen respectievelijk verrichten van diverse werken en werkzaamheden.

Over een deel van het plangebied loopt een laagvliegzone. Op dit gebied ligt de aanduiding 'Luchtvaartverkeerzone' waarvoor een hoogtebeperking geldt.

LUCHTVAARTVERKEERS-  
ZONE

#### 5.4

### Digitalisering

Net als voor een bestemmingsplan gelden ook voor een provinciaal inpassingsplan de digitale verplichtingen die zijn omschreven in de "Regeling Standaarden Ruimtelijke Ordening" zoals die op 1 juli 2009 in werking is getreden. Dit houdt onder meer in dat ook het inpassingsplan moet bestaan uit een digitale verbeelding die na vaststelling het plan vormt. Dit digitale plan moet voldoen aan de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008. Daarvan is bij het opstellen van het plan dan ook uitgegaan.

# Uitvoerbaarheid

Wettelijk bestaat de verplichting om inzicht te geven in de uitvoerbaarheid aspecten van een Inpassingsplan. In dat verband wordt in dit hoofdstuk onderscheid gemaakt tussen de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid.

## 6.1

### Maatschappelijke uitvoerbaarheid

#### Vorbereiding en besluitvorming tracé

Gedeputeerde Staten zijn initiatiefnemer voor het project N381, Provinciale Staten zijn het bevoegd gezag. In het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan (PVVP) 1999 en het PVVP 2006, is besloten dat de N381 Drachten - Drentse grens wordt opgewaardeerd tot een 100 km/uur weg met ongelijkvloerse kruisingen.

Als gevolg van een doorlopen m.e.r.-procedure is in juni 2008 het deel Drachten tot Donkerbroek en het deel Oosterwolde tot aan de Drentse grens door Provinciale Staten vastgesteld. Vervolgens is op 24 juni 2009 het middendeel (Donkerbroek tot Oosterwolde) van de N381 vastgesteld door Provinciale Staten. Op basis van wensen en ideeën die de provincie tijdens informatieavonden, inloopmarkten en huiskamergesprekken heeft ontvangen, is het wegontwerp verder aangepast en uitgewerkt.

Op 10 februari 2010 is het Realisatiebesluit van de N381 Drachten - Drentse grens door Provinciale Staten behandeld. Met het genoemde Realisatiebesluit is de omvorming van de N381 definitief geworden. Daarnaast is er met dit besluit ook een uitvoeringskrediet (geld voor de werkzaamheden) beschikbaar gesteld. Op 18 februari 2011 hebben de gemeenten Smallingerland, Opsterland en Ooststellingwerf en de provincie Fryslân de bestuursovereenkomst ondertekend, inzake de dubbelbaans uitvoering van de N381 Drachten - Donkerbroek. Hiermee is de scope van het project N381 volledig gedekt.

In het kader van de m.e.r.-procedure is voorzien in de mogelijkheid tot inspraak, zowel op de Startnotitie, het MER en de aanvulling op het MER. Ook hebben wettelijke adviseurs, waaronder de Commissie voor de milieueffectrapportage, geadviseerd op het MER. Verder zijn diverse belangengroeperingen nauw betrokken bij het ontwikkelen van de alternatieven en varianten voor het wegtracé. Daarnaast zijn in het kader van de m.e.r.-procedure verschillende informatiebijeenkomsten en hoorzittingen gehouden. Uit bovenstaande is af te leiden dat de provincie Fryslân met het gebruikelijke democratische proces een besluit heeft genomen.

### Procedure Provinciaal Inpassingsplan (PIP)

Het tracé van de N381 Drachten - Drentse grens wordt conform de Wet ruimtelijke ordening (Wro) in een provinciaal inpassingsplan (PIP) geregeld. Een PIP doorloopt dezelfde wettelijke procedure als een bestemmingsplan van een gemeente. Bij een PIP stellen Provinciale Staten echter het plan vast.

#### Horen gemeenteraden

Provinciale Staten moeten op basis van artikel 3.26 lid 1 Wro de betrokken gemeenteraden horen als Provinciale Staten het voornemen hebben om voor (een gedeelte van) het grondgebied van de gemeente een PIP vast te stellen.

Provinciale Staten hebben bij brief van 18 augustus 2010 aan de betrokken gemeenteraden (Smallingerland, Opsterland, Heerenveen en Ooststellingwerf) het voornemen bekend gemaakt om een PIP voor het plangebied van de N381 voor te bereiden en vast te stellen. De gemeenteraden zijn bij deze brief in de gelegenheid gesteld om hun reactie op dit voornemen kenbaar te maken. De gemeenteraden zijn op 23 september 2010 gehoord en hebben aangegeven te kunnen instemmen met het opstellen van een PIP voor het project N381.

#### Overleg en inspraak voorontwerp PIP

Het voorontwerp PIP N381 Drachten - Drentse grens heeft van 5 oktober 2010 tot en met 15 november 2010 ter inzage gelegen. Ook is het voorontwerp PIP voor advies naar diverse overheden en instanties verzonden. De naar aanleiding van het voorontwerp PIP ontvangen inspraak- en overlegreacties zijn samengevat en voorzien van commentaar in de "Reactienota voorontwerp Provinciaal Inpassingsplan en Conceptnotitie Reikwijdte en Detailniveau N381 Drachten - Drentse grens" (Provincie Fryslân, 2011) en betrokken bij het opstellen van het ontwerp PIP. Daarnaast heeft in het kader van de watertoets overleg plaatsgevonden met het Wetterskip Fryslân en voor het aspect externe veiligheid met de brandweer. De toetsingsresultaten zijn opgenomen in de betreffende onderzoeksrapporten.

#### Overzicht procedure PIP

In de onderstaande tabel zijn de belangrijkste procedurestappen en termijnen voor het PIP weergegeven.

Tabel 10.

|   | Procedurestappen                                       | Tijdsbestek                                                       |
|---|--------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| 1 | Horen gemeenteraden door Provinciale Staten            | 23-09-2010                                                        |
| 2 | Kennisgeving tot opstellen PIP                         | 25-09-2010 en 02-10-2010 in Leeuwarder Courant en Friesch Dagblad |
| 3 | Inspraak periode voorontwerp PIP                       | 6 weken (05-10-2010 t/m 15-11-2010)                               |
| 4 | Overleg voorontwerp PIP                                |                                                                   |
| 5 | Beantwoorden en verwerken inspraakreacties en adviezen |                                                                   |
| 6 | Ter inzagelegging ontwerp PIP                          | 6 weken (24-05-2011 t/m 04-07-2011)                               |
| 7 | Beantwoorden en verwerken inspraakreacties             | Binnen 12 weken na de ter inzageleg-                              |

| Procedurestappen<br>en adviezen                                                                       | Tijdsbestek<br>ging.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 8 Besluit tot vaststelling inpassingsplan door Provinciale Staten                                     | Binnen 12 weken na de ter inzagelegging.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 9 Bekendmaking besluit tot vaststelling                                                               | 2 tot 7 weken na vaststelling.<br>Normaliter geldt een termijn van twee weken na vaststelling. Evenwel geldt een termijn van zes weken, indien door de inspecteur een zienswijze is ingediend op het ontwerp PIP en deze bij de vaststelling van het PIP niet volledig is overgenomen of indien bij de vaststelling van het PIP wijzigingen ten opzichte van het ontwerp PIP zijn aangebracht, anders dan de op grond van een zienswijze van de inspecteur. Bovendien geldt een termijn van zeven weken, indien de minister een reactieve aanwijzing heeft gegeven. |
| 10 PIP na bekendmaking ter inzage. Gedurende deze termijn mogelijkheid tot beroep bij Raad van State. | 6 weken                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |

## 6.2

### Economische uitvoerbaarheid

Op 10 februari 2010 hebben Provinciale Staten het Realisatiebesluit van de N381 Drachten - Drentse grens genomen en het krediet voor de uitvoering van alle noodzakelijke maatregelen en voorzieningen die in dit inpassingsplan zijn genoemd, beschikbaar gesteld. Op 18 februari 2011 hebben de gemeente Smaltingerland, gemeente Opsterland en gemeente Ooststellingwerf, samen met de provincie Fryslân een bestuursovereenkomst ondertekend waarin ondermeer een nadere kostenverdeling is afgesproken. De gemeente Heerenveen heeft geen financiële bemoeienis met het project N381. Het tracé van de N381 ligt circa 400 meter binnen de gemeentegrenzen van Heerenveen.

#### Projectscope

Op 10 februari 2010 is door Provinciale Staten een uitvoeringskrediet van 161,3 miljoen euro beschikbaar gesteld ten behoeve van de N381 Drachten - Drentse grens. Op 18 februari 2011 hebben de betreffende gemeenten toegezegd om gezamenlijk 3 miljoen euro bij te dragen aan de dubbelbaans uitvoering van de N381 Drachten - Donkerbroek. In totaal komt de projectscope op 164,3 miljoen euro. Daarmee kan de projectscope, zoals dat in dit PIP ruimtelijk is gedefinieerd, worden uitgevoerd.

#### Onteigening

Ten behoeve van N381 Drachten - Drentse grens worden met de betreffende eigenaren gesprekken gevoerd over de aankoop van de benodigde gronden en opstellen, waaronder woningen en bedrijfspanden. Inzet is dat op minnelijke



wijze tot overeenstemming wordt gekomen. Als de provincie/gemeente en de eigenaren van de gronden en opstallen het niet eens worden, kan op basis van de Onteigeningswet een onteigeningsprocedure worden ingezet.

#### Exploitatieplan

Bij de N381 gaat het in hoofdzaak om wegenbouw en om bijbehorende voorzieningen op gronden die in eigendom zijn of komen van de overheid. Het inpassingsplan maakt geen bouwplannen mogelijk als bedoeld in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Er hoeft dan ook geen grondexploitatieplan te worden vastgesteld.

# Overzicht rapporten en plannen

Ten behoeve van herstructurering van de N381 zijn een groot aantal onderzoeken uitgevoerd. Het volgende lijstje geeft een overzicht van alle onderzoeken en bijbehorende rapporten.

## Milieueffectrapportages

- Provincie Fryslân, Projectnota/ MER N381 Drachten – Drentse grens, 1 augustus 2003;
- Provincie Fryslân, Nota Voorkeursalternatief N381 Drachten – Drentse grens, maart 2004;
- Provincie Fryslân, Projectnota/ MER N381 Donkerbroek – Oosterwolde, 17 december 2008;
- Provincie Fryslân, Nota Voorkeursalternatief N381 trajectdeel Donkerbroek – Oosterwolde, 24 juni 2009;
- Royal Haskoning, MER N381 Drachten – Drentse grens notitie Reikwijdte en detailniveau, april 2011;
- Royal Haskoning, (plan-)MER N381 Drachten – Drentse grens, april 2011.

## Verkeer, lucht en externe veiligheid

- Goudappel Coffeng, Provinciaal Inpassingsplan N381 Rapportage Verkeersgegevens, 22 juli 2010;
- Goudappel Coffeng, Provinciaal Inpassingsplan N381 Onderzoek Luchtkwaliteit, 6 januari 2011;
- Arcadis, Externe Veiligheid Provinciaal Inpassingsplan N381 rapportage, 16 mei 2010.

## Geluid

- Goudappel Coffeng, Provinciaal Inpassingsplan N381 akoestisch onderzoek wegverkeer, 19 april 2011;
- DGMR, N381 Drachten – Drentse grens; Doelmatigheidsonderzoek geluidsbeperkende maatregelen, april 2011.

## Archeologie

- RAAP 2001-2668, Quicksan N381 Drachten – Oosterwolde, september 2001;
- RAAP-notitie 1158, Ecologische verbindingzone Tsjonger, archeologisch vooronderzoek, mei 2005;

- ARC-rapport 2006-74, Archeologisch inventariserend veldonderzoek, 8 september 2006;
- ARC-rapport 2006-92, Archeologisch inventariserend veldonderzoek, 7 januari 2008;
- ARC-rapport 2007-35, Archeologisch inventariserend veldonderzoek, 6 juni 2007;
- MUG-publicatie 2010 - 44, Aanvullend archeologisch booronderzoek 21 juni 2010.

#### **Landschap, water en bodem**

- Arcadis, Landschappelijke Inpassingsvisie N381 Drachten - Drentse grens, 14 augustus 2009;
- Royal Haskoning, Beeldkwaliteitplan kunstwerken N381 tussen Drachten en Drentse grens, 6 april 2011;
- MWH, Watertoets N381 Drachten - Drentse grens, 3 juni 2010;
- MUG ingenieursbureau, milieutechnisch onderzoek N381 Drachten - Drentse grens, april 2011.

#### **Ecologie**

- Buro Bakker, Compensatie- en mitigatieplan N381 Drachten - Drentse grens, 8 april 2011;
- Buro Bakker, Passende beoordeling in verband met de omvorming van de N381 ter hoogte van Natura 2000-gebied Wijnjeterper Schar, 14 april 2011;
- Buro Bakker, Passende beoordeling in verband met de omvorming van de N381 ter hoogte van Natura 2000-gebied Drents-Friese Wold & Leggelder-veld, 14 april 2011.

# Regels

# Inhoudsopgave

## Hoofdstuk 1 Inleidende regels

|           |                 |   |
|-----------|-----------------|---|
| Artikel 1 | Begrippen       | 3 |
| Artikel 2 | Wijze van meten | 6 |

## Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

|            |                                   |    |
|------------|-----------------------------------|----|
| Artikel 3  | Agrarisch                         | 9  |
| Artikel 4  | Bos                               | 12 |
| Artikel 5  | Groen                             | 14 |
| Artikel 6  | Natuur                            | 16 |
| Artikel 7  | Verkeer - 1                       | 18 |
| Artikel 8  | Verkeer - 2                       | 20 |
| Artikel 9  | Water                             | 22 |
| Artikel 10 | Leiding - Gas                     | 23 |
| Artikel 11 | Leiding - Hoogspanningsverbinding | 24 |
| Artikel 12 | Waarde - Archeologie              | 25 |

## Hoofdstuk 3 Algemene regels

|            |                            |    |
|------------|----------------------------|----|
| Artikel 13 | Anti-dubbeltelregel        | 31 |
| Artikel 14 | Algemene aanduidingsregels | 32 |
| Artikel 15 | Algemene afwijkingsregels  | 33 |

## Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

|            |                 |    |
|------------|-----------------|----|
| Artikel 16 | Overgangsregels | 37 |
| Artikel 17 | Slotbepaling    | 39 |



# Hoofdstuk 1

## Inleidende regels

## **Artikel 1**

### **Begrippen**

- a. het plan:  
het Inpassingsplan N381 van de provincie Fryslân;
- b. inpassingsplan:  
de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.9921.PIP2010N381-ON03 met de bijbehorende regels;
- c. aanduiding:  
een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee de gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de planregels regels worden gesteld ten aanzien van gebruik en/of bebouwen van deze gronden;
- d. aanduidingsgrens:  
de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft;
- e. agrarische cultuurgrond:  
gronden bestemd voor agrarische bodemexploitatie met een in hoofdzaak grondgebonden agrarische bedrijfsvoering in de vorm van weidegebruik en/of de teelt van agrarische producten;
- f. bebouwing:  
één of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde;
- g. bestemmingsgrens:  
de grens van een bestemmingsvlak;
- h. bestemmingsvlak:  
een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming;
- i. bouwen:  
het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats;
- j. bouwwerk:  
elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct of indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond;
- k. dagrecreatieve voorzieningen:  
voorzieningen ten behoeve van vormen van recreatief gebruik die al dan niet in de openlucht plaatsvinden en in principe geschieden tussen zons-

opgang en zonsondergang en daarmee niet gericht zijn op het verstrekken van nachtverblijf;

- l. ecologische voorzieningen:  
voorzieningen ten behoeve van het behoud, herstel en/of de ontwikkeling van natuurwaarden, zoals hop-overs, faunapassages, faunaduikers, wildrasters, dassentunnels en vergelijkbare voorzieningen en andere kleinschalige natuurontwikkeling;
- m. gebouw:  
elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt;
- n. geluidsbelasting:  
de geluidsbelasting vanwege een weg, een industrieterrein en/of een spoorweg;
- o. geluidsgevoelige functies:  
in een gebouw of op een terrein aanwezige functies die maken dat een gebouw of terrein als geluidsgevoelig object wordt aangemerkt;
- p. geluidgevoelige objecten:  
gebouwen die dienen ter bewoning of andere geluidsgevoelige gebouwen of terreinen, zoals bedoeld in de Wet geluidhinder en/of het Besluit geluidhinder;
- q. hogere grenswaarde:  
een bij een bestemmingsplan of inpassingsplan in acht te nemen maximale waarde voor de geluidsbelasting van geluidsgevoelige objecten, die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde en die in een concreet geval kan worden vastgesteld op grond van de Wet geluidhinder en/of het Besluit geluidhinder;
- r. hop-over:  
oversteekvoorzieningen voor vleermuizen;
- s. invliegfunnel:  
een obstakelvrije zone ten behoeve van het opstijgen en/of landen van vliegtuigen;
- t. kunstwerk:  
een bouwwerk, geen gebouw zijnde, ten behoeve van civieltechnische en/of infrastructurele doeleinden, zoals een brug, een dam, een duiker, een tunnel, een via- of aquaduct of een sluis, dan wel een daarmee gelijk te stellen voorziening;

- u. milieusituatie:  
de waarde van een gebied in milieuhygiënische zin die wordt bepaald door de mate van scheiding tussen milieugevoelige en milieubelastende functies, daarbij in het bijzonder gelet op het voorkómen dan wel beperken van hinder door geur, stof, geluid, gevaar, licht en/of trilling;
- v. peil:  
1. voor een bouwwerk op een perceel, dat direct aan de weg grenst:  
- de hoogte van de weg ter plaatse van het bouwwerk;
2. voor een bouwwerk op een perceel, dat niet direct aan de weg grenst:  
- de hoogte van het terrein ter hoogte van het bouwwerk voltooiing van de bouw;
3. voor een bouwwerk op een kunstwerk:  
- de hoogte van het kunstwerk;
- w. productiegebonden detailhandel:  
detailhandel in goederen die ter plaatse worden vervaardigd, gerepareerd en/of toegepast in het productieproces, waarbij de detailhandelsfunctie ondergeschikt is aan de productiefunctie
- x. rijstrook:  
een enkele strook van de weg, die voldoende plaats biedt aan een enkele rij rijdende motorvoertuigen op meer dan drie wielen, waaronder niet begrepen toe- en afritten en in- en uitvoegstroken;
- y. voorkeursgrenswaarde:  
de bij een bestemmingsplan of inpassingsplan in acht te nemen maximale waarde voor de geluidsbelasting van geluidsgevoelige objecten, zoals deze rechtstreeks kan worden afgeleid uit de Wet geluidhinder en/of het Besluit geluidhinder;
- z. water:  
water, zoals watergangen, waterpartijen en waterhuishoudkundige voorzieningen, zoals voorzieningen ten behoeve van waterberging;
- aa. weg:  
alle voor het openbaar rij- of ander verkeer openstaande wegen, daaronder begrepen de bijbehorende kunstwerken en de tot de weg behorende bermen en zijkanten.

## **Artikel 2**

### **Wijze van meten**

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

- a. de bouwhoogte van een bouwwerk:  
vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, leuningen en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen;
- b. de goothoogte van een bouwwerk:  
vanaf het peil tot aan de bovenkant van de goot, c.q. de druiplijn, het boeiboord of een daaraan gelijk te stellen constructiedeel;
- c. de dakhelling van een bouwwerk:  
langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak; voor zover in de regels een dakhelling is voorgeschreven, is deze niet van toepassing op de horizontale gedeelten van afgeknotte daken, de bovenste dakvlakken van mansardekappen en op dakvlakken die niet evenwijdig aan de noklijn liggen;
- d. de oppervlakte van een bouwwerk:  
tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, op een hoogte van 1,5 m neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

#### **Bouwvlak of bestemmingsvlak:**

Bij de toepassing ten aanzien van het bouwen binnen bouwvlakken of bestemmingsvlakken en ten aanzien van het berekenen van de bouwhoogte worden ondergeschikte bouwdelen als plinten, pilasters, kozijnen, gevelversieringen, ventilatiekanalen, schoorstenen, gevel- en kroonlijsten, luifels, erkers, balkons en overstekende daken buiten beschouwing gelaten, mits de bouw- c.q. bestemmingsgrens met niet meer dan 1 meter wordt overschreden.



## H o o f d s t u k 2

### B e s t e m m i n g s r e g e l s

## **Artikel 3**

### **Agrarisch**

#### **3.1 Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Agrarisch' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. agrarische cultuurgronden;
- b. de uitoefening van het grondgebonden agrarisch bedrijf, waaronder begrepen productiegebonden detailhandel tot een oppervlakte van ten hoogste 30 m<sup>2</sup> per bedrijf en met dien verstande dat ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van agrarisch - beperking ammoniakdepositie" de ammoniakdepositie veroorzaakt door het zich ter plaatse van de aanduiding bevindende bedrijf ten hoogste 185 Kg NH<sub>3</sub> per jaar mag bedragen;
- c. een zelfstandige woonfunctie uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "wonen", met dien verstande dat:
  - de uitoefening van een beroep of bedrijf aan huis daaronder is begrepen;
  - ter plaatse van gronden met deze aanduiding uitsluitend de zelfstandige woonfunctie is toegestaan en geen bedrijfsmatige agrarische activiteiten mogen worden uitgeoefend;
- d. nutsvoorzieningen;
- e. water;

alsmede voor:

- f. waterberging met de daarbij behorende nutsvoorzieningen ter plaatse van de aanduiding "waterberging";
- g. ecologische voorzieningen;
- h. het behoud, het herstel en/of de ontwikkeling van de landschappelijke waarden van de gronden.

#### **3.2 Bouwregels**

- a. Voor het bouwen van gebouwen ten behoeve van agrarische bedrijven gelden de volgende regels:
  - 1. gebouwen mogen uitsluitend worden gebouwd binnen gronden aangeduid met een bouwvlak;
  - 2. de goot- en bouwhoogte van bedrijfsgebouwen mogen niet meer dan respectievelijk 3,5 m en 15 m bedragen, dan wel ten hoogste de bestaande hoogte indien deze meer bedraagt;
  - 3. de dakhelling van bedrijfsgebouwen mag niet minder dan 15° bedragen, dan wel ten minste het bestaande aantal graden indien dit minder is;

4. het aantal bedrijfswoningen mag niet meer dan 1 per bedrijf bedragen, dan wel ten hoogste het bestaande aantal indien dat meer bedraagt, met dien verstande dat ter plaatse van de aanduiding "bedrijfswoning uitgesloten" geen bedrijfswoning is toegestaan;
  5. de goot- en bouwhoogte van bedrijfswoningen mogen niet meer dan respectievelijk 3,5 en 9 m bedragen, dan wel ten hoogste de bestaande hoogte indien deze meer bedraagt;
  6. de oppervlakte van een bedrijfswoning mag ten hoogste 150 m<sup>2</sup> bedragen.
- b. Ter plaatse van de aanduiding "wonen" gelden voor gebouwen ten behoeve van de woonfunctie de volgende regels:
1. per vlak aangeduid met "wonen" mag ten hoogste 1 woning worden gebouwd;
  2. de afstand van de dichtst naar een weg gekeerde gevel van een woning mag niet kleiner worden dan de bestaande afstand, tenzij aangetoond wordt dat ook bij een kleinere afstand tot de weg de voorkeursgrenswaarde of verkregen hogere waarde op grond van de Wet geluidhinder niet wordt overschreden;
  3. de goot- en bouwhoogte van een woning mogen niet meer dan respectievelijk 3,5 m en 8 m bedragen, dan wel ten hoogste de bestaande hoogte indien deze meer bedraagt;
  4. de gezamenlijke oppervlakte van een woning met de bijbehorende aan- en uitbouwen en bijgebouwen mag ten hoogste 220 m<sup>2</sup> bedragen, dan wel de bestaande oppervlakte indien deze meer bedraagt.
- c. Op of in deze gronden mogen uitsluitend gebouwen worden gebouwd ten behoeve van de waterhuishouding zoals gemalen met dien verstande dat daarvoor de volgende regels gelden:
- De bouwhoogte van een gebouw mag ten hoogste 3 m bedragen;
  - De oppervlakte van een gebouw mag ten hoogste 50 m<sup>2</sup> bedragen.
- d. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende regels:
1. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag binnen een bouwvlak niet meer dan 10 m bedragen;
  2. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag ter plaatse van de aanduiding "wonen" niet meer dan 6 m bedragen, tot een oppervlakte van ten hoogste 30 m<sup>2</sup>;
  3. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag buiten een bouwvlak niet meer dan 2 m bedragen.

### 3.3 Nadere eisen

Gedeputeerde Staten kunnen, met het oog op het voorkomen van een onevenredige aantasting van:

- de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden;
- het landschappelijk beeld, waarvoor de "landschappelijke inpassingsvisie N381, Drachten - Drentse Grens", vastgesteld op 10 februari 2010 richtinggevend is;
- de verkeersveiligheid;
- de milieusituatie.

nadere eisen stellen aan de plaats en afmetingen van gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

### 3.4 Wijzigingsbevoegdheid

Gedeputeerde Staten kunnen, mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- het landschappelijk beeld, waarvoor de "landschappelijke inpassingsvisie N381, Drachten - Drentse Grens", vastgesteld op 10 februari 2010 richtinggevend is;
- de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden;
- de verkeersveiligheid,

het plan wijzigen in die zin dat:

- a. het agrarisch bouwvlak op de gronden ter plaatse van de aanduiding "wro-zone - wijzigingsgebied - 1" wordt verwijderd;
- b. de bestemming van de gronden ter plaatse van de aanduiding "wro - zone - wijzigingsgebied - 2" kan worden gewijzigd in de bestemming "natuur".

## **Artikel 4**

### **Bos**

#### **4.1 Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Bos' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. bos en opgaande beplanting al dan niet in de vorm van houtwallen;
- b. het behoud, het herstel en/of de ontwikkeling van de landschappelijke en/of natuurwaarden van de gronden;
- c. water,

met daaraan ondergeschikte:

- d. ecologische voorzieningen;
- e. voet-, fiets- en ruiterpaden;
- f. dagrecreatieve voorzieningen, uitsluitend in de vorm van parkeer- en picknickvoorzieningen;
- g. nutsvoorzieningen.

#### **4.2 Bouwregels**

- a. Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd.
- b. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt de volgende regel:
  - de bouwhoogte van andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 2 m bedragen.

#### **4.3 Nadere eisen**

Gedeputeerde Staten kunnen, met het oog op het voorkomen van een onevenredige aantasting van:

- de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden;
- het landschappelijk beeld, waarvoor de "landschappelijke inpassingsvisie N381, Drachten - Drentse Grens", vastgesteld op 10 februari 2010 richtinggevend is;
- het behoud, het herstel en/of de ontwikkeling van de landschappelijke en/of natuurlijke waarden van de gronden;
- de verkeersveiligheid,

nadere eisen stellen aan:

- de plaats van bouwwerken geen gebouwen zijnde.



#### 4.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

- a. Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van Gedeputeerde Staten de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden uit te voeren:
  - 1. het aanleggen van voet- en fietspaden, ruiterspaden of mountain-bikeroutes;
  - 2. het aanleggen van verhardingen met een oppervlakte groter dan 50 m<sup>2</sup>;
  - 3. het geheel en/of gedeeltelijk verwijderen van ecologische voorzieningen;
- b. De onder a bedoelde omgevingsvergunning is niet vereist voor werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden die:
  - 1. het normale onderhoud en beheer betreffen;
  - 2. die in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan;
  - 3. mogen worden uitgevoerd op basis van een reeds verleende omgevingsvergunning.
- c. De onder a bedoelde omgevingsvergunning wordt alleen verleend indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
  - het landschappelijk beeld waarvoor de "landschappelijke inpassingsvisie N381, Drachten - Drentse Grens", vastgesteld op 10 februari 2010, richtinggevend is;
  - het behoud, het herstel en/of de ontwikkeling van de landschappelijke en/of natuurwaarden van de gronden;
  - de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden;
  - de sociale veiligheid.

## **Artikel 5**

### **Groen**

#### **5.1 Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Groen' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. groenvoorzieningen;
- b. voorzieningen ten behoeve van het waterbeheer;
- c. dagrecreatieve voorzieningen;
- d. water,

met daaraan ondergeschikte:

- e. ecologische voorzieningen;
- f. voet-, fiets- en ruiterpaden;
- g. nutsvoorzieningen;
- h. het behoud, het herstel en/of de ontwikkeling van de landschappelijke en/of natuurlijke waarden van de gronden.

#### **5.2 Bouwregels**

- a. Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd.
- b. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt de volgende regel:
  - de bouwhoogte van andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 2 m bedragen.

#### **5.3 Nadere eisen**

Gedeputeerde Staten kunnen, met het oog op het voorkomen van een onevenredige aantasting van:

- de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden;
- het landschappelijk beeld, waarvoor de "landschappelijke inpassingsvisie N381, Drachten - Drentse Grens", vastgesteld op 10 februari 2010 richtinggevend is;
- het behoud, het herstel en/of de ontwikkeling van de landschappelijke en/of natuurlijke waarden van de gronden;
- de verkeersveiligheid,

nadere eisen stellen aan:

- de plaats van bouwwerken geen gebouwen zijnde.

#### **5.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden**

- a. Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van Gedeputeerde Staten de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden uit te voeren:
  - het geheel en/of gedeeltelijk verwijderen van ecologische voorzieningen;
- b. De onder a bedoelde omgevingsvergunning is niet vereist voor werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden die:
  - 1. het normale onderhoud en beheer betreffen;
  - 2. die in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan;
  - 3. mogen worden uitgevoerd op basis van een reeds verleende omgevingsvergunning.
- c. De onder a bedoelde omgevingsvergunning wordt alleen verleend indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:
  - het behoud, het herstel en/of de ontwikkeling van de landschappelijke en/of natuurwaarden van de gronden;
  - de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden.

## **Artikel 6**

### **Natuur**

#### **6.1 Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Natuur' aangewezen gronden zijn, bestemd voor:

- a. het behoud, herstel en ontwikkeling van natuurlijke waarden alsmede voor het behoud en herstel van landschappelijke waarden;
- b. ecologische voorzieningen,

met daaraan ondergeschikt:

- c. voet-, fiets- en ruiterpaden en mountainbikeroutes;
- d. dagrecreatieve voorzieningen, uitsluitend in de vorm van parkeer-, en picknickvoorzieningen en naar de aard daaraan gelijk te stellen kleinschalige voorzieningen;
- e. water;
- f. nutsvoorzieningen.

#### **6.2 Bouwregels**

- a. Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd.
- b. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt de volgende regel:
  - de bouwhoogte van andere bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer dan 2 m bedragen.

#### **6.3 Nadere eisen**

Gedeputeerde Staten kunnen, met het oog op het voorkomen van een onevenredige aantasting van:

- de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden;
- het landschappelijk beeld, waarvoor de "landschappelijke inpassingsvisie N381, Drachten – Drentse Grens", vastgesteld op 10 februari 2010 richtinggevend is;
- het behoud, het herstel en/of de ontwikkeling van de natuurlijke en/of landschappelijke waarden van de gronden;
- de verkeersveiligheid,

nadere eisen stellen aan:

- de plaats van gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

#### **6.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden**

a. Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van Gedeputeerde Staten de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden uit te voeren:

1. het graven, verbreden en/of dempen van watergangen;
2. het aanleggen van voet- en fiets-, en ruiterspaden en mountain-bikeroutes;
3. het aanleggen van verhardingen met een oppervlakte groter dan 50 m<sup>2</sup>;
4. het ontgraven van gronden tot een diepte van ten hoogste 2 m;
5. het geheel en/of gedeeltelijk verwijderen van ecologische voorzieningen.

b. De onder a bedoelde omgevingsvergunning is niet vereist voor werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden die:

1. het normale onderhoud en beheer betreffen;
2. in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van het plan;
3. mogen worden uitgevoerd op basis van een reeds verleende omgevingsvergunning.

c. De onder a bedoelde omgevingsvergunning wordt alleen verleend indien geen onevenredige aantasting plaatsvindt van:

- de natuurwaarden die dit bestemmingsplan beoogt te beschermen;
- de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden;
- de verkeersveiligheid.

## **Artikel 7**

### **Verkeer - 1**

#### **7.1 Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Verkeer - 1' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wegen, met dien verstande dat:
  - deze bestaan uit ten hoogste 2 rijstroken, in- en uitvoegstroken, alsmede een eventuele parallelweg aan de westzijde;
  - het midden van de weg gelegen is ter plaatse van de aanduiding "as van de weg";
- b. kunstwerken, met dien verstande dat viaducten uitsluitend zijn toegestaan ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van verkeer - viaduct" en dat onderdoorgangen uitsluitend zijn toegestaan ter plaatse van de aanduiding "tunnel";
- c. voet- en fietspaden;
- d. parkeervoorzieningen;
- e. ecologische voorzieningen;
- f. groenvoorzieningen;
- g. voorzieningen voor openbaar vervoer;
- h. nutsvoorzieningen;
- i. water.

#### **7.2 Bouwregels**

- a. Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende regels:
  - de oppervlakte van gebouwen mag niet meer dan 10 m<sup>2</sup> bedragen;
  - de bouwhoogte van gebouwen mag niet meer dan 3 m bedragen.
- b. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt de volgende regel:
  1. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, anders dan rechtstreeks ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer mag niet meer dan 6 m bedragen;
  2. de bouwhoogte van overige bouwwerken, ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer mag niet meer dan 10 m bedragen.

#### **7.3 Afwijkingsregels**

Gedeputeerde Staten kunnen een omgevingsvergunning verlenen ten behoeve van afwijking van:

- a. het bepaalde in lid 7.1 sub b en toestaan dat binnen het bestemmingsvlak de realisering van een onderdoorgang of viaduct plaatsvindt op



gronden die niet zijn aangeduid met de aanduiding "tunnel" respectievelijk "specifieke vorm van verkeer - viaduct" met dien verstande dat:

- een dergelijke vergunning uitsluitend kan worden verleend wanneer deze noodzakelijk is ten behoeve van een geringe verschuiving van de situering van een onderdoorgang of viaduct ten opzichte van de op de verbeelding aangeduide locatie;
- b. het bepaalde in lid 7.1 sub b en toestaan dat ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van verkeer - viaduct" een onderdoorgang wordt gerealiseerd wanneer dit de verkeersafwikkeling en/of de verkeersveiligheid ten goede komt;
- c. het bepaalde in lid 7.1 sub b en toestaan dat ter plaatse van de aanduiding "tunnel" een viaduct wordt gerealiseerd wanneer dit de verkeersafwikkeling en/of de verkeersveiligheid ten goede komt.
- d. omgevingsvergunningen als bedoeld onder a tot en met c worden uitsluitend verleend wanneer dit niet leidt tot onaanvaardbare aantasting van:
  1. mogelijk aanwezige ecologische waarden;
  2. het landschappelijk beeld, waarvoor de "landschappelijke inpassingsvisie N381, Drachten - Drentse Grens", vastgesteld op 10 februari 2010 richtinggevend is,en tevens niet leidt tot een hogere geluidsbelasting op de gevels van geluidgevoelige functies dan de voorkeursgrenswaarde of een verkregen hogere grenswaarde.

## **Artikel 8**

### **Verkeer - 2**

#### **8.1 Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Verkeer - 2' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. wegen, met dien verstande dat:
  - deze bestaan uit ten hoogste 4 rijstroken, in- en uitvoegstroken, alsmede een eventuele parallelweg aan de westzijde;
  - het midden van de weg gelegen is ter plaatse van de aanduiding "as van de weg";
- b. kunstwerken, met dien verstande dat viaducten uitsluitend zijn toegestaan ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van verkeer - viaduct" en dat onderdoorgangen uitsluitend zijn toegestaan ter plaatse van de aanduiding "tunnel";
- c. voet- en fietspaden;
- d. parkeervoorzieningen;
- e. ecologische voorzieningen;
- f. groenvoorzieningen;
- g. voorzieningen voor openbaar vervoer;
- h. nutsvoorzieningen;
- i. water.

#### **8.2 Bouwregels**

- a. Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende regels:
  - de oppervlakte van gebouwen mag niet meer dan 10 m<sup>2</sup> bedragen.
  - de bouwhoogte van gebouwen mag niet meer dan 3 m bedragen.
- b. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, geldt de volgende regel:
  - de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, anders dan rechtstreeks ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer mag niet meer dan 6 m bedragen.

#### **8.3 Afwijkingsregels**

Gedeputeerde Staten kunnen een omgevingsvergunning verlenen ten behoeve van afwijking van:

- a. het bepaalde in lid 8.1 sub b en toestaan binnen het bestemmingsvlak dat de realisering van een onderdoorgang of viaduct plaatsvindt op gronden die niet zijn aangeduid met de aanduiding "tunnel" respectievelijk "specifieke vorm van verkeer - viaduct" met dien verstande dat:

- een dergelijke vergunning uitsluitend kan worden verleend wanneer deze noodzakelijk is ten behoeve van een geringe verschuiving van de situering van een tunnel of viaduct ten opzichte van de op de verbeelding aangeduide locatie;
- b. het bepaalde in lid 8.1 sub b en toestaan dat ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van verkeer - viaduct" een onderdoorgang wordt gerealiseerd wanneer dit de verkeersafwikkeling en/of de verkeersveiligheid ten goede komt;
- c. het bepaalde in lid 8.1 sub b en toestaan dat ter plaatse van de aanduiding "tunnel" een viaduct wordt gerealiseerd wanneer dit de verkeersafwikkeling en/of de verkeersveiligheid ten goede komt.
- d. omgevingsvergunningen als bedoeld onder a tot en met c worden uitsluitend verleend wanneer dit niet leidt tot onaanvaardbare aantasting van:
  1. mogelijk aanwezige ecologische waarden;
  2. het landschappelijk beeld, waarvoor de "landschappelijke inpassingsvisie N381, Drachten – Drentse Grens", vastgesteld op 10 februari 2010 richtinggevend is,
 en tevens niet leidt tot een hogere geluidsbelasting op de gevels van geluidgevoelige functies dan de voorkeursgrenswaarde of een verkregen hogere grenswaarde.

## **Artikel 9**

### **Water**

#### **9.1 Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. water en oeverstroken,

met de daarbij behorende:

- b. kunstwerken.

met daaraan ondergeschikt:

- c. ecologische voorzieningen;

#### **9.2 Bouwregels**

- a. Binnen de bestemming mogen geen gebouwen worden gebouwd;
- b. Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde geldt dat de bouwhoogte niet meer dan 2 m mag bedragen.

#### **9.3 Nadere eisen**

Gedeputeerde Staten kunnen, met het oog op het voorkomen van een onevenredige aantasting van:

- de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden;
- het landschappelijk beeld, waarvoor de "landschappelijke inpassingsvisie N381, Drachten - Drentse Grens", vastgesteld op 10 februari 2010 richtinggevend is;
- het behoud, het herstel en/of de ontwikkeling van de landschappelijke en/of natuurlijke waarden van de gronden;
- de verkeersveiligheid,

nadere eisen stellen aan:

- de plaats van bouwwerken geen gebouwen zijnde.

## **Artikel 10**

### **Leiding - Gas**

#### **10.1 Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Leiding - Gas' aangewezen gronden zijn, naast de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen (basisbestemming) tevens bestemd voor een aardgastransportleiding.

#### **10.2 Bouwregels**

- a. In afwijking van het bepaalde in de regels voor de ter plaatse van deze dubbelbestemming geldende basisbestemming geldt dat op of in deze gronden uitsluitend bouwwerken ten dienste van de bestemming 'Leiding-Gas' mogen worden gebouwd.
- b. De oppervlakte en de bouwhoogte van een bouwwerk mogen niet meer dan respectievelijk 10 m<sup>2</sup> en 3 meter bedragen.

#### **10.3 Afwijken van de bouwregels**

- a. Gedeputeerde Staten kunnen, mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het doelmatig functioneren van de aardgastransportleiding, een omgevingsvergunning verlenen ten behoeve van afwijking van:
  - 1. het bepaalde in lid 9.2 sub a en lid 9.2 sub b en toestaan dat de op grond van de regels van de basisbestemming toegestane gebouwen worden gebouwd, mits vooraf advies wordt ingewonnen bij de betreffende leidingbeheerder.

## **Artikel 11**

### **Leiding - Hoogspanningsverbinding**

#### **11.1 Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Leiding - Hoogspanningsverbinding' aangewezen gronden zijn, naast de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen (basisbestemming), tevens bestemd voor bovengrondse hoogspanningsleidingen.

#### **11.2 Bouwregels**

- a. In afwijking van het bepaalde in de regels voor de ter plaatse van deze dubbelbestemming geldende basisbestemming geldt dat op of in deze gronden uitsluitend bouwwerken ten dienste van de bestemming 'Leiding-Hoogspanningsverbinding' mogen worden gebouwd.
- b. De bouwhoogte van bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag ten hoogste de ter plaatse van de aanduiding "maximale bouwhoogte (m)" aangegeven hoogte bedragen.

#### **11.3 Afwijken van de bouwregels**

Gedeputeerde Staten kunnen, mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het doelmatig functioneren van de hoogspanningsleiding, een omgevingsvergunning verlenen ten behoeve van afwijking van:

- a. het bepaalde in lid 10.2 sub a en lid 10.2 sub b en toestaan dat de op grond van de regels van de basisbestemming toegestane gebouwen worden gebouwd, mits vooraf advies wordt ingewonnen bij de betreffende leidingbeheerder.

#### **11.4 Gebruiksbeplanning**

Tot een gebruik in strijd met de bestemming behoort in ieder geval het toelaten van de aanwezigheid van hoogopgaande beplanting.



## **Artikel 12**

### **Waarde - Archeologie**

#### **12.1 Bestemmingsomschrijving**

De voor 'Waarde - Archeologie' aangewezen gronden zijn, naast de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen (basisbestemming) tevens bestemd voor het herstel en behoud van archeologische waarden.

#### **12.2 Bouwregels**

Aanvullend op de bouwregels in de andere voor de betreffende gronden aangewezen bestemmingen gelden de volgende bouwregels:

- a. Voor bouwwerken moet alvorens een omgevingsvergunning voor bouwen wordt verleend, door de aanvrager een archeologisch onderzoek worden overgelegd op grond waarvan kan worden vastgesteld of en zo ja, in hoeverre archeologische waarden worden verstoord.
- b. Indien uit het in lid 11.2 onder a genoemde archeologische onderzoek blijkt dat de archeologische waarden van de gronden door het verlenen van de omgevingsvergunning voor bouwen kunnen worden verstoord, verbinden Gedeputeerde Staten één of meer van de volgende voorwaarden aan de omgevingsvergunning:
  1. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen, waardoor de archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden;
  2. de verplichting tot het doen van opgravingen in de zin van artikel 1, onder h, van de Monumentenwet 1988;
  3. de verplichting de werken of werkzaamheden die leiden tot de bodemverstoring, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van archeologische monumentenzorg die voldoet aan door Gedeputeerde Staten bij de vergunning te stellen kwalificaties.
- c. De verplichting onder a geldt niet voor bouwplannen die betrekking hebben op het vervangen van bestaande bebouwing, waarbij de oppervlakte met niet meer dan 50 m<sup>2</sup> wordt vergroot.

#### **12.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden**

- a. Het is verboden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning van Gedeputeerde Staten de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden uit te voeren:
  - het ontgronden, afgraven, egaliseren, mengen, diepploegen en ontginnen van gronden met dien verstande dat het werken, geen bouw-

- werken zijnde, en werkzaamheden betreft met een oppervlakte groter dan 50 m<sup>2</sup> en dieper dan 30 cm;
  - het graven van watergangen;
  - het aanleggen van wegen;
  - het aanbrengen van ondergrondse transport-, energie- of telecommunicatieleidingen en drainage en daarmee verband houdende constructies, installaties of apparatuur dieper dan 30 cm;
  - het verlagen van het waterpeil;
  - het planten van bomen.
- b. Het verbod als bedoeld onder a is niet van toepassing op werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden die:
- reeds in uitvoering zijn ten tijde van het van kracht worden van het plan;
  - het normale onderhoud en beheer betreffen. Onder normaal onderhoud van drainage wordt in ieder geval verstaan het vervangen van drainage in inmiddels gedraineerde percelen;
  - mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende omgevingsvergunning;
  - op archeologisch onderzoek gericht zijn.
- c. Een vergunning als bedoeld onder a wordt slechts verleend indien geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de archeologische waarden van de gronden.
- d. Alvorens een vergunning als bedoeld onder a kan worden verleend, dient de aanvrager een archeologisch onderzoek te overleggen op grond waarvan kan worden vastgesteld of en zo ja, in hoeverre archeologische waarden worden verstoord.
- e. Indien uit het onder d genoemde archeologisch onderzoek blijkt dat de archeologische waarden van de gronden door het uitvoeren van het aangevraagde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden als bedoeld onder a. kunnen worden verstoord, verbinden Gedeputeerde Staten één of meer van de volgende voorwaarden aan de omgevingsvergunning:
1. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen, waardoor de archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden;
  2. de verplichting tot het doen van opgravingen in de zin van artikel 1, onder h, van de Monumentenwet 1988;
  3. de verplichting de werken of werkzaamheden die leiden tot de bodemverstoring, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van archeologische monumentenzorg die voldoet aan door Gedeputeerde Staten bij de vergunning te stellen kwalificaties;
  4. indien Gedeputeerde Staten voornemens zijn om aan de vergunning voorwaarden te verbinden als bedoeld in sub e, onder 3 wordt een ter zake kundige, onafhankelijke archeoloog om advies gevraagd.

- f. Wanneer op grond van de basisbestemming eveneens een omgevingsvergunning vereist is voor activiteiten als bedoeld onder a gelden de volgende aanvullende bepalingen:
  - 1. voor de op grond van de bestemmingen vergunningplichtige activiteiten wordt één vergunning afgegeven.

#### **12.4 Wijzigingsbevoegdheid**

- a. Gedeputeerde Staten kunnen het plan wijzigen in die zin dat de bestemming 'Waarde - Archeologie' ter plaatse geheel of gedeeltelijk wordt verwijderd, indien op basis van archeologisch onderzoek door een ter zake deskundige is aangetoond dat ter plaatse geen archeologische waarden meer te verwachten zijn.

## H o o f d s t u k   3

### A l g e m e n e   r e g e l s

## **Artikel 13**

### **Anti-dubbelregel**

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

## **Artikel 14**

### **Algemene aanduidingsregels**

#### **14.1 Luchtvaartverkeerzone**

Ter plaatse van de aanduiding "luchtvaartverkeerzone" gelden ten behoeve van een invliegfunnel dan wel laagvliegroute voor de luchtvaart de volgende aanvullende regels:

- a. Op de met "Luchtvaartverkeerzone" aangegeven gronden mag de bebouwing ten dienste van de aangegeven andere bestemming, de met de aanduiding "maximale bouwhoogte (m)" aangegeven maximale bouwhoogte, niet overschrijden.
- b. Gedeputeerde Staten kunnen, na het inwinnen van schriftelijk advies bij de beheerder van de betrokken invliegfunnel, dan wel laagvliegroute, door middel van het verlenen van een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde onder a en toestaan dat de hoogtebeperking ten opzichte van het NAP wordt overschreden, mits toepassing van deze afwijking geen onaanvaardbare beperking van het vliegverkeer met zich meebrengt.

#### **14.2 Geluidzone - industrie**

- a. Ter plaatse van de aanduiding "geluidzone - industrie" geldt voor het bouwen van gebouwen de volgende aanvullende regel:
  - een op grond van de daar voorkomende bestemmingen toelaatbaar gebouw, of de uitbreiding daarvan, die aangemerkt kan worden als een geluidsgevoelig object, mag slechts worden gebouwd indien de geluidsbelasting vanwege het industrieterrein op de gevels van dit gebouw niet hoger zal zijn dan de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde of een vastgestelde hogere grenswaarde.
- b. Ter plaatse van de aanduiding "geluidzone - industrie" wordt als strijdig gebruik in ieder geval gerekend:
  - het gebruik van niet-geluidsgevoelige objecten als geluidsgevoelig object.



## **Artikel 15**

### **Algemene afwijkingsregels**

- a. Bij een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van:
  - 1. de in het plan gegeven maten en afmetingen tot niet meer dan 10% van die maten en afmetingen;
  - 2. het bepaalde in het plan voor het bouwen van antennes, waarvan de bouwhoogte niet meer dan 25 m mag bedragen, alsmede vlaggenmasten en naar de aard daarmee gelijk te stellen andere bouwwerken met een bouwhoogte van niet meer dan 8 m;
- b. Een omgevingsvergunning als bedoeld onder a wordt uitsluitend verleend wanneer dit niet leidt tot onaanvaardbare aantasting van:
  - 1. het behoud, het herstel en/of de ontwikkeling van landschappelijke en/of natuurwaarden;
  - 2. mogelijk aanwezige ecologische waarden;
  - 3. het landschappelijk beeld, waarvoor de "landschappelijke inpassingsvisie N381, Drachten - Drentse Grens", vastgesteld op 10 februari 2010 richtinggevend is;
  - 4. de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden;
  - 5. de verkeersveiligheid.en tevens niet leidt tot een hogere geluidsbelasting op de gevels van geluidgevoelige functies dan de voorkeursgrenswaarde of een verkregen hogere grenswaarde..

# H o o f d s t u k 4

## O v e r g a n g s - e n s l o t r e g e l s

## **Artikel 16**

### **Overgangsregels**

#### **16.1 Overgangsbepalingen ten aanzien van bouwwerken**

- a. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van dit inpassingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot:
  - 1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
  - 2. na het tenietgaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen geschiedt binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.
- b. Gedeputeerde Staten kunnen eenmalig een omgevingsvergunning verlenen ten behoeve van het afwijken van het bepaalde in lid 14.1 sub a voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in lid 14.1 sub a met maximaal 10%.
- c. Het bepaalde in lid 14.1 sub a is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

#### **16.2 Overgangsbepalingen ten aanzien van het gebruik**

- a. Het gebruik van gronden en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van het inwerkingtreding van dit plan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.
- b. Het is verboden het met het inpassingsplan strijdige gebruik, bedoeld onder a, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.
- c. Indien het gebruik, bedoeld onder a, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.
- d. Het bepaalde onder a is niet van toepassing op:
  - 1. het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan;

2. het gebruik van de gronden ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van agrarisch - beperking ammoniakdepositie" voor agrarische bedrijfsactiviteiten waaruit een ammoniakdepositie groter dan 185 Kg NH<sub>3</sub> per jaar voortvloeit;
3. het gebruik van de gronden ter plaatse van de aanduiding "wonen" op het perceel Oude Willem 13 voor agrarische bedrijfsactiviteiten.

## **Artikel 17**

### **Slotbepaling**

Deze regels worden aangehaald als:

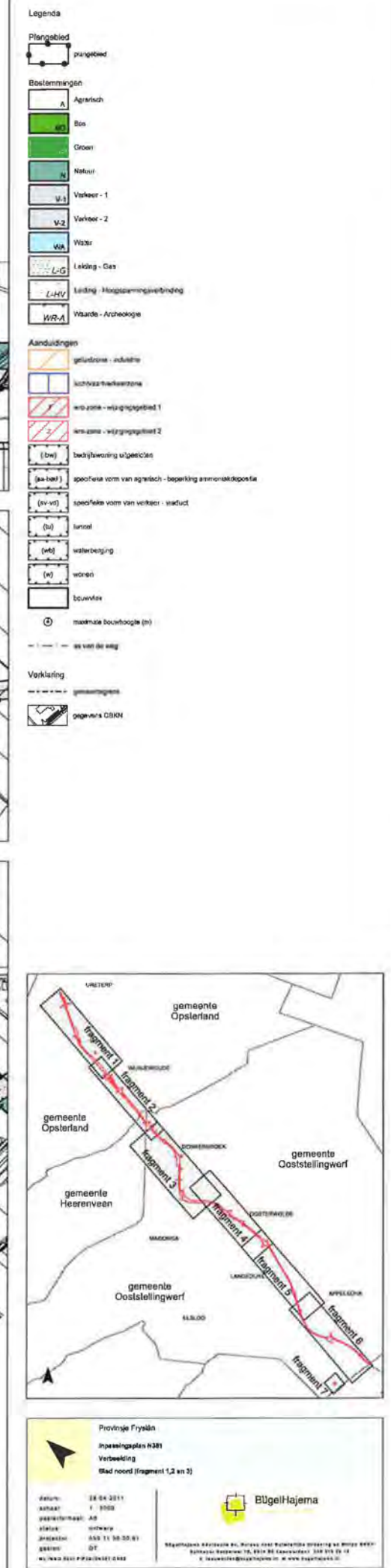
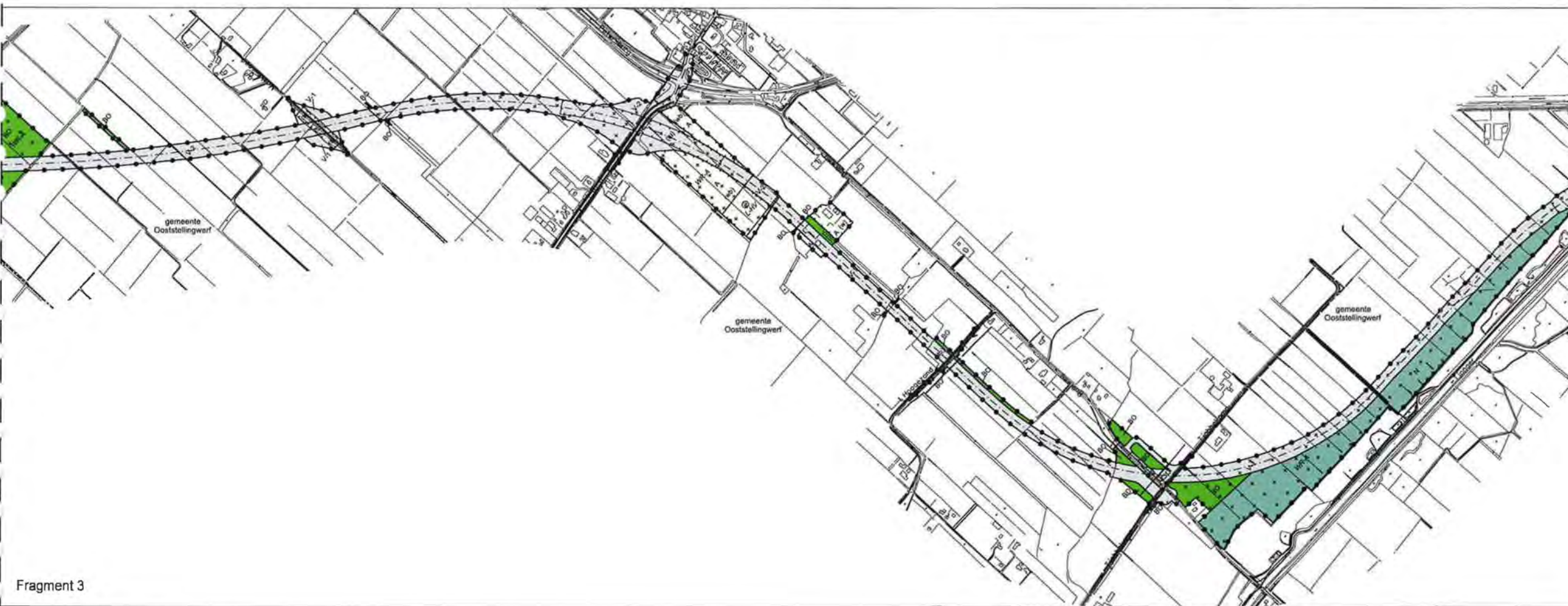
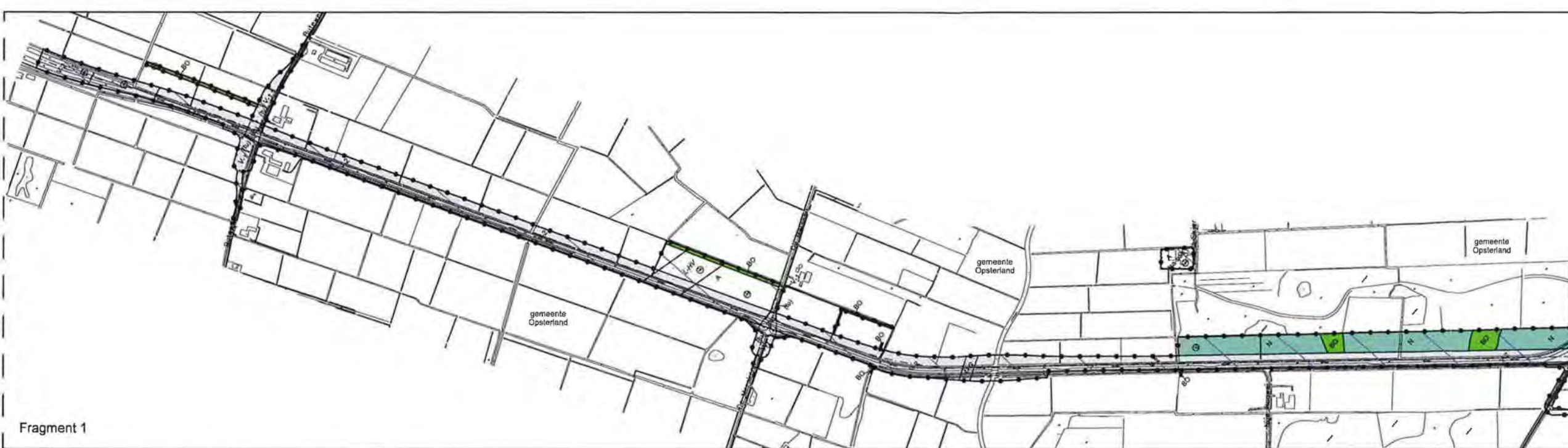
"Regels van het Provinciaal inpassingsplan N381 Drachten - Drentse grens".

Aldus vastgesteld in de Provinciale Statenvergadering van .....

De voorzitter,

De griffier,











## Colofon

Opdrachtgever  
Provinsje Fryslân

Bestemmingsplan  
BügelHajema Adviseurs b.v.

Projectnummer  
550.11.50.00.01



BügelHajema Adviseurs bv  
Bureau voor Ruimtelijke  
Ordening en Milieu: BNSP  
Balthasar Bekkerwei 76  
8914 BE Leeuwarden  
T 058-215 25 15  
F 058-215 91 98  
E [leeuwarden@bugelhajema.nl](mailto:leeuwarden@bugelhajema.nl)  
W [www.bugelhajema.nl](http://www.bugelhajema.nl)

Vestigingen te Assen,  
Leeuwarden en Amersfoort