

## Omgevingsvisie Weststellingwerf 2019

In dit document wordt de inhoud weergegeven van de **Nota Zienswijzen op de ontwerp Omgevingsvisie Weststellingwerf Concept** voor wat betreft de inzending van de zienswijze van de grondlegger van Herspoor. Allereerst **een begeleidend schrijven**; vervolgens **Reactie op het Ontwerp Omgevingsvisie Weststellingwerf**; daarna de **zienswijze van Herspoor: Duurzamer vervoer voor en door de burgers van Weststellingwerf**

**Van:** Berend Brummelman <berend.brummelman@gmail.com>

**Verzonden:** woensdag 20 juni 2018 23:45

**Aan:** Omgevingsvisie Weststellingwerf

**Onderwerp:** reactie op ontwerp omgevingsvisie Weststellingwerf

**Bijlagen:** Duurzamer vervoer voor en door de burgers van Weststellingwerf.docx; Reactie op het Ontwerp Omgevingsvisie Weststellingwerf juni2018.docx

Aan de gemeentelijke instantie van Weststellingwerf die de uitwerking van het Ontwerp Omgevingsvisie

verzorgt,

Hierbij mijn reactie op het Ontwerp Omgevingsvisie Weststellingwerf in de bijlage: 'Reactie op het

Ontwerp Omgevingsvisie Weststellingwerf juni 2018'. In dit document wordt verwezen naar een eerder door

mij ingezonden document: Duurzamer vervoer voor en door de burgers van Weststellingwerf'. Dit document

heb ik ook als bijlage nu weer meegestuurd.

Met vriendelijke groet.

Berend Brummelman



### Reactie op het Ontwerp Omgevingsvisie Weststellingwerf

#### Vermindering van het autogebruik

In het Ontwerp Omgevingsvisie Weststellingwerf wordt op p.41 gesteld dat er geen nieuwe wegen hoeven te worden aangelegd. Ook wordt met enige euforie gemeld dat de elektrische zelfrijdende auto in de nabije toekomst belangrijke vooruitgang betekent voor m.n. de oudere burger. Er wordt voorbijgegaan aan het feit dat de zelfrijdende auto nog meer verkeer zal aantrekken op de Nederlandse wegen. Gevolgen: nog meer verkeersinfarcten en nog meer aanleg van wegen en asfaltering van de groene ruimte. I.p.v. deze euforie voor de zelfrijdende auto zou ik willen zien dat er door de gemeente een beleid zou zijn tot vermindering van het autogebruik.

Ongeveer 20 jaar geleden was er een overheids campagne die propageerde dat afstanden van < 5km met de fiets dienden te worden afgelegd. Een dergelijke campagne zou in Weststellingwerf weer van stal kunnen worden gehaald. Afstanden die binnen de bebouwde kommen van Weststellingwerf worden gedaan, zouden, zoveel als mogelijk is, altijd met de fiets kunnen worden gedaan. Er zal in deze plattelandsgemeente een fietsbeleid kunnen worden geïnitieerd.

Ook het parkeerbeleid van de gemeente kan sturend zijn ter vermindering van het autogebruik.

#### Heropening van halte De Blesse

De gemeente Weststellingwerf zou i.s.m. met andere partijen (b.v. aanliggende gemeenten, provincies Friesland, Drenthe en Overijssel, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Prorail, NS e.d.) actie kunnen ondernemen tot heropening van halte De Blesse. Indien er tussen Zwolle en Leeuwarden, naast de Intercity en de stoptrein een haltetrein(-tram) zou komen te rijden, dan zouden er meerdere haltes bij kunnen komen. Haltes in Willemsoord (gesloten in 1935) en De Blesse/Peperga (gesloten 1941) zouden heropend kunnen worden.

Ook voor het toerisme in Weststellingwerf zouden haltes in De Blesse en Willemsoord een goede

uitvalsbasis kunnen zijn voor dagtoeristen (wandelaars en fietsers).

Dit plan is wat meer gedetailleerd weergegeven in een inzending voor de themabijeenkomst van september 2017 in Nijeholtpade, als bijlage nu toegevoegd: 'Duurzamer vervoer voor en door de burgers van Weststellingwerf'. In het Ontwerp Omgevingsvisie Weststellingwerf is hiervan niet iets terug te vinden.

### **Landbouw.**

Op p. 41 van het Ontwerp Omgevingsvisie Weststellingwerf staat vermeld: 'Op de buitenwegen zorgt vooral het steeds zwaarder wordende landbouwverkeer voor onveilige situaties.'

Op p.37 staat het volgende: 'Naar verwachting zal schaalvergroting noodzakelijk blijven voor een concurrerende sector. In de praktijk zal de gemiddelde bedrijfsgrootte nog toenemen en het aantal bedrijven afnemen.'

Inderdaad, door de alsmaar groter wordende bedrijven zullen landbouwwerktuigen groter worden. Het zou van moed getuigen indien de gemeente hier toch een keer paal en perk aan zou stellen. In het verkiezingsdebat in het gemeentehuis van LTO en Kleine Dorpen in maart 2018 werd aan de lijsttrekkers gevraagd door de gespreksleidster: 'Een veehouder wil het bestemmingsplan aan laten passen om uit te kunnen breiden naar 300 koeien. Mag hij een vergunning krijgen? Ja, was het antwoord van alle lijsttrekkers op die van Groen Links na. Toen de gespreksleidster het aantal koeien opvoerde naar 500 koeien was de reactie precies eender. Conclusie: met deze gemeenteraad staan bijna alle lichten op groen voor ongebreidelde groei van melkveebedrijven. Nadelen worden in het Ontwerp Omgevingsvisie Weststellingwerf niet genoemd, zoals de moeilijke instandhouding van familiebedrijven en de alsmaar voortschrijdende monocultuur van raaigrassen. Gunstig in dit ontwerp is nog wel dat een lans wordt gebroken voor natuurinclusieve veehouderij en de constatering dat er aandacht dient te zijn voor de oxidatie en inklinking van het veen, gepaard gaand met CO<sub>2</sub>-uitstoot. Oplossingen worden echter niet aangedragen.

De gemeente zal meer sturend dienen te zijn in het spanningsveld tussen landbouw en natuur: de biodiversiteit versterken en de achteruitgang van insectenpopulaties (o.a. bijen) en van weidevogels keren.

### **Zienswijze van Herspoor:**

#### **Duurzamer vervoer voor en door de burgers van Weststellingwerf**

Opgesteld begin september 2017 t.g.v. de themabijeenkomst in Nijeholtpade over de 'omgevingsvisie' van Weststellingwerf, met als motto 'wij maken het nog mooier' waarbij o.a. het onderwerp VERKEER aan de orde kwam

In het kader van de omgevingsvisie voor Weststellingwerf wordt een voorstel gedaan tot het realiseren van duurzamer vervoer.

Er zijn in den lande enkele organisaties die proberen het openbaar vervoer te stimuleren met als belangrijkste doelstellingen: tegengaan van verdere milieuvervuiling en het tegengaan van verdere verloedering van onze groene ruimte door al het asfalt dat de laatste decennia in Nederland is aangelegd. Een organisatie die zich met dit thema bezighoudt is Herspoor, waarvan de website nog in ontwikkeling is: <http://wiki.herspoor.nl>

Wat betreft het railvervoer zijn er enkele manieren om meer reizigers uit de auto/ in de trein te krijgen:

1. Aanleg van nieuwe spoorlijnen alleen dan wanneer dat gebeurt zonder grote aanslag op de groene ruimte.
2. In vergetelheid geraakte spoor-/tramlijnen weer tot leven brengen.
3. Meer stoptreinstations en haltes aan bestaande spoorlijnen bouwen.

**Ad 1.** Voor en door Weststellingwerf zijn nieuwe spoorlijnen niet aan de orde. Wel zou dit voor dit deel van Nederland gelden voor Drachten. Dit is voor heel Nederland mogelijk de grootste plaats die niet aan een spoorlijn ligt: Drachten (45.068 inwoners) in gemeente Smallerland (totaal 55.848 inwoners, CBS 2017). Er zijn echter ook plannen gemaakt waarbij een spoorlijn een groot deel van Weststellingwerf zou doorsnijden. In 1988 was het officiële plan van NS (nog niet opgesplitst in NS en Prorail) om de toekomstige Zuiderzee-spoorlijn in de buurt van Schoterzijl Friesland te laten binnenkomen en via Munnekeburen->Oldelamer->Nijelamer->Nijeholtwolde->Oldeholtwolde ten

zuiden van Heerenveen te laten aansluiten op de spoorlijn Zwolle-Leeuwarden. Pas in de jaren '90 werd deze planning gewijzigd in een tracé dat zo veel mogelijk langs de A7 zou lopen. In de politieke en publieke discussie die rond 2005 plaatsvond m.b.t. de Zuiderzeelijn, met een belangrijke lobby voor de magneetzweeftrein, is uiteindelijk door het kabinet Balkenende in 2007 besloten om, i.p.v. de Zuiderzeelijn vanaf Lelystad verder door te trekken via Heerenveen en Drachten naar Groningen, de Hanzelijn aan te leggen van Lelystad naar Zwolle, in december 2012 in gebruik genomen. Van recentere datum zijn er niet-officiële plannen om her en der in Nederland HSL-lijnen aan te leggen. Zo is er een plan om volgens een afwijkend tracé toch de Zuiderzeelijn als HSL-lijn tot uitvoering te brengen, waarvan het tracé door Weststellingwerf ongeveer de route heeft van het hierboven beschreven NS-plan uit 1988:

<https://infrastruct.wordpress.com/2013/08/03/tracezuiderzeelijn>

**. Weststellingwerf: blijf op uw hoede.**

**Ad 2.** Wat betreft spoor-/tramlijnen die in onbruik zijn geraakt is er één lijn die over Weststellingwerfs grondgebied liep, waarvan hoegenaamd niets meer is te zien, <http://digicollectie.tresoar.nl/object.php?object=34&toon=024>. Alleen in Noordwolde herinnert het voormalig tramwegstation aan deze lijn. Deze tramlijn liep van station Steenwijk naar Frederiksoord, hierbij de grens tussen Overijssel en Drenthe passerend. In Frederiksoord afbuigend in noordwestelijke richting naar Noordwolde, waarbij de grens met Friesland werd gepasseerd en de gemeente Weststellingwerf binnenkomend. In Noordwolde afbuigend in noordoostelijke richting naar Makkinga, waarbij vanuit de gemeente Weststellingwerf de gemeente Ooststellingwerf werd binnengereden. Bij Makkinga splitste de spoorlijn zich. Eén tak liep via Oosterwolde en Appelscha naar Smilde in Drenthe. De andere tak liep naar Gorredijk. Ook hier weer een splitsing: één naar Heerenveen en één naar Drachten. Het is niet reëel om te denken dat ooit deze tramlijn zou kunnen worden gerenoveerd.

**Ad 3.** Het moet worden gezegd: Prorail heeft de laatste jaren een flink aantal nieuwe stoptreinstations aangelegd. Wat betreft 'meer stoptreinstations en haltes' aan bestaande spoorlijnen kan wat Weststellingwerf betreft in herinnering worden geroepen dat er tussen Peperga en De Blesse een treinstation heeft bestaan: station Peperga (1868-1941):

<http://digicollectie.tresoar.nl/object.php?object=34&toon=024>

Te ijveren voor heropening van een station De Blesse lijkt bij voorbaat kansloos. Wel zouden verschillende belanghebbende partijen zich samen hard kunnen maken om op een traject als Zwolle-Leeuwarden, naast intercity's en stoptreinen, ook een dienstregeling voor een haltetrein in te stellen. Een haltetrein zou een soort tramfunctie kunnen vervullen. Gekeken zou moeten worden hoe een dienstregeling van een haltetrein in de dienstregeling van stoptreinen en intercity's valt in te passen. Tussen Zwolle en Meppel zal het huidige spoor al snel te druk worden vanwege gebruikmaking van de treinen naar Groningen over hetzelfde spoor als naar Leeuwarden. Aanleg van extra sporen zal mogelijk hier aan de orde zijn. Ook wat betreft het te gebruiken materieel: afstemming met bovenleiding en spoorbreedte van deze trams/haltetreinen zal onderwerp van planning zijn. Een haltetrein heeft eerder gereden op de 2 spoorlijnussen in Zoermeer. Hier is deze door NS uitgevoerde functie overgegaan in RandstadRail [https://nl.wikipedia.org/wiki/RandstadRail\\_3](https://nl.wikipedia.org/wiki/RandstadRail_3) : perrons en materieel zijn aangepast om ook aansluiting op het tramrailnetwerk van Den Haag te bewerkstelligen.

Hieronder potentiële halteplaatsen voor een haltetrein(-tram) tussen Zwolle en Leeuwarden, waarbij cursief gemarkeerd de bestaande stations en onderstreept de opgeheven stations/haltes: Zwolle Oost (kruising N35), Zwolle Helmhurst (bij conjunctie met de spoorlijn naar Emmen)(vroeger halte Herfte-Veldhoek 1903-1941), Vecht (bij kruising N340)(vroeger station Berkum 1867-1923), Nieuwleusen (bij kruising N758), De Lichtmis (bij kruising met N377)(vroeger station Dedemsvaart 1867-1938), Staphorst 1867-1935, Meppel Zuid, *Meppel* (bestaand station vanaf 1867), Meppel Noord, Nijeveen 1868-1938, Havelterberg, Steenwijk Kallenkote, *Steenwijk* (bestaand station vanaf 1868), De Witte Paarden, Willemsoord 1895-1935, De Blesse/ Peperga 1868-1941, *Wolvega* (bestaand station vanaf 1865), Oudeschoot 1868-1938), *Heerenveen IJstadion* (bestaande halte vanaf 1975, alleen bij de grotere schaatsevenementen in functie), Heerenveen De Greiden,

*Heerenveen* (bestaand station vanaf 1868), Heerenveen Noord (= kruisstation, indien de Zuiderzeespoorlijn zou worden doorgetrokken langs de autosnelweg, A50 en A7, van Lelystad naar Groningen), Vegelinsoord/ Haskerdijken (vroeger halte Stobbegat 1924-1938), *Akkrum* (bestaand station vanaf 1868), *Grouw-Irnsom* (bestaand station vanaf 1868), Roordahuizum/ Idaard 1868-1938, Wytgaard/ Wirdum 1868-1949, Leeuwarden-Wepsterhoeke, *Leeuwarden* Centraal 1863 (bestaand station).

Een enkele opmerking bij 2 potentiële haltes van deze opsomming:

**Staphorst** had ooit een station (1867-1935). Recente publicaties roepen op tot heropening. Het dorp zelf telt in 2017 10.438 en de hele gemeente 16.743 inwoners (bron CBS). Het zou op dit moment de belangrijkste plaats zijn waar een nieuwe halte (station) zou kunnen komen:

<https://www.destentor.nl/staphorst/ns-station-staphorst-op-z-n-vroegst-in-2024~acb42c87/>

**Werpsterhoek** is een nieuwbouwwijk aan de zuidkant van Leeuwarden aan de spoorlijn naar Heerenveen. Er staat amper al een woning. Toch is er met wegeaanleg al rekening gehouden met een nieuw station: <https://www.prorail.nl/projecten/leeuwarden-werpsterhoeke>

**Hierbij dan ook een oproep aan de gemeente Weststellingwerf om te trachten een halteplaats De Blesse** te bewerkstelligen door met andere belanghebbende partijen een haltetrein tussen Zwolle en Leeuwarden tot stand te brengen. Andere partijen zouden kunnen zijn: provincies Friesland, Drenthe en Overijssel, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Prorail, NS e.d.

**Samenvatting:**

1. Een oproep aan de burgers van Weststellingwerf: maak meer gebruik van de fiets en het openbaar vervoer i.p.v. de auto.
2. Oproep aan de gemeente Weststellingwerf: indien in de toekomst aan de orde, werk dan niet mee aan een spoorlijn (mogelijk HSL) door Weststellingwerf, maar probeer wel, i.s.m. andere partijen, een haltetrein te initiëren tussen Zwolle en Leeuwarden en daarbij heropening van een halte De Blesse