

Provincie Fryslân

Inpassingsplan De Centrale As

**Provincie Fryslân
Inpassingsplan De Centrale As**

07-98-08 / 08-04-10

PROVINCIE FRYSLAN 07-98-08 / 08-04-10
INPASSINGSPLAN DE CENTRALE AS

TOELICHTING

<u>INHOUDSOPGAVE</u>	<u>blz</u>
1. INLEIDING	1
1. 1. Het inpassingsplan De Centrale As	1
1. 2. De Centrale As, landschap en natuur	3
1. 3. Leeswijzer	5
2. PROJECTHISTORIE, WEGONTWERP EN TRACÉ	7
2. 1. Projecthistorie	7
2. 2. Wegontwerp	8
2. 3. Tracé	16
3. BEGRENZING PLANGEBIED	18
3. 1. Begrenzing plangebied De Centrale As	18
3. 2. Vigerende bestemmingsplannen	19
4. BELEID 20	
4. 1. Beleid infrastructuur	20
4. 2. Beleid verlegging Prinses Margrietkanaal	25
5. NUT EN NOODZAAK	26
5. 1. De Centrale As	26
5. 2. Prinses Margrietkanaal	36
6. PLANBESCHRIJVING	38
6. 1. Wegontwerp De Centrale As	38
6. 2. Kunstwerken	47
6. 3. Openbaar vervoervoorzieningen	48
6. 4. Verkooppunt motorbrandstoffen	51
6. 5. Projectbureau en wegensteunpunt	51
7. OMGEVINGS- EN MILIEUEFFECTEN	53
7. 1. Algemeen	53
7. 2. Waterparagraaf	53
7. 3. Geluidhinder	59
7. 4. Ecologie	60
7. 5. Visie op het landschap	69
7. 6. Archeologie	71
7. 7. Externe veiligheid	73
7. 8. Luchtkwaliteit	74
7. 9. Bodem	74
7. 10. Geluidzone industrielawaai	74
7. 11. Geluidzone spoorweglawaai	74
7. 12. Kabels en leidingen	75

8. TOELICHTING OP DE BESTEMMINGEN	77
8. 1. Algemeen	77
8. 2. Specifieke locaties	78
8. 3. Bestemmingen	79
8. 4. Algemene aanduidingsregels	91
8. 5. Algemene wijzigingsregels	92
9. UITVOERBAARHEID	93
9. 1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	93
9. 2. Economische uitvoerbaarheid	95
9. 3. Onteigening	97
9. 4. Evaluatie MER	97
10. OVERZICHT RAPPORTEN EN ONDERZOEKEN	99

BIJLAGEN

BIJLAGE 1: overzicht vigerende bestemmingsplannen

BIJLAGE 2: overzicht mitigerende maatregelen in De Centrale As

BIJLAGE 3: overzicht geluidbeperkende voorzieningen en woningen hogere waarden

BIJLAGE 4: bomencompensatie

BIJLAGE 5: overzicht landschapsmaatregelen

1. INLEIDING

1. 1. Het inpassingsplan De Centrale As

De Provincie Fryslân is voornemens De Centrale As Noordoost-Fryslân te realiseren. In verband daarmee hebben Provinciale Staten van Fryslân op 17 mei 2006 het tracé van De Centrale As, inclusief de rondwegen Hurdegaryp en Garyp en de oostelijke rondweg Dokkum (in het navolgende samen aangeduid als "De Centrale As"), vastgesteld. Het globale tracé is in figuur 1 opgenomen. Vervolgens is op 13 december 2006 door Provinciale Staten het Realisatiebesluit De Centrale As genomen. Ook op gemeentelijk niveau heeft besluitvorming plaatsgevonden (gemeenteraad van Dantumadiel op 20 februari 2007, gemeenteraad van Dongeradeel op 22 februari 2007, en de gemeenteraad van Tytsjerksteradiel ook op 22 februari 2007). Een dergelijk besluitvormingstraject heeft niet in de gemeenteraad van Smallingerland plaatsgevonden. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar paragraaf 9.2. Aan deze besluitvorming heeft uitgebreid onderzoek en een tracé-/m.e.r.-procedure ten grondslag gelegen, op basis waarvan het uiteindelijke tracé is vastgesteld en het realisatiebesluit is genomen.

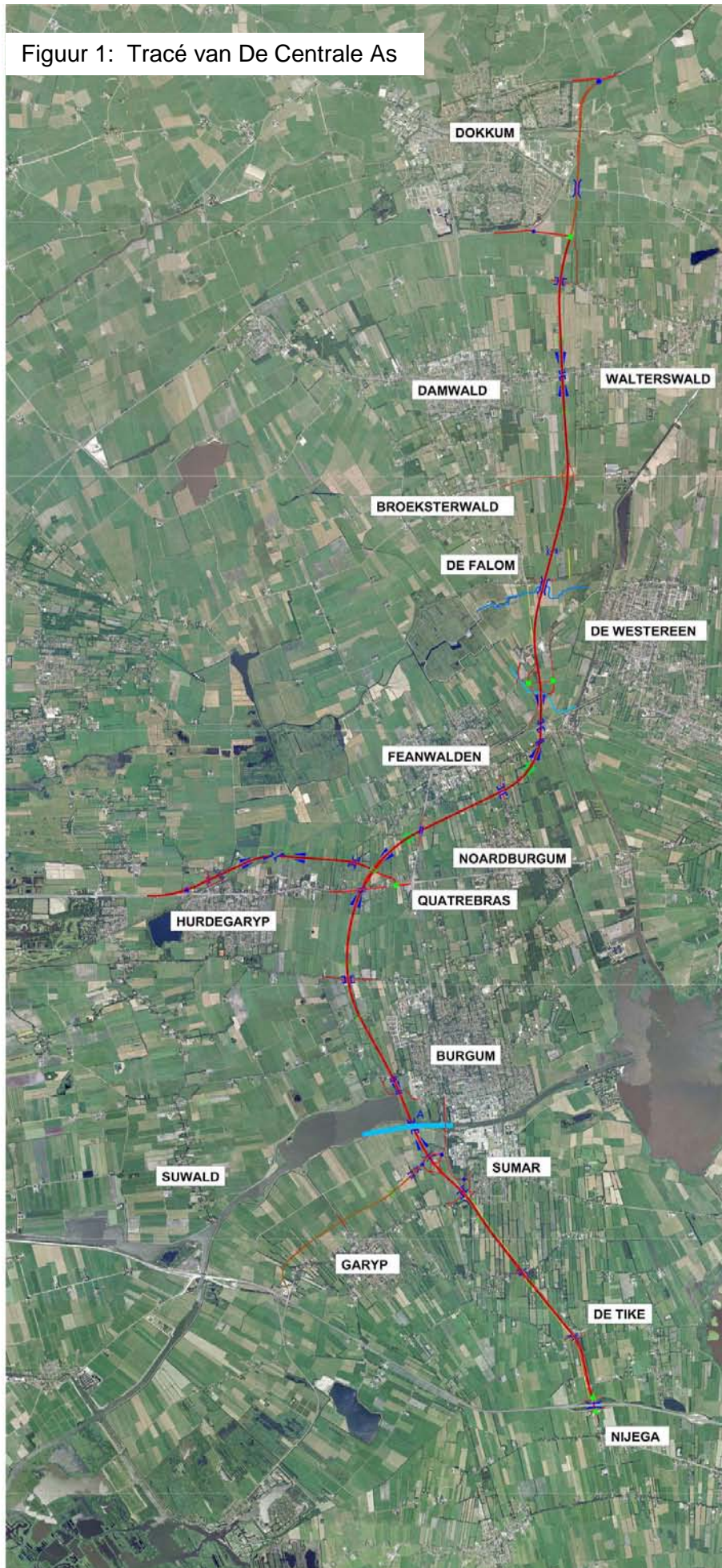
Om vervolgens tot de uitvoering van de weg over te kunnen gaan, is ervoor gekozen om een provinciaal inpassingsplan (hierna: inpassingsplan) op te stellen, waarmee de juridisch-planologische basis voor het gehele tracé van De Centrale As wordt gelegd. Dit instrument kan door de provincie worden toegepast, in het geval bij ruimtelijke ontwikkelingen sprake is van een provinciaal belang. De motivering voor de keuze voor een provinciaal inpassingsplan is als volgt. In het Streekplan Fryslân 2007 is als provinciaal belang aangegeven dat een betere ontsluiting en verbinding van Noordoost-Fryslân met het landelijke wegennet noodzakelijk is. Zowel verkeersveiligheids- en leefbaarheidsmotieven als ruimtelijke en sociaal-economische redenen, vormen belangrijke argumenten voor de opwaardering van het wegtraject Dokkum - Burgum - Nyegea tot een weg met een belangrijke stroomfunctie. Met de realisering van De Centrale As worden de volgende provinciale doelen het beste gediend:

- verbetering van de bereikbaarheid van Noordoost-Fryslân;
- verbetering van de verkeersveiligheid in Noordoost-Fryslân en op de N356 / N913;
- verbetering van de leefbaarheid;
- het leveren van een bijdrage aan de verbetering van de ruimtelijke en sociaal-economische structuur.

In het Streekplan Fryslân 2007 is voor een ruime begrenzing van het Nationaal Landschap Noardlike Fryske Wâlden gekozen. Een deel van De Centrale As is binnen deze begrenzing geprojecteerd.

Bovenlokale belangen van bescherming en ontwikkeling van landschap en natuur stellen in dit gebied belangrijke randvoorwaarden aan de landschappelijke inpassing en aankleding van de weg.

Figuur 1: Tracé van De Centrale As



In nauwe samenwerking met de gemeenten is in het landschapsplan ¹⁾ uitwerking gegeven aan een zorgvuldige landschappelijke inpassing van de weg en de compensatie en mitigatie van natuur- en landschapswaarden.

Op basis van het hiervoor aangegeven provinciaal belang vinden Provinciale Staten de keuze voor een provinciaal inpassingsplan gerechtvaardigd. De Centrale As betreft een bovenlokaal wegenproject, dient een aantal bovenlokale belangen en is gelegen in meerdere gemeenten. Het inzetten van het inpassingsplan voor dit evidente provinciaal belang past nadrukkelijk in het aan de nieuwe Wro ten grondslag liggende principe 'bevoegdheid volgt verantwoordelijkheid'.

Ook voor belanghebbende burgers en organisaties biedt de keuze voor een inpassingsplan optimale duidelijkheid in de zin van herkenbaarheid van het project en de voor de planologische procedure verantwoordelijke en aanspreekbare bestuurslaag.

Voor een verdere uitleg van de juridische procedure van een inpassingsplan wordt verwezen naar hoofdstuk 9.1.

1. 2. De Centrale As, landschap en natuur

Het project De Centrale As betekent dat de provincie en de vier gemeenten voor grote opgaven staan. Niet alleen de opgave om de weg aan te leggen, maar ook om de weg in alle opzichten zo goed mogelijk aan te leggen. Een speciale opgave daarbij is om de negatieve effecten op de natuur zoveel mogelijk te voorkomen. Zo nodig zullen deze effecten worden gemitigeerd en gecompenseerd. In dat verband is een breed pakket aan mitigerende en compenserende maatregelen ontwikkeld. Zo worden diverse voorzieningen getroffen waardoor dieren zich op veilige wijze binnen het plangebied kunnen blijven verplaatsen, zoals faunapassages en duikers.

Een andere speciale opgave daarbij is een verantwoorde inpassing van de weg in het landschap. Daartoe is een landschapsplan ontwikkeld. In dit landschapsplan is een breed pakket aan maatregelen en wensen ontwikkeld. De vanwege de geldende beleidskaders noodzakelijke maatregelen ter inpassing van De Centrale As in het landschap hebben een vertaling gekregen in het inpassingsplan. In het landschapsplan wordt niet alleen beschreven op welke wijze De Centrale As op verantwoorde wijze in het landschap kan worden ingepast. Ook wordt aangegeven op welke wijze de landschappelijke waarden van het omliggende landschap ook los van de inpassing van De Centrale As in het landschap kunnen worden versterkt. In dat verband zijn in het landschapsplan bestuurlijke wensen en aandachtspunten benoemd. Deze zaken worden in het kader van onder andere de gebiedsontwikkeling verder uitgewerkt.

¹⁾ Landschapsplan De Centrale As, Provincie Fryslân, 2010.

Duurzaamheid

In het kader van het project De Centrale As is duurzaamheid een belangrijk item. In conceptuele zin is De Centrale As ontstaan vanuit de benadering dat een wegennet alleen dan op een duurzame (veilige) wijze kan functioneren wanneer het op een gebalanceerde manier is opgebouwd uit een stelsel van:

- stroomweg;
- toeleidende gebiedsontsluitende wegen; en
- daar weer op aantakende erftoegangswegen.

De Centrale As is vanuit die visie op de ontsluitingsstructuur van Noord-oost-Fryslân tot ontwikkeling gebracht. Dat betekent dat niet alleen wordt geïnvesteerd in De Centrale As als zodanig, maar dat bijvoorbeeld ook daarmee samenhangende vormgevingsaanpassingen op andere wegen (N361, Trekweg) worden gedaan: de N361 wordt afgewaardeerd en de Trekweg is afgewaardeerd.

Ook de integrale landinrichting in de gebieden rondom De Centrale As (de zogenoemde gebiedsontwikkeling) geeft een invulling aan de duurzame benadering: o.a. landbouw, recreatie, natuur, landschap en De Centrale As worden samenhangend benaderd (zie ook hierna onder de kop '*Gebiedsontwikkeling*'). Verder wordt gewerkt aan de ontwikkeling van allerlei vervolgbeleid: het sociaal-economisch masterplan is daarvan een voorbeeld. Dit plan is een gezamenlijk initiatief van diverse gemeenten in Noordoost-Fryslân met als doel om een socio-economische impuls aan het gebied te geven.

Daarnaast wordt in het kader van de aanleg van De Centrale As onderzoek verricht naar duurzame oplossingen op het gebied van klimaat en energie en bouwprocessen en -materialen. Uitvoerende partijen kunnen zich bij contracteringstrajecten in die zin kwalificeren / onderscheiden.

Gebiedsontwikkeling

De betrokken overheden spannen zich er voor in om een groot gebied rondom De Centrale As een brede kwaliteitsimpuls te geven. Het gaat hier in totaal om een gebied van bijna 7.000 hectare. Deze brede kwaliteitsimpuls heeft betrekking op de thema's landbouw, natuur, landschap, cultuurhistorie, waterhuishouding en recreatie. Om dit te bereiken is op basis van de Wet op de Inrichting van het Landelijke Gebied (WILG) parallel aan het inpassingsplan voor De Centrale As een integrale landinrichting gestart (gebiedsontwikkeling genoemd). Er is een gebiedsontwikkelingscommissie ingesteld om aan dit landinrichtingsinstrument vorm en inhoud te geven. De commissie zal per deelgebied een inrichtingsplan opstellen, waarin alle doelen voor het gebied worden opgenomen, zoals aan te leggen fiets-, wandel- en ruiterspaden, waterhuishoudkundige maatregelen, verbeteringen van de landbouwstructuur en maatregelen ter versterking van het landschap. Het inrichtingsplan vormt een belangrijk uitgangspunt voor de wettelijke herverkaveling. Het ruimtelijk kader voor de gebiedsontwikkeling is het Streekplan Fryslân 2007.

De Centrale As en andere ruimtelijke ontwikkelingen

Daarnaast worden er voor diverse gebieden, zoals het gebied ten oosten van Dokkum, het gebied tussen Feanwâlden en De Westereen, het gebied rond Quatrebras en gebieden bij Burgum, aparte gebiedsvisies / structuurplannen / bestemmingsplannen gemaakt. Deze ruimtelijke ontwikkelingen en de gebiedsontwikkeling maken geen deel uit van het inpassingsplan voor De Centrale As. Hiervoor zullen afzonderlijke planologische procedures worden doorlopen. Overigens is in het kader van het MER, mede op basis van het advies van de Commissie m.e.r., wel onderzoek gedaan naar de kansen voor ruimtelijke ontwikkelingen. Dit is één van de criteria geweest waarop de effecten in het MER zijn beoordeeld. De alternatieven bleken wat dit betreft niet wezenlijk onderscheidend te zijn.

Herinrichting bebouwde kommen

Ook zal in een apart traject, afgestemd op het moment van de aanleg van de verschillende trajectdelen van De Centrale As (noord, midden en zuid), uitwerking worden gegeven aan de herinrichting van de bebouwde kommen die na de aanleg niet meer door een doorgaande hoofdverbinding worden doorsneden. Het voornemen om tot herinrichting over te gaan is bestuurlijk bekrachtigd in een overeenkomst van 5 maart 2007 tussen de provincie en de betrokken gemeenten. Met een herinrichting worden omstandigheden gecreëerd om de verkeersveiligheid en de leefomgeving ter plaatse te verbeteren.

Relatie met vervolgpcedures

Uit het voorgaande blijkt dat aan het project De Centrale As diverse andere vervolgprojecten zijn gerelateerd. Het betreft projecten die óf niet van provinciaal belang zijn, óf die geen direct verband met De Centrale As hebben, óf die nog een nadere uitwerking of onderzoek vragen. Deze gevallen worden niet in het inpassingsplan meegenomen, maar zullen worden geregeld in het kader van aparte gemeentelijke en/of provinciale planologische procedures. Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat deze lijn ook van toepassing is op de mogelijke ontwikkelingen in het stationsgebied van Hurdegaryp (zie paragraaf 8.2. voor een nadere toelichting).

1. 3. Leeswijzer

Het tracé van De Centrale As wordt in één inpassingsplan geregeld. Het inpassingsplan bestaat uit een toelichting, regels en een digitale verbeelding (hierna: plankaart). In de toelichting wordt in een 10-tal hoofdstukken de planologische motivering voor het project De Centrale As gegeven. De opbouw van de toelichting is als volgt.

Aan het project De Centrale As ligt een zorgvuldige voorbereiding ten grondslag. In hoofdstuk 2 (Projecthistorie, wegontwerp en tracé) wordt een beschrijving van deze voorbereiding gegeven, waarbij in chronologische volgorde de projecthistorie met de daarbijhorende formele, bestuurlijke besluiten en keuzes worden uiteengezet. Dit proces heeft uiteindelijk geleid tot het wegontwerp voor De Centrale As. Een korte beschrijving van zowel het wegontwerp als het tracé is ook in dit hoofdstuk opgenomen.

Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 (Begrenzing plangebied) een toelichting gegeven op de wijze waarop de plangrens van het inpassingsplan is bepaald. Het hoofdstuk wordt afgesloten met een overzicht van de vigerende bestemmingsplannen die geheel of gedeeltelijk door het vaststellen van het inpassingsplan worden herzien.

Met de aanleg van De Centrale As is in verschillende beleidsstukken van het rijk, de provincie en de gemeenten rekening gehouden. In hoofdstuk 4 (Beleid) wordt aan de hand van verschillende beleidsdocumenten een planologische motivatie voor de aanleg van De Centrale As gegeven.

In hoofdstuk 5 (Nut en noodzaak) wordt op basis van onder andere cijfermatige gegevens met betrekking tot onder andere leefbaarheid, bereikbaarheid, verkeersveiligheid, het nut en de noodzaak van de aanleg van De Centrale As onderbouwd.

Vervolgens worden in hoofdstuk 6 (Planbeschrijving) de uitgangspunten voor De Centrale As verwoord. Hierbij wordt een uitgebreide beschrijving van het wegontwerp gegeven. Daarbij komen achtereenvolgens de kunstwerken, de structuur van het openbaar vervoer, de locaties van de verkooppunten van motorbrandstof, de locatie van het projectbureau De Centrale As en het wegensteunpunt aan de orde.

Er zijn verschillende onderzoeken verricht naar de te verwachten omgevings- en milieu-effecten van de aanleg van De Centrale As. De resultaten daarvan zijn in verschillende documenten verwoord en worden gelijk met dit inpassingsplan ter inzage gelegd. In hoofdstuk 7 (Omgevings- en milieueffecten) wordt beschreven welke onderzoeken aan het project ten grondslag liggen, wat de te verwachten omgevings- en milieueffecten zijn en welke maatregelen worden genomen om deze effecten te voorkomen, te verzachten of te compenseren.

In voorgaande hoofdstukken zijn de relevante beleidskaders, de ruimtelijke en functionele uitgangspunten en de omgevings- en milieueffecten verwoord. In hoofdstuk 8 (Toelichting op de bestemmingen) wordt onderbouwd hoe deze uitgangspunten hun juridische vertaling in het inpassingsplan hebben gekregen en wordt de inhoud van de bestemmingen (gebruiks- en bouwregels, ontheffingen) toegelicht.

In hoofdstuk 9 (Uitvoerbaarheid) volgt een beschrijving van de maatschappelijke en de economische uitvoerbaarheid van het inpassingsplan. Ook wordt in dit hoofdstuk beschreven op welke wijze het evaluatieprogramma van het m.e.r. wordt vormgegeven.

Tot slot volgt in hoofdstuk 10 (Overzicht rapporten en onderzoeken) een overzicht van de verschillende onderzoeksrapporten die ten grondslag aan het inpassingsplan hebben gelegen.

2. PROJECTHISTORIE, WEGONTWERP EN TRACÉ

2. 1. Projecthistorie

In verband met de te realiseren Centrale As heeft de Provincie Fryslân ten behoeve van de tracévaststelling de procedure voor de milieueffectrapportage doorlopen. Gedeputeerde Staten van Fryslân zijn de initiatiefnemers van het project, Provinciale Staten het bevoegd gezag. Op basis van de Richtlijnen voor de tracé / m.e.r.-studie ²⁾ is het milieueffectrapport De Centrale As ³⁾ opgesteld. In het milieueffectrapport (MER) zijn de effecten van diverse alternatieven en varianten beschreven. In het najaar van 2005 heeft het MER, samen met een voorstel van het College van Gedeputeerde Staten van Fryslân voor een voorkeurstracé ⁴⁾, ter inzage gelegen. Het voorstel voor het voorkeurstracé was tot stand gekomen op basis van het MER en samengesteld uit alternatief 2 (deels het hoog en deels het laag inrichtingsniveau) en de varianten X.4, X.5 en X.8.

De naar aanleiding van het MER en het voorstel van Gedeputeerde Staten ontvangen inspraakreacties en de op basis van het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage opgestelde Aanvulling op het MER ⁵⁾, hebben er toe geleid dat op lokaal niveau diverse wijzigingen in het voorgestelde voorkeurstracé zijn doorgevoerd. In de Nota inspraakreacties en commentaar ⁶⁾ zijn deze wijzigingen toegelicht. Ook is in de Nota inspraakreacties en commentaar toegelicht welke uit de inspraak naar voren gekomen voorstellen voor wijzigingen niet zijn overgenomen. Tot slot zijn in deze nota alle ontvangen inspraakreacties van commentaar voorzien.

Op 17 mei 2006 hebben Provinciale Staten van Fryslân het tracé van De Centrale As vastgesteld. Daarbij zijn de wijzigingen zoals verwoord in de Nota inspraakreacties en commentaar overgenomen. Bij de tracévaststelling is uitgegaan van een gefaseerde uitvoering. In de eerste fase deels autoweg 2x1, deels autoweg 2x2; deels gelijkvloers, deels ongelijkvloers. In de tweede fase (het eindbeeld) een verdere uitbouw tot een volledig 2x2-baansweg met volledig ongelijkvloerse aansluitingen (met uitzondering van de rondwegen Dokkum en Garyp die ook in het eindbeeld autoweg 2x1 zijn). Beide uitvoeringsvarianten (enkelbaans en dubbelbaans) zijn in het MER onderzocht.

²⁾ Richtlijnen MER/Tracéstudie Centrale As Noordoost-Fryslân. Provinciale Staten Fryslân, februari 2003.

³⁾ De Centrale As; Milieu Effect Rapportage en Tracébeschrijvingen. Provincie Fryslân, juni 2005.

⁴⁾ Vooruit met het voorkeurstracé; Tracé/m.e.r.-studie De Centrale As; Voorkeursalternatief. Provincie Fryslân, Gemeenten Dantumadeel, Dongeradeel en Tytsjerksteradiel, juli 2005.

⁵⁾ Aanvulling MER; Aanvulling op het Milieueffectrapport N356 De Centrale As. Provincie Fryslân, januari 2006.

⁶⁾ Vooruit dankzij betrokkenheid; Tracé/m.e.r.-studie De Centrale As; Reactienota. Vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 14 maart 2006.

Mede op basis van de adviezen van de gemeenteraden is vervolgens onderzocht of het mogelijk is De Centrale As in één keer verdubbeld aan te leggen. Omdat diende te worden uitgegaan van een taakstellend budget, zijn ook mogelijkheden om te komen tot versoeringen in het onderzoek betrokken. Gelijktijdig met dit onderzoek is een inpassingsvisie opgesteld ⁷⁾ en heeft een ecologische toetsing plaatsgevonden ⁸⁾.

Op 13 december 2006 hebben Provinciale Staten het realisatiebesluit De Centrale As genomen. Met dit besluit zijn aan het ontwerp van De Centrale As diverse uit de inpassingsvisie / ecologische toetsing voortvloeiende mitigerende en compenserende maatregelen toegevoegd. Ook houdt het realisatiebesluit in dat het trajectdeel van de N356 vanaf de zuidelijke rotonde Dokkum tot de N31 / Nyegeasterhoeke en de rondweg Hurdegaryp in één keer als een dubbelbaans autoweg worden uitgevoerd. De oostelijke rondweg Dokkum en de rondweg Garyp worden als enkelbaans autoweg uitgevoerd met een middenmarkering met een dubbele streep en een zogenaamde groene vulling (juridische scheiding van rijstroken).

De voorstellen uit de inpassingsvisie en de ecologische toetsing zijn ten behoeve van het inpassingsplan verder in detail uitgewerkt in het "Landschapsplan De Centrale As" ⁹⁾ en het rapport "Mitigatie en Compensatie voor De Centrale As" ¹⁰⁾. Op basis van deze nadere detaillering, ten behoeve waarvan aanvullend ecologisch onderzoek is verricht, is op onderdelen afgeweken van de voorstellen uit de inpassingsvisie. De onderdelen ecologie en landschap worden in paragraaf 7.4. en 7.5. nader besproken.

2. 2. Wegontwerp

2.2.1. Wijzigingen ten opzichte van realisatiebesluit-ontwerp

Op 13 december 2006 is door Provinciale Staten het realisatiebesluit genomen, waarbij het wegontwerp voor De Centrale As is vastgesteld. Bij de nadere detaillering van dit wegontwerp is een aantal wijzigingen doorgevoerd. Deze wijzigingen, die binnen de bandbreedte van het milieueffectrapport vallen, maken integraal deel uit van het definitieve wegontwerp en daarmee van dit inpassingsplan. Het gaat daarbij om:

- een as-verschuiving van maximaal 20,00 meter van het trajectdeel Sumar-Joute van der Meerweg in oostelijke richting;
- een as-verschuiving van maximaal 20,00 meter van het trajectdeel Polderdyk / Susterwei tot aan de N31 in westelijke richting.

⁷⁾ De Singeldyk van Lauwersseewei naar de Wâldwei; Inpassingsvisie. Noordpeil Landschap & Stedenbouw, Altenburg & Wymenga Ecologisch Onderzoek en DHV, december 2006.

⁸⁾ Ecologische toetsing van het tracé van De Centrale As. Altenburg&Wymenga Ecologisch Onderzoek, 2006.

⁹⁾ Landschapsplan De Centrale As. Provincie Fryslân, 2010.

¹⁰⁾ Mitigatie en Compensatie voor De Centrale As. Altenburg & Wymenga Ecologisch onderzoek, 2010.

Bij het realisatiebesluit is vastgelegd dat voor de aansluitingen van Feanwâlden en De Westereen op het half klaverblad De Centrale As nader onderzoek nodig is om het wegontwerp definitief te maken. Deze uitwerking heeft plaatsgevonden en heeft tot een gewijzigde uitvoeringsvorm geleid. Het half klaverblad is ten opzichte van het realisatiebesluit-ontwerp iets naar het noorden verschoven. De oostelijke lus van het half klaverblad is "omgeklapt" en de op- en afritten en de aansluitende onderliggende wegenstructuur zijn anders vormgegeven. In de rapportage "Aansluiting De Centrale As - Feanwâlden / De Westereen"¹¹⁾ wordt een nadere toelichting gegeven op de reden van deze wijzigingen en de effecten ten opzichte van het milieueffectrapport. Het gewijzigd ontwerp van de aansluiting De Centrale As - Feanwâlden / De Westereen leidt op geen van de onderzochte aspecten tot nadeliger effecten dan die welke zijn beschreven in het milieueffectrapport. De te verwachten effecten van de desbetreffende wijzigingen blijven daarmee binnen de bandbreedte van het milieueffectrapport.

2.2.2. Wijzigingen ten opzichte van voorontwerp inpassingsplan

Daarnaast is naar aanleiding van de ontvangen inspraakreacties en adviezen (waaronder het advies van het College van Rijksadviseurs) een aantal wijzigingen in het wegontwerp doorgevoerd ten opzichte van het ontwerp zoals opgenomen in het voorontwerp inpassingsplan. Deze wijzigingen zijn vertaald in het landschapsplan (en daarmee zorgvuldig landschappelijk ingepast) en betrokken bij alle andere onderzoeken die in het kader van dit inpassingsplan zijn verricht. Het gaat om de volgende wijzigingen:

- Súd Ie;
- aansluiting Dwarsloane;
- Zevenhuisterweg / Westersingel;
- fietsbrug Heidstreek;
- Rijksstraatweg (kruising De Centrale As / N355);
- fietsonderdoorgang / fietsstructuur Slachtedijk;
- fietspad Polderdyk - N31 langs parallelweg;
- aquaduct en kanaalverlegging Prinses Margrietkanaal.

Súd Ie

De duikerbrug in de rondweg Dokkum wordt opgehoogd en er wordt een brug gerealiseerd in de parallelweg. De rotonde Dokkum Noord komt daardoor iets hoger te liggen. Deze wijziging is doorgevoerd vanwege het bevaarbaar maken van de Súd Ie voor de recreatievaart. Deze wijziging heeft geen negatieve effecten op de omgeving tot gevolg. De effecten van de brug zijn niet of nauwelijks waarneembaar in het landschap.

Aansluiting Dwarsloane

In plaats van een gelijkvloerse aansluiting Dwarsloane (turbo-rotonde) wordt een ongelijkvloerse aansluiting (een zogenaamde Haarlemmermeeroplossing) gerealiseerd.

¹¹⁾ Aansluiting De Centrale As - Feanwâlden / De Westereen. Provincie Fryslân, 2010.

Tussen de rotonde Dokkum Zuid en de aansluiting N31 / Nyegeasterhoeke wordt De Centrale As aangelegd als een dubbelbaans autoweg. Vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen is het uitgangspunt daarbij een eenduidige weginrichting.

Bij het realisatiebesluit van Provinciale Staten van 13 december 2006 is vanuit kostenoverwegingen gekozen voor een gelijkvloerse aansluiting Dwarsloane met een fietsonderdoorgang. In verband met extra financieringsmogelijkheden, wordt nu voorzien in een ongelijkvloerse aansluiting. Een ongelijkvloerse aansluiting leidt tot een groter ruimtebeslag dan een gelijkvloerse aansluiting en de op- en afritten komen wat dichterbij woningen te liggen. Wel past de ongelijkvloerse aansluiting binnen de huidige landschappelijke structuren. De Johannes Durksloane moet over een gedeelte worden omgelegd richting de Dwarsloane. De Dwarsloane wordt voor het autoverkeer enigszins verdiept aangelegd ter plaatse van de kruising met De Centrale As. Het fietsverkeer kruist De Centrale As onderlangs op maaiveldniveau, gescheiden van het autoverkeer. De Centrale As wordt ter plaatse van het viaduct ongeveer 4,00 meter hoog. De op- en afritten sluiten op de Dwarsloane aan beide kanten van De Centrale As aan met een rotonde. Vanuit de omgeving wordt de ongelijkvloerse aansluiting door de aan weerszijden gelegen en nieuw aan te leggen (elzen)singels grotendeels aan het zicht onttrokken. De effecten van deze wijziging op de omgeving zijn per saldo neutraal.

Zevenhuisterweg / Westersingel

Overeenkomstig de wens van diverse insprekers ter plaatse, wordt afgezien van de verlegging van de Zevenhuisterweg in oostelijke richting in combinatie met een viaduct over De Centrale As. Er is gekozen voor de aanleg van een onderdoorgang voor alle verkeer met een fietsstrook gescheiden van het autoverkeer, gelegen direct ten westen van het huidige tracé van de Zevenhuisterweg. Het resterende gedeelte van de bestaande Zevenhuisterweg aan de noord- en zuidkant van De Centrale As wordt gebruikt als ontsluiting voor de aanliggende woningen. Het voordeel hiervan is dat dit past in de bestaande ruimtelijke en landschappelijke structuur. Ook is een belangrijk argument voor deze oplossing dat de directe relatie wordt behouden tussen de dorpsbebouwing van Noardburgum met de bebouwing van De Swette / Kûkherne en met Feanwâlden via de Feintenslaan. In het kader van de gebiedsontwikkeling wordt onderzocht of ter plaatse van de Westersingel (die wordt doorsneden door De Centrale As) een brug voor fietsers / voetgangers over De Centrale As tot de mogelijkheden behoort. Per saldo zijn de effecten van deze wijziging positief. De ruimtelijke en landschappelijke structuur zijn doorslaggevend geweest bij de keuze voor deze wijziging.

Fietsbrug Heidstreek

Daar waar De Centrale As de Heidstreek doorsnijdt, wordt een fiets-/voetgangersbrug gerealiseerd, dit in combinatie met een te realiseren vleermuisvoorziening. In het kader van de gebiedsontwikkeling wordt nader onderzocht waar de verbinding met Noardburgum via de Heidstreek met De Zwette zal worden gesitueerd.

Deze wijziging heeft positieve effecten voor fietsers en voetgangers.

Rijksstraatweg (kruising De Centrale As / N355)

Mede op basis van het advies van het College van Rijksadviseurs is vanuit landschappelijke overwegingen het ontwerp van de kruising De Centrale As / Rijksstraatweg (N355) heroverwogen. In het voorontwerp-inpassingsplan was uitgegaan van een verlegging van de N355 in zuidelijke richting, waarbij ter plaatse van de kruising met De Centrale As was voorzien in een onderdoorgang. Dit ontwerp is gewijzigd. Er is nu gekozen voor het niet verleggen van het tracé van de N355 (dus het gestrekt houden van de N355) en voor de aanleg van een viaduct in plaats van een onderdoorgang. Met dit ontwerp zijn de effecten op het landschap minder negatief.

De keuze voor een viaduct in plaats van een onderdoorgang komt voort uit het feit dat De Centrale As ter plaatse van de kruising met de N355 lager ligt dan het maaiveld. Als zou worden gekozen voor een onderdoorgang, dan zou door de lagere ligging van De Centrale As, de onderdoorgang extra verdiept en daardoor langer worden. Dit zou negatieve gevolgen hebben voor de aansluiting Langedijk en de ontsluiting van de woningen aan de Rijksstraatweg zou daardoor worden bemoeilijkt. Met de keuze voor een viaduct worden deze problemen opgelost. Doordat De Centrale As ter plaatse lager ligt dan het maaiveld, kan worden volstaan met een relatief laag viaduct.

Per saldo zijn de effecten van het handhaven van de huidige structuur van de Rijksstraatweg ter plaatse van de kruising met De Centrale As in combinatie met een viaduct, minder negatief dan bij de keuze voor een verlegging in combinatie met een onderdoorgang. De ruimtelijke en landschappelijke structuur zijn doorslaggevend geweest bij de keuze voor deze wijziging.

Fietsonderdoorgang / fietsstructuur Slachtedijk

Vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen is het gewenst dat de gelijkvloerse spoorwegovergang Slachtedijk ongelijkvloers wordt. In verband hiermee is de fietsonderdoorgang Slachtedijk (en de aansluitende fietsstructuur), overeenkomstig de wens van de bewoners in de directe nabijheid, in westelijke richting verplaatst. Het in westelijke richting opschuiven van deze fietsonderdoorgang is de eerste stap om mogelijk te komen tot een ongelijkvloerse kruising. In de studie naar de opwaardering van de spoorlijn Leeuwarden - Groningen zal worden onderzocht of, in combinatie met het opwaarderen van het stationsgebied Hurdegaryp, deze kruising ongelijkvloers kan worden gemaakt.

De te verwachten effecten van deze ontwerpwijzigingen zijn neutraal.

Fietspad Polderdyk - N31 langs parallelweg

Vanwege het feit dat het hier gaat om een fietssnelweg, is er voor gekozen de fietsroute Polderdyk - N31 als een vrijliggend fietspad langs de parallelweg aan te leggen. Dit leidt tot positieve effecten voor de veiligheid van fietsers.

Aquaduct en kanaalverlegging Prinses Margrietkanaal

Zowel het aquaduct als de kanaalverlegging zijn iets in noordelijke richting verschoven (zie paragraaf 5.2.).

2.2.3. Wijzigingen ten opzichte van ontwerp-inpassingsplan

Aangekondigde wijzigingen

Zoals is aangekondigd in het ontwerp inpassingsplan, is nader onderzocht of de aansluiting De Centrale As - Feanwâlden / De Westereen en het knooppunt Sumar kunnen worden geoptimaliseerd. Dit heeft geleid tot de volgende wijzigingen.

Aansluiting De Centrale As - Feanwâlden / De Westereen

De ontsluitingsweg van Feanwâlden op De Centrale As, gelegen aan de westzijde van De Centrale As, is in westelijke richting verschoven. Door deze verschuiving ontstaat er extra ruimte om te komen tot een robuuste ontwikkeling van de ecologische verbindingszone Kûkherster Feart - Houtwiel aan de oostkant van de Goddeloaze Singel. Daarnaast heeft deze verschuiving tot gevolg dat de faunapassage, die ter plaatse van de aansluiting is voorzien, korter wordt. Door de kortere te overbruggen afstand gaat de faunapassage in ecologisch opzicht beter functioneren. Om de ecologische verbindingszone te kunnen realiseren, wordt ook in de ontsluitingsweg van Feanwâlden ter plaatse van de kruising Goddeloaze Singel - Oastein een aparte faunapassage gerealiseerd. Naast de ecologische meerwaarde is de gewijzigde ligging van de ontsluitingsweg van Feanwâlden op De Centrale As ook landschappelijk gunstiger, vooral omdat het tracé hiervan in samenhang wordt gezien met de aanwezige hoogspanningslijn aldaar.

Per saldo is er door deze wijziging iets meer ruimtebeslag nodig voor het onderliggende wegennet (ontsluitingsweg van Feanwâlden), maar daar staat tegenover dat een deel van de huidige rondweg Feanwâlden uit de structuur wordt gehaald en dat dit gedeelte landschappelijk / ecologisch wordt ingericht. Per saldo zijn de effecten van deze wijziging positief. Door-slaggevend daarbij is dat de ecologische verbindingszone robuust kan worden ontwikkeld en de ontsluitingsweg landschappelijk beter kan worden ingepast.

Knooppunt Sumar

Het optimalisatie-onderzoek heeft geleid tot de wijziging van de ontsluitende structuur van het dorp Sumar. De ontsluitende weg, inclusief de rotonde Sumar, zijn in noordelijke richting verschoven, zodanig dat de rotonde op het kruispunt Knilles Wytsewei - Damsingel - Koekoekswei komt te liggen. Deze oplossing is verkeerskundig beter, omdat de ontsluiting van het dorp Sumar (o.a. richting De Centrale As) zich nu op één punt concentreert. De geconcentreerde oplossing brengt met zich mee dat er in plaats van vier, nu vijf aantakende wegen op de rotonde uitkomen. Voor het landschap is deze oplossing minder negatief omdat de versnippering geringer is. Met name de rand van het dorp Sumar wordt beter ingepast. Per saldo zijn de effecten van deze wijziging positief.

Wijzigingen naar aanleiding van adviezen en zienswijzen

Naast de twee hiervoor beschreven wijzigingen die zijn doorgevoerd op basis van de in het ontwerp-inpassingsplan aangekondigde optimalisatieonderzoeken, hebben de ontvangen adviezen en zienswijzen geleid tot een aantal aanvullende wijzigingen. Het gaat daarbij om de volgende wijzigingen.

Aansluiting Van Harinxmaweg op rotonde bij Sonac te Sumar

De brug in de Van Harinxmaweg over het Prinses Margrietkanaal zal op termijn worden vervangen. De nieuwe brug zal ten westen van de huidige brug worden gerealiseerd. Dat houdt in dat de Van Harinxmaweg ook in westelijke richting zal moeten worden verlegd. De nieuwe brug maakt geen deel uit van het inpassingsplan voor De Centrale As. Afgesproken is dat de gemeente Tytsjerksteradiel voor dit project een aparte planologische procedure zal doorlopen.

Het is van belang dat de te verleggen Van Harinxmaweg op den duur op een goede manier wordt aangesloten op de in het kader van De Centrale As aan te leggen rotonde bij Sonac. De aanleg van de brug, de verlegging van de Van Harinxmaweg en de aanleg van De Centrale As zullen echter niet gelijktijdig worden uitgevoerd. Dit betekent dat eerst een (tijdelijke) verbinding zal moeten worden aangelegd tussen de rotonde bij Sonac en het huidige tracé van de Van Harinxmaweg. In het inpassingsplan wordt rekening gehouden met deze (tijdelijke) verbinding en de bijbehorende as. Zodra het ontwerp voor de nieuwe brug concreet is uitgewerkt, zal meer duidelijkheid bestaan over de exacte ligging van de Van Harinxmaweg en de wijze waarop deze op de rotonde bij Sonac wordt aangesloten.

Voorzien wordt dat met de verlegging van de Van Harinxmaweg de tijdelijke verbinding kan worden opgeheven. De verlegde Van Harinxmaweg zal in de plaats daarvan een nieuwe, definitieve verbinding op de rotonde krijgen. Het is daarom noodzakelijk om binnen het inpassingsplan alvast rekening te houden met de mogelijkheid om op termijn de as van de tijdelijke verbinding te kunnen verleggen, en vervolgens te laten aansluiten op het definitieve tracé van de Van Harinxmaweg.

Om deze aansluiting ook juridisch-planologisch op een goede wijze te kunnen regelen, is er voor gekozen om een gedeelte van de Van Harinxmaweg binnen de plangrens van het inpassingsplan te betrekken. De mogelijkheid om ter plaatse de assen te kunnen verleggen, wordt in het inpassingsplan via een gebiedsgebonden wijzigingsbevoegdheid binnen de bestemming 'Verkeer' geregeld. Omdat de betreffende locatie in onbebouwd gebied is gelegen, zonder de aanwezigheid van geluidgevoelige bestemmingen, is de wijzigingsbevoegdheid uitvoerbaar.

Bushalte Sumarreheide/Joute van der Meerweg

Diverse insprekers hebben gewezen op het belang van het handhaven van de bushalte Sumarreheide / Joute van der Meerweg. Heroverweging heeft geleid tot de keuze om toch te voorzien in een bushalte Sumarreheide / Joute van der Meerweg.

Aan weerszijden van De Centrale As komt een halteplaats. Deze halteplaatsen passen qua functie en ruimtebeslag binnen de bestemming 'Verkeer' en de plangrenzen, zoals destijds in het ontwerp inpassingsplan ook al waren opgenomen.

Onderdoorgang Foksegatten

In verband met het goed kunnen functioneren van de vleermuisoversteekvoorziening (hop over) ter plaatse van de onderdoorgang Foksegatten, heeft een optimalisatie-onderzoek plaatsgevonden. Dit heeft ertoe geleid dat het kunstwerk van de onderdoorgang Foksegatten circa 5,00 meter in zuidoostelijke richting wordt verschoven. Hierdoor kunnen de bestaande bomen langs de noordkant van de Langedijk zover als mogelijk tot aan De Centrale As (rondweg Hurdegaryp), welke van belang zijn voor het goed functioneren van de hop-over, gehandhaafd blijven. Per saldo zijn de effecten van deze wijziging positief.

Aansluiting N31 / Nyegeasterhoeke

In overleg met Rijkswaterstaat Directie Noord-Nederland (de wegbeheerder van de N31) is nogmaals ingezoomd op de capaciteit van de oprit van de N31 richting Drachten en de afrit vanaf Drachten naar De Centrale As. Uit de analyse die met het verkeersmodel is verricht, is gebleken dat de oprit, om deze goed te laten functioneren, over de gehele lengte dubbelstrooks moet worden uitgevoerd. In het ontwerp-inpassingsplan was ervan uitgegaan dat de oprit deels dubbel- en deels enkelstrooks zou worden. Het gevolg hiervan is dat het ruimtebeslag voor de oprit iets groter wordt. Verder zijn er geen negatieve effecten. Per saldo zijn de effecten van deze wijziging positief. Met deze wijziging is in het inpassingsplan rekening gehouden.

Mocht in de toekomst op basis van de omvang van het verkeer, ook een dubbelstrookse afrit nodig blijken te zijn, dan zal hiervoor een aparte planologische procedure worden doorlopen.

2.2.4. Mitigerende en compenserende maatregelen

Onder meer vanwege (inter)nationale wet- en regelgeving en beleid op het gebied van natuurbescherming worden diverse mitigerende en compenserende maatregelen getroffen. Maatregelen die aan of in de directe nabijheid van de weg worden getroffen, hebben een vertaling in het inpassingsplan gekregen. De betreffende maatregelen zijn verwoord in het rapport "Mitigatie en Compensatie voor De Centrale As" en het "Landschapsplan De Centrale As". Het gaat achtereenvolgens om de volgende juridische aspecten, beleidskaders en bestuurlijke wensen.

Ecologische hoofdstructuur

De Centrale As doorsnijdt bij De Falom een bestaand gebied van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Op basis van de Nota Ruimte en het Streekplan Fryslân is voor de EHS De Falom vanwege areaal- en kwaliteitsverlies compensatie vereist.

In totaal wordt voorzien in een EHS-compensatiegebied ter grootte van 11,2 hectare. In het rapport “Mitigatie en Compensatie voor De Centrale As” is hiervoor een zoekgebied aangegeven. Mede op basis van overleg met de direct belanghebbenden is in het inpassingsplan voorzien in een gebied ter grootte van 11,2 hectare, waaraan de bestemming ‘Natuur - 2’ is toegekend.

Daarnaast kruist De Centrale As twee nog te ontwikkelen ecologische verbindingszones:

- ecologische verbindingszone Kûkherster Feart - Houtwiel;
- ecologische verbindingszone Prinses Margrietkanaal (Burgum).

Omdat het hier nog te ontwikkelen zones betreft, is er geen sprake van areaalverlies en hoeft hier geen oppervlakte te worden gecompenseerd. Wel worden voorzieningen getroffen in de vorm van faunapassages en een paluduct, zodat de ontwikkeling van deze ecologische verbindingszones niet wordt belemmerd door de aanleg van De Centrale As (zie het rapport “Mitigatie en Compensatie voor De Centrale As”). De beide voorzieningen worden in het inpassingsplan mogelijk gemaakt.

Soortenbescherming

De Flora- en faunawet regelt de bescherming van soorten. Ten behoeve van diverse beschermde soorten worden mitigerende maatregelen getroffen, zoals natte en/of droge faunapassages, “zogenaamde” hop-overs¹²⁾ voor vleermuizen en duikers.

In het rapport “Mitigatie en Compensatie voor De Centrale As” zijn deze mitigerende maatregelen aangegeven. Daarbij is eveneens aangegeven of het gaat om maatregelen die een wettelijke of beleidsmatige basis hebben. De mitigerende maatregelen zijn ook opgenomen in het Landschapsplan.

In het complex van pingo-ruïnes ten westen van Burgum is de Waterspitsmuis aangetroffen. Deze soort is op basis van de Flora- en faunawet zwaar beschermd.

Met het oog op een optimale bescherming van (het leefgebied) van de waterspitsmuis wordt, in aanvulling op de faunapassage onder De Centrale As door, voor deze soort - als compenserende maatregel - voorzien in de ontwikkeling van een plas-dras-zone. Er zal ten minste één hectare compensatiegebied voor de Waterspitsmuis worden gerealiseerd.

Mede op basis van overleg met de direct belanghebbenden (eigenaars / beheerders) is daartoe in het inpassingsplan op basis van het rapport “Mitigatie en Compensatie voor De Centrale As” voorzien in een gebied ter grootte van circa 1,19 hectare. Aan dit gebied is de bestemming ‘Natuur - 2’ toegekend.

¹²⁾ Voor een uitleg van de betekenis en functie van de ‘hop-overs’ wordt verwezen naar paragraaf 7.4.2. van deze toelichting.

Weidevogelcompensatie

In het Streekplan Fryslân is vastgelegd dat goede weidevogelgebieden die door ruimtelijke ingrepen verloren gaan, gecompenseerd moeten worden. De weidevogelcompensatie zal worden geregeld conform het Werkplan Weidevogels in Fryslân 2007-2013 (Provincie Fryslân, 2006) door in ieder geval de benodigde financiële middelen te reserveren in een daartoe bestemd fonds. Verder is het de bestuurlijk-politieke inzet om de weidevogelgebieden te compenseren in het kader van de gebiedsontwikkeling.

Compensatie broedvogels

Het is de bestuurlijk-politieke wens om te voorzien in extra compensatie van singels, dit om op termijn negatieve effecten op (broed)vogels te voorkomen. Deze compensatiewens wordt meegenomen bij de gebiedsontwikkeling.

Boswet

Op basis van de Boswet en gelet op de gemeentelijke kapvergunningregelingen is compensatie vereist en gewenst voor bomen en singels die verwijderd moeten worden in verband met de realisatie van De Centrale As. Het Landschapsplan De Centrale As voorziet in een groot deel van deze compensatie. Deze compensatie wordt gerealiseerd binnen het plangebied van het inpassingsplan. In hoofdstuk 7.4. wordt aangegeven om welke compensatieopgave het gaat. Ook wordt aangegeven welk deel in het Landschapsplan en aldus binnen het plangebied van het inpassingsplan wordt geregeld en welk deel in het kader van de gebiedsontwikkeling zal worden gerealiseerd.

2. 3. Tracé

In hoofdlijn

Het verloop van het tracé is als volgt te beschrijven. De Centrale As vangt aan ter plekke waar de noordelijke rondweg Dokkum aansluit op de N361 (de Lauwersseewei). In hoofdlijnen gaat het project uit van de realisatie van een oostelijke rondweg Dokkum, een oostelijke rondweg Damwâld / De Falom, een zuidelijke rondweg Feanwâlden, een noordelijke rondweg Hurdegaryp, een westelijke rondweg Burgum, inclusief een aquaduct in het Prinses Margrietkanaal.

Het tracé van de N356 eindigt met een aansluiting op de N31 / Nyegeasterhoeke. Ook wordt een noordelijke rondweg Garyp (N913) aangelegd.

Profiel

De Centrale As wordt vanaf Dokkum Zuid tot aan de aansluiting met de N31 / Nyegeasterhoeke, inclusief de rondweg Hurdegaryp, aangelegd als een dubbelbaans autoweg (100 km/uur).

De oostelijke rondweg om Dokkum en de rondweg Garyp worden als een enkelbaans autoweg (100 km/uur) uitgevoerd.

De aansluitingen De Centrale As - Dwarsloane, De Centrale As - Feanwâlden / De Westereen, De Centrale As / N355 (bij Quatrebras) en De Centrale As / Sumar worden ongelijkvloers uitgevoerd. De zuidelijke en noordelijke aansluiting Dokkum worden gelijkvloers in de vorm van rotondes uitgevoerd.

In de paragrafen 6.1 en 6.2 worden het tracé en de kunstwerken verder in detail beschreven.

3. BEGRENZING PLANGEBIED

3. 1. Begrenzing plangebied De Centrale As

De begrenzing van het plangebied van De Centrale As is gebaseerd op de uitgangspunten van het wegontwerp. In het wegontwerp zijn de kenmerken van het wegprofiel vastgelegd, zoals de as van de weg, de rijbaanbreedtes en de maat tot de insteek van de bermsloten. Voor de begrenzing van het plangebied is een vast afsprakenkader gehanteerd, waarbij in grote lijn de bermsloten en de kadastrale grenzen als vaste referentiepunten dienen.

Op sommige plaatsen langs het tracé is om specifieke redenen aanleiding om van deze basisregel af te wijken:

- *Reparatie planologisch regiem als gevolg van sloop aanliggende objecten*

Om De Centrale As te kunnen realiseren, zal een aantal objecten moeten worden gesloopt (woningen, agrarische opstallen, etc). Als gevolg daarvan zal in veel gevallen het bestaande planologisch gebruik komen te vervallen en is het noodzakelijk om de betreffende gronden van een nieuwe passende bestemming te voorzien. Deze directe planologische gevolgen van de aanleg van de weg zijn, voor zover nodig, in het inpassingsplan voor De Centrale As meegenomen. Ter illustratie: in het geval een agrarisch bedrijf wordt gesloopt, worden de gronden waarop voorheen een agrarisch bouwblok van toepassing was, voorzien van een bestemming die past bij het nieuwe toekomstige functie, zoals 'Verkeer' of 'Agrarisch - Cultuurgrond'. In dergelijke gevallen is er dus een juridisch-planologische noodzaak om gronden / percelen in het inpassingsplan te betrekken, ook al maken deze geen deel uit van het wegontwerp.

- *Aanpassing planologisch regiem als gevolg van compensatieafspraken*
Als gevolg van de aanleg van de weg kunnen eigenaren van aanliggende gronden worden benadeeld in het gebruik en/of de bebouwingsmogelijkheden ter plaatse. De eventuele planologische consequenties van de compensatieafspraken zijn voor zover nodig en/of bekend in het onderhavige inpassingsplan meegenomen. Ook in dergelijke gevallen kan er dus een noodzaak zijn om gronden / percelen in het inpassingsplan te betrekken, ook al maken deze geen deel uit van het wegontwerp.

- *Afstemming met aangrenzende vigerende bestemmingsplannen*
Daar waar mogelijk is er voor gekozen om met de plangrens van het inpassingsplan aansluiting te zoeken bij de grenzen van naastgelegen bestemmingsplannen.

- *Benutten overhoeken*
In verband met het verloop van de gemeentegrenzen direct langs het tracé of vanwege een grillige begrenzing van het wegontwerp kunnen er zogenaamde 'overhoeken' ontstaan.

Vanwege waterhuishoudkundige en landschappelijke maatregelen of vanwege de structuur van het onderliggend wegennet kunnen 'overhoeken' bij het wegontwerp worden benut en in het inpassingsplan meegenomen. Bij het leggen van de plan- en bestemmingsgrenzen op deze overhoeken is rekening gehouden met het toekomstig gebruik en de te hanteren aankoop- c.q. (toekomstige) verkoopgrenzen.

- *Gebruik van bestaande sloten als bermsloot*

In veel gevallen is het noodzakelijk om langs het gehele tracé nieuwe bermsloten aan te leggen. De ligging van deze bermsloten is in het wegontwerp aangegeven. Plaatselijk is deze noodzaak niet aanwezig omdat gebruik kan worden gemaakt van bestaande bermsloten. De plangrens ligt in deze gevallen op de kadastrale grens. In het geval de bermsloot wordt gecombineerd met een singel, ligt de grens op 3,00 meter buiten de insteek bermsloot.

- *Afstemming met landschap en ecologie*

Ten behoeve van een goede landschappelijke en ecologische afstemming is er naar gestreefd om de opgaven voor de landschappelijke inpassing en de ecologische mitigerende en de compenserende maatregelen integraal te verweven in het ontwerp van De Centrale As. Daarbij is niet alleen rekening gehouden met maatregelen die gelet op (inter)nationale wet- en regelgeving en beleidskaders noodzakelijk worden geacht, maar ook met aanvullende maatregelen die geen wettelijke of beleidsmatige basis hebben.

Voor de planologische vertaling van deze maatregelen in het inpassingsplan geldt als uitgangspunt dat de maatregelen (ecologische mitigatie en compensatie en landschappelijke inpassing) die onderdeel zijn van het ontwerp van De Centrale As, in het inpassingsplan voor De Centrale As worden meegenomen.

Specifiek wordt in het ontwerp van de weg rekening gehouden met het behoud en herstel en daar waar mogelijk het versterken van de aanwezige singelstructuur. Daar waar nodig zijn in het landschapsplan op de diverse plekken nieuwe singelstructuren ingepast (al dan niet in de vorm van een hop-over). Waar nodig hebben deze singelstructuren de bestemming 'Groen - Singelbeplanting' gekregen. Deze regeling leidt op een aantal locaties tot een beperkte vergroting van het plangebied. Overigens is ten behoeve van de bescherming van (nieuwe) singelstructuren in het inpassingsplan een aanlegvergunningstelsel opgenomen.

3. 2. Vigerende bestemmingsplannen

Voor de gronden waarop De Centrale As is geprojecteerd, zijn verschillende bestemmingsplannen van toepassing. Met het inpassingsplan De Centrale As wordt een groot aantal vigerende regelingen (gedeeltelijk) herzien. Een overzicht van de betreffende regelingen is opgenomen in bijlage 1.

4. BELEID

4. 1. Beleid infrastructuur

Rijksbeleid: Nota Ruimte

Het ruimtelijk beleid van de rijksoverheid is verwoord in de Nota Ruimte ¹³⁾. Het kabinet kiest in het beleidsvoornemen voor een op ontwikkeling gericht ruimtelijk beleid. Het accent is hiermee verschoven van 'het stellen van beperkingen' naar 'het stimuleren van ontwikkelingen'. De Nota Ruimte maakt duidelijk welke beleidsruimte onder andere de provincies en gemeenten wordt geboden. Bij de uitvoering van het ruimtelijk beleid hecht het Rijk grote waarde aan afstemming en samenwerking tussen provincie en gemeenten bij met name gemeentegrensoverstijgende vraagstukken op het raakvlak van verstedelijking, economie, verkeer en vervoer. Belangrijke doelen zijn de verbetering van de leefbaarheid en de sociaal-economische positie van steden, de verbetering van de bereikbaarheid en een goede afstemming tussen infrastructuur en verstedelijking.

Het Rijk streeft er in het algemeen naar om bij de aanleg van nieuwe infrastructuur de barrières in de ecologische hoofdstructuur op te heffen en de panorama's vanaf de infrastructuur op steden, dorpen en landschap te behouden. Deze opgave wordt ook meegegeven aan provincies en gemeenten die het initiatief nemen om dergelijke infrastructuur te realiseren.

Specifiek voor het project De Centrale As zijn de 'Nationale Landschappen' van belang, die het Rijk in de Nota Ruimte heeft opgenomen. Nationale Landschappen zijn gebieden met (inter)nationaal zeldzame of unieke kenmerkende landschapskwaliteiten, en in samenhang daarmee bijzondere natuurlijke en recreatieve kwaliteiten. In algemene zin geldt dat binnen Nationale Landschappen ruimtelijke ontwikkeling mogelijk is, mits de kernkwaliteiten van het landschap worden behouden of worden versterkt ('ja, mits-regime'). Maatvoering, schaal en ontwerp zijn bepalend voor behoud van de kwaliteiten van deze landschappen. Om die reden zijn grootschalige verstedelijkingslocaties, bedrijventerreinen, grootschalige glastuinbouwlocaties en grootschalige infrastructurele projecten niet toegestaan. Waar deze ingrepen redelijkerwijs, vanwege een groot openbaar belang onvermijdelijk zijn, dienen mitigerende en compenserende maatregelen, zoals inpassing en grote aandacht voor ontwerp kwaliteit, te worden getroffen. In de Nota Ruimte wordt het Nationaal Landschap "Noardlike Fryske Wâlden" genoemd. De globale begrenzing van dit landschap is in deze nota op PKB-kaart 7 weergegeven. Verder zijn de kernkwaliteiten voor dit landschap aangewezen. Deze behelzen:

- strokenverkaveling met een lengte/breedte-verhouding van 3:1 - 5:1;
- grote mate van kleinschaligheid;
- reliëf in de vorm van pingo-ruïnes en dijkwallen.

¹³⁾ Nota Ruimte. "Ruimte voor Ontwikkeling". Ministeries VROM, LNV, VenW, EZ, 2006.

Het is aan de Provincie Fryslân overgelaten om op basis van de globale begrenzing een gedetailleerdere begrenzing van dit Nationaal Landschap “Noardlike Fryske Wâlden” in haar Streekplan op te nemen en de kernkwaliteiten uit te werken.

Provinciaal beleid: Streekplan Fryslân 2007

De Provincie Fryslân heeft het rijksbeleid verder uitgewerkt in het Streekplan Fryslân 2007 “Om de kwaliteit fan de romte”¹⁴⁾. In het Streekplan is het voorkeustracé van De Centrale As aangemerkt als ‘Stroomweg in studie of in ontwikkeling’ (zie figuur 2). Overigens is het definitieve tracé met het Tracébesluit van Provinciale Staten van Fryslân van 17 mei 2006 en het Realisatiebesluit van Provinciale Staten van 13 december 2006 bekrachtigd.

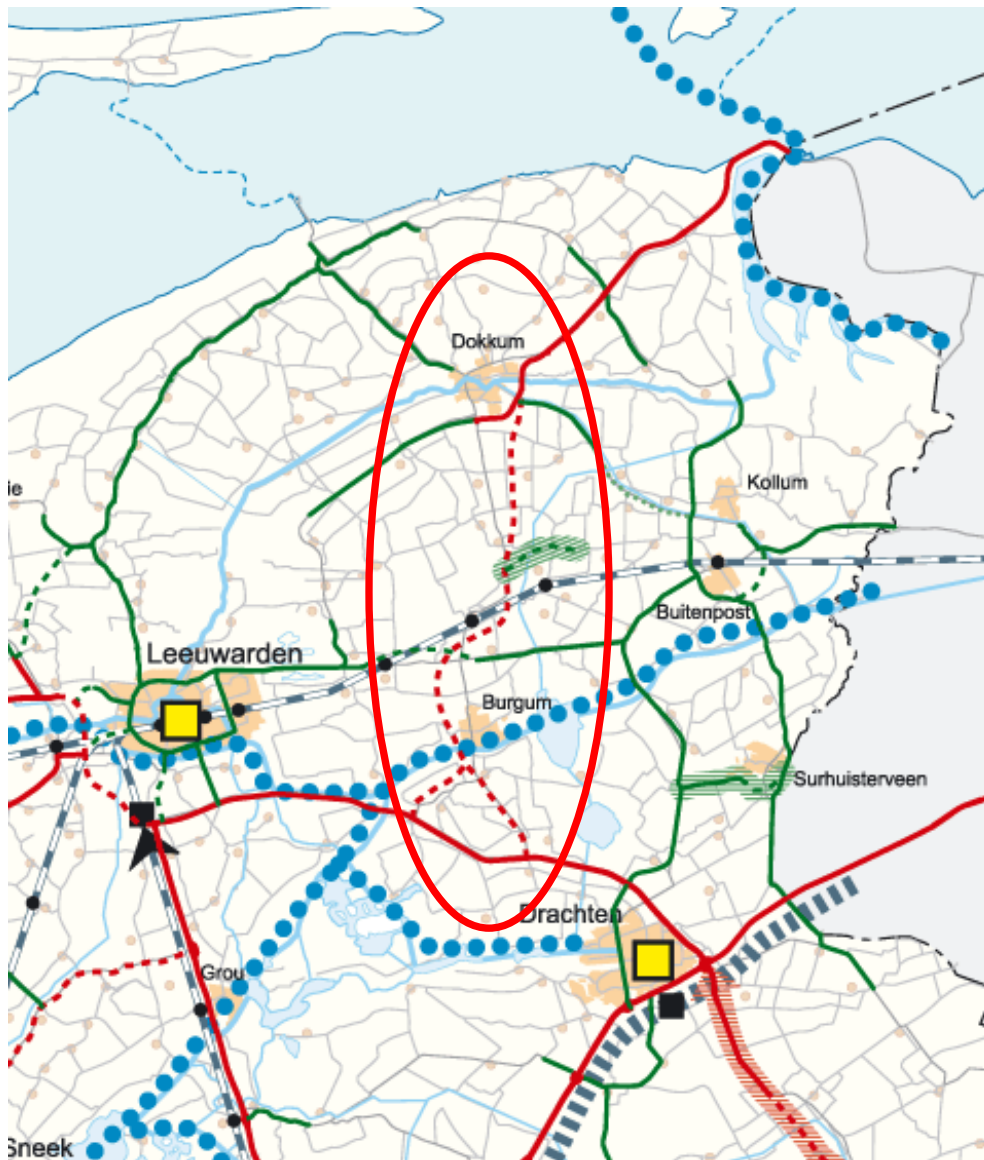
Met de aanleg van De Centrale As wordt enerzijds beoogd om in Noord-oost-Fryslân de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren. Anderzijds wordt de ombouw als een voorwaarde gezien om te komen tot een versterking van de economische structuur in dit gebied. Met De Centrale As wordt ingezet op de aansluiting van de regio op het landelijk hoofdwegennet, gekoppeld aan versterking van de centrale positie van regiostad Dokkum. Voor een verdere beschrijving van de nut en de noodzaak van De Centrale As wordt verwezen naar hoofdstuk 5 van deze toelichting.

Ingevolge het Streekplan staat bij de ruimtelijke inpassing van infrastructuur een goede ruimtelijke kwaliteit voorop. Dit geldt zowel voor nieuwe infrastructuur als voor aanpassingen van bestaande infrastructuur. De volgende uitgangspunten zijn hierbij van belang:

- nieuwe infrastructuur zoveel mogelijk bundelen met bestaande infrastructuur;
- een goede landschappelijke inpassing;
- geluidshinder, luchtverontreiniging en onveiligheid zoveel mogelijk beperken;
- versnippering van natuurwaarden bij aanleg van nieuwe infrastructuur beperken door ecologische verbindingen zoveel mogelijk te respecteren;
- beperken van versnippering van natuurwaarden bij bestaande infrastructuur door bij ecologische knelpunten inrichtingsmaatregelen op te stellen en uit te voeren;
- inrichting en vormgeving verbinden aan het gebruikersdoel.

Zoals hiervoor ook als is aangehaald, is voor De Centrale As het beleid inzake Nationale Landschappen van betekenis. In het Streekplan is gekozen voor een royale begrenzing van de Noardlike Fryske Wâlden. Deze begrenzing is ten minste eenmaal zo groot dan het zoekgebied dat door het Rijk in de Nota Ruimte werd aangegeven. De Centrale As is overigens niet gelegen binnen de globale begrenzing van de Noardlike Fryske Wâlden zoals aangegeven in de Nota Ruimte.

¹⁴⁾ Streekplan Fryslân “Om de kwaliteit fan de romte. Provincie Fryslân, 2007.



Figuur 2: Fragment Streekplankaart 5 Netwerkverbindingen



De Centrale As is gedeeltelijk gelegen in de ruimere begrenzing van de Noardlike Fryske Wâlden, zoals opgenomen in het Streekplan (zie figuur 3). Met betrekking tot de Nationale Landschappen is - ter uitwerking van het rijksbeleid - in het provinciaal beleid ingezet op het instandhouden en verder ontwikkelen van belangrijke landschappelijke kwaliteiten en waarden, waarbij het concept Nationaal Landschap als een extra kans wordt gezien om de twee in Fryslân gelegen Nationale Landschappen nadrukkelijker op de kaart te zetten.

Binnen het Nationale Landschap Noardlike Fryske Wâlden is ruimte voor reguliere ontwikkelingsmogelijkheden, zoals de opvang van de plaatselijke woningbehoefte, pilots landelijk wonen, lokale en regionale bedrijvigheid, verbetering van de lokale en regionale ontsluitingsstructuur, een duurzaam ontwikkelingsperspectief voor de landbouw en recreatieve ontwikkelingen. Bij dergelijke ruimtelijke ontwikkelingen speelt een blijvende herkenbaarheid van de kernkwaliteiten van de landschapstypen een richtinggevende rol in de totale belangenafweging. De Centrale As wordt beschouwd als een verbetering van de regionale ontsluiting, bereikbaarheid, doorstroming, veiligheid en milieu. Ook voor de economische ontwikkeling en leefbaarheid is De Centrale As een belangrijke stimulans, die inpasbaar is in de landschappelijke karakteristiek van de Noardlike Fryske Wâlden. In het Streekplan worden de kernkwaliteiten van de Noardlike Fryske Wâlden als volgt beschreven:

- kleinschalig patroon van lintbebouwing, houtwallen (hege diken), elzensingels met geleidelijke overgangen naar open enclaves daartussen (mieden en hooilanden) en plaatselijk esgronden;
- relatief dicht netwerk aan houtwallen en elzensingels;
- afwisseling van schaal en (beperkt) reliëf;
- opstreckende stroken met gevarieerde lengte/breedte-verhoudingen van gemiddeld 4:1 à 5:1 tot (plaatselijk) (on)regelmatige blokverkaveling;
- structurerende elementen als beplantingen, aardkundige elementen (pingo-ruïnes, dobben), lintdorpen, wegen en paden met laanbeplanting;
- specifieke vormen van es-structuren.

Deze kernkwaliteiten zijn ook voor de inpassing van De Centrale As richtinggevend. Het beleid is er op gericht om een blijvende herkenbaarheid van de kernkwaliteiten van de landschapstypen een richtinggevende rol in de totale belangenafweging bij ruimtelijke ontwikkelingen op alle schaalniveaus te laten spelen. Veel ruimtelijke ontwikkelingen kunnen worden ingepast in de bestaande landschappelijke structuren waarbij de landschappelijke kernkwaliteiten van Fryslân herkenbaar blijven. Dit betekent dat in de Nationale Landschappen ruimte is voor de opvang van de plaatselijke woningbehoefte, pilots landelijk wonen, lokale en regionale bedrijvigheid, verbetering van de lokale en regionale ontsluitingsstructuur, een duurzaam ontwikkelingsperspectief voor de landbouw en voor recreatieve ontwikkelingen, dit alles binnen de landschappelijke kernkwaliteiten.

Ontwikkelingen in de Nationale Landschappen zullen worden getoetst aan het algemene streekplanbeleid. Daarbij geldt ook het uitgangspunt dat de kernkwaliteiten per landschapstype richtinggevend zijn voor verdere ruimtelijke ontwikkelingen. Specifiek voor het project De Centrale As is in het Streekplan aangegeven dat wordt gezorgd voor een goede landschappelijke inpassing van De Centrale As, in nauw overleg met gemeenten en de streek. De beschreven beleidsinzet is door de Minister van VROM geacordeerd. Relevante correspondentie hierover is als bijlage 2 bij het Streekplan opgenomen.

Ten behoeve van een goede landschappelijke inpassing is het Landschapsplan De Centrale As op gesteld. Het project De Centrale As vraagt om een zeer nauwkeurige landschappelijke inpassing, waarbij de weg en de ruimtelijke kwaliteiten van de omgeving aan elkaar worden verbonden. In het Landschapsplan zijn de ontwerpuitgangspunten gehanteerd die het Rijk in de Nota Ruimte en de provincie Fryslân in het Streekplan en de nota Fryske Diken yn 't grien van belang achten bij infrastructurele projecten (in Nationale Landschappen). Verder zijn in het Landschapsplan dié maatregelen benoemd die gelet op de hiervoor genoemde beleidskaders noodzakelijk worden geacht voor een verantwoorde inpassing van De Centrale As in het landschap. De planologisch-juridische basis die nodig is om deze maatregelen te kunnen treffen, wordt in het inpassingsplan gegeven.

4. 2. Beleid verlegging Prinses Margrietkanaal

De Centrale As kruist het Prinses Margrietkanaal ten westen van Burgum. Het Prinses Margrietkanaal wordt - als onderdeel van de vaarweg Lemmer - Delfzijl - de komende jaren opgewaardeerd tot CEMT-klasse Va. Deze opwaardering is opgenomen in het Streekplan Fryslân en het Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan ¹⁵⁾ en is verwoord in het 'Rijksbeleid met betrekking tot hoofdvaarweg Lemmer - Delfzijl'. Om aan de nautische eisen te voldoen, dient de boogstraal van de vaargeul in het Prinses Margrietkanaal te worden rechtgetrokken. Dit betekent ter plaatse van de kruising met De Centrale As een verlegging van het Prinses Margrietkanaal in zuidelijke richting. Vanwege de relaties tussen het aquaduct en de kanaalverlegging wordt de kanaalaanpassing in het inpassingsplan meegenomen.

¹⁵⁾ Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan. Provincie Fryslân, 2006.

5. NUT EN NOODZAAK

5. 1. De Centrale As

5.1.1. Inleiding

In deze paragraaf wordt ingegaan op de problematiek in de huidige situatie en die in de situatie 2020-0 (dat wil zeggen de situatie als De Centrale As niet wordt aangelegd) en de op basis daarvan geformuleerde doelstellingen voor het project. Vervolgens wordt aangegeven op welke manier De Centrale As bijdraagt aan het bereiken van de doelstellingen.

5.1.2. Huidige situatie

De wegverbinding N356 / N913 Dokkum - Feanwâlden - Burgum - Nyegea / Garyp is aangewezen als hoofdontsluiting van Noordoost-Fryslân. De plaatsen die er langs liggen, waaronder Dokkum, Damwâld, Feanwâlden, Burgum en Garyp, hebben via deze verbinding een ontsluiting op het landelijk hoofdwegennet, de rijksweg 31 Drachten - Leeuwarden. Ook is de verbinding van belang voor een groot achterliggend gebied, onder andere richting Holwerd (Ameland) en richting het Lauwersmeer en Schiermonnikoog.

De kwaliteit van de wegverbinding N356 / N913 Dokkum - Feanwâlden - Burgum - Nyegea / Garyp is onvoldoende. Functie, inrichting en gebruik van de weg zijn niet met elkaar in overeenstemming. De drukke weg loopt dwars door diverse bebouwde kommen. Enerzijds leidt dit er toe dat doorstroming van het verkeer vanwege de maximum toegestane snelheid in de bebouwde kommen onvoldoende is. Anderzijds leidt het drukke verkeer tot leefbaarheidsproblemen in de betreffende kernen; problemen in de vorm van geluidsoverlast, maar ook ten aanzien van de oversteekbaarheid (verkeersonveiligheid en barrièrewerking).

De inrichting buiten de bebouwde kom betreft een 80 km/uur-weg met deels een gesloten verklaring voor langzaam verkeer. Binnen de bebouwde kom gaat het om een 50 km/uur-weg met gesloten een verklaring voor langzaam verkeer. De kruisingen / aansluitingen zijn gelijkvloers, waarvan op het traject Dokkum naar de N31 / Nyegeasterhoeke:

- 7 met een verkeersregelinstantie;
- 4 rotondes;
- 1 beweegbare brug (hoofdvaarverbinding Prinses Margrietkanaal);
- 1 gelijkvloerse spoorwegovergang.

Door het ontbreken van een kwalitatief hoogwaardige ontsluitingsstructuur in Noordoost-Fryslân is er sprake van een versnipperd en diffuus verkeersbeeld, waarbij veel verkeer dat via de N356 zou moeten gaan, ongewenst gebruik maakt van het onderliggende wegennet, met als gevolg een grote verkeersonveiligheid.

5.1.3. De autonome situatie (2020-0)

In het navolgende wordt op basis van de probleembeschrijving in het milieueffectrapport (MER) De Centrale As, kort ingegaan op de problematiek in de autonome situatie, dat wil zeggen de situatie in het jaar 2020 in het geval De Centrale As niet wordt gerealiseerd. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt in:

1. bereikbaarheid;
2. verkeersonveiligheid;
3. leefbaarheid;
4. sociaal-economische situatie.

Ad 1. Bereikbaarheid

Voor de bereikbaarheid van Noordoost-Fryslân wordt De Centrale As als de belangrijkste verbinding gezien, zowel in de ontsluiting richting Leeuwarden als voor de aansluiting op het landelijk hoofdwegennet (de N31 / A7 / A32). Specifiek is gekeken naar de ontsluitingskwaliteit van De Centrale As van Dokkum (regiostad) naar de N31 / Nyegeasterhoeke als aansluiting op het landelijk hoofdwegennet. De lengte van de wegverbinding tussen Dokkum en de N31 / Nyegeasterhoeke is 20,6 km. Hiervan gaat 2,4 km door de bebouwde kom. De gebruikskwaliteit op het traject Dokkum - N31 / Nyegeasterhoeke is weergegeven in tabel 1. De gegevens in deze tabel zijn ontleend aan verkeerstellingen die zijn verricht in 2009.

Tabel 1. Trajecttijden en -snelheden 2009 en 2020-0

	Gemeten trajecttijd ¹⁾	Gemiddelde trajectsnelheid	Trajecttijd	Gemiddelde trajectsnelheid
	2009	2009	2020-0	2020-0
Reistijd ochtendspits	25 minuten	49 km/uur	30 minuten	<40 km/uur
Reistijd avondspits	26 minuten	48 km/uur	31 minuten	<40 km/uur

¹⁾ exclusief wachttijden brug- en spoorwegovergangen; inclusief "groene golf" Burgum

Bij een brugopening dan wel gesloten spoorwegovergang loopt de vertraging in het ongunstigste geval nog met circa 4 minuten op. In de avondspits betekent dit dat de gemiddelde snelheid op het traject Dokkum - N31 / Nyegeasterhoeke verder terugloopt. Gelet op de frequentie van het railverkeer (in de huidige situatie 6x per uur en in 2020 8x per uur) en de druk bevaren route Lemmer - Groningen - Delfzijl (vooral in de zomerperiode) is de kans relatief groot op vertraging. Dit maakt de route onbetrouwbaar vanuit het oogpunt betrouwbare reistijd. De verwachting voor 2020-0 is dat er in toenemende mate files ontstaan rond Quatrebras, in Burgum, bij de aansluiting Sumar en Feanwâlden en Damwâld. De gemiddelde trajectsnelheden en daarmee ook de bereikbaarheid van dit gedeelte van Fryslân nemen verder af.

De gemeten trajecttijden liggen zowel in de huidige situatie (2009) als in de toekomstige situatie (2020-0) ver beneden het in het Provinciaal Verkeeren Vervoerplan Fryslân (1999) aangegeven criterium. Dit criterium gaat er van uit dat in het algemeen bestemmingen op het vasteland van Fryslân niet verder dan 15 minuten dienen te liggen van een stroomweg, in dit geval de N31.

Ad 2. Verkeersonveiligheid

Noordoost-Fryslân kent een diffuse wegenstructuur. Dit betekent dat verkeer vaak gebruik moet maken van wegen die daar in feite niet geschikt voor zijn. Dit geeft een verhoogde kans op ongevallen. Dit beeld wordt bevestigd door de verkeersveiligheidsgegevens. Uit deze gegevens blijkt dat in Noordoost-Fryslân de verkeersonveiligheid groter is dan elders in Fryslân. In tabel 2 is voor de situatie in 2002 de vergelijking weergegeven tussen de provincie Fryslân en het Centrale As - gebied. Daaruit blijkt dat in het Centrale As-gebied het ongevalsrisico hoog ligt, vooral voor wat betreft de belangrijkste gemeentelijke wegen.

Tabel 2. Vergelijking ongevalsrisico Centrale As-gebied – Fryslân

Gebied	Risico provinciale wegen	Risico belangrijkste gemeentelijke wegen
Centrale As-gebied	0,34	0,80
Fryslân	0,28	0,51

Aantal slachtoffers

Op basis van het geregistreerde aantal slachtoffers (verkeersdoden en ziekenhuisgewonden) is in het MER voor de situatie 2002 een prognose gemaakt van het aantal slachtoffers in 2020-0. De resultaten zijn weergegeven in tabel 3.

Tabel 3. Aantal slachtoffers 2002 (geregistreerd) en 2020-0 (geprognosticeerd)

	Aantal geregistreerde slachtoffers in 2002	Verwacht aantal slachtoffers in 2020-0
N356 Dokkum – Quatrebas	11	14
N355 Tytsjerk – Noardburgum	2	3
N356 Quatrebas – N31	5	6
N913 N356 – N31	1	1
<i>Totaal De Centrale As</i>	<i>19</i>	<i>24</i>
N910 Dokkum – Buitenpost	5	7
N361 Dokkum – Tytsjerk	10	11
Zomerweg ten westen van N356	0	0
Zomerweg ten oosten van N356	2	2
<i>Totaal overige wegen</i>	<i>17</i>	<i>20</i>
Totaal	36	44

De toename van de verkeersonveiligheid is toe te schrijven aan de toename van de voertuigkilometrage op deze wegen.

Uit de prognose blijkt dat de verkeersonveiligheid zal toenemen van 36 slachtoffers in de huidige situatie tot 44 slachtoffers in 2020-0. Bij deze aantallen is geen rekening gehouden met de onderregistratie. De registratiegraad van de letselongevallen met ziekenhuisgewonden (1994-2004) bedraagt in Fryslân gemiddeld 34% ten opzichte van de ruim 60% landelijk. Om reële cijfers voor Fryslân te verkrijgen zijn daarom de ziekenhuisgewonden opgehoogd met een factor 3 om het werkelijk aantal gewonden te benaderen. Voor het aantal dodelijke slachtoffers is geen correctiefactor toegepast, omdat alle dodelijke slachtoffers worden geregistreerd. Deze correctie resulteert in de volgende cijfers: totaal ongevallen met ernstig letsel en doden in 2002 van 100 (driejarig gemiddelde van 1999, 2000 en 2001). In 2020-0 een verwacht totaal aantal ongevallen van 122 met ernstig letsel en doden op het huidige traject.

Risicocijfers

Naast het absoluut aantal slachtoffers zijn de risicocijfers voor de relevante wegen bekeken en afgezet tegen de norm volgens het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan Fryslân (1999). Het risicocijfer geeft het aantal slachtoffers per miljoen voertuigkilometers weer. De resultaten zijn opgenomen in tabel 4.

Tabel 4. Risicocijfers

	Wegtype	Norm risicocijfer PVVP	Werkelijk risicocijfer slachtoffers
<i>De Centrale As</i>			
N356 Dokkum – Quatrebras	SW B	0,16	0,71
N356 Quatrebras – N31	SW B	0,16	0,16
N913 N356 – N31	SW B	0,16	0,21
N355 Tytsjerk - Noardburgum	GOW A	0,16	0,11
<i>Overige wegen</i>			
N910 Dokkum – Buitenpost	GOW B	0,24	0,53
N361 Dokkum – Tytsjerk	ETW	0,532	0,34
Zomerweg ten westen van N356	ETW	0,532	0,0
Zomerweg ten oosten van N356	ETW	0,532	0,9

Vooraf het trajectdeel N356 Dokkum - Quatrebras heeft een hoog risicocijfer van 0,71. Dit ligt een factor 4,5 hoger dan de norm die het Provinciale Verkeer- en Vervoerplan Fryslân aan een stroomweg B verbindt. Het aantal slachtoffers op het gedeelte N356 Quatrebras - N31 ligt in lijn met wat verwacht kan worden, terwijl het risicocijfer voor het gedeelte N913 N356 - N31 weer hoger ligt dan de norm. Dit wordt vooral veroorzaakt door de inrichting van de weg: er zijn veel punten waar verschillende verkeersstromen elkaar kruisen. Op de overige wegen heeft de N910 Dokkum - Buitenpost een hoog risicocijfer van 0,54. Dit ligt een factor ruim twee hoger dan de norm die het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan aan een dergelijke weg verbindt. De wegen N361 Dokkum - Tytsjerk en de Zomerweg ten westen van de N356 hebben een acceptabel risicocijfer.

De Zomerweg ten oosten van N356 heeft een risicocijfer van 0,9 dat bijna een factor 2 hoger ligt dan de norm in het Provinciale Verkeer- en Vervoerplan Fryslân.

In tabel 5 is het gemiddeld aantal geregistreerde slachtoffers per jaar voor de periode 2003 - 2008 weergegeven.

Tabel 5. Gemiddeld aantal geregistreerde slachtoffers per jaar; periode 2003-2008

	Gemiddeld aantal geregistreerde slachtoffers
N356 Dokkum – Quatrebas	11
N355 Tytsjerk – Noardburgum	5
N356 Quatrebas – N31	5
N913 N356 – N31	1
N910 Dokkum – Buitenpost	3
N361 Dokkum – Tytsjerk	6
Zomerweg	2

Uit tabel 5 blijkt dat het gemiddeld aantal geregistreerde slachtoffers per jaar voor de periode 2003 - 2008 geen significante verschillen laat zien met het hiervoor aangegeven aantal geregistreerde slachtoffers in 2002.

Beleid

In lijn met de Nota Mobiliteit streeft de Provincie Fryslân naar een “permanente verbetering van de verkeersveiligheid in de periode tot 2020 door reductie van het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden”. Het beleidsaspect leidt ertoe dat vanuit de optiek van verkeersveiligheid gesproken kan worden van een verkeer- en vervoerprobleem.

Ad 3. Leefbaarheid

De leefbaarheidsproblematiek heeft vooral betrekking op de doorsnijding van de bebouwde kommen. Per etmaal rijden door Damwâld circa 12.700, door Feanwâlden circa 11.800, door Burgum circa 21.600, door Garyp circa 7.100 en door Hurdegaryp circa 19.800 motorvoertuigen per etmaal in de situatie 2020-0. Deze gegevens zijn geprognosticeerd met het geactualiseerde verkeersmodel De Centrale As ¹⁶⁾. Deze grote hoeveelheden verkeer door de bebouwde kommen leiden tot barrièrewerking, moeilijke oversteekbaarheid van de weg en geluidhinder langs de weg. Ook de bebouwde kommen op de westflank van Noordoost-Fryslân worden geconfronteerd met leefbaarheidsproblemen vanwege het verkeer.

Aan de barrièrewerking / oversteekbaarheid is in het milieueffectrapport (MER) aandacht besteed door het bekijken van potentieel onveilige locaties voor lokaal verkeer en verstoorde sociale relaties. Geconcludeerd wordt dat de N356 qua vormgeving en gebruik naast een stroomfunctie ook een gebiedsontsluitende en erftoegangsfunctie heeft. Deze discrepantie leidt tot een toenemende druk op de oversteekbaarheid.

¹⁶⁾ Rapportage verkeersgegevens De Centrale As. Goudappel Coffeng, 2010.

De verwachting is dat in 2020-0 door de toenemende verkeersintensiteiten de oversteekbaarheid verslechtert en daarmee de barrièrewerking toeneemt.

Voor de geluidhinder is, als onderdeel van de leefbaarheidsproblematiek, in het MER het aantal geluidsbelaste woningen in beeld gebracht. Daaruit blijkt dat er vooral in de bebouwde kommen sprake is van een sterke toename van geluidsoverlast (in 2020 een toename van het aantal geluidsbelaste woningen met 18% ten opzichte van het basisjaar). Het beleid is erop gericht het aantal geluidsbelaste woningen terug te dringen.

Ad 4. Sociaal - economisch perspectief De Centrale As

In het kader van de tracé-/m.e.r.-studie De Centrale As is apart onderzoek verricht naar de ruimtelijk-economische situatie. De 'Centrale As Regio' (de gemeenten Tytsjerksteradiel, Dongeradeel en Dantumadiel) is vergeleken met Nederland, het landsdeel Noord en 'Noordoost-Fryslân Plus' (de gemeenten in De Centrale As Regio, aangevuld met Leeuwarden, Smaltingerland, Kollumerland en Achtkarspelen).

In de rapportage 'Ruimtelijk-economische ontwikkelingen Centrale As' wordt onder andere het volgende geconstateerd:

- sinds het begin van de jaren tachtig is de ontwikkeling van het aantal inwoners in De Centrale As Regio achtergebleven bij de nationale ontwikkeling. Dat geldt vooral voor Dongeradeel. De achterblijvende bevolkingsontwikkeling dreigt, bij het voortzetten daarvan in de toekomst, de regio in een neergaande spiraal te doen belanden;
- in de huidige situatie is het aantal inwoners van 20 jaar of jonger oververtegenwoordigd, terwijl het aantal inwoners tussen 20 en 40 jaar is ondervertegenwoordigd. Ook ouderen (65-plussers) zijn oververtegenwoordigd;
- het aantal arbeidsplaatsen heeft zich de laatste twee decennia conform het nationaal gemiddelde ontwikkeld;
- de huidige werkgelegenheidsfunctie, het aantal arbeidsplaatsen per inwoner tussen 15 en 65 jaar, blijft nog steeds duidelijk achter bij het nationaal gemiddelde;
- relatief sterk vertegenwoordigd in De Centrale As Regio zijn sectoren waar veel laag opgeleiden werken, zoals landbouw, bouwnijverheid en de minder kennisintensieve delen van de industrie. Minder sterk vertegenwoordigd zijn distributieactiviteiten, zakelijke diensten en allerlei typen verzorgende diensten;
- het inkomen per inwoner heeft zich in de periode 1989-2000 in De Centrale As Regio iets gunstiger ontwikkeld dan het nationaal gemiddelde. Er is weliswaar sprake van een achterstand, maar die achterstand is sinds het begin van de jaren negentig niet groter geworden;
- de uitgifte van bedrijventerreinen (berekend als hectare per inwoner tussen 15 en 65 jaar) is achtergebleven bij het Fries gemiddelde.

Wanneer wordt uitgegaan van het doortrekken van de trendmatige demografische, economische en ruimtelijke ontwikkelingen, bij het niet verbeteren van De Centrale As, dan is de verwachte situatie in 2020:

- de bevolking van De Centrale As Regio zal eerst stabiliseren en vervolgens, vanaf 2010, afnemen. In Tytsjerksteradiel wordt overigens nog een toename voorzien, in Dongeradeel echter een sterke afname;
- de vergrijzing neemt in alle gemeenten in De Centrale As Regio sterker toe dan het nationaal gemiddelde. Dat geldt ook voor de demografische druk (de leeftijdsgroepen die geen betaalde arbeid verrichten ten opzichte van de leeftijdsgroepen die wel betaalde arbeid kunnen leveren);
- de ontwikkeling van de arbeidsplaatsen in De Centrale As Regio zal iets onder het nationaal gemiddelde liggen. De ontwikkeling in Dongeradeel blijft naar verwachting achter bij de ontwikkeling in Dantumadiel en Tytsjerksteradiel (met de hoogste verwachte groei). De achterblijvende bevolkingsontwikkeling en de minder gunstige ligging van Dongeradeel vormen de belangrijkste redenen;
- de absolute ontwikkeling van het aantal arbeidsplaatsen in De Centrale As Regio tot 2020 ligt tussen een afname met 2.200 in het laagste scenario (Regional Communities) tot een toename met 3.000 in het hoogste scenario (Global Economy);
- vergeleken met het nationaal gemiddelde is de verwachte ontwikkeling in industrie, distributieactiviteiten en consumentendiensten gunstiger;
- de werkgelegenheidsfunctie (arbeidsplaatsen ten opzichte van inwoners tussen 15 en 65 jaar) neemt, mede omdat de bevolkingsontwikkeling achterblijft bij de ontwikkeling van het aantal arbeidsplaatsen, in alle gemeenten in De Centrale As Regio toe, hoewel ook in 2020 nog sprake zal zijn van een duidelijke achterstand van het nationaal gemiddelde.

Mede in verband hiermee is De Centrale As opgenomen in het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan Fryslân, met als beleidsdoel “de verbetering van De Centrale As kan een bijdrage leveren aan het versterken van de sociaal-economische situatie in Noordoost-Fryslân”.

5.1.4. Probleem- en doelstellingen

In hoofdlijnen is de problematiek, zoals hiervoor beschreven, als volgt.

Problematiek
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Een slechte bereikbaarheid van de regio Noordoost-Fryslân en met name de regiostad Dokkum vanwege het ontbreken van een vlotte verbinding naar het landelijk hoofdwegennet.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Een ongewenste verkeersveiligheidssituatie op De Centrale As en de overige wegen in het studiegebied.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Een slechte leefbaarheid in de bebouwde kommen vanwege de doorsnijding van de kerren, leidend tot barrièrewerking, moeilijke oversteekbaarheid en geluidhinder.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Een ruimtelijke en socio-economische ongewenste situatie vanwege de achterblijvende bevolkingsontwikkeling en het achterblijvend aantal arbeidsplaatsen.

Op basis hiervan zijn de volgende doelstellingen geformuleerd.

Doelstellingen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbetering van de bereikbaarheid van Noordoost-Fryslân.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbetering van de verkeersveiligheid in Noordoost-Fryslân en op de N356 / N913.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbetering van de leefbaarheid.
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Het leveren van een bijdrage aan de verbetering van de ruimtelijke en sociaal-economische structuur.

5.1.5. Bijdrage De Centrale As aan doelstellingen

Bundelend effect

Teneinde bij te dragen aan meerdere doelstellingen van De Centrale As (in het bijzonder het verbeteren van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in de kernen) is de inzet het verkeer in Noordoost-Fryslân te bundelen op een goed ingerichte stroomweg (autoweg 100 km/uur). Aan een centrale as is in het kader van studies voorafgaand aan het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan Fryslân (1999) de voorkeur gegeven boven een oplossing via de flanken (oost- en westflank van Noordoost-Fryslân). Gebleken was immers dat het merendeel van de verkeersbewegingen zich concentreert op het centrale deel van Noordoost-Fryslân. De verkeersbewegingen via de flanken zijn relatief gering. Een oplossing via de flanken zou de problematiek en in het bijzonder de bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblematiek in het gebied langs de route Damwâld - Feanwâlden - Hurdegaryp - Burgum - Garyp, niet oplossen ¹⁷⁾.

Bereikbaarheid/leefbaarheid

Zoals uit tabel 1 blijkt neemt in de autonome situatie de gemiddelde traject-snelheid (traject Dokkum - N31 / Nyegeasterhoeke) in de ochtendspits en in de avondspits af tot minder dan 40 km/uur. De aanleg van De Centrale As als dubbelbaans autoweg (100 km/uur) leidt er toe dat de gemiddelde snelheid toeneemt tot circa 100 km/uur. Door de aanleg van De Centrale As wordt in de ochtendspits de benodigde tijd om van Dokkum naar de N31 / Nyegeasterhoeke te rijden teruggebracht van circa 30 tot circa 12 minuten; in de avondspits wordt de trajecttijd teruggebracht van circa 31 naar circa 12 minuten.

Door de aanleg van De Centrale As als een stroomweg (100 km/uur) zullen vrijwel alle bestemmingen in Noordoost-Fryslân binnen het 15 minuten criterium uit het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan Fryslân (1999) komen te liggen. Uitvoering als dubbelbaans autoweg leidt tot een congestievrije afwikkeling van het verkeer.

In het kader van de tracé/m.e.r.-studie is ook onderzocht of kan worden volstaan met een enkelbaans autoweg (100 km/uur).

¹⁷⁾ Vooruit dankzij betrokkenheid, Concept Reactienota, vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 14 maart 2006.

Nadeel hiervan is dat De Centrale As dan niet gaat functioneren als een 100, maar meer als een 80 km/uur verbinding. Het verkeer zal zich aanpassen aan de langzaamste verkeersdeelnemers, in dit geval personenauto's met aanhangers en het vrachtverkeer. De reistijdwinst is in dit geval geringer dan bij een uitvoering als een dubbelbaanse autoweg 100 km/uur. Bovendien is het bundelend effect veel geringer.

Daarnaast heeft De Centrale As een belangrijke verdeelfunctie voor Leeuwarden. Na de realisatie van De Centrale As zal het verkeer vanuit de richting Drachten dat een bestemming heeft in het noordelijk deel van Leeuwarden, gebruik gaan maken van De Centrale As/rondweg Hurdegaryp. Het verkeer vanuit Noordoost-Fryslân met een bestemming in het zuidelijk deel van Leeuwarden zal gebruik gaan maken van De Centrale As / rondweg Garyp. Dit laatste wordt nog wordt versterkt doordat het economisch zwaartepunt van Leeuwarden in zuidelijke richting verschuift. Door het functioneren van De Centrale As als verdeelroute van Leeuwarden wordt de zwaarbelaste oostflank van Leeuwarden ontlast.

Alleen een dubbelbaans autoweg geeft een werkelijke kwaliteitsverbetering van de ontsluitingsstructuur van Noordoost-Fryslân, waarbij de bebouwde kommen zo maximaal mogelijk worden ontlast. Immers, door De Centrale As worden de kernen Damwâld, Feanwâlden, Hurdegaryp, Burgum en Garyp niet langer met een doorgaande verkeersroute doorsneden. Hierdoor wordt ook de leefbaarheid in deze kernen vergroot. Verder zorgt De Centrale As ervoor dat geen ingrijpende maatregelen op de oost- en westflank noodzakelijk zijn. Op de flanken richt het beleid zich op het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid en het afwaarderen van wegen.

Hiervoor is aangegeven dat in de autonome situatie (2020-0) het aantal woningen met een geluidbelasting hoger dan 50 dB(A) zal toenemen met circa 18% ten opzichte van de huidige situatie. Doordat De Centrale As niet in de directe nabijheid van woningen loopt, neemt het aantal geluidbelaste woningen ten opzichte van de autonome situatie af.

Verkeersveiligheid

De keuze voor De Centrale As als een hoogwaardig ingerichte stroomweg (autoweg 2X2, 100 km/uur) sluit aan bij het principe van Duurzaam Veilig dat vanaf 1997 als landelijk uitgangspunt wordt gehanteerd bij de inrichting van wegen en dat ook als provinciale inzet heeft te gelden (PVVP, paragraaf 3.2).

Een stroomweg heeft een primaire verkeersfunctie, waarbij de doorstroming van het verkeer centraal staat (PVVP, paragraaf 3.3). De Centrale As, ingericht als een 2X2 autoweg, 100 km/uur met ongelijkvloerse kruisingen draagt optimaal bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Ook het onderliggende wegennet, in het bijzonder fiets- en voetgangersroutes, gaat De Centrale As ongelijkvloers kruisen met positieve effecten op de verkeersveiligheid.

Stroomwegen, waaronder De Centrale As, zijn bedoeld om het verkeer in een gebied te bundelen en betrouwbaar en veilig af te wikkelen. Door het bundelend effect wordt minder verkeer afgewikkeld via het relatief onveiligere onderliggende wegennet. Daarmee wordt de verkeersveiligheidssituatie in Noordoost-Fryslân verbeterd.

Socio-economische situatie

Voor de socio-economische ontwikkeling van Noordoost-Fryslân vervult Dokkum als regiostad een onmisbare en centrale functie op het gebied van wonen en werken (Streekplan 2007, paragraaf 3.2). Het beleid van de provincie is erop gericht dat Dokkum de stedelijke bundelingsfunctie kan handhaven en uitbreiden.

Een beleidsdoel is dat de bereikbaarheid en de doorstroming van de stedelijke centra, en in het bijzonder ook van Dokkum, wordt vergroot (Streekplan 2007, paragraaf 2.4.4). Een adequate aansluiting van Dokkum op het landelijk hoofdwegennet is daarbij onmisbaar (Streekplan 2007, paragraaf 3.2.2). De Centrale As ingericht als een stroomweg (autoweg 2X2, 100 km/uur) leidt tot een substantiële verbetering van de bereikbaarheid van Dokkum. Deze regiostad komt in tijd uitgedrukt circa 20 minuten dichterbij het landelijk hoofdwegennet te liggen ten opzichte van de situatie 2020-0.

Ook Burgum heeft als regionaal centrum een belangrijke taak in de regio Noordoost-Fryslân, met bijbehorende ontwikkelingsmogelijkheden voor wonen, werken en voorzieningen. De ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden van Burgum dienen verder uitgewerkt te worden (Steekplan, paragraaf 3.1.5). Door De Centrale As profiteert ook Burgum van een betere aansluiting op het landelijke hoofdwegennet (Steekplan, paragraaf 3.1.2).

In het kader van de tracé- / m.e.r.-studie De Centrale As zijn voor De Centrale As Regio de demografische, economische en ruimtelijke ontwikkelingen geschetst en prognoses voor de economische en demografische ontwikkelingen opgesteld. De relatie is gelegd tussen economie en infrastructuur en de in het MER onderzochte alternatieven en varianten zijn beoordeeld ("Ruimtelijk-economische ontwikkelingen Centrale As Regio", Bureau Louter, augustus 2005). Uit het onderzoek van Bureau Louter komt een vrij genuanceerd beeld naar voren voor wat betreft de economische effecten van de verbetering van de infrastructuur in De Centrale As Regio. Een dergelijke verbetering zal niet leiden tot grootscheepse groei, maar is wel een noodzakelijk middel om de dreigende neerwaartse spiraal te doorbreken door de aantrekkelijkheid voor wonen en werken groter te maken. Niet elk type bedrijvigheid zal in gelijke mate profiteren en voor sommige delen van de regio staan andere belangen op het spel dan voor andere. In het noordelijk deel van de regio gaat het vooral om het tegengaan van de neerwaartse spiraal en het behoud van de leefbaarheid, terwijl het zuidelijk deel van de regio mogelijk kan profiteren van een functie als verbindingssas tussen de N31 / A7 en het noordelijk deel van Leeuwarden. De economische effecten van een betere verbinding in De Centrale As Regio zullen zich niet beperken tot een smalle strook rond die verbindingsweg zelf, maar hun invloed hebben op een veel breder gebied rond de verbeterde verbinding.

De aanleg van De Centrale As is ook van belang voor het goederenvervoer. Uit het rapport "Goederenvervoer in de netwerkanalyse Groningen-Assen"¹⁸⁾, in welk rapport voor Noord-Nederland de knelpunten (in verliezen) voor het goederenvervoer in beeld zijn gebracht, blijkt dat de route Nyegea-Quatrebras na de Zuidelijke Ringweg Groningen het slechtst scoort.

5. 2. Prinses Margrietkanaal

De Centrale As kruist het Prinses Margrietkanaal ten westen van Burgum. Het Prinses Margrietkanaal wordt de komende jaren opgewaardeerd tot een CEMT-klasse Va. In het kader van het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan zijn eisen gesteld aan een kruising tussen vaarwegen en wegverbindingen. Voor een kruising tussen een hoofdvaarweg en een stroomweg is een beweegbare brug geen optie. Dit betekent voor de uitvoering van de kruising De Centrale As - Prinses Margrietkanaal óf een vaste brug met een doorvaarthoogte van minimaal 9,00 m, óf een aquaduct. Beide mogelijkheden zijn in de tracé / m.e.r.-studie De Centrale As onderzocht. Op basis van een integrale belangenafweging is vanuit landschappelijke en akoestische overwegingen voor een aquaduct gekozen.

Belangrijke punten bij de locatie en de uitvoering van het aquaduct zijn de nautische eisen die vanuit het Prinses Margrietkanaal worden gesteld. Uit toetsing aan de Richtlijnen Vaarwegen RVW 2005 van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in relatie tot de nieuwe brug blijkt dat de huidige loop van het Prinses Margrietkanaal ter plaatse van de kruising met De Centrale As niet voldoet aan de eisen. Mede gelet op de omstandigheid dat een deel van de vervoerde lading in de categorie gevaarlijke stoffen valt, is sprake van een (veiligheids)risicosituatie. Om aan de nautische eisen te voldoen, dient de boogstraal die nu in de vaargeul zit tussen de bestaande brug in de Van Harinxmaweg (N356) en de Wide Ie te worden rechtgetrokken. Daarmee wordt een voldoende lange rechtstand voor de brug verkregen. Dit vereist ter plaatse van de kruising met De Centrale As een verlegging van het Prinses Margrietkanaal in zuidelijke richting. Door deze kanaalverlegging kunnen de in de Richtlijnen Vaarwegen aangegeven ontwerppuntspunten voor de nog te vervangen brug in de Van Harinxmaweg (N356) worden gerealiseerd. De verlegging van het Prinses Margrietkanaal in zuidelijke ligging heeft positieve gevolgen voor de veiligheidscontouren van de plaats Burgum.

De kanaalverlegging heeft het gevolg dat het aquaduct buiten het huidige nautische profiel van het Prinses Margrietkanaal kan worden gebouwd. Daarmee wordt de hinder voor het vaarverkeer tijdens de bouw zo gering mogelijk.

¹⁸⁾ Goederenvervoer in de netwerkanalyse Groningen - Assen. Buck Consultants, februari 2006.

Verkorte besluit m.e.r.-procedure

Omdat het inpassingsplan De Centrale As het eerste ruimtelijk plan is waarin de kanaalverlegging Prinses Margrietkanaal planologisch wordt geregeld, wordt daarvoor een verkorte besluit m.e.r.-procedure doorlopen. Dat impliceert dat gebruik wordt gemaakt van de ten behoeve van De Centrale As opgestelde tracé/m.e.r.-studie, waarop een specifiek op de kanaalverlegging Prinses Margrietkanaal betrekking hebbende aanvulling is gemaakt: "Tracé / m.e.r.-studie De Centrale As, Aanvulling kanaalverlegging Prinses Margrietkanaal Burgum"¹⁹⁾. Deze aanvulling is gelijktijdig met het ontwerp-inpassingsplan ter inzage gelegd. Gelijktijdig met de vaststelling van het inpassingsplan hebben Provinciale Staten ook een besluit genomen over de kanaalverlegging.

In de op de kanaalverlegging betrekking hebbende aanvulling zijn twee alternatieven onderzocht: het alternatief zoals dat was opgenomen in het voorontwerp-inpassingsplan De Centrale As (alternatief 1) en een iets noordelijker gelegen alternatief (alternatief 2). Uit de effectenbeoordeling blijkt dat het iets noordelijker gelegen alternatief per saldo iets gunstiger scoort. Dit sluit ook beter aan bij de Richtlijnen Vaarwegen RVW 2005. Daarom is dit alternatief opgenomen in het inpassingsplan De Centrale As.

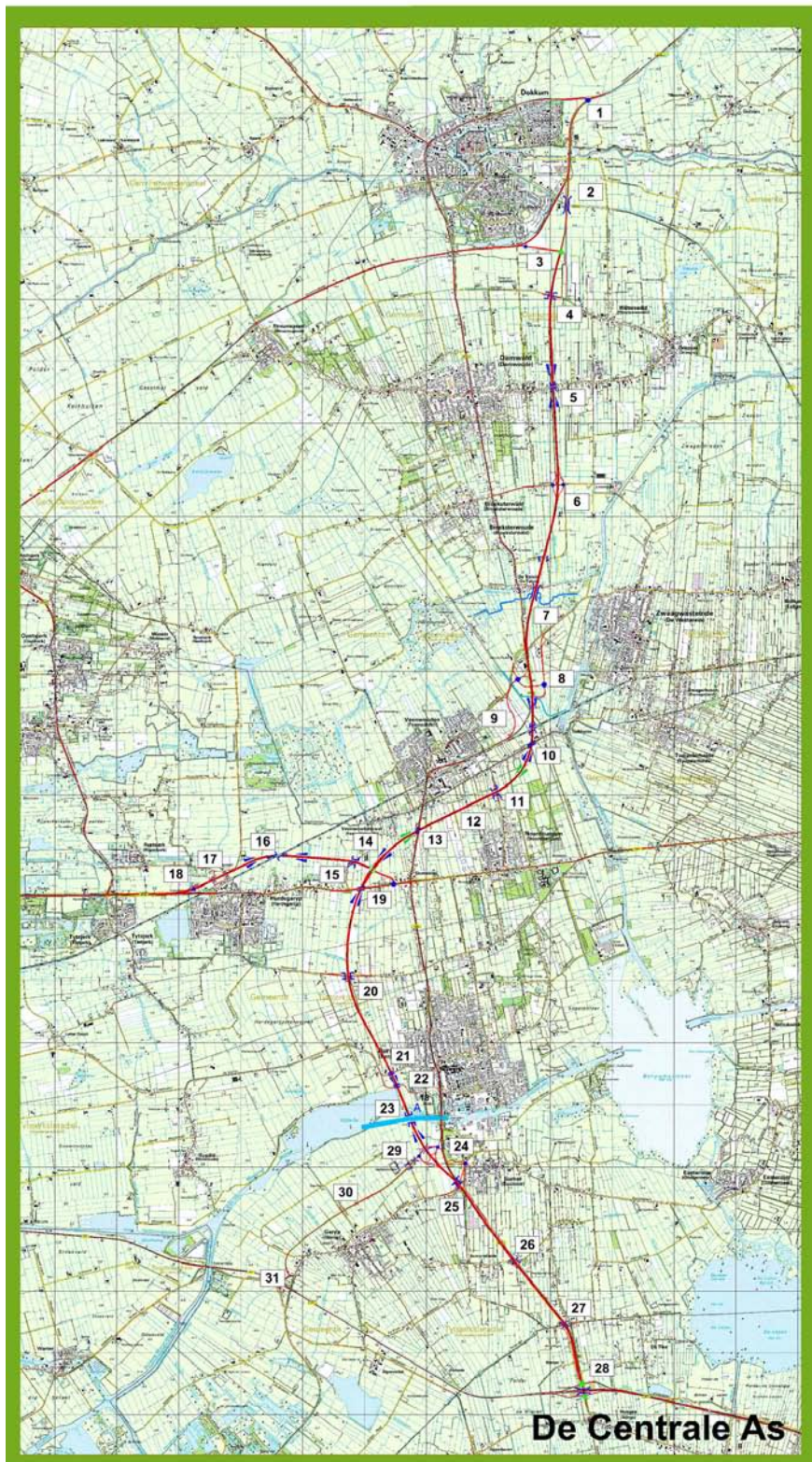
¹⁹⁾ Tracé/m.e.r.-studie De Centrale As, Aanvulling kanaalverlegging Prinses Margrietkanaal Burgum. Grontmij en Altenburg&Wymenga Ecologisch onderzoek, 2009.

6. PLANBESCHRIJVING

6. 1. Wegontwerp De Centrale As

Het plangebied van het inpassingsplan heeft betrekking op het tracé van De Centrale As. In hoofdzaak gaat het daarbij om de aanleg van De Centrale As, de rondwegen Hurdegaryp en Garyp en de oostelijke rondweg Dokkum, een aantal verbindingswegen, fiets- en wandelverbindingen en de realisatie van diverse kunstwerken. Ook de verlegging van het Prinses Margrietkanaal maakt deel uit van het plan. Voor de exacte ligging en de begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de plankaart behorende bij dit ontwerp-inpassingsplan. Voor een globaal overzicht van het wegtracé en de kunstwerken wordt verwezen naar figuur 4 van deze toelichting. Hierna volgt in noord-zuid-richting een globale beschrijving van dit tracé. In principe worden de volgende basisprofielen onderscheiden (zie figuur 5):

	Tracégedeelte	Profiel
1.	Oostelijke rondweg Dokkum en rondweg Garyp	Autoweg 2X1
2.	Vanaf zuidelijke rotonde Dokkum tot de N31 / Nyegeasterhoeke en rondweg Hurdegaryp	Autoweg 2X2

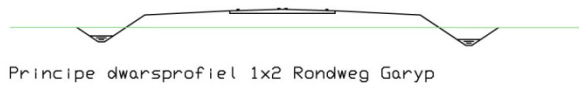


- 1 Rotonde Dokkum Noord
- 2 Kruising Stroobossertrekweg
- 3 Turborotonde Dokkum Zuid
- 4 Onderdoorgang Koaloane
- 5 Tunnel De Centrale As/Doniawei
- 6 Ongelijkvloerse kruising Dwarsloane
- 7 Viaduct Ecologische Hoofdstructuur De Falom
- 8 Half klaverblad Feanwalden/De Westereen
- 9 Spoorwegeroerdoorgang Feanwalden/De Westereen
- 10 Viaduct Kukhernewei
- 11 Onderdoorgang Zevenhuisterweg
- 12 Fietsbrug Heidstreek
- 13 Viaduct Woudweg
- 14 Ongelijkvloerse kruising (ovonde) Quatrebras
- 15 Onderdoorgang Langedijk/Foksegatten
- 16 Spoorwegeroerdoorgang Hurdegaryp
- 17 Fiets tunnel Slachtedijk
- 18 Kruispunt Hurdegaryp West
- 19 Viaduct Rijkstraatweg
- 20 Onderdoorgang Zomerweg
- 21 Fietsbrug Hillamaweg
- 22 Viaduct verlengde Prins Bernardstraat
- 23 Aquaduct Prinses Margrietkanaal
- 24 Half klaverblad Sumar
- 25 Onderdoorgang Sumar - Garyp
- 26 Onderdoorgang Sumarreheide
- 27 Onderdoorgang De Tike
- 28 Aansluiting Nyegeasterhoeke/N31
- 29 Onderdoorgang Stinswei
- 30 Onderdoorgang Eendrachtsweg
- 31 Aansluiting rondweg Garyp/N31

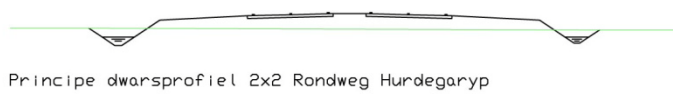
Figuur 4: Globaal wegracé en kunstwerken



Principe dwarsprofiel 1x2 Lauwerseewei (ten oosten van Dokkum)



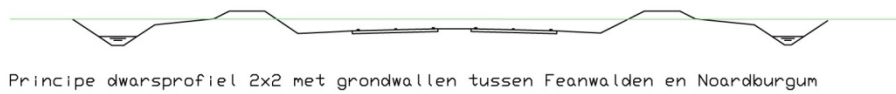
Principe dwarsprofiel 1x2 Rondweg Garyp



Principe dwarsprofiel 2x2 Rondweg Hurdegaryp



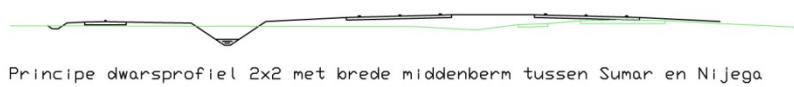
Principe dwarsprofiel 2x2 met brede middenberm tussen Doniaweg en Dwarslaan



Principe dwarsprofiel 2x2 met grondwallen tussen Feanwalden en Noardburgum



Principe dwarsprofiel 2x2 met brede middenberm tussen Quatrebras en Burgum



Principe dwarsprofiel 2x2 met brede middenberm tussen Sumar en Nijega

— Ontwerp
— Maaiveld

Figuur 5: Principes dwarsprofielen

Dokkum e.o.

Het noordelijk deel van het tracé, de oostelijke rondweg Dokkum, vangt aan ter plekke waar de noordelijke rondweg Dokkum aansluit op de N361 (de Lauwersseewei). Het huidige kruispunt wordt vervangen door een rotonde. De brug in de rondweg Dokkum wordt opgehoogd en er wordt een duikerbrug gerealiseerd in de aan te leggen parallelweg westelijk van de oostelijke rondweg Dokkum (in verband met de recreatievaart). De rotonde Dokkum Noord komt daardoor iets hoger te liggen. De brug over het Dokkumer Grutdijp blijft bestaan.

De Harddraversdijk en de Stroobosserweg worden via een aan de westzijde gelegen en in noordelijke richting deels nieuw aan te leggen parallelstructuur aangesloten op nieuwe oostelijke rondweg Dokkum. Het tracé verlaat circa 300 m ten zuiden van het Dokkumer Grutdijp het bestaande tracé en vervolgt in zuidelijke richting tot aan de nieuwe rotonde aan de zuidoostzijde van Dokkum. De Stroobosser Trekfeart en de Stroobosserweg worden verhoogd gekruist door middel van een viaduct. In het profiel onder het viaduct is aan de noordkant van de Stroobosser Trekfeart ruimte voor een fietspad. Vervolgens sluit het tracé tussen de Stroobosserweg en het Dokkumer Grutdijp aan op het huidige tracé van de oostelijke rondweg Dokkum.

De doorgetrokken zuidelijke rondweg Dokkum sluit via de nieuwe rotonde aan de zuidoostzijde van Dokkum aan op De Centrale As.

Koailoane

De Koailoane kruist De Centrale As met een tunnel voor alle verkeer. De tunnel wordt voorzien van een verhoogd fietspad. De Koailoane wordt via een ten oosten van De Centrale As gelegen parallelweg aangesloten op de rotonde zuidelijke rondweg Dokkum / De Centrale As.

Tjeerd Foekesloane / Johannes Durksloane

De oostelijke rondweg Damwâld (De Centrale As) loopt direct oostelijk van de Tjeerd Foekesloane / Johannes Durksloane. De aansluiting van de Tjeerd Foekesloane op de Koailoane wordt in oostelijke richting verlegd buiten de invloedssfeer van de tunnel Koailoane. Een aantal honderden meters ten zuiden van de Koailoane doorsnijdt De Centrale As de Tjeerd Foekesloane. Deze verbinding wordt niet hersteld. De Tjeerd Foekesloane wordt tussen de doorsnijding met De Centrale As en net ten noorden van het perceel op nummer 1 voorzien van een keermogelijkheid voor alle verkeer. De Johannes Durksloane en Tjeerd Foekesloane blijven bijna geheel buiten de invloedssfeer van De Centrale As. De bestaande aansluiting van de Johannes Durksloane op de Doniawei blijft gehandhaafd. De aansluiting op de Dwarsloane wordt in westelijke richting verschoven.

Doniawei

De Centrale As gaat door middel van een onderdoorgang onder de Doniawei door. Ter plaatse van de kruising met De Centrale As blijft de huidige breedte van de Doniawei gehandhaafd. De Doniawei behoudt de huidige hoogte.

Dwarsloane

Een ongelijkvloerse aansluiting in de vorm van een zogenaamde Haarlemmermeer-oplossing verzorgt de uitwisseling van het verkeer van en naar Damwâld. De Dwarsloane wordt ter plaatse van De Centrale As enigszins verdiept aangelegd voor het autoverkeer. Het fietsverkeer kruist De Centrale As onderlangs op maaiveldniveau gescheiden van het autoverkeer. De op- en afritten sluiten op de Dwarsloane aan beide kanten van De Centrale As aan met een rotonde. De Dwarsloane / Oasterloane tussen Broeksterwâld en De Centrale As wordt opgewaardeerd. Parallel aan de Dwarsloane wordt aan de noordzijde van de Dwarsloane / Oasterloane de fietsverbinding gerealiseerd door middel van een vrijliggend fietspad. De Dwarsloane gaat westelijk van De Centrale As over in de Oasterloane. De Oasterloane sluit aan op de rotonde in de huidige N356.

De Falom

De Achterwei bij De Falom wordt door De Centrale As doorsneden. De verbinding wordt ter plaatse niet hersteld. De Achterwei wordt ter plaatse van de doorsnijding aan de oostzijde van De Centrale As voorzien van een keermogelijkheid voor alle verkeer. Oostelijk van het tracé van De Centrale As wordt de Achterwei met een recreatief fietspad aangesloten op het bestaande fietspad zuidelijk langs de Falomster Feart (Rinewâl). Deze vaart wordt met een fietsbrug gekruist.

Ter hoogte van De Falom kruist De Centrale As de Ecologische Hoofdstructuur waarvan de Falomster Feart en een gedeelte van de Rinewâl deel uitmaken. De Centrale As wordt deels op een dijklichaam en deels op een lange vaste brug (op palen) aangelegd. Door de brug (lengte van ten minste 150 meter), die in één keer de Ecologische Hoofdstructuur, de Falomster Feart en Rinewâl kruist, ontstaat een onderdoorgang, waardoor een robuuste ecologische verbinding kan worden ontwikkeld.

De bestaande Haadwei gelegen tussen de inritten van Haadwei 21 en Haadwei 48 wordt voor doorgaand gemotoriseerd verkeer afgewaardeerd en is alleen bestemd voor landbouwverkeer, zeer lokaal bestemmingsverkeer en niet-gemotoriseerd verkeer. De woning op Haadwei 21 wordt via het te herinrichten deel van de bestaande Haadwei in zuidelijke richting ontsloten op Oosteinde / Boppewei. De bestaande (hoofd)fietsstructuur aan de oostzijde van de Haadwei in en ten zuiden van De Falom blijft bestaan en sluit aan op de Boppewei.

Feanwâlden / De Westereen

Een ongelijkvloerse aansluiting in de vorm van een half klaverblad verzorgt de uitwisseling van het verkeer van en naar Feanwâlden en De Westereen. Het half klaverblad is ten opzichte van het realisatiebesluit-ontwerp iets naar het noorden verschoven. De bestaande (turbo)rotonde Boppewei / Oastein komt met de aanleg van De Centrale As te vervallen. De bestaande fietsonderdoorgang ten zuiden van deze rotonde blijft gehandhaafd.

De oostelijke lus van het half klaverblad is “omgeklapt” en de op- en afritten en de aansluitende onderliggende wegenstructuur zijn anders vormgegeven. In de rapportage “Aansluiting De Centrale As-Feanwâlden / De Westereen” wordt een nadere toelichting gegeven op de reden van deze wijzigingen en de effecten ten opzichte van het milieueffectrapport.

Circa 100 m ten zuiden van het begin van het half klaverblad wordt voorzien in een grote natte en droge faunapassage (ecologische verbinding Kûkherster Feart - Houtwiel). Ook in de ontsluitingsweg van Feanwâlden wordt ter plaatse van de kruising Goddeloaze Singel - Oastein een faunapassage gerealiseerd.

De Centrale As passeert ter hoogte van Kûkherne met een onderdoorgang de spoorbaan Leeuwarden - Groningen (hierna ‘spoorbaan’).

De Goddeloaze Singel wordt aan de westzijde van De Centrale As in westelijke richting verschoven in verband met de ruimte benodigd voor de spoorwegonderdoorgang en loopt vervolgens parallel aan de spoorbaan in oostelijke richting over De Centrale As (dek spoorwegonderdoorgang) naar de huidige plaats waar de Goddeloaze Singel deze spoorbaan gelijkvloers kruist.

Kûkhernewei

De Kûkhernewei wordt door De Centrale As doorsneden. De functie van de Kûkhernewei wordt door middel van een viaduct hersteld. De Centrale As komt uit de spoorwegonderdoorgang aan de zuidzijde van de spoorbaan verdiept te liggen. Als gevolg van deze verdiepte ligging komt het viaduct Kûkhernewei minder hoog te liggen.

Op het gedeelte tussen de Kûkhernewei en de Woudweg wordt De Centrale As iets onder maaiveld aangelegd. Ter weerszijden van de weg worden grondwallen (circa 1,50 m boven de weg) aangelegd.

Westersingel

De Westersingel wordt doorsneden door het tracé van De Centrale As. In het kader van de gebiedsontwikkeling wordt onderzocht of ter plaatse van De Centrale As de realisatie van een brug voor fietsers en voetgangers tot de mogelijkheden behoort.

Zevenhuisterweg

De Zevenhuisterweg wordt doorsneden door het tracé van De Centrale As. De verbinding wordt hersteld door middel van de aanleg van een onderdoorgang voor alle verkeer met een fietsstrook gescheiden van het autoverkeer, waarbij het nieuwe tracé van de Zevenhuisterweg direct westelijk van het huidige tracé komt te liggen. Het huidige tracé van de Zevenhuisterweg wordt gebruikt als ontsluitingsweg voor de aanliggende woningen.

Heidstreek

Ter hoogte van de doorsnijding van de Heidstreek met De Centrale As wordt een fietsbrug gerealiseerd in combinatie met de daar te realiseren vleermuisvoorziening (hop-over). In het kader van de gebiedsontwikkeling wordt nader onderzocht waar de verbinding met Noardburgum via de Heidstreek met De Swette zal worden gesitueerd.

Woudweg

De Woudweg kruist De Centrale As door middel van een viaduct. De aan de oostzijde van de Woudweg gelegen parallelweg blijft over het viaduct gehandhaafd met de belangrijke functie als fietssnelweg. De parallelweg aan de westzijde van de Woudweg komt te vervallen over het viaduct. Het landbouwverkeer gaat over de hoofdrijbaan.

Aansluiting Quatrebras

Ten westen van de Woudweg buigt het tracé van De Centrale As af in zuidelijke richting. In de boog wordt de aansluiting van De Centrale As met de rondweg Hurdegaryp gerealiseerd in de vorm van een ongelijkvloerse kruising met twee viaducten en met op- en afritten volgens het Haarlemmermeer-principe (hierna 'ovonde' genoemd). De Centrale As ligt hier circa 3,00 meter beneden maaiveld en de viaducten circa 3,00 meter boven maaiveld.

Ten westen van het huidige kruispunt Quatrebras wordt in de Rijksstraatweg (N355) een rotonde aangelegd. De N355 sluit via een verbindingsweg direct ten noordwesten van het huidige kruispunt Quatrebras bij de ovonde aan op De Centrale As.

De verhoogde ligging ter plekke van de ovonde wordt doorgezet tot en met de kruising Langedijk / Foksegatten (de verbinding tussen Feanwâldsterwâl en Hurdegaryp), waardoor geen diepe onderdoorgang ter plaatse van de Langedijk nodig is. De Langedijk kruist De Centrale As met een gedeeltelijk verdiepte onderdoorgang. De Langedijk verschuift circa 5,00 meter in zuidoostelijke richting zodat de aan de noordkant van de Langedijk aanwezige belangrijke boombeplanting zoveel mogelijk kan worden gehandhaafd ten behoeve van de vleermuispassage (hop-over).

De huidige N355 (Rijksstraatweg) wordt met een viaduct over De Centrale As geleid. Doordat De Centrale As ter hoogte van de kruising met de Rijksstraatweg al enigszins verdiept ligt, komt ook het viaduct minder hoog te liggen.

Rondweg Hurdegaryp

Ten noorden van Hurdegaryp kruist de rondweg Hurdegaryp het spoor door middel van een onderdoorgang. Ten westen van de spoorwegonderdoorgang buigt de rondweg Hurdegaryp in zuidwestelijke richting af en loopt parallel aan de spoorbaan naar de bestaande N355. Ten noorden van de spoorbaan wordt een afscherming in de vorm van een lage wal aangelegd om lichtinstraling naar het Bûtenfjild te voorkomen.

De rondweg Hurdegaryp doorsnijdt de Slachtedijk. Voor het langzaam verkeer wordt ten westen van de huidige Slachtedijk een fietstunnel onder de spoorbaan aangelegd om de verbinding tussen de Slachtedijk en de Stationsweg te herstellen. De Slachtedijk en Ottemaweg krijgen via de noordwestelijk van en parallel aan de rondweg Hurdegaryp gelegen weg ontsluiting met de N355 via het kruispunt met verkeerslichten, dat ten westen van Hurdegaryp wordt aangelegd.

Zomerweg

De Centrale As doorsnijdt de Zomerweg. De verbinding tussen beide delen van de Zomerweg wordt hersteld door middel van een onderdoorgang voor alle verkeer. Voor het fietsverkeer wordt een gescheiden fietspad aangelegd.

Hillamaweg / verlengde Prins Bernhardstraat

Iets ten noorden van de kruising met de bestaande Hillamaweg wordt de verdiepte ligging van het aquaduct ingezet (circa 4,00 meter beneden maaiveldniveau). De functie van de Hillamaweg wordt voor het autoverkeer overgenomen door een nieuw aan te leggen weg vanaf de Prins Bernhardstraat naar Gaestmabuorren. Deze weg kruist door middel van een viaduct De Centrale As. Het niveau van deze overkluizing (viaduct) met De Centrale As is ongeveer gelijk aan het niveau van de Prins Bernhardstraat. De functie van de bestaande Hillamaweg blijft wat betreft het fiets- en voetgangersverkeer gehandhaafd door middel van een fiets- en voetgangersbrug. Omdat De Centrale As hier enigszins verdiept ligt, wordt deze brug minder hoog.

Prinses Margrietkanaal

Vervolgens kruist De Centrale As verder verdiept met een aquaduct het verlegde Prinses Margrietkanaal. Vanuit nautische overwegingen wordt, door het kanaal in zuidelijke richting te verleggen, het Prinses Margrietkanaal tussen de huidige brug in de Van Harinxmaweg (N356) en de Wide le rechtgetrokken. Het aquaduct Prinses Margrietkanaal wordt aan de weerszijden uitgebouwd met een zogenaamd paluduct ten behoeve van een ecologische zone langs het Prinses Margrietkanaal.

Sumar / Rondweg Garyp

Een ongelijkvloerse aansluiting in de vorm van een half klaverblad verzorgt de uitwisseling van het verkeer van en naar Sumar, Garyp en Burgum. Aan de westzijde van Sumar wordt een rotonde aangelegd om de lokale structuren te verenigen. De fietsverbinding wordt verlegd langs de verbindingsweg tussen de rotonde bij Sumar en de oostelijke rotonde van het half klaverblad.

Het tracé van de rondweg Garyp wordt halverwege de parallel aan de rondweg gelegen Stinswei en de huidige N913 aangelegd. De rondweg Garyp doorsnijdt tweemaal de Stinswei, namelijk circa 350 m ten westen van De Centrale As en iets ten noorden van de rotonde bij de Wâldpoarte (N31), westelijk van het dorp Garyp.

Verder worden de Kustersfeart (door middel van een duiker), de Eendrachtsweg en de daarnaast gelegen Gariper Opfeart gekruist.

De Stinswei wordt ter hoogte van eerstgenoemde doorsnijding van de rondweg hersteld met een in de ophoging gelegen en daarmee min of meer op maaiveld gelegen onderdoorgang. De Eendrachtsweg kruist de rondweg met een onderdoorgang met daarin een verhoogd fietspad gescheiden van het autoverkeer. De rondweg gaat met een vaste brug over de Gariper Opfeart. Deze brug vormt één geheel met de onderdoorgang Eendrachtsweg. Direct oostelijk van de onderdoorgang in de Eendrachtsweg wordt een onderdoorgang voor vee gerealiseerd.

De Stinswei westelijk van het dorp Garyp wordt alleen functioneel hersteld door de aanleg van een parallelweg aan de westkant van de rondweg vanaf de Stinswei richting de N31 en gaat bij de rotonde gelijkvloers over de rondweg en sluit aan op de Westerein (huidige N913). De rondweg Garyp sluit aan op de N31 door middel van een rotonde (aan de noordkant van de Wâldpoarte (N31)). Bij de rotonde ter hoogte van de aansluiting op de N31 komt een gelijkvloerse oversteek voor alle verkeer (vooral landbouwverkeer). Het huidige tracé van de wegverbinding Garyp - Sumar (Easterein) wordt aangesloten op de rotonde ten westen van Sumar en kruist De Centrale As door middel van een onderdoorgang. In de onderdoorgang wordt een verhoogd fietspad aangelegd, gescheiden van het autoverkeer.

Joute van der Meerweg

De fietssnelweg langs De Centrale As loopt vanaf Sumar aan de oostzijde van De Centrale As tot de Joute van der Meerweg. De huidige aansluiting van de Joute van der Meerweg op de N356 komt te vervallen. De Joute van der Meerweg kruist De Centrale As door middel van een onderdoorgang, waarin een verhoogd fietspad wordt aangelegd, gescheiden van het autoverkeer. Vanaf de Joute van der Meerweg ligt de fietssnelweg langs de westzijde van De Centrale As. De Heidereed wordt als gevolg van de onderdoorgang enigszins verlegd in westelijke richting en sluit op de Joute van der Meerweg aan.

Ontsluiting De Tike

De aansluiting van De Tike op de N356 komt te vervallen. De Susterwei / Polderdyk bij De Tike kruist De Centrale As door middel van een onderdoorgang voor alle verkeer. Voor het fietsverkeer wordt een verhoogd fietspad aangelegd, gescheiden van het autoverkeer. Verkeer vanuit De Tike wordt via een westelijke parallelweg naar de zuidkant van de N31 (onder het viaduct door) geleid en sluit daar aan op de Hearrewei. De Hearrewei sluit aldaar aan op de zogenaamde 'kluioplossing' (2 rotondes met elkaar verbonden) en heeft daarmee zowel aansluiting op de N31 als richting Nyegea. Voor het fietsverkeer wordt een vrij van de parallelweg liggend fietspad aangelegd direct ten westen van deze parallelweg en deze sluit ook aan op de Hearrewei net ten noorden van de komgrens Nyegea. De fietsroute langs De Centrale As over het gedeelte Sumar - Nyegea is een zogenoemde 'fietssnelweg' (nota Fryslân Fytslân).

Aansluiting N31 / Hearrewei Nyegea

De aansluiting van De Centrale As met de N31 wordt uitgevoerd in de vorm van een zogenaamde 'kluifoplossing' (2 rotondes met elkaar verbonden).

Het verkeer vanaf de afrit N31 (vanuit de richting Drachten) wordt in de richting Burgum via een bypass direct op De Centrale As geleid. Tussen de aansluiting N31 (kluifoplossing) en de komgrens met Nyegea wordt de huidige parallelweg Hearrewei aangepast en deze vormt daarmee de nieuwe aansluiting op de komgrens van Nyegea.

De huidige Hearrewei (hoofdrijbaan) wordt versmald en krijgt de functie van fietssnelweg en sluit aan net ten noorden van de komgrens op de rijbaan waar ook de huidige parallelweg aansluit.

Faunapassages

Daarnaast worden in het gehele tracé van De Centrale As diverse faunapassages gerealiseerd. Een overzicht van de faunapassages is opgenomen in bijlage 2. Enerzijds gaat het hier om faunapassages die onderdeel zijn van de hiervoor beschreven kunstwerken. Anderzijds gaat het om aparte faunapassages.

6. 2. Kunstwerken

Ten behoeve van De Centrale As worden diverse kunstwerken gerealiseerd. In tabel 6 worden deze kunstwerken benoemd. Voor de afzonderlijke kunstwerken is een maximale bouwhoogte vastgelegd: 15,00 meter voor fietsbruggen en 10,00 meter voor alle overige kunstwerken.

Tabel 6: Kunstwerken De Centrale As

Kunstwerken	Locatie (straatnaam)
Duikerbrug Sud Ie in De Centrale As en de parallelweg	Lauwersseewei
Viaduct Strobosser Trekfeart Dokkum	Trekweg
Onderdoorgang Koailoane Wälterswäld	Koailoane
Onderdoorgang Doniawei Damwäld	Doniawei
Viaduct Dwarsloane	Dwarsloane
Viaduct EHS / Falomster Feart De Falom	Rinewäl
Fietsbrug Falomster Feart	Rinewäl / Falomster Feart
Viaduct aansluiting Feanwälden / De Westereen	Oastein / Boppewei
Spoorwegonderdoorgang Feanwälden	Spoorweg Leeuwarden – Groningen
Viaduct Kükhernewei Kükherne	Kükhernewei
Onderdoorgang Zevenhuisterweg Noardburgum	Zevenhuisterweg
Fietsviaduct Heidstreek	Heidstreek
Viaduct Woudweg Noardburgum	Woudweg
Viaducten Ovonde Quatrebras	
Viaduct Rijksstraatweg Hurdegaryp	Rijksstraatweg
Onderdoorgang Zomerweg Burgum	Zomerweg
Fietsviaduct Hillamaweg Burgum	Hillamaweg
Viaduct verlengde Prins Bernhardstraat Burgum	Prins Bernhardstraat
Aquaduct Prinses Margrietkanaal Burgum	Prinses Margrietkanaal

Viaduct aansluiting Sumar	
Onderdoorgang Easterein Sumar	Easterein
Onderdoorgang Joute van der Meerweg Sumarreheide	Joute van der Meerweg
Onderdoorgang Polderdyk De Tike	Polderdyk / Susterwei
Onderdoorgang Foksegatten	Foksegatten / Langedyk
Spoorwegonderdoorgang Hurdegaryp	Spoorweg Leeuwarden - Groningen
Fietsonderdoorgang Slachtedijk Hurdegaryp	Slachtedijk
Onderdoorgang Stinswei Garyp	Stinswei
Onderdoorgang Eendrachtsweg / Gariper Opfeart	Eendrachtsweg

6. 3. Openbaar vervoervoorzieningen

6.3.1. Uitgangspunt

Uitgangspunt bij de openbaar vervoerstructuur De Centrale As is het provinciaal beleid ten aanzien van het openbaar vervoer. De openbaar vervoerstructuur is daarin als volgt opgebouwd.

Systeem A

Dit zijn snelle, gestrekte lijnen met een frequentie van minimaal twee keer per uur. Q-liners maken deel uit van dit systeem.

Systeem B

Dit systeem is ook zoveel mogelijk gestrekt, maar doet meer de bebouwde kommen aan met één à twee haltes per kern. De frequentie is 1x per uur. Het systeem is specifiek gericht op woon-/schoolrelaties en woon-/werklocaties.

Systeem C

Dit betreft vervoer op maat.

Daarnaast is voor De Centrale As de spoorlijn Leeuwarden - Groningen van belang. Voor deze spoorlijn wordt ingezet op frequentieverhoging en uitbreiding van sneldiensthaltes. Studie hiernaar is gepland in 2010. In deze studie wordt ook onderzocht hoe Dokkum en Burgum het beste op het spoor kunnen aansluiten. De uitkomsten van deze studie kunnen mogelijk leiden tot aanpassing van de hierna beschreven openbaar vervoerstructuur.

6.3.2. Openbaar vervoerstructuur De Centrale As

In figuur 6 is de toekomstige openbaar vervoerstructuur rond De Centrale As weergegeven. Deze bestaat uit:

De spoorlijn Leeuwarden - Groningen met de stations Hurdegaryp, Feanwâlden en De Westereen

Ingezet wordt op een frequentieverhoging met een sneldienststop in Feanwâlden.

Het station Feanwâlden gaat functioneren als een openbaar vervoerknooppunt en als transferium (dit is een knooppunt dat wordt gebruikt door automobilisten / fietsers die daar overstappen richting hun eindbestemming, bijvoorbeeld werk of school). De snelbus vanuit Dokkum en Burgum geeft een directe aansluiting op de trein richting Leeuwarden en Groningen. Als herkomsttransferium heeft het station een functie als overstap van auto/fiets op trein in zowel de richting Leeuwarden als Groningen.

De buslijn Dokkum - station Feanwâlden-busknooppunt Quatrebras - Leeuwarden (systeem A)

Deze lijn loopt via De Centrale As tot de aansluiting Feanwâlden / De Westereen. Vervolgens doet deze lijn het station Feanwâlden aan met daarbij een directe aansluiting op de trein richting Leeuwarden (centrum / stationsgebied) en richting Groningen (zie ook het eerste punt). Vervolgens krijgt deze buslijn via het busknooppunt Quatrebras en de rondweg Hurdegaryp, als aanvulling op de treinverbinding, voor specifieke woon/school/werkbestemmingen een snelle verbinding met Leeuwarden. Aandachtspunt bij de uitwerking is de routevoering in Dokkum. De exacte haltering is onderdeel van de uitwerking.

Buslijn Dokkum - Drachten (systeem A)

Dit is een rechtstreekse buslijn Dokkum-Drachten via het station Feanwâlden, het busknooppunt Quatrebras en Burgum.

De buslijn Drachten - Burgum - busknooppunt Quatrebras - Leeuwarden (systeem A)

Deze lijn verzorgt een snelle busverbinding tussen Drachten - Burgum - Leeuwarden. Voorts wordt Burgum direct aangesloten op het busknooppunt Quatrebras en het station Feanwâlden.

Op het station Feanwâlden vindt een directe overstap plaats op de trein richting Leeuwarden en richting Groningen (zie ook het eerste punt). Met betrekking tot deze buslijn maken de volgende bushaltes deel uit van het inpassingsplan De Centrale As:

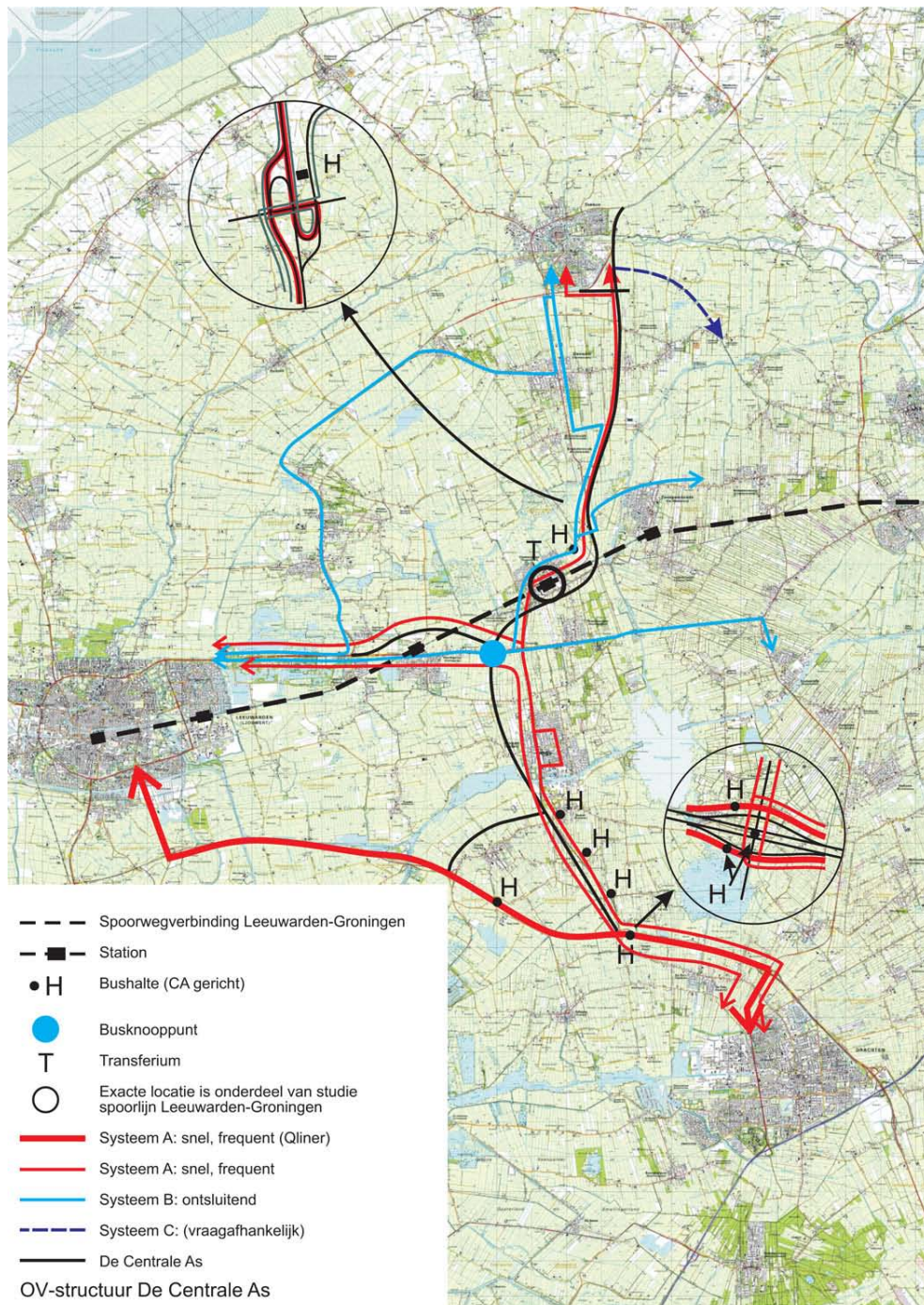
- Quatrebras;
- Sumar;
- Sumarreheide / Joute van der Meerweg;
- De Tike;
- aansluiting N31 / Nyegeasterhoeke.

Buslijn Drachten - Leeuwarden (systeem A)

Dit is de rechtstreekse Q-liner via de Wâldwei met een haltering bij de aansluiting Nyegea.

Buslijnen, systeem B

Aanvullend op systeem A zijn verschillende buslijnen van systeem B relevant. De bijbehorende haltes bevinden zich in de verschillende bebouwde komen en maken daarmee geen deel uit van het inpassingsplan De Centrale As. De buslijnen van systeem B komen samen op het busknooppunt Quatrebras.



Figuur 6: De OV-structuur De Centrale As

Ketenvervoer

De hiervoor genoemde bushaltes die in het kader van dit project planologisch worden geregeld, liggen aan het provinciaal bovenlokaal fietsnetwerk en zijn daarmee goed ontsloten voor het fietsverkeer. Daarnaast worden bij de verdere uitwerking van het project stallingvoorzieningen voor fietsen gerealiseerd. Het is het streven om bij de haltes Feanwâlden / De Westereen, Quatrebras en Sumar carpoolplaatsen aan te leggen. Deze kunnen zowel worden gebruikt voor overstap auto-auto, als voor overstap auto-bus. De carpoolplaatsen worden gecombineerd met de verkooppunten van motorbrandstof (zie paragraaf 6.4.).

6. 4. Verkooppunt motorbrandstoffen

Vanwege de functie van De Centrale As als stroomweg, waarbij het onderliggende wegennet zo maximaal mogelijk wordt ontlast, wordt voorzien in brandstofverkooppunten. Vanuit landschappelijke overwegingen is niet gekozen voor brandstofverkooppunten direct gelegen aan De Centrale As, maar voor locaties bij aansluitingen/knooppunten. Daarmee wordt zowel een directe relatie gelegd met De Centrale As, als met de onderliggende ontsluitingsstructuur en is een koppeling met meerdere functies mogelijk, zoals carpoolplaatsen en bushaltevoorzieningen.

In het inpassingsplan zijn de volgende locaties opgenomen:

- bij de aansluiting De Centrale As – Feanwâlden / De Westereen, direct gelegen aan de ontsluitingsweg De Westereen;
- bij het knooppunt Quatrebras, direct gelegen bij de aansluiting met de N355;
- bij het knooppunt Sumar, direct gelegen aan de toegangsweg naar Sumar.

Afhankelijk van de marktontwikkeling zal worden bepaald of deze locaties daadwerkelijk worden gerealiseerd. In het inpassingsplan wordt rekening gehouden met de mogelijkheid om brandstofverkooppunten te realiseren door de genoemde locaties te voorzien van een wijzigingsbevoegdheid.

In paragraaf 7.7 vindt in relatie tot het onderdeel externe veiligheid een nadere toetsing van de beoogde brandstofverkooppunten plaats.

6. 5. Projectbureau en wegensteunpunt

In het inpassingsplan wordt in de driehoek De Centrale As/rondweg Hurdegaryp en Rijkssstraatweg rekening gehouden met de bouw van een projectbureau en een wegensteunpunt.

Projectbureau

Bij complexe werken zoals De Centrale As wordt zowel tijdens het traject van de planvoorbereiding als tijdens de uitvoering veelvuldig gecommuniceerd. Het gaat daarbij om informatie-uitwisseling met verschillende doelgroepen, zoals betrokken (overheids)instanties, belangengroeperingen en burgers.

Daarom is het wenselijk dat het projectbureau De Centrale As dicht bij het werk wordt gesitueerd. Ook is het belangrijk om fysiek in het gebied aanwezig te zijn om de ingrijpende maatregelen “zo dicht mogelijk bij de bevolking te brengen”. De locatie in de driehoek onder het knooppunt Quatrebras is daarvoor de meest voor de hand liggende plek. Deze locatie ligt centraal in het gebied waarin De Centrale As wordt aangelegd en is daarom wat betreft de bereikbaarheid het meest gunstig. Daarnaast zijn tijdens de werkzaamheden de verschillende trajectdelen van De Centrale As het best te bereiken.

Naast een functie als projectbureau tijdens de aanleg van de weg, fungeert de locatie eveneens als uitvalsbasis voor alle werkzaamheden die met de aanleg annex zijn, zoals voorlichting, educatieve voorzieningen en aanvullende activiteiten.

Op het moment dat de kantoorfunctie ten behoeve van het projectbureau is beëindigd, zal de kantoorfunctie van het perceel komen te vervallen. De toekomstige functie van het perceel zal dan aansluiten bij het aangrenzende gebied, waarmee het perceel in hoofdzaak wordt ingericht ten behoeve van de landschappelijke inpassing van De Centrale As. Daartoe wordt in het inpassingsplan een wijzigingsbevoegdheid opgenomen waarmee het mogelijk wordt gemaakt om de kantoorbestemming te wijzigen naar een bestemming ‘Bos’.

Op deze locatie wordt een maximum bouwhoogte van 5,00 meter als passend geacht. Deze maat sluit aan bij de bouwhoogte van de bestaande bebouwing op het perceel en de bebouwing in de nabije omgeving. Voor deze locatie geldt als uitgangspunt dat de ruimte voor het parkeren op ‘eigen terrein’ wordt geregeld. Om er voor te zorgen dat deze ruimte ook daadwerkelijk beschikbaar is, wordt in de bestemming voor dit perceel rekening gehouden met een maximum bebouwingspercentage van 50% van het bouwvlak.

Wegensteunpunt

Door de aanleg van De Centrale As en de overname van de huidige N356 door de gemeenten ontstaat er een ander wegenareaal in Noordoost-Fryslân. De provincie Fryslân krijgt met de aanleg van De Centrale As het beheer en onderhoud van een stroomweg met daarin een aquaduct en een aantal spoorwegerdoorgangen.

Tevens is De Centrale As onderdeel van een netwerk van wegen waarin ook de wegen rond Leeuwarden en de Wâldwei zijn opgenomen. Het is noodzakelijk dat voor het netwerk van wegen, met name De Centrale As, het dagelijkse beheer en de aanpak bij eventuele calamiteiten, goed georganiseerd zijn. Hiertoe is er behoefte aan een steunpunt c.q. wegkantoor. Dit steunpunt / wegkantoor wordt gelokaliseerd in de driehoek onder het knooppunt Quatrebras. Vanuit deze locatie zijn de trajectdelen van De Centrale As en omliggende wegen goed bereikbaar. Dit wegensteunpunt kan via een wijzigingsbevoegdheid binnen de bestemming ‘Verkeer’ mogelijk worden gemaakt.

7. OMGEVINGS- EN MILIEUEFFECTEN

7. 1. Algemeen

De te verwachten omgevings- en milieueffecten van de aanleg van De Centrale As zijn in verschillende documenten verwoord. In het kader van de m.e.r.-procedure heeft een integraal onderzoek plaatsgevonden naar de effecten van de verschillende alternatieven en varianten. Deze effecten zijn in de fact-sheets in het Milieueffectrapport ²⁰⁾ en de aanvullingen op het Milieueffectrapport ²¹⁾ verwoord. Daarnaast is een aanvulling op de tracé / m.e.r.-studie De Centrale As opgesteld voor de verlegging van het Prinses Margrietkanaal (ten westen van Burgum) ²²⁾. Op basis van de tracé / m.e.r.-studie is een tracé voor de weg en voor de kanaalverlegging gekozen. De effectenbeschrijvingen in het MER hadden betrekking op diverse alternatieven en varianten en tot doel om te komen tot een keuze van het tracé. Voor het gekozen tracé van de weg en het kanaal zijn daarom meer gedetailleerdere onderzoeken verricht. Het gaat daarbij om onderzoeken op het gebied van:

- grond- en oppervlaktewater;
- geluidhinder;
- ecologie;
- landschap;
- archeologie;
- externe veiligheid;
- luchtkwaliteit;
- bodem;
- kabels en leidingen.

De resultaten van deze onderzoeken komen in het navolgende aan de orde.

7. 2. Waterparagraaf

7.2.1. Watertoets De Centrale As

De aanleg van De Centrale As heeft consequenties voor de waterhuishoudkundige inrichting van het gebied. Om de waterhuishoudkundige gevolgen en de noodzakelijk maatregelen in beeld te kunnen krijgen, zijn in het kader van de m.e.r.-procedure voor de verschillende alternatieven en varianten de mogelijke effecten op het gebied van water onderzocht en gerapporteerd.

Zoals hiervoor is aangegeven, heeft voor het wegontwerp vervolgens in het kader van de Watertoets aanvullend onderzoek plaatsgevonden.

²⁰⁾ Milieueffectrapport (MER) N356 De Centrale As Deel A en B: Hoofdrapport en Deelrapporten. Arcadis. Juni 2005.

²¹⁾ Aanvulling op het Milieueffectrapport (MER) N356 De Centrale As. Arcadis. Januari 2006.

²²⁾ Tracé / m.e.r.-studie De Centrale As, aanvulling kanaalverlegging Prinses Margrietkanaal, Grontmij, 2009.

De resultaten hiervan zijn beschreven in het document 'De Centrale As - Watertoets, inclusief (eco)hydrologisch onderzoek' ²³⁾. De Watertoets is in nauw overleg met het Wetterskip Fryslân (hierna: Wetterskip) tot stand gekomen. De Watertoets vormt de input voor de waterparagraaf voor het onderhavige inpassingsplan. In deze paragraaf wordt volstaan met een beschrijving in hoofdlijnen per onderdeel. Daarnaast worden de resultaten van de in het kader van de Watertoets verricht aanvullend onderzoek beschreven. Voor nadere informatie wordt verwezen naar het eerder genoemde document.

7.2.2. Waterkwaliteit

De Kaderrichtlijn Water (KRW) verplicht de Europese lidstaten tot het realiseren van normen, onder meer ter bestrijding van verontreiniging van het oppervlaktewater. Verontreiniging van het oppervlaktewater kan bij De Centrale As worden tegengegaan door gebruik te maken van bepaalde inrichtingsmaatregelen, zoals slibfilters, infiltratiebermen en olieafscidders. Ook kan op een ecologische wijze een verslechtering van de waterkwaliteit worden tegengegaan.

Voor het gehele tracé geldt dat er voldoende aandacht moet zijn voor de waterkwaliteit als gevolg van afstromend wegwater. Hiervoor is het rapport van de Commissie Integraal Waterbeheer (CIW) 'Afstromend wegwater' van belang. In het algemeen geldt dat het niet gewenst is om het hemelwater afkomstig van de weg rechtstreeks te lozen op oppervlaktewater en wordt een vorm van voorzuivering toegepast. Speciale aandacht gaat in dat verband uit naar kwetsbare gebieden (Ecologische Hoofdstructuur, Ecologische Verbindingszones, Grondwaterbeschermingsgebieden). In dergelijke gebieden zijn aanvullende maatregelen gewenst of dient mogelijk het wegwater buiten het kwetsbare gebied te worden geloosd.

Dit houdt ten minste in dat de volgende uitgangspunten worden gehanteerd:

- geen rechtstreekse lozing op oppervlaktewater, maar afwatering naar de berm;
- voorzuivering van het afstromende wegwater;
- bermen minimaal 3,00 tot 5,00 m breed (in verband met strooizout);
- bij onderdoorgangen waarbij hemelwater wordt ingezameld in een pompkelder is de lozing geregeld via de lozingsvergunning in het kader van de Waterwet. In de regel valt de lozing binnen de geldende normen en zijn geen aanvullende zuiveringsvoorzieningen benodigd. Soms zijn wel aanvullende zuiveringsvoorzieningen nodig (bijvoorbeeld een lamellenafscheiding, wadi, helofytenfilter);

²³⁾ Watertoets, inclusief (eco)hydrologisch onderzoek - De Centrale As. Provincie Fryslân. 2010.

- bij bruggen zal het hemelwater richting de landhoofden worden geleid en via een afwateringsriool worden afgevoerd. Hiervoor geldt: geen rechtstreekse lozing op oppervlaktewater, maar een vorm van buffering toepassen (bijvoorbeeld in een wadi);
- in de kwetsbare gebieden, zoals de EHS, is een vorm van voorzuivering van het afstromend wegwater gewenst.

In het ontwerp van De Centrale As zijn bovengenoemde eisen voor de waterkwaliteit welke effect hebben op de ligging van de weg of het ruimtebeslag verwerkt. De hemelwaterafvoer en behandeling bij kunstwerken wordt bij de nadere uitwerking van het ontwerp meegenomen. Het wegwater wordt niet rechtstreeks op het oppervlaktewater geloosd maar stroomt af via een zuiveringsvoorziening. In de kwetsbare gebieden worden waar nodig aanvullende maatregelen toegepast. Door op een aantal plaatsen wateren met natuurvriendelijke oevers aan te leggen wordt de kwaliteit van het water verbeterd.

Met deze maatregelen wordt zo weinig mogelijk afbreuk gedaan aan de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater.

7.2.3. Grondwater

Bij de aanleg van de weg wordt er naar gestreefd om de effecten op het grondwater zo beperkt mogelijk te houden. Voor de hoogteligging van de weg wordt uitgegaan van de bestaande waterpeilen in het gebied. Hierdoor worden de grondwaterstromen niet aangetast. Het waterpeil is verschillend per peilgebied en is mede afhankelijk van de bestaande maaiveldhoogten. Daarmee is de weghoogte ten opzichte van het maaiveld variabel. Bij de onderdoorgangen loopt de grondwaterstroming (min of meer) parallel aan de onderdoorgangen waardoor er geen kwelverschil ontstaat aan beide zijden van de onderdoorgang.

Voor de inrichting van de waterhuishouding ter hoogte van de verdiepte ligging tussen Feanwâlden en Noardburgum is in het kader van de Water-toets hydrologisch onderzoek verricht. Onderzocht is wat de effecten zijn op de (grond)waterhuishouding en de omliggende belangen (zoals ecologie) als voor een wegconstructie zou worden gekozen, waarbij aan een bepaalde droogleggingseis moest worden voldaan. Dit betekent dat om de kwaliteit van de wegconstructie te handhaven, bij de aanleg van de weg een halve meter onder het gemiddelde maaiveld het (grond)waterpeil permanent zou moeten worden verlaagd.

Uit het onderzoek blijkt dat de invloed van deze peilverlaging vooral aan de oostkant te groot is. De effecten op met name de natuur zijn niet acceptabel. Het effect is nog steeds te groot wanneer de verdiepte ligging aangelegd zou worden met toepassing van enkele mitigerende maatregelen.

Na het onderzoek is besloten om van een permanente grondwaterverlaging bij dit tracégedeelte af te zien. De (negatieve) invloed op de omgeving werd te groot bevonden.

Verder zou een permanent verlaagde grondwaterstand een intensief beheer en onderhoud vergen. Ook waren er risico's bij grote neerslaghoeveelheden. Om te voldoen aan de wens om de weg verdiept aan te leggen, zonder dat de (grond)waterstand permanent behoeft te worden verlaagd, is onderzoek gedaan naar (de technische mogelijkheden voor) een andere wegconstructie. Uit dit onderzoek blijkt dat er technische mogelijkheden voor een dergelijke wegconstructie voorhanden zijn. Zo kan bijvoorbeeld de wegconstructie qua opbouw anders worden ingericht. Het gaat daarbij om een opbouw in een versterkte vorm (bijvoorbeeld in beton), waarop de asfaltverharding wordt aangebracht. Deze oplossing in combinatie met de inrichting van de waterhuishouding rondom de verdiepte ligging van het tracégedeelte zorgen ervoor dat het grondwaterpeil gehandhaafd blijft. Hierdoor zijn er geen nadelige effecten op het omliggende gebied te verwachten.

Ook is in het kader van de Watertoets onderzoek verricht naar de mogelijke effecten van de kunstwerken in De Centrale As. In overleg met Wetterskip Fryslân is hiervoor vanuit geohydrologisch en ecologisch perspectief een risico-onderzoek uitgevoerd, waarbij diverse milieuaspecten zijn meegenomen. In het onderzoek is uitgegaan van een 'worst case' situatie. In het risico-onderzoek wordt geconcludeerd dat, bij een 'worst case' situatie, een uitvoeringswijze van de aanleg van kunstwerken 'in den droge' een risico zal hebben. Bij een dergelijke uitvoeringswijze zijn mitigerende maatregelen noodzakelijk. Het bepalen van mitigerende beheersmaatregelen is maatwerk. Bij de verdere uitwerking zal per kunstwerk de best passende aanlegwijze worden bepaald, waarbij de effecten op de omgeving aanvaardbaar zijn. De instrumenten om dit te waarborgen, zijn de Waterwet en de Keur van het Wetterskip. Voorbeelden van toe te passen mitigerende maatregelen zijn: retourbemaling, gebruik van damwanden, beperking duur en/of aanbrengen fasering van de bemaling en infiltratie. Een andere uitvoeringswijze is uitvoering 'in den natte', waarbij zonder een bemaling wordt aangelegd. De aanleg van de kunstwerken waarbij de effecten op de omgeving aanvaardbaar zijn, wordt - gezien de mogelijkheden in ontwerp, uitvoeringswijze, beheersmaatregelen en de beschikbare ruimte – mogelijk geacht.

7.2.4. Grondwaterbeschermingsgebieden

In het kader van De Centrale As zijn twee grondwaterbeschermingsgebieden relevant: het gebied globaal gelegen tussen Noardburgum en Burgum en het gebied ter hoogte van Garyp. Het eerste gebied ligt in de nabijheid van De Centrale As; het laatste gebied wordt doorsneden door De Centrale As.

De eisen ten aanzien van de bescherming van het grondwater in dergelijke gebieden zijn opgenomen in de Provinciale Milieuverordening. Door de provincie kan een ontheffing worden verleend op verbodsbepalingen welke gelden in een grondwaterbeschermingsgebied:

- het aanleggen en gebruiken van een weg;
- het roeren van de grond dieper dan 2,00 meter onder het maaiveld;

- uitvoeren van werken op of in de bodem of het gebruiken van stoffen die de beschermende werking van de slecht doorlatende bodemlagen kunnen aantasten.

Door aan de voorschriften van de Provinciale Milieuverordening te voldoen, wordt er van uitgegaan dat deze ontheffing wordt verkregen.

Wanneer de invloed van een grondwaterbemaling binnen de grondwater-beschermingsgebieden reikt kan dit een nadelig effect hebben op de drinkwaterwinning. Het belang van de drinkwaterwinning wordt met het bepalen van de uitvoeringswijze van de kunstwerken meegenomen.

7.2.5. Oppervlaktewater

Het Wetterskip heeft per gebied aangegeven welke kansen en knelpunten spelen met mogelijke oplossingsinrichtingen. Uitgangspunt is dat de aan- en afvoer van oppervlaktewater gewaarborgd blijft, ook bij de aanleg van de weg.

Er is nader onderzoek verricht voor het vaststellen van de definitieve (inrichtings)maatregelen, waarbij wat betreft de ligging van de (berm)sloten een nauwe afstemming heeft plaatsgevonden met het Landschapsplan. De afmeting van de watergangen is door het Wetterskip berekend op basis van afwaterend oppervlak en maatgevende afvoeren.

Met de inrichting van de waterhuishouding worden waar mogelijk optimalisaties voor de waterhuishouding meegenomen. Op een aantal plaatsen langs het tracé worden bestaande knelpunten, zoals wateroverlast of een niet goed functionerende wateraanvoer, verbeterd.

De watersystemen blijven intact, de onderwater-fauna kan zich hierdoor ook op dezelfde wijze blijven verplaatsen als voor de aanleg van De Centrale As. De afmetingen en locatie van de duikers voldoen aan de eisen van de waterhuishoudkundige inrichting en ecologie.

7.2.6. Bergingscompensatie

Algemeen uitgangspunt is dat het watersysteem niet mag verslechteren als gevolg van de aanleg van De Centrale As. Naast het blijven zorgen voor aan- en afvoer van water in de verschillende gebieden is er aandacht voor de hoeveelheid berging. Naast het compenseren van de te dempen watergangen wordt ook de toename van verhard oppervlak (= versnelde afvoer van water) gecompenseerd. Daarbij wordt uitgegaan van een bergingscompensatie-eis van 10% van de toename van het verhard oppervlak. De compensatie moet gevonden worden in hetzelfde of het lager gelegen peilvak.

De Centrale As doorsnijdt ongeveer 50 peilvakken. Per peilvak is het oppervlak van de toename van de verharding en de dempingen uitgerekend.

De bergingscompensatie wordt vooral gevonden in de nieuw aan te leggen bermsloten. Compensatie wordt ook gevonden in overige wateren en in de voorzieningen voor het wegwater.

Uit de berekeningen blijkt dat de netto bergingscompensatie (meestal ruim) voldoet aan de bergingscompensatie-eis.

7.2.7. Veiligheid

De boezemkade ter hoogte van het aan te leggen aquaduct bij Burgum voldoet momenteel niet aan de nieuwste veiligheidsnormen van de provincie Fryslân. Met het verleggen van het Prinses Margrietkanaal en de bouw van het aquaduct wordt de boezemkering op de veiligheidshoogte door het Wetterskip aangelegd, waarmee aan de nieuwste veiligheidsnormen wordt voldaan.

7.2.8. Onderhoud

Langs hoofdwatgangen wordt een obstakelvrij onderhoudspad van tenminste 5,00 meter breed aangelegd volgens de eisen van Wetterskip Fryslân. Bij de overige sloten zijn de eisen van de wegbeheerder (de provincie of de betreffende gemeente) aangehouden.

Bij kruisingen met watgangen welke onderhouden worden met een maai-boot zijn de benodigde duikerafmetingen met Wetterskip Fryslân afgestemd. De gemalen zijn via de bestaande ontsluiting of via een nieuw pad toegankelijk.

Door hoofdwatgangen langs de weg te leggen wordt het beheer en onderhoud en de aan- en afvoer van water verbeterd. De hoofdwatgang is beter bereikbaar en het aantal obstakels in de watgang wordt vermindert. Waar mogelijk is de wens van het Wetterskip meegenomen. Ook in deze gevallen zullen de wegbermen zodanig worden ingericht, dat het onderhoud vanaf daar kan worden uitgevoerd. Aan de andere zijde wordt in principe een obstakelvrije zone (5,00 meter) uitgevoerd. In kruisende sloten worden onderhoudsdammen aangelegd.

7.2.9. Tijdelijke maatregelen

Met name tijdelijke grondwaterbemalingen voor onderdoorgangen en verlaagde wegtrajecten kunnen gevolgen hebben (klink). Ook kunnen er met de lozingen problemen ontstaan vanwege het zout- of ijzergehalte. Door het Wetterskip kunnen eisen worden gesteld in het kader van vergunningverlening inzake de Waterwet. Bij de aanleg van de weg wordt de aan- en afvoer van oppervlaktewater gewaarborgd door middel van het treffen van tijdelijke maatregelen.

7.2.10. Peilbesluit en leggerbesluit

Voordat tot de aanleg van de weg wordt overgegaan, wordt bekeken of er een peilbesluit moet worden genomen. Voor het behoud van de wateraan- en afvoer en daarmee de juiste hoeveelheid water op de juiste plek in het gebied van De Centrale As zijn bij de nieuwe inrichting van de waterhuishouding op enkele plaatsen peilwijzigingen noodzakelijk. De invloed op de grondwaterstand en de effecten op de omgeving worden in de peilbesluit-procedure onderzocht. Daarnaast zal als gevolg van de aanleg van de weg de status van een groot aantal watergangen veranderen (hoofdwatergang / schouwwatergang). Hiertoe dient een leggerbesluit te worden genomen.

7.2.11. Aanpassing ontwerp

Het ontwerp van De Centrale As uit het Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan is op enkele plaatsen gewijzigd. In overleg met het Wetterskip is de waterhuishoudkundige inrichting hierop aangepast.

7. 3. **Geluidhinder**

In verband met de aanleg / reconstructie van De Centrale As is op grond van de van toepassing zijnde wet- en regelgeving akoestisch onderzoek verricht. In een zone langs de aan te leggen of te reconstrueren wegen is bepaald of er sprake is van geluidshinder. Daarbij is gekeken naar de situatie 10 jaar na de realisatie van De Centrale As. Daar waar niet aan de voorkeursgrenswaarde conform de Wet geluidhinder wordt voldaan moeten in principe maatregelen worden getroffen. De Wet geluidhinder kent hierbij een prioriteitsvolgorde:

- 1^e bronmaatregelen (stillere wegdekken of aangepaste snelheden);
- 2^e overdrachtsmaatregelen (geluidsschermen, -wallen of een combinatie van beide);
- 3^e indien eerdergenoemde maatregelen onvoldoende uitkomst bieden, dient via een ontheffingsverzoek aan Gedeputeerde Staten een hogere waarde te worden vastgesteld, zo nodig in combinatie met ontvangersmaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.

Uitgangspunt bij de realisatie van De Centrale As is dat geluidsreducerend asfalt (deklaag) wordt gebruikt. Bij de afweging van het bepalen of er geluidswallen/-schermen komen, is met verschillende factoren rekening gehouden, met name de kosten-effectiviteit en de ruimtelijke / landschappelijke inpassing.

Als de geluidswallen/-schermen onvoldoende uitkomst bieden, wordt via een ontheffingsverzoek een hogere waarde voor de betreffende woning aangevraagd.

Wat betreft de resultaten van het onderzoek wordt verwezen naar het onderzoeksrapport ²⁴⁾. In bijlage 3 van de toelichting is een overzicht gegeven van de locaties waar geluidswallen en/of –schermen worden geplaatst. Ook is in bijlage 3 aangegeven voor welke woningen een hogere waardenprocedure benodigd is.

Voorafgaand aan de publicatie van zowel het voorontwerp- als het ontwerp-inpassingsplan zijn de eigenaars/bewoners van de woningen die zonder het treffen van maatregelen een te hoge geluidsbelasting hebben, geïnformeerd over de te treffen akoestische maatregelen / hogere waardenprocedures.

Voorwaardelijke verplichting geluidbeperkende voorzieningen

In de regels van het inpassingsplan is door middel van een gebruiksregel binnen de bestemming 'Verkeer' gewaarborgd dat De Centrale As niet eerder voor doorgaand gemotoriseerd verkeer in gebruik mag worden genomen, dan nadat de geluidbeperkende voorzieningen zijn gerealiseerd. In bijlage 3 van de regels is een overzichtskaart opgenomen waarop is aangegeven waar de geluidbeperkende voorzieningen zullen worden aangelegd. Verwezen wordt naar hoofdstuk 8.3.7. waarin een nadere toelichting op dit onderdeel wordt gegeven.

7. 4. Ecologie

7.4.1. Algemeen

Ten behoeve van het opstellen van het inpassingsplan is aan de Ecologische toetsing (december 2006), waarin de maatregelen voor ecologie globaal zijn beschreven, een nadere invulling gegeven. De te treffen mitigerende en compenserende maatregelen, inclusief de benodigde ontheffingsaanvragen, zijn verwoord in het rapport "Mitigatie en Compensatie voor De Centrale As". Hierna volgt een samenvatting van de conclusies van dit rapport. Voor gedetailleerdere informatie wordt verwezen naar het rapport zelf. Een totaaloverzicht van de mitigerende maatregelen is opgenomen in bijlage 2 van deze toelichting.

7.4.2. Flora- en faunawet

De Flora- en faunawet regelt de bescherming van soorten, ongeacht of deze wel of niet voorkomen in beschermd gebied. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in licht beschermd, matig zwaar beschermd en zwaar beschermd soorten.

Indien het bij ruimtelijke ingrepen niet mogelijk is negatieve effecten op flora en fauna te voorkomen door het treffen van mitigerende maatregelen, dient een ontheffing voor de ingreep te worden verkregen. Voor licht beschermd soorten geldt een vrijstelling.

²⁴⁾ Akoestisch Onderzoek aanleg en reconstructie De Centrale As. Noordelijk Akoestisch Adviesburo, 2010.

Uit het onderzoek blijkt dat ter plaatse van het tracé van De Centrale As soorten voorkomen die matig zwaar of zwaar beschermd zijn in het kader van de Flora- en faunawet. Het betreffen:

- vleermuizen (diverse soorten, alle zwaar beschermd);
- Waterspitsmuis (zwaar beschermd);
- Kleine modderkruiper (matig zwaar beschermd);
- Steenmarter (matig zwaar beschermd).

Andere, in het kader van de Flora- en faunawet matig zwaar en zwaar beschermde soorten zijn bij de verrichte veldonderzoeken niet aangetroffen. Per genoemde soort volgt hierna een toelichting.

Vleermuizen

In het tracégebied van De Centrale As en omgeving komen acht zwaar beschermde vleermuissoorten voor. Vleermuizen gebruiken lijnvormige structuren (o.a. singels en houtwallen) en bomen bij hun dagelijkse tochten tussen verblijfplaats en foerageergebied, of in het geval van Watervleermuis en Meervleermuis, brede watergangen. De relevante effecten van De Centrale As hangen samen met het onderbreken van de vliegroutes (fysiek of door kunstlicht). Dit kan leiden tot versnippering van het leefgebied. Daar waar bestaande dagverblijfplaatsen in bomen of gebouwen verloren gaan, ontstaat habitatverlies. Tijdelijke effecten kunnen optreden tijdens de uitvoering van de werkzaamheden.

Een belangrijke maatregel bij de inrichting van De Centrale As betreft het aanleggen van 'hop-overs' (oversteekplaatsen) voor vleermuizen. De hop-overs worden geplaatst op strategische locaties op verschillende plaatsen langs De Centrale As. Het gaat om belangrijke vliegroutes en locaties met verbindingen van singels in het achterland waar vleermuizen gebruik van maken. Op de plaats van de hop-overs en de daarbij in veel gevallen gepaard gaande aanplant in de middenberm en zijbermen worden dwarssingels over de weg doorgezet. Deze hop-overs functioneren direct na de realisatie, door bij de aanleg te kiezen voor het laten staan of aanplanten van hoog opgaande bomen, dan wel in enkele situaties voor kunstmatige voorzieningen. Op de plaats waar watergangen functioneren als vliegroute voor Water- en Meervleermuizen is er voor gekozen om bij de aanleg van de bruggen voldoende (doorvlieg)hoogte tussen de onderkant van het dek van de brug en het vigerende waterpeil te realiseren.

Voor een overzicht van de locaties waar de voorzieningen voor vleermuizen zijn gepland, wordt verwezen naar bijlage 2 van deze toelichting. De daarin opgenomen kaart en tabel is ontleend aan het rapport "Mitigatie en compensatie voor De Centrale As".

Benodigde ontheffingsaanvragen vleermuizen

Voor vleermuizen moet ontheffing worden aangevraagd voor:

- tijdelijke effecten tijdens de aanlegfase;
- barrièrewerking van de weg;
- dempen vaart Koailoane;
- sloop enkele woonhuizen en schuren met dagverblijfplaatsen.

Met inachtnaeme van de mitigerende maatregelen is de verwachting dat deze ontheffingen worden verkregen.

Waterspitsmuis

De Waterspitsmuis valt in de zware beschermingscategorie van de Flora- en faunawet. De Waterspitsmuis is aangetroffen in het complex van pingoruïnes ten westen van Burgum. Het tracé van De Centrale As loopt tussen de pingoruïnes door en vormt daardoor een barrière in de ruimtelijke samenhang en de mogelijkheden tot uitwisseling van populaties. Om de barrièrewerking van De Centrale As te mitigeren wordt een grote natte fauna-duiker aangelegd.

Door de aanleg van De Centrale As wordt tevens een oppervlakte van minder dan 1,00 hectare afgesneden van het perceel rondom één van de pingoruïnes, met in die oppervlakte een sloot die aansluit op het leefgebied van de Waterspitsmuis. Het betreft hier een graslandperceel dat rond de pingoruïne ligt. Nu is dit graslandperceel zelf door de hogere ligging niet een optimaal leefgebied voor de Waterspitsmuis, maar het geheel van de pingoruïne, sloot en omliggend perceel is dat wel. Met het oog op een optimale bescherming van (het leefgebied van) de Waterspitsmuis, wordt voorzien in de ontwikkeling van een extra plas-dras zone. Dit is uitgewerkt in het rapport "Mitigatie en compensatie voor De Centrale As". Er wordt in het kader van het project De Centrale As ten minste 1,00 hectare compensatiegebied voor de Waterspitsmuis gerealiseerd. In het inpassingsplan is daartoe op basis van het rapport "Mitigatie en compensatie voor De Centrale As" voorzien in een gebied van circa 1,19 hectare. Aan dit gebied is de bestemming 'Natuur - 2' toegekend.

Benodigde ontheffingsaanvraag waterspitsmuis

Voor het onderbreken van de ruimtelijke samenhang van de pingoruïnes, en in het bijzonder vanwege het belemmeren van de uitwisselingsmogelijkheden van de daarin voorkomende populaties Waterspitsmuizen, dient een ontheffing te worden aangevraagd. Met inachtneming van genoemde mitigerende maatregelen en in combinatie met de compenserende maatregelen wordt voorkomen dat de functionaliteit van het leefgebied (de pingoruïne zelf) wordt aangetast. Op basis hiervan is de verwachting dat de ontheffing zal worden verkregen.

Kleine modderkruiper en Grote modderkruiper

De Kleine modderkruiper is matig zwaar beschermd. Bij ingrepen in het leefgebied van deze soort, is geen ontheffing nodig als gewerkt wordt conform een door het Ministerie van LNV goedgekeurde gedragscode.

Er is een geschikte gedragscode beschikbaar, te weten de Gedragscode provinciale infrastructuur in het kader van de Flora- en faunawet (goedgekeurd 8 mei 2007). Bij de aanleg van De Centrale As zal volgens een goedgekeurde gedragscode worden gewerkt.

Ook andere waterorganismen (vissen zoals de Grote modderkruiper of de Kroeskarper, amfibieën, libellenlarven e.d.) hebben baat bij het werken volgens genoemde gedragscode.

Aanvullend op het werken met een gedragscode worden door middel van het strategisch aanbrengen van duikers, de verbindingen tussen watergangen in stand gehouden. Van deze maatregelen profiteren behalve de Kleine modderkruiper ook andere vissen en overige waterorganismen. Deze duikers maken deel uit van het definitieve wegontwerp en daarmee van het inpassingsplan.

Ontheffing Grote modderkruiper

De Grote modderkruiper is zwaar beschermd. Ondanks intensief en gericht onderzoek is deze soort bij het veldonderzoek 2004-2007 niet ter plaatse van het tracé is aangetroffen. Aangezien de soort in de omgeving voorkomt en er bij het veldonderzoek sprake is van een lage trefkans, wordt zekerheidshalve een ontheffing voor deze soort aangevraagd. Met inachtnaam van de genoemde mitigerende maatregelen voor de Kleine modderkruiper, waarvan ook de Grote modderkruiper profiteert, komt de functionaliteit van het potentiële leefgebied voor deze soort niet in gevaar. Op basis hiervan is de verwachting dat de ontheffing zal worden verkregen.

Overige mitigatie

Naast de hiervoor beschreven mitigerende maatregelen, is het de bestuurlijk politieke wens om te voorzien in extra (niet uit wetgeving voortvloeiende) maatregelen ter bescherming van algemene soorten die volgens de Flora- en faunawet niet of licht beschermd zijn. Zo is voorzien in de aanleg van loopstroken en stobbenrichels in onderdoorgangen en in diverse faunapassages en -duikers. Ook deze maatregelen maken deel uit van het wegontwerp en daarmee van het inpassingsplan.

7.4.3. Natuurbeschermingswet 1998

In zowel de ecologische beoordeling als in het rapport 'Mitigatie en compensatie voor De Centrale As' is een toetsing van het tracé aan de Natuurbeschermingswet 1998 uitgevoerd. Hieruit is gebleken dat de afstand van De Centrale As tot de Natura-2000-gebieden (Grutte Wielen en Alde Feanen) dermate groot is, dat geen significante negatieve effecten op deze beschermde gebieden en hun instandhoudingsdoelstellingen aan de orde zijn. Dit is ook het geval wanneer rekening wordt gehouden met de externe werking. Externe werking heeft betrekking op de ligging van foerageergebieden waarvan ganzen afkomstig uit de Grutte Wielen en de Alde Feanen gebruik maken.

Uit veldonderzoek is gebleken dat De Centrale As niet of nauwelijks invloed heeft op deze foerageergebieden. Daarom zijn de verstoringseffecten op foeragerende ganzen uit de Natura-2000-gebieden marginaal. Tijdens de aanlegfase kan het effect wel groter zijn ten westen van Hurdegaryp, althans wanneer gewerkt wordt in de periode november-februari. De genoemde effecten die louter betrekking hebben op ganzensoorten waarvoor de Grutte Wielen en de Alde Feanen zijn aangewezen, zijn echter niet significant c.q. niet van invloed op de instandhoudingsdoelen van deze gebieden. Er is dan ook geen vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 benodigd.

7.4.4. EHS/EVZ Nota Ruimte / Streekplan

Op enkele plaatsen kruist De Centrale As de Ecologische Hoofdstructuur/ecologische verbindingszones. De gebieden die zijn aangewezen als onderdeel van de EHS, zijn planologisch beschermd met betrekking tot ruimtelijke ingrepen volgens het 'nee-tenzij-principe'. Nieuwe plannen of projecten of handelingen zijn in deze gebieden in principe niet toegestaan indien ze wezenlijke kenmerken of waarden van het EHS-gebied significant aantasten, tenzij er geen reële alternatieven zijn én er sprake is van groot openbaar belang. Bij ingrepen met negatieve effecten dient de aantasting van natuurwaarden zoveel mogelijk te worden beperkt door mitigerende maatregelen. De resterende aantasting dient door de initiatiefnemer te worden gecompenseerd.

Voor de nog te realiseren ecologische verbindingszones geldt dat bij de aanleg van De Centrale As zodanige voorzieningen getroffen dienen te worden, dat de aanleg van De Centrale As het (toekomstig) functioneren van de ecologische verbindingszones niet in de weg staat.

Kruising EHS / Robuuste Natte As De Falom

Bij De Falom kruist De Centrale As een bestaand gebied van de EHS. Dit deel van de EHS is de belangrijkste schakel in de Noord-Nederlandse Robuuste Natte As van de Grutte Wielen - De Houtwielen - Sweagermieden - Lauwersmeer. De EHS, inclusief de Falomster Feart, wordt hier gekruist met een lange vaste brug (fly-over), met een totale overspanning van tenminste 150 meter. De EHS loopt onder de fly-over door. De fly-over is tenminste 3,00 meter hoog (onderkant brug) ten opzichte van het maaiveld. Dit betekent dat alle diersoorten van deze passage onder De Centrale As door gebruik kunnen maken. De verschillende relevante habitats - droog en nat - lopen van west naar oost onder de brug door. De bestaande Haadwei zuidelijk van de Falomster Feart (tussen Haadwei 21 en Haadwei 48) wordt verkeerskundig afgewaardeerd, zodanig dat deze alleen nog door landbouwverkeer, heel lokaal bestemmingsverkeer en niet-gemotoriseerd verkeer gebruikt kan worden.

Het totale ruimtebeslag van De Centrale As ter plaatse van de EHS De Falom bedraagt 3,9 hectare. Daarnaast zal de hoek tussen het nieuwe en het oude tracé (circa 6 hectare groot) ecologisch minder goed kunnen functioneren.

Op basis van de Nota Ruimte en het Streekplan Fryslân is voor de EHS De Falom vanwege areaal- en kwaliteitsverlies compensatie vereist. In totaal wordt in het kader van het project De Centrale As voorzien in een EHS-compensatiegebied ter grootte van 11,2 hectare. In het inpassingsplan is daartoe op basis van het rapport "Mitigatie en compensatie voor De Centrale As" een gebied opgenomen waaraan een natuurbestemming is toegekend.

Naast de kruising met de EHS De Falom kruist De Centrale As twee andere nog te ontwikkelen ecologische verbindingszones.

Omdat het hier nog te ontwikkelen zones betreft, is er geen sprake van areaalverlies en hoeft hier geen oppervlakte te worden gecompenseerd. Wel worden maatregelen getroffen om het functioneren van deze verbindingzones in de toekomst te garanderen. Het betreffen de volgende verbindingzones:

- de kruising met de nog te ontwikkelen EHS - verbindingzone Kûkhersterfeart - De Houtwielen;
- de kruising met de nog te ontwikkelen EHS - verbindingzone Prinses Margrietkanaal ten westen van Burgum.

EHS-verbindingzone Kûkhersterfeart - De Houtwielen

Het betreft hier de nog aan te leggen verbindingzone van het Houtwiel naar het complex Burgumer Mar - De Leien, via de Nije Swemmer / Stoppelsoal / Kûkherster Feart. Als mitigerende maatregel wordt ter plaatse in De Centrale As en de aantakende onderliggende wegenstructuur één grote natte en droge faunapassage gerealiseerd, die geschikt is voor alle doelsoorten. Het betreft hier het ingesloten gebied tussen De Centrale As, de Rûnwei en de spoorlijn Leeuwarden - Groningen. Aan het gebied tussen De Centrale As en de Goddeloaze Singel is in het inpassingsplan de bestemming 'Natuur - 2' toegekend. Voor het gebied tussen de Goaddeloaze Singel en de spoorlijn bestaat de wens om dit op termijn ook te betrekken bij de inrichting van de verbindingzone. Thans is er voor gekozen om aan dit gebied, conform het huidige gebruik, de bestemming 'Agrarisch - Cultuur' toe te kennen. Aan deze bestemming is de mogelijkheid gekoppeld om in de toekomst via een wijzigingsbevoegdheid (delen van) de betreffende gronden alsnog te wijzigen naar de bestemming 'Natuur - 2'.

EHS-verbindingzone Prinses Margrietkanaal ten westen van Burgum

Ook hier betreft het een nog aan te leggen verbindingzone langs het Prinses Margrietkanaal, die bedoeld is om de verbinding tot stand te brengen tussen de Alde Feanen en het complex Burgumer Mar - De Leien. Dit deel is aangeduid als zoekgebied Robuuste Natte As. Om in de toekomst een verbindingzone te kunnen realiseren, wordt voorzien in een paluduct. Dit is een voorziening aan weerszijden van het aquaduct die constructief deel uitmaakt van het aquaduct. Deze voorziening maakt de aanleg van een moerasstrook parallel aan het kanaal mogelijk. Tussen het paluduct en de brug over het Prinses Margrietkanaal wordt voorzien in een gebied voor natuurontwikkeling. Zowel het paluduct als het gebied voor natuurontwikkeling zijn in het inpassingsplan voorzien.

Overige mitigatie

Naast de hiervoor beschreven voorzieningen, is een voorziening ter hoogte van het Bûtenfjild wenselijk. Dit heeft te maken met het voorkomen van uitstraling van de weg richting de EHS (De Amelânnen) en het Fryske Gearreservaat de Japmuois Kolk. Direct ten noorden van Hurdegaryp kruist het tracé van De Centrale As onderlangs de spoorlijn Leeuwarden - Groningen. De Centrale As loopt hier langs de zuidzijde van het Bûtenfjild. De afstand tot de EHS is dermate groot dat de wezenlijke waarden niet worden aangetast.

Een aandachtspunt is dat verstoring via geluid en licht (ook rijdende auto's) van de omgeving zoveel mogelijk moet worden vermeden. Dergelijke uitstralingseffecten kunnen worden gemitigeerd door aan de noordkant van de weg een aarden wal aan te leggen. Deze aarden wal is in het inpassingsplan voorzien.

7.4.5. Compensatie weidevogels Streekplan

In het gebied van De Centrale As zijn weidevogels vooral aan te treffen bij de Stinswei te Garyp en in beperktere mate ook in de andere open gebieden, zoals vlak ten zuiden van Dokkum en in de Hurdegarypster Warren. In de dichte singelgebieden ontbreken weidevogels zo goed als geheel. In het Streekplan Fryslân is vastgelegd dat goede weidevogelgebieden die door ruimtelijke ingrepen verloren gaan, gecompenseerd dienen te worden. In het Werkplan Weidevogels in Fryslân 2007-2013 ²⁵⁾ heeft de provincie het compensatiebeginsel voor weidevogels nader uitgewerkt. Indien noodzakelijke ruimtelijke ingrepen van openbaar belang (zoals de aanleg van een weg) in belangrijke weidevogelgebieden noodzakelijk zijn, dan zal gecompenseerd moeten worden.

Uit het rapport "Mitigatie en compensatie voor De Centrale As" blijkt dat, uitgaande van het Werkplan Weidevogels, het extra verstorend effect van De Centrale As 46 hectare bedraagt. De weidevogelcompensatie zal worden geregeld conform het Werkplan Weidevogels door de benodigde financiële middelen te reserveren in een daartoe bestemd fonds. Verder is het de bestuurlijk-politieke inzet om de weidevogelgebieden te compenseren in het kader van de gebiedsontwikkeling.

7.4.6. Boswet

Voor de aanleg van De Centrale As zullen bomen worden verwijderd en worden aangeplant. De Boswet bepaalt dat als er sprake is van oppervlakten bos groter dan 10 are of bomenrijen van meer dan 20 bomen, er bij eventuele verwijdering (rooien) de plicht tot herplant geldt. Dit is niet van toepassing op erfbeplantingen en wegbeplantingen voor zover bestaand uit wilgen of populieren en dergelijke (zie de Boswet). Naast de Boswet zijn de gemeentelijke kapvergunningregelingen neergelegd in de Algemene Plaatselijke Verordeningen relevant.

In het rapport "Mitigatie en compensatie voor De Centrale As" is bepaald hoe groot de compensatieopgave vanwege de aanleg van De Centrale As is. Voor gedetailleerde informatie wordt verwezen naar dit rapport. Bij het bepalen van de compensatieopgave is als eerste stap, door middel van een veldinventarisatie, bepaald hoeveel bomen er naar verwachting moeten worden verwijderd. Naast bomenrijen en -groepen zijn hier ook solitaire bomen bij betrokken. De provincie Fryslân heeft ten behoeve van het project De Centrale As een compensatiemodel ontwikkeld, dat op een puntenstelsel is gebaseerd.

²⁵⁾ Werkplan Weidevogels in Fryslân 2007-2013. Provincie Fryslân, 2006.

De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit heeft op 13 juni 2007 met de toepassing van dit puntensysteem voor De Centrale As ingestemd. In bijlage 4 van deze toelichting is de bijbehorende correspondentie opgenomen. Dit systeem geeft een bepaalde waardering aan houtopstanden en werkt met bepaalde ophoogfactoren; dat wil zeggen dat er meer wordt gecompenseerd dan er verloren gaat. In onderstaande tabel (7) is de te rooien houtopstand weergegeven. In de rechterkolom is de puntenwaardering weergegeven.

Tabel 7: Samenvatting van de houtopstanden die geroid worden voor De Centrale As bij een werkbreedte van 3 meter (breedte buiten de weg+bermen). Voor de uitleg van het puntensysteem zie de tekst.

Categorie (volgens provinciaal model)	Eenheid	aantal in lengte, stuks of oppervlakte	compensatie-opgave in aantal punten
Elzensingel 1 rij	m	10.051	20.102
Elzensingel 2 rijen	m	3.898	15.595
Houtwal (met wallichaam) tot 5 meter breed	m	580	5.804
Houtwal (met wallichaam) breder dan 5 meter	m	511	10.231
Gemengd struweel 1 rij	m	487	974
Landschappelijke beplanting > 2 rijen	m2	24.946	49.892
Solitaire bomen 0-15 jaar	stuks	134	804
Solitaire bomen 15-50 jaar	stuks	794	15.880
Solitaire bomen > 50 jaar	stuks	643	32.150
Totaal			151.432

In het Landschapsplan De Centrale As (zie paragraaf 7.5) is, uitgaande van een zorgvuldige inpassing van de weg in het landschap, aangegeven welke aanplanten er zullen plaatsvinden. Deze aanplanten zijn weergegeven in tabel 8 en voorzien van de puntenwaardering.

Tabel 8: Vereenvoudigd overzicht van de geplande aan te planten houtopstanden, zoals opgenomen in het Landschapsplan. De puntenwaardering is gebaseerd op het provinciaal model (zie de tekst).

Categorie (volgens model Prov. Fryslân)	Eenheid	Aantal in lengte, stuks of oppervlakte	Aantal in punten
Elzensingel 1 rij	m1	8.250	8.250
Landschappelijke beplanting > 2 rijen	m2	127.000	127.000
Solitaire bomen 0-15 jaar	stuks	715	4.290
Totaal	-	-	139.540

Uit de tabellen blijkt dat een groot deel van de benodigde compensatie voor het rooien van houtopstanden wordt ingevuld in het Landschapsplan: uitgedrukt in puntenwaardering gaat het om 139.540, dat wil zeggen circa 90% van de totale compensatieopgave. Dit percentage zal worden gecompenseerd in het inpassingsplan. De resterende circa 10% (11.892 punten) te compenseren houtopstanden zal in het kader van de gebiedsontwikkeling worden gerealiseerd.

7.4.7. Compensatie singellandschap

Zoals in het rapport "Mitigatie en compensatie voor De Centrale As" is aangegeven, heeft De Centrale As uitstralingseffecten op het direct aan de weg grenzend houtwal- en singellandschap, in die zin dat de habitatkwaliteit van het desbetreffende gebied voor bepaalde soorten afneemt. Dit heeft te maken met de geluidsbelasting in een strook aan weerszijden van het tracé.

Aangezien het kwaliteitsverlies geen betrekking heeft op de kap of het rooien van bomen, bestaat er geen wettelijke verplichting om dit effect te mitigeren of te compenseren. Vanwege de geluidsbelasting aan weerszijden van het tracé is de verwachting dat bij het gebruik van De Centrale As op termijn minder vogels in de directe omgeving van de weg zullen gaan broeden. Dit heeft te maken met de broedplaatskeuze, waarbij vogels op grond van verschillende factoren (kwaliteit foerageergebied, geschikt nestelhabitat, aanwezigheid soortgenoten, broedsucces voorgaande jaar, rust en verstoring) elk voorjaar c.q. broedseizoen opnieuw een keuze maken voor een broedplaats. Hoewel daartoe geen wettelijke verplichting bestaat, is het op bestuurlijk niveau wenselijk geacht om het hiervoor bedoelde (habitat)kwaliteitsverlies zoveel als mogelijk te compenseren. In het rapport "Mitigatie en compensatie De Centrale As" is daartoe een voorstel gedaan.

Daarbij zijn de broedvogels als maat voor het (habitat)kwaliteitsverlies genomen, zowel omdat er gegevens zijn over de aantallen en verspreiding ervan, als vanwege het feit dat de effecten er kwantitatief mee berekend kunnen worden. De geschatte singellengte die nodig is om het bedoelde kwaliteitsverlies te compenseren bedraagt 60-84 km (zie het rapport "Mitigatie en compensatie voor De Centrale As"). Deze compensatiewens zal worden betrokken bij de gebiedsontwikkeling.

7.4.8. Voorwaardelijke verplichting ecologische maatregelen

De planologisch-juridische basis die nodig is voor het kunnen treffen van de benodigde ecologische maatregelen, is in het inpassingsplan gegeven. Om er voor te zorgen dat bij de uitvoering van De Centrale As deze maatregelen daadwerkelijk, en op de goede wijze worden gerealiseerd, is in de regel van het inpassingsplan een 'voorwaardelijke verplichting' opgenomen. Dit betekent na aanleg van De Centrale As de ingebruikname afhankelijk wordt gesteld van de realisering van de betreffende maatregelen. Verwezen wordt naar hoofdstuk 8.3.7 waarin een nadere toelichting op dit onderdeel wordt gegeven.

7. 5. Visie op het landschap

7.5.1. Algemeen

Het tracé van De Centrale As gaat voor een deel door het Nationaal Landschap Noardlike Fryske Wâlden, zoals dit gebied is opgenomen in het Streekplan. Binnen dit gebied is het beleid er op gericht om een blijvende herkenbaarheid van de kernkwaliteiten van de landschapstypen een richtinggevende rol in de totale belangenafweging bij ruimtelijke ontwikkelingen op alle schaalniveaus te laten spelen.

Een belangrijke opgave is dat De Centrale As zorgvuldig wordt ingepast in de bestaande landschappelijke structuren van dit gebied en dat de landschappelijke kernkwaliteiten van de Noardlike Fryske Wâlden herkenbaar blijven. Ten behoeve hiervan is van het begin af aan extra aandacht besteed aan een zorgvuldige landschappelijke inpassing van De Centrale As.

Concreet is dit het geval geweest bij zowel het bepalen van de tracés die in het milieueffectrapport zijn onderzocht, als bij de "Inpassingsvisie De Singeldyk: van Lauwersseewei naar de Wâldwei". Ten behoeve van het voorliggende inpassingsplan is de Inpassingsvisie nader uitgewerkt, wat heeft geleid tot een nadere concretisering van de ontwerpuitgangspunten voor de inpassing van de weg en de inrichting van de omgeving. De resultaten hiervan zijn verwoord in het "Landschapsplan De Centrale As". In dit plan heeft een integrale afweging en uitwerking plaatsgevonden van de verschillende opgaven op het gebied van landschap, cultuurhistorie, ecologische waarden, wegverkeerslawaaï, recreatieve waarden, de wateropgave en de wegbeleving.

Centraal doel van het Landschapsplan is bepalen en beschrijven op welke wijze De Centrale As adequaat en verantwoord in het landschap kan worden ingepast, gelet op de in paragraaf 4.1. van deze toelichting genoemde beleidskaders. Daartoe zijn in het Landschapsplan concrete maatregelen benoemd. De planologisch-juridische basis die nodig is om deze maatregelen te kunnen treffen, wordt in het inpassingsplan gegeven.

In het Landschapsplan wordt echter niet alleen beschreven op welke wijze De Centrale As op adequate wijze in het landschap kan worden ingepast, maar ook wordt aangegeven op welke wijze de landschappelijke waarden van het omliggend landschap (los van de inpassing van De Centrale As in het landschap) kunnen worden versterkt. In het Landschapsplan worden in dat verband bestuurlijke wensen en aandachtspunten benoemd. Deze zaken worden betrokken bij het gebiedsontwikkelingsproject.

7.5.2. Uitgangspunten: beleidskaders en Inpassingsvisie

Voor de inpassing van De Centrale As is het landschap zijn diverse beleidskaders relevant. Het gaat om het beleid uit de Nota Ruimte, het Streekplan en de provinciale nota Fryske Diken yn 't Grien. De hoofdlijnen van dit beleid zijn verwoord in hoofdstuk 4 van deze toelichting en in paragraaf 3.2. van het Landschapsplan.

Verder heeft de Inpassingsvisie de basis voor het Landschapsplan gevormd. Deze kaders tezamen hebben geresulteerd in de volgende globale uitgangspunten voor de vormgeving van het Landschapsplan:

- het creëren van samenhang en continuïteit in de vormgeving van de weg in samenhang met de karakteristieken van de omgeving;
- het benadrukken van de identiteit en afwisseling van de verschillende landschappen in de directe omgeving van de weg;
- het inzetten op houdbaarheid en beheerbaarheid van de voorgestelde maatregelen en eindbeelden.

In hoofdstuk 5 van het Landschapsplan zijn deze globale uitgangspunten naar concrete ontwerpprincipes vertaald.

7.5.3. Relatie met ecologische waarden

In het Landschapsplan is zoveel mogelijk gezocht naar slimme combinaties tussen de opgave voor landschappelijke inpassing en de ecologische mitigerende maatregelen. Deze ecologische maatregelen zijn deels gebaseerd op wettelijke bepalingen en beleidskaders. Daarnaast worden nog aanvullende maatregelen getroffen. Aan de (locatie-)keuze van deze ecologische maatregelen en de wijze waarop deze worden vormgegeven, liggen behalve ecologische belangen ook overwegingen inzake een verantwoorde landschappelijke inpassing ten grondslag. Voor een gedetailleerd overzicht van deze maatregelen wordt verwezen naar de tabel "Mitigerende maatregelen in De Centrale As" opgenomen in bijlage 2 van deze toelichting.

7.5.4. Relatie met water

In het Landschapsplan is rekening gehouden met de noodzakelijke aanpassingen in de waterhuishouding. In de waterparagraaf (paragraaf 7.2.) van dit inpassingsplan en het rapport 'Watertoets De Centrale As' worden de gevolgen voor de waterhuishouding beschreven. Dit laatst genoemde rapport is opgesteld in het kader van de wettelijk verplichte watertoets. Voor een verdere beschrijving van de inrichtingsvoorbeelden wordt verwezen naar het Landschapsplan. Bij het inrichten van de voorzieningen die noodzakelijk worden geacht in het kader van de waterhuishouding wordt uitdrukkelijk gekeken naar de landschappelijke inpassing van deze voorzieningen.

7.5.5. Relatie met geluidsbeperkende voorzieningen

Op basis van het verrichte akoestisch onderzoek is gebleken dat op enkele plaatsen langs het tracé van De Centrale As geluidsbeperkende voorzieningen (geluidswallen of geluidsschermen of een combinatie van beide) noodzakelijk zijn. De nadere detaillering van de geluidswallen en/of –schermen wordt uitgewerkt in een vormgevingsplan. In het Landschapsplan zijn algemene vormgevingsprincipes voor dit vormgevingsplan geformuleerd.

7.5.6. Kunstwerken

In het tracé van De Centrale As worden verschillende kunstwerken aangelegd. De nadere detaillering van deze kunstwerken wordt uitgewerkt in een vormgevingsplan. Omdat de kunstwerken vaak een grote impact op de omgeving hebben en omdat de kunstwerken het visitekaartje van de weg vormen, vormt de ruimtelijke kwaliteit een belangrijk aandachtspunt bij de verdere uitwerking. In het Landschapsplan worden aandachtspunten voor dit vormgevingsplan geformuleerd.

Daarnaast zijn in het Landschapsplan maatregelen benoemd die in de nabijheid van de kunstwerken ten behoeve van de landschappelijke inpassing ervan worden getroffen, zoals de aanplant van singels en bosstroken.

De planologisch-juridische basis die nodig is voor het ruimtebeslag van de kunstwerken en de bijbehorende maatregelen voor een goede landschappelijke inpassing wordt in het inpassingsplan gegeven.

7.5.7. Keuzes en maatregelen ten behoeve van de landschappelijke inpassing

In deze paragraaf worden de gemaakte keuzes en de maatregelen die noodzakelijk worden geacht voor een verantwoorde inpassing van De Centrale As in het landschap samengevat. Deze zijn in een tabel vervat en opgenomen in bijlage 5 van deze toelichting. De maatregelen zijn ontworpen met het kader zoals uiteengezet in paragraaf 7.5.2. van deze toelichting en met de in hoofdstuk 3 van het Landschapsplan benoemde uitgangspunten. Met deze maatregelen wordt aan de beleidskaders die gelden voor de inpassing van De Centrale As in het landschap voldaan. In de tabel worden overigens de louter ecologische (mitigerende) maatregelen niet genoemd. Deze maatregelen worden genoemd in de tabel "Mitigerende maatregelen in De Centrale As" opgenomen in bijlage 2 van deze toelichting.

Voorwaardelijke verplichting landschapsmaatregelen

De planologisch-juridische basis die nodig is voor het kunnen treffen van deze maatregelen, is in het inpassingsplan gegeven. Om er voor te zorgen dat bij de uitvoering van De Centrale As de benoemde landschapsmaatregelen daadwerkelijk, en op de goede wijze worden gerealiseerd, is in de regel van het inpassingsplan een 'voorwaardelijke verplichting' opgenomen. Dit betekent na aanleg van De Centrale As de ingebruikname afhankelijk wordt gesteld van de realisering van de betreffende maatregelen. Verwezen wordt naar hoofdstuk 8.3.7. waarin een nadere toelichting op dit onderdeel wordt gegeven.

7. 6. Archeologie

Ten behoeve van de aanleg van De Centrale As is in 2007, 2008 en 2009 archeologisch onderzoek uitgevoerd.

De resultaten daarvan zijn verwoord in een zestal rapporten ²⁶⁾. Daarnaast is een eerder uitgevoerd archeologisch onderzoek relevant voor een deel van het tracé ter hoogte van Burgum / Sumar ²⁷⁾.

In de onderzoeken zijn binnen het plangebied van De Centrale As op diverse locaties archeologische waarden aangetroffen. Op grond van de onderzoeksresultaten wordt geadviseerd hoe hiermee het beste omgegaan kan worden, zoals het uitvoeren van nader onderzoek of archeologische begeleiding van de werkzaamheden. Om de aangetroffen waarden voldoende te kunnen beschermen, zijn de locaties in het inpassingsplan voorzien van de bestemming 'Waarde - Archeologie'. Voor een nadere toelichting en de werking van deze bestemming wordt verwezen naar paragraaf 8.3.16.

Op grond van de resultaten van de uitgevoerde archeologische onderzoeken, mede gelet op de waarborgen die volgen uit de gekozen dubbelbestemming, acht de provinciaal archeoloog dat er voldoende rekening wordt gehouden met de archeologische waarden binnen het inpassingsplan. De dubbelbestemming heeft betrekking op verschillende soorten archeologische waarden, die als volgt kunnen worden omschreven:

Pingo-ruïnes

Een pingo is een ondergrondse ijsheuvel, in Nederland gevormd in de IJstijd. Na het smelten van het ijs bleef een ronde depressie achter, die vaak met veen begroeid raakte. In de loop van duizenden jaren zijn zaden en stuifmeelkorrels van planten en bomen in de omgeving in het veen van de pingo-ruïne terecht gekomen.

Hierdoor vormt de veenvulling van pingo-ruïnes een archief van de plantengroei in het verleden en de mogelijke invloed van de mens hierop.

Het tracé van De Centrale As loopt door een gebied dat rijk is aan pingo-ruïnes. Bij vaststelling van het tracé is getracht de pingo-ruïnes zoveel mogelijk te vermijden. De pingo-ruïnes die toch (deels) worden geraakt, zijn voorzien van een archeologische dubbelbestemming. Op deze wijze worden de archeologische waarden beschermd, omdat de uitvoering van nader onderzoek dan wel archeologische begeleiding van de werkzaamheden wordt verzekerd.

Vuursteenvindplaatsen

In het tracé is op een aantal plaatsen bewerkt vuursteen gevonden. Dit kan wijzen op een nederzetting uit de Steentijd.

Uit onderzoek is gebleken dat de bodem op deze locaties veelal verstoord is. Zekerheidshalve is op al deze locaties, conform de adviezen uit de rapporten, een dubbelbestemming gelegd.

²⁶⁾ Zie voor de naamgeving van de rapporten Hoofdstuk 10, nummers 7 tot en met 12.

²⁷⁾ Plangebied Burgum/Sumar bedrijventerreinen kanaalzone - Gemeente Tytsjerksteradiel - archeologisch vooronderzoek. RAAP-notitie 1078, RAAP, maart 2005.

Boerderijplaatsen

Dit zijn terreinen waar op grond van historisch kaartmateriaal wordt vermoed dat er zich mogelijk al vanaf de late middeleeuwen een boerenerf bevindt. Ook deze terreinen zijn zekerheidshalve voorzien van een archeologische dubbelbestemming.

Overige archeologische waarden

De overige archeologische waarden die zijn aangetroffen en zijn voorzien van een archeologische dubbelbestemming betreffen:

- een middeleeuwse akkerlaag;
- een stinswier;
- een dekzandrug;
- een middeleeuws pad.

Met betrekking tot bovenstaande locaties is door middel van de archeologische dubbelbestemming verzekerd dat de archeologische waarden voldoende worden beschermd, conform de adviezen in de onderzoeksrapporten. Daar waar nodig, is hiermee de uitvoering van nader onderzoek dan wel archeologische begeleiding van de werkzaamheden zeker gesteld.

7. 7. Externe veiligheid

In verband met de aanleg van De Centrale As en de daarbij behorende voorzieningen is op basis van de van toepassing zijnde wet- en regelgeving onderzoek gedaan naar de externe veiligheid. Voor de resultaten van dit onderzoek wordt verwezen naar het onderzoeksrapport ²⁸⁾.

Uit het onderzoek blijkt dat het geplande wegtraject De Centrale As voldoet aan de externe veiligheidsnormen. Dit geldt zowel voor het plaatsgebonden risico als voor het groepsrisico.

Het plaatsgebonden risico 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 wegtraject van De Centrale As voldoet aan de landelijke norm voor het plaatsgebonden risico, nu geen plaatsgebonden-risicocontour van 10-6 per jaar langs het traject aanwezig is en derhalve ook geen (beperkt) kwetsbare objecten binnen deze contour aanwezig (kunnen) zijn.

Het groepsrisico geeft de kans aan dat een groep van personen overlijdt door een ongeval met een risicovolle activiteit. In het groepsrisico wordt rekening gehouden met het aantal mensen dat in de buurt van een incident aanwezig kan zijn. Mede op basis van het advies van de Regionale Brandweer Fryslân wordt het groepsrisico als gevolg van de aanleg van De Centrale As aanvaardbaar geacht.

Ook voor de mogelijk te realiseren verkooppunten van motorbrandstoffen (bij de aansluiting De Centrale As - Feanwâlden / De Westereen, bij het knooppunt Quatrebras en bij het knooppunt Sumar) wordt voldaan aan de externe veiligheidsnormen.

²⁸⁾ Externe veiligheid provinciaal inpassingsplan De Centrale As", Arcadis, 2010.

De realisatie van deze brandstofverkooppunten is mogelijk na toepassing van de in het inpassingsplan vervatte wijzigingsbevoegdheid. Bij toepassing van deze bevoegdheid worden de ten behoeve van het plaatsgebonden risico landelijk vastgestelde afstanden gehaald.

Voorts wordt, mede gelet op het advies van de Regionale Brandweer Fryslân, het groepsrisico als gevolg van de mogelijk te realiseren brandstofverkooppunten aanvaardbaar geacht.

De overige risicobronnen die De Centrale As kruisen dan wel raken (spoorlijn Leeuwarden - Groningen, Prinses Margrietkanaal, de rijksweg N31 en verschillende hogedruk aardgasleidingen) leggen eveneens wat betreft de externe veiligheid geen beperkingen op aan de aanleg van De Centrale As.

7. 8. Luchtkwaliteit

In verband met de aanleg van De Centrale As is op basis van de van toepassing zijnde wet- en regelgeving onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit. Voor de resultaten wordt verwezen naar het onderzoeksrapport ²⁹⁾. Uit het onderzoek blijkt dat ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden voor fijnstof (PM₁₀) en stikstofdioxide (NO²). Daarmee is er voor de realisatie van De Centrale As geen belemmering vanuit de Wet luchtkwaliteit.

7. 9. Bodem

In het kader van de MER zijn geen bodemverontreinigingen geconstateerd die de realisatie van De Centrale As in de weg staan. Tijdens de realisatie van De Centrale As zullen geconstateerde bodemverontreinigingen, daar waar dat op basis van de wet- en regelgeving noodzakelijk is, worden gesaneerd.

7. 10. Geluidzone industrielawaai

De gemeenteraad van Tytsjerksteradiel heeft, conform de Wet geluidhinder, bij besluit van 26 juni 1986 voor de bedrijventerreinen Burgum / Sumar een geluidzone vastgesteld. Een deel van deze geluidzone overlapt het plangebied van De Centrale As. Het betreffende gedeelte van de 50 dB(A)-contour is aangegeven door middel van de aanduidingsregel "*Geluidzone - Industrie*". Deze zone levert geen belemmering op voor de aanleg van De Centrale As.

7. 11. Geluidzone spoorweglawaai

Voor de spoorlijn Leeuwarden - Groningen is de voorkeursgrenswaardecontour berekend. De afstand van de 57 dB(A)-contour ten opzichte van het hart van spoorbaan bedraagt circa 36,00 m. De betreffende zone is bestemd als "*Geluidzone-Spoor*". Dit betekent dat de gronden, naast de basisbestemming, bestemd zijn voor het tegengaan van een te hoge geluidbelasting van geluidgevoelige gebouwen door het spoorwegverkeer.

²⁹⁾ Onderzoek luchtkwaliteit De Centrale As", DHV, 2010.

Een op grond van de basisbestemming toelaatbaar geluidsgevoelig gebouw (zoals bijvoorbeeld een woning) ³⁰⁾ mag alleen worden gebouwd als de geluidbelasting van de gevels van deze geluidsgevoelige gebouwen als gevolg van het spoorwegverkeer niet hoger is dan de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde, of een verkregen hogere grenswaarde. De betreffende contour heeft geen consequenties voor de realisering van De Centrale As.

7. 12. Kabels en leidingen

Het tracé van De Centrale As wordt op verschillende locaties gekruist door diverse hoofdgastransportleidingen, rioolleidingen, waterleidingen en hoogspanningsverbindingen. De bestaande tracés van deze leidingen en verbindingen met de daarbij horende beschermings- en veiligheidszones zijn in het inpassingsplan opgenomen. Voorafgaand aan, maar ook na de realisatie van De Centrale As kan het noodzakelijk zijn om leidingen en/of verbindingen te verleggen, toe te voegen of te verwijderen.

Met deze veranderingen is in de regels van het inpassingsplan rekening gehouden, door middel van verschillende flexibiliteitsbepalingen (onthefingen, wijzigingsbevoegdheden). Hierna volgt een nadere toelichting.

Hoofdgastransportleidingen

De Centrale As kruist een aantal belangrijke hoofdgastransportleidingen. Ter bescherming van deze leidingen geldt een vastgestelde veiligheidszone, variërend van 4,00 tot 5,00 meter. Het tracé van deze leidingen én de gronden die behoren tot de bijbehorende veiligheidszone dienen te worden beschermd tegen bebouwing, diepwortelende beplanting en grondwerkzaamheden. In de regels en op de plankaart is een passende beschermende regeling opgenomen.

Hoogspanningsverbindingen

Het tracé van De Centrale As kruist enkele bovengrondse hoogspanningsverbindingen. Ter bescherming van deze verbindingen geldt aan weerszijden een beschermingszone, waarbinnen beperkingen worden gesteld aan het gebruik en de bebouwings- en beplantingsmogelijkheden. In de regels en op de plankaart is een passende beschermende regeling opgenomen.

Rioolpersleidingen

Het tracé van De Centrale As kruist enkele rioolpersleidingen. Ter bescherming van deze leidingen geldt een vastgestelde beschermingszone. Het tracé van de leidingen én de gronden die behoren tot de beschermingszone dienen te worden beschermd tegen bebouwing, diepwortelende beplanting en grondwerkzaamheden. In de regels en op de plankaart is een passende beschermende regeling opgenomen.

³⁰⁾ Of de uitbreiding daarvan.

Waterleidingen

Het tracé van De Centrale As kruist enkele watertransportleidingen met een diameter van 300 mm of meer. Ter bescherming van deze leidingen geldt een vastgestelde beschermingszone. Het tracé van deze leidingen én de gronden die behoren tot de beschermingszone dienen te worden beschermd tegen bebouwing, diepwortelende beplanting en grondwerkzaamheden. In de regels en op de plankaart is een passende beschermende regeling opgenomen.

8. TOELICHTING OP DE BESTEMMINGEN

8. 1. Algemeen

In voorgaande hoofdstukken zijn de uitgangspunten voor de ruimtelijke situatie voor het plangebied van De Centrale As aangegeven. In dit hoofdstuk wordt aangegeven hoe de uitgangspunten een juridische vertaling in het inpassingsplan hebben gekregen en wordt een toelichting gegeven op de inhoud van de bestemmingen (de gebruiks- en bebouwingmogelijkheden).

Het inpassingsplan en de Wro

Sinds de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) op 1 juli 2008 is de vaststelling van een inpassingsplan mogelijk. Het inpassingsplan is qua structuur en vormgeving op hoofdlijnen vergelijkbaar met het instrument bestemmingsplan zoals dat onder de werking van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) gebruikelijk werd vastgesteld.

De juridische status van het inpassingsplan is als volgt. Het inpassingsplan vervangt de onderliggende bestemmingsplannen. Artikel 3.26 lid 3 Wro geeft aan dat het inpassingsplan 'geacht wordt deel uit te maken van het bestemmingsplan of bestemmingsplannen waarop het betrekking heeft'. Op het moment dat het inpassingsplan geldt, betekent dit dus dat dit het nieuwe 'plan' is voor dat deel van de voorheen geldende bestemmingsplannen. Vergelijkbaar is de uitwerkings- of wijzigingsbevoegdheid, waarvan de uitwerking / wijziging ook wordt geacht deel uit te maken van het bestemmingsplan. Op het moment dat er een wijzigingsplan of uitwerkingsplan van kracht is, vervangt dat wijzigings- of uitwerkingsplan de onderliggende bestemming.

Het inpassingsplan omvat een verbeelding (plankaart) met bijbehorende regels. Deze planonderdelen gaan vergezeld van een toelichting. De regels van het inpassingsplan bevatten een bestemmingsomschrijving. Hierin is per bestemming uitgewerkt voor welk doel of doeleinden de gronden mogen worden benut.

Naast de bestemmingsomschrijving zijn in de regels bouwregels, aanlegvergunningen, sloopvergunningen en gebruiksregels opgenomen. In de bouwregels zijn - gerelateerd aan de toegelaten gebruiksfuncties - eisen gesteld aan de hoogte, aard, nadere situering, diepte, enzovoorts van gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde. In de regels is daarnaast een aantal aanleg- en sloopvergunningstelsels opgenomen voor het uitvoeren van in de regels omschreven werkzaamheden zoals het rooien van bomen of het afgraven van gronden.

De gebruiksregels verbieden bepaalde vormen van gebruik binnen een bestemming (specifieke gebruiksregels) dan wel alle gebruik in strijd met de gegeven bestemming (algemene gebruiksregels).

Digitalisering en standaardisering

Het inpassingsplan is opgezet als een digitaal raadpleegbaar plan. Deze digitale versie is bedoeld om de burger "online" informatie te verschaffen omtrent het inpassingsplan. Bovendien is de digitale versie bedoeld voor de uitwisseling van gegevens binnen de provincie en gemeenten en met andere overheidsinstanties.

Het inpassingsplan voldoet aan de landelijke eisen die gelden voor een digitaal en gestandaardiseerd bestemmingsplan. De eisen zijn vastgelegd in de Regeling standaarden ruimtelijke ordening (Rsro).

8. 2. Specifieke locaties

Direct langs het tracé van De Centrale As zijn verschillende percelen gelegen waaraan in de bestaande situatie een agrarische functie (bouwperceel) of woonfunctie is toegekend. Per woonsituatie is onderzocht wat de effecten van de aanleg van De Centrale As zijn. Daarbij is gekeken naar onder meer de gebruiksmogelijkheden, de akoestiek en het ruimtebeslag van de betreffende percelen én welke maatwerk-oplossingen noodzakelijk zijn om ter plaatse een goede ruimtelijke ordening (zowel de woon- als verkeersfunctie) te kunnen waarborgen. Dit heeft in een aantal gevallen geleid tot een noodzakelijke bestemmingswijziging. Omdat deze bestemmingswijzigingen een direct gevolg van de aanleg van De Centrale As zijn, worden de percelen in het inpassingsplan geregeld. In deze paragraaf volgt voor een aantal specifieke percelen een toelichting op de nieuwe planologische situatie.

Achterwei 4, De Falom

Het wegtracé van De Centrale As doorsnijdt een klein stukje van dit perceel. Ter compensatie wordt het perceel aan de westzijde van de woning vergroot. Vanuit ruimtelijk optiek is het van belang dat het betreffende hoekje een onbebouwd karakter krijgt. In het inpassingsplan is hieraan invulling gegeven door de betreffende gronden te voorzien van de bestemming 'Tuin'. Voor een nadere toelichting op deze bestemming wordt verwezen naar paragraaf 8.3.6.

Kûkhernewei 11, Feanwâlden

Ten behoeve van de aanleg van De Centrale As is de hiergelegen boerderij aangekocht. Het betreffende perceel is niet meer geschikt voor een agrarische functie. In het inpassingsplan wordt aan het perceel een woonbestemming ('Wonen - A7') toegekend. Aanvullend wordt aan deze bestemming een algemene wijzigingsbevoegdheid gekoppeld, waarmee ter plaatse meerdere, alternatieve functies mogelijk gemaakt kunnen worden. Voor een nadere toelichting op de bestemming 'Wonen - A7' wordt verwezen naar paragraaf 8.3.10.

Westerein 34, Garyp

De gebouwen op het perceel Westerein 34 zijn aangekocht.

Een deel van het perceel is bedoeld voor De Centrale As (Rondweg Garyp) en krijgt de bestemming 'Verkeer'. Op het overige deel is de bestemming 'Wonen - A7' van toepassing verklaard.

Aanvullend kan via een algemene wijzigingsbevoegdheid de bestemming worden gewijzigd naar bepaalde vormen van bedrijvigheid, waaronder ook horeca (in het verlengde van de huidige regeling Bestemmingsplan 1997 van de gemeente Tytsjerksteradiel). De bestemmingsregeling maakt de functie detailhandel onmogelijk. Voor een nadere toelichting op deze bestemming wordt verwezen naar paragraaf 8.3.10.

Rijksstraatweg 1 en 3, Slachtedyk 1 en 2-4, Hurdegaryp

Gezien de ligging nabij De Centrale As en de spoorlijn Leeuwarden - Groningen wordt vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening de woonfunctie voor de betreffende panden ongeschikt bevonden. In het kader van het provinciale project 'Romtlike Fiersichten' en de op te stellen gemeentelijke visie voor het stationsgebied van Hurdegaryp zal worden bekeken welke functies voor de betreffende percelen het meest geschikt worden bevonden. De functiewijziging van de betreffende percelen vindt niet plaats in het kader van het inpassingsplan, maar zal te zijner tijd in een apart bestemmingsplan worden geregeld.

8. 3. Bestemmingen

Het inpassingsplan bestaat uit een set met bestemmingsregels en een digitale verbeelding (plankaart). In deze paragraaf volgt op alfabetische volgorde een toelichting op de bestemmingsregels en de wijze waarop deze regels zijn vertaald.

8.3.1. Agrarisch - Cultuurgrond

Deze bestemming is doorgaans toegekend aan gronden met een agrarische functie of een gebruik ten behoeve van weiland, moestuin, erf e.d. Het beleid is er op gericht om de landschappelijke waarden van de betreffende gronden zoveel mogelijk in stand te houden. Deze doelstelling is juridisch verankerd door middel van een sloop- en aanlegvergunningstelsel. Dit houdt in dat in bepaalde situaties een vergunning aangevraagd dient te worden voor activiteiten die van negatieve invloed kunnen zijn op de landschappelijke en/of natuurwaarden. Te denken valt aan activiteiten zoals het aanplanten van bomen in open gebied, het verharderen van het perceel of het afgraven, ophogen of egaliseren van gronden. De exacte activiteiten staan omschreven in artikel 3.4. 'Aanlegvergunning'. Aan de vergunning kan een voorschrift worden verbonden, die inhoudt dat moet worden voorzien in compensatie zodra er sprake is van het verwijderen van houtopstanden en/of ecologische voorzieningen.

Aan de zuidoostzijde van Sumar is een ijsbaan gesitueerd. In het inpassingsplan is rekening gehouden met een oostelijke verlegging van de ijsbaan. De betreffende gronden hebben in hoofdzaak een agrarische functie, maar worden in de winter als ijsbaan gebruikt.

De hoofdbestemming is daarom ‘Agrarisch - Cultuurgrond’, gecombineerd met een aanduiding “Ijsbaan”. Het bij de ijsbaan behorende gebouwtje is alleen toegestaan binnen de gronden die zijn voorzien van deze aanduiding. Voor het gebouwtje gelden bepalingen ten aanzien van de maximale oppervlakte en de bouw- en goothoogte.

De gronden die over de betreffende kenmerken van het woudenlandschap beschikken, zijn binnen de bestemming ‘Agrarisch - Cultuurgrond’ voorzien van de aanduiding “Specifieke vorm van agrarisch met waarden - Woudenlandschap”. Deze gronden zijn bestemd voor de bescherming en instandhouding van dat woudenlandschap.

Ecologische verbindingzone Kûkherster Feart - Houtwiel

Het gebied tussen de Goaddeloaze Singel en de spoorlijn wordt mogelijk op termijn ook betrokken bij de inrichting van de ecologische verbindingzone. Thans is er voor gekozen om aan dit gebied, conform het huidige gebruik, voorlopig de bestemming ‘Agrarisch - Cultuur’ toe te kennen. Aan deze bestemming is de mogelijkheid gekoppeld om in de toekomst via een wijzigingsbevoegdheid (delen van) de betreffende gronden alsnog te wijzigen naar de bestemming ‘Natuur - 2’, zodat daarmee de inrichting ten behoeve van de ecologische verbindingzone mogelijk kan worden gemaakt. De betreffende gronden zijn aangeduid als “Wro-zone - wijzigingsgebied 3”.

8.3.2. Bos

De bestemming ‘Bos’ is van toepassing op het gebied ter hoogte van de Koailoane, het klaverblad ter hoogte van Feanwâlden / De Westereen en het gebied nabij de ten westen van Sumar geplande rotonde (ter hoogte van de Gravinneloane). Verder is de bestemming van toepassing op de gronden waarop de maatregelen ten behoeve van een goede landschappelijke inpassing van de aansluitingen bij Quatrebras en bij Sumar zijn voorzien. Ter plaatse wordt rekening gehouden met de aanplant van brede bosstroken in een lamelstructuur. De niet te beplanten stroken kunnen als cultuurgrond worden gebruikt. Om de bospercelen juridisch te kunnen waarborgen, is een aanlegvergunningstelsel opgenomen. Dit houdt in dat in bepaalde situaties een vergunning aangevraagd dient te worden voor activiteiten die van negatieve invloed kunnen zijn op de landschappelijke en/of natuurwaarden. Te denken valt aan activiteiten zoals het verharderen van het perceel of het afgraven, ophogen of egaliseren van gronden. De exacte activiteiten staan omschreven in artikel 4.4. ‘Aanlegvergunning’. Aan de vergunning kan een voorschrift worden verbonden, die inhoudt dat moet worden voorzien in compensatie zodra er sprake is van het verwijderen van houtopstanden en/of ecologische voorzieningen.

8.3.3. Groen - Singelbeplanting

Specifiek wordt in het ontwerp van de weg rekening gehouden met het behoud en herstel en daar waar mogelijk het versterken van de aanwezige singelstructuur.

Daar waar nodig zijn in het landschapsplan op de diverse plekken nieuwe singelstructuren ingepast (al dan niet in de vorm van een hop-over).

Om de nieuwe singelstructuren te kunnen beschermen, wordt in het inpassingsplan een specifieke bestemmingsregeling opgenomen. Deze regeling leidt op een aantal locaties tot een beperkte vergroting van het plangebied. Onderdeel van deze regeling is een aanlegvergunningstelsel. Daarmee wordt ook de aansluiting van de nieuwe singels op de bestaande, buiten het plangebied liggende singelstructuren vastgesteld. Aan de aanlegvergunning kan een voorschrift worden verbonden, die inhoudt dat moet worden voorzien in compensatie zodra er sprake is van het verwijderen van houtopstanden en / of ecologische voorzieningen.

De houtsingels die (vrijwel) haaks op De Centrale As staan en vanuit landschappelijke en/of ecologische waarden behouden moeten blijven dan wel moeten worden versterkt, zijn planologisch geregeld in het inpassingsplan. De betreffende houtsingels zijn voorzien van de bestemming '*Groen - Singelbeplanting*'. Specifiek is deze bestemming bedoeld voor opgaande beplanting in de vorm van houtsingels, waarbij het behoud, het herstel en de instandhouding van de landschappelijke en natuurwaarden wordt nagestreefd. Ondergeschikt aan deze hoofddoelstelling zijn de gronden bestemd voor functies die veelal in de directe nabijheid van de singels aanwezig zijn: zoals bermen en beplanting, cultuurgrond, groenvoorzieningen en water.

Ter plaatse van de (af te sluiten) Achterwei, ligt de bestemming '*Groen - Singelbeplanting*' ook over deze weg. Bij deze situatie is aanvullend op de bestemming de aanduiding "weg" opgenomen. Daarmee is de functie van de Achterwei gewaarborgd.

8.3.4. Maatschappelijk - Kantoor

Voor de gronden waarop het kantoor van het projectbureau van De Centrale As is voorzien, is de bestemming '*Maatschappelijk - Kantoor*' van toepassing (Rijksstraatweg 207 en 209). Op het moment dat de kantoorfunctie ten behoeve van het projectbureau is beëindigd, kunnen Gedeputeerde Staten de bestemming wijzigen in de bestemming '*Bos*'. In de regels is de maximale bouwhoogte van het kantoor geregeld. Om te voorkomen dat het totale bouwvlak wordt bebouwd, is een maximum bebouwingspercentage van toepassing. Daarmee wordt ook voldoende parkeercapaciteit op eigen terrein gewaarborgd.

8.3.5. Natuur - 2

De bestemming '*Natuur - 2*' is bedoeld voor zogenoemde 'natte natuur' ³¹⁾. Daarbij gaat het specifiek om het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de natuurwaarden. De bestemming maakt waterlopen, moeras en rietland, grasland, houtsingels en beplanting mogelijk.

De bestemming is van toepassing op verschillende gebieden langs het tracé van De Centrale As. Hierna volgt een toelichting op deze gebieden.

³¹⁾ Dit in tegenstelling tot "Natuur - 1", welke alleen is bedoeld voor 'droge natuur'.

Pingo-ruïnes Burgum

De Centrale As doorsnijdt ter hoogte van Burgum (Heideloane / Langelaan) het gebied tussen twee pingo-ruïnes en beperkt daardoor de ruimtelijke samenhang en de mogelijkheden tot uitwisseling van populaties van de Waterspitsmuis. Ter plaatse is compensatie in de vorm van extra plas-dras habitat voor de Waterspitsmuis nodig. De betreffende bestaande percelen rond de pingo-ruïnes (in de huidige situatie ook al natuurreserveaat) en de beoogde compensatie van het leefgebied zijn voorzien van de bestemming 'Natuur - 2'.

Vanwege de aanwezige archeologische waarde van de pingoruïnes geldt aanvullend de bestemming 'Waarde - Archeologie'. Omdat deze percelen over de kenmerken van het Woudenlandschap beschikken, is hier ook de aanduiding "Specifieke vorm van natuur - woudenlandschap" van toepassing.

EHS compensatiegebied De Falom

Voor de compensatie van de EHS ter hoogte van De Falom is grond gereserveerd. Deze compensatiegronden zijn voorzien van de bestemming 'Natuur - 2'. Gezien het beoogde gebruik en de open inrichting van de gronden, is aanvullend voorzien in de aanduiding "specifieke vorm van natuur-open natuurgebied". Daarmee wordt het behoud, het herstel en/of de ontwikkeling van het open natuurgebied gewaarborgd.

Ecologische verbindingzone Kûkherster Feart - Houtwiel

De gronden die nodig zijn voor de aan te leggen verbindingzone van het Houtwiel naar het complex Burgumermar – De Leien zijn voorzien van de bestemming 'Natuur - 2'. Het betreft hier het ingesloten gebied tussen De Centrale As, de Rûnwei en de spoorlijn Leeuwarden - Groningen. Aan het gebied tussen De Centrale As en de Goddeloaze Singel is in het inpassingsplan de bestemming 'Natuur - 2' toegekend.

Voor het gebied tussen de Goaddeloaze Singel en de spoorlijn bestaat de wens om dit op termijn ook te betrekken bij de inrichting van de verbindingzone. Thans is er voor gekozen om aan dit gebied, conform het huidige gebruik, de bestemming 'Agrarisch - Cultuur' toe te kennen. Aan deze bestemming is de mogelijkheid gekoppeld om in de toekomst via een wijzigingsbevoegdheid (delen van) de betreffende gronden alsnog te wijzigen naar de bestemming 'Natuur - 2'. De gronden waarop de wijzigingsbevoegdheid betrekking heeft, zijn voorzien van de aanduiding 'Wro-zone - wijzigingsgebied 3'.

Prinses Margrietkanaal

Om ter plaatse van de kruising van De Centrale As met het Prinses Margrietkanaal een doorgaande moerassige verbinding te kunnen maken, wordt behalve de bouw van een aquaduct (met paluduct), ook voorzien in een moerassig gebied aan de zuidzijde tussen brug over het Prinses Margrietkanaal en het paluduct.

Een dergelijke invulling wordt ook gegeven aan het gebied tussen het Djipte Gat / Wide Ie en het Prinses Margrietkanaal. De betreffende gebieden zijn bestemd als 'Natuur - 2'.

8.3.6. Tuin

In het inpassingsplan zijn twee percelen met de bestemming 'Wonen - A7' opgenomen. Om het onbebouwde karakter van met name de voor- of zijtuinen bij deze woningen te beschermen, is daarvoor de afzonderlijke bestemming 'Tuin' opgenomen. Deze bestemming dient zowel het ruimtelijk beeld als het belang van omwonenden. Voor de gronden met deze bestemming geldt dat er geen bebouwing is toegestaan. Ter wille van een zekere flexibiliteit mag een woonhuis binnen de bestemming overigens wel met een erker uitgebouwd worden. De toegestane hoogte van erfafscheidingen binnen de bestemming is vóór de bouwgrans maximaal 1,00 m, en daarachter maximaal 2,00 m.

Voorts is de bestemming 'Tuin' toegekend aan een gedeelte van het perceel bij Achterweg 4, De Falom. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 8.2. van deze toelichting.

8.3.7. Verkeer

Het tracé van De Centrale As is in het geheel voorzien van de bestemming 'Verkeer'. Bij deze bestemming staat de ontsluitings- c.q. stroomfunctie voorop. Hierna wordt voor verschillende specifieke onderdelen een nadere toelichting op de bestemmingsregeling gegeven.

Ruime bestemmingsomschrijving

In de voorgaande hoofdstukken zijn verschillende (wettelijk verplichte) maatregelen benoemd die een ruimtelijke vertaling moeten krijgen in het wegontwerp of in de directe nabijheid van de weg. Het betreft maatregelen die voortvloeien vanuit onder andere de aspecten water, ecologie, landschap en akoestiek, zoals:

- faunapassages en beplantingsmaatregelen (mitigerende maatregelen);
- waterhuishoudkundige maatregelen;
- maatregelen ten behoeve van een goede landschappelijke inpassing;
- akoestische voorzieningen (geluidschermen/-wallen);
- (bos)compensatie.

Ten behoeve van een goede landschappelijke en ecologische afstemming is er naar gestreefd om de opgaven voor de landschappelijke inpassing en de ecologische mitigerende en de compenserende maatregelen integraal te verweven in het wegontwerp van De Centrale As.

De bestemmingsomschrijving van de bestemming 'Verkeer' is zo vormgegeven, dat deze functies en maatregelen binnen deze bestemming planologisch mogelijk worden gemaakt. Binnen de bestemming 'Verkeer' kunnen de verschillende maatregelen mogelijk worden gemaakt.

Zo zijn binnen de bestemming overal geluidbeperkende voorzieningen, ecologische voorzieningen, parkeervoorzieningen en carpoolplaatsen en voorzieningen voor het openbaar vervoer mogelijk gemaakt.

Verder zijn de gronden direct langs het tracé van De Centrale As, naast de hoofdfunctie (afwikkeling van verkeer) ook voor ondergeschikte functies bedoeld, zoals cultuurgrond, groenvoorzieningen, waterlopen en waterpartijen en (gebouwen ten behoeve van) nutsvoorzieningen. Met een dergelijk ruime bestemmingsregeling wordt ook een goede overgang met aangrenzende bestemmingen gecreëerd.

Voorwaardelijke verplichtingen

Voor De Centrale As is met name op het gebied van landschap, natuur en akoestiek een breed en samenhangend pakket aan maatregelen ontwikkeld. Deze maatregelen hebben een vertaling gekregen in het inpassingsplan. Om er voor te zorgen dat bij de uitvoering van De Centrale As deze maatregelen daadwerkelijk, en op de goede wijze worden gerealiseerd, is in het inpassingsplan een 'voorwaardelijke verplichting' opgenomen. Dit betekent na aanleg van De Centrale As de ingebruikname afhankelijk wordt gesteld van de realisering van de betreffende maatregelen.

Binnen de bestemming 'Verkeer' is deze juridische borging geregeld in de regels van het inpassingsplan (artikelen 9.4.2. tot en met 9.4.6.). Door middel van deze artikelen wordt zeker gesteld dat de volgende maatregelen moeten zijn gerealiseerd voor de ingebruikname van De Centrale As door gemotoriseerd verkeer:

- geluidbeperkende voorzieningen (bijlage 3 van de regels);
- ecologische voorzieningen (bijlage 4 van de regels);
- landschapsmaatregelen (bijlage 5 van de regels);
- de gronden, voorzien van de bestemming Natuur- 2;
- één of meer weidevogelcompensatiegebieden met een totale grootte van minimaal 46 ha is/zijn ingericht via agrarisch natuurbeheer, dan wel via particulier natuurbeheer. De weidevogelcompensatiegebied(en) zal(/zullen) worden gevonden binnen de weidevogelcompensatiezoekgebieden (bijlage 6 van de regels).

Assenregeling

Bij de regels van het inpassingsplan is met een zogenaamde 'assenregeling' gewerkt. Deze regeling is gebaseerd op artikel 3.3.1. van het nieuwe Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Dit artikel bepaalt dat in een bestemmingsplan (en dus in een inpassingsplan) uitvoering aan de Wet geluidhinder kan worden gegeven door middel van het aangeven van de as van de weg waarmee is gerekend. Voor het inpassingsplan is dit juridisch vertaald in een gebruiksregeling waarbij wordt bepaald dat direct grenzend aan weerszijden van de as maximaal één rijstrook wordt aangelegd.

In het geval van een tweebaansweg is er sprake van één as, terwijl bij een dubbelbaansweg met twee rijstroken (2x2) met twee assen wordt gerekend. De assen zijn voorzien van de aanduiding 'as van de weg'.

Deze assen gelden voor:

- het tracé van De Centrale As;
- bestaande wegen die met De Centrale As kruisen, alleen voor zover deze worden gereconstrueerd in de zin van de Wet geluidhinder (en dus in het akoestisch rapport zijn meegenomen);
- nieuwe parallelwegen (niet zijnde 30-km/uur wegen).

Het voordeel van deze assenregeling is dat er enige mate van flexibiliteit met betrekking tot het profiel (o.a. de inrichting van bermen, groenstroken en watergangen) van De Centrale As mogelijk is, zonder dat dit akoestische gevolgen heeft.

Bij Sumar is, ter hoogte van de rotonde bij Sonac, een specifiek gedeelte van De Centrale As voorzien van de aanduiding '*Wro-zone - wijzigingsgebied 4*'. Deze gebiedsgerichte wijzigingsbevoegdheid is opgenomen om op termijn ter plaatse een as-verlegging mogelijk te kunnen maken, zodanig dat daarmee een goede aansluiting kan worden gerealiseerd tussen (de op termijn) te verleggen Van Harinxmaweg en de in het kader van De Centrale As aangelegde rotonde.

Kunstwerken

Binnen de bestemming '*Verkeer*' is rekening gehouden met de verschillende kunstwerken die gerealiseerd moeten worden, zoals viaducten, tunnels, (fiets)bruggen (al dan niet in combinatie met hop-overs), een aquaduct en de fly-over.

Voor de afzonderlijke kunstwerken is een maximale bouwhoogte opgenomen: 15,00 meter voor hop-overs en fietsbruggen en 10,00 meter voor alle overige kunstwerken (geen fietsbrug zijnde). Voor bouwwerken geen gebouwen zijnde (anders dan rechtstreeks ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer), geldt een maximale bouwhoogte van 5,00 meter. Voor deze laatste categorie geldt een algemene ontheffingsregel. Dit houdt in dat Burgemeester en Wethouders onder voorwaarden toestaan de bouwhoogte kunnen verhogen naar 10,00 meter. De voorwaarden waaraan wordt getoetst, zijn in de regels benoemd in artikel 21 '*Algemene ontheffingsregels*'.

Bebouwing

Binnen de bestemming '*Verkeer*' wordt geen rekening gehouden met bebouwing, met uitzondering van openbare nutsvoorzieningen en gebouwen ten behoeve van het verkeer (o.a. wachtruimtes voor openbaar vervoer of stallingsruimte voor brom-/fietsen). Deze gebouwen mogen maximaal 4,00 m hoog zijn en een oppervlakte van 20 m² hebben. Voor kleinere bebouwing in de vorm van wachthuisjes (abri's) e.d. is geen specifieke regeling getroffen.

Deze kunnen in het algemeen op grond van de Woningwet en het daarop gebaseerde Besluit vergunningsvrije en licht-bouwvergunningplichtige bouwwerken (BBLB) zonder bouwvergunning worden gerealiseerd.

Geluidbeperkende voorzieningen

Op verschillende locaties langs De Centrale As worden geluidbeperkende voorzieningen (geluidwallen of -schermen of een combinatie van beide) gerealiseerd. In paragraaf 7.3. zijn de resultaten van het akoestisch onderzoek verwoord. In bijlage 3 van deze toelichting is weergegeven waar geluidbeperkende voorzieningen nodig zijn.

In de bestemming 'Verkeer' is door middel van een gebruiksregel (voorwaardelijke verplichting) gewaarborgd dat De Centrale As niet eerder voor doorgaand gemotoriseerd verkeer in gebruik mag worden genomen, dan dat de geluidbeperkende voorzieningen zijn gerealiseerd. In bijlage 3 van de regels is een overzichtskaart opgenomen waarop is aangegeven waar de geluidbeperkende voorzieningen zullen worden aangelegd. Burgemeester en Wethouders hebben voor twee situaties de mogelijkheid om van deze gebruiksregel een ontheffing te verlenen:

- indien andere dan in bijlage 3 van de regels aangegeven geluidbeperkende voorzieningen worden gerealiseerd, die voorzien in een minimaal gelijke reductie van de geluidsbelasting;
- indien een deel van de autoweg De Centrale As in gebruik kan worden genomen. Voorwaarde is dat dan wel de voor dat deel noodzakelijke geluidbeperkende voorzieningen zijn gerealiseerd.

Spoorweg

Het tracé van De Centrale As wordt gekruist door de spoorweg Leeuwarden - Groningen. Het ruimtebeslag van de spoorweg is voorzien van de aanduiding "spoorweg". De bijbehorende geluidscontour is voorzien van de aanduidingsregel "geluidzone - spoor". Voor een toelichting op deze aanduidingsregel wordt verwezen naar paragraaf 8.4. van dit hoofdstuk.

Afwaardering Haadwei

Ter hoogte van De Falom kruist De Centrale As de EHS. Om het functioneren van de EHS te verbeteren, wordt de bestaande Haadwei verkeerskundig afgewaardeerd. Dit deel van de Haadwei zal slechts open komen te staan voor voet- en fietsverkeer, landbouwverkeer en (zeer lokaal) bestemmingsverkeer. Vanwege de relatie met de EHS, is in de bestemmingsomschrijving van de bestemming 'Verkeer' ook specifiek rekening gehouden met de functie 'ecologische voorzieningen'.

Hearrewei / De Tike

Vanwege de specifieke cultuurhistorische waarde van de Hearrewei is deze weg voorzien van een aanduiding "specifieke vorm van verkeer - landschappelijk waardevolle weg".

Verkooppunten motorbrandstoffen

In het inpassingsplan wordt rekening gehouden met een aantal verkooppunten van motorbrandstoffen:

- aansluiting Feanwâlden / De Westereen;
- knooppunt Quatrebras;
- knooppunt Sumar.

Omdat de daadwerkelijke realisering van deze verkooppunten mede afhangt van de marktontwikkelingen, is voor de betreffende locaties een wijzigingsbevoegdheid opgenomen.

Voor de verkooppunten bij Feanwâlden / De Westereen en bij Sumar is de wijzigingsbevoegdheid alleen van toepassing op de gronden die zijn aangeduid als "*Wro-zone - wijzigingsgebied 1*".

Voor het verkooppunt ter hoogte van Quatrebras is de wijzigingsbevoegdheid van toepassing op de gronden die zijn aangeduid als "*Wro-zone - wijzigingsgebied 2*". Deze specifieke bestemming is noodzakelijk, omdat op deze locatie naast een verkooppunt van motorbrandstoffen ook rekening wordt gehouden met de realisatie van een wegensteunpunt. Dit betekent dat in het inpassingsplan de mogelijkheid is opgenomen om ter plaatse de bestemming '*Verkeer*' te wijzigen naar '*Bedrijf - Verkooppunt van motorbrandstoffen*' en/of '*Bedrijf - Wegensteunpunt*'.

In het geval dat gebruik wordt gemaakt van deze wijzigingsbevoegdheden, dient de nieuwe situatie te voldoen aan de toetsingscriteria die in de wijzigingsregels zijn opgenomen. De criteria hebben onder meer betrekking op de afmetingen van de gebouwen, de landschappelijke inpassing en de externe veiligheid.

8.3.8. Verkeer - Paden

De gronden die voorzien zijn van de bestemming '*Verkeer - Paden*' zijn in hoofdzaak bedoeld voor openbare paden die door langzaam verkeer (fiets- en voetpaden) en/of door landbouwverkeer of zeer lokaal bestemmingsverkeer gebruikt kunnen worden. Deze bestemming is van toepassing op de Goddeloaze Singel en het pad ter hoogte van de kruising met de Koailoane. In beide gevallen is er sprake van een pad met specifieke cultuurlandschappelijke waarden. Vanwege deze waarde zijn de paden voorzien van een aanduiding "*specifieke vorm van verkeer - paden - landschappelijk waardevolle weg*".

Om te voorkomen dat binnen deze bestemming houtsingels worden verwijderd en/of noodzakelijke ecologische voorzieningen geheel of gedeeltelijk worden verwijderd dan wel gesloopt, is zowel een aanleg- als een sloopvergunningstelsel opgenomen. De in de regels beschreven werkzaamheden mogen niet worden uitgevoerd, zonder dat daarvoor eerst een aanleg- dan wel sloopvergunning van Burgemeester en Wethouders is verkregen.

8.3.9. Water - 1

De bestemming 'Water - 1' heeft betrekking op de grotere wateren binnen het plangebied, al dan niet voor verkeer en vervoer te water. De bestemming is van toepassing op het Prinses Margrietkanaal en de in het plan voorkomende hoofdwatgangen. De bestemmingomschrijving is breed opgezet, zodat de aangewezen gronden behalve voor sloten, vaarten, kanalen, meren en plassen ook bestemd zijn voor kaden, oevers, aanleggelegenheden, de waterhuishouding en ecologische voorzieningen. Over het algemeen is het beleid voor de betreffende gronden gericht op het behoud, herstel en/of de ontwikkeling van de natuurwaarden. Ondergeschikt aan deze hoofdfunctie kunnen de gronden ook bestemd zijn voor recreatief medegebruik, groenvoorzieningen, paden en openbare nutsdoeleinden.

Verder is in de bestemmingsomschrijving rekening gehouden met bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals kunstobjecten en kunstwerken.

Het aquaduct dat in het Prinses Margrietkanaal is geprojecteerd, is geregeld binnen de bestemming 'Verkeer'. Het ruimtebeslag van dit aquaduct is voorzien van de aanduiding "vaarweg". Daarmee is het plaatselijk tweeledig gebruik van de betreffende gronden, dus zowel de hoofdfunctie 'verkeer' als de daaraan ondergeschikte functie 'water', juridisch-planologisch geregeld.

Om de beschreven hoofdfunctie van de betreffende wateren te kunnen waarborgen, is het gebruik van gronden ten behoeve van permanente ligplaatsen voor woonschepen, recreatiwoonschepen en (recreatie)vaartuigen in de gebruiksregels uitgesloten.

Om de hoofdfunctie van de betreffende wateren te kunnen waarborgen en te voorkomen dat noodzakelijke ecologische voorzieningen geheel of gedeeltelijk worden verwijderd dan wel gesloopt is zowel een aanleg- als een sloopvergunningstelsel opgenomen. De in de regels beschreven werkzaamheden mogen niet worden uitgevoerd, zonder dat daarvoor eerst een aanleg- dan wel sloopvergunning van Burgemeester en Wethouders is verkregen.

8.3.10. Wonen - A7

In het inpassingsplan zijn twee percelen van de bestemming 'Wonen' voorzien. Voor deze percelen is, conform van het ter plaatse aanwezige woningtype, de bestemming 'Wonen - A7' van toepassing. De van toepassing zijnde bouw- en gebruiksregels zijn specifiek bedoeld voor vrijstaande woonboerderijen. In de bestemmingsregeling wordt onderscheid gemaakt tussen het bouwen van gebouwen binnen en buiten het bouwvlak. Daarbij wordt het verschil in hoofdzaak gemaakt in de maatvoeringen met betrekking tot de goot- en bouwhoogte van de gebouwen. De situering en de afmetingen van het bouwvlak zijn primair afgestemd op de aanwezige situatie, maar met zekere ontwikkelingsmogelijkheden binnen de daarvoor aangegeven ruimte.

De woonfunctie mag bij recht worden gecombineerd met een beroeps- en bedrijfsactiviteit aan huis, een beroep dat in of bij een woonhuis met behoud van de woonfunctie kan worden uitgeoefend en dat is gericht op het verlenen van diensten (zie bijlage 1 van de regels).

In het inpassingsplan is voor de woonbestemming rekening gehouden met de mogelijkheid van functieverandering van de betreffende panden en gronden. Er is gekozen voor een aantal algemene wijzigingsregels waarmee Gedeputeerde Staten kunnen voorzien in een wijziging van de bestemmingen 'Wonen - A7' en 'Tuin' naar een bedrijfsbestemming, een horecabestemming of een maatschappelijke bestemming, al dan niet in combinatie met de bestemming 'Agrarisch - Cultuurgrond'. Voor deze functieveranderingen gelden diverse randvoorwaarden. Deze voorwaarden zijn in de regels vastgelegd.

8.3.11. Algemeen kabels en leidingen

Het tracé van De Centrale As wordt op verschillende locaties gekruist door diverse hoofdgastransportleidingen, rioolleidingen, waterleidingen en hoogspanningsverbindingen. De bestaande tracés van deze leidingen en verbindingen en de bijbehorende beschermings- en veiligheidszones zijn op de verbeelding vastgelegd. Voorafgaand aan de realisatie van De Centrale As kan het noodzakelijk zijn om leidingen en/of verbindingen te verleggen, toe te voegen of te verwijderen. Met het oog hierop is in de planregels voor alle leidingen en verbindingen een wijzigingsbevoegdheid opgenomen, waarmee het verleggen, toevoegen of verwijderen mogelijk kan worden gemaakt. Hierna volgt per type leiding een nadere toelichting.

8.3.12. Leiding - Gas

De Centrale As kruist een aantal belangrijke hoofdgastransportleidingen. Het tracé van deze leidingen dient te worden beschermd tegen bebouwing, diepwortelende beplanting en grondwerkzaamheden. Aan weerszijden van de leidingen is een veiligheidszone aangehouden (variërend van 4 tot 5m). Deze is zodanig juridisch geregeld via de dubbelbestemming 'Leiding - Gas'. Binnen deze zone kunnen Burgemeester en Wethouders via een ontheffing onder voorwaarden toestaan dat gebouwen of andere bouwwerken worden gebouwd. Via een aanlegvergunningstelsel wordt voorkomen dat zonder vergunning van Burgemeester en Wethouders bepaalde werkzaamheden, zoals ontginnen, afgraven, ophogen, aanbrengen of verwijderen van beplanting en bomen, worden uitgevoerd.

8.3.13. Leiding - Hoogspanningsverbinding

Het tracé van De Centrale As kruist enkele bovengrondse hoogspanningsverbindingen. Ter bescherming van deze verbindingen is aan weerszijden een zone opgenomen, waarbinnen beperkingen worden gesteld aan het gebruik en de bebouwings- en beplantingsmogelijkheden. Binnen deze zone zijn bij recht alleen bouwwerken in de vorm van hoogspanningsleidingen mogelijk.

Deze zone is voorzien van de dubbelbestemming '*Leiding - Hoogspanningsverbinding*'. Binnen deze zone geldt een maximum bouwhoogte van 40 meter. Verder worden gebouwen en andere bouwwerken (niet zijnde hoogspanningsleidingen) niet bij recht toegestaan. Alleen via een ontheffing kunnen Burgemeester en Wethouders onder voorwaarden toestaan dat gebouwen of andere bouwwerken in deze zone worden gebouwd.

Het is in verband met het functioneren en de veiligheid van de hoogspanningsverbinding verboden om binnen deze leidingzone hoogopgaande beplanting (houtopstanden) aan te brengen. In de regels is dit door middel van een 'strijdig gebruik regeling' geregeld.

8.3.14. Leiding - Riool

Het tracé van rioolpersleidingen dient te worden beschermd tegen bebouwing, diepwortelende beplanting en grondwerkzaamheden. Aan weerszijden van de leidingen is een beschermingszone van 4,00 m aangehouden en als zodanig juridisch geregeld via de dubbelbestemming '*Leiding- Riool*'. Alleen via een ontheffing kunnen Burgemeester en Wethouders onder voorwaarden toestaan dat gebouwen of andere bouwwerken in deze zone worden gebouwd. Via een aanlegvergunningstelsel wordt voorkomen dat zonder vergunning van Burgemeester en Wethouders bepaalde werkzaamheden, zoals ontginnen, afgraven, ophogen, aanbrengen of verwijderen van beplanting en bomen, worden uitgevoerd.

8.3.15. Leiding - Water

Watertransportleidingen met een diameter van 300 mm dienen te worden beschermd tegen bebouwing, diepwortelende beplanting en grondwerkzaamheden. Aan weerszijden van de leidingen is een beschermingszone aangehouden en als zodanig juridisch geregeld via de dubbelbestemming '*Leiding - Water*'. Alleen via een ontheffing kunnen Burgemeester en Wethouders onder voorwaarden toestaan dat gebouwen of andere bouwwerken in deze zone worden gebouwd. Via een aanlegvergunningstelsel wordt voorkomen dat zonder vergunning van Burgemeester en Wethouders werkzaamheden, zoals ontginnen, afgraven, ophogen, aanbrengen of verwijderen van beplanting en bomen, worden uitgevoerd.

8.3.16. Waarde - Archeologie

In het plangebied zijn diverse gebieden voorzien van de bestemming '*Waarde - Archeologie*'. Binnen deze gebieden staat de bescherming van de archeologische waarden van de gronden centraal.

Binnen dit gebied geldt voor bouwwerken, waarvoor een reguliere bouwvergunning nodig is, dat vooraf door middel van een rapport moet worden aangetoond welke archeologische waarden in het gebied zijn vastgesteld en op welke wijze deze waarden kunnen worden bewaard of gedocumenteerd.

Op basis van deze gegevens hebben Burgemeester en Wethouders de mogelijkheid om aan de bouwvergunning bepaalde voorwaarden te stellen. Deze voorwaarden zijn in de regels opgenomen.

Voor bepaalde werken en werkzaamheden binnen dit gebied, is een aanlegvergunning van toepassing. Een vergunning wordt pas verleend, indien is aangetoond dat met de werken en werkzaamheden geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de archeologische waarde van de gronden.

Indien op basis van archeologisch onderzoek blijkt dat ter plaatse geen archeologische waarden aanwezig zijn, hebben Gedeputeerde Staten de mogelijkheid via een wijzigingsbevoegdheid de bestemming 'Waarde - Archeologie' geheel of gedeeltelijk te verwijderen.

8. 4. Algemene aanduidingsregels

Algemene aanduidingsregels hebben het karakter van een toegevoegde regeling. Dat betekent dat de gronden waarop de bestemming van toepassing is, reeds een bestemming hebben, maar dat vanuit de aanduidingsregels nog aanvullende voorwaarden aan het gebruik of bebouwingmogelijkheden kunnen worden gesteld.

Geluidzone - industrie

De gemeenteraad van Tytsjerksteradiel heeft, conform de Wet geluidhinder, bij besluit van 26 juni 1986 voor het bedrijventerrein Burgum / Sumar een geluidzone vastgesteld. Een deel van deze geluidzone overlapt het plangebied van De Centrale As. Het betreffende gedeelte van de 50 dB(A)-contour is op de plankaart aangegeven door middel van de aanduidingsregel "Geluidzone - Industrie".

Geluidzone - spoor

De afstand van de 57 dB(A)-contour ten opzichte van het hart van spoorbaan bedraagt circa 36,00 m. De betreffende zone is in het inpassingsplan voorzien van de aanduiding "Geluidzone - Spoor". Dit betekent dat de gronden, naast de basisbestemming, bestemd zijn voor het tegengaan van een te hoge geluidbelasting van geluidgevoelige gebouwen door het spoorwegverkeer.

Voor de bouw van een geluidsgevoelig gebouw (zoals bijvoorbeeld een woning) binnen deze zone, of een uitbreiding daarvan, gelden op grond van de Wet geluidhinder restricties. Concreet betekent dit dat dergelijke gebouwen alleen gebouwd mogen worden als de geluidbelasting van de gevels van deze geluidsgevoelige gebouwen niet hoger is dan de daarvoor geldende voorkeursgrenswaarde, of een verkregen hogere grenswaarde.

Milieuzone - grondwaterbeschermingsgebied

De rondweg van Garyp doorsnijdt het grondwaterbeschermingsgebied rond de waterwinning nabij Garyp. De begrenzing van dit gebied is afgestemd op het door de provincie aangewezen milieubeschermingsgebied. Binnen het gebied staat de bescherming van het grondwater centraal.

Met het oog hierop zijn de regels binnen dit gebied afgestemd met de Provinciale Milieuverordening.

Binnen deze aanduiding zijn geen gebouwen toegestaan. Bouwwerken zijn wel mogelijk, mits ze bedoeld zijn ten behoeve van de drinkwaterwinning en drinkwaterdistributie. Het gaat hier om kleinschalige bouwwerken met een maximale hoogte van 2,00 meter. In de regels is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen waarmee Gedeputeerde Staten de mogelijkheid hebben om de grens van deze aanduiding te wijzigen en/of te verwijderen als de Provinciale Milieuverordening daartoe aanleiding geeft.

Vrijwaringszone - vaarweg

Voor het Prinses Margrietkanaal is een “*Vrijwaringszone vaarweg*” aan de orde. Deze zone bedraagt 30,00 meter vanaf de waterlijn op zomerpeil. Bovendien geldt hierin een bebouwingsvrije zone (“*Specifieke bouwaanduiding - bebouwingsvrije zone*”) van 20,00 meter. Langs de oever is in principe ook een onderhouds- en oeververdedigingsstrook van 3,50 meter aanwezig. De betreffende zones zijn op de plankaart opgenomen.

8. 5. Algemene wijzigingsregels

In het inpassingsplan is voor de woonbestemming rekening gehouden met de mogelijkheid van functieverandering van de betreffende panden en gronden. Er is gekozen voor een aantal wijzigingsregels waarmee Gedeputeerde Staten kunnen voorzien in een wijziging van de bestemmingen ‘*Wonen - A7*’ en ‘*Tuin*’ naar een bedrijfsbestemming, een horecabestemming of een maatschappelijke bestemming, al dan niet in combinatie met de bestemming ‘*Agrarisch - Cultuurgrond*’. Voor deze functieveranderingen gelden diverse voorwaarden. Deze voorwaarden zijn in de regels vastgelegd.

Verder is een algemene wijzigingsbevoegdheid opgenomen waarmee Gedeputeerde Staten kunnen voorzien in een dubbelbestemming “*Leiding - Gas*”, “*Leiding - Hoogspanningsverbinding*”, “*Leiding - Riool*” of “*Leiding - Water*”.

9. UITVOERBAARHEID

Wettelijk bestaat de verplichting om inzicht te geven in de uitvoerbaarheidsaspecten van een inpassingsplan. In dat verband wordt in dit hoofdstuk onderscheid gemaakt tussen de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid. Vervolgens wordt in dit hoofdstuk ook ingegaan op de wettelijke procedure van het inpassingsplan, de mogelijkheid van onteigening en het evaluatieprogramma dat in het kader van de Wet milieubeheer dient te worden opgesteld.

9. 1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

9.1.1. Vorbereiding en besluitvorming tracé

Relevant in dit verband is dat Gedeputeerde Staten van Fryslân initiatiefnemer van het project De Centrale As zijn en Provinciale Staten het bevoegd gezag. Zoals in hoofdstuk 2 al is beschreven, is op basis van een doorlopen tracé / m.e.r.-procedure op 17 mei 2006 door Provinciale Staten het tracé voor De Centrale As vastgesteld en op 13 december 2006 het realisatiebesluit genomen. In het kader van de tracé/m.e.r.-procedure is voorzien in inspraak, zowel op de Startnotitie, als op het voorstel van Gedeputeerde Staten om te komen tot trechtering van de alternatieven en varianten, als op het MER, inclusief de Aanvulling op het MER. Ook hebben de wettelijke adviseurs, waaronder de Commissie voor de milieueffectrapportage geadviseerd op het MER. Op het nut en de noodzaak van de realisatie van De Centrale As wordt ingegaan in hoofdstuk 5 van deze toelichting.

Verder zijn diverse belangengroeperingen nauw betrokken bij het ontwikkelen van de alternatieven en varianten en zijn in het kader van de tracé/m.e.r.-procedure informatiebijeenkomsten en hoorzittingen gehouden. Ook is een klankbordgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van de Kamer van Koophandel, Wetterskip Fryslân, Transport en Logistiek Nederland, Staatsbosbeheer, de Land- en Tuinbouworganisatie, de Friese Milieu Federatie en It Fryske Gea, in de fase van het opstellen van het MER nauw bij het project betrokken. Dit betekent dat bij de tracévaststelling en het realisatiebesluit diverse belangenorganisaties zijn betrokken en dat de provincie middels het gebruikelijke democratische proces een besluit hebben genomen.

9.1.2. Procedure Inpassingsplan

Het tracé van De Centrale As wordt conform de Wet ruimtelijke ordening (Wro) in een provinciaal inpassingsplan geregeld. Een inpassingsplan doorloopt dezelfde (wettelijke) procedure als een bestemmingsplan, met dit verschil dat Provinciale Staten het plan vaststellen en niet de gemeenteraad.

Horen gemeenteraden

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

Provinciale Staten hebben bij brief van 17 september 2008 aan de betrokken gemeenteraden (Dantumadiel, Dongeradeel, Tytsjerksteradiel en Smallingerland) het voornemen bekend gemaakt om een inpassingsplan voor het plangebied van De Centrale As 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. In reactie op deze brief hebben alle betrokken gemeenteraden laten weten te kunnen instemmen met het opstellen van een inpassingsplan voor het project De Centrale As.

Overleg en Inspraak voorontwerp

Het voorontwerp-inpassingsplan De Centrale As heeft van 20 januari 2009 tot en met 2 maart 2009 ter inzage gelegen. Ook is in het voorontwerp-inpassingsplan voor advies naar de diverse overheden en instanties verzonden. De naar aanleiding van het voorontwerp-inpassingsplan ontvangen inspraak- en overlegreacties zijn samengevat en voorzien van commentaar in de "Nota inspraakreacties, adviezen en commentaar naar aanleiding van het voorontwerp-inpassingsplan De Centrale As" (Provincie Fryslân, 2009) en betrokken bij het opstellen van het ontwerp-inpassingsplan.

Daarnaast heeft in het kader van de watertoets overleg plaatsgevonden met het waterschap en voor het aspect externe veiligheid met de brandweer. De toetsingsresultaten zijn opgenomen in de betreffende onderzoeksrapporten (zie de paragrafen 7.2. en 7.7.).

Tervisielegging ontwerp

Het ontwerp-inpassingsplan De Centrale As heeft in de periode 12 januari tot en met 22 februari 2010 ter inzage gelegen. De ontvangen zienswijzen zijn in de "Nota zienswijzen en commentaar n.a.v. het ontwerp-inpassingsplan De Centrale As" (Provincie Fryslân, 2010) samengevat en van commentaar voorzien. De resultaten hiervan zijn betrokken bij het opstellen van het inpassingsplan.

Overzicht procedure inpassingsplan

In de onderstaande tabel (9) zijn de belangrijkste procedurestappen en termijnen voor het inpassingsplan weergegeven.

Tabel 9: procedure inpassingsplan

	Procedurestappen	Tijdsbestek
1.	Horen gemeenteraden door PS	Vanaf 17 september 2008
2.	Kennisgeving tot het opstellen van het inpassingsplan	
3.	Inspraak voorontwerp-inpassingsplan	6 weken
4.	Overleg voorontwerp-inpassingsplan	
5.	Beantwoorden en verwerken inspraak en overlegreacties (standpunt PS)	
6.	Terinzagelegging ontwerp-inpassingsplan	6 weken
7.	Beantwoorden binnengekomen zienswijzen (standpunt PS)	

8.	Besluit tot vaststelling inpassingsplan door PS	Binnen 12 weken na ter inzagelegging
9.	Bekendmaking besluit tot vaststelling	2 tot 7 weken: - binnen 2 weken na vaststelling; - binnen 6 weken na vaststelling, indien door de inspecteur een zienswijze is ingediend en deze niet is overgenomen of indien bij de vaststelling wijzigingen in het plan zijn aangebracht, anders dan op grond van een zienswijze van de inspecteur; - binnen 7 weken na vaststelling, indien de minister een reactieve aanwijzing heeft gegeven.
10.	Inpassingsplan ligt na bekendmaking ter inzage. Gedurende deze termijn mogelijkheid van beroep bij Raad van State.	6 weken

9. 2. Economische uitvoerbaarheid

Op 13 december 2006 hebben Provinciale Staten het realisatiebesluit De Centrale As genomen en het krediet voor de uitvoering beschikbaar gesteld. Ook op gemeentelijk niveau heeft besluitvorming plaatsgevonden (gemeenteraad Dantumadiel op 20 februari 2007, gemeenteraad Dongeradeel op 22 februari 2007, en gemeenteraad Tytsjerksteradiel op 22 februari 2007). Het realisatiebesluit en de besluitvorming door de gemeenteraden hebben geleid tot de op 5 maart 2007 tussen de provincie en de gemeenten gesloten overeenkomst. In deze overeenkomst zijn de afspraken aangaande de realisatie en de financiering van De Centrale As en alle overige zaken die daarmee annex zijn, vastgelegd.

De gemeente Smallingerland heeft geen financiële bemoeienis met het project. De Centrale As ligt namelijk slechts circa 1,1 km binnen de gemeentegrens van Smallingerland: het traject van het kruispunt Nyegeasterhoeke tot de Susterwei / Polderdyk. Dit trajectdeel krijgt geen nieuw tracé, maar wordt verbreed.

Basisscope

Op 13 december 2006 is door Provinciale Staten een uitvoeringskrediet ten behoeve van De Centrale As beschikbaar gesteld van 239 miljoen euro (prijspeil 2006). Ook is een kredietcomponent beschikbaar gesteld voor het opvangen van toekomstige prijsontwikkelingen van 31,5 miljoen euro (periode 2007-2015). Daarvan is voor de jaren 2007 t/m 2009 17,3 miljoen euro toegevoegd aan de operationeel te besteden middelen. Het resterende bedrag van 14,2 miljoen euro is bedoeld voor het opvangen van toekomstige prijsontwikkelingen. De actuele stand inzake de prijsontwikkeling loopt in de pas met de verwachte prijsontwikkeling van 2,5% per jaar.

Daarnaast zijn door middel van een begrotingswijziging het krediet van de reconstructie van het kruispunt De Tike (3,8 miljoen euro) en een bijdrage van het ROF (0,1 miljoen euro) aan het totaal krediet van De Centrale As toegevoegd.

De reconstructie van het kruispunt De Tike betreft een project in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur (MIP), dat qua uitvoering wordt meegenomen in het kader van de uitvoering van De Centrale As.

Daarmee ligt het totale budget op een niveau van 260,2 miljoen euro (prijspeil 2009). Daarmee kan de basisscope van het project zoals dat in dit provinciaal inpassingsplan ruimtelijk is gedefinieerd worden uitgevoerd.³²⁾

Deze bedragen zijn in de provinciale begroting opgenomen op zodanige wijze dat de investeringen zich kunnen voltrekken in de periode tot en met 2015. Onderstaand schema geeft inzicht in de opbouw van de begroting van de basisscope.

Omschrijving		Budget (euro's)
1.	Plankosten	4.931.859
2.	Bouwkosten	157.413.333
3.	Vastgoed	31.410.000
4.	Bijkomende kosten	1.888.750
5.	Vorbereiding adm. toezicht	36.102.213
6.	Reserveringen	28.453.845
	Totalen	260.200.000

Voorts is een kredietcomponent opgenomen in de provinciale begroting ten behoeve van de bouwrente; in casu de kosten voor het aantrekken van kapitaal. Hiervoor is een bedrag gereserveerd van 16,9 miljoen euro. De werkelijke kosten inzake bouwrente zijn afhankelijk van de ontwikkelingen op de kapitaalmarkt (rentevoet); een en ander wordt opgevangen in de provinciale begroting.

Extra scope

Inspraakreacties naar aanleiding van het voorontwerp-inpassingsplan, bestuurlijke inbreng en advisering door onder andere het College van rijksadviseurs voor het landschap leiden tot aanpassingen in de basisscope van het project. Deze aanpassingen hebben ook kostenconsequenties en leiden tot een extra bedrag van 17 miljoen euro. Dit bedrag is als volgt opgebouwd:

³²⁾ Op 25 december 2009 heeft het College van Gedeputeerde Staten besloten dat op de aanleg van De Centrale As een bedrag van 10 miljoen euro moet worden bezuinigd. Deze bezuiniging wordt gevonden in technische optimalisaties bij de aanleg van de weg (oftewel vermindering van de bouwkosten) en in een optimalisatie in de financieringswijze van het project. Het wegontwerp en de inrichting van De Centrale As zullen daarbij in essentie niet wijzigen en de noodzakelijke landschappelijke en ecologische maatregelen, zoals opgenomen in het inpassingsplan, blijven gehandhaafd.

	Omschrijving	Budget (euro's)
1.	Ongelijkvloerse kruispunt Dwarslaan (i.p.v. rotonde)	3,5 miljoen
2.	Onderdoorgang Zevenhuisterweg (i.p.v. viaduct)	3,0 miljoen
3.	Fietsbrug/hop-over Heidstreek	1,0 miljoen
4.	Extra budget t.b.v. preparatie bomen/vroegtijdig aanplant bomen	1,5 miljoen
5.	Extra inzet op architectuur (ontwerpoppaaf/weg landschap 1 lijn)	5,0 miljoen
6.	Extra onroerend goed a.g.v. landschappelijk inzet (lamellen)	2,0 miljoen
7.	Prijsonwikkeling extra scope	1,0 miljoen
	Totalen	17,0 miljoen

Gedeputeerde Staten hebben op voorstel van de stuurgroep De Centrale As ingestemd met deze extra scope. De financiële dekking van de kosten komt tot stand middels een voorziening terzake uit de lopende begroting van de provincie. Provinciale Staten nemen voorafgaand aan de vaststelling van het inpassingsplan een definitieve beslissing inzake het beschikbaar stellen van de in dit kader benodigde middelen c.q. krediet.

Exploitatieplan

In het geval van De Centrale As gaat het in hoofdzaak om de aanleg van een weg. Voor een dergelijk bouwplan heeft geen grondexploitatieplan te worden vastgesteld. De in het inpassingsplan voorziene verkooppunten van motorbrandstoffen kunnen alleen via een wijzigingsbevoegdheid mogelijk worden gemaakt. Op het moment dat daadwerkelijk van deze bevoegdheid gebruik zal worden gemaakt, zal - indien noodzakelijk – in het kader van de wijzigingsprocedure een exploitatieplan worden vastgesteld.

9. 3. Onteigening

Ten behoeve van De Centrale As worden met de betreffende eigenaren gesprekken gevoerd over de aankoop van de benodigde gronden en opstallen, 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.

9. 4. Evaluatie MER

Op grond van de Wet milieubeheer is het noodzakelijk in het bestemmingsplan c.q. inpassingsplan aan te geven op welke wijze de in de MER beschreven milieueffecten zullen worden geëvalueerd. Conform de Wet milieubeheer is het bevoegd gezag bij een besluit waarvoor een m.e.r.-procedure is doorlopen, verplicht een evaluatieprogramma op te zetten en uit te (laten) voeren. Deze evaluatie kent een meerledig doel:

- voortgaande studie naar vastgestelde leemten in kennis en informatie voor het verkleinen, elimineren van de leemte in kennis;
- monitoring en toetsing van de daadwerkelijk optredende effecten aan de voorspelde effecten, gericht op de effecten na de realisatie van De Centrale As;
- toetsing van de effectiviteit van de maatregelen en bepalen van de noodzaak tot mitigerende en compenserende maatregelen.

In de MER voor De Centrale As is een aanzet tot dit programma gegeven. Algemene aandachtspunten bij de opbouw van een evaluatieprogramma zijn:

- de belangrijkste effecten van het gekozen alternatief;
- de evaluatiemethode;
- de periode van evaluatie;
- mogelijke mitigerende en compenserende maatregelen.

De daadwerkelijk optredende effecten kunnen om verschillende redenen afwijken van de in de MER beschreven effecten. De afwijkingen kunnen onder meer het gevolg zijn van:

- tekortschieten van de gehanteerde voorspellingsmethoden;
- het niet voorzien van bepaalde effecten;
- onvoorziene invloedrijke ontwikkelingen elders.

Het evaluatieprogramma dient er toe om de beschreven effecten te toetsen aan de daadwerkelijk optredende effecten. Op basis van de hieruit te verwerken inzichten kan meer inzicht ontstaan over effecten in de verdere toekomst. Bovendien kunnen de gehanteerde voorspellingsmethoden op basis hiervan verder worden verfijnd ten behoeve van toepassing in toekomstige vergelijkbare projecten. Het evaluatieprogramma heeft onder meer tot doel om de noodzaak te bepalen van aanvullende mitigerende en compenserende maatregelen op basis van het verkregen inzicht in de betrouwbaarheid van gedane effectvoorspellingen.

In een later stadium wordt eveneens de effectiviteit van deze aanvullende mitigerende en compenserende maatregelen getoetst. Nadat de besluitvorming heeft plaatsgevonden, zal het evaluatieprogramma verder moeten worden uitgewerkt, waarin ook aandacht zal moeten worden besteed aan een structuur voor goede onderlinge afstemming en coördinatie over de door verschillende partijen te nemen maatregelen.

In het definitieve evaluatieprogramma dienen per milieueffect de te onderzoeken effecten, de te hanteren onderzoeksmethoden, het te volgen tijdspad en de wijze van verslaglegging en terugkoppeling naar effect-reducerende maatregelen nader te worden gedetailleerd.

De provincie zal, als bevoegd gezag in de m.e.r.-procedure, tijdens en na de aanleg van De Centrale As, een m.e.r.-evaluatie uitvoeren en daartoe te zijner tijd een definitief evaluatieprogramma opstellen. In een uitvoeringscontract over de aanleg van De Centrale As tussen provincie en gemeenten kunnen daarover eventueel praktische afspraken worden vastgelegd.

10. OVERZICHT RAPPORTEN EN ONDERZOEKEN

De volgende rapporten en onderzoeken liggen ten grondslag aan het ontwerp-inpassingsplan De Centrale As:

1. Resultaten tracé/m.e.r.-studie:
 - *Richtlijnen MER/Tracéstudie Centrale As Noordoost-Fryslân*. Provinciale Staten Fryslân, februari 2003;
 - *De Centrale As; Milieu Effect Rapportage en Tracébeschrijvingen*. Provincie Fryslân, juni 2005;
 - *Vooruit met het voorkeurstracé; Tracé/m.e.r.-studie De Centrale As; Voorkeursalternatief*. Provincie Fryslân, gemeenten Dantumadiel, Dongeradeel en Tytsjerksteradiel, juli 2005;
 - *Aanvulling MER; Aanvulling op het Milieueffectrapport N356 De Centrale As*. Provincie Fryslân, januari 2006;
 - *Vooruit dankzij betrokkenheid; Tracé/m.e.r.-studie De Centrale As*. Concept Reactienota. Vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 14 maart 2006;
 - *Tracé / m.e.r.-studie De Centrale As, Aanvulling kanaalverlegging Prinses Margrietkanaal Burgum, Grontmij en Witteveen+Bos, 2009*.
2. *Ecologische toetsing van het tracé van De Centrale As*. Altenburg & Wymenga Ecologisch Onderzoek, 2006.
3. *De Singeldyk van Lauwersseewei naar de Wâldwei; Inpassingsvisie*. Noordpeil Landschap & Stedenbouw, Altenburg & Wymenga Ecologisch Onderzoek en DHV, december 2006.
4. *Aansluiting De Centrale As - Feanwâlden / De Westereen, effectenrapport*. Provincie Fryslân, 2010.
5. *Rapportage verkeersgegevens De Centrale As*. Goudappel Coffeng, 2010.
6. *Watertoets inclusief (eco)hydrologisch onderzoek De Centrale As*. Provincie Fryslân, 2010.
7. *De Centrale As: Noord en Midden, Tracé tussen Burgum en Dokkum (Fr.). Een Inventariserend Archeologisch Veldonderzoek. Streekproefrapport 2007-07/06, De Steekproef, april 2008*.
8. *Archeologisch vooronderzoek Centrale As - deelgebied Zuid. Gemeenten Smallingerland en Tytsjerksteradiel een bureau- en inventariserend veldonderzoek, inclusief aanvulling. RAAP-rapport 1499, RAAP, januari / maart 2008 en RAAP-rapport 2539 (aanvulling) RAAP 2009*.

9. *Archeologisch vooronderzoek Centrale As, gemeenten Dantumadiel, Dongeradiel, Smallingerland en Tytsjerksteradiel: een inventariserend veldonderzoek (aanvullend booronderzoek). RAAP-rapport 2028, RAAP, november 2009.*
10. *Plangebied De Centrale As, locatie 29 - Gemeenten Dantumadeel en Tytsjerksteradiel - Archeologisch vooronderzoek: een bureau- en inventariserend veldonderzoek. RAAP-rapport 2047, RAAP, februari 2010.*
11. *Plangebied De Centrale As, gemeenten Dantumadeel en Tytsjerksteradiel; Archeologisch vooronderzoek aan deelgebieden 217, 218 en 9 potentiële pingoruïnes. RAAP-rapport 2093, RAAP, april 2010.*
12. *Doniaweg 123 te Damwoude (gemeente Dantumadeel) Een Inventariserend Veldonderzoek in de vorm van een waarde-rend booronderzoek. ADC-rapport 2280, ADC, maart 2010.*
13. *Plangebied Burgum / Sumar bedrijventerreinen kanaalzone - Gemeente Tytsjerksteradiel - archeologisch vooronderzoek - RAAP-notitie 1078, maart 2005.*
14. *Akoestisch onderzoek aanleg en reconstructie De Centrale As. Noordelijk Akoestisch Adviesbureau, 2010.*
15. *Landschapsplan De Centrale As. Provincie Fryslân, 2010.*
16. *Mitigatie en compensatie voor De Centrale As. Altenburg & Wymenga, 2010.*
17. *Externe veiligheid provinciaal inpassingsplan De Centrale As. Arcadis, 2010.*
18. *Onderzoek luchtkwaliteit De Centrale As. DHV, 2010.*
19. *Nota inspraakreacties, adviezen en commentaar n.a.v. het voorontwerp-inpassingsplan De Centrale As, Provincie Fryslân, 2009;*
20. *Nota zienswijzen en commentaar n.a.v. het ontwerp-inpassingsplan De Centrale As". Provincie Fryslân, 2010.*

==