

# **BESTEMMINGSPLAN NOORDELIJKE ELFSTEDEN VAARROUTE**



**Bestemmingsplan  
Noordelijke Elfsteden vaarroute**

**Code 093603 / 14-07-11**



**TOELICHTING**

<b><u>INHOUDSOPGAVE</u></b>	<b><u>blz</u></b>
<b>1. INLEIDING</b>	<b>1</b>
1. 1. Aanleiding en ligging plangebied	1
1. 2. Geldende bestemmingsplannen	3
1. 3. Leeswijzer	4
<b>2. HUIDIGE SITUATIE</b>	<b>6</b>
2. 1. Voorgeschiedenis	6
2. 2. Landschap en functies	7
<b>3. PROJECTOMSCHRIJVING</b>	<b>8</b>
3. 1. Doel van het project	8
3. 2. Toekomstige situatie	8
3. 3. Grondverwerving	14
<b>4. BELEIDSKADER</b>	<b>16</b>
4. 1. Landelijk beleid	16
4. 2. Provinciaal beleid	16
4. 3. Regionaal beleid	18
4. 4. Gemeentelijk beleid	18
<b>5. MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN</b>	<b>20</b>
5. 1. Water	20
5. 2. Ecologie	22
5. 3. Archeologie	23
5. 4. Milieuaspecten	26
<b>6. JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING</b>	<b>31</b>
6. 1. Het juridisch systeem	31
6. 2. Toelichting op de uniforme regelingen	31
6. 3. Toelichting op de gemeente-eigen regelingen	32
<b>7. UITVOERBAARHEID EN GRONDEXPLOITATIE</b>	<b>35</b>
7. 1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	35
7. 2. Grondexploitatie en economische uitvoerbaarheid	36
<b>8. OVERLEG EN INSPRAAK</b>	<b>37</b>
8. 1. Overleg	37
8. 2. Inspraak	38

## **BIJLAGEN**

<b><u>Bijlage 1</u></b>	<b>Ecologie</b>
<b><u>Bijlage 2</u></b>	<b>Archeologisch onderzoek</b>
<b><u>Bijlage 3</u></b>	<b>Overlegreacties</b>

## 1. INLEIDING

### 1. 1. Aanleiding en ligging plangebied

Het voorliggende bestemmingsplan heeft tot doel een juridisch-plano-logische regeling te bieden om het Noordelijk deel van de Friese Elfstedenroute bevaarbaar en beheerbaar te maken. De afgelopen jaren is hier vanuit verschillende richtingen intensief aan gewerkt.

De Elfstedentocht is onmiskenbaar een van de belangrijkste beeldmerken van Fryslân. De bevroren waterroutes die de elf steden met elkaar verbinden, vormen de basis voor de legendarische schaatstocht waarbij het Noordelijke gedeelte misschien wel het meest legendarische gedeelte is.

Het Noordelijk deel van Fryslân is een uniek gebied met vele kwaliteiten. De aantrekkelijkheid van het gebied wordt bepaald door het weidse landschap, cultuurhistorische elementen van terpen tot historische bebouwing, oude en nieuwe zeedijken, en soms duidelijk herkenbaar oude slenken.

De vaarroute heeft een grote historische waarde. Het noordelijke gedeelte kan nu niet met pleziervaartuigen bevaren worden en zal worden aangepast aan de minimale eisen die voor een bevaarbare vaarroute gelden. Te lage bruggen en stuwen en de onvoldoende breedte en diepte belemmeren de doorgang waardoor de Elfstedenroute niet als geheel te varen is. Potenties voor het toerisme blijven zo onbenut. Voor Noord Fryslân is dat des te meer jammer omdat de regio een economische impuls heel goed kan gebruiken.

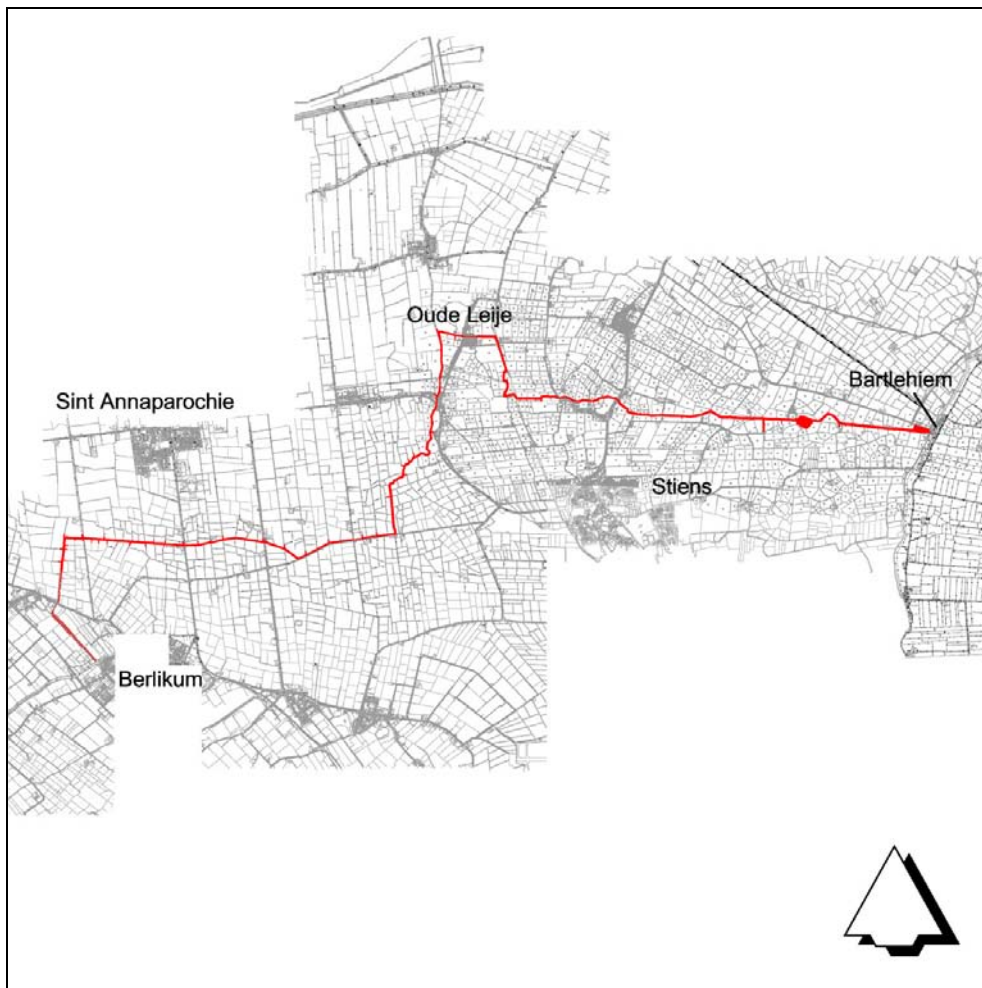
Door de aanpak van de resterende 33 kilometer van de Elfstedenroute wordt de hele Elfstedenroute van 220 kilometer bevaarbaar voor de (kleine) recreatievaart en wordt gelijktijdig nog een aantal integrale doelen uitgevoerd, die voor de regio van belang zijn. Momenteel wordt gewerkt aan een afronding van onderdelen die deel uitmaken van de basisinfrastructuur in de vorm van bruggen en sluizen. Naar verwachting zullen deze twee soorten infrastructuur in 2011 worden afgerond.

Een ander deel van de basisinfrastructuur wordt gevormd door de vaarweg zelf, inclusief oevers, kaden en aanlegvoorzieningen. Om de vaarroute als geheel te kunnen realiseren en te kunnen onderhouden, is het noodzakelijk de benodigde stroken grond langs de vaarweg in zijn geheel te verwerven.

Dit bestemmingsplan biedt een uniforme regeling om de beoogde ontwikkelingen mogelijk te maken in een vijftal gemeenten, te weten:

- gemeente Ferwerderadiel;
- gemeente het Bildt;
- gemeente Leeuwarderadeel;
- gemeente Menameradiel;
- gemeente Tytsjerksteradiel.

De ligging van het plangebied is gevisualiseerd in figuur 1.



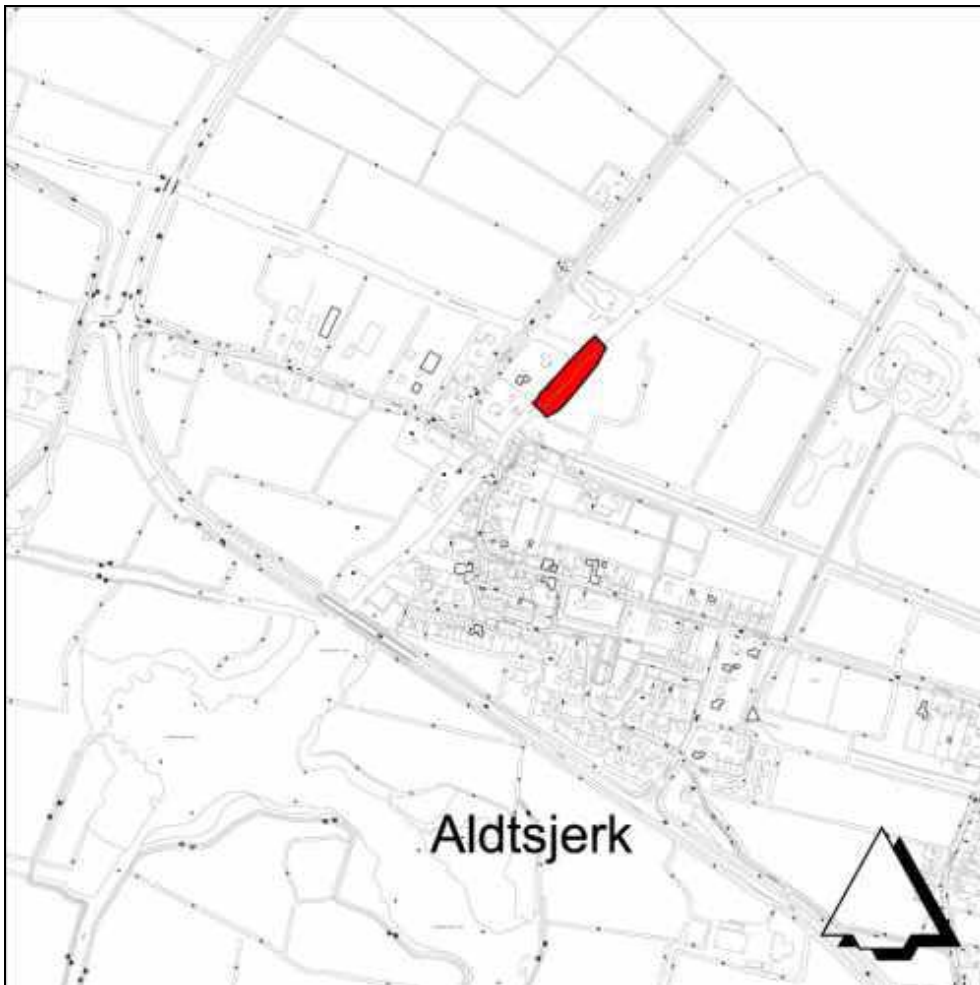
Figuur 1. De ligging van het plangebied

In dit voorliggende bestemmingsplan zal het beoogde project voor de vijf voorgenoemde gemeenten juridisch-planologisch mogelijk worden gemaakt. In de gemeente Tytsjerksteradiel heeft dit alleen betrekking op een perceel grond ten noordoosten van de Van Sminiaweg 116 te Aldtsjerk. Figuur 2 geeft de ligging van dit perceel weer.

Het bestemmingsplan wordt door iedere gemeente separaat en parallel in procedure gebracht. De vijf bestemmingsplannen dienen te worden gezien als één totaalproject, waarbij de juridische regeling, de toelichting en de onderzoeken als één geheel dienen te worden beschouwd. Dit geldt ook voor de bestemmingsplanregeling voor de vaarweg, hoewel een aantal bestemmingen en aanduidingen door gemeente-eigen functies en voorzieningen varieert.

Daarnaast is er de relatie tussen het bestemmingsplan en het projectplan van het Wetterskip Fryslân dat gelijktijdig wordt opgesteld en in procedure wordt gebracht. Inhoudelijk zijn de plannen op elkaar afgestemd.





Figuur 2. De ligging van het plangebied in de gemeente Tytsjerksteradiel

Het bestemmingsplan is opgezet als een digitaal raadpleegbaar plan volgens de verplichte landelijke *Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen* (SVBP 2008). Deze digitale versie is bedoeld om de burger "online" informatie te verschaffen omtrent het bestemmingsplan. Bovendien is de digitale versie bedoeld voor uitwisseling van gegevens binnen de gemeente en met andere overheidsinstanties.

## 1. 2. Geldende bestemmingsplannen

Voor het plangebied zijn momenteel de volgende bestemmingsplannen vigerend:

- **Gemeente Ferwerderadiel:**  
bestemmingsplan *Buitengebied-2000*  
(vastgesteld op 21 februari 2000 en goedgekeurd op 23 april 2001)

- **Gemeente het Bildt:**  
bestemmingsplan *Buitengebied*  
(vastgesteld op 12 mei 2010)  
  
bestemmingsplan *Vrouwenparochie*  
(vastgesteld op 27 juni 2002 en goedgekeurd op 2 oktober 2002)
- **Gemeente Leeuwarderadeel:**  
bestemmingsplan *Oude Leije*  
(vastgesteld op 30 augustus 2007 en goedgekeurd op 12 februari 2008)  
  
bestemmingsplan *Finkum*  
(vastgesteld op 22 februari 2001 en goedgekeurd op 28 september 2001 en in 2010 partieel herzien)  
  
bestemmingsplan *Buitengebied*  
(vastgesteld op 22 februari 2001 en goedgekeurd op 22 februari 2001 en in 2010 partieel herzien);
- **Gemeente Menameradiel:**  
bestemmingsplan *Buitengebied 2007*  
(vastgesteld op 1 februari 2007 en (gedeeltelijk) goedgekeurd op 25 september 2007)  
  
Voor de gronden waar in het bestemmingsplan *Buitengebied 2007* goedkeuring is onthouden:  
bestemmingsplan *Buitengebied*  
(vastgesteld op 16 juli 1987 en goedgekeurd op 2 maart 1988)
- **Gemeente Tytsjerksteradiel**  
bestemmingsplan *Buitengebied 1997*  
(vastgesteld op 25 juni 1998 en goedgekeurd op 11 februari 1999)

Al deze genoemde bestemmingsplannen worden voor de in figuur 1 aangegeven gronden gedeeltelijk vervangen door het voorliggende, nieuwe bestemmingsplan. De geldende planologische mogelijkheden en de mogelijkheden vanuit de Keur van het Wetterskip, maar ook de daaruit voortvloeiende verboden, worden waar mogelijk gecontinueerd en vastgelegd, waarbij als “extra schil” de beoogde plannen voor het bevaarbaar maken van de Elfsteden vaarroute mogelijk worden gemaakt als één integraal project.

### 1. 3. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 en 3 worden de huidige en de toekomstige situatie van het plangebied beschreven. Hoofdstuk 4 gaat in op het beleidskader voor het bestemmingsplan. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de milieu- en omgevingsaspecten die van belang zijn voor het plangebied.

Vervolgens vindt in hoofdstuk 6 de vertaalslag plaats van de project naar de toegepaste juridische methodiek en de bestemmingen. De (maatschappelijke en economische) uitvoerbaarheid en de grondexploitatie komen in hoofdstuk 7 aan bod. In het laatste hoofdstuk worden de overleg- en inspraakreacties beantwoord.

## 2. HUIDIGE SITUATIE

### 2. 1. Voorgeschiedenis

Na een aanloop van jaren van initiërende activiteiten kreeg het project voor het bevaarbaar maken van een bestaande vaarweg ten behoeve van de Noordelijke Elfsteden Vaarroute vanaf najaar 2005 concreet gestalte. Er was toen al voorwerk gedaan in verschillende rapportages die vanaf eind vorige eeuw waren opgesteld.

Nadat het initiatief van de betreffende gemeenten de steun kreeg van de provincie Fryslân (Friese Merenproject en Plattelânsprojecten), kon de stuurgroep Noordelijke Elfsteden vaarroute vanaf 2005 aan de slag met het project. Vanaf dat jaar heeft het project (financiële) steun verworven van vele partijen zodat op 18 januari 2008 de samenwerkingsovereenkomst "Noordelijke Elfsteden vaarroute: Samen uit Samen thuis" door de betrokken partijen ondertekend kon worden, waarin een inspanningsverplichting is opgenomen om na 2010 de vaarweg verder aan te pakken en te laten voldoen aan de specificaties voor de Dm-klasse (een vaarweg met een ontsluitingsfunctie voor minder intensief gebruik door motorboten). Dit was de 1<sup>e</sup> fase van het project. Om een goed ontwerp te kunnen maken van een beperkte aanpak van de vaarweg (wat in eerste instantie de bedoeling was) bleek er een visie nodig op het eindbeeld van de vaarroute, vooral vanuit landschappelijke overwegingen. De eindbeeldstudie *Varen door klei en kreek* (november 2007) werd onderdeel van de samenwerkingsovereenkomst maar was ook de basis om het project in één keer aan te pakken en om daarvoor naar het Waddenfonds te gaan.

Door een subsidietoekenning van het Waddenfonds werd het mogelijk om het totale project in één keer naar dit eindbeeldniveau te brengen en nog uit te breiden met de deelprogramma's "Regio in Actie" en "Natuurplus". Het project is hiermee één groot, gezamenlijk project geworden van de betrokken gemeenten en de provincie Fryslân. Hiervoor is op 22 maart 2010 een nieuwe samenwerkingsovereenkomst getekend, waar nu ook Wetterskip Fryslân in participeert.

De projectscope bestaat globaal uit de volgende onderdelen:

- een volwaardige vaarroute op Dm-niveau;
- een landschappelijk goede inpassing van de route;
- een ecologisch verantwoord ontwerp en uitvoering;
- versterkte natuurwaarden;
- een aantrekkelijk aanvullend toeristisch aanbod en uitvoering van flankerende projecten;
- veilige kaden en duurzame oevers.

Gelijktijdig wordt ook een oevers- en kadenproject van Wetterskip Fryslân op het boezemdeel van het traject uitgevoerd.

## 2. 2. Landschap en functies

### **Landschap**

Het plangebied ligt voor het overgrote deel in het "kleigebied". Dit landschapstype heeft als kernkwaliteit dat het open en grootschalig is met structurerende elementen als dijken, kwelderwallen, slenken, terpen, paden, eendenkooien en vaarten. De blokverkaveling is onregelmatig van vorm met plaatselijk bijzondere verkavelingsvormen (zoals een mozaïek-, of radiaal- en strengenverkaveling). Typerend is de aanwezigheid van grasland in lagere delen en akker- en tuinbouw op de kwelderwallen.

### **Functies**

Het grondgebied van dit bestemmingsplan is thans per gemeente geregeld in de in paragraaf 1.2 genoemde bestemmingsplannen. Het bestaande vaarwater is hierin geregeld onder een waterbestemming, het omliggende land voornamelijk door middel van een agrarische bestemming in het buitengebied. Naast deze twee hoofdfuncties komen er per gemeente ook andere, uiteenlopende functies voor binnen het plangebied, met name in de dorpen. Dit zijn enerzijds functies ten aanzien van het openbare gebied (zowel wegen, paden en groen) en nutsvoorzieningen en anderzijds ook private functies zoals wonen en (agrarische) bedrijvigheid. In alle gemeenten komen bruggen voor. Per gemeente zijn daarnaast de volgende functies aanwezig:

- **Gemeente Ferwerderadiel:**
  - een perceel bos met recreatief medegebruik;
  - een trailerhelling;
  - een gasleiding.
- **Gemeente het Bildt:**
  - meerdere percelen natuurgebied;
  - een fietspad.
- **Gemeente Leeuwarderadeel:**
  - een perceel natuurgebied;
  - een gasleiding.
- **Gemeente Menameradiel:**
  - een perceel natuurgebied.

Tevens is langs de vaarroute een aantal molens aanwezig, waarvan de daarbijbehorende molenbiotopen gedeeltelijk het plangebied overlappen. Het plangebied in de gemeente Tytsjerksteradiel beslaat voor een deel water en voor een deel agrarisch gebied. Hier zijn geen afwijkende functies aanwezig.

### **3. PROJECTOMSCHRIJVING**

#### **3. 1. Doel van het project**

Het doel van het project Noordelijke Elfsteden vaarroute is het realiseren van fysieke maatregelen die nodig zijn om de Elfstedenroute bevaarbaar te maken voor boten met een maximale diepgang van 1,30 meter en maximale hoogte van 2,40 meter (doorvaarhoogte bruggen minimaal 2,50 meter). De bestaande, historische vaarroute zal worden opgewaardeerd (verbreed en verdiept) tot de minimale eisen die hiervoor gelden. Tegelijkertijd worden er waar nodig kaden aangelegd en/of versterkt en worden duurzame oevers aangelegd.

Hiermee samenhangend is tot doel gesteld om het kleinschalig toerisme in Noord Fryslân uit te breiden, waarbij de eigenheid van het gebied wordt ingezet als kracht. Hiervoor worden aanvullende randvoorzieningen gerealiseerd en worden dorpen en ondernemers in het deelproject Regio in Actie (RiA) geactiveerd om de toeristische/recreatieve kansen optimaal te benutten. Het project draagt bij aan de duurzame economische ontwikkeling in Noord Fryslân door met fysieke ingrepen de toeristische sector te versterken en door ondernemers en organisaties (culturele, natuur, toeristische) aan te zetten tot ondernemerschap en activiteiten in dit gebied.

Het project is er verder op gericht om bij te dragen aan de versterking van natuurwaarden in het gebied, zie hiervoor de beschrijving onder de kop "Natuur Plus" in de volgende paragraaf. Naast een versterking van de natuur zijn ook de landschapskwaliteiten een nadrukkelijk aandachtspunt en de diversiteit en eigenheid van het landschap wordt zo veel mogelijk versterkt. De noodzakelijke maatregelen aan de vaarroute zijn vanaf het begin benut om een integrale gebiedsbenadering in het project toe te passen, gericht op de verschillende doelen.

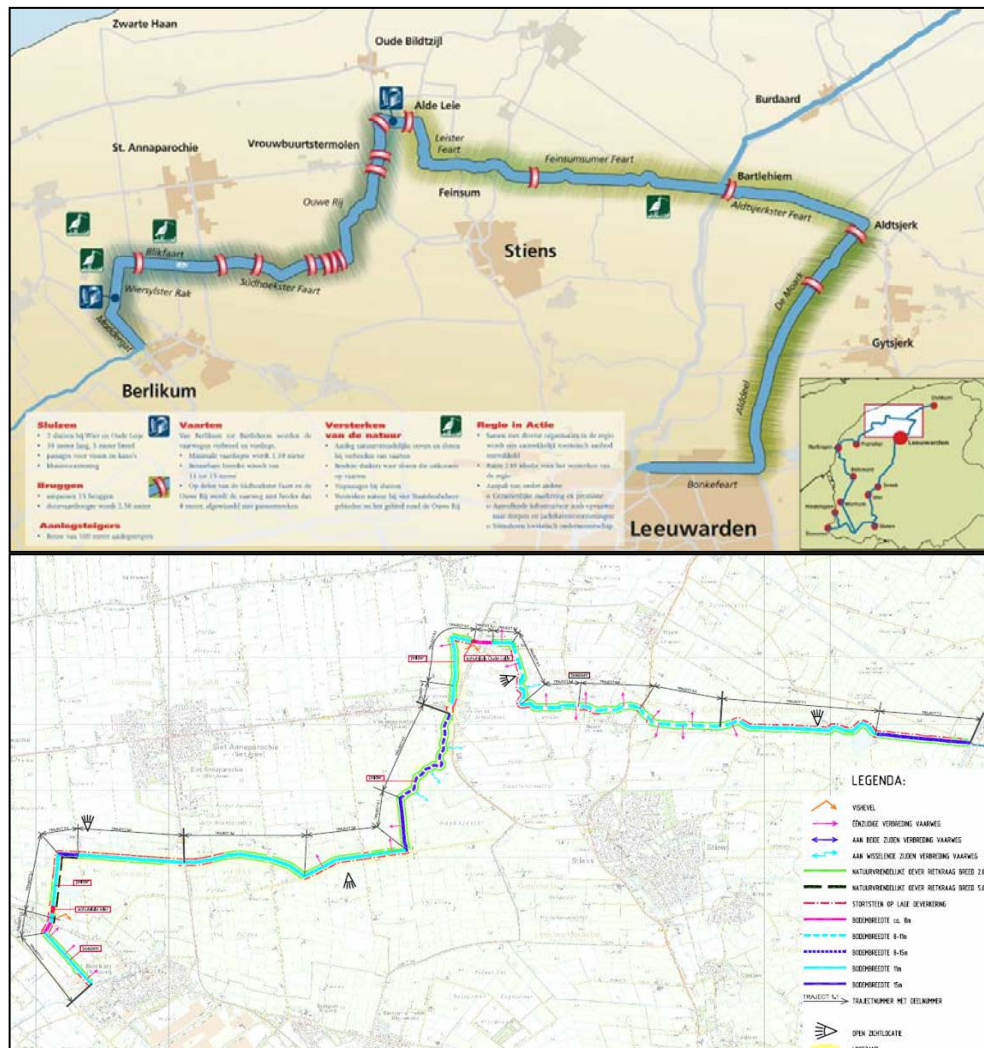
Zowel voor de realisatie- als de beheerfase is het noodzakelijk het eigendom van de gronden te centraliseren om enerzijds een complete basis te bieden voor het integrale project en om anderzijds het onderhoud en beheer van de vaarroute uitvoerbaar te maken. Alle grondeigenaren zijn hier inmiddels over geïnformeerd en er zijn en worden met deze grondeigenaren gesprekken gevoerd om de gronden te verwerven. Paragraaf 3.3 gaat hier verder op in.

#### **3. 2. Toekomstige situatie**

De Noordelijke Elfsteden vaarroute bestaat uit drie duidelijk te onderscheiden deelprojecten:

1. de Basisinfrastructuur bestaande uit bruggen, sluizen, vaarwegen aangevuld met oevers- en kadenproject;
2. Natuur Plus;
3. Regio in Actie (RiA).

In het volgende figuren zijn de maatregelen per tracé opgenomen.



Figuur 3. Maatregelen vaarweg per tracé

### Basisinfrastructuur

Onder de Basisinfrastructuur vallen die infrastructurele maatregelen die nodig zijn om de hele route op het niveau van een Dm-vaarroute te brengen (geschikt voor boten met een maximale hoogte boten 2.40 meter en een maximale diepgang van 1.30 meter). Gelijktijdig worden op boezemdelen van het traject (de delen Berlikum-Wier en Oude Leije-Bartlehiem) de oevers verbeterd en de kades op het gewenste niveau gebracht volgens de doelstellingen van het Wetterskip. Deze basisinfrastructurele maatregelen bestaan uit bruggen, aanlegvoorzieningen, sluisen en de vaarweg zelf.

### Bruggen

Door het ophogen, vernieuwen of verwijderen van bruggen wordt de vaarroute bevaarbaar gemaakt voor boten met een hoogte tot maximaal 2.40 meter. In totaal worden 15 bruggen op het traject aangepast. Het gaat daarbij in de meeste gevallen om het ophogen van de bestaande bruggen.

Inmiddels zijn 12 van de 15 bruggen gereed. Een doorvaarhoogte van minimaal 2.50 meter is uitgangspunt. De doorvaarbreedte is minimaal 4.60 meter zodat ook rondvaartboten gebruik kunnen maken van de route. De maatregelen bestaan uit het verhogen van bruggen door opvijzelen van het brugdek, het slopen en zo nodig vernieuwen van bestaande bruggen, het ophogen van op- en afritten, het aanpassen van de mechanische bediening, het aanbrengen van geleidewerken, kleine faunapassages en klúnvoorzieningen. De verwachting is dat begin 2011 op één na alle bruggen zijn opgehoogd tot de gewenste hoogte.

#### *Aanlegvoorzieningen*

Langs de route dienen voldoende aantrekkelijke aanlegvoorzieningen gerealiseerd te worden om zo een meerdaags verblijf binnen de regio uit te lokken. In totaal wordt een lengte van circa 500 meter aan aanlegvoorzieningen langs de route gerealiseerd. Het gaat daarbij om aanlegsteigers en tuigsteigers (een steiger zonder walverbinding). De voorzieningen worden zo geplaatst dat er een afwisseling is van aanlegplekken in rustige gebieden (zonder walverbinding) en van plekken bij/naar dorpen en voorzieningen (met walverbinding). Tevens is in Ferwerderadiel een trailerhelling en zijn bij de sluisen wachtvoorzieningen gerealiseerd. Inmiddels zijn de aanlegvoorzieningen in vier van de zes gemeenten gereed.

#### *Sluisen*

Ter plekke van de bestaande stuwen (bij de dorpen Wier en Oude Leije) worden nieuwe sluisen gebouwd met een lengte van circa 30 meter en een breedte van 5 meter. In deze sluisen kunnen meerdere boten gelijktijdig geschut worden en de sluisen zijn ruim genoeg voor rondvaartboten. In beide sluisen worden ten behoeve van de vismigratie zogenaamde Fish-Flowpassages aangebracht. Ten behoeve van de waterinlaat door het Waterskip Fryslân wordt bij de sluis van Wier een extra inlaatvoorziening aangebracht.

De inrichting van de sluisen wordt afgestemd op de bestaande landschappelijke situatie c.q. dorpsbebouwing. Bij beide sluisen worden wachtvoorzieningen voor de boten aangebracht, evenals toegangsmogelijkheden voor onderhoudswerkzaamheden. Ook is er aandacht besteed aan klún- en kanovoorzieningen.

De werkzaamheden bestaan uit de aanleg van 2 sluisen (inclusief vispassages, geautomatiseerde sluisbediening, waterhuishoudkundige voorzieningen, waterinlaat en beschermende maatregelen tegen hoge stroomsnelheden) en de aanleg van wachtvoorzieningen. De aanleg van de twee sluisen is begin 2011 afgerond.

#### *Vaarweg*

De totale route van 33 kilometer dient geschikt gemaakt te worden voor boten met een maximale diepte tot 1.30 meter. De breedte dient zo aanpast te worden dat deze enerzijds nautisch aanvaardbaar is en anderzijds recht doet aan de landschappelijke kwaliteit. De verbreding draagt tevens bij aan de vergroting van de waterbergingscapaciteit.



De oevers dienen voldoende te worden beschermd, waarbij het accent ligt op natuurvriendelijke oevers om bij te dragen aan ecologische en landschappelijke waarden.

Een vaarweg op Dm-niveau vraagt naast een doorvaarhoogte van minimaal 2.50 meter (bruggen) een bodemdiepte van minimaal 1.30 meter. Gezien de landschappelijke karakteristieken gaat de provincie akkoord met een smallere bodembreedte op landschappelijk kwetsbare delen van het traject. Bij de start wordt gebaggerd tot een extra diepte tot 1.50 meter. De oeverbescherming vraagt de nodige aandacht. Op een deel van de route (met name het gebied tussen de sluizen in de polder) komt loopzand voor. Dit vraagt om extra maatregelen. Bij alle aan te brengen oeverbescherming wordt rekening gehouden met de kwaliteit van de beschermingen en met ecologische en landschappelijke overwegingen.

Tevens zal de vaarweg ten behoeve van het bevaarbaar maken worden verbreed. Het verbreden van de vaarweg brengt met zich mee dat kades moeten worden verlegd en biedt tegelijkertijd de mogelijkheid om oevers te verbeteren en duurzaam aan te leggen. Daarmee kan de hele vaarweg veilig worden ingericht volgens de doelstellingen van het Wetterskip.

Aanvullend op dit project ten behoeve van de vaarweg, worden gelijktijdig in het boezemgebied de kaden verhoogd of waar dit door verbreding van de vaarweg nodig is, verlegd. Voor een flink deel zit er een overlap in de werkzaamheden, ze zijn niet volledig te onderscheiden zeker niet daar waar het gaat om de oeverbescherming. Door het gelijktijdig uitvoeren wordt een kostenbesparing mogelijk, aanliggende eigenaren worden nu maar één keer "lastig gevallen" en voor de natuur geldt ook dat deze in plaats van twee keer maar één keer wordt verstoord.

Voor de vaarweg is het definitieve ontwerp gereed en vastgesteld door de Stuurgroep Noordelijke Elfsteden vaarroute. Uitgangspunt voor het ontwerp is geweest om de vaarweg natuurneutraal te realiseren en daarbij eenvoudig mee te nemen natuurversterkende maatregelen te integreren. Bij de uitvoering wordt rekening gehouden met voorwaarden en de ecologische kalender uit de *Flora- en faunawet* en *Natuurbeschermingswet*. De primaire infrastructuur voor de vaarweg, de basis-infravoorzieningen zijn:

- verdiepen watergangen tot een diepte van 1.50 meter;
- verbreden van de watergangen naar adviesprofielen;
  - categorieën 8 meter - 11 meter en 15 meter bodembreedte;
- nautisch voldoende zicht en breedte vaarweg;
- voldoende stabiliteit vaarwegprofielen
  - in polder ondergedoken damwanden in verband met loopzand;
  - in boezem ondergedoken paal-schot met onderwatertalud.;
- integreren kadeverbeteringen langs gehele boezem.

Meegenomen natuurmaatregelen in het basisontwerp zijn:

- verbeteren oevers door veelvuldig aanleggen/verbreden natuurvriendelijke riet- oevers van circa 2 meter breed;
- aanwezige harde oevers boven waterlijn worden vervangen door rietoevers of lage oeverkering met stortsteenrichel op talud;
- handhaven bestaande open-zicht gebieden aan noordzijde Blikfaart en Feinsumerfeart;

- baggeren alle opvaarten in polderdeel tot lengte van 50 meter;
- ecoduikers aanbrengen ten behoeve van paaiplaatsen vissen in de poldersloten;
- wilduittrede-plaatsen (circa om de 500 meter) bij ondergedoken damwanden in de polder.

Deze maatregelen worden uitgevoerd op het traject van Berlikum tot Bartlehiem. Gezien het integrale karakter van het project (zowel in de realisatie- als de beheerfase) is het noodzakelijk de daarvoor benodigde stroken grond langs de vaarweg in zijn geheel te verwerven. Pas dan kan uitvoering worden gegeven aan het project en kunnen de potenties worden waargemaakt.

### ***Natuur Plus***

De doelstelling van Natuur Plus ligt in de versterking van de kwaliteit in het ecologisch systeem van de Kouwe Faart, de Blikfaart, de Súdhoekster Faart en de Feinsumer Feart. Daarbij is de blik in het bijzonder gericht op de relaties met de Waddenzee. Er zijn drie hoofdthema's:

1. het versterken van het leefgebied van bepaalde soorten (bittervoorn, lepelaars);
2. het versterken van de ecologische samenhang in de regio;
3. het versterken van het aquatisch ecosysteem, in het bijzonder het leefgebied voor vis- en andere waterorganismen.

Het Natuur Plus project vormt een zelfstandig deelproject, waarbij naar verwachting de volgende maatregelen in de drie gebieden genomen worden:

- a. het gebied bij het Staatsbosbeheergebied Wiersylster Rak/ Blikfaart gericht op het verbeteren van de bestaande en het verbinden en vergroten van de drie losse natuurgebieden daar;
- b. het deelgebied polder gericht op maatregelen aan (tocht)sloten;
- c. maatregelen in het Staatsbosbeheergebied Wide Mar/Feinsumer Feart.

Voor de onderdelen "a" en "b" is de medewerking van grondeigenaren essentieel. Er wordt dan ook voor gekozen om het definitieve ontwerp op te stellen nadat duidelijk is of deze medewerking verkregen kan worden. Qua uitvoering kunnen onderdelen van Natuur Plus zowel separaat uitgevoerd worden als meegenomen bij bijvoorbeeld de aanbesteding van onderdelen in de vaarweg. Er wordt nauw samengewerkt met Staatsbosbeheer en Wetterskip Fryslân. Andere natuurorganisaties worden regelmatig betrokken bij het project en de overleggen.

### ***Regio in Actie***

Het is van belang dat bij het gereedkomen van de fysieke maatregelen ook de regio klaar is om optimaal gebruik te maken van de nieuwe kansen en potenties die de route biedt.

Gelijktijdig met het voorbereiden van de fysieke maatregelen ten behoeve van het bevaarbaar maken van de Noordelijke Elfstedenroute, heeft de regio al activiteiten opgepakt, om in te spelen op de nieuwe potenties die er gaan ontstaan. Hier kon bij de planvorming van de basisinfrastructuur voor de route rekening mee worden gehouden. Voor Regio in Actie (RiA) zijn activiteiten gericht op drie functies te onderscheiden. Ten eerste zijn dit de *stimulerende activiteiten* die gestart zijn vanaf begin 2006 en waarvan de resultaten onder andere als volgt zijn: een goed functionerende, breed samengestelde klankbordgroep en projectgroep RiA, een aangepast programma van eisen en aangepaste ontwerpen, een inventarisatie van al aanwezige toeristische voorzieningen in brede zin, ontwikkeling van streefbeelden en tenslotte een projectenboek met meer dan 200 projectideeën. Ten tweede is dit de *aanjaagfunctie* om organisaties gericht te ondersteunen bij hun initiatieven bijvoorbeeld bij de uitwerking van een marketingstrategie voor de route, organisatie van netwerkbijeenkomsten en begeleiding van initiatiefnemers. Tenslotte helpt de functie *Uitvoeringsbudget RiA* mee om, aanvullende publieke maatregelen die de Noordelijke Elfsteden vaarroute versterken, tot uitvoering te brengen.

Vanuit RiA is een flink aantal goede ideeën geopperd die de Noordelijke Elfsteden vaarroute kunnen versterken en die om publieke investeringen vragen. De eerste fase van RiA is afgerond, deze fase was vooral gericht op de stimulerende activiteiten. Daarnaast is door de stuurgroep samen met de klankbordgroep gebrainstormd over welke onderwerpen het meest belangrijk zijn voor RiA. De mogelijke maatregelen (mede afhankelijk van initiatieven van derden) zijn:

- marketing en promotie, gebiedsprofilering regio Noordelijke Elfsteden vaarroute;
- informatievoorziening langs de route (borden, bewegwijzering, toeristische voorzieningen, moderne infosystemen met bijvoorbeeld GPS) langs de route en vooral bij de aanlegvoorzieningen;
- aanvullende maatregelen jachthavens, schoon- en vuilwatervoorzieningen;
- stimuleren van toeristische ondernemers;
- het doortrekken van opvaarten naar de dorpen om zo ook de boten op meer plaatsen tot in de bebouwde kom te krijgen;
- toeristische opstapplaatsen;
- wandel- en fietsroutes;
- stimuleren programma's, festiviteiten.

Omdat de subsidiebeschikking op grond van het Waddenfonds de aan het project toegedeelde gelden voor het deelaspect RiA slechts ten goede mag komen van de overheid, heeft de stuurgroep NER besloten dat de RiA-gelden worden verdeeld over door de deelnemende gemeenten in te dienen ondersteunende gemeentelijke projecten.

Het oorspronkelijke spoor van stimuleren en initiëren van het bedrijfsleven wordt in overleg opgepakt door bureau plattelandsprojecten van de provincie Fryslân.

### 3. 3. Grondverwerving

Het project heeft een integraal karakter dat gebiedsoverstijgend is voor de verschillende gemeenten. Van belang is dat het project de aanpak betreft van een reeds bestaande vaarroute, om deze op te waarderen tot de minimale eisen die daarvoor gelden.

Het project heeft pas meerwaarde voor de gehele regio indien de grondwerkzaamheden, het ingebruik nemen en het beheer en onderhoud niet versnipperd is, maar is gecentraliseerd. Daarom is het noodzakelijk de hiervoor benodigde gronden te verwerven, zoals al eerder in deze toelichting is aangegeven. Inmiddels zijn en zullen met verschillende grondeigenaren gesprekken gevoerd om de gronden minnelijk te verwerven. Dit is ook het uitgangspunt voor het project.

Het kan echter noodzakelijk zijn de gronden niet minnelijk, maar door middel van een onteigeningsprocedure te verwerven. In de *Crisis- en herstelwet* is de procedure hiervoor ingrijpend gewijzigd. De onteigeningsprocedure vindt zelfstandig plaats naast de bestemmingsplanprocedure, waarbij het bestemmingsplan als basis voor de onteigening dient. Voor onteigening gelden, ook in relatie tot dit project, de volgende voorwaarden:

- de noodzaak van onteigening dient vast te staan;
- de onteigening dient een publiek belang te dienen;
- de onteigening dient te geschieden in het belang van de ruimtelijke ontwikkeling;
- er dient sprake te zijn van een voldoende urgentie.

Om de bestaande vaarroute op te waarderen tot de minimaal daarvoor geldende vereisten, zal ook een deel van de aangrenzende gronden meegevoerd moeten worden in de herontwikkeling. Hier is geen alternatief voor, aangezien het tracé van de vaarroute in het verleden is ontstaan. Hiermee heeft de vaarroute een historische waarde gekregen en is het niet mogelijk het tracé te verleggen of te wijzigen. Een alternatief om eventueel andere gronden te gebruiken dan is voorgesteld, is niet aanwezig.

Er zal pas tot onteigening worden overgegaan nadat het niet is gelukt de gronden minnelijk te verwerven. Hiervoor voert Dienst Landelijk Gebied in opdracht van de stuurgroep momenteel overleg met de grondeigenaren. Voor deze aanpak wordt een partij ingeschakeld die in staat is tot een goed onderhandelingsproces, inclusief de verslaglegging hiervan. Doordat het project wordt ontwikkeld als één geheel is het noodzakelijk een openbaarheid te garanderen voor de ontwikkeling, het gebruik en het beheer en onderhoud van de vaarroute. Om deze reden is het niet mogelijk dat de gronden in private handen blijven en dat de grondeigenaar de gewenste bestemming zelf realiseert.

Voor de Noordelijke Elfsteden vaarroute kan worden gesteld dat het project een kwaliteitsimpuls geeft aan de gehele regio. De vaarroute en het omliggende gebied zullen frequenter worden gebruikt door recreanten. De recreant zal dit deel van het Friese landschap intensiever beleven. Het is hiermee een goede promotie voor de provincie Fryslân.

De leefbaarheid op het platteland zal tevens door de toename van het aantal recreanten worden bevorderd. Plaatselijke, dorpse economieën zullen een impuls krijgen, waardoor ruimte zal ontstaan voor nieuwe functies en voorzieningen. De terugloop van het voorzieningenaanbod op het platteland kan door het project (gedeeltelijk) mee worden tegengegaan. Ook zal de leefbaarheid voor de bewoners toenemen. De bereikbaarheid per water wordt zowel voor bewoners als voor recreanten verbeterd. Vanuit verkeerskundig oogpunt ontstaat een nieuwe mogelijkheid om zich te verplaatsen. Zie ook het hoofdstuk "Regio in actie" in de vorige paragraaf.

Naast de hiervoor genoemde pluspunten voor de mens, vaart ook het landschap en de natuur wel bij het project, zoals uit "Natuur plus" blijkt. De kwaliteit van het ecologisch systeem wordt versterkt, waarbij met name de relatie met de Waddenzee centraal staat. De leefgebieden van flora en fauna en de algehele ecologische samenhang worden versterkt.

Er is dus sprake van een algemeen, publiek belang. Om dit op een adequate manier te bewerkstelligen is het van belang alle noodzakelijke gronden te verwerven, zoals in het begin van deze paragraaf is aangegeven. Pas dan kan aan het project gestalte worden gegeven. De onteigening als verwervingsinstrument is om deze reden in het belang van de ruimtelijke ontwikkeling.

Voldoende urgentie houdt in dat snel kan worden begonnen met de uitvoering van het plan nadat de gronden zijn verworven. Zoals uit deze toelichting blijkt, zijn de afgelopen jaren de voorbereidingen getroffen om het project te realiseren. Er is al stevig geïnvesteerd in de ophoging van bruggen en de realisatie van sluizen. Het bestemmingsplan en de daarvoor benodigde gronden zijn de laatste schakels die de basis vormen voor de ontwikkelingen, het gebruik en het beheer en onderhoud van de vaarroute. De financiële middelen zijn hier reeds voor beschikbaar. Ook vanuit het oogpunt van de milieu- en omgevingsaspecten (zie hiervoor hoofdstuk 5) bestaan geen belemmeringen die een snelle uitvoering van het project in de weg staan.

Kortom, indien na een uitvoerige onderhandelingsfase niet wordt geslaagd de gronden minnelijk te verwerven, biedt het project meer dan voldoende draagvlak om over te gaan tot de onteigening van de betreffende gronden. Het bestemmingsplan wordt op dit punt uitvoerbaar geacht.

## 4. BELEIDSKADER

### 4. 1. Landelijk beleid

#### ***Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland (BRTN)***

De hoofddoelstelling van de BRTN luidt: het net van het Nederlandse bevaarbare water behouden en verder ontwikkelen als één aantrekkelijk, gedifferentieerd en samenhangend recreatietoervaartnet. De noordelijke Elfsteden vaarroute is in het BRTN toervaartnet opgenomen.

De Stichting Recreatietoervaart Nederland (SRN), de uitvoeringsorganisatie van de BRTN, kiest er daarom voor ontbrekende schakels, aanlegplaatsen en kansrijke verbindingen te realiseren.

De Stichting Recreatietoervaart is verantwoordelijk voor het uitvoeren van het Meerjaren Uitvoerings Programma Beleidsvisie Recreatietoervaart in Nederland (MUP-BRTN).

#### ***Investeringsbudget Landelijk Gebied (ILG)***

Een groot aantal subsidies in het landelijke gebied worden meer gebiedsgericht ingezet. Het project noordelijke Elfsteden vaarroute is opgenomen in de voorgestelde programma's binnen het ILG.

#### ***Programmakaders Plattelânsprojecten en LEADER+***

De nota 'Nieuwe kwaliteiten op het platteland' beschrijft de wijze van werken op, door en voor het platteland. Van particulier initiatief naar samenwerking met de overheid, van dorpsgericht naar regiogericht, van behoudend naar aanvallend, van top-down naar bottom-up. Hiervoor is de provincie Fryslân in zes gebieden verdeeld met in elk gebied een projectbureau.

Voor elk gebied is een programmakader opgesteld, waarin de lijnen voor vijf jaren zijn uitgezet. In de diverse programmakaders worden, in diverse bewoordingen, ook nieuwe ontwikkelingen betreffende de waterrecreatie gestimuleerd. In de LEADER+ ontwikkelingsstrategie voor Noardwest Fryslân is een van de actielijnen het bevorderen van (complete) routes'.

Voor het Noordelijke Elfstedengebied zijn drie plattelânsprojecten actief, namelijk Noordoost, Midden en Noordwest.

### 4. 2. Provinciaal beleid

#### ***Streekplan Fryslân 2007***

In het Streekplan (vastgesteld op 13 december 2006) staan de relaties tussen steden en platteland centraal. Er is sprake van een wisselwerking tussen beide gebieden. De provincie zet in op een concentratie van verstedelijking (wonen, werken en voorzieningen) in de stedelijke gebieden, zonder dat dit ten koste gaat van de vitaliteit van het omringende platteland. Met concentratie wordt de benodigde massa, schaal en draagvlak verkregen voor het optimaal benutten van stedelijke potenties.

### *Vaarrecreatie*

Met betrekking tot het thema “vaarrecreatie” legt de provincie het accent op kwaliteitsverbetering van de watersportvoorzieningen en van het vaarwegennet.

Het gevarieerde aanbod groot vaarwater in combinatie met het stelsel van verbindende vaarwegen en karakteristieke dorpen en steden, vormt de kern van een uniek watersportgebied van (inter)nationale betekenis. De provincie tracht de potenties daarvan voor recreatie en toerisme zo veel mogelijk te benutten, met behoud van de Friese kernkwaliteiten. Vooral de combinatie met cultuurtoerisme wordt versterkt. Buiten de stedelijke en regionale centra en de recreatiekernen worden kansen gezien voor kleinschalige vaarrecreatieve voorzieningen die de kwaliteit en de aantrekkelijkheid van het recreatietoernet versterken door aan te sluiten op bestaande concentraties van recreatieve voorzieningen in het landelijk gebied.

### *Landschap en gebiedgericht beleid*

Het plangebied behoort grotendeels tot het landschapstype “kleigebied” met de volgende kernkwaliteiten:

- open en grootschalig met structurerende elementen als dijken, kwelderwallen, slenken, terpen, paden, eendenkooien, vaarten;
- onregelmatige blokverkaveling met plaatselijk bijzondere verkavelingsvormen (mozaïek-, radiaal- en strengenverkaveling);
- beplanting puntvormig geconcentreerd rondom boerderijen en dorpen, langs hoofdontsluitingswegen, kwelderwallen en randen van de Middellzee;
- aanwezigheid van grasland in lagere delen en akker- en tuinbouw op de kwelderwallen.

Recreatieve ontwikkelingen in het kleigebied van “Midden - Fryslân” sluiten aan bij de kwaliteiten van recreatieve concentratiepunten. De provincie zet in op uitbouw en versterking van de recreatieve netwerken. Met name de verbindingen voor wandelen, fietsen en varen tussen stad en platteland kunnen beter. De provincie wil de potenties van de Noordelijke Elfsteden vaarroute, verder benutten.

### *De Friese elf steden*

De provincie heeft in haar recreatief beleid van de Friese elf steden een speerpunt gemaakt. Daartoe is een nota geschreven onder de titel ‘De Friese elf steden – Erfgoed der mensheid’. In die nota wordt het belang van de Friese elf steden voor de cultuur en de geschiedenis van Friesland benadrukt. De provincie heeft de ambitie om de elf steden in zijn geheel op de Werelderfgoedlijst te krijgen.

### **Plan Kleine Waterrecreatie Fryslân 2002-2010**

In het kader van de behandeling Plan Kleine Waterrecreatie 2002-2010 hebben Provinciale Staten de streek uitgenodigd (maart 2003), om het initiatief te nemen om met plannen te komen om ook het Noordelijk deel van de Elfstedenroute bevaarbaar te maken volgens de Dm-classificatie.

***Het Friese Merenproject***

Het hoofddoel van Het Friese Merenproject is om Fryslân aantrekkelijker te maken als watersportgebied en daarmee de economie te stimuleren. Daarnaast moet Het Friese Merenproject de leefbaarheid en het vestigingsklimaat in Fryslân verbeteren, onder meer door een betere doorstroming van het autoverkeer en minder wachttijden voor bruggen en sluisen. Tot slot wordt ook de natuur in Fryslân versterkt.

Een aantrekkelijker watersportgebied dat houdt in: een uitgebreid vaargebied, goede verbindingen en grotere doorvaarhoogte en vaardiepte. Daarin is al veel verbeterd. Ook op de wal heeft Het Friese Merengebied veel tot stand gebracht: nieuwe kades en oevers, meer fiets- en wandelpaden, de verhoging van bruggen, de aanleg van klúnplaatsen voor schaatsers bij bruggen en sluisen en de aanleg van aquaducten. De provincie werkt in Het Friese Merenproject samen met gemeenten, Wetterskip Fryslân, recreatieschap De Marrekrite en natuurorganisaties. Het project bestaat uit twee fases. De eerste fase is afgerond. Het bevaarbaar maken van de Noordelijke Elfsteden vaarroute maakt deel uit van de tweede fase (tot 2013) van Het Friese Merenproject.

***Provinciaal Verkeer en Vervoerplan (PVVP)***

In het PVVP uit 2006 wordt in relatie tot de Elfsteden vaarroute geconstateerd dat de belangstelling voor toervaart toeneemt en dat het daarom wenselijk is meer toevaarroutes tussen gebieden te creëren. Hierdoor wordt ook meer de druk op het netwerk verspreid. De Noordelijke Elfsteden vaarroute is daarmee als één van de projecten in het nieuwe PVVP opgenomen.

**4. 3. Regionaal beleid*****Regiovisie Stadsregio Leeuwarden-Westergozone (2004)***

In de Regiovisie, opgesteld en vastgesteld door de betrokken gemeenten, provincie en waterschappen, is de route expliciet genoemd met als doel bevaarbaarheid volgens de Dm-klasse. De Regiovisie is de basis voor de gemeentelijke structuur en bestemmingsplannen en vormt een belangrijke bouwsteen voor het Streekplan.

***Landschapsontwikkelingsplan (LOP) 2005***

Het LOP is opgesteld door de Stadsregio Leeuwarden. Het Landschapsontwikkelingsplan is een specifieke uitwerking van de Regiovisie. De bevaarbaarheid van de Noordelijke Elfstedenroute heeft in het uitvoeringsprogramma een hoge prioriteit: het is één van de drie koepelprojecten van de Stadsregio Leeuwarden.

**4. 4. Gemeentelijk beleid**

Naast de eerder beschreven geldende bestemmingsplannen en het daarin verwoorde gemeentelijke beleid hebben de verschillende gemeenten met uitzondering van de gemeente Ferwerderadiel en de gemeente het Bildt geen specifiek beleid met betrekking tot het project.



De gemeente Ferwerderadiel heeft in 2004 haar "Toeristisch Recreatief OntwikkelingsPlan" (TROP) vastgesteld.

Met betrekking tot het varen meldt het TROP dat de Dokkumer Ee een belangrijke vaarroute tussen Leeuwarden en Dokkum is en deel uitmaakt van de staande mastroute. Jaarlijks worden tussen de 12.000 en 13.000 vaarbewegingen geregistreerd in de Dokkumer Ee. Langs de Dokkumer Ee zijn weinig recreatieve voorzieningen te vinden voor de vaarrecreanten. In het TROP geldt het bevorderen van de vaarrecreatie mogelijkheden als uitgangspunten.

Naast het opwaarderen van de Dokkumer Ee en de overige oude vaarroutes en opvaarten wordt ook het Noordelijke Elfsteden vaarrouteproject aangehaald om de vaarrecreatie en de regio een impuls te geven.

De gemeente het Bildt heeft als ambitie uitgesproken om in Middelseeverband samen te werken op het gebied van recreatie en toerisme. De gemeente is van mening dat toeristen niet specifiek voor een gemeente komen, maar voor een gebied/regio. Gezamenlijk beleid zorgt voor duidelijkheid voor zowel de ondernemers als de toeristen.

Specifiek ten aanzien van de waterrecreatie heeft de gemeente het volgende verwoord:

1. in het kader van het bevaarbaar maken van de noordelijke 11-stedenroute willen de verenigingen van dorpsbelang mogelijk een verbinding (opvaarten) met de dorpen. Dit initiatief verdient de gemeentelijke aandacht, mits de mogelijkheden in de dorpen aanwezig zijn;
2. de gemeente het Bildt zal ten aanzien van waterrecreatie zelf geen initiatieven ontplooiën om een recreatieplas te realiseren c.q. te beheren, doch particuliere initiatieven hiertoe zullen serieus worden bekeken.

## 5. MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN

### 5. 1. Water

Vanwege het grotere belang van het water in de ruimtelijke ordening, wordt van waterschappen een vroege en intensieve betrokkenheid bij het opstellen van ruimtelijke plannen verwacht. Bovendien is de watertoets een verplicht onderdeel in de bestemmingsplanprocedure geworden.

#### **Beleid**

In het waterbeleid is het accent de laatste jaren sterk komen te liggen op de watersysteembenadering en op het integraal waterbeheer. Het rijksbeleid en het provinciale beleid zijn gericht op de ruimtelijke functietoedeling, op het terugdringen van het areaal aan verdroogde gebieden (kwantiteitsbeheer) en het beschermen tegen wateroverlast. Daarnaast wordt uitgegaan van verbetering van de kwaliteit van het water (kwaliteitsbeheer).

Waterschappen hebben op grond van de *Waterwet* een belangrijke taak gekregen met betrekking tot het waterbeheer. In de waterbeheerplannen dienen zij functies aan het water toe te kennen. Daarbij dienen zij tevens te zorgen voor afstemming met het ruimtelijk beleid. Wetterskip Fryslân is primair verantwoordelijk voor het waterbeheer.

Een andere belangrijke ontwikkeling in het waterbeleid is het aspect van de Watertoets. De Watertoets is het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijke beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het kader voor de Watertoets wordt gevormd door het vigerende beleid zoals geformuleerd in de *Vierde Nota Waterhuishouding*, *Waterbeleid 21<sup>e</sup> eeuw*, *Europese Kaderrichtlijn water*, *Nota Ruimte* en de *beleidslijn Ruimte voor de rivier*.

De Watertoets toetst ruimtelijke plannen en besluiten op waterhuishoudkundige aspecten. Doel ervan is het waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten. De "winst" die wordt behaald bij de Watertoets ligt bij de vroegtijdige betrokkenheid van de waterbeherende instantie bij ruimtelijke plannen en bij de informatievoorziening.

In het kader van de Watertoets is afgesproken dat ieder ruimtelijk plan een waterparagraaf zal bevatten, waarin een aantal aspecten worden behandeld.

In de *Handreiking Watertoets 3* is aangegeven welke verschillende aspecten in een waterparagraaf aan de orde dienen te komen. Bovendien dient in een bestemmingsplan een wateradvies te worden opgenomen, waarin het betreffende waterschap aangeeft akkoord te zijn met de ontwikkelingen die in het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt en met de waterhuishoudkundige inpassing daarvan.

### ***Afstemming Keur***

In de Keur van het Wetterskip Fryslân is onder meer geregeld wat, bijvoorbeeld op dijken, kaden en langs watergangen, wel en niet is toegestaan vanuit het belang van het waterschap (veiligheid, droge voeten en schoon water).

Dat kan om expliciete verboden gaan, maar ook kan het om gebruiksregels gaan die het belang van het waterschap moeten waarborgen.

Omdat op het moment van het opstellen van dit bestemmingsplan de inrichting van de boezemkeringen in het Projectplan van het Wetterskip nog niet definitief is bepaald, en daarmee niet inzichtelijk is welke regels vanuit de Keur op welke plek specifiek van toepassing zijn, is er voor gekozen om in het bestemmingsplan geen regels op te nemen, die ook op basis van de Keur van toepassing zijn. Dit om te voorkomen dat er verschillen ontstaan tussen de Keur en het bestemmingsplan.

Voorbeelden van regelgeving vanuit de huidige Keur (februari 2011) die van toepassing kunnen zijn op boezemkeringen zijn:

Kade: verbod op gebruik anders dan grasland, verbod op diepploegen en afgraven, beweidingsregels;  
Hoge gronden: geen gebruiksbeperking, behalve het ontgraven ervan. Dit houdt in dat ter plaatse het maaiveld niet mag worden verlaagd.

Daarnaast dient op basis van de huidige Keur langs de hele Vaarroute een zone van 5 meter vrij van obstakels te zijn in verband met het door het waterschap uit te voeren onderhoud.

De Keur is naast het bestemmingsplan zelfstandig van toepassing. Het kan dus zo zijn dat de regels van het bestemmingsplan bepaald gebruik toestaan, bijvoorbeeld een gebruik als bouwland in plaats van grasland, terwijl dat op grond van de Keur verboden is. In het bestemmingsplan is hiervoor geen dubbele regelgeving opgenomen. De Keur heeft zelfstandige betekenis en is vanuit dat gegeven altijd van toepassing. Grondeigenaren moeten zich derhalve bewust zijn van de werking van de Keur binnen de strook grond met de bestemming "Agrarisch" binnen dit bestemmingsplan.

### ***Uitgangspunten plangebied en overleg met Wetterskip Fryslân***

De projectwerkzaamheden zijn beschreven in hoofdstuk 2. Deze gelden als uitgangspunt voor het plangebied. Hiervoor heeft overleg plaatsgevonden met Wetterskip Fryslân.

Door Wetterskip Fryslân zal een projectbesluit worden genomen voor de oevers en de kaden, dat tevens zal dienen als uitgangspunt voor het bestemmingsplan.

Het bestemmingsplan is voor het definitieve wateradvies naar Wetterskip Fryslân gestuurd in het kader van het overleg. Dit wateradvies is als overlegreactie opgenomen als bijlage bij deze bestemmingsplantoelichting.

## 5. 2. Ecologie

Het uitgangspunt voor het bestemmingsplan is, dat geen strijdigheid ontstaat met het beleid en de wetgeving ten aanzien van de natuurbescherming. Hierin kan onderscheid gemaakt worden tussen de gebiedsbescherming (gebieden die onder de werking van de *Natuurbeschermingswet* vallen zoals Natura 2000-gebieden en de Ecologische Hoofdstructuur) en soortenbescherming (*Flora- en faunawet*).

### **Gebiedsbescherming**

Door de provincie Fryslan is een beoordeling gedaan van de activiteiten en mogelijke negatieve effecten hiervan op de Natura 2000-gebieden "Waddenzee" en "Grote Wielen". De beoordeling had tot doel om vast te stellen of een vergunning op grond de *Natuurbeschermingswet* noodzakelijk was. De provincie is van mening dat het project op de aangegeven wijze geen negatieve effecten zal veroorzaken voor de bovengenoemde Natura 2000-gebieden. Vervolgens is deze beoordeling geactualiseerd. Een verslag hiervan is in bijlage 1 opgenomen.

Op basis van het voorgaande kan de conclusie worden getrokken dat met betrekking tot de gebiedsbescherming er geen belemmeringen zijn voor het plangebied.

### **Soortenbescherming**

De soortenbescherming vindt primair plaats via de *Flora- en faunawet*. Op grond van deze wet mogen beschermde dieren en planten die in de wet zijn aangewezen, niet gedood, gevangen, verontrust, geplukt of verzameld worden en is het niet toegestaan om nesten, holen of andere vaste verblijfplaatsen van beschermde dieren te beschadigen, te vernielen of te verstoren. Onder voorwaarden is ontheffing van deze verbodsbepalingen mogelijk. Voor (bedreigde) soorten die vermeld staan in Bijlage 4 van de Habitatrichtlijn en een aantal Rode-Lijstsoorten, zijn de ontheffingsvoorwaarden (zeer) streng.

De *Flora- en faunawet* is altijd onverkort van kracht. Een beoordeling op het moment dat de activiteiten daadwerkelijk aan de orde zijn (en dus niet ten tijde van het maken van het bestemmingsplan) geeft het meest actuele en beschermingswaardige beeld. Indien op dat moment blijkt dat er sprake is van (een) beschermde soort(en) en de activiteit strijd oplevert met de bepalingen uit de *Flora- en faunawet*, zal de betreffende activiteit pas plaats kunnen vinden na het verkrijgen van een ontheffing.

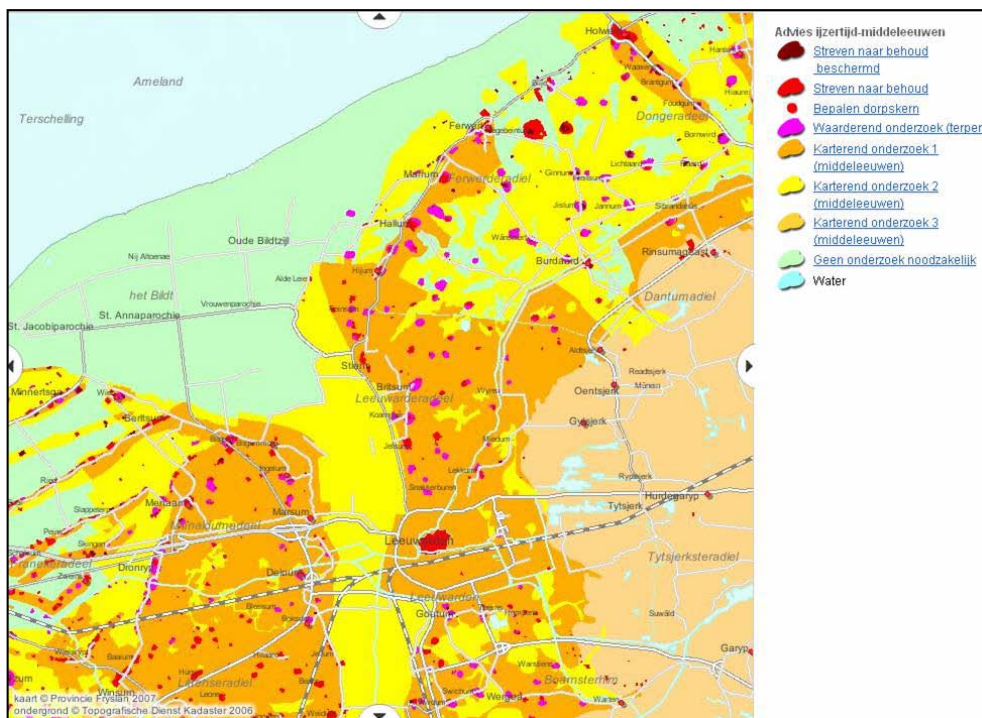
Uit ecologisch onderzoek is gebleken dat ten aanzien van de waterspitsmuis en de bittervoorn een conflict ontstaat met de *Flora- en faunawet* bij het uitvoeren van de werkzaamheden van het project. Hiervoor is bij het Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (MinLNV) een ontheffing aangevraagd van de *Flora- en faunawet*. Deze ontheffing is (onder bepaalde voorwaarden) verleend. Omdat het project sinds de verkregen ontheffing op onderdelen is gewijzigd, zal de ontheffing opnieuw worden aangevraagd en moeten worden verleend. MinLNV heeft bevestigd dat de ontheffing opnieuw wordt verleend. De informatie die betrekking heeft op de ontheffing is eveneens opgenomen in bijlage 1.

Met betrekking tot de soortenbescherming zijn er geen belemmeringen voor het plangebied, mits de voorwaarden van de ontheffing worden opgevolgd. Dit is ook het uitgangspunt voor het bestemmingsplan.

### **5. 3. Archeologie**

In 1992 is het Europees Verdrag van Malta ondertekend door een groot aantal EU-landen, waaronder ook Nederland. Het doel hiervan is het veiligstellen van het (Europese) archeologisch erfgoed. Dit moet met name gestalte krijgen in het ruimtelijke ordeningsbeleid, wat betekent dat bij de voorbereiding van bestemmingsplannen meer aandacht moet worden besteed aan de (mogelijke) aanwezigheid van archeologische waarden en dat een beschermende regeling moet worden opgenomen ten aanzien van die archeologische waarden. Ter implementatie van het Verdrag van Malta is op 1 september 2007 de *Wet op de archeologische monumentenzorg* in werking getreden. Deze wet regelt onder andere dat er in het proces van ruimtelijke ordening tijdig rekening gehouden wordt met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Voor een globaal inzicht in mogelijke waarden heeft de provincie de Friese Archeologische Monumentenkaart Extra (FAMKE) gepubliceerd. Deze bestaat uit een advieskaart voor de Steentijd - Bronstijd en uit een advieskaart voor de IJzertijd - Middeleeuwen.

Volgens de FAMKE Steentijd - Bronstijd is voor de gronden in het plangebied geen onderzoek noodzakelijk, uitgezonderd de gronden in de gemeente Tytsjerksteradiel. Hier wordt een "Karterend onderzoek 2" aanbevolen bij bodemingrepen met een oppervlakte van meer dan 2500 m<sup>2</sup>. Hier is geen sprake van. Volgens de FAMKE IJzertijd - Middeleeuwen (zie figuur 4) zijn de volgende onderzoeken noodzakelijk.



Figuur 4. FAMKE IJzertijd - Middeleeuwen

### **Waarderend onderzoek terpen**

In de gemeente Leeuwarderadeel is op een tweetal locaties voor een deel van de gronden langs de Feinsumer Feart een “Waarderend onderzoek terpen” van toepassing. Deze gebieden betreffen archeologische vindplaatsen, te weten terpen of terpzolen, die archeologische vondsten en sporen bevatten. Ook afgegraven terpen, waarvan de terpzool slechts nog rest, kunnen nog waardevolle diepere sporen bevatten, zoals waterputten en sloten. De precieze waarde en omvang van deze terpen of terpzolen is echter nog niet bekend.

De provincie beveelt aan om bij ingrepen van meer dan 50 M een waarde-rend booronderzoek te laten uitvoeren, waarbij duidelijk wordt wat de waarde van de bestaande vindplaats is. Op basis van de resultaten van het waarderend onderzoek kan het gebied eventueel bestempeld worden als “archeologisch waardevol”, waarbij geldt dat men moet streven naar behoud ervan, zoals is aangegeven bij het advies voor “streven naar behoud”. De resultaten kunnen ook uitwijzen dat de voorgenomen ingreep niet bezwaarlijk is, of met welke randvoorwaarden in het plan rekening dient te worden gehouden.

### **Karterend onderzoek 1 en Karterend onderzoek 2**

Bij Wier (in de gemeente Menameradiel en de gemeente het Bildt) en aan weerszijden van de Lijster Feart en de Feinsumer Feart (in de gemeente Leeuwarderadeel) wordt een “Karterend onderzoek 1” of een “Karterend onderzoek 2” aanbevolen.

In deze gebieden kunnen zich archeologische resten bevinden uit de periode middenbronstijd - vroege Middeleeuwen. De provincie beveelt aan om bij ingrepen van meer dan 500 M (bij een "Karterend onderzoek 1") of 2500 M (bij een "Karterend onderzoek 2") karterend archeologisch onderzoek uit te laten voeren. Dit archeologisch onderzoek moet bestaan uit minimaal zes boringen per hectare, met een minimum van zes boringen per plan, waarbij duidelijk wordt of er vindplaatsen in het plangebied aanwezig zijn.

De resultaten van het karterend onderzoek kunnen ook uitwijzen dat de voorgenomen ingreep niet bezwaarlijk is, of met welke randvoorwaarden in het plan rekening dient te worden gehouden.

Worden er een of meerdere vindplaatsen worden aangetroffen, dan zal uit nader (waarderend) onderzoek moeten blijken hoe waardevol deze vindplaatsen zijn. De aard van dit waarderend (vervolg)onderzoek hangt af van het type aangetroffen vindplaats.

***Archeologisch onderzoek (grondgebied gemeente Leeuwarderadeel)***

Op basis van voorgaande adviezen is conform de richtlijnen van de FAMKE (Friese Archeologische Monumentenkaart Extra) een inventariserend archeologisch veldonderzoek uitgevoerd door De Steekproef bv. De resultaten zijn neergelegd in de volgende twee rapporten:

- a. d.d. oktober 2010 nr. 2010-09/02A (Moddergat)
- b. d.d. februari 2011 nr. 2010-09/02B (Finkum)

Beide rapporten zijn als bijlage 2 opgenomen bij deze toelichting.

De Steekproef concludeert dat er alleen bij Finkum (gemeente Leeuwarderadeel) ter plaatse van de kruising van de Finkumervaart met de Hege Hearewei archeologische waarden aanwezig kunnen zijn, die nader onderzoek verdienen. De archeologische waarden hier bestaan uit een dijk, waarvan bij de verbreding van de vaart een klein stukje zal worden afgegraven, en eventuele resten van een middeleeuwse uitwateringsluis. Gezien de aanwezigheid van een brug en de ligging van leidingen aan de oostelijke kant hiervan, constateert De Steekproef dat een archeologische begeleiding op deze locatie de enige mogelijke methode voor nader onderzoek vormt. Voor dit aanvullende archeologische onderzoek is een Programma van Eisen (PvE) vereist; een concept hiervan is momenteel in bewerking.

Ten westen van de kruising van de Finkumervaart met de Hege Hearewei kruist de Finkumervaart een tweede dijk, de Goodijk. Hiervan wordt in de rapportage door De Steekproef geen melding gemaakt. Ook hier zal door het verbreden en uitdiepen van de Finkumervaart het historische dijklichaam echter worden aangesneden, waarbij naar verwachting relevante archeologische informatie verloren zal gaan. Ook op deze locatie is daarom archeologisch onderzoek noodzakelijk.

Voor dit onderzoek, dat de vorm zal hebben van een IVO proefsleuven, is inmiddels een definitief Programma van Eisen (PvE) vastgesteld, dat op 21 resp. 23 maart 2011 door de provinciaal archeoloog en de opdrachtgever project NER is afgetekend. Dit PvE is eveneens onder bijlage 2 opgenomen.

Voor het overige deel van het onderzoeksgebied wordt door de Steekproef geen nader archeologisch onderzoek voorgesteld. Het bestemmingsplan is hiermee, wat betreft archeologie, uitvoerbaar. Wel raadt de provincie aan om op de locaties waar langs het tracé schervenconcentraties zijn aangetroffen – op het akkerperceel direct westelijk van de provinciale weg Stiens – Hallum (vondst III rapport 2010-09/02B) en bij Poelhuizen enkele honderden meters ten oosten hiervan (vondst IV rapport 2010-09/02B) – de werkzaamheden te laten begeleiden door amateur-archeologen uit de regio. Wanneer bij de uitvoering van de werkzaamheden toch nog grondsporen en/of vondsten worden aangetroffen, dient direct contact te worden opgenomen met de provinciale archeoloog (die uit name van de gemeente voor het project) optreedt als bevoegd gezag.

#### **5. 4. Milieuaspecten**

##### ***Bodem***

Het uitgangspunt wat betreft de bodem in het plangebied is, dat de kwaliteit ervan zódanig dient te zijn dat er geen risico's zijn voor de volksgezondheid bij het gebruik van het plangebied voor de beoogde functies.

Voor de bodem in het plangebied kan worden gesteld dat het voornamelijk als water, groen of agrarische grond in gebruik is. In de toekomstige situatie zullen deze functies (meer) gepaard gaan met de toeristische functie. Vanuit het huidige gebruik van de gronden mag worden verwacht dat deze geschikt zijn voor de in het bestemmingplan mogelijk gemaakte functies.

##### ***Milieuzonering***

Ten behoeve van de milieuzonering rond bedrijven, is door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) het systeem "*Bedrijven en milieuzonering*" ontwikkeld, in de vorm van een bedrijvenlijst waarin de bedrijven zijn gecategoriseerd op hun milieueffecten. Deze lijst is opgesteld uitgaande van de standaardbedrijfsindeling (SBI) van het Centraal Bureau voor de Statistiek. De lijst is onderverdeeld in bedrijfsklassen en bedrijfstypen. Afhankelijk van de mate waarin de in deze lijst opgenomen bedrijven milieuhinder (uitgaande van de gemiddelde bedrijfssituatie) kunnen veroorzaken, kent de lijst aan de bedrijven een milieucategorie toe. Naarmate de milieuhinder toeneemt, loopt de milieu-indeling op van 1 t/m 6, met bijbehorende richtlijnafstanden tot een "rustige woonwijk" c.q. "rustig buitengebied" of een "gemengd gebied".

Het plangebied en omgeving kan voor het overgrote deel worden gekarakteriseerd als een "rustig buitengebied". Net als in de huidige situatie staat de bestemmingsplanregeling geen functies toe die vanuit het oogpunt van milieuzonering een belemmering kunnen vormen voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.



**Geluid**

In de *Wet geluidhinder* (Wgh) wordt onderscheid gemaakt tussen geluidgevoelige functies enerzijds en niet-geluidsgevoelige functies anderzijds. Indien een geluidsgevoelige functie mogelijk wordt gemaakt en binnen de zone van een weg, spoorweg of een industriegebied ligt, dient onderzocht te worden of voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde.

Voor dit bestemmingsplan kan worden gesteld dat geen geluidgevoelige functies mogelijk worden gemaakt, waar in het kader van de Wgh onderzoek naar gedaan moet worden. Dit aspect levert voor het bestemmingsplan geen belemmeringen op.

**Leidingen**

In de gemeenten Ferwerderadiel, het Bildt en Leeuwarderadeel is sprake van ruimtelijk relevante, openbare nutsleidingen. Het betreft in de gemeenten Ferwerderadiel en Leeuwarderadeel een gasleiding van de Gasunie nabij Bartlehiem met een uitwendige diameter van 18 inch en een maximale werkdruk van 40,00 bar. Voorts ligt in de gemeente Leeuwarderadeel nabij Finkum een regionale gasleiding met een diameter van 4 inch en een werkdruk van 40 bar. Ook in de gemeente het Bildt betreft het een gasleiding van de Gasunie met een maximale werkdruk van 40,00 bar en een diameter van 18 inch.

Voor de gasleidingen geldt een bebouwingsvrije afstand van 4 meter aan weerszijden. In het bestemmingsplan is een regeling getroffen voor de gasleidingen en deze vormen geen belemmering voor het plangebied.

**Externe veiligheid**

Op grond van het *Besluit externe veiligheid inrichtingen* (Bevi) en de daarop gebaseerde *Regeling externe veiligheid inrichtingen* (Revi) gelden bepaalde normeringsafstanden tussen risicovolle en risicogevoelige functies.

Daarbij kan onderscheid worden gemaakt tussen de categoriale inrichtingen, waarvoor min of meer gestandaardiseerde effectafstanden en risicocontouren worden gehanteerd, en niet-categoriale inrichtingen, waarvoor een standaardbenadering niet mogelijk is en afstanden en contouren individueel bepaald dienen te worden op basis van een kwalitatieve risicoanalyse of QRA (Qualitative Risk Analysis).

In het BEVI wordt aangegeven hoe met het plaatsgebonden risico en het groepsgebonden risico moet worden omgegaan. De risicovolle inrichtingen zijn op de risicokaart van de provincie Fryslân weergegeven. In en nabij het plangebied bevinden zich volgens de risicokaart geen risicovolle inrichtingen en/of transportroutes voor gevaarlijke stoffen. Ook kunnen binnen de bestemmingsplanregeling geen risicovolle objecten mogelijk worden gemaakt en kan de vaarroute niet worden gebruikt voor de beroepsvaart c.q. vaarroute voor gevaarlijke stoffen.

Zoals al in de vorige paragraaf is geconstateerd (en ook uit de risicokaart blijkt) zijn er drie gasleidingen in het plangebied aanwezig. Voor dergelijke leidingen bestaat nieuwe regelgeving waarmee bij de voorbereiding van ruimtelijke plannen rekening mee gehouden moet worden: het *Besluit externe veiligheid buisleidingen* (Bevb).

Dit besluit omvat milieukwaliteitseisen voor externe veiligheid vanuit het vervoer van gevaarlijke stoffen door buisleidingen. Het Bevb vervangt de circulaires Zonering langs hogedrukaardgasleidingen (1984) en Zonering langs transportleidingen voor brandbare vloeistoffen van de K1-, K2- en K3-categorie (1991). Het Bevb gaat uit van grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico en een verantwoordingsplicht van het groepsrisico. De regeling voor buisleidingen is hiermee vergelijkbaar met de regeling voor inrichtingen zoals vastgelegd in het Bevi.

De gasleidingen hebben geen plaatsgebonden risicocontour, waarbinnen het bouwen van (beperkt) kwetsbare objecten wordt tegengegaan.

Wat betreft het groepsrisico, biedt het bestemmingsplan geen regeling voor het (langdurig) verblijven van personen binnen het invloedsgebied van de gasleidingen. De gasleidingen zullen al varende gepasseerd worden, de passanten zullen slechts gedurende een korte tijd ter plekke van de gasleidingen aanwezig zijn. De passanten worden zelfredzaam geacht en de personendichtheid zal binnen de invloedsgebieden van de gasleidingen laag zijn, waardoor het groepsrisico de oriënterende waarde in ieder geval niet zal overschrijden.

Gezien het voorgaande wordt het *groepsrisico* aanvaardbaar geacht. Ten aanzien van de externe veiligheid gelden geen belemmeringen voor de ontwikkelingen in het plangebied.

### **Luchtkwaliteit**

Op 15 november 2007 is de *Wet luchtkwaliteit* in werking getreden, als wijziging in de *Wet milieubeheer*. Deze *Wet luchtkwaliteit* vervangt het *Besluit luchtkwaliteit 2005*. De wet is enerzijds bedoeld om de negatieve effecten op de volksgezondheid aan te pakken, als gevolg van te hoge niveaus van luchtverontreiniging. Anderzijds heeft de wet tot doel mogelijkheden te creëren voor ruimtelijke ontwikkeling, ondanks overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit.

De *Wet luchtkwaliteit* voorziet onder meer in een gebiedsgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen. Luchtkwaliteitseisen vormen onder de *Wet luchtkwaliteit* geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkeling als er onder andere geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde of als een project, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt.

In het plangebied en nabij het plangebied is tijdens de looptijd van het plangebied geen sprake van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde en het project zal per saldo niet leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit, omdat het project gericht is op de bevordering van de pleziervaart. De aantrekkingskracht van gemotoriseerd verkeer is hierbij gering. Tenslotte kan worden opgemerkt dat het promoten van elektrisch varen een onderdeel vormt van het project. Met betrekking tot de luchtkwaliteit gelden geen belemmeringen voor het plangebied.

## **Milieueffectrapportage (MER)**

### Wetgeving

Voor besluiten en plannen die ontwikkelingen bevatten die (mogelijk) belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu kunnen hebben geldt de verplichting tot milieueffectrapportage. Op die manier krijgt milieu een volwaardige rol in de afweging van belangen. De drempelwaarden voor projecten waarbij deze verplichting aan de orde is, zijn vastgelegd in de *Wet milieubeheer* en het hieraan gekoppelde *Besluit mer*. Daarbij zijn de volgende gevallen te onderscheiden:

- indien ontwikkelingen rechtstreeks mogelijk worden gemaakt dient een zogenaamde besluitMER <sup>1)</sup> te worden gemaakt;
- in gevallen waar het bevoegd gezag nader moet afwegen of er sprake is van belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu, is een mer-beoordelingsplicht aan de orde;
- een planMER moet worden opgesteld indien een plan het kader vormt voor een toekomstig besluit over een mer-(beoordelings)plichtige activiteit of op grond van de Habitatrictlijn/Natuurbeschermingswet een passende beoordeling moet worden gemaakt. Hierover is in paragraaf 5.2. het een en ander geschreven.

Bepalend voor het wel of niet uitvoeren van een MER of een mer-beoordelingsplicht zijn de bijlagen tabel C en D van het *Besluit mer*. Per activiteit zijn in deze tabellen drempelwaarden opgenomen. Naar aanleiding van een uitspraak van het Europese Hof wordt het *Besluit mer* op een aantal punten aangepast en in overeenstemming gebracht met het de Europese mer-regelgeving. Ten eerste verdwijnen een aantal projecten uit de lijst en verschuiven een aantal projecten van de C naar de D-lijst, waardoor projecten minder snel mer-(beoordelings)plichtig zijn. Daarnaast geldt voor mer-beoordelingsplichtige activiteiten dat niet alleen de drempelwaarde van belang is, maar dat ook moet worden gekeken naar de specifieke kenmerken van het project, de context van het project en de kenmerken van de milieueffecten. De wetwijziging gaat per 1 april 2011 van kracht.

### Toetsing Noordelijke Elfsteden vaarroute aan Besluit mer

Voor de Noordelijke Elfsteden vaarroute zijn de volgende aspecten uit tabel C en D van belang:

- In tabel C, rij 3.4 is opgenomen dat bij de wijziging of uitbreiding van een waterweg bij een structurele verdieping van de waterweg waarbij meer dan 5 miljoen m<sup>3</sup> grond wordt verzet, een milieueffectrapportage verplicht is;

---

<sup>1)</sup> Waar de afkorting mer wordt gebruikt, wordt verwezen naar de procedure voor milieueffectrapportage. Met de afkorting MER wordt het milieueffectrapport bedoeld.

- In tabel C, rij 9 is opgenomen dat bij de inrichting van het landelijk gebied, in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een functiewijziging in de natuur, recreatie of de landbouw met een oppervlakte van 250 hectare of meer, een milieueffectrapportage verplicht is;
- In tabel D, rij 3 is opgenomen dat bij de aanleg, wijziging of uitbreiding van een waterweg, die bevaren kan worden door schepen met een laadvermogen van 900 ton of meer, een mer-beoordelingsplicht bestaat;
- In tabel D, rij 9 is opgenomen dat bij de inrichting van het landelijk gebied dan wel een wijziging of uitbreiding daarvan, in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een functiewijziging in de natuur, recreatie of landbouw met een oppervlakte van 125 hectare of meer, een mer-beoordelingsplicht bestaat.

De bovenstaande onderdelen zijn voor de Noordelijke Elfsteden vaarroute niet van toepassing. De verplichting om een MER op te stellen of een mer-beoordelingsplicht is niet van toepassing op het project.

## **6. JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING**

### **6. 1. Het juridisch systeem**

In voorgaande hoofdstukken zijn de uitgangspunten voor de ruimtelijke situatie in het plangebied aangegeven. Deze uitgangspunten zijn getoetst aan de milieu- en omgevingsaspecten. In dit hoofdstuk wordt de inhoud van de bestemmingen (de gebruiks- en bebouwingmogelijkheden) toegelicht en wordt aangegeven hoe de uitgangspunten hun juridische vertaling in het eigenlijke plan hebben gekregen. De bestemmingen zijn juridisch vastgelegd in de regels behorende tot dit plan en kunnen worden vertaald naar een verbeelding. Het “Bestekhandboek Digitale ruimtelijke plannen RO-Standaarden 2008” van de gemeente Menameradiel heeft voor het bestemmingsplan als leidraad gediend.

Het bestemmingsplan is als een digitaal raadpleegbare versie uitgevoerd en het plan kan in het informatiesysteem van de gemeente en diverse andere overheden worden ingevoerd en worden ontsloten via internet. Iedere gemeente zal het bestemmingsplan separaat doch parallel in procedure brengen.

De regels bevatten allereerst 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, gebruiksregels en omgevingsvergunningen (voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde en werkzaamheden) opgenomen. In de bouwregels zijn - gerelateerd aan de toegelaten gebruiksfuncties - eisen gesteld aan de hoogte, aard, nadere situering, enzovoorts van bouwwerken.

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

### **6. 2. Toelichting op de uniforme regelingen**

Voor de Noordelijke Elfsteden vaarroute (inclusief enkele opvaarten, erven zijn niet in de bestemmingsplanregeling meegenomen) is een uniforme bestemmingsplanregeling gekozen voor de bestemmingen “Agrarisch” en “Water”. De grens tussen de twee bestemmingen is gekozen op de insteek of daar waar kaden aanwezig zijn op de waterlijn. Dat betekent dat de oevers deel van de bestemming “Water” uitmaken. Deze regeling is van toepassing binnen de vijf gemeenten. In het bestemmingsplan wordt geen ruimte geboden voor permanente ligplaatsen voor vaartuigen en/of woon-schepen.

**Agrarisch**

Binnen de agrarische bestemming kan, met inachtneming van de beperkingen voortvloeiende uit de Keur, het agrarische grondgebruik worden gecontinueerd en zal tevens ruimte worden geboden voor de werkzaamheden en gebruik die noodzakelijk zijn voor de verbreding van en het veilig maken van de vaarroute. De bestemming biedt naast het agrarische gebruik ook ruimte aan kaden en dijken. In ondergeschikte mate is er ruimte voor functies zoals dammen, duikers, nutsvoorzieningen, opvaarten en perceelsloten met de daarbij behorende oevers. Hiermee wordt enige flexibiliteit geboden om (waar nodig) binnen de bestemming "Agrarisch" dergelijke gebruikelijke functies mogelijk te maken.

Eventuele beperkingen voor het agrarische gebruik kunnen voortkomen uit de Keur van Wetterskip Fryslân.

**Water**

De Noordelijke Elfsteden vaarroute is grotendeels inbestemd als "Water". Hier is een vaart mogelijk ten behoeve van de recreatievaart en aan- en afvoer van water. Het behoud van de natuurlijke en landschappelijke waarden is hierbij van belang, ook is recreatief medegebruik van het water mogelijk. Het gebruik van oevers is beperkt tot daar waar aanleggelegenheden worden aangelegd, tot tuinen en erven grenzend aan het water en tot bestaande voorzieningen die reeds met vergunning door de gemeenten in of bij de vaart zijn toegestaan. Omdat deze oevers buiten de bestemming zijn gelegen is er over het gebruik van die oevers niets binnen de bestemming geregeld.

Binnen deze bestemming zijn ook kaden, dijken, oeverstroken, dammen en duikers mogelijk. De bruggen in het plangebied zijn ter plekke aangeduid, de doorvaarthoogte hiervan dient ten minste 2,50 meter te zijn. Voor aanlegvoorzieningen is onderscheid gemaakt tussen in het water staande meerpalen (waar vanuit de oever niet kan worden bereikt) en steigers (die met de oever verbonden zijn). Hiervoor zijn twee verschillende aanduidingen in de bestemmingsplanregeling gehanteerd. Tenslotte zijn de twee sluizen in de gemeente het Bildt door middel van een aanduiding geregeld. Onder de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden oeverversterkingen, waaronder damwanden begrepen.

In de bestemming zijn wijzigingsbevoegdheden opgenomen voor nieuwe bruggen, meerpalen en/of steigers.

**6. 3. Toelichting op de gemeente-eigen regelingen**

Naast de twee universeel gebruikte bestemmingen die voor alle gemeenten van toepassing zijn, zijn tevens per gemeente de volgende bestemmingsplanregelingen gehanteerd (in de gemeente Tytsjerksteradiel komen voor dit bestemmingsplan geen bijzonderheden voor):

	Bos	Natuur	Leiding - Gas	Verkeer - Fiets- en voetpaden	Waarde - Archeologie	Vrijwaringszone - Molenbiotoop
gemeente Ferwerderadiel	X		X			
gemeente het Bildt		X	X	X		X
gemeente Leeuwarderadeel		X	X		X	X
gemeente Menameradiel		X				

### **Bos**

Een perceel bos is in de gemeente Ferwerderadiel als zodanig bestemd. Het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de landschappelijke waarden van het bosgebied staat hierin voorop. Ondergeschikt zijn ook dagrecreatief medegebruik, wegen en paden, nutsvoorzieningen en water mogelijk. Binnen de bestemming komt een trailerhelling voor, die is aangeduid in de bestemmingsplanregeling.

Voor verscheidende grond-, kap-, en beplantingswerkzaamheden is een omgevingsvergunning noodzakelijk.

### **Natuur**

De percelen natuurgebied in de gemeenten het Bildt, Leeuwarderadeel en Menameradiel zijn bestemd als "Natuur". Binnen deze gronden staat het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de natuurlijke en landschappelijke waarden voorop. Ondergeschikt kunnen de gronden ook worden gebruikt voor waterhuishoudkundige doeleinden, kaden, dijken en oeverstroken.

### **Verkeer - Fiets- en voetpaden**

Het fiets/voetpad langs het water in de gemeente het Bildt is bestemd als "Verkeer - Fiets- en voetpaden". Naast fiets- en voetpaden zijn binnen deze bestemming ook kaden, dijken, bruggen, dammen/duikers en sloten, bermen en beplanting mogelijk.

### **Leiding - Gas**

De gasleidingen in de gemeente Ferwerderadiel, het Bildt en Leeuwarderadeel zijn dienovereenkomstig inbestemd met een bebouwingsvrije zone van 4 meter aan weerszijden. Dit is een zogenaamde dubbelbestemming die bovenop de onderliggende bestemming van toepassing is. In afwijking van de onderliggende bestemming mogen op of in deze gronden geen gebouwen, bouwwerken, geen gebouwen zijnde worden gebouwd. Voor bepaalde (grond)werken of werkzaamheden is een omgevingsvergunning benodigd. Pas als deze is afgegeven door het bevoegd gezag, kunnen de werkzaamheden worden uitgevoerd.

**Waarde - Archeologie**

Ook voor de archeologisch waardevolle gebieden is een dubbelbestemming gehanteerd en is voor bepaalde (grond)werken of werkzaamheden een omgevingsvergunning benodigd. Voor bouwwerken met een oppervlakte groter dan 50 m<sup>2</sup> moet archeologisch onderzoek worden gedaan voordat een bouwvergunning kan worden verleend.

**Vrijwaringszone - Molenbiotoop**

Alhoewel de molens (in de gemeenten het Bildt en Leeuwarderadeel) zich niet in het plangebied bevinden, is voor de molenbiotoop een algemene aanduidingsregel opgenomen. Binnen de aangegeven zone in de planregeling gelden, in tegenstelling tot de hoofdbestemming, beperkingen. Een goed zicht op en een goede windvang van de molen is op deze wijze gewaarborgd. Hier kan van worden afgeweken nadat een omgevingsvergunning is verkregen. Bij de aanvraag van de vergunning dient te worden aangetoond dat geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het huidige en/of toekomstige functioneren van de molen en/of de waarde van de molen als landschapselement.



## 7. UITVOERBAARHEID EN GRONDEXPLOITATIE

Wettelijk bestaat de verplichting om inzicht te geven in de uitvoerbaarheidsaspecten van een bestemmingsplan en de grondexploitatie, waarbij wat betreft de uitvoerbaarheid een onderscheid gemaakt wordt tussen de maatschappelijke en de economische uitvoerbaarheid.

### 7. 1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Het bestemmingsplan wordt door de vijf gemeenten separaat doch parallel in procedure gebracht. Het project voorziet in de ontwikkeling die meerdere belangen dient, zoals eerder omschreven in paragraaf 3.3. Voor het project is veel draagvlak vanuit overheden en andere maatschappelijke geledingen, zoals onder meer blijkt uit de samenwerkingsovereenkomst 'Samen uit samen thuis' en de overeenkomst die op 22 maart 2010 is getekend. Vanuit het oogpunt van maatschappelijke uitvoerbaarheid zijn de gemeenten van mening dat belangenorganisaties en burgers moeten worden betrokken bij de voorbereiding van het onderhavige bestemmingsplan. Zij kunnen in het kader van het vooroverleg reageren op de gemeentelijke beleidsvoornemens, zoals neergelegd in het voorontwerp-bestemmingsplan. Om een ieder de gelegenheid te geven zijn visie naar voren te brengen, is overeenkomstig de gemeentelijke Inspraakverordeningen, een Inspraakprocedure gevolgd. Deze procedure is gelijktijdig met de procedure voor het projectplan van het Wetterskip gevolgd.

In dezelfde fase is het plan ook voorgelegd aan de betrokken diensten en instanties als bedoeld in het Overleg van het *Besluit ruimtelijke ordening*. Ten aanzien van alle ingekomen reacties is een standpunt bepaald, waarvan de resultaten in hoofdstuk 8 zijn verwerkt.

Daarna is het bestemmingsplan gereed gemaakt voor de wettelijke vaststellingsprocedure. Er is dan gelegenheid tot het schriftelijk kenbaar maken van zienswijzen bij de gemeenteraad. Het ontwerpbestemmingsplan is daartoe overeenkomstig artikel 3:8 van de Wro met ingang van 31 maart 2011 gedurende zes weken voor een ieder ter visie gelegd en op de gebruikelijke wijze bekend gemaakt binnen de gemeenten Ferwerderadiel, het Bildt en Tytsjerksteradiel. Voor de gemeente Menameradiel geldt als ingangstermijn 4 april 2011 en voor Leeuwarderadeel 30 maart 2011.

Een volledig verslag van de zienswijzen en de wijze waarop daarop is gereageerd en is besloten tot wel of niet doorvoeren van aanpassingen van het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen in de Reactienota Zienswijzen, die deel uitmaakt van het vaststellingsbesluit.

De zienswijzen hebben enkel geleid tot redactionele aanpassingen in de regels en de toelichting met betrekking tot de gasleidingen in het gebied.

## **7. 2. Grondexploitatie en economische uitvoerbaarheid**

Door middel van de grondexploitatieregeling in de *Wet ruimtelijke ordening* (Wro) en het *Besluit ruimtelijke ordening* (Bro) beschikken gemeenten over mogelijkheden voor het verhalen van kosten. Daarnaast hebben gemeenten sturingsmogelijkheden, omdat in het geval van grondexploitatie door derden diverse eisen en regels gesteld kunnen worden. Indien sprake is van bepaalde bouwplannen, dient de gemeente hiervoor in beginsel een exploitatieplan op te stellen. In het voorliggende plan is geen sprake van zo'n bepaald bouwplan. Daarom zal worden afgezien van het vaststellen van een exploitatieplan.

Wat betreft de economische uitvoerbaarheid, is op 18 januari 2008 de samenwerkingsovereenkomst "Noordelijke Elfsteden vaarroute: Samen uit Samen thuis" door de betrokken partijen ondertekend, waarin een inspanningsverplichting is opgenomen om na 2010 de vaarweg aan te pakken en op te waarderen. Door een subsidietoekenning van het Wadendfonds werd het mogelijk om het project uit te breiden met de deelprogramma's "Regio in Actie" en "Natuurplus". Het project is hiermee één groot, gezamenlijk project geworden van de provincie Fryslân en de betrokken gemeenten. Hiervoor is op 22 maart 2010 een nieuwe samenwerkingsovereenkomst getekend, waar nu ook Wetterskip Fryslân in participeert. Aangezien de benodigde financiën voor het project zijn gereserveerd, wordt het bestemmingsplan economisch uitvoerbaar geacht.

## **8. OVERLEG EN INSPRAAK**

### **8. 1. Overleg**

Op basis van artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening zijn de vijf bestemmingsplannen toegestuurd naar een aantal overlegpartners. Op 8 december 2010 zijn de plannen digitaal beschikbaar gesteld voor het geven van een overlegreactie. De volgende overlegpartners hebben op het voorontwerp gereageerd. De reacties zijn als bijlage 3 aan het plan toegevoegd.

#### ***Provinsje Fryslân***

Provinsje Fryslân heeft bij alle vijf gemeenten eenzelfde reactie ingestuurd. De provincie constateert dat de provinciale belangen op een juiste wijze zijn verwerkt. Het plan geeft dan ook geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

#### ***Gasunie***

De Gasunie constateert dat een leiding in het plangebied van de gemeente het Bildt niet op de verbeelding is aangegeven. Gevraagd wordt deze leiding inclusief belemmeringenstrook in het plan op te nemen. Aangegeven wordt voorts dat op basis van het nieuwe Besluit AMvB Buisleidingen een belemmeringenstrook van vier meter voldoende is. Tot slot wijst de Gasunie op het rekenpakket CAROLA, waarmee de risicocontouren kunnen worden berekend.

#### Reactie

De leiding zal met een belemmeringenstrook van vier meter in het plan worden opgenomen. Op een kaartje van de Gasunie wordt nog een andere leiding aangegeven, die vrij recent is gelegd en welke ook niet op de verbeelding en in de regels is verwerkt. Deze zal ook worden opgenomen. In de toelichting zal voorts aandacht worden besteed aan de risicocontouren.

#### Voorstel

De verbeelding en de toelichting aanpassen.

#### ***Inspectie VROM***

De Inspectie VROM heeft aangegeven geen opmerkingen te hebben met betrekking tot het plan. Telefonisch is nog wel aandacht gevraagd voor de toelichting op de buisleidingen.

#### ***Wetterskip Fryslân***

Het Wetterskip Fryslân heeft volstaan met het afgeven van een wateradvies. Dit wateradvies zal in het plan worden opgenomen. Daarnaast is er overleg gepleegd met het Wetterskip over de beantwoording van de inspraakreacties in relatie tot de Keur van het Wetterskip.

## 8. 2. Inspraak

Het voorontwerpbestemmingsplan heeft vanaf 25 november 2010 zes weken ter inzage gelegen. Binnen de gemeente Menameradiel heeft het voorontwerp ter inzage gelegen vanaf 1 november 2010. Gedurende deze periodes konden ingezetenen en belanghebbenden hun inspraakreacties schriftelijk naar voren brengen. Binnen de inspraakperiodes zijn in De Molen in Vrouwenparochie twee inloopmiddagen/-avonden georganiseerd. Op deze avonden is de mogelijkheid geboden de plannen in te zien, vragen te stellen en reacties te geven.

Binnen alle gemeenten zijn inspraakreacties ingediend. De meeste reacties zijn van eenzelfde strekking, zodat de reacties hier niet per gemeente zijn behandeld. Alle inspraakreacties van gelijke strekking zijn per onderwerp bekeken en zijn niet per inspreker besproken. LTO Noord heeft bij alle vijf gemeenten eenzelfde reactie ingestuurd. Deze is apart besproken. De reactie met betrekking tot de beperking van het agrarisch grondgebruik tot grasland, komt bij veel insprekers terug. De beantwoording hiervan vindt plaats onder 8.2.1. In Tytsjerksteradiel heeft Dorpsbelang Oudkerk laten weten in te stemmen met het voorontwerp en heeft zij haar complimenten en waardering uitgesproken voor de wijze waarop twee medewerkers van de gemeente hen hebben benaderd.

### ***LTO Noord***

In het bestemmingsplan is binnen de agrarische bestemming opgenomen dat de gronden alleen als grasland in gebruik mogen zijn. De reden hiervoor ontgaat inspreker. Inspreker heeft ook bedenkingen tegen beperkingen als het opslaan van agrarische producten, het diepploegen en egaliseren van gronden en het dempen van sloten. Gevraagd wordt naar de reden waarom deze normale agrarische activiteiten ineens niet meer zouden kunnen.

#### Reactie

De beperking tot een gebruik als grasland en het verbieden van een aantal agrarische activiteiten vloeit voort uit de afstemming met de Keur van het Wetterskip. In de Keur zijn nadere regels opgenomen voor het gebruik van gronden langs waterlopen. Om geen strijdigheden tussen de Keur en het bestemmingsplan te krijgen, zijn de beperkingen enkel ter afstemming eveneens in het bestemmingsplan opgenomen. Vanuit de Keur gelden de gebruiksbeperkingen evenwel niet voor alle gronden op gelijke wijze. Vandaar dat het wenselijk is om de beperkingen alleen daar te leggen waar die ook vanuit de Keur noodzakelijk zijn.

Op dit moment is bij het Wetterskip nog geen definitieve keuze gemaakt welke gronden als hoge grond aangemerkt moeten worden en waar sprake is van percelen waar kades moeten worden opgehoogd en/of worden aangebracht. Dit onderscheid is bepalend voor de gebruiksbeperkingen die specifiek aan de gronden gegeven moeten worden.

De daarvoor opgestelde kaarten, zoals opgenomen in het ontwerp-projectplan Boezemkering Noordelijke Elfsteden Vaarroute van het Wetterskip Fryslân, hebben nog een indicatief karakter. De op de kaarten aangegeven hoge gronden en de daarbij noodzakelijke aanvullingen geven de meest gewenste situatie aan. In overleg met grondeigenaren wordt de wijze van boezemkering ter plaatse in de besteksfase van de vaarweg definitief vastgesteld.

Kortom een goede en definitieve afstemming tussen het bestemmingsplan en de Keur is op dit moment niet te maken.

Om die reden zullen de plannen worden aangepast, zodanig dat de gebruiksbependingen uit het plan zullen worden verwijderd. Dit betekent dat er in planologische zin geen beperkingen gelden voor de gronden die als 'Agrarisch' zijn bestemd. Wel moet duidelijk zijn dat er vanuit de Keur wel beperkingen gelden. In de toelichting op de bestemmingsplannen zal om die reden een toelichting op de Keur worden gegeven.

#### Voorstel

De regels en de toelichting aanpassen.

#### **Afval**

Veel insprekers verwachten door de toename van het vaarverkeer ook een toename van afval in de landerijen. Dit leidt tot meer opruimwerkzaamheden, die de grondgebruikers beperken in hun dagelijks ondernemen. Bovendien vormt de toenemende vervuiling een belemmering bij het weiden van het vee.

#### Reactie

De toename van het afval is niet direct een gevolg van de planologische wijziging van de bestemming van de gronden. In die zin is er geen direct planologische relevantie vanuit deze inspraakreacties. Het dumpen van afval is verboden. In principe zou er door een toename van het vaarverkeer geen sprake kunnen en mogen zijn van toename van afval in de landerijen. De daadwerkelijke toename is afhankelijk van het gedrag van mensen. Dit is planologisch gezien niet te beïnvloeden. In het bestemmingsplan kan hier geen regeling voor worden opgenomen.

Daarnaast moet worden gesteld dat het aantal aanlegplaatsen in de route beperkt is. De uitvoering van de oevers maakt het aanleggen buiten de aangewezen aanlegplaatsen bovendien (praktisch) onmogelijk. Waar gekozen is voor aanlegvoorzieningen zijn deze in een aantal gevallen uitgevoerd zonder walverbinding. De afstand tot de oever is zodanig dat vanaf de aanlegvoorziening betreding van de landerijen niet mogelijk is. De aanlegvoorzieningen die wel een walverbinding hebben, zijn gelegen aan openbare grond. De verwachting is dus gerechtvaardigd dat betreding van landerijen niet voortvloeit uit het gebruik van de vaarweg.

Door middel van de uitvoering van de vaarroute is het niet reëel te verwachten dat de vrees van insprekers bewaarheid wordt.

#### Voorstel

De inspraakreacties geven geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

#### ***Afstaan van gronden/uitvoering van werkzaamheden***

Een aantal insprekers geeft aan dat ze grond af moeten staan en dat ze medewerking moeten verlenen aan de uitvoering van werken op hun grond ten behoeve van de vaarweg. Dit heeft een dermate impact op de eigendom of de bedrijfsvoering dat bezwaar wordt gemaakt tegen het bestemmingsplan.

#### Reactie

De stroken grond die moeten worden afgestaan, krijgen in planologische zin een andere bestemming, namelijk de bestemming "Water". Langs de vaarroute kunnen voorts vanuit de Keur beperkingen gelden ten behoeve van het onderhoud van de waterloop of de veiligheid. Het staat niet ter discussie dat de uitvoering van het project invloed heeft op het eigendom en de bedrijfsvoering van insprekers. In de inspraakreacties zijn de gevolgen voor de bedrijfsvoering evenwel niet onderbouwd. Het gaat langs de vaarroute om stroken grond. Niet kan worden gesteld dat vanwege het afstaan van een strook grond het voortbestaan van de bedrijven in geding is. Vinden insprekers de behoorlijke aankoopbiedingen niet voldoende, dan kan men altijd ook nog een claim voor planschade overwegen.

In "Varen door klei en kreek" is onder meer de landschappelijke vertaling gemaakt van de keuzes voor verbreding van de waterloop. Daarbij is gekeken waar de verbredingen het beste kunnen worden toegepast rekening houdend met de specifieke karakteristieken van de watergang (tegengaan van nivellering). Dat heeft er toe geleid dat er voor is gekozen om de noodzakelijke verbredingen zoveel mogelijk eenzijdig plaats te laten vinden. Dit heeft als voordeel dat:

- één stabiele oever gehandhaafd blijft;
- over het gehele tracé aan één zijde een rietkraag gehandhaafd blijft. Dit is van belang in verband met de ecologische waarde (met name tijdens de aanleg en als de rietkraag langs de nieuwe oever zich nog niet heeft ontwikkeld);
- de realisatie mogelijk gemakkelijker is ten aanzien van de verwerving (minder eigenaren).

Deze keuzes met betrekking tot de situering en de verbreding van de watergang zijn na een zorgvuldige afweging tot stand gekomen.

De vertaling in "Varen door klei en kreek" is vervolgens de basis geweest voor het Definitieve Ontwerp. Daarin is de route verder uitgewerkt en is de technische vertaling gemaakt.

Dit Definitieve Ontwerp is vervolgens weer de grondslag voor het bestemmingsplan geweest.

In het bestemmingsplan is omschreven wat het nut en de noodzaak is van de verbreding van de vaarweg en het bevaarbaar maken daarvan. Verwezen wordt hier naar het deel van de toelichting waarin de motivering is beschreven.

Er wordt naar aanleiding van de ingebrachte inspraakreacties geen aanleiding gezien om van de gemaakte keuzes af te wijken.

#### Voorstel

De inspraakreacties geven geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

===