

## **Omgevingsvergunningen Polderhoofdkanaal**

Burgemeester en wethouders van Smallingerland maken bekend dat zij in het kader van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht omgevingsvergunningen hebben verleend voor de ontgraving van de Noordersluis, de realisatie van een nieuwe brug en de vervanging van bestaande bruggen ten behoeve van de heropening van het Polderhoofdkanaal. Het gaat hierbij om de volgende kunstwerken:

### **Beweegbare brug De Veenhoop (KW21)**

Er wordt een beweegbare brug geplaatst ten noorden van de Noordersluis. De omgevingsvergunning is gepubliceerd op de landelijke voorziening [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl), met planid NL.IMRO.0090.PB2012DPW002-0401.

### **Noordersluis (KW21)**

De aanwezige Noordersluis wordt uitgegraven en weer in gebruik genomen. De omgevingsvergunning is gepubliceerd op de landelijke voorziening [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl), met planid NL.IMRO.0090.PB2012DPW003-0401.

### **Vaste brug Kanaeldyk 6 (KW19)**

Er wordt een nieuwe vaste brug gerealiseerd ten zuiden van de huidige brug die zal worden gesloopt. De omgevingsvergunning is gepubliceerd op de landelijke voorziening [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl), met planid NL.IMRO.0090.PB2012BGB016-0401.

### **Vaste brug Kanaeldyk 16 (KW18)**

Er wordt een nieuwe vaste brug gerealiseerd ten zuiden van de huidige brug die zal worden gesloopt. De erftoegangsweg naar de Kanaeldyk 16 wordt verlegd, zodat deze aansluit op de nieuwe brug. De omgevingsvergunning is gepubliceerd op de landelijke voorziening [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl), met planid NL.IMRO.0090.PB2012BGB015-0401.

### **Vaste brug Kruswei (KW17)**

Er wordt een nieuwe vaste brug gerealiseerd in het verlengde van de weg van de Kruswei. De omgevingsvergunning is gepubliceerd op de landelijke voorziening [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl), met planid NL.IMRO.0090.PB2012BGB014-0401.

Tegen het voornemen om de omgevingsvergunningen te verlenen zijn vier ontvankelijke zienswijzen ingediend. De zienswijzen geven geen aanleiding om de omgevingsvergunningen te weigeren en zijn ongegrond verklaard. De overwegingen met betrekking tot de zienswijzen worden vermeld in de "Notitie ontwerpvergunningen bruggen Polderhoofdkanaal, samenvatting en beantwoording zienswijzen".

Wel heeft de aanvrager naar aanleiding van de zienswijzen de vergunningaanvraag op de volgende punten aangepast:

- De hellingpercentages van de openbare wegen voor doorgaand verkeer die aansluiten op de bruggen zijn verlaagd van 5% naar 3%;
- De bermen ter plaatse van de plateaus zijn verbreed van 1,5 naar 2,5 m;
- Op de plateaus worden een leuning of schrikhek aangebracht (afhankelijk van het hoogteverschil);
- De vaste brug ter hoogte van de Kruswei (KW17) wordt nu geplaatst in het verlengde van de weg van de Kruswei.

Tegen deze omgevingsvergunningen kan met ingang van vrijdag 23 november 2012 tot en met donderdag 3 januari 2013 beroep worden aangetekend. Het beroepsschrift moet in tweevoud worden ingediend bij de Rechtbank Leeuwarden, sector Bestuursrecht, Postbus 1702, 8901 CA Leeuwarden. Voor de behandeling van uw beroep is griffierecht verschuldigd.

Alleen als u belanghebbende bent en tijdig zienswijzen heeft ingediend tegen de ontwerpomgevingsvergunning, kunt u beroep instellen tenzij u aantoonst redelijkerwijs niet in staat te zijn geweest tijdig zienswijzen in te brengen.

Als de omgevingsvergunning afwijkt van de ontwerpomgevingsvergunning die ter inzage heeft gelegen kunt u als u geen zienswijzen heeft ingediend, beroep instellen voor zover het beroepschrift betrekking heeft op deze afwijkingen.

De omgevingsvergunningen treden in werking nadat de termijn voor het indienen van een beroepschrift is verstreken. Het indienen van een beroepschrift schorst de werking van deze omgevingsvergunningen niet. Hebben u of derde belanghebbenden er veel belang bij dat deze omgevingsvergunningen niet in werking treden, dan kan een voorlopige voorziening worden gevraagd bij de voorzieningenrechter van Rechtbank Leeuwarden. Wanneer een voorlopige voorziening wordt aangevraagd, treden de omgevingsvergunningen pas in werking nadat hierover een beslissing is genomen.

## ***Publiek***

### **OMGEVINGSVERGUNNING**

Burgemeester en Wethouders hebben op 29 januari 2012 een aanvraag voor een omgevingsvergunning ontvangen voor de bouw van een brug. De aanvraag gaat over de locatie ter hoogte van Kanaeldyk 16 De Veenhoop, kadastraal Boornbergum Sectie F nummer 2097, 129, 128 en sectie G nummer 88, 130 en is geregistreerd onder nummer 12-0075.

#### Aanvrager

Gemeente Opsterland  
Postbus 10000  
9244 ZP BEETSTERZWAAG

#### **Besluit**

Burgemeester en wethouders besluiten, gelet op artikel 2.1, 2.2 en § 2.3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, de omgevingsvergunning te verlenen onder het stellen van voorschriften.

De omgevingsvergunning wordt verleend onder de bepaling dat de gewaarmerkte stukken deel uitmaken van de vergunning.

De omgevingsvergunning wordt verleend voor de volgende activiteiten:

- Bouwen (Art. 2.1 lid 1 onder a Wabo)
- Aanleggen (Art. 2.1 lid 1 onder b Wabo)
- Strijdig gebruik gronden of bouwwerken (art. 2.1 lid 1 onder c Wabo) .

De overwegingen die aan dit besluit ten grondslag liggen worden verderop in dit document per activiteit vermeld.

De vergunning wordt verleend voor onbepaalde tijd.

#### **Procedure**

De uitgebreide voorbereidingsprocedure (op grond van artikel 3.10 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) is op deze aanvraag van toepassing. De aanvraag is beoordeeld op de volgende aspecten:

- voor Bouwen (Art. 2.1 lid 1 onder a Wabo) aan artikel 2.10,
- voor Aanleggen (Art. 2.1 lid 1 onder b Wabo) aan artikel 2.11,
- voor Strijdig gebruik gronden of bouwwerken (art. 2.1 lid 1 onder c Wabo) aan artikel 2.12, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. Verder is de aanvraag getoetst aan het Besluit omgevingsrecht en de Ministeriele regeling omgevingsrecht. Gebleken is dat uw aanvraag voldoet.

**Aanvraag:** 12-0075, de bouw van een brug  
ter hoogte van Kanaeldyk 16 de Veenhoop

## Adviezen

De aanvraag is voor advies aan de volgende adviesorganen voorgelegd:

### Welstand

De aanvraag is niet opnieuw voorgelegd aan Welstandsadvisering en monumentenzorg Hûs & Hiem. De bruggen en de sluis zijn ten opzichte van eerdere plannen niet gewijzigd. Uit het advies van Welstandsadvisering en monumentenzorg Hûs & Hiem d.d. 2 mei 2007, nummer W07SMA041-2 blijkt dat de aanvraag voldoet aan redelijke eisen van welstand.

## Verklaringen van geen bedenkingen

Bij de volgende bestuursorganen is verzocht te verklaren dat zij tegen het verlenen van de omgevingsvergunning geen bedenkingen hebben:

Voor toepassing van artikel 2.12, lid 1, onder a.3 Wabo moet de gemeenteraad een Verklaring van geen bedenkingen (vvgb) afgeven. De raad heeft echter op 5 oktober 2010 besloten dat onder voorwaarden geen vvgb is vereist, waarmee de beslissingsbevoegdheid is overgedragen van de raad naar het college. Daarbij is afgesproken dat grote en/of gevoelige projecten vooraf opiniërend aan de raad worden voorgelegd.

Duidelijk is dat de heropening van het Polderhoofdkanaal een groot en gevoelig project is. Daarom is het voornemen tot het afwijken van het bestemmingsplan als opiniërend stuk voorgelegd aan de raad. De meerderheid van de raad is voor de heropening van het Polderhoofdkanaal en het doorlopen van de benodigde planologische procedure.

## Overige bijgevoegde documenten

De volgende documenten worden meegezonden met het besluit en zijn als gewaarmerkt stuk bijgevoegd:

- aanvraagformulier,
- tekening kunstwerk 18 grondwerk brug Stoker met nummer 3321-182 d.d. 10 oktober 2012,
- tekening kunstwerk 18 brug Stoker met nummer 3321-181 d.d. 10 oktober 2012,
- ruimtelijke onderbouwing "Ruimtelijke onderbouwing heropening Polderhoofdkanaal"
- notitie "Notitie ontwerpvergunningen bruggen Polderhoofdkanaal, samenvatting en beantwoording zienswijzen".

## Zienswijzen

De ontwerpbeschikking en alle relevante stukken hebben 22 juni 2012 tot en met 2 augustus 2012 ter inzage gelegen.

Er zijn schriftelijke zienswijzen ontvangen naar aanleiding van de ontwerpbeschikking. Deze zienswijzen zijn ingebracht door:

T.R. Eringa, Kanaeldyk 28 in DE VEENHOOP

PB Mul, Waltmanstraat 89 in ZWAANSHOEK

J. Van Amsterdam, Kanaeldyk 6 in DE VEENHOOP

Wiarda Van Langhout & Wiarda Juristen En Rentmeesters, Sitadel 19 in AKKRUM

De zienswijzen zijn tijdig ingediend en zijn dus ontvankelijk.

**Aanvraag:** 12-0075, de bouw van een brug  
ter hoogte van Kanaeldyk 16 de Veenhoop

De overwegingen met betrekking tot de zienswijzen worden behandeld in de bijgevoegde notitie "Notitie ontwerpvergunningen bruggen Polderhoofdkanaal, samenvatting en beantwoording zienswijzen".

## **Beroep**

Tegen deze beschikking kan binnen zes weken na bekendmaking beroep worden aangetekend. Het beroepsschrift moet in tweevoud worden ingediend bij de Rechtbank Leeuwarden, sector Bestuursrecht, Postbus 1702, 8901 CA Leeuwarden. Voor de behandeling van uw beroep is griffierecht verschuldigd.

Alleen als u belanghebbende bent en tijdig zienswijzen heeft ingediend tegen de ontwerpbeschikking, kunt u beroep instellen tenzij u aantoonbaar redelijkerwijs niet in staat te zijn geweest tijdig zienswijzen in te brengen.

Als de beschikking afwijkt van de ontwerpbeschikking die ter inzage heeft gelegen kunt u als u geen zienswijzen heeft ingediend, beroep instellen voor zover het beroepsschrift betrekking heeft op deze afwijkingen.

De beschikking treedt in werking nadat de termijn voor het indienen van een beroepsschrift is verstreken. Het indienen van een beroepsschrift schorst de werking van de beschikking niet. Hebben u of derde belanghebbenden er veel belang bij dat dit besluit niet in werking treedt, dan kan een verzoek om voorlopige voorziening worden gedaan bij de voorzieningenrechter van de Rechtbank Leeuwarden, sector Bestuursrecht, Postbus 1702, 8901 CA te Leeuwarden. Wanneer binnen de bezwaar- of beroepstermijn een verzoek om voorlopige voorziening is gedaan, treedt de beschikking pas in werking nadat hierover een beslissing is genomen.

## **Inhoudsopgave**

De volgende onderdelen horen bij en maken deel uit van de omgevingsvergunning, verleend op 16 november 2012 aan Gemeente Opsterland voor het project de bouw van een brug op de locatie ter hoogte van Kanaeldyk 16 de Veenhoop.

<b>activiteit bouwen (art. 2.1 lid 1a wabo)</b> .....	2
<b>activiteit aanleggen (art. 2.1 lid 1b wabo)</b> .....	3
<b>activiteit strijd gebruik gronden of bouwwerken (art. 2.1 lid 1c)</b> .....	4

### **activiteit bouwen (art. 2.1 lid 1a wabo)**

De aanvraag is getoetst aan de algemene maatregel van bestuur als bedoeld in artikel 2.10 lid 1 onder a van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Bouwbesluit). De activiteit voldoet aan het Bouwbesluit mits de hieronder genoemde voorschriften in acht worden genomen.

De aanvraag is getoetst aan de bouwverordening als bedoeld in artikel 2.10 lid 1 onder b van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht. De activiteit voldoet aan de bouwverordening. De aanvraag is getoetst aan het ter plaatse geldende bestemmingsplan. De activiteit past niet in dit bestemmingsplan.

Van het bestemmingsplan wordt afgeweken op grond van de overwegingen vermeld onder het kopje Strijdig gebruik gronden of bouwwerken enz.

#### Voorschriften

De bouwwerkzaamheden moeten worden uitgevoerd overeenkomstig de voorschriften van het Bouwbesluit en de gemeentelijke bouwverordening.

Minimaal 3 weken voor aanvang van de werkzaamheden, moet bij de gemeente ter goedkeuring worden overlegd de constructietekeningen- en berekeningen van de brug en constructieve onderdelen.

## **activiteit aanleggen (art. 2.1 lid 1b wabo)**

Het gebied waar de werkzaamheden uitgevoerd ligt in het bestemmingsplan "Buitengebied" en is bestemd als "Laagveenontginning". Volgens artikel 5 lid 8 sub a onder 6 van dit bestemmingsplan is het verboden om zonder vergunning gronden op te hogen, af te schuiven of af te graven, wegen aan te passen.

De vergunning kan alleen worden verleend indien:

- Er geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan het landelijk beeld.
- De gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden niet worden beperkt.
- De verkeersveiligheid niet in gevaar komt.
- Er geen gevolgen zijn voor de waterbergingscapaciteit en de waterkwaliteit.

Doordat sommige bruggen op een andere locatie worden gebouwd, worden de aansluitende wegen deels op een andere locatie gerealiseerd dan de bestaande wegen. Omdat het nieuwe oppervlak voor de wegen beperkt is, vindt er geen ernstige aantasting plaats van het gebruik van landbouwgronden voor de agrarische productie en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Om de wegen te laten aansluiten op de bruggen, worden de wegen met een helling gerealiseerd tot een hoogte van ca. 1 tot 1,5 m boven het maaiveld gerealiseerd. Het gaat om een verhoging nabij aanwezige bebouwing. De verhoging valt weg in het uitgestrekte landschap. Er vindt er geen onevenredige aantasting plaats van het open veenweidelandschap. De wegen hebben hellingpercentages van maximaal 5%. Deze hellingpercentages voldoen aan de gestelde richtlijnen van het CROW. Daarnaast worden er leuningen geplaatst bij of op de keerwanden. Er vindt daarom geen onevenredige aantasting plaats van de verkeersveiligheid. Ook vindt er geen ernstige aantasting plaats van de waterbergingscapaciteit en de waterkwaliteit. Wetterskip Fryslan heeft ingestemd met het plan en heeft voor de uit te voeren werkzaamheden een keurontheffing verleend.



### **activiteit strijd gebruik gronden of bouwwerken (art. 2.1 lid 1c)**

De aanvraag is getoetst aan het ter plaatse geldende bestemmingsplan. De activiteit is strijdig met het bestemmingsplan "Buitengebied", omdat de maximale bouwhoogte van 3 meter wordt overschreden.

Op grond van artikel 2.12 lid 1 onder a punt 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht kan aan een activiteit in strijd met het geldende bestemmingsplan medewerking worden verleend indien deze activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. Voor de motivering hieromtrent wordt verwezen naar de ruimtelijke onderbouwing met als titel "Ruimtelijke onderbouwing heropening Polderhoofdkanaal, welke als bijlage bij deze vergunning is gevoegd.

**Leges**

Activiteit bouwen	€ 2.125,00
Activiteit aanleggen	€ 41,50
Afwijking bestemmingsplan buitenplans	€ 1.500,00
	-----
Totaal:	€ 3.666,50

Drachten, 16 november 2012,

namens Burgemeester en Wethouders  
van de gemeente Smallingerland,

G. van Alst,  
Hoofd eenheid Vergunningen en  
Handhaving, afdeling Publiek

*Deze brief is via een digitaal proces afgehandeld en is daarom niet handmatig ondertekend.*

## Ruimtelijke onderbouwing heropening Polderhoofdkanaal



## 1. Inleiding

Al sinds 1978 wordt vanuit de regio Zuidoost Fryslân en meer in het bijzonder door de kernen Nij Beets en De Veenhoop gestreefd naar een heropening en het weer bevaarbaar maken van het Polderhoofdkanaal. Hiermee wordt beoogd de regionale economie een impuls te geven en de leefbaarheid en levendigheid van het gebied, die sterk onder druk staan, op peil te houden. De ontwikkeling van de recreatietoervaart heeft hierin een belangrijke vliegwielfunctie.

De heropening van het Polderhoofdkanaal is verder van belang, omdat deze een ontbrekende schakel vormt in het landelijke en internationale toervaartnetwerk en meer in het bijzonder in het circuit van de Turfroute (gebied Zuidoost Fryslân-Drenthe). Behoud en optimalisering van laatstgenoemde route is van belang vanwege de groeiende interesse voor cultuurhistorie en actieve natuurbeleving.

### *Geschiedenis*

Het Polderhoofdkanaal werd in 1875 gegraven voor de afvoer van turf. De veenontginning bracht ongekende dynamiek in het gebied en al snel vestigden zich veel arbeiders langs het nieuwe kanaal en ontstond de nederzetting Nij Beets. De ontginning bracht de welvaart maar tegelijkertijd ook barre omstandigheden waaronder de veenarbeiders moesten werken (en die onder andere de heer Domela Nieuwenhuis aan de kaak stelde) en is sterk bepalend geweest voor de identiteit van dit gebied. Met de terugloop van de turfwinning en de opkomst van vervoer over de weg verloor het kanaal eind jaren '60 zijn transportfunctie. De sluisen werden volgespoten met zand en vanaf dat moment werden bruggen aangebracht op een laag niveau boven het waterpeil, waardoor geen scheepvaart meer mogelijk werd.

### *Friese Merenproject*

Met het 'Friese Merenproject', gestart in 1999, wordt beoogd de werkgelegenheid in de Friese watersportsector met 30 % te laten stijgen door het verbeteren van de aantrekkingskracht van havens en watersportkernen, het creëren van meer passantenplaatsen, het ontwikkelen van voorzieningen voor gezinnen, het verbinden van watersportkernen en het vergroten van het vaargebied. Dit kan worden bereikt door een kwaliteitsverbetering in het Friese merengebied te realiseren.

Speerpunten daarbij zijn het oplossen van knelpunten van wegen en waterwegen, het uitbreiden en opwaarderen van recreatieve voorzieningen e.d. Deze revitalisering van de Friese Meren is in omvang en geografie een omvangrijk project. Het Friese Merenproject is daarom opgesplitst in hanteerbare onderdelen. Deze onderdelen zijn gekoppeld aan vaarroutes ofwel trajecten. In totaal zijn er dertien trajecten benoemd, waarvan het Polderhoofdkanaal er één is.

Voor de heropening van het kanaal moeten de sluisen worden uitgegraven en worden verschillende bruggen verhoogd. Omdat een deel van het Polderhoofdkanaal in de Gemeente Smallingerland ligt, heeft de gemeente Opsterland hiervoor omgevingsvergunningen aangevraagd. Omdat het plan strijdig is met de geldende bestemmingsplannen, moet voor medewerking een planologische procedure worden doorlopen waarbij wordt afgeweken van de geldende bestemmingsplannen. Er mag echter alleen van het bestemmingsplan worden afgeweken indien de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat. Daarin voorziet deze ruimtelijke onderbouwing.

### *Leeswijzer*

In hoofdstuk 2 wordt een beschrijving gegeven van het project. Hoofdstuk 3 gaat in op het geldende planologische regime. In hoofdstuk 4 wordt het beleidskader nader beschreven. Hoofdstuk 5 gaat in op de planologische uitvoerbaarheid van het project. Hoofdstuk 6 beschrijft de economische uitvoerbaarheid en hoofdstuk 7 de maatschappelijke

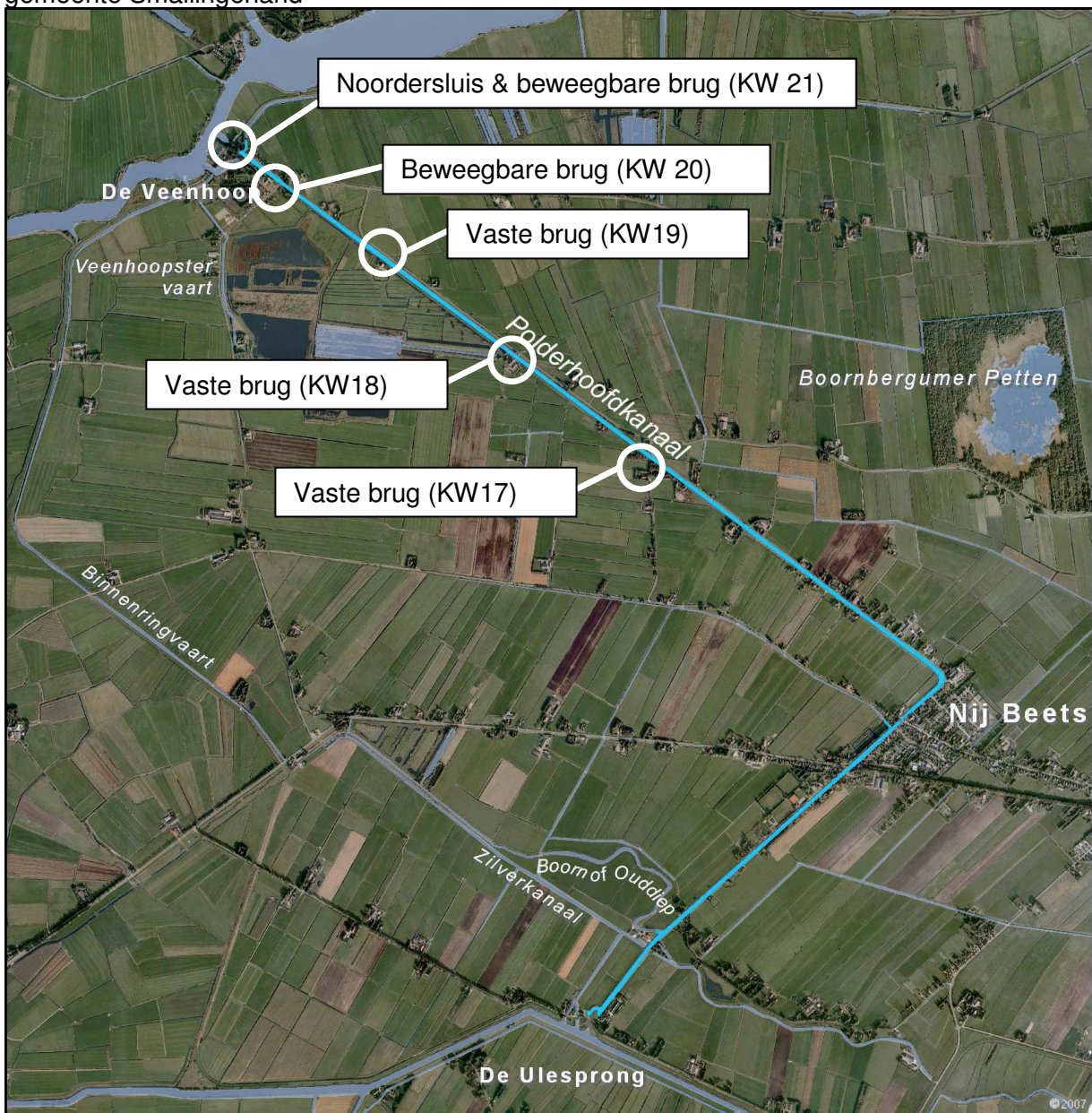
uitvoerbaarheid. Hoofdstuk 8 beschrijft de tijdsplanning van de uit te voeren werkzaamheden. Tenslotte volgt er een overzicht van de gebruikte literatuur en een overzicht van de bijlagen.

## 2. Plangebied

### a. Ligging

Het Polderkanaal ligt in de gemeentes Smallingerland en Opsterland en verbindt de Nieuwe Vaart bij Ulesprong met de Wijde Ee bij De Veenhoop (zie figuur 1). Vanaf De Veenhoop loopt het kanaal in zuidoostelijke richting, waarna het na ca. 4,8 km bij Nije Beets een knik maakt naar het zuidwesten. De totale lengte van het kanaal bedraagt ca. 7,5 km.

Figuur 1 – Luchtfoto Polderhoofdkanaal met overzicht van nieuwe kunstwerken (KW) in de gemeente Smallingerland



Bron: Google Maps, 2008

### b. Ontwikkelingen

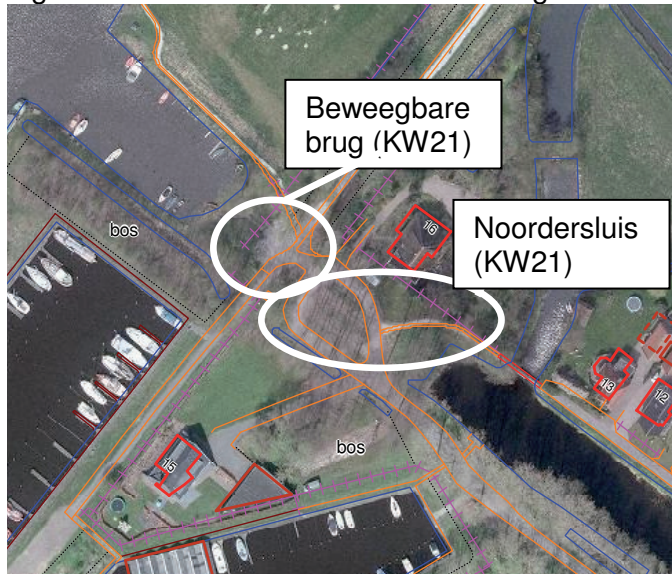
Om het Polderhoofdkanaal weer aan te sluiten op het toeristisch vaarroutenetwerk worden verschillende ingrepen gedaan. De aanwezige schutssluisen (de Noordersluis bij De Veenhoop en de Zuidersluis bij Ulesprong) zijn bij de sluiting van het kanaal destijds volgespoten met zand en grond. Deze sluisen zullen worden uitgegraven en gerestaureerd, zodat ze weer in gebruik kunnen worden genomen. De bruggen over het kanaal zullen worden vervangen door vaste of beweegbare bruggen met een hogere doorvaarthoogte van 2.70 m en een vrije doorvaartbreedte van 7.00m. In het kanaal zelf worden op verschillende plekken aanlegsteigers gerealiseerd. Verder worden er diverse mitigerende en compenserende maatregelen genomen ten behoeve van de aanwezige flora- en fauna in het gebied. Zie daarvoor de paragraaf over de ecologie.

Hieronder worden de ontwikkelingen per kunstwerk nader beschreven.

#### *Noordersluis & beweegbare brug (KW 21)*

De aanwezige Noordersluis wordt uitgegraven en weer in gebruik genomen en er wordt een beweegbare brug geplaatst (zie figuur 2).

Figuur 2 – Luchtfoto Noordersluis en brug De Veenhoop

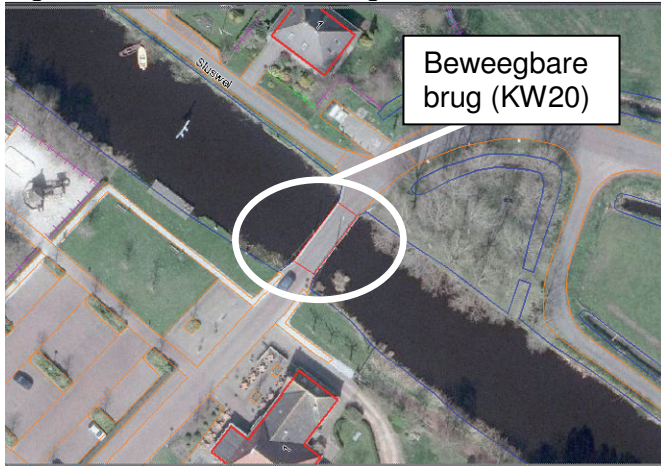


Bron: Gemeente Smalingerland, 2011

### *Beweegbare brug (KW20)*

De aanwezige vaste brug wordt vervangen door een beweegbare brug (zie figuur 3). Deze brug maakt echter geen deel uit van deze ruimtelijke onderbouwing, zie hoofdstuk 3 voor het planologisch regime.

Figuur 3 – Luchtfoto ter hoogte van Kraenlanswei 1



Bron: Gemeente Smallingerland, 2011

### *Vaste brug (KW 19)*

Er wordt een nieuwe vaste brug gerealiseerd ten zuiden van de huidige brug die zal worden gesloopt (zie figuur 4). De erftoegangsweg naar de Kanaeldyk 6 wordt verlegd, zodat deze aansluit op de nieuwe brug.

Figuur 4 – Luchtfoto ter hoogte van Kanaeldyk 6

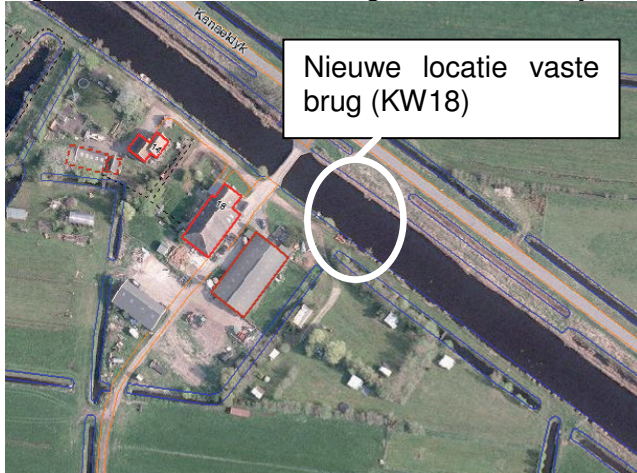


Bron: Gemeente Smallingerland, 2011

### Vaste brug (KW 18)

Er wordt een nieuwe vaste brug gerealiseerd ten zuiden van de huidige brug die zal worden gesloopt (zie figuur 5). De erftoegangsweg naar de Kanaeldyk 16 zal worden verlegd, zodat deze aansluit op de nieuwe brug.

Figuur 5 – Luchtfoto ter hoogte van Kanaeldyk 16



Bron: Gemeente Smallingerland, 2011

### Vaste brug (KW 17)

Er wordt een nieuwe vaste brug gerealiseerd in het verlengde van de wegas van de Kruswei (zie figuur 6). De oude brug zal worden gesloopt.

Figuur 6 – Luchtfoto ter hoogte van kruising Kruswei-Kanaeldyk



Bron: Gemeente Smallingerland, 2011



### 3. Planologisch regime

#### a. Geldende bestemmingsplannen

##### *Noordersluis en beweegbare brug (KW21)*

Voor het plangebied van de Noordersluis en de beweegbare brug (KW21) wordt het nieuwe bestemmingsplan Kleine Kernen West ontwikkeld. In dit bestemmingsplan is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen die de doortrekking van het Polderhoofdkanaal mogelijk maakt.

Voor het plangebied geldt nu het bestemmingsplan 'Recreatiecentrum De Veenhoop e.o.', dat op 5 januari 1999 door de raad is vastgesteld en bij besluit van 8 juni 1999 door Gedeputeerde Staten van de provincie Friesland is goedgekeurd. In het bestemmingsplan is een wijzigingsbevoegdheid voor het plangebied opgenomen (artikel 17, lid 1 onder f) om daarmee de doortrekking van het Polderhoofdkanaal mogelijk te maken. Uitgangspunt daarbij is dat de ontsluiting van de aangrenzende percelen gewaarborgd blijft. Ten behoeve van de heropening van het Polderhoofdkanaal kan er echter geen toepassing worden gegeven aan deze wijzigingsbevoegdheid. De wijzigingsbevoegdheid voorziet namelijk niet in de realisatie van de sluis en de brug.

##### *Beweegbare brug bij restaurant It Polderhus (KW20)*

Voor de beweegbare brug bij restaurant It Polderhus (KW20) geldt het bestemmingsplan 'De Veenhoop 1977', dat op 5 april 1977 is vastgesteld door de raad en bij besluit van 24 april 1978 door Gedeputeerde Staten van de provincie Friesland is goedgekeurd, behoudens de in rood doorgehaalde gedeelten van de plankaart en voorschriften. In het bestemmingsplan heeft het plangebied de bestemmingen 'Water' en 'Verkeersdoeleinden met bermen'. De beweegbare brug past in beide bestemmingen en maakt daarom geen onderdeel uit van deze ruimtelijke onderbouwing.

##### *Vaste bruggen (KW 17, KW 18 en KW 19)*

Voor de vaste bruggen (KW 17, KW 18 en KW 19) in het buitengebied geldt het bestemmingsplan Buitengebied 2002, dat op 1 oktober 2002 is vastgesteld door de raad en bij besluit van 20 mei 2003 door Gedeputeerde Staten van de provincie Friesland is goedgekeurd, met uitzondering van met rood doorgestreepte delen van de plankaart en de voorschriften. Voor het plangebied van de drie bruggen geldt de bestemming Laagveenontginning. De bruggen zijn strijdig met deze bestemming, omdat ze de maximale bouwhoogte van 3 meter overschrijden. Ook de Raad van State oordeelde dat de drie vaste bruggen in strijd zijn met het bestemmingsplan Buitengebied (LJN: BI1056, Raad van State, 200805810/1/H1). Daarnaast is er een aanlegvergunning benodigd voor de verplaatsing van de toeleide wegen.

##### *Compenserende en mitigerende maatregelen*

Voor een korte beschrijving van de compenserende en mitigerende maatregelen wordt verwezen naar de paragraaf over ecologie. Een deel van deze maatregelen past binnen de geldende bestemming, voor een ander deel is een aanlegvergunning benodigd. De compenserende en mitigerende maatregelen worden daarmee planologisch uitvoerbaar geacht.

#### b. Uitgebreide voorbereidingsprocedure

Door toepassing te geven aan artikel 2.12, lid 1, onder a.3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) kan er buitenplannen van het bestemmingsplan worden afgeweken, indien de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat. Artikel 3.10 van de Wabo geeft aan dat hiervoor Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing is. Dit

betekent dat er uitgebreide voorbereidingsprocedure moet worden doorlopen, waarbij het ontwerpbesluit 6 weken ter inzage wordt gelegd voor zienswijzen.

#### *Verklaring van geen bedenkingen (vvgb)*

Voor toepassing van artikel 2.12, lid 1, onder a.3 Wabo moet de gemeenteraad een Verklaring van geen bedenkingen (vvgb) afgeven. De raad heeft echter op 5 oktober 2010 besloten dat onder voorwaarden geen vvgb is vereist, waarmee de beslissingsbevoegdheid is overgedragen van de raad naar het college. Daarbij is afgesproken dat grote en/of gevoelige projecten vooraf opiniërend aan de raad worden voorgelegd.

Duidelijk is dat de heropening van het Polderhoofdkanaal een groot en gevoelig project is. Daarom is het voornemen tot het afwijken van het bestemmingsplan als opiniërend stuk voorgelegd aan de raad. De meerderheid van de raad heeft op 12 juni 2012 voor de heropening van het Polderhoofdkanaal en het doorlopen van de benodigde planologische procedure.

## **4. Beleidskader**

### a. Algemeen (economische ontwikkeling)

Het project 'Heropening Polderhoofdkanaal inclusief natuur- en landschapsontwikkeling creëert relevante voorwaarden om een economische impuls te geven in deze regio.

- De leefbaarheid en levendigheid in de kleine kernen in de regio Zuidoost Fryslân waaronder Nij Beets en De Veenhoop staan onder druk. De huidige demografische en economische situatie en ontwikkelingen in de regio vragen om een economische impuls, waarbij behoud van werkgelegenheid en voorzieningen minstens zo belangrijk is als het creëren van nieuwe. Ook de kleine kernen rondom het Polderhoofdkanaal zijn kwetsbaar en hebben behoefte aan nieuwe economische dragers;
- Gezien de demografische ontwikkelingen en het gegeven dat de werkloosheid vooral 'de onderkant' van de arbeidsmarkt betreft, is behoefte aan stuwende economische activiteiten die primair werkgelegenheid bieden aan laag- tot middelbaaropgeleiden;
- Daarbij is sturing gevraagd: niet alle activiteiten kunnen per definitie landen in de kwetsbare structuur van de kleinere kernen. Dit betekent dat het behouden en stimuleren van activiteiten in De Veenhoop en Nij Beets moet gebeuren op basis van de kwaliteiten van het gebied;
- Geconcludeerd is dat horeca en cultuur, sport en recreatie (de toeristische sector) in deze regio geschikte stuwende groeisectoren zijn met een relatief hoog aandeel werkgelegenheid voor laag- én middelbaaropgeleiden die passen bij de kwaliteiten van het gebied.

### b. Landelijk

#### *Stichting Recreatietoervaart Nederland (SRN)*

De Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland (2008) van de SRN heeft als hoofddoelstelling het behouden van het net van bevaarbare wateren in Nederland en het verder ontwikkelen van dit net als één aantrekkelijk, gedifferentieerd en samenhangend recreatietoervaartnet. Onderliggende doelen zijn onder andere:

- wegwerken van knelpunten in het basistoervaartnet
- het via het water openleggen van de Nederlandse verheidenheid aan landschappen, steden en dorpen
- integratie van toervaartontwikkelingen met toerisme en recreatie, cultuurhistorie, natuur en milieu, beroepsvaarten dergelijke (bevorderen van afstemming en samenhang)

Heropening van het Polderhoofdkanaal is in lijn met deze doelstellingen en is in de beleidsvisie benoemd als ontbrekende schakel en opgenomen in het uitvoeringsprogramma. Voor heropening heeft de SRN een subsidie toegezegd van 1,2 miljoen euro.

#### *Nederlands Watersportverbond*

Het Nederlands Watersportverbond behartigt de belangen van zowel recreatievaarders als wedstrijdsporters. Het verbond pleit al enkele jaren voor de heropening van het Polderhoofdkanaal, waarbij men de volgende argumenten aandraagt (Nederlands Watersportverbond, 2007)

- het kanaal is essentieel in de keten van vaarwegen voor de recreatievaart
- waterrecreatie is van economisch belang
- toename veiligheid door scheiden beroeps- en recreatievaart
- ontlasting van de recreatiedruk op het Nationale Park De Alde Feanen.

#### c. Provincie Fryslân

##### *Streekplan 2007*

In het Streekplan 'Om de kwaliteit fan de romte' (Provincie Fryslân, 2007) wordt gekozen om ruimtelijke kwaliteit te gebruiken als leidraad voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Daarbij gaat het vooral om het instandhouden en verder ontwikkelen van de landschappelijke kwaliteiten van Fryslân. Op het gebied van recreatie en toerisme wordt gestreefd naar kwaliteitsverbeteringen van recreatieve voorzieningen en de bevordering van recreatie en toerisme als (nieuwe) sociaal-economische drager. Verder streeft de provincie naar een verdere verbetering en uitbreiding van de toeristisch-recreatieve netwerken en naar versterking van de onderlinge samenhang. De belangrijkste toeristisch-recreatieve netwerken in Fryslân zijn op kaart 7 van het Streekplan weergegeven. Het Polderhoofdkanaal maakt deel uit van dit netwerk. Daarbij geeft het Streekplan aan dat het bevaarbaar maken van het Polderhoofdkanaal de mogelijkheden vergroot voor de toervaart en de beleving van cultuurhistorie in het gebied.

##### *Friese Merenproject*

In 2000 is het Friese Merenproject gestart, waarmee projecten die de economie in Fryslân versterken worden ontwikkeld, gefinancierd en gepromoot. Het doel van het Friese Merenproject is onder meer om de werkgelegenheid in de Friese watersportsector met 30% te laten stijgen ten opzichte van het peiljaar 2000. Het Polderhoofdkanaal maakt onderdeel uit van de tweede fase van het Friese Merenproject, dat op 21 februari 2007 door provinciale Staten is vastgesteld. In het Uitvoeringsprogramma 2011-2015 (Provincie Fryslân, 2011) wordt aangegeven dat het project Polderhoofdkanaal zal worden afgerond.

##### *Provinciaal Verkeers- en vervoerplan 2006 (PVVP 2006)*

Het PVVP 2006 heeft als hoofddoel de realisatie van een duurzaam verkeer- en vervoersysteem in Fryslân. Voor de recreatievaart streeft men naar een kwaliteitsverbetering voor de watersport, om zo de marktpositie van Fryslân te versterken. Er wordt geconstateerd dat de belangstelling voor de toervaart toeneemt. Daarom vindt men het wenselijk om meer toevaartroutes tussen gebieden te creëren, waardoor de druk op het netwerk wordt verspreid. Het Polderhoofdkanaal is als gewenste route ook opgenomen in dit netwerk.

#### d. Gemeente Smallingerland

##### *Toeristisch-recreatief ontwikkelingsplan*

In het toeristisch-recreatief ontwikkelingsplan (Gemeente Smallingerland, 2011) wordt de ambitie neergezet om het toeristische en recreatief aanbod in de gemeente te vergroten, zodat er meer toeristen komen en de werkgelegenheid in de toeristische sector groeit. In het plan worden streefbeeldens geschetst voor de komende 20 jaar voor de thema's Walden, Wetter en

Drachten. Voor het thema Wetter wordt aangegeven dat door realisatie van een aantal strategische vaarverbindingen (waaronder het Polderhoofdkanaal) Smallingerland een schakelfunctie krijgt in de Noord-Nederlandse watersport. Er wordt dan ook groot belang gehecht aan de ontwikkeling van de watersport in de gemeente.

#### *Notitie 'Alle vaarwegen leiden naar Drachten'*

De notitie 'Alle vaarwegen leiden naar Drachten' (Gemeente Smallingerland, 2008) geeft een visie op de samenhang en kracht van het totaal aan watersportprojecten in Smallingerland. Geconcludeerd wordt dat door meer te investeren in verbindingen en een aantrekkelijk samenhangend aanbod, Drachten een centralere rol krijgt in het watersportaanbod van Noord-Nederland. Heropening van het Polderhoofdkanaal is daarom van essentieel belang. Ook wordt aangegeven wat de effecten zijn als het Polderhoofdkanaal niet wordt heropend:

- minder door- en rondvaarmogelijkheden;
- minder centrale ligging voor Drachten in het vaarnetwerk Noord-Nederland.
- Drachten minder als tussenstop voor toervaarders.
- minder potentieel voor Drachtstervaart/centrum (minder bestedingen).
- geen substantiële bijdrage aan leefbaarheid dorpen (Nij Beets, De Veenhoop).
- recreatiedruk Alde Feanen blijft hoog. Hierdoor dreigt mogelijke afsluiting van delen van het Nationaal Park, waardoor de vaarmogelijkheden rondom Drachten juist verder zullen verslechteren.
- minder recreatiemogelijkheden eigen inwoners.

#### *Welstandsnota Smallingerland 2004*

De welstandsnota van de Gemeente Smallingerland is opgesteld met als doel een bijdrage te leveren aan de belevingswaarde van de gemeente. Omdat elk gebied zijn eigen karakteristieke kwaliteiten heeft, is de gemeente opgedeeld in verschillende gebieden met elk hun eigen toepasselijk welstandskader. Het Polderhoofdkanaal valt in het deelgebied Buitengebied Veengebied. Voor het buitengebied is een bijzonder ambitieniveau van kracht waarbij wordt geconstateerd dat het landschap een open karakter heeft. De nadruk ligt hierbij op het behoud en waar mogelijk het versterken van de bestaande en/of gewenste kwaliteit. De klemtoon ligt daarbij op handhaven en respecteren.

## 5. Uitvoeringsaspecten

### a. Functionele inpasbaarheid

Heropening van het Polderhoofdkanaal dient een groot maatschappelijk belang. Hieronder wordt kort ingegaan op de argumenten, voor een nadere onderbouwing wordt verwezen naar de pleitnotitie van de gemeente Opsterland in de beroepszaak over de ontheffing op de Flora- en Faunawet (zie bijlage 1 voor pleitnotitie Opsterland) en de verschillende onderzoeken waar naar wordt verwezen.

#### *Stimulering economie*

Heropening van het Polderhoofdkanaal zorgt voor een economische impuls die het gebied hard nodig heeft (zie bijlage 2 voor onderzoek Ecorys uit 2009, zie bijlage 3 voor onderzoek ZKA uit 2010). De huidige economische positie van de regio is kwetsbaar en de werkloosheid ligt in de omliggende gemeentes boven het landelijk gemiddelde. Door heropening wordt het kanaal de drager van een regionale economische ontwikkeling die geënt is op een mix van toerisme en agrarische bedrijfsvoering. Diverse onderzoeken laten zien dat de werkgelegenheid in de toeristische sector hierdoor toeneemt (zie bijlagen 2, 3 en bijlage 4 voor basisonderzoek Grontmij uit 2005). Heropening van het kanaal draagt daarmee in sterke mate bij aan het in standhouden van het voorzieningenniveau en de leefbaarheid en welzijn in de dorpen.

#### *Cultuurhistorische betekenis*

Voor de heropening van het Polderhoofdkanaal speelt het cultuurhistorische element een belangrijke rol (zie bijlage 3, zie bijlage 5 voor artikel Groote en van der Vaart uit 1998, zie bijlage 6 voor quickscan NoordPeil uit 2009). Met het afgraven van het Polderhoofdkanaal werd het omliggende veenweidegebied ontsloten, zodat de gedroogde turven konden worden afgevoerd. De dorpen langs het kanaal danken hun ontstaan en daarmee een groot deel van hun identiteit aan het Polderhoofdkanaal. Heropening van het Polderhoofdkanaal zou kunnen bijdragen aan de versterking van de regionale identiteit en daarmee aan de dorpsbinding van de bewoners.

#### *Versterking toerisme*

In de nationale watersportinfrastructuur is het kanaal een ontbrekende schakel, met name in de verbinding tussen Friesland en Drenthe (zie bijlage 3). Ook de provincie Fryslân en organisaties als de Stichting Recreatietoervaart Nederland (SRN) en het Nederlands Watersportverbond onderschrijven de belangrijke verbindingfunctie van het Polderhoofdkanaal. Recreatie en toerisme is een belangrijke sociaal-economische drager in de provincie Fryslân, waarbij de provincie zich vooral onderscheidt door de vele mogelijkheden voor watersporters. Om de toeristische sector in de watersport verder te versterken, is de Provincie Fryslân in 2000 het Friese Meren Project gestart, waar het Polderhoofdkanaal ook onderdeel van uitmaakt. Het Polderhoofdkanaal kan een belangrijke rol vervullen in het versterken van de routestructuur van de oude veen-/turfroutes gericht op 'slow tourism' van senioren, rustzoekers e.d.

#### *Veiligheid*

Door de heropening ontstaat er voor watersporters een alternatieve vaarroute voor de route over het Prinses Magrietkanaal. Uit veiligheidsoverwegingen is het scheiden van de beroeps- en recreatievaart van belang (zie bijlage 3). Door heropening ontstaat een veiliger en rustiger alternatief voor de route over het Prinses Margrietkanaal.

### b. Ruimtelijke inpasbaarheid

Het plan is door Welstandsadviesing en monumentenzorg Hûs & Hiem getoetst aan de gemeentelijke welstandsnota (zie bijlage 7 voor brieven van Hûs & Hiem) . Voor de brug bij

de Noordersluis is de commissie van oordeel dat het plan voldoet aan redelijke eisen van welstand. Ook de Noordersluis voldoet volgens de commissie aan de welstandsrichtlijnen. Over de overige vaste bruggen in het buitengebied was de commissie eerst kritisch, waarop het plan is aangepast. Vervolgens heeft de commissie ook deze bruggen alsnog goedgekeurd

Voor de vaste bruggen in het buitengebied geldt dat het zichtbeton een veenzwarte uitmonstering wordt gegeven, zodat de samenhang van de diverse bruggen over het kanaal en daarmee de eenduidigheid van het kanaal als structurerend landschapselement voldoende tot uiting komt. In een aanvullende brief geeft de commissie aan dat het veengebied hierdoor zijn open karakter houdt en het polderhoofdkanaal haar lineaire, doorgaande, open karakter. Ook in de beroepsprocedure over de vrijstelling en bouwvergunning voor de drie vaste bruggen heeft de rechtbank overwogen dat er voldoende ruimtelijke onderbouwing van het bouwproject is gegeven en dat er naar het oordeel van de rechtbank voldaan is aan het criterium van een goede ruimtelijke kwaliteit (zie bijlage 8).

#### *Nautische veiligheid*

Het water bij de monding van het Polderhoofdkanaal bij De Veenhoop is in eigendom van camping/jachthaven De Veenhoop. In overleg met de eigenaar van camping/jachthaven De Veenhoop en de gemeente Opsterland wordt nu gewerkt aan een inrichting van dit gebied. Voorwaarde hiervoor is dat er een dusdanige inrichting wordt gemaakt die voldoet aan de nautische voorwaarden van de gemeente Smallingerland en voorziet in een goede ruimtelijke kwaliteit. Dat houdt in dat er een voldoende ruime vaarbreedte aanwezig is en er geen belemmeringen voor de brug en sluis aanwezig zijn. Tevens zullen er wachtsteigers worden gerealiseerd.

#### c. Milieu

De sluis en de bruggen zijn voor de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) geen inrichting waarvoor bepaalde normen gelden. Wel wordt hieronder aan de Wet geluidhinder getoetst, omdat de infrastructuur enigszins wordt aangepast.

#### *Wet geluidhinder*

Per 1 januari 2007 is de Wet geluidhinder gewijzigd. Langs elke weg is een geluidszone van kracht. Deze verplichte zonering heeft een tweeledige functie. Enerzijds worden de gebieden afgeperkt waarbinnen de ondervonden geluidhinder moet worden teruggedrongen. Anderzijds bieden de geluidszones de gemeente de mogelijkheid te voorkomen dat in de toekomst geluidhinderlijke situaties ontstaan. De breedte van de geluidszones hangt samen met de aard van de omgeving (stedelijk of buitenstedelijk). In principe heeft elke weg een zone, met uitzondering van wegen:

1. die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied;
2. waarvoor een maximum snelheid geldt van 30 km/uur.

Op grond van deze wetgeving is er geen geluidszone aanwezig rond de brug bij de Noordersluis (KW21).

Bij twee nieuwe bruggen - bruggen KW 18 en KW 19 - is geen 30 km zone aanwezig. Bij deze bruggen is de Wet geluidhinder van toepassing omdat er sprake is van een openbaar toegankelijke brug. De twee bruggen worden gerealiseerd ter vervanging van twee bestaande bruggen, die zullen worden gesloopt. Binnen de zone van deze bruggen (200 meter) zijn woningen aanwezig. De nieuwe bruggen liggen op grotere afstand van deze woningen dan de bestaande bruggen. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt met het verkeer over deze bruggen niet overschreden.

Voor de brug bij de Kruswei (KW17) is een akoestisch onderzoek uitgevoerd (zie bijlage 15 voor onderzoek Servicebureau De Friese Wouden uit 2012). De conclusie van het onderzoek is dat de wegverplaatsingen en de wijziging van de brug geen reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder is.

#### e. Bodem

Op grond van het gemeentelijk bodembeleid is voor het Polderhoofdkanaal geen bodemonderzoek en/of partijkeuring nodig. Het verplaatsen van grond binnen de begrenzing van de deelnemende gemeenten mag op basis van de bodemnota worden verricht.

De locatie van de Sluiswei/Noordersluis in De Veenhoop valt in de bodemfunctiekaart onder gebieden met de bodemfunctieklasse "wonen". De kwaliteitklasse van dit gebied is aangegeven op de bodemkwaliteitskaart (kwaliteitszones, toepassings- en ontgravingskaart). De grond is op basis van deze kaarten beoordeeld als schoon (landbouw/natuur).

In het verleden is voor de betreffende grond een partijkeuring uitgevoerd. Nu deze niet meer geldig is, zijn de analyseresultaten getoetst aan het nieuwe toetsingkader. Hieruit volgt dat grond kan worden toegepast als schone grond (landbouw/natuur). Dit is dus een bevestiging van de Bodemkwaliteitskaart.

Dit houdt in dat de vrijkomende bovengrond uit dit gebied mag worden afgevoerd en toegepast als kwaliteitklasse natuur (achtergrondwaarde).

#### f. Archeologie

In het kader van het Verdrag van Malta (1992) is het noodzakelijk om bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen onderzoek te verrichten naar het mogelijk verstoren van archeologische waarden in het plangebied. De provincie Fryslân heeft daarop een provinciedekkende kaart ontwikkeld waarop is aangegeven hoe er het beste met het bodemarchief kan worden omgegaan, de zogenaamde FAMKE: Friese Archeologische Monumentenkaart Extra.

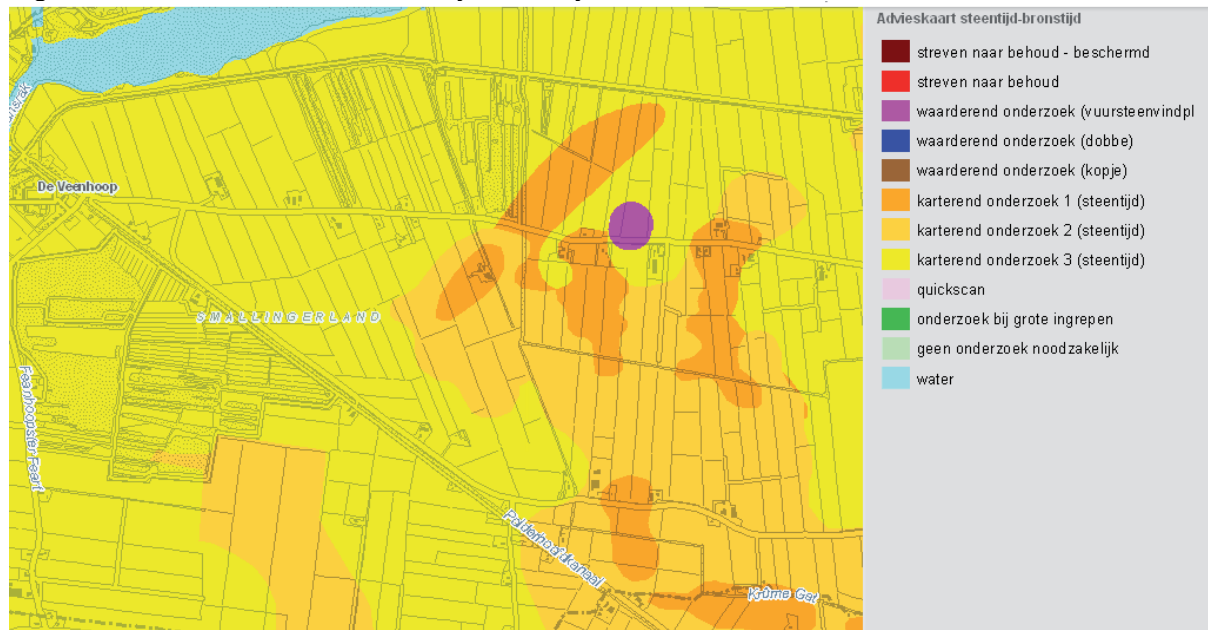
De FAMKE bestaat uit twee advieskaarten, één voor de periode steentijd - bronstijd (300.000 - 800 v Chr), en één voor de periode ijzertijd - middeleeuwen (800 v Chr - 1500 n Chr). Voor deze indeling in twee perioden is gekozen omdat de adviezen voor mogelijke vindplaatsen uit de steentijd vaak verschillen van die voor mogelijke jongere vindplaatsen.

De adviezen die voor de verschillende zones in Fryslân gegeven worden variëren van 'streven naar behoud' tot 'geen nader onderzoek nodig'. Deze adviezen geven aan welke vervolgstappen noodzakelijk zijn om op een verantwoorde manier om te gaan met het bodemarchief in een nieuw te maken bestemmingsplan, een bestemmingsplanwijziging, een ontgroning of een sanering.

##### *Steentijd-bronstijd*

Volgens FAMKE (zie figuur 7) kunnen zich in het plangebied op enige diepte archeologische lagen bevinden uit de steentijd, die zijn afgedekt door een veen- of kleidek. Mochten zich hier archeologisch resten bevinden, dan zijn deze waarschijnlijk goed van kwaliteit. De provincie beveelt daarom aan om bij ingrepen van meer dan 5000m<sup>2</sup> een karterend (boor)onderzoek uit te laten voeren. Omdat de totale planoppervlakte onder de 5000m<sup>2</sup> ligt, wordt een karterend (boor)onderzoek niet noodzakelijk geacht.

Figuur 7 - Uitsnede FAMKE Steentijd-bronstijd

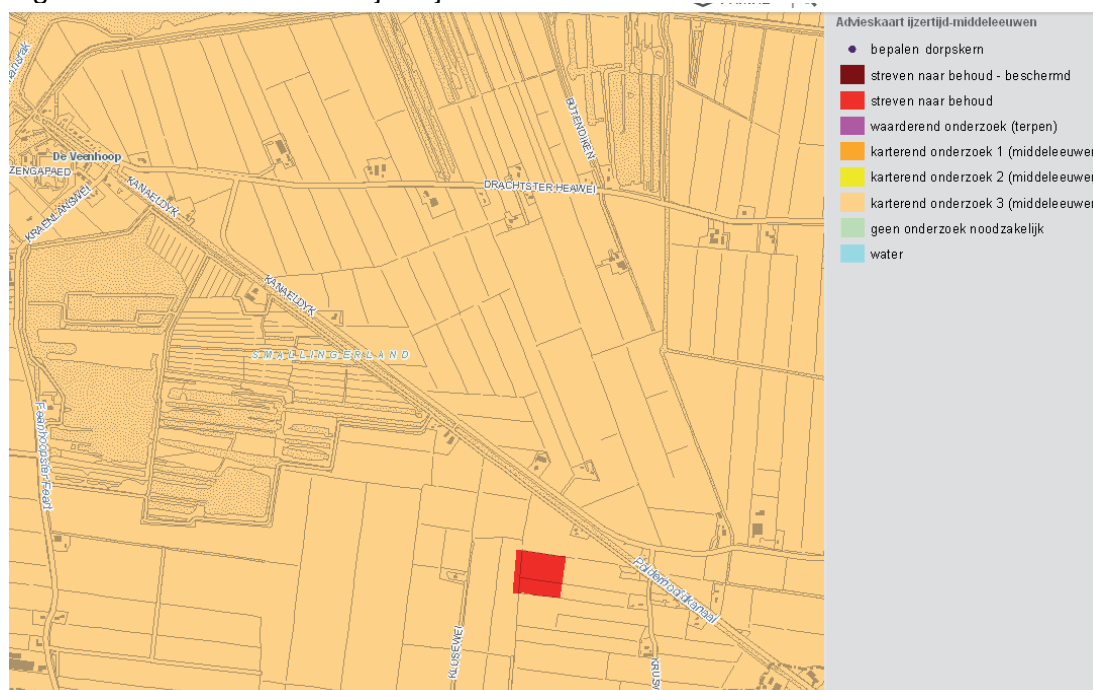


Bron: Provincie Fryslân, 2012

### IJzertijd-middeleeuwen

Volgens FAMKE (zie figuur 8) kunnen zich in het plangebied archeologische resten bevinden uit de periode ijzertijd - middeleeuwen. Het gaat hier dan met name om vroeg en vol-middeleeuwse veenontginningen. Daarbij bestaat de kans dat er zich huisterpjes uit deze tijd in het plangebied bevinden. Ook de wat oudere boerderijen kunnen archeologische sporen of resten afdekken, hoewel de veengronden eromheen al afgegraven zijn. De provincie beveelt aan om bij ingrepen van meer 5000m<sup>2</sup> een historisch en karterend onderzoek te verrichten, waarbij speciale aandacht moet worden besteed aan eventuele Romeinse sporen en/of vroeg-middeleeuwse ontginningen. Omdat de totale planoppervlakte onder de 5000m<sup>2</sup> ligt, wordt een karterend (boor)onderzoek niet noodzakelijk geacht.

Figuur 8 - Uitsnede FAMKE ijzertijd-middeleeuwen



Bron: Provincie Fryslân, 2012



## g. Ecologie

De Nederlandse natuurwetgeving is gebaseerd op de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. De soortbescherming is hierbij uitgewerkt in de Flora- en faunawet. Deze wet beschermt een aantal veelal zeldzame of kwetsbare planten- en diersoorten. Voor de uitvoering van alle ruimtelijke plannen moet worden onderzocht welke natuurwaarden aanwezig zijn en of er verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet zullen worden overtreden. In de Flora- en faunawet worden drie verschillende beschermingsniveaus gehanteerd: een lichte, een matige en een zware bescherming. Voor soorten met een lichte bescherming geldt een algehele vrijstelling van de verbodsbepalingen. Bij matig en zwaar beschermde soorten zijn mitigerende maatregelen van toepassing als effecten van de gewenste ontwikkeling niet uitgesloten kunnen worden. Dit betekent dat ontwerp, planning en/of uitvoering afgestemd moeten worden op de beschermde soorten, zodanig dat de functionaliteit van de verblijfplaats van deze soorten behouden blijft. Een ontheffingsprocedure treedt in werking als mitigatie niet mogelijk is.

Er is onderzocht of de heropening van het Polderhoofdkanaal leidt tot negatieve effecten op beschermde diersoorten. Uit onderzoek blijkt dat voor de volgende zwaar beschermde diersoorten negatieve effecten zijn te verwachten (zie bijlage 9 voor onderzoek Altenburg & Wymenga uit 2008): gestreepte waterroofkever, groene glazenmaker, bittervoorn, grote modderkruiper en de waterspitsmuis.

### *Geen volwaardig alternatief*

Omdat de ecologische waarden in en om het Polderhoofdkanaal hoog zijn, is onderzocht of er alternatieve vaarverbindingen zijn die minder effect hebben op het landschap en de ecologische waarden (zie bijlage 6). In het onderzoek zijn vier alternatieve vaarverbindingen nader bekeken, maar geen enkele bleek een volwaardig alternatief voor heropening van het Polderhoofdkanaal.

### *Mitigerende- en compenserende maatregelen*

Bij vastgestelde effecten op matig en zwaar beschermde soorten moeten mitigerende maatregelen worden getroffen. De volgend mitigerende maatregelen zullen worden genomen (zie bijlage 10 voor onderzoek Royal Haskoning uit 2009):

- het verdiepen en uitbaggeren van de vaargeul
- de realisatie van een flora- en faunastroom
- de aanleg van palenrijen
- er worden restricties gesteld aan het vaarverkeer, zoals beperking van de diepgang, het aantal vaarbewegingen en de maximale vaarsnelheid.
- de realisatie van een waterinlaat bij de Veenhoop
- aanbrengen van viswerende voorzieningen
- periodieke beheersvisserij

Voor het verdiepen en uitbaggeren van de vaargeul is een ontgrondingsvergunning benodigd van de provincie Fryslân. Deze vergunning is aangevraagd bij de provincie Fryslân.

Omdat de mitigerende maatregelen niet alle negatieve effecten kunnen wegnemen, zal het verlies aan habitat worden gecompenseerd door de ontwikkeling van de volgende drie compensatiegebieden:

- bij het Polderhoofdkanaal zelf
- in natuurgebied de Kraanlannen
- bij het Alldjip in de gemeente Opsterland

Daarbij zullen de effecten van de mitigerende en compenserende maatregelen worden gemonitord, waardoor eventuele inrichtings- of beheermaatregelen worden bijgesteld (zie bijlage 11 voor monitoringplan Altenburg en Wymenga uit 2009).

#### *Ontheffing Flora- en Faunawet*

Omdat de mitigerende maatregelen niet alle negatieve effecten kunnen wegnemen, is er een ontheffing nodig van de Flora- en faunawet van het ministerie van Economische zaken, Landbouw en Innovatie (EL&I). Deze ontheffing is door de gemeente Opsterland aangevraagd en door het ministerie op 21 april 2011 verleend. Omdat de ontheffing is aangevraagd voordat er een aanvraag is gedaan voor omgevingsvergunning, staat de ontheffingsprocedure los van de omgevingsvergunningprocedure. Tegen de ontheffing is beroep aangetekend bij de rechtbank.

#### h. Externe veiligheid

##### *Algemeen:*

Externe veiligheid gaat om het beperken van de kans op en het effect van een ernstig ongeval voor de omgeving door ondermeer:

- het gebruik, de opslag en productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen);
- het transport van gevaarlijke stoffen (wegen, buisleidingen en waterwegen).

Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het beperken van de risico's voor de burger door bovengenoemde activiteiten. Externe veiligheid kent twee relevante normen, te weten:

- Plaatsgebonden risico: Dit betreft afstandseisen, die moeten worden gezien als grenswaarde waarvan niet kan worden afgeweken.
- Groepsrisico: Het groepsrisico is afhankelijk van de bevolkingsdichtheid rondom een risicovolle activiteit. De norm ten aanzien van de bevolkingsdichtheid betreft geen harde norm, maar een oriëntatie waarde. Voor het groepsrisico is een verantwoordingsplicht van toepassing.

##### *Toetsing:*

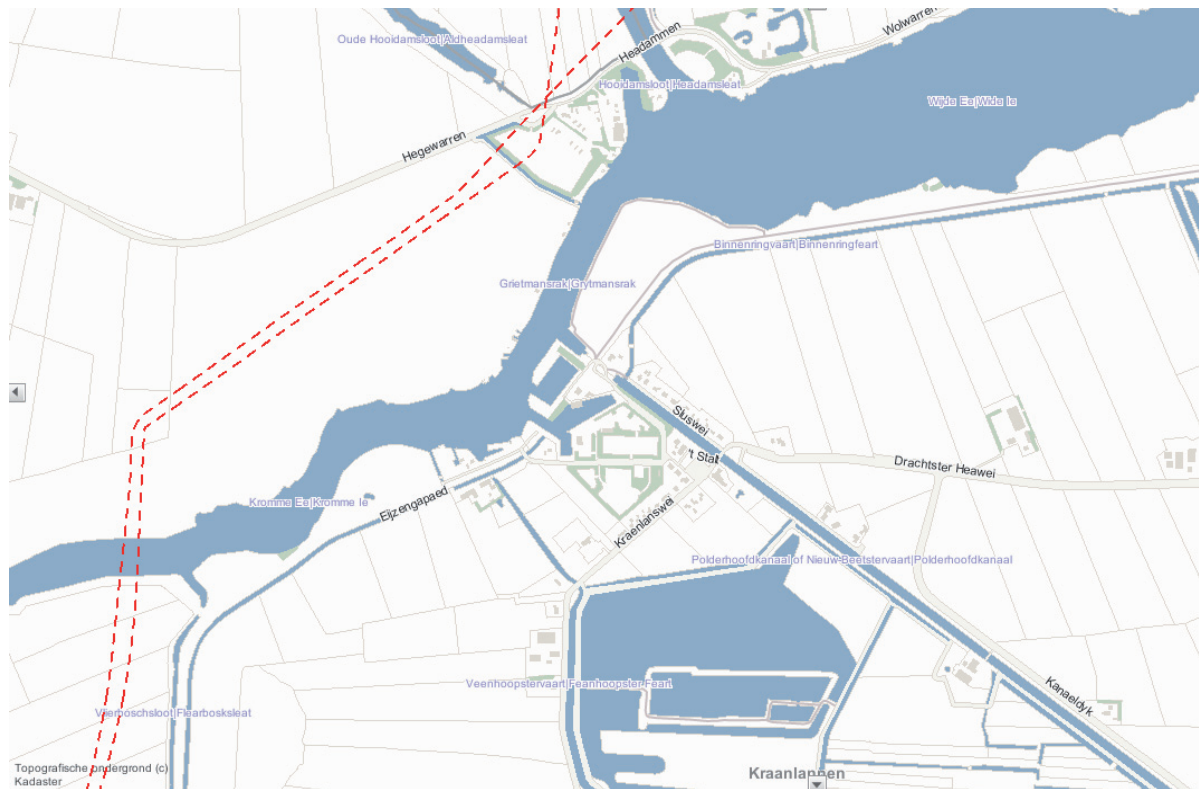
Op een afstand van 400 meter ten noorden van het dorp De Veenhoop ligt het tracé van twee ondergrondse hogedruk transportleidingen voor aardgas (zie figuur 9). Op deze leidingen is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van toepassing. Uit de professionele risicokaart blijkt dat bij deze leidingen geen plaatsgebonden risico aanwezig is. Het invloedsgebied voor het groepsrisico is ca. 585 meter aan weerszijden van de leidingen.

De locatie van de Noordersluis en de nieuw te plaatsen beweegbare brug liggen in dit invloedsgebied. De restauratie van de sluis en het plaatsen van de beweegbare brug heeft geen invloed op de personendichtheid in het gebied. Verkeersdeelnemers en/of gebruikers van de openbare ruimte hoeven in de beoordeling van het groepsrisico niet te worden meegenomen. Bij de overige te vervangen bruggen zijn geen aspecten met betrekking tot externe veiligheid aan de orde.

##### *Conclusie:*

Geconcludeerd kan worden dat externe veiligheid geen belemmering geeft voor deze ontwikkeling.

Figuur 9- Uitsnede Risicokaart omgeving De Veenhoop



Bron: Interprovinciaal Overleg, 2012

i. Water

Wetterskip Fryslân is nauw betrokken geweest bij de planvorming omtrent de openstelling van het Polderhoofd kanaal en heeft voor de uit te voeren werkzaamheden een keurontheffing verleend (zie bijlage 12 voor keurontheffing Wetterskip Fryslân).

j. Luchtkwaliteit

Er is een onderzoek uitgevoerd naar de effecten van het plan op de luchtkwaliteit ten gevolge van het wegverkeer (zie bijlage 16 voor onderzoek Servicebureau De Friese Wouden uit 2012). De conclusie van het onderzoek is dat ter plaatse van de voor het plan meest ongunstige toetsingspunten geen consequenties ontstaan met betrekking tot de Wet Luchtkwaliteit. Er vinden geen overschrijdingen plaats van de grenswaarden NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>. Met het rapport is aannemelijk gemaakt dat er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van de grenswaarde.

k. Verkeer

De realisatie van de nieuwe bruggen betreft een vervanging van al bestaande verbindingen voor het wegverkeer. De kunstwerken zijn ontworpen middels de CROW richtlijnen. Het huidige verkeer wat nu van de wegen gebruik maakt, zal dan ook niet worden beperkt (uitgezonderd brug KW 21 bij de Noordersluis).

Doordat met de kunstwerken een grotere doorvaarhoogte gecreëerd wordt, heeft het wegverkeer te maken met het overbruggen van een hoogteverschil. Om deze hoogteverschillen te overbruggen worden op de toeleidende wegen, voor zowel gemotoriseerd als langzaam verkeer, acceptabele hellingspercentages toegepast. De wegen

en bruggen hebben een openbaar karakter en worden ook als zodanig toegankelijk gemaakt voor het openbaar verkeer. De nieuwe locaties van de vaste bruggen KW 17, KW 18 en KW 19 zorgen er voor dat ook de toeleidende wegen naar deze bruggen worden aangepast. Voor het verkeer heeft deze verlegging geen negatieve gevolgen.

Met de komst van de nieuwe kunstwerken en nieuwe verbindingen, verliezen de huidige verbindingen inclusief de bruggen hun (verkeers)functie. Door middel van een separaat raadsbesluit worden de huidige verbindingen inclusief bruggen onttrokken aan het openbaar verkeer.

#### *Breedtebeperking brug Noordersluis (KW21)*

Door de realisering van de Noordersluis en de nieuwe brug ontstaat een gewijzigde situatie. De beschikbare breedte op de beweegbare brug KW21 bedraagt 3,00 meter. Om de veiligheid op de weg te verzekeren en weggebruikers te beschermen, wordt een breedtebeperking van 2,7 meter ingesteld. Ter hoogte van de brug wordt het bord C18 geplaatst van bijlage 1 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990. Dit bord geeft aan dat de brug gesloten is voor voertuigen die, met inbegrip van de lading, breder zijn dan op het bord is aangegeven. Met deze maatregel wordt voorkomen dat voertuigen met een wettelijke breedte tot 3,0 meter schade toebrengen aan zowel het voertuig als het kunstwerk. Met de breedtebeperking kan verkeer tot een lengte van ca. 12 meter van 2,7 gebruik maken van de brug. Landbouwvoertuigen met een wettelijke breedte tot 3,0 meter kunnen geen gebruik maken van de brug. Door de maatregel is het ook voor weggebruikers met een ontheffing breder dan 3,0 meter duidelijk dat zij geen gebruik kunnen maken van deze brug. Over deze maatregel is overleg gepleegd met de politie. Voor dit besluit is de uitgebreide voorbereidingsprocedure van toepassing.

De brug ontsluit de woning Slûswei 18 en een stuk agrarisch gebied. De woning blijft gewoon bereikbaar. Het agrarisch gebied, dat via de brug wordt ontsloten is eigendom van de gemeente Smallingerland. Het betreft drie percelen agrarisch gebied, die in bruikleen zijn gegeven aan de Stichting dorpsfeesten. Overige gronden worden niet via de brug ontsloten. Dit betekent, dat de intensiteit van het gebruik van de brug beperkt is.

#### *Veenhoopfestival*

Het Veenhoopfestival vindt jaarlijks plaats gedurende 4 dagen. Met de breedtebeperking en de aanwezige bochtstraal kan de brug niet gebruikt worden door verkeer met een lengte van 18,75 meter. Wel is de brug toegankelijk voor verkeer tot een lengte van circa 12 meter. De brug is daarmee bereikbaar voor vrachtauto's met een lengte van ca. 12 meter en hulpdiensten. De bereikbaarheid van het Veenhoopfestival wordt daarom niet ernstig aangetast.

#### *Watersport*

Voor de heropening wordt uitgegaan van 5.500 vaarbewegingen per jaar; dit komt neer op gemiddeld 24 vaarbewegingen per dag in het vaarseizoen (zie bijlage 13 voor projectplan gemeente Opsterland en zie bijlage 4). De eerste jaren zal de openstelling echter beperkt zijn, omdat wordt gemeten wat de effecten van de vaarfrequentie zijn op de habitat van de door de Flora- en Faunawet beschermde diersoorten (zie bijlage 11). Op basis van de uitkomsten van de metingen zal de vaarfrequentie al dan niet worden verruimd.

### I. Grondeigendom

Het gedeelte van het Polderhoofdkanaal en de bijbehorende bruggen en Noordersluis binnen het grondgebied van Smallingerland zijn nu in eigendom van Wetterskip Fryslan en worden na oplevering van het project overgedragen aan de Gemeente Smallingerland.

## 6. Economische uitvoerbaarheid

De gemeente Opsterland draagt de verantwoordelijkheid voor de financiële afrekening en financiële risico's van het project. De totale kosten van het project zijn begroot op 16.950.000,-. De kosten worden enerzijds gedekt door bijdragen van de provincie Fryslân en de gemeentes Smallingerland en Opsterland, anderzijds zijn er verschillende subsidies beschikbaar voor het project. In tabel 1 is aangegeven met welke middelen de projectkosten worden gedekt.

Tabel 1 – Dekking kosten heropening Polderhoofdkanaal

<b>Middelen</b>	<b>Bedrag</b>
EFRO (SNN)	5.325.000,-
BRTN gelden (SRN/ILG)	1.200.000,-
A7 middelen	350.000,-
Gemeente Smallingerland	2.275.000,-
Provincie Fryslân	5.000.000,-
Gemeente Opsterland	2.800.000,-
<b>Totaal</b>	<b>16.950.000,-</b>

Bron: Gemeente Smallingerland, 2011

De kosten van de grondexploitatie zijn daarmee anderszins verzekerd en om die reden kan worden afgezien van het opstellen van een exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 Wro. Derhalve kan het plan als economisch haalbaar worden bestempeld.

## 7. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Al eerder zijn er planologische procedures gevoerd (niet afgerond) voor de heropening van het Polderhoofdkanaal. Daarvoor zijn overleggen gevoerd met de omwonenden en is de mogelijkheid geboden om op het plan te reageren (zie bijlage 14 voor verslagen van overleggen met bewoners). De ingediende reacties zijn toen beantwoord, waarna omwonenden in de zienswijzenperiode nogmaals op het plan konden reageren. Omdat er in vergelijking met de vorige procedure geen wijzigingen zijn doorgevoerd in het plan en omwonenden al uitgebreid de mogelijkheid hebben gehad op dat plan te reageren, is daarmee voldoende gelegenheid tot inspraak geboden. Het wordt daarom niet noodzakelijk geacht om de aanvraag ter inzage te leggen voor inspraak.

De ontwerp-omgevingsvergunningen hebben van vrijdag 22 juni tot en met donderdag 2 augustus 2012 ter inzage gelegen ten behoeve van zienswijzen. Tijdens deze periode zijn in totaal 4 zienswijzen ingediend. In de "Notitie ontwerpvergunningen bruggen Polderhoofdkanaal, samenvatting en beantwoording zienswijzen" zijn de zienswijzen samengevat en voorzien van een gemeentelijk antwoord. Inhoudelijk wordt hiernaar verwezen.

## 8. Planning werkzaamheden heropening Polderhoofdkanaal

De maximale planning van de werkzaamheden ziet er als volgt uit:

### **Vorbereidingen werkzaamheden en procedures**

nu - voorjaar 2013

### **Aanleg nieuwe natuur (compensatiegebieden)**

voorjaar 2013 - augustus 2014

### **Periode waarin nieuwe natuur zich kan ontwikkelen**

augustus 2014 - juli 2015

**Realisatie Polderhoofdkanaal (inclusief vergunningprocedures en aanleg bruggen, wegen, oevers, kaden, natuurmaatregelen en baggerwerkzaamheden)**

juli 2013 - december 2014

**Openstelling Polderhoofdkanaal**

juli 2015

## Literatuurlijst

Altenburg en Wymenga (2009), *Monitoringplan openstelling Polderhoofdkanaal*.

Altenburg & Wymenga (2008), *Varen in het Polderhoofdkanaal? Verkenning van alternatieven voor mitigatie en compensatie*.

De Steekproef bv (2009), *Polderhoofdkanaal, Watergang. Gemeente Opsterland (Fr.) Een Archeologisch Bureauonderzoek*.

ECORYS Nederland BV (2009), *Synergie effecten bevaarbaar maken Polderhoofdkanaal*.

Gemeente Opsterland (2007), *Projectplan Polderhoofdkanaal t.b.v. ontheffingsaanvraag Flora- en faunawet*

Gemeente Opsterland (2011), *Pleitnotities van Mr. W. Zwier inzake Gemeente Opsterland tegen de staatssecretaris van economische zaken, landbouw en innovatie, zaaknummer 469-5764. Hoorzitting 5 oktober 2011*.

Gemeente Smallingerland (2008), *Alle vaarwegen leiden naar Drachten – Onderbouwing samenhang watersportprojecten westrand Smallingerland*

Gemeente Smallingerland (2011), *Drachten | Smallingerland als middelpunt van de regio! Landschap als kracht; diversiteit in kleinschaligheid. Toeristisch-recreatief ontwikkelingsplan*.

Grontmij (2005), *Het Friese Merenproject Traject M'Polderhoofdkanaal' – Basisonderzoek*.

Groote, P. en G. van der Vaart (1998), 'Heropening Polderhoofdkanaal in Nij Beets', *Noorderbreedte*, jaargang 22, nummer 3, p. 15-17.

Interprovinciaaloverleg (2012), <http://nederland.risicokaart.nl/risicokaart.html>, bezocht op 5-6-2012

Nederlands Watersportverbond (2007), <http://www.watersportmanak.nl/nieuws/94175-watersportverbond-pleit-voor-o>, bezocht op 7-3-2012.

NoordPeil landschap & stedenbouw (2009), *Quick-scan alternatieve vaarverbindingen Polderhoofdkanaal*.

Provincie Fryslân (2006), *Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan 2006*.

Provincie Fryslân (2011), *Het Friese Merenproject, Uitvoeringsprogramma 2011-2015. Versoberen, investeren, verzilveren en borgen*.

Provincie Fryslân (2007), *'Om de kwaliteit fan de romte' – Streekplan Fryslân 2007*

Royal Haskoning (2009), *Friese meren project Heropening Polderhoofdkanaal. Uitwerking compenserende en mitigerende maatregelen Polderhoofdkanaal*.

Servicebureau De Friese Wouden (2012), *Akoestisch onderzoek naar mogelijke reconstructie in het kader van de Wgh. i.v.m. aanpassing brug Krúswei De Veenhoop (plan Polderhoofdkanaal)*.

Servicebureau De Friese Wouden (2012), *Onderzoek luchtkwaliteit t.b.v. plan polderhoofdkanaal locatie De Veenhoop (gemeente Smallingerland)*.

Stichting Recreatietoervaart Nederland (2008), *Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland. BRTN 2008-2013*

Wetterskip Fryslan (2007), *Ontheffing Keur voor project Heropening Polderhoofdkanaal*

ZKA Consultants & Planners (2010), *Belang heropening Polderhoofdkanaal. Argumentatie dwingende redenen van groot openbaar belang met ingebrip van redenen van sociale en economische aard. Rapportage in opdracht van de provincie Fryslan en de gemeenten Opsterland en Smallingerland.*



## **Overzicht bijlagen**

### **Bijlage 1**

Gemeente Opsterland (2011), *Pleitnotities van Mr. W. Zwier inzake Gemeente Opsterland tegen de staatssecretaris van economische zaken, landbouw en innovatie, zaaknummer 469-5764. Hoorzitting 5 oktober 2011.*

### **Bijlage 2**

ECORYS Nederland BV (2009), *Synergie effecten bevaarbaar maken Polderhoofdkanaal.*

### **Bijlage 3**

ZKA Consultants & Planners (2010), *Belang heropening Polderhoofdkanaal. Argumentatie dwingende redenen van groot openbaar belang met inbegrip van redenen van sociale en economische aard. Rapportage in opdracht van de provincie Fryslan en de gemeenten Opsterland en Smallingerland.*

### **Bijlage 4**

Grontmij (2005), *Het Friese Merenproject Traject M'Polderhoofdkanaal' – Basisonderzoek.*

### **Bijlage 5**

Groote, P. en G. van der Vaart (1998), 'Heropening Polderhoofdkanaal in Nij Beets', *Noorderbreedte*, jaargang 22, nummer 3, p. 15-17.

### **Bijlage 6**

NoordPeil landschap & stedenbouw (2009), *Quick-scan alternatieve vaarverbindingen Polderhoofdkanaal.*

### **Bijlage 7**

Brieven Welstandsadviesering en monumentenzorg Hûs & Hiem over de nieuwe bruggen over het Polderhoofdkanaal

### **Bijlage 8**

LJN: BD4765, Rechtbank Leeuwarden , AWB 07/2663 - Vrijstelling en bouwvergunning met betrekking tbt de bouw van drie bruggen bij het Polderhoofdkanaal.

### **Bijlage 9**

Altenburg & Wymenga (2008), *Varen in het Polderhoofdkanaal? Verkenning van alternatieven voor mitigatie en compensatie.*

### **Bijlage 10**

Royal Haskoning (2009), *Friese meren project Heropening Polderhoofdkanaal. Uitwerking compenserende en mitigerende maatregelen Polderhoofdkanaal.*

**Bijlage 11**

Altenburg en Wymenga (2009), *Monitoringplan openstelling Polderhoofdkanaal*.

**Bijlage 12**

Wetterskip Fryslan (2007), *Ontheffing Keur voor project Heropening Polderhoofdkanaal*.

**Bijlage 13**

Gemeente Opsterland (2007), *Projectplan Polderhoofdkanaal t.b.v. ontheffingsaanvraag Flora- en faunawet*.

**Bijlage 14**

Verslagen overleggen met bewoners.

**Bijlage 15**

Servicebureau De Friese Wouden (2012), *Akoestisch onderzoek naar mogelijke reconstructie in het kader van de Wgh. i.v.m. aanpassing brug Krúswei De Veenhoop (plan Polderhoofdkanaal)*.

**Bijlage 16**

Servicebureau De Friese Wouden (2012), *Onderzoek luchtkwaliteit t.b.v. plan polderhoofdkanaal locatie De Veenhoop (gemeente Smallingerland)*.

# Notitie ontwerpvergunningen bruggen Polderhoofdkanaal, samenvatting en beantwoording zienswijzen

## 1. Aanleiding

De gemeente Opsterland heeft omgevingsvergunningen aangevraagd voor de ontgraving van de Noordersluis, de realisatie van een nieuwe brug en de vervanging van bestaande bruggen ten behoeve van de heropening van het Polderhoofdkanaal voor de recreatievaart. Het verzoek is in strijd met de geldende bestemmingsplannen. Met toepassing van artikel 2.12, lid 1, onder a sub 3 van de Wabo kan er middels een omgevingsvergunning worden afgeweken van het bestemmingsplan. Op grond van artikel 3.10 is hiervoor Afdeling 3.4 van de Awb van toepassing, wat betekent dat er een uitgebreide voorbereidingsprocedure moet worden doorlopen. Deze kent een termijn van orde van 26 weken. Onderdeel van de procedure is dat het ontwerpbesluit 6 weken ter inzage wordt gelegd voor het indienen van zienswijzen.

### *Ontvankelijkheid*

De ontwerpvergunningen met bijbehorende stukken hebben van vrijdag 22 juni tot en met donderdag 2 augustus 2012 ter inzage gelegen voor zienswijzen. Een ieder is in de gelegenheid gesteld om schriftelijk dan wel mondeling zienswijzen in te dienen bij het College van Burgemeester en Wethouders. Er is een zienswijze ingediend door:

- **J. van Amsterdam, Kanaeldyk 6, 9215 VT De Veenhoop**
- **E. Wiarda van Langhout & Wiarda Juristen en rentmeesters namens de Stichting Dorpsfeesten De Veenhoop, Heidelaan 15B, 8453 XG Oranjewoud**
- **T. Eringa en I. Leenman ook namens het Comité Belangenbehartiging Polderhoofdkanaal, Kanaeldyk 28, 9215 VT De Veenhoop**
- **P.B. Mul, Waltmanstraat 89, 2136 BB Zwaanshoek**

De zienswijzen zijn binnen de gestelde termijn ingediend en voldoen aan de indieningsvereisten. De zienswijzen zijn daarmee ontvankelijk. Onderstaand zijn de zienswijzen samengevat weergegeven en voorzien van een gemeentelijke reactie (cursief).

## **2. Beoordeling zienswijzen**

### **2.1 J. van Amsterdam, Kanaeldyk 6, 9215 VT De Veenhoop**

1. Geeft aan dat door het verhogen van de brug de toegang van het perceel aan de Kanaeldyk 6 in de winter met vorst en sneeuw zeer moeilijk, zo niet onmogelijk wordt. Daarnaast merkt de indiener op dat in het nieuwe plan niets is geregeld voor het onderhoud en de gladheidbestrijding van de brug.
2. De bestaande brug is in eigendom van de indiener, de gemeenten Opsterland en Smallingerland hebben het tegendeel niet met documenten kunnen aantonen.
3. Er is niet vastgelegd in hoeverre het plan voorziet in verharding van de nieuwe toegangsweg tot de huidige verharding op het perceel.
4. Er is nog niet gekeken naar in hoeverre de sloop- en bouwwerkzaamheden schade kan veroorzaken aan de gebouwen in de omgeving.
5. Zolang de planvorming (andere vergunningprocedures, afspraken met omwonenden) nog niet is afgerond, kan de Gemeente Smallingerland geen omgevingsvergunning verlenen.

#### **Reactie**

1. De nieuwe brug wordt opgenomen in de strooiroete voor de gladheidbestrijding. Mochten er zich desondanks nog problemen voordoen, dan kunnen er zoutbakken bij de brug worden geplaatst. Daarnaast wordt op de keerwand een geleide leuning aangebracht. Hiermee is de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid gewaarborgd. De brug wordt opgenomen in het reguliere onderhoudsprogramma van de gemeente Smallingerland.
2. De eigendomsclaim betreft de bestaande brug. In deze procedure gaat het om een nieuw te bouwen brug. De eigendomssituatie van de bestaande brug is in die procedure niet van belang. Na overdracht van het Polderhoofdkanaal met bijbehorende oevers wordt de gemeente Smallingerland eigenaar.

Ten overvloede merken we op, dat uit de kadastrale gegevens blijkt, dat het Wetterskip Fryslân eigenaar van de ondergrond, en – door natrekking – ook van de zich daarop bevindende bruggen is. Uit de kadastrale gegevens blijkt niet dat er sprake is van enig eigendomsrecht, of recht van opstal ten gunste van de heer Van Amsterdam. De heer Van Amsterdam heeft geen officieel document overgelegd waaruit zou blijken dat zo'n eigendomsrecht of zakelijk recht is gevestigd of is ontstaan.

De brug is ooit gebouwd op grond van onder andere een watervergunning van het Wetterskip. In deze vergunning is bepaald, dat de brug in eigendom is bij het Wetterskip, maar dat alle kosten die verband houden met de bouw, het gebruik en het onderhoud van de brug, liggen bij de vergunninghouder: de particulier die gebruik maakt van de brug. In 2001 heeft het Wetterskip deze vergunningsvoorwaarde nogmaals gecommuniceerd met alle vergunninghouders, waaronder de heer Van Amsterdam. De heer Van Amsterdam is dus wel onderhoudsplichtig, maar is geen eigenaar van de brug. De gemeente Smallingerland heeft daarom niet de toestemming van de heer Van Amsterdam nodig om de nieuwe brug te bouwen en/of de bestaande brug te verwijderen.

De bestaande brug zal te zijner tijd worden verwijderd. Hiervoor is op 16 april 2007 al een sloopvergunning verleend. Bij het verlenen van een sloopvergunning is de eigendomssituatie geen weigeringsgrond. Een op deze gronden ingediend beroep is door de rechtbank Leeuwarden ongegrond verklaard (19 juni 2008, AWB 07/2832).

3. De nieuwe toegangsweg, opgebouwd uit een asfaltconstructie met fundering, sluit direct aan op de huidige verharding van het aansluitende perceel. De perceelseigenaren ontvangen een duidelijke situatietekening waarop naast de aan te brengen verharding ook de eigendom-, beheer- en onderhoudsgrenzen zijn aangegeven.
4. Het ontwerp en de wijze van uitvoering zijn afgestemd op de plaatselijk voorkomende omstandigheden en aanwezige grondslag. Zoals te doen gebruikelijk bij de uitvoering van dit soort

werkzaamheden wordt uit zorgvuldigheid de onderhoudstoestand van direct belendende percelen vastgelegd op foto. Mocht onverhoopt blijken dat er toch schade is ontstaan, waarbij een relatie kan worden gelegd met de uitvoering van de werkzaamheden, dan wordt deze zondermeer hersteld. Hiervoor heeft de aannemerscombinatie een zogenaamde car- verzekering afgesloten.

5. Dhr. Van Amsterdam geeft niet concreet aan welke vergunningen hij bedoelt. Wat ons betreft ligt er met name een relatie met de Flora- en faunawet. Op grond van deze wet is op 21 april 2011 door de Minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie een ontheffing verleend voor de uitvoering van het project. Het hiertegen ingediende bezwaar is op 31 oktober 2011 door de Minister ongegrond verklaard. Hiertegen is door het Comité Belangenbehartiging Polderhoofdkanaal beroep aangetekend bij de rechtbank Leeuwarden. Dhr. Van Amsterdam is betrokken bij het Comité.  
Nu er een ontheffing is verleend is er voor ons in redelijkheid geen aanleiding om te veronderstellen, dat de Flora- en faunawet aan de uitvoerbaarheid van het bouwplan in de weg staat. Dat er nog overleg met omwonenden plaatsvindt en er nog procedures lopen of reeds verleende vergunningen nog niet onherroepelijk zijn, betekent niet, dat wij nu geen omgevingsvergunning voor het onderhavige bouwplan zouden kunnen verlenen.

## **2.2 Stichting dorpsfeesten de Veenhoop (E. Wiarda van Langhout & Wiarda, juristen en rentmeesters)**

1. De Stichting geeft aan, dat nabij de beweegbare brug in De Veenhoop (Kunstwerk 21) een vrijwel haakse bocht in het Eijzengapaed wordt gelegd, waardoor de bereikbaarheid van het evenemententerrein waar jaarlijks het Veenhoopfestival wordt gehouden, in groot gevaar wordt gebracht. De bochtstraal is te krap voor een vrachtwagen met een lengte van 18.75 meter. Ambtelijk zou zijn aangegeven, dat een vrachtwagen met een lengte van maximaal 10.00 meter een dergelijke bocht nog kan nemen. De breedte van de brug of de bocht dient zodanig te worden aangepast, dat een vrachtwagen met een lengte van 18.75 er gebruik van kan maken.
2. In de ruimtelijke onderbouwing wordt verwezen naar het besluit van de gemeenteraad d.d. 12 juni 2012. In het raadsvoorstel wordt onder "ruimtelijke afweging" opgemerkt, dat nader overleg met de gemeente Opsterland nodig is over de beweegbare brug nabij de Noordersluis, omdat deze te smal is voor regulier vracht - en landbouwverkeer. Het nader overleg zou moeten leiden tot een aangepaste aanvraag. Het plan is echter niet aangepast, wat ook blijkt uit de datum van de aanvraag. Het nader overleg had moeten plaatsvinden voordat de ontwerpbeschikking ter inzage werd gelegd.
3. In de ruimtelijke onderbouwing wordt niet gesproken over de gevolgen voor de bereikbaarheid van het festivalterrein. Er is dan ook sprake van strijd met het bepaalde in de artikelen 3:2 en 3:46 van de Algemene wet bestuursrecht. Van een goede ruimtelijke onderbouwing is geen sprake.

### **Reactie**

1. Door de realisering van de Noordersluis en de nieuwe brug ontstaat een gewijzigde situatie. De beschikbare breedte op de beweegbare brug KW21 bedraagt 3,00 meter. Om de veiligheid op de weg te verzekeren en weggebruikers te beschermen, wordt een breedtebeperking van 2,7 meter ingesteld. Landbouwvoertuigen met een wettelijke breedte tot 3,0 meter kunnen geen gebruik maken van de brug. Door de maatregel is het ook voor weggebruikers met een ontheffing breder dan 3,0 meter duidelijk dat zij geen gebruik kunnen maken van deze brug. Over deze maatregel is overleg gepleegd met de politie.

Met de breedtebeperking en de aanwezige bochtstraal kan de brug niet gebruikt worden door verkeer met een lengte van 18,75 meter. Wel is de brug toegankelijk voor verkeer tot een lengte van circa 12 meter. De brug is daarmee bereikbaar voor vrachtauto's met een lengte van ca. 12 meter en hulpdiensten. De bereikbaarheid van het Veenhoopfestival wordt daarom niet ernstig aangetast.

De brug ontsluit de woning Slûswei 18 en een stuk agrarisch gebied. De woning blijft gewoon bereikbaar. De eigenaar van de woning heeft geen zienswijze ingediend. Het agrarisch gebied, dat via de brug wordt ontsloten is eigendom van de gemeente Smallerland. Het betreft drie

percelen agrarisch gebied, die in bruikleen zijn gegeven aan de Stichting dorpsfeesten. Overige gronden worden niet via de brug ontsloten. Dit betekent, dat de intensiteit van het gebruik van de brug beperkt is.

2. Het overleg met de gemeente Opsterland heeft er niet toe geleid dat de aanvraag zodanig is aangepast dat brug KW21 wordt verbreed. Verder verwijzen wij naar onze reactie onder 1.
3. Hetgeen we hiervoor onder 1. hebben aangegeven zullen we opnemen in de ruimtelijke onderbouwing.

### **2.3 Comité Belangenbehartiging Polderhoofdkanaal**

1. Indieners zijn van mening, dat het belang om het Polderhoofdkanaal te heropenen voor de seizoensgebonden recreatievaart, niet in verhouding staat met de totale kosten van het project. Men geeft aan dat er voldoende alternatieve mogelijkheden zijn voor toeristen om het gebied te verkennen. Daarbij zijn er genoeg alternatieven om het gebied een economische impuls te geven. Indieners willen graag, dat deze alternatieven alsnog een kans krijgen.
2. Indieners vinden het vreemd dat er nu een bouwaanvraag is voor de bruggen, terwijl de gesprekken van omwonenden met de gemeente Opsterland over die bruggen nog gaande zijn. Indieners merken op dat de voorstellen, die de omwonenden in diverse gesprekken hebben gedaan, niet zijn meegenomen in de plannen. Indieners zijn van mening dat hun belangen hiermee worden geschaad. Daarnaast geven de indieners aan dat de omwonenden vooraf geen inspraak hebben gehad en niet zijn betrokken in de plannen.
3. Indieners zijn van mening dat de bewoners eigenaren zijn en een recht van opstal hebben op de huidige bruggen (kunstwerken<sup>17,18,19</sup>). Noch de gemeente, noch het Wetterskip Fryslân is eigenaar van deze bruggen. Indieners zijn van mening, dat de gemeente met eigenaren en omwonenden in gesprek moet gaan over een eventuele eigendomsoverdracht.
4. Indieners geven aan dat de nieuwe vaste bruggen in strijd zijn met de bestemming Laagveenontginning in het geldend bestemmingsplan Buitengebied en dat de Raad van State ook tot deze conclusie komt. Ook het ontgraven van de sluis is in strijd met de bestemming. Met het toestaan van de buitenplanse afwijking worden de grenzen van de wijzigingsbevoegdheid overschreden en roept het willekeur op. Het subsidiariteitsbeginsel is in het geding.
5. Indieners geven aan dat door de bouw van de bruggen de open ruimte verloren gaat, zichtlijnen vervallen en de kernkwaliteit van het landschap ongewenst veranderd wordt. Men wil graag weten hoe het Friese landschapstype en de ontwikkelingsgeschiedenis herkenbaar is in de keuze voor deze bruggen. Men is van mening, dat er wordt afgeweken van de welstandsnota.
6. Er is wetenschappelijke twijfel over de schade, die de heropening van het Polderhoofdkanaal geeft aan het ecosysteem. Daarom moet er worden afgezien van het plan, zeker zolang de ontheffing nog door de omwonenden wordt bestreden.
7. Er is niet onderzocht wat de bouw van de bruggen specifiek op die plaats met de natuur doet.
8. Het is onduidelijk wat de effecten zijn op de stabiliteit van de dijken of de gevolgen van trillingen t.b.v. de bouw op water en land.
9. Indieners geven aan, dat de gemeente stelt dat er geen toename van het verkeer wordt voorzien. Indieners zijn van mening dat door de heropening van het Polderhoofdkanaal er wel sprake is van een toename van het verkeer, wat ook zorgt voor een toename van de luchtverontreiniging.
10. Door het bevaarbaar maken van het Polderhoofdkanaal, wordt er een geluidgevoelige bestemming gegeven aan de bestemming Water. Er wordt geen rekening gehouden met het stiltegebied nabij de Kanaeldyk 6.
11. De plannen leiden tot een verslechtering van de ecologische en chemische waterkwaliteit van het Polderhoofdkanaal, wat in strijd is met de Europese Kaderrichtlijn water. Er worden normen overschreden voor koper, zink en bestrijdingsmiddelen. Daarnaast wordt het Polderhoofdkanaal aan eutrofiëring blootgesteld, terwijl de gemeente bestrijding van eutrofiëring juist integraal oppakt. Waarom is dit het geval?
12. Er is niet onderzocht of groot verkeer, zoals melkwagens, tractoren en auto's met aanhanger de bruggen kunnen passeren. Verder zouden minder validen de bruggen niet kunnen passeren vanwege de hellingpercentages.
13. Er ontstaan in de winterperiode verkeersonveilige situaties, nu de gemeente heeft aangegeven, dat de bruggen niet worden opgenomen in de strooiroutes.

14. Tijdens de bouw van de bruggen moeten de woonpercelen bereikbaar blijven. Dit is vastgelegd in de bouwverordening. Hierover is in het huidige bouwplan niet nagedacht.
15. In de ruimtelijke onderbouwing worden de volgende uitspraken niet onderbouwd met onderzoeksgegevens of is sprake van verouderde gegevens:
  - a. gesteld wordt dat het kanaal essentieel is in de keten van vaarwegen. Een nadere onderbouwing ontbreekt.
  - b. de toename van veiligheid wordt niet nader onderbouwd en is ook niet bevestigd door de Provincie Fryslân
  - c. de beleving van de cultuurhistorie is ook op vele andere wijze mogelijk dan de toervaart.
  - d. er wordt aangegeven, dat het Polderhoofdkanaal sinds de start onderdeel is van het Friese Merenproject. Dit is onjuist.
  - e. het PVVP 2006 constateert dat de belangstelling voor de toervaart toeneemt. De onderbouwing gaat uit van verouderde en inmiddels onjuiste gegevens. De laatste jaren is de groei in watersportactiviteiten sterk afgenomen. Daarnaast vindt er een verschuiving plaats binnen de watersport naar het segment van grotere en duurere pleziervaartuigen, die geen gebruik kunnen maken van het Polderhoofdkanaal.
  - f. uit het onderzoek van ContinuVakantieOnderzoek (2010) blijkt dat de gemiddelde uitgaven per persoon per dag in Nederland 24 euro is en niet de 75 euro zoals de gemeente stelt.
  - g. negatieve effecten als de hoge conjunctuurgevoeligheid van de branche, de hoge brandstofprijzen, de toenemende prijsdruk, teruglopende orderportefeuilles, minder besteedbaar inkomen van de onder slow tourism vallende senioren zijn niet in de plannen meegenomen.

## Reactie

1. In het kader van deze procedure gaat het er om of het plan financieel uitvoerbaar is. Dat is het geval. De vraag of het belang van de openstelling in verhouding staat tot de totale investering is hier niet aan de orde. Ten overvloede verwijzen wij voor de onderbouwing van het nut en de noodzaak van de heropening van het kanaal naar de volgende stukken, die u in het kader van de procedure over de FFW-ontheffing reeds zijn toegezonden:
  - Belang heropening Polderhoofdkanaal, Argumentatie dwingende redenen van groot openbaar belang met inbegrip van redenen van sociale en economische aard, 2010;
  - Heropening Polderhoofdkanaal, Aanvullende toelichting behorende bij het rapport "Belang heropening Polderhoofdkanaal, argumentatie dwingende redenen van groot openbaar belang met inbegrip van redenen van sociale en maatschappelijke aard, 2010", opgesteld in 2012.
  - ECORYS Nederland BV Synergie effecten bevaarbaar maken Polderhoofdkanaal opgestelde in 2009.
2. Het project Polderhoofdkanaal loopt al vele jaren. Om ook het formele proces in gang te zetten heeft de gemeente Opsterland een aanvraag om een omgevingsvergunning ingediend. Voor de behandeling van die aanvraag is uit oogpunt van zorgvuldigheid de uitgebreide openbare voorbereidingsprocedure gevoerd (afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht). Die procedure voorziet in de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen. Van die mogelijkheid is gebruik gemaakt. Hierop dienen wij een reactie te geven, waarbij ook de resultaten van de gesprekken met de belanghebbenden kunnen worden meegenomen.
 

De belanghebbenden zijn de afgelopen jaren uitgebreid geïnformeerd en de plannen zijn in een aantal gevallen op individuele basis doorgesproken. Er is in 2006 uitgebreid gelegenheid tot inspraak geboden in de vorm van bewonersavonden die door de gemeente Opsterland zijn georganiseerd. Kort geleden is er nog overleg geweest met enkele aanwonenden over door hen aangedragen knelpunten in het plan. De plannen zijn naar aanleiding van dit overleg op een aantal punten aangepast.
3. Wij verwijzen op dit punt naar onze reactie op de zienswijze van dhr. Van Amsterdam (2.1 nummer 2). Wij voegen hier nog aan toe, dat in de ruilverkaveling Midden-Opsterland het eigendom van de ondergrond (en dus ook de bruggen) nadrukkelijk is toegekend aan het Waterschap Sevenwolden (nu Wetterskip Fryslân). Uit de Landinrichtingswet volgt, dat er door de inschrijving van de akte

van toedeling in de openbare registers een nieuwe eigendomssituatie is ontstaan. Een toedeling na ruilverkaveling heeft een zgn. titelzuiverende werking, wat betekent dat alle voorheen bestaande of opgebouwde rechten komen te vervallen en met een volledig nieuwe, schone lei wordt begonnen. Daarmee zijn eventueel opgebouwde rechten zijdens de gebruikers van de betreffende bruggen vervallen.

Er is door het CBP geen officieel document overgelegd waaruit zou blijken dat een eigendomsrecht of zakelijk recht is gevestigd of ontstaan.

De gemeente Smallingerland heeft daarom niet de toestemming van het CBP nodig om de nieuwe brug te bouwen en/of de bestaande brug te verwijderen.

4. Dat er sprake is van strijdigheid met het bestemmingsplan is helder. Om die strijdigheid op te heffen wordt immers deze procedure gevoerd. Op 12 juni 2012 heeft de gemeenteraad aangegeven in grote meerderheid voor het voornemen van het college te zijn om voor de realisering van de bruggen c.a. met toepassing van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht van het bestemmingsplan af te wijken ten behoeve van de heropening van het Polderhoofdkanaal.

De Raad van State heeft op 23 april 2008 de goedkeuring van het college van Gedeputeerde Staten van het plan tot wijziging van het bestemmingsplan De Veenhoop vernietigd. De reden hiervoor was, dat wij voorschriften en nadere aanduidingen hadden opgenomen in het wijzigingsplan, terwijl in het bestemmingsplan in die bevoegdheid niet was voorzien. Een formeel gebrek dus. De Afdeling heeft niet inhoudelijk geoordeeld. In deze procedure gaat het ook niet om een wijzigingsplan, zoals destijds aan de orde was. Het subsidiariteitsbeginsel is hierbij niet in het geding.

5. Het bouwplan is voor advies voorgelegd aan welstandsadvisering Hûs en Hiem. De welstandscommissie heeft aangegeven dat het plan voldoet aan redelijke eisen van welstand.

Van onzorgvuldigheid in de advisering van Hûs en Hiem is ons niet gebleken terwijl u geen deskundig tegenadvies aanvoert of anderszins aangeeft op welke punten concreet van de Welstandsnota wordt afgeweken. Nu dat het geval is mogen wij aan het advies van Hûs en Hiem doorslaggevende betekenis toekennen.

6. Dit aspect is aan de orde in de beroepsprocedure bij de rechtbank inzake de ontheffing die is verleend op grond van de Flora- en Faunawet. Wij verwijzen naar onze reactie op de zienswijze van dhr. Van Amsterdam (2.1 nummer 5).
7. De stelling van indieners, dat bij de onderzoeken niet is gekeken naar de gevolgen van de realisering van de bruggen op de aanwezige flora- en fauna, is niet juist. In de verschillende onderzoeksrapporten die zijn opgesteld is vervanging van de bruggen wel degelijk meegenomen. Bijvoorbeeld in het rapport "Het Friese Merenproject Traject M "Polderhoofd kanaal", Verkenning natuurtoets". In hoofdstuk 4 Afwegingskader effecten is onder 4.3 Aard van de werkzaamheden bij punt 3 ingegaan op het oplossen van knelpunten bij de bestaande bruggen. In 4.4.1 is over de effecten van het gebruik aangegeven: "De realisatie van nieuwe bruggen leidt ertoe dat de waterkant en oeverzone onder de bruggen door zal kunnen lopen". In 4.4.2 is over de effecten van de inrichting aangegeven: "De vervanging van bruggen ten slotte leidt tot biotoopverlies van de landhoofden en op- en afritten, met mogelijke schade aan beschermde soorten" In de ontheffingsaanvraag Flora- en faunawet is bij de beschrijving van de werkzaamheden ook het oplossen van knelpunten bij de bestaande bruggen opgenomen.
8. Het ontwerp en de wijze van uitvoering zijn afgestemd op de plaatselijk voorkomende omstandigheden en aanwezige grondslag. De bouwwijze is zodanig dat er geen nadelige effecten zijn voor de omgeving. Dat is conform het nieuwe Bouwbesluit. Dat betekent dat er bij heitrillingen rekening mee wordt gehouden dat deze binnen de wettelijke norm blijven. Bij het ontwerp van de funderingen is er rekening mee gehouden dat dit ook mogelijk is. Het gaat dan niet alleen om beperking van de bouw- en trillingshinder voor het omliggende land en water maar ook om beperking van de trillingshinder voor de fauna. Dat wordt gemonitord tijdens realisatie zoals bij elke bouw.



Daarnaast wordt, zoals te doen gebruikelijk bij de uitvoering van dit soort werkzaamheden, uit zorgvuldigheid de onderhoudstoestand van direct belendende percelen vastgelegd op foto. Mocht onverhoopt blijken dat er toch schade is ontstaan, waarbij een relatie kan worden gelegd met de uitvoering van de werkzaamheden, dan wordt deze zondermeer hersteld. Hiervoor heeft de aannemerscombinatie een zogenaamde car- verzekering afgesloten.

9. De toename van het wegverkeer is niet significant. Er is een onderzoek uitgevoerd naar de effecten van het plan op de luchtkwaliteit ten gevolge van het wegverkeer (onderzoek Servicebureau De Friese Wouden 2012). De conclusie van het onderzoek is dat ter plaatse van de voor het plan meest ongunstige toetsingspunten geen consequenties ontstaan met betrekking tot de Wet luchtkwaliteit. Er vinden geen overschrijdingen plaats van de grenswaarden NO2 en PM10. Met het onderzoek is aannemelijk gemaakt dat er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van de grenswaarde.
10. De bestemming "Water" is geen geluidsgevoelige bestemming. Geluidsgevoelige bestemmingen zijn woningen of andere geluidsgevoelige gebouwen. Nabij de Kanaeldyk 6 bevindt zich geen stiltegebied, het natuurgebied De Kraanlannen is niet door de provincie Fryslân aangewezen als stiltegebied.
11. De bouw van de bruggen sec heeft geen invloed op de waterkwaliteit. De waterkwaliteit van het Polderhoofdkanaal is volgens gegevens van Wetterskip Fryslân voldoende.
12. De plannen zijn gemaakt met toepassing van de richtlijnen van het CROW. De toog in de bruggen in het oorspronkelijke plan voldoen aan de gestelde richtlijnen/aanbevelingen. Dit geldt ook voor de aangehouden hellingen in de aanritten. Het huidige verkeer wat nu van de wegen gebruik maakt, zal dan ook niet worden beperkt. Een uitzondering hierop is de toegankelijkheid van de brug bij de Noordersluis (KW21), waarvoor wij u verwijzen naar onze reactie op de zienswijze van Stichting dorpsfeesten de Veenhoop (2.2, nummer 1). De bruggen zijn gedimensioneerd op vrachtverkeer zowel qua afmetingen en helling als constructie. De plannen zijn voorgelegd aan de werkgroep toegankelijkheid en SNN (de subsidieverstrekker, die hier ook eisen aan stelt). Beide zijn akkoord.

De gemeente Opsterland heeft op basis van de gesprekken met belanghebbenden aangegeven desalniettemin de helling in de aanrit van de Krûswei (alsmede op alle andere openbare wegen voor doorgaand verkeer) direct aansluitend aan de brug te verlagen naar 3%. Het weggedeelte waar de helling begint wordt daardoor iets langer. De bij de aanvraag behorende tekeningen zijn hier op aangepast.

In verband met de verkeersveiligheid is verder besloten om de brug van de Krûswei circa 1,50 meter in noordwestelijke richting te verschuiven. De brug komt hiermee in het verlengde van de Krûswei te liggen.

13. De nieuwe bruggen zullen worden opgenomen in de strooiroutes voor de gladheidbestrijding. Mochten er zich desondanks nog problemen voordoen, dan kunnen er zoutbakken bij de bruggen worden geplaatst.
14. Voor alle te realiseren kunstwerken is een faseringsplan opgesteld. Per brug is hierbij aangegeven in welke omleidingen voor auto-/ en fietsverkeer is voorzien. Hierbij is bijvoorbeeld ook aangegeven, dat er een tijdelijke noodbrug wordt aangebracht ter hoogte van de Krûswei, voor ontsluiting van de particuliere percelen (zie tekeningnr. 3321-013). De bereikbaarheid ten aanzien van hulpdiensten en bedrijvigheid op achterliggende percelen is te allen tijde gegarandeerd.
15. De argumenten hebben betrekking op de openstelling van het Polderhoofdkanaal als zodanig en zien niet op de verhoging van de bruggen. Volledigheidshalve merken wij over de aangevoerde argumenten nog wel het volgende op:
  - a. Het Polderhoofdkanaal is onderdeel van de programmalijn Grenzeloos Varen van het Fries Merenproject en is één van de aan te leggen schakels (zie kaartje Trajecten Friese Merenproject). Het Polderhoofdkanaal is een belangrijke schakel tussen het vaargebied rondom Grou en Noordoost Fryslân. Het ontbreken van die schakel maakt ook de turfroute minder bereikbaar en andersom het gebied in Noordoost Fryslân vanuit Drenthe en Groningen ook.

- b. Met het realiseren van het Polderhoofdkanaal wordt een alternatieve en veiliger vaarroute aangeboden voor de waterrecreant t.o.v. de route Prinses Margrietkanaal. Op het Polderhoofdkanaal vindt geen vrachtvervoer plaats (duwbakken en vrachtschepen) en daarmee is het hier veiliger varen voor dit vaarverkeer. De waterrecreant wordt de gelegenheid geboden het Prinses Margrietkanaal te mijden.
- c. Het Polderhoofdkanaal is in het verleden een belangrijke drager geweest voor de ontginning en ontwikkeling van het gebied. Bij het bevaren van het kanaal kan de waterrecreant de rijke cultuurhistorie van het gebied ervaren.
- d. Het Polderhoofdkanaal is inderdaad niet vanaf het begin onderdeel van het Friese Merenproject. Het project is wel een onderdeel van de tweede fase, vastgesteld door provinciale Staten van 21 februari 2007. De ruimtelijke onderbouwing zal op dit punt worden aangepast.
- e. Er is de laatste jaren inderdaad sprake van een afname van het aantal bewegingen op het netwerk. Er wordt van uitgegaan dat dit een gevolg is van de financiële en economische crisis. Watersport is conjunctuurgevoelig en daarom mag verwacht worden dat bij herstel van de economie er weer sprake zal zijn van groei. Er is nog steeds geen reden om te veronderstellen dat de lange termijntendens structureel anders wordt. Naast de tendens dat de gemiddelde motorboot de neiging heeft groter te worden is er ook sprake van een toename van het varen met sloepen (klasse E en F uit het PVVP). Juist deze klassen zijn erg geschikt voor het Polderhoofdkanaal, en omdat sloepen vaak beperkte verblijfsruimte hebben zullen die recreatievaarders eerder de neiging hebben om aan wal te gaan voor inkopen, horecabezoek of overnachtingen.
- f. Hiervoor verwijzen wij u naar het rapport van ZKA consultants & planners: "Belang heropening Polderhoofdkanaal, Argumentatie dwingende redenen van groot openbaar belang met inbegrip van redenen van sociale en economische aard."
- g. In zowel perioden van hoog- als van laagconjunctuur treden positieve effecten op. In perioden van laagconjunctuur kiest de consument vaker voor een verblijf in eigen land of dichtbij huis, hetgeen blijkt uit CVO-cijfers. Na economisch mindere tijden volgen ook vaak perioden van hoogconjunctuur, waarvan het beste geprofiteerd kan worden door in perioden van laagconjunctuur te investeren en te innoveren.

#### **2.4 P.B. Mul, Waltmanstraat 89, 2136 BB Zwaanshoek (eigenaar Krûswei 26, De Veenhoop)**

1. De bruggen zijn te steil, waardoor mensen die slecht ter been zijn en rolstoelgebruikers de bruggen niet kunnen passeren. Daarnaast ontstaan er in de winterperiode verkeersgevaarlijke situaties, omdat de wegen (deels) niet zijn opgenomen in de strooiroutes.
2. De combinatie van de bocht in de weg vanaf de brug naar de Krûswei met de in de berm van de weg opgenomen keerwand ter overbrugging van de hoogteverschillen in het maaiveld, zorgt voor gevaarlijke situaties. Verkeersdeelnemers kunnen hier vanaf vallen en op het hekwerk van de indiener terecht komen.
3. De keermuren bij de brug naar de Krûswei zijn onesthetisch en ontnemen het uitzicht op de omgeving.
4. Door het hoogteverschil tussen de brug en de aanliggende wegen en de tuin van de indiener, wordt de privacy aangetast.
5. De bruggen met de op- en afritten tasten de landschappelijke waarden aan. De karakteristieke zichtlijnen van het landschap zullen hierdoor verdwijnen.
6. Het college van burgemeester en wethouders heeft aan de gemeente Opsterland een kapvergunning verleend voor de bomen op het terrein van de indiener. Hiertegen heeft de indiener op 29 februari 2012 bezwaar gemaakt. Indiener heeft hierop nog geen inhoudelijke reactie ontvangen. Omdat deze bezwaarprocedure nog niet is afgerond, maakt indiener bezwaar tegen de ontwerpbesluiting.
7. Indiener is van mening dat de brug ter plaatse van de Krûswei mede in eigendom van de indiener is en is niet van zins mee te werken aan de sloop van deze brug.

## Reactie

1. De toegang tot de bruggen voldoet aan de CROW-richtlijnen. Wij verwijzen wat dit betreft naar onze reactie op de zienswijze van Comité Belangenbehartiging Polderhoofdkanaal (2.3, nummer 12). De nieuwe bruggen worden opgenomen in de strooiroutes voor de gladheidbestrijding. Hiermee is de bereikbaarheid en verkeersveiligheid gewaarborgd. Mochten er zich desondanks nog problemen voordoen, dan kunnen er zoutbakken bij de bruggen worden geplaatst
2. Op de keerwand wordt een geleide leuning aangebracht. Bovendien zal de bermbreedte op het hoogste niveau van de aanritten – daar waar mogelijk – worden aangepast. Dit wordt afdoende geacht voor de verkeersveiligheid.
3. Het bouwplan is voor advies voorgelegd aan welstandsadvisering Hûs en Hiem. De welstandscommissie heeft aangegeven, dat het plan voldoet aan redelijke eisen van welstand.

Van onzorgvuldigheid in de advisering van Hûs en Hiem is ons niet gebleken, terwijl u geen deskundig tegenadvies aanvoert of aangeeft waar concreet van de Welstandsnota wordt afgeweken. Nu dat het geval is mogen wij aan het advies van Hûs en Hiem doorslaggevende betekenis toekennen.

Ten overvloede wijzen we er nog op dat de aanvrager mogelijkheden onderzoekt om tot een alternatieve oplossing te komen die voor u minder bezwarend is. Deze oplossing is niet van invloed op de onderhavige vergunning.

4. Dat er sprake kan zijn van invloed op de privacy wordt niet ontkend. Daarvoor is echter geen objectief toetsingskader beschikbaar, zodat moet worden beoordeeld of ten opzichte van de huidige situatie sprake is van een onevenredige verslechtering. In zijn algemeenheid verandert de verkeersafwikkeling van het wegverkeer over de brug niet. Gezien de hoogte en de afstand van de nieuwe brug tot het woonperceel, is het naar onze mening niet zo dat sprake zal zijn van een onevenredige verslechtering van privacy. Zoals in de zienswijze is aangegeven betreft het inkijk in de tuin. De woning staat op een afstand van circa 100 meter van de brug.
5. Wij verwijzen korthedshalve naar onze reactie op de zienswijze van het Comité Belangenbehartiging Polderhoofdkanaal (2.3. nummer 5).
6. Wij hebben op 24 september 2012 een besluit op het bezwaar genomen. Het bezwaar is gegrond verklaard en de verleende vergunning is gewijzigd. Door de wijziging wordt de kap beperkt tot bomen, die niet op particulier terrein staan.
7. Wij verwijzen op dit punt naar onze reactie op de zienswijze van het Comité Belangenbehartiging Polderhoofdkanaal (2.3 nummer 3). Er is door dhr. Mul geen officieel document overgelegd waaruit zou blijken dat sindsdien een eigendomsrecht of zakelijk recht is gevestigd of ontstaan.

De gemeente Smallingerland heeft daarom niet de toestemming van de heer Mul nodig om de nieuwe brug te bouwen en/of de bestaande brug te verwijderen.

# Ruimtelijke onderbouwing

## Brugwachtersgebouw Hooidamsbrug





**RUIMTELIJKE ONDERBOUWING**  
**Brugwachtersgebouw Hoidamsbrug te Oudega**  
**INHOUDSOPGAVE**

<b>1.</b>	<b>INLEIDING.....</b>	<b>5</b>
1.1.	<i>Aanleiding .....</i>	5
1.2.	<i>Locatiebeschrijving.....</i>	5
1.3.	<i>Leeswijzer.....</i>	6
<b>2.</b>	<b>BELEIDSKADER.....</b>	<b>6</b>
2.1.	<i>Geldend bestemmingsplan.....</i>	6
2.2.	<i>Verklaring van geen bedenkingen.....</i>	6
<b>3.</b>	<b>PLANOLOGISCHE OMGEVINGSASPECTEN .....</b>	<b>6</b>
3.1.	<i>Luchtkwaliteit.....</i>	6
3.2.	<i>Externe veiligheid.....</i>	7
3.3.	<i>Milieu.....</i>	7
3.4.	<i>Ecologie.....</i>	7
3.5.	<i>Verkeer en parkeren.....</i>	7
3.6.	<i>Conclusie van de omgevingsaspecten .....</i>	7
<b>4.</b>	<b>UITVOERBAARHEID.....</b>	<b>7</b>
4.1.	<i>Economische uitvoerbaarheid.....</i>	7
4.2.	<i>Maatschappelijke uitvoerbaarheid .....</i>	7
<b>5.</b>	<b>PROCEDURE.....</b>	<b>8</b>



**RUIMTELIJKE ONDERBOUWING**  
**VERNIEUWING BRUGWACHTERSGEBOUW HOODAMSBRUG TE OUDEGA**

## **1. Inleiding**

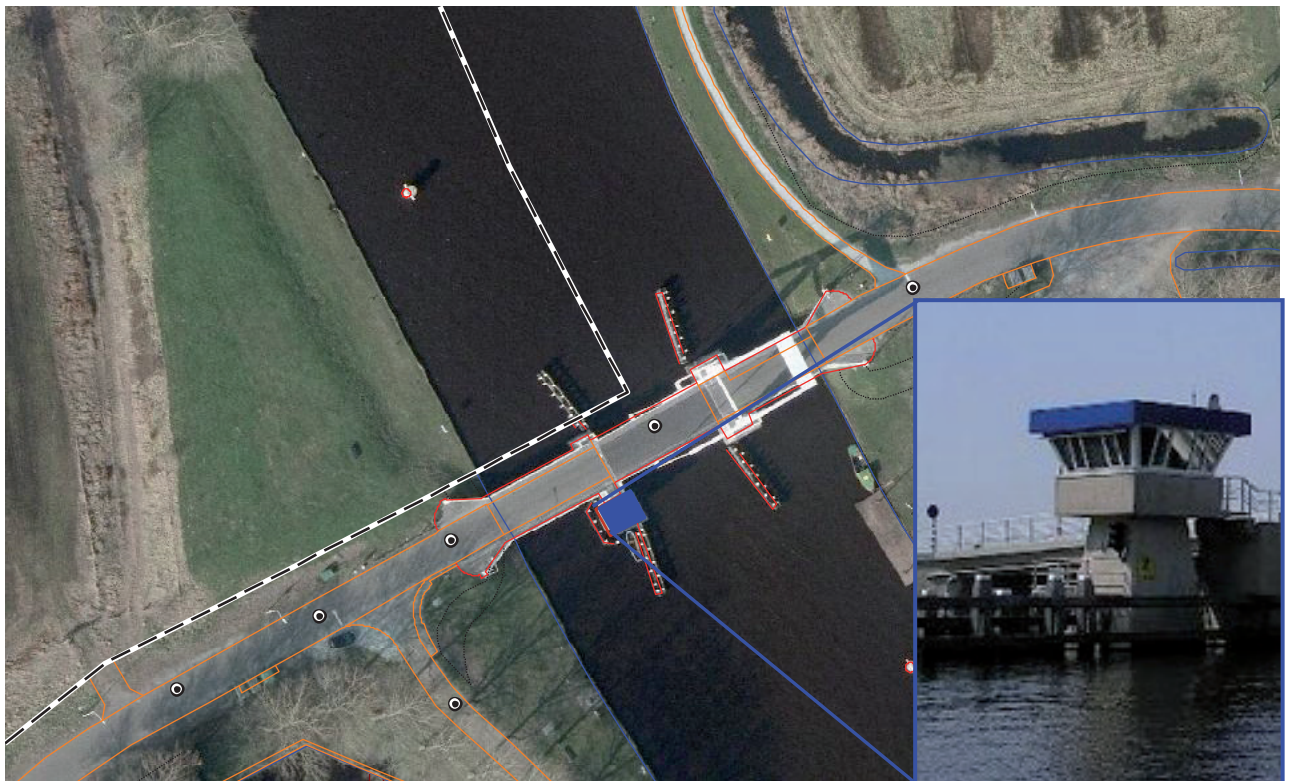
### **1.1. Aanleiding**

Op 19 juli 2013 is een omgevingsvergunning aangevraagd voor de vernieuwing en vergroting van het brugwachtersgebouw bij de Hoodamsbrug te Oudega.

Deze ruimtelijke onderbouwing is onderdeel van de omgevingsvergunning voor bouw. Met toepassing van artikel 3.10 juncto 2.12 Wabo kan worden afgeweken van het geldende bestemmingsplan.

### **1.2. Locatiebeschrijving**

Ten Zuid-oosten van Oudega ligt de Hoodamsbrug over de Headamssleat. De brug verbindt de Headammen met de Hegewarren. De Headamssleat is de waterweg voor scheepvaartverkeer naar Drachten. De bediening van deze provinciale brug gebeurt vanuit het naastgelegen brugwachtersgebouw (weergegeven in blauw).



*Figuur 1 Hoodamsbrug over de Headamssleat bij Oudega met brugwachtersgebouw.*

Bij de heropening van het Polderhoofdkanaal zullen verschillende bruggen en sluisen bediend moeten worden. De bruggen (Kunstwerk 21, 20 en 14) en Noorder- en Zuiderschutsluis bij de Veenhoop zullen op afstand worden bediend vanuit het brugwachtersgebouw bij de



Hoodamsbrug. Om plaatst te bieden aan de nieuwe bedieningspanelen moet het brugwachtersgebouw worden vergroot en vernieuwd.

### **1.3. Leeswijzer**

Hoofdstuk 2 beschrijft het beleidskader. Hoofdstuk 3 behandelt de relevante planologische omgevingsaspecten. Hoofdstuk 4 behandelt de uitvoerbaarheid en in het laatste hoofdstuk wordt in het kort de procedure beschreven.

## **2. Beleidskader**

### **2.1. Geldend bestemmingsplan**

Het geldende bestemmingsplan is bestemmingsplan Buitengebied 2013. Het brugwachtersgebouw valt binnen de bestemming 'Water'. Voor het bouwen van gebouwen ten behoeve openbare nutsvoorzieningen en voorzieningen ten behoeve van de waterhuishouding en waterkering gelden de volgende regels:

- 1. de bouwhoogte van een gebouw mag maximaal 6 meter zijn;
- 2. de inhoud per gebouw mag maximaal 50 m<sup>3</sup> zijn.

Het brugwachtersgebouw wordt 6,60 m hoog en de inhoud wordt groter dan 50 m<sup>3</sup>. Met toepassing van Wabo artikel 2.12 lid 1 a onder 3° kan planologische medewerking worden verleend aan de vergroting van het gebouw.

### **2.2. Verklaring van geen bedenkingen**

Door de gemeenteraad is op 5 oktober 2010 een besluit genomen dat er geen Verklaring van geen bedenkingen is vereist voor het toepassen van plannen welke worden toegestaan op grond van artikel 2.12 lid 1 sub a onder 3 Wabo. Met de gemeenteraad is afgesproken dat gevoelige onderwerpen nog steeds opiniërend aan de gemeenteraad worden voorgelegd.

Het voorliggende plan voorziet in een vergroting van het bestaande brugwachtersgebouw. Het nieuwe gebouw wordt gerealiseerd op de bestaande funderingskolom, waardoor de locatie dus precies gelijk is aan de huidige locatie en alleen de bedieningsruimte wordt vergroot. Er zijn geen directe omwonenden. Gezien de geringe afwijking van de bestaande situatie zal het voorliggende plan niet opiniërend aan de raad worden voorgelegd.

## **3. Planologische omgevingsaspecten**

### **3.1. Luchtkwaliteit**

Ten aanzien van de toetsing aan de Wet luchtkwaliteit kan worden opgemerkt dat er op geen enkele locatie in onze gemeente, ook niet op de plaatsen met een hoge verkeersbelasting, grenswaarden of plandrempels uit de Wet luchtkwaliteit worden overschreden, zodat naar verwachting deze ontwikkeling ook geen consequenties met betrekking tot de Wet luchtkwaliteit heeft.

### **3.2. Externe veiligheid**

De Hoodamsbrug ligt niet binnen een invloedsgebied van een risicobron op het gebied van externe veiligheid, dus vormt het aspect externe veiligheid geen belemmering voor de haalbaarheid van dit plan.

### **3.3. Milieu**

De huidige situatie zal nagenoeg gelijk blijven. Het aspect milieu vormt geen belemmering voor het voorliggende bouwplan.

### **3.4. Ecologie**

De Nederlandse natuurwetgeving is gebaseerd op de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn. De soortbescherming is hierbij uitgewerkt in de Flora- en faunawet. Deze wet beschermt een aantal veelal zeldzame of kwetsbare planten- en diersoorten. Voor de uitvoering van alle ruimtelijke plannen moet worden onderzocht welke natuurwaarden aanwezig zijn en of er verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet zullen worden overtreden.

Omdat het gebruik van het gebouw niet wijzigt en er geen intensivering van het gebruik zal plaatsvinden wordt niet verwacht dat de ecologische waarden geschaad zullen worden.

### **3.5. Verkeer en parkeren**

De toekomstige situatie zal qua parkeren gelijk zijn aan de huidige situatie. Aan weerszijden van de brug, op ongeveer 50m afstand vanaf het brugwachtersgebouw, zijn parkeergelegenheden. De brugwachters kunnen daar parkeren.

### **3.6. Conclusie van de omgevingsaspecten**

Omdat het gaat om vernieuwing en vergroting van het bestaande gebouw en er geen grondwerkzaamheden plaats zullen vinden, hebben de aspecten archeologie, water, bodem, kabels en leidingen geen invloed op het voorliggende bouwplan.

Geen van de omgevingsaspecten zorgt voor een belemmering voor de voorgestelde ontwikkeling. De omgevingsvergunning kan worden verleend.

## **4. Uitvoerbaarheid**

### **4.1. Economische uitvoerbaarheid**

De verbouwing betreft een investering in het kader van het Friese Meren Traject in opdracht van Gemeente Opsterland. Het plan kan als financieel uitvoerbaar worden beschouwd.

### **4.2. Maatschappelijke uitvoerbaarheid**

Het ontwerpbesluit is met ingang van vrijdag 4 oktober 2013 voor een periode van zes weken ter inzage gelegd ten behoeve van zienswijzen. Tegen het voornemen zijn geen zienswijzen ingediend. De aangevraagde vergunning kan worden verleend en het plan wordt maatschappelijk uitvoerbaar geacht.

## 5. Procedure

De aanvraag heeft betrekking op een activiteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder a en c, Wabo (het bouwen van een bouwwerk en de activiteit is in strijd met het bestemmingsplan). Op grond van artikel 3.10, lid 1 onder a, dient hiervoor de uitgebreide voorbereidingsprocedure te worden doorlopen.

Voor de uitgebreide procedure geldt een maximale beslistermijn van 26 weken. De ontwerpbeschikking wordt zes weken ter inzage gelegd voor zienswijzen. De ingediende zienswijzen worden beantwoord in een notitie samenvatting zienswijze en beantwoording. Eventueel geeft een zienswijze aanleiding tot aanpassing van de omgevingsvergunning. Het college besluit vervolgens tot het wel of niet verlenen van de omgevingsvergunning, waarna de beschikking zes weken ter inzage ligt voor beroep. Alleen belanghebbenden die tijdig een zienswijze hebben ingediend tegen de ontwerpbeschikking kunnen beroep aanstellen tenzij wordt aangetoond dat diegene redelijkerwijs niet in staat is geweest tijdig zienswijzen in te brengen. Als de beschikking afwijkt van de ontwerpbeschikking die ter inzage heeft gelegen kan er wanneer er door diegene geen zienswijzen zijn ingediend, beroep worden ingesteld voor zover het beroepschrift betrekking heeft op deze afwijkingen. De beschikking treedt in werking nadat de termijn voor het indienen van een beroepschrift is verstreken. Het indienen van een beroepschrift schorst de werking van de beschikking niet. Wanneer belanghebbenden er veel belang bij hebben dat deze beschikking niet in werking treedt, dan kan een voorlopige voorziening worden gevraagd bij de President van de Rechtbank Noord Nederland, locatie Leeuwarden. Wanneer een voorlopige voorziening wordt aangevraagd treedt de beschikking pas in werking nadat hierover een beslissing is genomen.