

## **Toelichting**

**Wijzigingsplan i.c. Bestemmingsplan Buitengebied 2013,  
omleggen gedeelte Rietlandsvaart en deel fietspad ten  
noordwesten van Hurdegaryp**

# Inhoudsopgave

|                                                                                                                                                |           |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <u>Wijzigingsplan i.c. bestemmingsplan Buitengebied 2013, omleggen deel Rietlandsvaart en gedeelte fietspad ten noordwesten van Hurdegaryp</u> | <u>1</u>  |
| <u>Toelichting</u>                                                                                                                             | <u>2</u>  |
| <u>Hoofdstuk 1 Inleiding</u>                                                                                                                   | <u>4</u>  |
| <u>Hoofdstuk 2 Beleidskader</u>                                                                                                                | <u>6</u>  |
| <u>Hoofdstuk 3 Planbeschrijving</u>                                                                                                            | <u>10</u> |
| <u>Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten</u>                                                                                                           | <u>11</u> |
| <u>4.1 Inleiding</u>                                                                                                                           | <u>11</u> |
| <u>4.2 Landschap en Cultuurhistorie</u>                                                                                                        | <u>11</u> |
| <u>4.3 Bodem</u>                                                                                                                               | <u>12</u> |
| <u>4.4 Archeologie</u>                                                                                                                         | <u>14</u> |
| <u>4.5 Natuur</u>                                                                                                                              | <u>16</u> |
| <u>4.6 Water</u>                                                                                                                               | <u>18</u> |
| <u>Hoofdstuk 5 Toelichting op de regels</u>                                                                                                    | <u>22</u> |
| <u>Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid</u>                                                                                                             | <u>23</u> |
| <u>6.1 Economisch</u>                                                                                                                          | <u>23</u> |
| <u>6.2 Maatschappelijk</u>                                                                                                                     | <u>23</u> |

# Hoofdstuk 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Voor het project Extra Sneltrain Leeuwarden – Groningen (ESLG) dient de overwegveiligheid te worden verbeterd om per uur een extra sneltrain te kunnen laten rijden. Om aan de eisen te voldoen wordt ten westen van station Hurdegaryp een spooronderdoorgang voor alle verkeer gerealiseerd. Deze onderdoorgang verbindt de Rijksstraatweg met de toekomstige rondweg Hurdegaryp. Hierdoor kunnen alle verkeersstromen het spoor conflictvrij kruisen. De spooronderdoorgang (inclusief de aansluiting op de nieuwe rondweg Hurdegaryp door middel van een turbotonde) wordt geregeld in het Ontwerp Tracébesluit Extra Sneltrain Leeuwarden – Groningen (OTB ESLG). Daarnaast is geconcludeerd dat het wenselijk is om ter plaatse van de Rietlandsvaart tevens een onderdoorgang voor het fietsverkeer te realiseren zodat het fietsverkeer ook de rondweg Hurdegaryp ongelijkvloers kan kruisen. Om deze fietsverbinding mogelijk te maken moet de Rietlandsvaart enigszins verlegd worden. Deze fietsverbinding (fietsverbinding Rietlandsvaart genoemd) vervangt de fietsverbinding zoals die was opgenomen in het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) De Centrale As ten westen van de Slachtedijk.

Voor de Slachtedijk is een oplossing ontwikkeld met een fiets-/voetgangerstunnel onder de rondweg Hurdegaryp in combinatie met het handhaven van de gelijkvloerse spoorwegovergang voor fietsers en voetgangers. De fietsverbinding Slachtedijk maakt geen onderdeel uit van de onderhavige planologische procedure voor de fietsverbinding en verlegging Rietlandsvaart. Besluitvorming en vergunningverlening voor de fietsverbinding Slachtedijk loopt via een zelfstandig proces.

De gemeente Tytsjerksteradiel is bereid planologisch mee te werken aan de realisatie van de fietsverbinding Rietlandsvaart door gebruik te maken van haar bevoegdheid tot wijziging van het ter plaatse geldende bestemmingsplan.

## 1.2 Situatie

Het plangebied is gelegen in het agrarisch gebied ten noordwesten van de kern Hurdegaryp, circa 100 meter ten noorden van de plaats waar de Rietlandsvaart onder de Rijksstraatweg door gaat (zie afbeelding 1). Het plangebied sluit direct aan op de nog te realiseren rondweg Hurdegaryp als onderdeel van De Centrale As. De percelen waarop het plan betrekking heeft, hebben een gezamenlijke oppervlakte van circa 1.500 m<sup>2</sup>.

## 1.3 Planologische regeling en procedure

Op de locatie waar de fietsverbinding en de verlegging van de Rietlandsvaart zullen worden gerealiseerd is het bestemmingsplan Buitengebied 2013 van de gemeente Tytsjerksteradiel van kracht (vastgesteld 27 juni 2013). Het plangebied heeft de volgende bestemmingen:

- Agrarisch – Cultuurgrond;
- Water;
- Waarde – Landschap (Open landschap).

Om de fietsverbinding mogelijk te maken kan toepassing worden gegeven aan de wijzigingsbevoegdheid die is opgenomen in de regels van het bestemmingsplan Buitengebied 2013. Deze bepalingen houden in dat het College van B&W, conform artikel 3.6 Wet ruimtelijke ordening, bevoegd is de vigerende bestemming te wijzigen.

Om gebruik te kunnen maken van deze wijzigingsbevoegdheid dient een wijzigingsplan opgesteld te worden waarin de aan de wijzigingsbevoegdheid verbonden voorwaarden worden getoetst. Daarbij mag geen onevenredige afbreuk worden gedaan aan de milieusituatie, de woonsituatie, de landschappelijke waarden, de cultuurhistorische waarden, de archeologische waarden, de natuurwaarden en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden. Voorliggend wijzigingsplan voorziet hierin.

## **1.4 Overzicht en onderzoeken**

Voor de totstandkoming van dit wijzigingsplan zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd, waarvan de resultaten op hoofdlijnen in dit bestemmingsplan zijn verwoord. De volgende rapportages zijn als separate bijlagen opgenomen:

- Toetsing Flora- en faunawet, Altenburg & Wymenga, 22 juli 2015;
- Archeologisch onderzoek, Grontmij, 27 juli 2015

## **1.5 Leeswijzer**

In hoofdstuk 2 is aandacht besteed aan het voor dit wijzigingsplan relevante beleid. In hoofdstuk 3 is een beschrijving van het plangebied, de projectbeschrijving en het inrichtingsplan gegeven. In hoofdstuk 4 is vervolgens aandacht besteed aan de omgevingsaspecten en de daaraan verbonden onderzoeken. In hoofdstuk 5 komen de juridisch-bestuurlijke aspecten aan bod. In hoofdstuk 6 en 7 komen de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid aan de orde.

# Hoofdstuk 2    Beleidskader

## 2.1 Inleiding

Het bestemmingsplan Buitengebied 2013 ligt ten grondslag aan voorliggend wijzigingsplan. In dit bestemmingsplan is aandacht besteed aan het relevante beleid vanuit Rijk en provincie. Dit hoofdstuk behandelt uitsluitend beleid dat relevant is voor de realisatie van de fietsverbinding en de verlegging van de Rietlandsvaart.

## 2.2 Rijksbeleid

### 2.2.1 Structuurvisie infrastructuur en ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft een nieuw, integraal kader voor het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Daar streeft het Rijk naar met een aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Bij deze aanpak hanteert het Rijk een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve rijksbetrokkenheid. De structuurvisie is op 13 maart 2012 vastgesteld en heeft de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit vervangen.

Ladder duurzame verstedelijking

Het Rijk benadrukt vraaggericht programmeren en realiseren en het zorgvuldig benutten van de ruimte. Om beide te bereiken, is een ladder voor duurzame verstedelijking opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Deze ladder is een procesvereiste. Dit houdt in dat bij ruimtelijke besluiten moet worden gemotiveerd hoe een zorgvuldige afweging is gemaakt van het ruimtegebruik. Omdat de realisatie van de fietsverbinding en de verlegging van de Rietlandsvaart geen stedelijke ontwikkeling is als bedoeld in de Bro, is de ladder duurzame verstedelijking niet van toepassing.

### 2.2.2 Besluit algemene regels Ruimtelijke Ordening

De nationale belangen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte die juridische borging vragen, zijn geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Dit besluit is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en zorgt voor sturing en helderheid van deze belangen vooraf. Met het Barro geeft het Rijk onder andere aan dat ingezet wordt op zuinig ruimtegebruik en bescherming van kwetsbare gebieden. Gezien de ligging van het plangebied en de aard van het plan heeft het Barro geen directe relevantie voor dit wijzigingsplan.

## 2.3 Provinciaal beleid– en regelgeving

### 2.3.1 Streekplan en verordening Romte

Op 13 december 2006 hebben Provinciale Staten van Fryslân het Streekplan 'Om de kwaliteit fan de romte' vastgesteld. Hierin staan de provinciale kaders

waarbinnen ruimtelijke ontwikkelingen de komende tien jaar kunnen plaatsvinden. Binnen deze kaders hebben gemeenten en andere initiatiefnemers de mogelijkheid om ontwikkelingen tot stand te brengen. De beleidskaders zijn uitgewerkt in de Verordening Romte (geconsolideerde versie 4 maart 2015). Hierin geeft de provincie aan welke onderwerpen de provincie van provinciaal belang acht en op welke wijze de provinciale belangen moeten worden vertaald in gemeentelijke ruimtelijke plannen. Als daaraan niet wordt voldaan zal de provincie een zienswijze indienen en eventueel een aanwijzing geven als onvoldoende aan die zienswijze tegemoet wordt gekomen.

#### Ruimtelijke kwaliteit

Volgens het Streekplan wordt in de plantoelichting van een ruimtelijk plan voor een uitbreidingslocatie of voor landelijk gebied, een ruimtelijke kwaliteitsparagraaf opgenomen. In Verordening Romte artikel 3.1.1, lid 1 is deze procesvereiste opgenomen. De ruimtelijke kwaliteitsparagraaf geeft een verantwoording over de wijze waarop het plan rekening houdt met respectievelijk invulling geeft aan de ruimtelijke kwaliteit. Specifiek wordt hier verwezen naar de landschappelijke en cultuurhistorische kernkwaliteiten, zijnde de structuren van provinciaal belang zoals die, met inbegrip van een richtinggevend advies, per deelgebied of gebiedsoverschrijdend zijn omschreven in de structuurvisie Grutsk op 'e Romte (zie paragraaf 2.3.2).

Een belangrijk inhoudelijk uitgangspunt van het Streekplan is dat de kernkwaliteiten van de verschillende landschapstypen in Fryslân herkenbaar blijven. Daarom bepaalt lid 2 van artikel 3.1.1 Verordening Romte dat in een ruimtelijk plan voor het landelijk gebied, zonodig regels worden opgenomen die ertoe strekken dat de kernkwaliteiten per landschapstype herkenbaar blijven. Het Streekplan hecht tevens specifiek belang gehecht aan een zorgvuldige landschappelijke inpassing van uitbreidingslocaties, infrastructuur, recreatieve voorzieningen, agrarische bedrijven en windturbines. Deze inhoudelijke voorwaarde regelt het derde lid van artikel 3.1.1 Verordening Romte. Het ruimtelijk plan dient een zorgvuldige inpassing binnen de landschappelijke kernkwaliteiten te borgen.

In paragraaf 4.2 wordt gemotiveerd dat aan deze bepalingen kan worden voldaan.

#### Archeologie

In artikel 3.1.2 van de Verordening Romte is opgenomen dat in de plantoelichting van een ruimtelijk plan wordt aangegeven op welke wijze het plan rekening houdt met de wijze van onderzoek naar en bescherming van archeologische waarden en verwachtingswaarden zoals aangegeven op de Famke.

In paragraaf 4.3 wordt gemotiveerd dat aan deze bepaling kan worden voldaan.

### 2.3.2 Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan

Op 26 oktober 2011 hebben Provinciale Staten van Fryslân de herziening van het Provinciaal verkeer- en vervoersplan (PVVP) vastgesteld. Hierin is de toekomstvisie opgenomen voor het provinciale (vaar)wegennet, openbaar vervoer en fietsverkeer. De provincie heeft als doel gesteld om het aandeel van de (elektrische) fiets in het aantal erplaatsingen op afstanden tot 7,5 km én op afstanden tot 15 km te laten groeien. De fiets moet in 2015 geaccepteerd zijn als volwaardig alternatief voor de auto op afstanden tot 15 km. Naast maatregelen om het gebruik te stimuleren worden ook maatregelen genomen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid van fietsers.

De fietsroute langs de Rijksweg maakt deel uit van het hoofdfietsroutenetwerk van Fryslân (fietsnelweg Leeuwarden–Hurdegaryp–Quatrebras, zie onderstaande afbeelding). In paragraaf 4.8 wordt gemotiveerd op welke wijze aan dit beleid bijgedragen wordt.



Afbeelding Bovenlokaal fietsnetwerk (PVVP)

### 2.3.3 Grutsk op 'e Romte

Provinciale Staten hebben op 26 maart 2014 de structuurvisie “Grutsk op ‘e Romte” vastgesteld. In deze thematische structuurvisie zijn landschappelijke en cultuurhistorische structuren van provinciaal belang in samenhang geanalyseerd en gewaardeerd. Het doel hiervan is behoud en verdere ontwikkeling van de ruimtelijke kwaliteit door middel van informeren, inspireren en adviseren. Op deze wijze verwacht Provinsje Fryslân de doorwerking van provinciale belangen in ruimtelijke plannen van gemeenten, rijk en provincie te borgen. In paragraaf 4.2 wordt gemotiveerd op welke wijze aan dit beleid bijgedragen wordt.

### 2.3.4 De Centrale As

#### Provinciaal Inpassingsplan De Centrale As

Onder de naam De Centrale As wordt de provinciale weg tussen Dokkum en Nijega opgewaardeerd tot regionale stroomweg. Op meerdere plaatsen wordt het verkeer uit de dorpskernen gehaald en via De Centrale As om de dorpen heen geleid. De Centrale As wordt aangelegd als een dubbelbaans autoweg vanaf Dokkum Zuid tot aan de aansluiting met de Wâldwei / N31 inclusief de rondweg Hurdegaryp. De oostelijke rondweg om Dokkum en de rondweg Garyp worden een enkelbaans autoweg.

Na uitgebreid onderzoek en het doorlopen van een tracé/m.e.r. procedure hebben Provinciale Staten van Fryslân op 17 mei 2006 het tracé van De Centrale As en de daarbij ontworpen rondwegen Garyp en Hurdegaryp vastgesteld. De gemeenteraden van Dongeradeel, Dantumadiel, Tytsjerksteradiel en Smallerland hebben in februari 2007 ingestemd met het plan. Op 13 december 2007 is vervolgens het tracébesluit genomen.

Het tracé van De Centrale As en de landschappelijke maatregelen zijn planologisch vastgelegd in een Provinciaal InpassingsPlan (PIP). Dit plan is op 23 juni 2010 vastgesteld door PS.

#### Gebiedsontwikkeling

De aanleg van de nieuwe verkeersaders heeft verstrekkende gevolgen voor de bewoners en gebruikers van het gebied, zowel in positieve als negatieve zin. Door de aanleg verbetert enerzijds de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in de dorpen en wordt een ruimtelijke en sociaaleconomische impuls aan Noordoost Fryslân gegeven. Anderzijds worden huis- en landbouwkavels doorsneden en worden bestaande natuurwaarden en landschappelijke structuren doorkruist door de weg. Door middel van landschappelijke inpassing van de weg, natuurcompensatie en een pakket mitigerende maatregelen worden de nadelige effecten voor het gebied direct grenzend aan de weg opgeheven of verzacht.

Om het gebied met een 'plus' achter te laten, is een integrale gebiedsontwikkeling gestart. De provincie heeft met De Centrale As gemeenten bij het Realisatiebesluit van De Centrale As in 2006 de afspraak gemaakt dat een gebied van 7.000 hectare rondom Centrale As een brede kwaliteitsimpuls moet krijgen op de thema's landbouw, natuur, waterhuishouding, recreatie en toerisme, cultuurhistorie en sociaaleconomisch. Eén van de belangrijkste doelen van deze gebiedsontwikkeling is het gebied beter achter te laten dan voor de aanleg van De Centrale As.

In 2007 is de Gebiedsontwikkelingscommissie (provinciale bestuurscommissie) geïnstalleerd. De Gebiedsontwikkelingscommissie is vervolgens aan de slag gegaan wat heeft geresulteerd in de visie "Oer weide, Sompe en Wâld". De hierin beschreven plannen voorzien in de ontwikkeling van bereikbaarheid en leefbaarheid en staan borg voor maatschappelijk rendement in de streek. De gebiedsontwikkeling draagt in belangrijke mate bij aan de sociaal –economische impuls voor Noordoost-Fryslân en vormt daarom ook een onderdeel van de complete Agenda Netwerk Noordoost.

In 2012 heeft Provinciale Staten de integrale visie 'Oer weide, sompe en wâld' en bijbehorend maatregelenpakket vastgesteld. De maatregelen worden gefaseerd uitgevoerd. Fase 1 van de gebiedsontwikkeling is inmiddels in volle gang. Uitgangspunt is dat fase 2 start in 2016.

De voorgenomen ontwikkeling is afgestemd op de maatregelen uit de Gebiedsontwikkeling in die zin dat ze niet onmogelijk worden gemaakt door de voorgenomen ontwikkeling.



## 2.4 Gemeentelijk beleid

### 2.4.1 Structuurvisie 'Finster op Romte'(2010 – 2020)

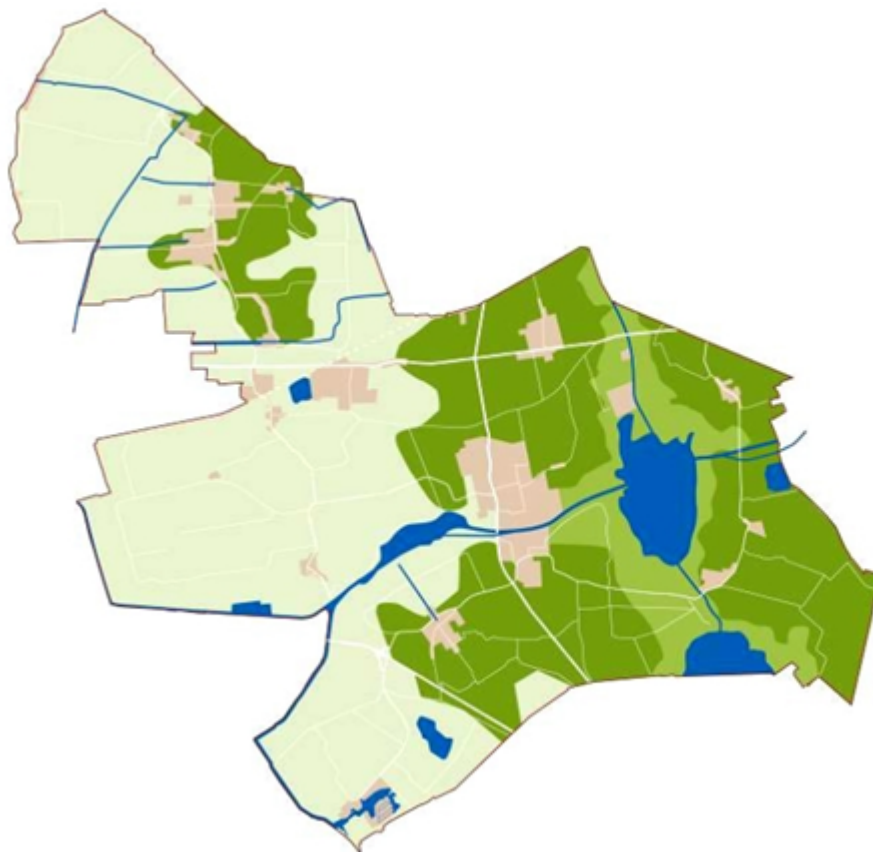
In januari 2010 is de Structuurvisie 'Finster op Romte' door de gemeenteraad vastgesteld. De structuurvisie geeft de toekomstvisie weer van Tytsjerksteradiel tot het jaar 2020. In de structuurvisie wordt onderscheid gemaakt in verschillende typen kernen. Naast grote kernen als Burgum en Hurdegaryp en recreatieve kernen als Earnewald bestaat de gemeente uit kleine kernen.

#### Landschap

Het landschap is de toetssteen is voor alle ontwikkelingen. Ontwikkelingen zijn vaak nodig en essentieel, maar het landschap dient hieronder niet te lijden. Dit betekent dat bij ruimtelijke ingrepen zorgvuldig wordt omgegaan met de schaal en maat van de te realiseren ontwikkeling in het gebied. Om de mogelijkheden in het landschap aan te geven is de gemeente Tytsjerksteradiel verdeeld in (zie onderstaande afbeelding):

- Het oostelijke(besloten) gedeelte, inclusief de Trynwâlden (donker groen);
- Het westelijke (open) gedeelte (licht groen).

Deze tweedeling is de basis voor de zonering in dynamiek. Daarbinnen wordt overigens nog wel gedifferentieerd. De stelregel bij beide regimes is gelijk: ontwikkelingen in het landschap kunnen, maar alleen wanneer zij zich voegen naar en passen in maat en schaal van het landschap.



Afbeelding Indeling landschap (Bestemmingsplan Buitengebied 2013)

Om het landschap te beleven en recreatief aantrekkelijk te maken zal het bestaande fiets- en voetpaden netwerk verder worden uitgebreid. Er wordt gestreefd naar een fijnmazig padennetwerk, zowel ten gunste van de bereikbaarheid van kernen en focuspunten van (recreatieve) activiteiten als voor de toegankelijkheid van natuur en landschap.  
In paragraaf 4.2 wordt gemotiveerd op welke wijze aan dit beleid bijgedragen wordt.

#### **2.4.2 Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP 2009 – 2016)**

De gemeenteraad heeft in oktober 2008 het GVVP als integraal beleidsplan op gebied van verkeer en vervoer vastgesteld voor de periode tot en met 2016. Binnen het spanningsveld van enerzijds het optimaliseren van de bereikbaarheid en anderzijds het beperken van de verkeershinder zijn keuzes gemaakt voor wat betreft de ontwikkeling van het verkeers- en vervoersysteem van de gemeente Tytsjerksteradiel. Het besluit tot de aanleg van De Centrale As maakt dat er nu met andere ogen gekeken wordt naar het bestaande wegennet.

Om het gebruik van de fiets te stimuleren, is het van belang een kwalitatief goed en fijnmazig netwerk van directe, comfortabele en veilige fietsvoorzieningen aan te bieden. Hierbij sluit de gemeente aan op het provinciaal fietsnetwerk. Voor de overige fietsverbindingen zijn de maaswijdte en verkeersveiligheid specifieke aandachtspunten.  
In paragraaf 4.8 wordt gemotiveerd op welke wijze aan dit beleid bijgedragen wordt.

## Hoofdstuk 3 Planbeschrijving

### Aanleiding en achtergrond

In het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) voor De Centrale As (DCA) is er van uitgegaan dat de spoorwegovergang Rijksstraatweg gehandhaafd zou blijven. Voorts is in het PIP opgenomen een gelijkvloerse aansluiting van de Rijksstraatweg op de nieuwe rondweg Hurdegaryp (onderdeel van De Centrale As). In het PIP kruist het fietsverkeer de rondweg Hurdegaryp met de tunnel Slachtedijk (gelegen ten noorden van het station) en heeft aansluiting met het dorp via de overweg Slachtedijk/Stationsweg.

Door Provinciale Staten is op 24 september 2014 besloten om in plaats van een spoorwegovergang een spooronderdoorgang voor alle verkeer te realiseren. Hierdoor kunnen alle verkeersstromen het spoor conflictvrij kruisen en wordt de overwegveiligheid verbeterd. Deze onderdoorgang vervangt de overwegen Rijksstraatweg en Slachtedijk/Stationsweg.

De spooronderdoorgang heeft consequenties voor het oorspronkelijke ontwerp van de aansluiting op de rondweg Hurdegaryp (zoals vastgelegd in het PIP). In het aangepaste ontwerp wordt de aansluiting vormgegeven turbotonde en krijgt de toeleidende weg naar deze turbotonde een aangepaste vorm (een soort S-slinger) en schuift het geheel op in westelijke richting (zie onderstaande afbeelding).

### Fietsverbinding Rietlandsvaart

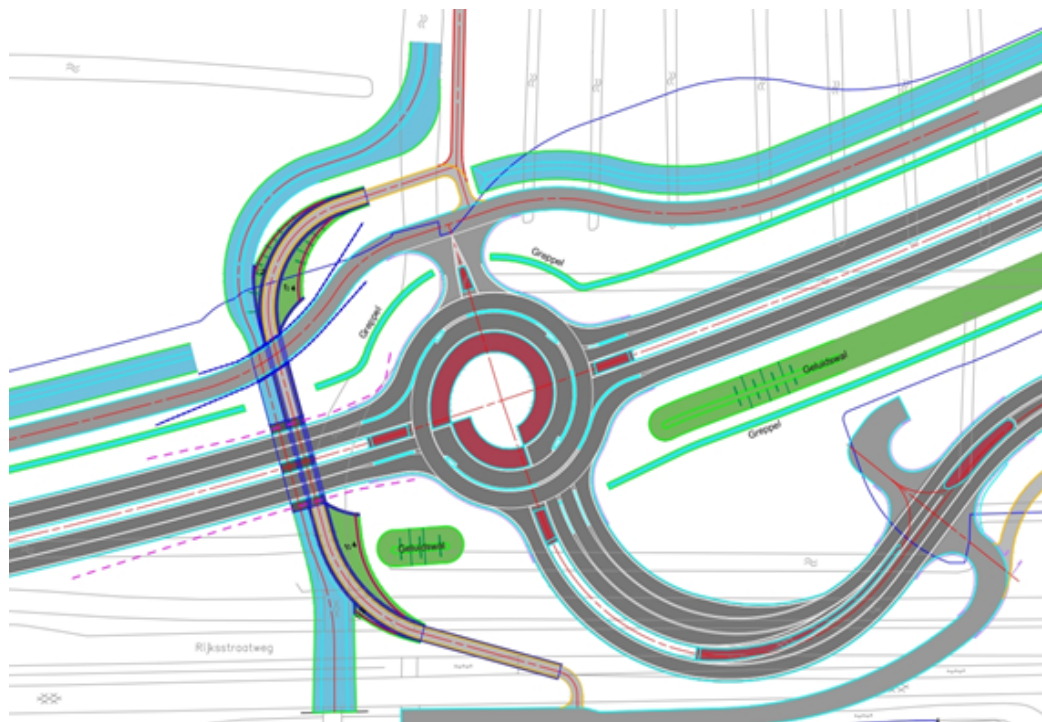
Daarnaast wordt de ongelijkvloerse noord-zuid fietsverbinding voor fietsverkeer naar de Slachtedijk gerealiseerd ter plaatse van de Rietlandsvaart in het verlengde van de spooronderdoorgang. Oorspronkelijk was deze verbinding gepland ten noorden van het station als vervanging van de gelijkvloerse spoorwegovergang Slachtedijk (vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen). De onderdoorgang ter plaatse van de Rietlandsvaart sluit aan op de zwaarste fietsstromen in het gebied en kan daarbij ook een recreatieve functie vervullen. Om de onderdoorgang mogelijk te maken moet de Rietlandsvaart enigszins verlegd worden.

De fietsverbinding Rietlandsvaart is meegenomen bij de uitwerking van het verbeterde schetsontwerp. De tunnelbak is zo compact mogelijk vormgegeven en sluit rechtstreeks aan op de parallelweg langs de noordzijde van de rondweg Hurdegaryp. Hiermee wordt aangesloten op de oost-west georiënteerde fietsverbinding. Als onderdeel van de Gebiedsontwikkeling fase 2 is in het verlengde van onderhavige fietsverbinding Rietlandsvaart een fietspad in noordelijke richting langs de Rietlandsvaart naar de Slachtedijk opgenomen. Besluitvorming hierover door Provinciale Staten van Fryslân is voorzien in het najaar van 2015. Aan de zuidzijde sluit het fietspad aan op de toegangsweg van de bestaande woningen ten noorden van het spoor om vervolgens aan te sluiten op het fietspad van de spooronderdoorgang.

De tunnelbak zelf en de zuidelijke toerit vallen binnen de plangrens van het PIP (zie blauwe lijn in onderstaande afbeelding). Ter plaatse geldt de bestemming 'Verkeer'. Realisatie van dit gedeelte van de onderdoorgang is toegestaan binnen het PIP.

Het noordelijke gedeelte van de fietsverbinding (de noordelijke toerit en de verlegging van de Rietlandsvaart) valt grotendeels buiten de plangrens van het PIP. Realisatie van dit gedeelte van de onderdoorgang is dus niet mogelijk binnen het PIP.

Ten noorden van het PIP geldt het bestemmingsplan Buitengebied 2013 van de gemeente Tytsjerksteradiel. Binnen dit bestemmingsplan is realisatie van dit soort fietsverbindingen alleen toegestaan met toepassing van een wijzigingsbevoegdheid (zie verder hoofdstuk 5). Voorliggend plan voorziet in de planologische regeling van dit gedeelte.



Afbeelding: Uitgewerkt ontwerp met plangrens PIP (blauwe lijn)

## Hoofdstuk 4    Omgevingsaspecten

### 4.1        Inleiding

De toetsingscriteria uit het bestemmingsplan Buitengebied 2013 schrijven voor dat een wijzigingsplan onderbouwd dient te worden met een aantal onderzoeken. Door middel van specifiek onderzoek dient aangetoond te worden dat er geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de milieusituatie, de woonsituatie, de landschappelijke waarden, de cultuurhistorische waarden, de archeologische waarden, de natuurwaarden en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden. Daarnaast is het een wettelijke verplichting om een watertoets uit te voeren.

### 4.2        Landschap en Cultuurhistorie

Sinds 2012 is het wettelijk verplicht om cultuurhistorische (cultuurlandschappelijke en bouwhistorische) waarden mee te nemen en af te wegen in ruimtelijke plannen (Bro art. 3.1.6). Daarnaast is in de Verordening Romte (art. 2.1.1) de verplichting opgenomen om aan te geven op welke wijze het plan rekening houdt met respectievelijk invulling geeft aan de landschappelijke en cultuurhistorische kernkwaliteiten. Deze zijn specifiek beschreven in de structuurvisie Grutsk op 'e Romte, het bestemmingsplan Buitengebied 2013 en Landschapsplan De Centrale As.

Landschappelijke en cultuurhistorische kernkwaliteiten Grutsk op 'e Romte  
In Grutsk op 'e Romte worden twee schaalniveaus gehanteerd:

1. het provinciale schaalniveau, met structuren die belangrijk zijn voor de provincie als geheel; dit zijn grote, regio overschrijdende eenheden die niet binnen bepaalde regionale en/of gemeentelijke grenzen onder te brengen zijn. De voorgenomen activiteit doet geen afbreuk aan deze gebiedsoverschrijdende landschappelijke en cultuurhistorische structuren van provinciaal belang.
2. het deelgebied schaalniveau, met structuren die met name binnen een bepaald deelgebied representatief en belang zijn; dit zijn structuren op regionale schaal, die gekoppeld zijn aan specifieke deelgebieden binnen de provincie. Het plangebied maakt deel uit van het deelgebied Noordelijke Wouden (zie onderstaande afbeelding). Ter plaatse van het plangebied zijn geen provinciale belangen aangeduid.



Afbeelding: uitsnede beleidskaart Grutsk op 'e Romte

### Landschap en ruimtelijke kwaliteit Bestemmingsplan Buitengebied 2013

In het kader van het bestemmingsplan Buitengebied 2013 is op hoofdlijnen in beeld gebracht welke cultuurhistorische waarden aanwezig zijn in het buitengebied. Het gaat daarbij vooral om ontginningspatronen, landschapselementen en bebouwingselementen. Voor het plangebied geen cultuurhistorische elementen of patronen aangegeven.

Het plangebied ligt in het westelijk gedeelte van de gemeente: de relatief open veenweidegebieden en de kleigebieden. Deze openheid is in het bestemmingsplan Buitengebied 2013 aangemerkt met de dubbelbestemming 'Waarde – Landschap (Open landschap)'. Deze dubbelbestemming is gericht op de bescherming van het open karakter van deze gebieden en van de kenmerkende verkavelingstructuur.

De realisatie van de fietsverbinding Rietlandsvaart betreft een onderdeel van de toekomstige rondweg Hurdegaryp en de aansluiting Hurdegaryp. In verhouding tot deze ingrepen betreft het een relatief kleinschalige ingreep die – vanwege de uitvoering als tunnel – geen afbreuk zal doen aan het open karakter van het landschap. Daarom wordt in dit wijzigingsplan de dubbelbestemming 'Waarde – Landschap (Open landschap)' gehandhaafd.

### Landschapsplan De Centrale As

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

Ten behoeve van het PIP De Centrale As is het Landschapsplan De Centrale As opgesteld waarin de ontwerputgangspunten voor de inpassing van de weg en de inrichting van de omgeving zijn uitgewerkt. In dit plan heeft een integrale afweging en uitwerking plaatsgevonden van de verschillende opgaven op het gebied van landschap, cultuurhistorie, ecologische waarden, wegverkeerslawaaï, recreatieve waarden, de wateropgave en de wegbeleving. Centraal doel van het Landschapsplan is bepalen en beschrijven op welke wijze De Centrale As adequaat en verantwoord in het landschap kan worden ingepast, gelet op de vigerende beleidskaders. Daartoe zijn in het Landschapsplan concrete maatregelen benoemd die in het inpassingsplan juridisch zijn verankerd. De voorgenomen activiteit kan worden gerealiseerd zonder dat deze maatregelen onmogelijk worden gemaakt (zie onderstaande afbeelding).

## 4.3 Bodem

Voor een goede ruimtelijke ordening is de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem onderzocht om te bepalen of deze geschikt is voor de beoogde functie. Daarnaast leidt de realisatie van de fietsverbinding en de verlegging van de Rietlandsvaart tot grondverzet. Onderzocht moet worden in hoeverre de bodem (grond en grondwater) bruikbaar is en of sanering noodzakelijk is in geval van een eventuele verontreiniging. Om inzicht te verkrijgen in de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem is een historisch bodemonderzoek uitgevoerd.

### **Wettelijk kader grond en bodemverontreiniging**

De Wet bodembescherming (Wbb) vormt de basis van wetgeving ten aanzien van bodemverontreiniging en biedt o.a. het kader om vast te stellen of sprake is van bodemverontreiniging. Tevens regelt de Wet bodembescherming procedures in geval van verontreiniging en bepaalt welke instantie bevoegd is voor uitvoering van de wet.

Het Besluit bodemkwaliteit regelt het beleid ten aanzien van de milieuhygiënische kwaliteit van grond en bouwstoffen in toepassingen (zeg in 'werken') in Nederland. Dit besluit is een vervolg op het oude Bouwstoffenbesluit. Dit besluit wordt hier aangehaald omdat mogelijk delen van de onderbouw van de provinciale weg en de spoorweg zijn aangelegd in een tijd dat dat besluit vigerend was.

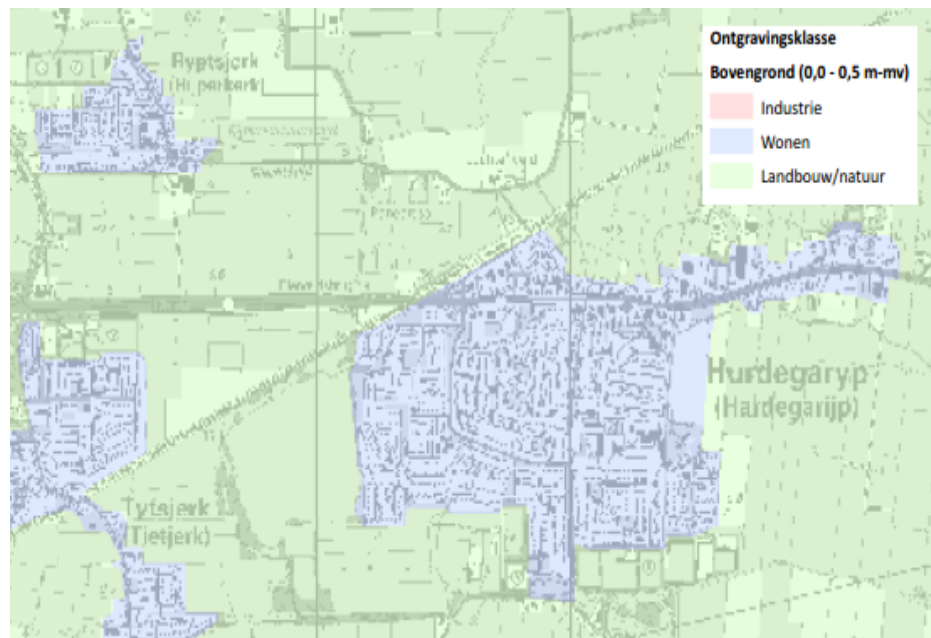
### **Huidige milieuhygiënische kwaliteit van de bodem**

'Nota bodembeheer', Milieuadviesdienst Noord-Friesland, N360023 d.d. 2-12-2011 (cluster 18 gemeenten Fryslân).

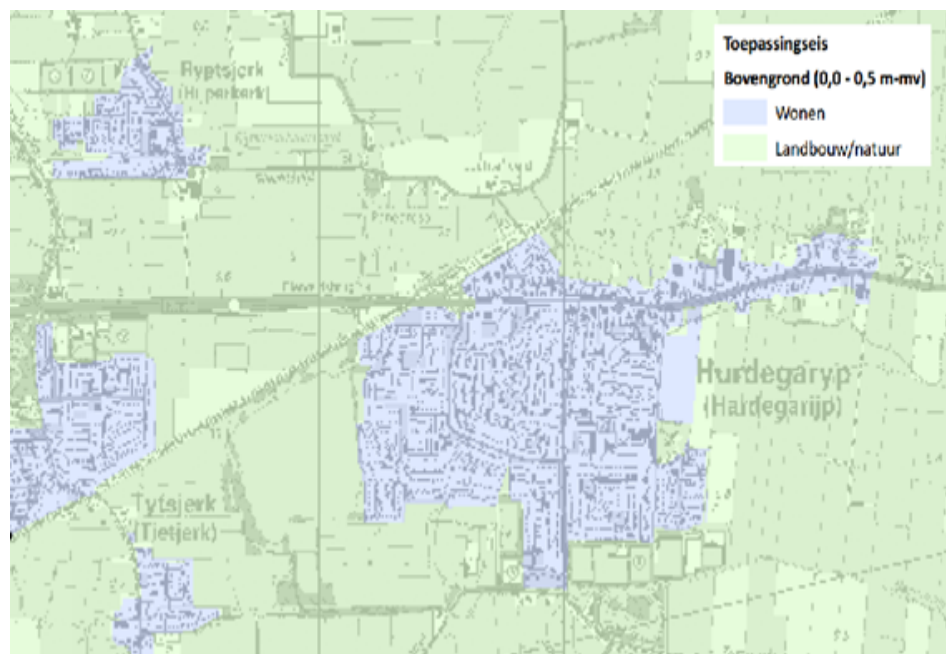
De gemeente Tytsjerksteradiel is het bevoegde gezag voor het besluit bodemkwaliteit en heeft in de nota bodembeheer (vigerend beleid) de ontgravingskwaliteit van grond vastgelegd, alsmede de toegestane kwaliteit van nieuw in te brengen grond. Afbeeldingen 6 en 7 illustreren dit en tabel 1 geeft hiervan een overzicht.

De nota bodembeheer sluit expliciet potentieel verdachte locaties, spoor- en provinciale wegbermen uit. Dat wil zeggen dat de te verwachten ontgravingskwaliteit niet aangereikt wordt vanuit de nota. De toepassingseisen blijven ter plaatse wel gelden.





Afbeelding: Uitsnede bodemkwaliteitskaarten, ontgravingsklasse bovengrond



Afbeelding: Uitsnede bodemkwaliteitskaarten, toepassingsseis bovengrond



Tabel 1: overzicht bodemklassen ontgraving/toepassingeisen uit Nota bodembeheer

| Positie                           | Bodemlaag <sup>1</sup> | Ontgravingskwaliteit              | Toe te passen kwaliteit <sup>2</sup> |
|-----------------------------------|------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| Noordwestelijk van spoor          | Bovengrond             | Achtergrondwaarde                 | Achtergrondwaarde                    |
| Noordwestelijk van spoor          | Ondergrond             | „                                 | „                                    |
| Zuidoostelijk van spoor           | Bovengrond             | Wonen                             | Wonen                                |
| Zuidoostelijk van spoor           | Ondergrond             | Achtergrondwaarde                 | Achtergrondwaarde                    |
| Wegbermen huidige provinciale weg | Bovengrond             | Uitgesloten, onbekend             | „                                    |
| Wegbermen huidige provinciale weg | Ondergrond             | Achtergrondwaarde                 | „                                    |
| Grondlichaam spoorbaan            |                        | Uitgesloten / n.v.t. <sup>3</sup> | „                                    |
| Grondlichaam spoorbaan            |                        | Uitgesloten / n.v.t. <sup>3</sup> | „                                    |

1: Bovengrond: 0 – 0,5 m –maaiveld  
Ondergrond: >0,5 m –maaiveld

2: Achtergrondwaarde: AW2000 ovk. Besluit bodemkwaliteit / regeling bodemkwaliteit, milieuhygiënisch schoonste kwaliteitsklasse

3: de Nota bodembeheer sluit spoorbermen uit, vanwege het feit sprake is van mogelijke verdenking voor bodemverontreiniging is de nota bodembeheer hier niet van toepassing.

Uit tabel 1 blijkt dat bij nieuwe toepassing van grond / bodem tenminste sprake is van een 'stand still' van de bodemkwaliteit; de toe te passen kwaliteit is milieuhygiënisch gelijk of beter dan de ontgraven kwaliteit. Indien verontreinigde grond ontgraven wordt, dient op basis van de Nota bodembeheer altijd aangevuld te worden met schone grond en gaat de bodemkwaliteit per saldo dus vooruit. De voorgenomen herinrichting heeft dus geen tot een licht positief effect op de bodemkwaliteit.

Provinciaal bodemloket, NAZCA-i

De bekende bodemdossiers bij de gemeente en provincies zijn geanalyseerd. Deze locaties zijn meest reeds onderdeel geweest van de beoordeling van het provinciaal inpassingsplan, waar dit wijzigingsplan niet op van toepassing is. Er blijkt dat de locatie NS-spoor en –emplacement voor bodemverontreiniging een aandachtspunt vormen.

Emplacement: Het emplacement ligt buiten het plangebied, maar bodemverontreiniging aldaar heeft mogelijk effect op het plangebied. Dit is hierna omschreven:

Belangrijk onderdeel van het wijzigingsplan is de aanleg van een tunnelbak. Voor de aanleg van de tunnelbak wordt mogelijk een vorm van grondwaterbemaling toegepast. Dit heeft een (tijdelijk) omgevingseffect (het effect treedt mogelijk op buiten het plangebied). Het is daardoor niet uitgesloten dat eventueel aanwezige grondwaterverontreiniging ter plaatse van het zuidwestelijke deel van het spooreplacement verplaatst wordt. Effect van de ingreep is nihil indien geen grondwaterverontreiniging in het gebied aanwezig is. Effect op het milieu van de ingreep is positief indien wel grondwaterverontreiniging op het zuidwestelijke emplacement aanwezig is. Dan ontstaat namelijk de verplichting een eventuele verontreiniging op te sporen (middels verkennend bodemonderzoek NEN 5740) en sanerende maatregelen te treffen indien deze verontreiniging daadwerkelijk aanwezig is en beïnvloed wordt.

NS-spoor: aan de spoorbaan wordt op een iets andere positie gewerkt dan waar dit oorspronkelijk voorzien was. Het is niet onaannemelijk dat het ballastbed en de bovengrond onder het spoor verontreinigd zijn. Ook daarvoor geldt dat de kwaliteit van nieuw te plaatsen grond en bouwstoffen op basis van het huidige bodembeleid van milieuhygiënisch betere / gunstigere kwaliteit moet zijn. Per saldo is ook dan de invloed van het project nihil tot positief voor de bodemkwaliteit.

Opgemerkt wordt dat de borging voor de procedure Wet bodembescherming zit in de aanlegvergunning (die eisen stelt aan de uitvoering van bodemonderzoek). De boring voor het Besluit bodemkwaliteit verloopt via beoordeling door het bevoegd gezag Bbk (gemeente Tytsjerksteradiel) via het Meldpunt bodemkwaliteit van AgentschapNL/Ministerie I&M.

#### **Conclusie bodemmilieu**

Het project heeft geen effect tot een enigszins positief effect op de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem. Dit, omdat:

1. nieuw in te brengen grond en bouwstoffen altijd tenminste van dezelfde, of van een betere milieuhygiënische kwaliteit moeten zijn (afweging Besluit bodemkwaliteit);
2. eventuele bodemverontreiniging op grond van de Wet bodembescherming verwijderd wordt (afweging Wet bodembescherming).

De huidige of toekomstige bodemkwaliteit behoeft geen belemmering te vormen voor een wijziging van de bestemming of inrichting. De invloed van het project op de bodemkwaliteit is (als gevolg van de huidige wetgeving) in alle gevallen positief.

## **4.4 Archeologie**

Op grond van de Wet op Archeologische Monumentenzorg moet bij nieuwe ontwikkelingen rekening worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Gemeenten hebben sinds de inwerkingtreding van deze wet de verantwoordelijkheid om waardevolle archeologische locaties niet te (laten) verstoren. Belangrijk instrument is het op een juiste wijze opnemen van archeologie in bestemmingsplannen en de vergunningverlening. In de Verordening Romte is de verplichting opgenomen om archeologische waarden af te wegen in ruimtelijke plannen (art. 2.2.1).

De bodemingrepen die gepaard gaan met de geplande realisatie van de fietsverbinding en de verlegging van de Rietlandsvaart kunnen eventueel aanwezige archeologische resten in de bodem verstoren en/of vernietigen. Daarom dienen voorafgaand aan die werkzaamheden de archeologische waarden binnen het plangebied in kaart te worden gebracht. Voor het

plangebied is daarom een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd. Vanwege de samenhang met het project De Centrale As, behoort het werk tot een project, waarbij de mate van bodemverstoring groter is dan 5.000 m<sup>2</sup>. Onafhankelijke gebieden binnen één groter project mogen niet los van elkaar worden gezien. Derhalve is ter plekke van het plangebied een bureaustudie en booronderzoek uitgevoerd, bestaande uit 3 verkennende boringen. De rapportage van het onderzoek is als bijlage 1 bijgevoegd.

#### Bureauonderzoek

De basis van de afzettingen die in de ondergrond voorkomen zijn gevormd in het Pleistoceen. Het plangebied ligt in het landschapstype “Noordelijke Wouden”, op de noordwestelijke uitloper van het Drents Plateau. Dit is een keileemplateau, gevormd tijdens de voorlaatste ijstijd, het Saalien. Hier overheen is tijdens de laatste ijstijd, het Weichselien, dekzand afgezet. Tijdens het Holoceen kon, door vernatting van het klimaat en slechte afwatering van het Drents Plateau veenvorming plaatsvinden aan de randen van het plateau. Het plangebied ligt in het zogenaamde Lage Midden van Friesland, een strook bestaande uit ontgonnen veenvlaktes en de Friese Meren, die thans de laagst gelegen gebieden van de provincie beslaan.

Voorafgaand aan de veenvorming is het dekzandgebied in de ruimere omgeving van het plangebied bezocht door jager-verzamelaars uit het Laat-Paleolithicum en Mesolithicum. Vervolgens is het lange tijd te nat geweest voor (permanente) bewoning. Pas na de ontginning van het veen in de Middeleeuwen heeft er weer structureel bewoning plaats kunnen vinden. Hurdegaryp is in de Late Middeleeuwen gesticht op een relatief hoger gelegen dekzandrug, iets ten zuiden van het huidige dorp<sup>1</sup>. De as van het dorp is vervolgens in de Nieuwe Tijd naar het noorden verplaatst. Op de kaart van Schotanus uit 1664 wordt Hurdegaryp nog zuidelijker weergegeven dan het huidige dorp. Ter plekke van het tegenwoordige Hurdegaryp staat op de kaart “Buyrte van Hardegaryp”. De Rietlandsvaart lijkt nog niet gegraven te zijn. De atlas van Schotanus à Sterringa uit 1718 laat goed de verplaatsende bewoningsas zien, maar de Rietlandsvaart lijkt nog niet gegraven te zijn (zie afb. 8). Op de kaart van Eekhoff (1849–1859) is te zien dat Hurdegaryp naar haar huidige locatie is verplaatst en de Rietlandsvaart is gegraven<sup>2</sup>. Op de kadastrale minuutplan uit de periode 1811–1832 is te zien dat de verkaveling hetzelfde is als tegenwoordig. Het landgebruik was hooiland, wat wijst op vochtige bodemomstandigheden, waarop het minder goed akkeren was. Wellicht was de bodem destijds nog behoorlijk venig.



Afbeelding: Het plangebied (sterretje) op de historische kaarten van Schotanus 1664 en 1718 (boven) en Eekhoff (onder) bron: <http://kaarten.tresoar.nl/atlassen.php>

In het plangebied en de directe omgeving van het plangebied zijn geen archeologische waarnemingen bekend. Er komen in of nabij het plangebied geen AMK-terreinen voor. Volgens de Friese Archeologische Monumentenkaart Extra (FAMKE)<sup>4</sup> van de provincie Fryslân wordt het overgrote deel van de ingrepen (dwz. alles ten westen van de Rietlandsvaart) uitgevoerd in een gebied waar een karterend onderzoek 3 moet worden uitgevoerd, zowel voor de periode IJzertijd-Middeleeuwen als de periode Steentijd-Bronstijd. Ten oosten van de Rietlandsvaart zou voor de periode Steentijd-Bronstijd een karterend onderzoek 2 moeten worden uitgevoerd.



Afbeelding: FAMKE steentijd (l) en middeleeuwen (r). Bron: <http://www.fryslan.frl/famke>

Voor een karterend onderzoek 3 geldt dat er bij ingrepen groter dan 5000 m<sup>2</sup> een historisch en karterend onderzoek dient te worden uitgevoerd met betrekking tot de periode IJzertijd–Middeleeuwen en een karterend booronderzoek van 3 boringen per hectare met een minimum van 3 boringen voor de periode Steentijd–Bronstijd. Voor een karterend onderzoek 2 geldt dat er een booronderzoek van 6 boringen per hectare dient te worden uitgevoerd, met een minimum van 6 boringen.

In het kader van het project De Centrale As, zijn reeds verscheidene archeologische vooronderzoeken uitgevoerd ter plekke van het toekomstige wegtracé. Dit tracé ligt direct ten zuiden van het onderhavige plangebied. In 2007 is door de Steekproef een booronderzoek uitgevoerd<sup>5</sup>. Uit het booronderzoek is gebleken dat er te hoogte van het plangebied hier en daar nog een (restant) van een B, dan wel BC-horizont aanwezig is. Intacte podzolbodems zijn niet aangetroffen (zie afb. 10).



Afbeelding: Locatie boringen uit onderzoek Steekproef (Exaltus & De Neef 2008)

#### Archeologische verwachting

Het plangebied ligt ten noorden van Hurdegaryp, in een gebied dat in historische tijden vermoedelijk nooit bebouwd is geweest. Voorafgaand aan de veengroei in het Holoceen, is de omgeving van het plangebied bezocht geweest door prehistorische jager-verzamelaars. De bodemkundige omstandigheden binnen het plangebied waren in beginsel gunstig voor bewoning tijdens het Laat-Paleolithicum en Mesolithicum. Er kunnen bijvoorbeeld resten worden aangetroffen van tijdelijke kampementen, vuursteenvindplaatsen en/of haardkuilen.

Op basis van het reeds uitgevoerde onderzoek van de Steekproef in 2007 is de kans op het aantreffen van intacte bodemprofielen, waarop een bewoningsniveau kan worden aangetroffen echter niet groot. De top van het dekzandprofiel lijkt ter hoogte van het plangebied verdwenen te zijn.

Geconcludeerd kan dan ook worden dat er een lage archeologische verwachtingswaarde is.

Veldonderzoek

Het veldonderzoek is uitgevoerd op 21 juli 2015. Er zijn drie boringen uitgevoerd, met een onderlinge afstand van circa 25 meter. De boringen zijn uitgevoerd met een edelman met een diameter van 8 cm, tot een diepte van 0,3 m in de C-horizont.

De bodemopbouw is als volgt: onder een humeuze, vaak venige bouwvoor met een dikte van 0,2 tot 0,4 m bevindt zich een dekzandpakket, dat in de top vaak iets verstoord is. In boring 2 is onder de bouwvoor een restant van een B-horizont aangetroffen. De donkergele C-horizont bevindt zich op een diepte van 0,3 m tot 0,6 m -mv. Er zijn geen intacte bodemprofielen of andere archeologische indicatoren aangetroffen.



Afbeelding: Boringen in plangebied

#### Conclusie en advies

Evenals in het tracé ten zuiden van het plangebied zijn ook hier de zandbodems niet langer intact. Mogelijk is de top van het dekzand in grote mate verstoord door de verveningswerkzaamheden in het verleden. Op basis van de resultaten van het booronderzoek wordt voor het plangebied geen vervolgonderzoek aanbevolen.

## 4.5 Natuur

Sinds 2002 moeten alle ruimtelijke ontwikkelingen worden getoetst aan bepalingen uit het natuurbeschermingsrecht: de Flora- en faunawet (soortbescherming) en de Natuurbeschermingswet en provinciale EHS (gebiedsbescherming). De natuurwetgeving in Nederland heeft als belangrijkste component het zorgplichtbeginsel, dat van elke initiatiefnemer verlangt dat hij zich vooraf op de hoogte stelt van eventuele schadelijke effecten op voorkomende beschermde soorten planten en dieren en hun leefomgeving.

Vanuit deze wet- en regelgeving vloeit voort dat bij de planontwikkeling dient te worden nagegaan of ruimtelijke ingrepen een negatieve invloed hebben op planologische begrensde en beschermde natuur- en landschapswaarden (Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn, Ecologische Hoofdstructuur) en beschermde planten- en diersoorten. Is dat aan de orde, dan is een ontheffing van de Flora- en faunawet en/of een vergunning van de Natuurbeschermingswet vereist. In hoeverre die afgegeven kunnen worden hangt af van de beschermingsstatus van de betreffende soort of het gebied, de aard van de

effecten, de mogelijkheden voor compensatie en mitigatie, en het belang van de ruimtelijke ontwikkeling.

Voor de ontwikkelingen die in dit wijzigingsplan mogelijk worden gemaakt, is een ecologische beoordeling uitgevoerd. De rapportage hiervan is opgenomen in bijlage 2. Hieronder worden de conclusies weergegeven.

#### 4.5.1 Soortbescherming

Door de in april 2002 in werking getreden Flora- en faunawet is de verplichting ontstaan om ruimtelijke plannen aan deze wet te toetsen. Het doel van de wet is om in het wild levende planten en dieren te beschermen.

##### Conclusie

Het plangebied bestaat voornamelijk uit voedselrijk productiegrasland. Bovendien is in de omgeving veel (menselijke) verstoring aanwezig in de vorm van fietsers en gemotoriseerd verkeer op de Rijksstraatweg. Onder dergelijke omstandigheden zijn er weinig mogelijkheden voor natuurwaarden aanwezig. Uit de ecologische beoordeling blijkt dat het onwaarschijnlijk is dat de soortgroepen ongewervelde diersoorten, planten en reptielen voorkomen en/of worden beïnvloed door de beoogde ingreep. Redenen hiervoor zijn:

Deze soorten zijn niet aangetroffen tijdens de aanvullende veldonderzoeken die in het kader van de aanleg van De Centrale As zijn uitgevoerd.

Het plangebied ligt niet binnen het verspreidingsgebied van deze soorten.

In het plangebied is geen geschikt biotoop voor deze soorten aanwezig.

Uitstralende effecten van de ingreep zijn beperkt.

Tussen het plangebied en het (mogelijke) leefgebied van deze soorten in de wijde omgeving ligt een grote afstand.

Ook voor amfibieën, vleermuizen en andere zoogdieren geldt dat er geen strijd ontstaat met de Flora- en faunawet.

Voor de soortgroep vissen moet er van uit worden gegaan dat de Kleine modderkruiper in de Rietlandsvaart voorkomt. Tijdens de aanleg van de fietsverbinding zal een deel van de Rietlandsvaart worden gedempt. Door deze werkzaamheden kunnen Kleine modderkruipers worden verstoord. Omdat deze soort middelzwaar beschermd is (tabel 2 van de Flora- en faunawet), dienen de werkzaamheden te worden uitgevoerd volgens een door het Ministerie van EZ goedgekeurde gedragscode. In dat geval hoeft ten aanzien van de Kleine modderkruiper geen ontheffing te worden aangevraagd. Indien de werkzaamheden niet volgens een gedragscode worden uitgevoerd, dan is een ontheffing van de Flora- en faunawet nodig.

Voor vogels geldt dat bij werkzaamheden rekening moet worden gehouden met het broedseizoen. De werkzaamheden kunnen daartoe buiten het broedseizoen of voor aanvang van het broedseizoen plaatsvinden, zodat geen verstoring van broedsels plaatsvindt.

Daarnaast is van een aantal vogelsoorten het nest jaarrond beschermd. Nestplaatsen van deze soorten zijn niet aanwezig binnen en nabij het plangebied. Bovendien is het onwaarschijnlijk dat eventueel aanwezige jaarrond beschermde nestplaatsen in de omgeving worden beïnvloed door de herinrichting.

Omdat er gewerkt gaat worden volgens een goedgekeurde gedragscode en rekening wordt gehouden met het broedseizoen, zijn er vanuit de Flora- en faunawet geen belemmeringen voor de ontwikkelingen die dit wijzigingsplan mogelijk maakt.

## 4.5.2 Gebiedsbescherming

In Nederland kunnen gebieden beschermd zijn volgens de Natuurbeschermingswet of regels omtrent de Ecologische Hoofdstructuur. Daarnaast kunnen gebieden ook worden beschermd vanwege hun natuurwaarden via verordeningen of het bestemmingsplan.

### Conclusie

Het plangebied is geen onderdeel van een Natura 2000-gebied. Het meest dichtbij gelegen Natura 2000-gebied is de Groote Wielen, dat op ongeveer 1,5 km van het plangebied ligt. Gezien deze relatief grote afstand worden er geen directe negatieve effecten verwacht op dit gebied. Ook leidt het plan niet tot indirecte effecten op het Natura 2000-gebied, omdat in de omgeving van het plangebied zoveel foerageergebied aanwezig is, dat het inrichten van het plangebied niet leidt tot negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van de aangewezen soorten.

Het gebied maakt geen onderdeel uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Het meest dichtbij gelegen EHS-gebied ligt op ongeveer 1,5 km van het plangebied. Gezien deze relatief grote afstand worden er geen directe negatieve effecten verwacht op dit gebied. De ontwikkelingen die dit wijzigingsplan mogelijk maakt, veroorzaken daarom geen knelpunten met het beschermingsregime van de EHS.

Verder is het plangebied en de directe omgeving daarvan niet aangewezen als een gebied van openheid en rust voor weidevogels. Ten aanzien van deze gebieden zijn er daarom geen belemmeringen.

Door de aanleg van De Centrale As gaat er weidevogelgebied verloren. In de jaren 2009 en 2010 is hier uitgebreid onderzoek naar gedaan en is ook vastgesteld hoe groot het oppervlak is dat verloren gaat. Op basis van dit onderzoek is besloten om in het kader van de aanleg van De Centrale As om dit verlies te compenseren. Het plangebied grenst aan het tracé van De Centrale As en is zeer beperkt van omvang. Daarnaast is het plangebied en de directe omgeving van beperkte waarde voor weidevogels, mede als gevolg van de aanwezigheid van een bomenrij en de Rijksstraatweg. De inschatting is dat het plangebied en de verstoring door de beoogde werkzaamheden valt binnen de verstoringcontour van de Centrale As. Om deze reden kan worden gesteld dat door de plannen geen extra weidevogelgebied verloren gaat. Er is dus ten opzichte van de reeds te nemen compensatiemaatregelen in het kader van de Centrale as, geen aanvullende compensatie nodig.

Het plangebied ligt binnen een door de Provincie aangewezen ganzenfoerageergebied. Door de inrichting van het plangebied gaat een zeer beperkt deel van het ganzenfoerageergebied verloren. Dit zal niet leiden tot negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van aangewezen ganzen in het nabijgelegen Natura 2000-gebied Groote Wielen (zie hiervoor). Met betrekking tot aangewezen ganzenfoeragegebieden zijn er daarom geen knelpunten.

## 4.6 Water

Het aspect water is afgewogen door middel van een watertoets. De watertoets is het proces van informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel is het waarborgen en het expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing nemen van alle waterhuishoudkundige doelstellingen. Door middel van de watertoets kunnen de initiatiefnemer en waterbeheerder, al tijdens de planontwikkeling, overeenstemming bereiken over water in het ruimtelijk plan. In de watertoets worden de waterhuishoudkundige consequenties van het ruimtelijk plan beoordeeld en geconcretiseerd in



termen van "vasthouden, bergen en afvoeren" en "voorkomen, scheiden en zuiveren".

De watertoets resulteert in een waterparagraaf waarin is aangegeven met welke randvoorwaarden en uitgangspunten ten aanzien van water rekening dient te worden gehouden bij de verdere uitwerking van het plan. Het is een toelichting op het doorlopen proces en maakt de afwegingen ten aanzien van water transparant.

Wetterskip Fryslân beschikt over de Leidraad Watertoets. Doel van de Leidraad Watertoets is dat in ruimtelijke plannen alle wateraspecten worden meegenomen, waarmee wordt voldaan aan de beleidsdoelstellingen van de thema's veilig, voldoende en schoon. Daarnaast zorgt de Leidraad Watertoets voor draagvlak van het wateradvies bij de gemeenten en voor een betere samenwerking tussen gemeenten en Wetterskip Fryslân tijdens het watertoetsproces. De leidraad geeft duidelijkheid over de juridische status van het wateradvies. De leidraad bevat een overzicht van de onderwerpen die vanuit het oogpunt van water van belang zijn bij ruimtelijke plannen.

#### 4.6.1 Hydrologische situatie plangebied

Huidige situatie

Hydrologie

Het plangebied bevindt zich in het beheersgebied van Wetterskip Fryslân. Het beheersgebied is onderverdeeld in afwateringsgebieden en peilvakken met streefpeilen. Het plangebied bevindt zich in een aanvoerpeilgebied met een zomer- en winterstreefpeil van NAP -1,90 m. De Rietlandsvaart voert in noordelijke richting af naar de Ryptsjerksterfeart middels een stuw. Via een gemaal ter hoogte van de Slachtedijk wordt geloosd op de boezem (NAP -0,52 m).

Bodem

De bodem is te karakteriseren als een (koop)veengrond op zand met overwegend grondwatertrap II. Dat wil zeggen dat de gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG) kan voorkomen op ca. 25 tot 40 cm beneden maaiveld en de gemiddeld laagste grondwaterstand (GLG) op ca. 50 tot 80 cm beneden maaiveld. Door de (periodiek) hoge grondwaterstanden en slechte doorlatendheid van de bodem zijn de infiltratie-mogelijkheden beperkt.

Toekomstige situatie

Onderdeel van het plan is de verlegging van de Rietlandsvaart. Dit is een hoofdwatgang van Wetterskip Fryslân. Voor het verleggen is een watervergunning nodig. Door het verleggen blijft de wateraanvoer geborgd. Daarbij dient rekening te worden gehouden met de aanleg van een verbindingsduiker of brug onder/in de nieuwe rondweg. In de huidige situatie bevindt zich een brug in de huidige rijksweg (N355).

Daarnaast kan door verlegging van de vaart invulling worden gegeven aan de bergingsopgave die ontstaat door de toename van verhard oppervlak als gevolg van de realisatie van de fietstunnel. De verlegging van de vaart biedt mogelijkheden voor een natuurvriendelijke inrichting van de oever. Het inrichten van natuurvriendelijke oevers langs de hoofdwatgang dient te worden afgestemd met Wetterskip Fryslân.

Het hemelwater dat in de tunnel terecht komt, zal moeten worden verzameld en geloosd op het oppervlaktewater. Voor het afstromend wegwater zal een zuiveringsvoorziening nodig zijn.

#### 4.6.2 Uitgangspunten en randvoorwaarden

Wetterskip Fryslân is in het kader van de Digitale Watertoets en in een overleg geïnformeerd over het initiatief en daarmee in de gelegenheid gesteld om specifieke randvoorwaarden en uitgangspunten (en kansen) voor te leggen, waarmee rekening dient te worden gehouden bij de beoogde ontwikkeling van het plangebied.

Voor de relevante onderwerpen uit de Leidraad Watertoets is in deze paragraaf aangegeven met welke randvoorwaarden en uitgangspunten rekening dient te worden gehouden bij de verdere uitwerking van het plan.

##### Veilig

Binnen of rondom het plangebied bevinden zich geen lokale kaden, secundaire kaden of primaire kaden. Dit onderwerp is daarom niet van toepassing.

##### Voldoende water

Het onderwerp Voldoende water gaat over het voorzien van functies zoals natuur en landbouw van voldoende water en het voorkomen van (grond)wateroverlast

##### Bemaling

Voor de realisatie van de fietstunnel kan het nodig zijn de grondwaterstand tijdelijk te verlagen middels een bronbemaling. Voor het onttrekken van grondwater is een vergunning of melding nodig. Ook het lozen van onttrokken grondwater is meldingsplichtig. Gelet op het positieve wateradvies van het Wetterskip is het de verwachting dat een eventuele benodigde vergunning verleend kan worden.

##### Compensatie van verhard oppervlak

Door de realisatie van de fietstunnel neemt het verhard oppervlak met ca. 450 m<sup>2</sup> toe. Wetterskip Fryslân hanteert als stelregel dat 10% van de toename van verhard oppervlak gecompenseerd dient te worden in de vorm van nieuw te graven open water. De compensatie moet worden gerealiseerd in hetzelfde peilvak als waar de toename aan verhard oppervlak wordt gerealiseerd. Het lozingspunt van het hemelwater moet zich bevinden in hetzelfde peilvak als waar het extra oppervlaktewater wordt aangelegd. De benodigde 45 m<sup>2</sup> extra open water kan worden gevonden door het verbreden van de vaart. Verbreding van de vaart maakt onderdeel uit van het plan. Hiervoor is voldoende ruimte beschikbaar in het poldergebied ten noordwesten van het plangebied. Voor het verleggen en verbreden van de watergang is een watervergunning nodig. Gelet op het positieve wateradvies van het Wetterskip is het de verwachting dat deze vergunning verleend kan worden.

##### Drooglegging

Bij de realisatie van de fietstunnel dient rekening te worden gehouden met voldoende drooglegging en ontwateringsdiepte. In het wegcontract van De Centrale As zijn de verschillende specifieke eisen voor drooglegging en ontwatering voor de verschillende typen wegen opgenomen.

##### Schoon

Het onderwerp Schoon water betreft de algemene kwaliteit van het oppervlaktewater en de eisen die worden gesteld aan zwem- en natuurwater. Ook de waterketen en het borgen van de grondwaterkwaliteit vallen onder dit thema.

#### Ecologie/KRW

Om ervoor te zorgen dat de kwaliteit van het (grond- en) oppervlaktewater niet achteruit gaat (stand-still) dient een zuiveringsvoorziening te worden gerealiseerd voor het afstromend hemelwater van de weg. Een bermpassage/groenzone tussen de weg en de vaart kan hierin voorzien.

De verbreding van de vaart biedt mogelijkheden om natuurvriendelijke oevers aan te leggen. natuurvriendelijke oevers bevorderen de waterkwaliteit. Natuurvriendelijke oevers worden daar waar mogelijk toegepast om KRW-opgaven te realiseren. Het inrichten van natuurvriendelijke oevers dient te worden afgestemd met Wetterskip Fryslân.

Op 23 juni 2015 is Wetterskip Fryslân en de gemeente Tytsjerksteradiel door middel van de Digitale Watertoets geïnformeerd over dit initiatief. Op basis van de Leidraad Watertoets en de bekende informatie over de lokale waterhuishouding en waterbeleidsdoelstellingen is voorliggende waterparagraaf tot stand gekomen.

Op 2 juli 2015 heeft Wetterskip Fryslân per brief laten weten aanleiding te zien tot het geven van enkele aandachtspunten en opmerkingen. Deze zijn verwerkt tot voorliggende definitieve waterparagraaf. Wetterskip Fryslân heeft een positief wateradvies gegeven (zie bijlage 3).

Op 22 juli 2015 heeft de provincie Fryslân opmerkingen gemaakt op de concept waterparagraaf. Deze zijn verwerkt in voorliggende definitieve waterparagraaf.

## 4.7 Milieuzonering

In het kader van een goede ruimtelijke ordening en bescherming van de woon- en leefkwaliteit is het van belang om inzicht te krijgen in relevante milieuhinderaspecten. Milieuzonering is hiervoor een geschikt instrument. Het instrument bestaat uit het aanbrengen van een ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende (bijvoorbeeld een winkel) en milieugevoelige objecten (bijvoorbeeld woningen). Sommige functies kunnen zowel milieubelastend als milieugevoelig zijn (bijvoorbeeld scholen).

Omdat in dit wijzigingsplan geen milieubelastende of milieugevoelige objecten mogelijk worden gemaakt, is het aanbrengen van ruimtelijke scheiding door middel van milieuzonering niet aan de orde.

## 4.8 Verkeer

Vanuit het provinciaal en gemeentelijk mobiliteitsbeleid (PVVP en GVVP) zijn de volgende zaken van belang:

- De provincie heeft als doel gesteld om het aandeel van de (elektrische) fiets in het aantal verplaatsingen te laten groeien. De fiets moet in 2015 geaccepteerd zijn als volwaardig alternatief voor de auto op afstanden tot 15 km.
- Naast maatregelen om het gebruik te stimuleren worden ook maatregelen genomen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid van fietsers, zodat voor deze doelgroep ten minste evenredig wordt voldaan aan het halveren van het aantal ernstig verkeersgewonden in 2025 (t.o.v. het gemiddelde 2007-2009).
- Om het gebruik van de fiets te stimuleren, is het van belang een kwalitatief goed en fijnmazig netwerk van directe, comfortabele en veilige fietsvoorzieningen aan te bieden.

Met de realisatie van de fietsverbinding Rietlandsvaart is – in samenhang met de spooronderdoorgang – een conflictvrije noord-zuid fietsroute gewaarborgd. Hiermee wordt bijgedragen aan bovenstaande doelen.

## **4.9 Geluid**

In de Wet geluidhinder (Wgh) is de zonering van industrieterreinen, wegen en spoorwegen geregeld. Enerzijds betekent dit dat (geluids)eisen worden gesteld aan geluidsbelastende functies, anderzijds betekent dit dat beperkingen worden opgelegd aan geluidgevoelige functies.

In dit wijzigingsplan vinden geen fysieke wijzigingen plaats aan een weg voor gemotoriseerd verkeer. Tevens is er geen sprake van de realisatie van geluidgevoelige bestemmingen binnen de wettelijke zone van wegen. Daarom is er vanuit de Wgh geen verplichting tot onderzoek. Ook is er geen sprake van nieuwe bedrijven waardoor toetsing aan de regelgeving met betrekking tot industrielawaai niet aan de orde is. Het aspect geluid vormt dan ook geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

## **4.10 Luchtkwaliteit**

Sinds 15 november 2007 is er nieuwe regelgeving voor luchtkwaliteit van kracht. In de Wet milieubeheer is een nieuw hoofdstuk opgenomen over luchtkwaliteit ('Wet luchtkwaliteit'). Deze vervangt het Besluit Luchtkwaliteit uit 2005. In dit besluit zijn Europese richtlijnen voor de luchtkwaliteit geïmplementeerd. Daarin is onder meer bepaald dat gemeenten de lokale luchtkwaliteit in kaart moeten brengen.

Op basis van artikel 5.16 Wm kan een wijzigingsplan worden vastgesteld indien aannemelijk is gemaakt dat de planologische mogelijkheden die het wijzigingsplan biedt "niet in betekenende mate" bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht van een stof. Omdat dit wijzigingsplan geen extra verkeersaantrekkende werking van gemotoriseerd verkeer oplevert, wordt dit aangemerkt als 'niet in betekenende mate'. Het aspect luchtkwaliteit vormt dan ook geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

## **4.11 Externe veiligheid**

Het huidige beleid met bijbehorende normstellingen op het gebied van externe veiligheid is vastgelegd in het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (Bevi). Het Bevi is van toepassing op inrichtingen vallend onder de Wet milieubeheer die overlijdensrisico's voor personen buiten de inrichtingen veroorzaken als gevolg van de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen. Bij een bestemmingsplan(wijziging) moet volgens het Bevi het plangebied worden getoetst aan het vigerende beleid voor externe veiligheid. Om de ontwikkeling verder in procedure te kunnen brengen is het noodzakelijk aan te tonen dat:

1. het plangebied geen onaanvaardbare risico's veroorzaakt voor de omliggende bebouwing;
2. de omgeving geen onaanvaardbare risico's veroorzaakt voor de voorgenomen ontwikkeling.

Volgens het Bevi is de voorgenomen ontwikkeling niet aan te merken als een (beperkt) kwetsbaar object. Daarnaast vormt het plangebied zelf geen risico voor omliggende risicogevoelige objecten. Het aspect externe veiligheid vormt dan ook geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

## 12 Voorwaarden wijzigingsbevoegdheid

Om de fietsverbinding mogelijk te maken kan toepassing worden gegeven aan de wijzigingsbevoegdheid die is opgenomen in artikel 57 lid b en c van de regels van het bestemmingsplan Buitengebied 2013. Deze bepalingen houden in dat het College van B&W, conform artikel 3.6 Wet ruimtelijke ordening, bevoegd is de vigerende bestemming te wijzigen in de bestemming 'Verkeer – Verblijf' (ten behoeve van de fietsverbinding) en de bestemming 'Water' (ten behoeve van de verlegging van de Rietlandsvaart). Om gebruik te kunnen maken van deze wijzigingsbevoegdheid dient een wijzigingsplan opgesteld te worden waarin de aan de wijzigingsbevoegdheid verbonden voorwaarden worden getoetst. Het gaat om de volgende gevallen:

- Het aanleggen van een utilitair fietspad indien sprake is van een verkeerstechnische noodzaak. Deze noodzaak betreft de realisatie van een ongelijkvloerse noord-zuid fietsverbinding voor fietsverkeer naar de Slachtedijk die in het provinciaal Inpassingsplan gepland stond ten noorden van het station. Deze kruising is gewenst vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen (zie hoofdstuk 3).
- Het aanleggen van een recreatief fietspad indien dit wenselijk is met het oog op het bevorderen van het recreatief medegebruik van het buitengebied, onder andere in het kader van gebiedsontwikkeling. Als onderdeel van de Gebiedsontwikkeling fase 2 is in het verlengde van onderhavige fietsverbinding Rietlandsvaart een fietspad in noordelijke richting langs de Rietlandsvaart naar de Slachtedijk opgenomen. Hierdoor wordt de onderhavige fietsverbinding tevens van belang voor het recreatief medegebruik.
- De aanleg of verlegging van een waterloop voor een gebied van maximaal 1 ha. Het te verleggen gedeelte van de Rietlandsvaart blijft ruim onder deze grens.

Daarnaast mag geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de milieusituatie, de woonsituatie, de landschappelijke waarden, de cultuurhistorische waarden, de archeologische waarden, de natuurwaarden en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden. Tevens dient de geluidbelasting op gevoelige objecten als gevolg van de wijziging niet hoger te zijn dan de geldende voorkeursgrenswaarde of vastgestelde hogere waarde.

In de voorgaande paragrafen is aangetoond dat geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de milieusituatie (paragraaf 4.7), de landschappelijke en cultuurhistorische waarden (paragraaf 4.2), de archeologische waarden (paragraaf 4.4) en de natuurwaarden (paragraaf 4.5). Op de geluidsaspecten is in paragraaf 4.9 ingegaan.

Zoals al eerder is aangegeven, wordt bij de aanleg van de Centrale As extra aandacht besteed aan de inpassing ervan in de omgeving en aan de kwaliteitsverbetering. Doel van het programma is om het gebied beter achter te laten dan voor de aanleg van de Centrale As. Op deze manier wordt geborgd dat het project als geheel een positieve bijdraagt levert aan de omgeving. Ook de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden worden niet ingeperkt door de ontwikkelingen die met dit wijzigingsplan mogelijk worden gemaakt. De benodigde gronden worden namelijk aangekocht en de functie heeft geen externe effecten.

In de directe nabijheid van het plangebied bevinden zich geen woningen. Er is dan ook geen sprake van onevenredige afbreuk van de woonsituatie.

# Hoofdstuk 5 Juridische vormgeving

## Algemeen

Op de locatie waar de fietsverbinding en de verlegging van de Rietlandsvaart zal worden gerealiseerd is het bestemmingsplan Buitengebied 2013 van de gemeente Tytsjerksteradiel van kracht (vastgesteld 27 juni 2013). Het plangebied heeft de volgende bestemmingen:

- Agrarisch – Cultuurgrond;
- Water;
- Waarde – Landschap (Open landschap)

De dubbelbestemming Waarde – Landschap (Open landschap) blijft gehandhaafd in dit wijzigingsplan.

Het voorliggende wijzigingsplan maakt na het onherroepelijk worden deel uit van het moederplan.

## Verbeelding

Dit wijzigingsplan gaat vergezeld van een verbeelding. Deze verbeelding vervangt de in het vigerend bestemmingsplan Buitengebied 2013 opgenomen verbeelding. Op de verbeelding is het plangebied met de bestemming Water en Verkeer – Verblijf aangegeven. Aan de oostzijde is voor de bestemming Verkeer – Verblijf circa 3 meter extra ruimte opgenomen ten behoeve van het nader detailleren en uitwerken van de aansluiting met de parallelweg langs De Centrale As.

Voor de ondergrond van de plankaart is gebruik gemaakt van de meest actuele Grootchalige Basiskaart van Nederland (GBKN), waar nodig aangevuld met de kadastrale kaart. Na het onherroepelijk worden van dit wijzigingsplan maakt de verbeelding deel uit van het bestemmingsplan Buitengebied 2013.

## Regels

Op het wijzigingsplan zijn de regels van het moederplan van toepassing, echter alleen voor zover deze betrekking hebben op de realisatie van de fietsverbinding en de verlegging van de Rietlandsvaart. De bestemmingen die op dit wijzigingsplan van toepassing zijn, zijn in de regels opgenomen. Deze bevatten dezelfde bepalingen als de regels van het bestemmingsplan Buitengebied 2013.

## Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

In dit hoofdstuk worden de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid beschreven. De maatschappelijke uitvoerbaarheid heeft als doel om aan te tonen dat het bestemmingsplan maatschappelijk draagvlak heeft.

### 6.1 Economisch

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

De maatregelen die in dit wijzigingsplan worden geregeld betreft een scopewijziging van bovengenoemd realisatiebesluit en leidt niet tot extra kosten ten opzichte van het beschikbaar gestelde krediet. Hiermee is de financiële uitvoerbaarheid van het project gewaarborgd.

De benodigde gronden zijn eigendom van de provincie of zullen door de provincie worden verworven. Tussen provincie en gemeente zal, met inachtneming van afdeling 6.4 van de Wet ruimtelijke ordening, een overeenkomst worden gesloten met betrekking tot verhaal van eventuele planschade. Hiermee is het kostenverhaal verzekerd en hoeft geen exploitatieplan, als bedoeld in artikel 6.12, lid 1, van de Wet ruimtelijke ordening te worden vastgesteld.

### 6.2 Maatschappelijk

In het kader van het vooroverleg conform artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) aan provincie Fryslân en Wetterskip Fryslân voorgelegd. Het wijzigingsplan heeft, overeenkomstig afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, vanaf 15 november 2015 voor een periode van 6 weken ter inzage gelegen. Er zijn geen zienswijzen ingediend.

Het vastgestelde wijzigingsplan wordt opnieuw gedurende zes weken ter inzage gelegd, waarbij de indieners van een zienswijze de mogelijkheid hebben om in beroep te gaan bij de Raad van State.