

Bestemmingsplan

Burgum, brug Burgumerdaam



2011

<i>versie:</i>	<i>ontwerp</i>
<i>datum:</i>	<i>februari 2011</i>
<i>auteur:</i>	<i>Pieter Kingma</i>

afdeling: Romte
zaaknummer: rbp2010-24

Toelichting

Bestemmingsplan

Inleiding

De vaarweg Lemmer-Delfzijl wordt verruimd en opgewaardeerd tot een volwaardig klasse Va kanaal geschikt voor vierlaagscontainervaart en beperkt 2-baks duwvaart. De provincies Groningen en Fryslân hebben hierover in het Langman-akkoord met het Rijk afspraken gemaakt. De opwaardering geschiedt in twee fasen. In de 1e fase, die voor Fryslân bijna is afgerond, wordt het kanaal verruimd. In de 2e fase dienen in het Friese deel een zestal beweegbare bruggen te worden vervangen, waaronder de brug over het Prinses Margrietkanaal in Burgum.

Uit recentelijk technisch onderzoek is gebleken dat de brug in zeer slechte staat verkeerd. Op korte termijn is groot onderhoud c.q. vervanging noodzakelijk. Wegens de hoge investering wordt brugrenovatie als onrendabel gezien, en past bovendien niet in de beoogde opwaardering. De nieuwe brug komt ten westen van de bestaande brug te liggen. Om dit planologisch mogelijk te maken moet het vigerende bestemmingsplan worden herzien.

In hoofdstuk 2 wordt het planologische beleidskader geschetst op gemeentelijk niveau. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de ruimtelijke en functionele karakteristiek van het gebied. Hoofdstuk 4 behandelt de relevante omgevingsaspecten. In hoofdstuk 5 en 6 komen achtereenvolgens de juridische planopzet en de uitvoerbaarheid aan de orde.

Beleidskader

Rijksbeleid

Het ruimtelijk beleid van de rijksoverheid is verwoord in de Nota Ruimte. Het kabinet kiest in het beleidsvoornemen voor een op ontwikkeling gericht ruimtelijk beleid. Het accent is hiermee verschoven van 'het stellen van beperkingen' naar 'het stimuleren van ontwikkelingen'. De Nota Ruimte maakt duidelijk welke beleidsruimte onder andere de provincies en gemeenten wordt geboden.

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

Provincie

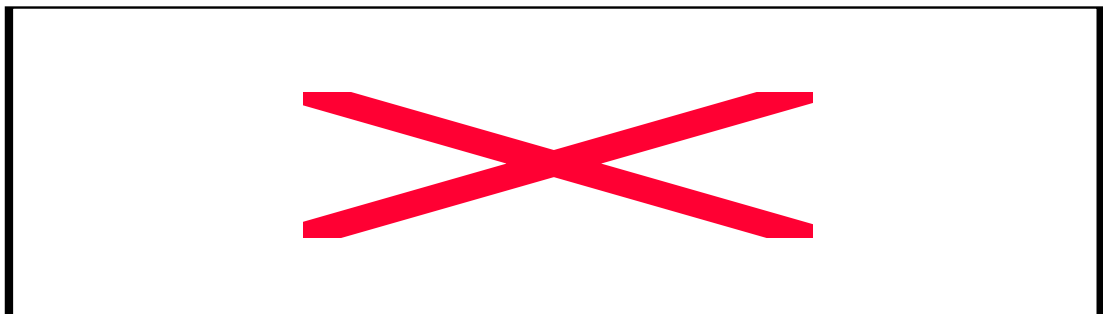
Het Prinses Margrietkanaal wordt – als onderdeel van de vaarweg Lemmer – Delfzijl – de komende jaren opgewaardeerd tot CEMT-klasse Va. Deze opwaardering is opgenomen in het Streekplan Fryslân en het Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan. Ook is het verwoord in het 'Rijksbeleid met betrekking tot hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl'. Om aan de nautische eisen te voldoen, dient de boogstraal van de vaargeul ten westen van de brug in het Prinses Margrietkanaal te worden rechtgetrokken en dient de brug aangepast te worden.

Om de aanleg van de brug planologisch mogelijk te maken moet er een nieuw bestemmingsplan worden opgesteld. De geldende bestemmingsplannen zijn nl. toegesneden op de huidige (feitelijke) situatie en bevatten niet toereikende wijzigingsbevoegdheden om via een relatief eenvoudige procedure toch medewerking te kunnen verlenen.

Vanwege de relatie tussen het aquaduct (Centrale As) en de kanaalverlegging is de kanaalaanpassing al in het inpassingsplan voor de Centrale As meegenomen. Bij het bepalen van de vaaras en daarmee het aanpassen van de vaarweg is de nieuwe brug uitgangspunt.

Beoordeling

Bouwplan/project



De huidige basculebrug is gebouwd in 1943 en heeft een vaste overspanning met een doorvaartbreedte van 22 m. De doorvaarthoogte is 7,08 m. Het beweegbare gedeelte heeft een doorvaartbreedte van 12 m.

De doorvaartopening van het beweegbare gedeelte voldoet niet aan de geformuleerde uitgangspunten om het kanaal op te waarderen. Daarnaast behoort de weg waarin de brug is gelegen tot de categorie tertiair. De categorie van de weg is verzwakt tot de categorie gebiedsontsluitingsweg. Het dwarsprofiel op de brug is nauwer dan de weg waarin deze ligt. (hoe bedoel ik dit, is niet echt duidelijk) De brug zal dan ook – mede om deze reden – vervangen worden. (voor mij mag deze reden achterwege blijven. Wij zien het meer als een prettige bijkomstigheid van de feitelijke vervanging.

De projectorganisatie vaarweg Lemmer – Delfzijl werkt aan plannen voor de bouw van de nieuwe brug. De planstudie naar de vervanging van de brug is begin februari 2009 opgestart. In deze studie zijn een aantal varianten bekeken. Het plan is om de brug zo'n 30 meter ten westen van de bestaande brug te bouwen. De brug zal iets hoger en breder worden dan de huidige.

Uit planstudie blijkt dat de beste optie een bascule-brug is. Dit is een soortgelijke brug als de bestaande brug met een beweegbaar brugdeel. Door de verplaatsing van de brug in westelijke richting zullen er ook twee nieuwe taluds met toeritten moeten komen. Deze zullen weer moeten aansluiten op de bestaande wegen, te weten de Garyperhoeke en het kruispunt in Burgum.

Ruimtelijke & functionele inpasbaarheid



Bij de ruimtelijke inpassing van de aangepaste weg en de nieuwe brug staat een goede ruimtelijke kwaliteit voorop. Dit wordt bewerkstelligd door rekening te houden met een goede landschappelijke inpassing. Daarnaast wordt de ruimtelijke beleving

versterkt door de vormgeving en positionering van de brug en toekomstig wegtracé. Het wegtracé met brug zal in de oost–westrichting worden gekruist door een belangrijke langzaamverkeersverbinding die deel uit maakt van een belangrijke ecologische ontwikkeling en vormt daarmee een belangrijke bouwsteen voor een kwalitatief, bijzondere landschappelijke inpassing.

Landschappelijke inpassing

Om de ontwikkeling van een doorgaande ecologische zone niet onmogelijk te maken zal, zowel ten noorden als ten zuiden van de brug, het brughoofd verder dan gebruikelijk van de oever worden geplaatst. Hierdoor ontstaat onder de brug ten noorden een vrije onderdoorgang van circa 75 meter aan vrije ruimte. Aan de zuidzijde bedraagt de vrije onderdoorgang tussen brughoofd en oeverlijn circa 25 meter. Binnen de voornoemde zones van circa 25 meter en 75 meter zal een langzaamverkeersroute ecologisch verantwoord worden ingepast. (Noot: Zoals bekend is er ten gevolge van gewijzigd nationaal beleid discussie gaande over het al dan niet realiseren van een robuuste natte as, de provincie steekt tot nu toe wel in op zgn no–regret–maatregelen, maar of de zone ook ingericht gaat worden is nu nog niet bekend, bovendien is de financiering van de zgn no–regretmaatregelen nog niet definitief geregeld)

De verruiming van de vrije onderdoorgang van de brug op de noordoever in combinatie met de as–verschuiving van het wegtracé in westelijke richting, leidt tot een versterking van de huidige landschappelijke kwaliteit. Het parklandschap, gelegen aan de westzijde van de nieuwe brug, kan hierdoor worden doorgetrokken naar het gebied dat aan de oostzijde van de nieuwe brug is gelegen. Op deze wijze wordt ook het 'verlies' aan park (vijver) gecompenseerd.

Overlast

De geluidhinder / luchtverontreiniging en onveiligheid wordt zoveel mogelijk beperkt. Uit onderzoek (zie hoofdstuk 4) blijkt dat er sprake is van verbetering ten opzichte van de huidige situatie.

Natuurlijke waarden

Na de realisatie van zowel het paluduct (onderdeel van het aquaduct) en de nieuwe brug over het Prinses Margrietkanaal vormen deze kunstwerken geen onoverbrugbaar obstakel meer voor de water– en oeversgebonden fauna zoals otter, bever en noordse woelmuis. Dit infrastructurele knelpunt wordt zo ingericht dat er op deze plek geen 'ecological sink' ontstaat. In de praktijk betekent dit dat de oever ecologisch ingericht moet worden om zo geschikt habitat te vormen voor soorten die hier langs migreren, waarbij voldoende rust wordt gewaarborgd. Het habitat van deze faunapassage hoeft niet optimaal ingericht te zijn als leef– of voortplantingsgebied, maar dient vooral passeerbaar te zijn. Het gebied vlak voor en na deze kunstwerken dient tevens als stepping stone te worden ingericht (en dus niet alleen passeerbaar), hieraan worden door dieren strengere eisen gesteld.

Inrichting en vormgeving

De brug heeft een belangrijke stedenbouwkundige functie voor het dorp Burgum. Naast de “poortfunctie” van de brug (letterlijk de binnenkomst van de bebouwde kom) is de vormtaal van de brug een belangrijk visuele vertaling van functionele- en belevingsaspecten. In functioneel opzicht is de brug een aanduiding van een belangrijke functieverandering (van rijbaan naar brug, de kruising van waterweg en rijweg). Daarnaast is het een zichtbare verandering van ruraal gebied naar urbaan. De brug is het element dat de overgang vormt van woongebied naar buitengebied en accentueert in het stedenbouwkundig weefsel van Burgum een bijzondere plek.

Conclusie

Op grond van het voorgaande is de conclusie, dat het nieuwe trace en de brug ruimtelijk en functioneel inpasbaar zijn.

Omgevingsaspecten

Naast stedenbouwkundige uitgangspunten en bestaand ruimtelijk beleid dient er ook rekening te worden gehouden met de volgende omgevingsaspecten: ecologie, archeologie, bodemgesteldheid, water, geluid, externe veiligheid, luchtkwaliteit. Deze aspecten komen in dit hoofdstuk aan bod.

Ecologie

De Flora- en faunawet regelt de bescherming van wilde dier- en plantensoorten. In deze wet zijn de voormalige Jacht- en Vogelwet opgenomen, alsmede de soortbeschermingsparagrafen uit de Natuurbeschermingswet. Tevens is daarin een deel van de verplichtingen op grond van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn opgenomen. Dat betreft de inheemse dieren en planten die genoemd worden in bijlage IV van de Europese Habitatrichtlijn en vrijwel alle vogels op grond van de Vogelrichtlijn.

Buro Altenburg & Wymenga heeft ecologisch onderzoek uitgevoerd. Zij komen tot de conclusie dat in het kader van dit plan de Flora- en faunawet en de Boswet relevant zijn. Er is geen ontheffing nodig voor de Flora- en faunawet, wel moet voor wat betreft de Kleine modderkruiper tijdens de bouw gewerkt worden met een goedgekeurde gedragscode. Ook zijn er enkele mitigerende maatregelen relevant.

Het plangebied bevat weinig habitat (leefgebied) dat geschikt is voor soorten die middelzwaar of zwaar beschermd zijn in het kader van de Flora- en faunawet. Een uitzondering vormen de vleermuizen, en dan met name Meervleermuizen, die jagen boven het water.

Er worden geen rust- en of kolonieplaatsen van deze dieren verstoord als gevolg van de aanleg van de brug. Mitigerende maatregelen tijdens de aanleg en het gebruik kunnen voorkomen dat er een toename van verstoring plaats vindt; de trekroute van Meervleermuizen verstoord raakt; verblijfplaatsen van solitaire mannetjes verdwijnen en dat foerageergebied verloren gaat.

Van beschermde vissoorten als de Kleine modderkruiper mag worden aangenomen dat hun populaties geen significante gevolgen zullen ondervinden van de voorgenomen plannen. Grote wateren als het Prinses Margrietkanaal zijn minder geschikt voor deze typische poldervissen, en de waterpartijen in het hertenkamp zijn ongeschikt voor deze soorten. Indien gedurende de bouw / aanleg gewerkt wordt met een gedragscode is geen ontheffing van de Flora- en Faunawet noodzakelijk.

Hierdoor stuiten de plannen niet op bezwaren in het kader van de Flora- en faunawet. De Boswet verplicht tot het herplanten van de te kappen bomen op het talud, voor zover vallend buiten de bebouwde kom. Dit is het geval voor het deel ten zuiden van de nieuwe bebouwde kom bij Sumar. De provincie heeft hiervoor in het kader van het project "de Centrale As" een compensatieregeling uitgewerkt.

Archeologie

Eén van de doelstellingen van het Verdrag van Malta is de afstemming van het archeologisch belang met de ruimtelijke ordening. Daarom heeft de wetgever ervoor gekozen om de bescherming van het archeologisch erfgoed in te bedden in de ruimtelijke ordening. Hiervoor is de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (WAMZ) aangenomen, de wet waarmee onder andere de Monumentenwet 1988, Wet milieubeheer, de Woningwet en de Ontgrondingenwet zijn gewijzigd. Het belangrijkste instrument is hierbij het bestemmingsplan. Bouw- en andere werkzaamheden, waarbij ingrepen in de bodem plaatsvinden moeten immers aan het bestemmingsplan worden getoetst. De manier waarop archeologie kan worden opgenomen in bestemmingsplannen staat beschreven in de Monumentenwet 1988.

Op basis van de Famke kaart kunnen we concluderen dat er voor dit gebied een lage archeologische verwachting geldt. Daarnaast zijn de voorgenomen werkzaamheden niet direct als bodemverstoring aan te merken. Archeologisch onderzoek achten wij dan ook niet noodzakelijk.

Wel geldt er een meldingsplicht bij onverwachte archeologische vondsten. Indien er tijdens graafwerkzaamheden onverwachte archeologische resten worden

aangetroffen blijft in alle gevallen nog altijd een wettelijke meldingsplicht voor archeologische vondsten bestaan.

Bodemonderzoek

De opdracht voor het uitvoeren van een bodemonderzoek wordt uitgezet. Het resultaat wordt opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan.

Watertoets

In het kader van de watertoets heeft op 19 oktober 2010 een overleg plaatsgevonden met Wetterskip Fryslân. In het gesprek zijn de gebruikelijke zaken die betrekking hebben op het in standhouden van een adequate waterhuishouding van voornamelijk het plangebied ten westen van de nieuwe brug besproken. Op 3 november 2010 is er advies door het Wetterskip uitgebracht (kenmerk WFN1014224).

Compensatie verharding

Dempingen moeten voor 100% gecompenseerd worden in het betreffende peilvak.

Hoofdwatergang

Er geldt langs het Prinses Margrietkanaal een obstakelvrije zone van 5 meter.

In planregels is hier rekening mee gehouden.

Boezemkade

Een deel van de ontwikkeling ligt in de kernzone van een boezemkade. Deze heeft een kerende werking en moet gehandhaafd worden. In de uitvoering wordt hier rekening mee gehouden.

Afvalwater- en regenwatersysteem

Door de realisatie van de brug is er sprake van een toename van lozing van 'verontreinigd' water op oppervlaktewater. Hier over vindt nader overleg plaats met het Wetterskip.

Waterkwaliteit

De bouwwijze en onderhoudstechniek moeten emissievrij zijn. Tevens wordt geadviseerd om te bouwen met milieuvriendelijk en duurzaam materiaal. Dit zijn onderwerpen van technische aard en wordt betrokken in het bouwbestek.

Drooglegging en waterpeilen

Voor de verharding wordt een drooglegging geadviseerd van 0,70. Ook dit is een advies met een technische strekking en zal worden opgenomen in het bouwbestek.

Waterwet

Voor alle ingrepen in de waterhuishouding moet een vergunning worden aangevraagd of melding worden ingediend in het kader van de Waterwet. De provincie zal deze aanvraag verzorgen.

Procesafspraken

Als de vermelde adviezen worden opgevolgd zijn er geen waterhuishoudkundige bezwaren.

Wet geluidhinder

De nieuwe brug heeft tot gevolg dat de aansluitende weggedeelten ten noorden en zuiden van de brug eveneens worden verlegd. De N356 is ter plaatse bekend als de Van Harinxmaweg ten zuiden van het Prinses Margrietkanaal en als de H. van Kattendykeweg ten noorden van het kanaal. In het kader van deze wegwijziging is de geluidssituatie in de omgeving onderzocht door buro NAA.

De geluidbelastingen op de woningen ter hoogte van de te reconstrueren delen van de weg in de situaties 2011 en 2026 zijn door Servicebureau De Friese Wouden berekend. De akoestische situatie wordt per weg afzonderlijk beoordeeld. De afname van geluid door de lagere verkeersintensiteit op de weg maakt dat de geluidbelasting op alle beschouwde woningen afneemt ook daar waar de weg dichterbij komt te liggen. Voor wat betreft de Wet geluidhinder heeft de voorgenomen wegreconstructie geen gevolgen voor de wegaanlegger. Daarnaast worden de mogelijkheden nog onderzocht om geluidsarmere wegverharding toe te passen.

Externe veiligheid

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) is op 27 oktober 2004 inwerking getreden. Het Bevi is in 2007 herzien. De afstanden met betrekking tot bestaande situaties zijn hierin verkleind ten opzichte van nieuwe situaties. Het besluit heeft gevolgen voor de ruimtelijke ordening en dus ook voor een bestemmingsplan.

Bij het plannen van risicogevoelige objecten (bijvoorbeeld woningen) in de omgeving van een risicovolle inrichting moet op basis van het Bevi op bindende wijze rekening gehouden worden met de mogelijke invloed van die inrichting.

Voor het onderzoek externe veiligheid Arcadis berekeningen uitgevoerd van het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR) van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de huidige en nieuwe wegbrug bij Burgum. Op basis van de gehanteerde onderzoeksuitgangspunten is geen PR 10-6 contour berekend voor de huidige en nieuwe wegbrug. Daarmee legt de (nieuwe) wegbrug geen ruimtelijke beperkingen op aan de omgeving.

Na de aanleg van De Centrale As heeft de nieuwe wegbrug geen PR-contouren meer. Arcadis heeft daarnaast het GR van de huidige en nieuwe wegbrug berekend. Het berekende GR ligt in beide situaties op nul. Door de aanleg van De Centrale As verdwijnt het GR van de nieuwe wegbrug. Het groepsrisico neemt niet toe als gevolg van het ruimtelijk besluit voor de realisatie van de wegbrug. De hoogte van het groepsrisico blijft ook ver onder de oriëntatiewaarde. Om deze redenen is een verdere verantwoording van het groepsrisico niet noodzakelijk.

Luchtkwaliteit

De Wet luchtkwaliteit 2007 bepaalt dat bij een plan van deze omvang / impact de invloed op de luchtkwaliteit ter plaatse moet worden beoordeeld. Buro NAA heeft hier – op basis van getelde en geprognoseerde verkeersgegevens – onderzoek naar verricht.

Uit de rekenresultaten blijkt dat de concentraties NO₂ en PM₁₀ afnemen. Het beschouwde project leidt niet in betekenende mate tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. Nader onderzoek naar de luchtkwaliteit is voor dit project niet nodig. Het beschouwde project kan worden gerealiseerd zonder belemmeringen ten aanzien van luchtkwaliteit.

Conclusie

De omgevingsaspecten staat de voorgestane ontwikkeling niet in de weg.

Toelichting op de regels

De planmethodiek is afgestemd op het gemeentelijke handboek bestemmingsplannen en voldoet aan de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008 (SVBP2008). Daarbij is de indelingsopzet van de aangegeven hoofdgroepen van bestemmingen gehanteerd.

Verbeelding

De verbeelding is getekend op schaal 1 : 1000. Als ondergrond voor de verbeeldingen is gebruik gemaakt van de meest actuele Grootchalige Basiskaart Nederland (GBKN), aangevuld met kadastrale gegevens. Op de verbeelding is met lijnen, coderingen en arceringen aan gronden een bepaalde bestemming toegekend. Binnen een bestemmingsvlak zijn op de verbeelding met aanduidingen nadere regels aangegeven. De verbeelding is volgens IMRO 2008 (Informatiemodel Ruimtelijke Ordening) getekend.

Regels

De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing en regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

In dit hoofdstuk zijn de begrippen verklaard die gebruikt worden in hoofdstuk 2 en 3. Een en ander voorkomt dat er bij de uitvoering van het plan onduidelijkheden ontstaan over de uitleg van bepaalde regelingen. Daarnaast is het artikel "wijze van meten" opgenomen waarin bepaald is hoe de voorgeschreven maatvoering in het plan gemeten moet worden.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

In dit hoofdstuk zijn de in het plan voorkomende bestemmingen geregeld. In ieder artikel is per bestemming bepaald welk gebruik van de gronden is toegestaan en welke bouwregels er gelden. De opbouw van een bestemmingsregel is gebaseerd op de SVBP.

Natuur 2

Aan de zuidkant van het kanaal (aan weerszijden van de brug) is de grond de bestemming Natuur 2 (natte natuurgebieden) toegekend. Dit is toereikend om de ecologische verbindingzone mogelijk te maken. Binnen deze bestemming is het aanleggen van een fiets- / voetpad mogelijk.

Groen – Park

Voor het gebied ten noorden van het kanaal en aan weerszijden van de weg geldt de bestemming 'Groen – Park'. Dit gebied maakt onderdeel uit van een groter gebied met afwisselend bosschages, gazons, andere beplanting, waterpartijen en spel- en sportvoorzieningen.

Verkeer 1

De bestemming 'Verkeer – 1' wordt gehanteerd voor wegen en straten met een ontsluitingsfunctie. Binnen de bestemming 'Verkeer' wordt de aanleg van het aangepaste trace, de brug, het hoogteaccent en alle bijbehorende voorzieningen, inclusief water en groen, mogelijk gemaakt.

Water 1

respectievelijk water met een belangrijke verkeers- en vervoerfunctie

Dubbelbestemmingen

Een dubbelbestemming regelt een bijzonder belang, dat eerst afgewogen moet worden alvorens de onderliggende bestemming mag worden toegepast. Er gelden in die gevallen dus twee bestemmingen, waarbij de dubbelbestemming voor gaat op de onderliggende bestemming. In onderhavig bestemmingsplan komt de dubbelbestemmingen Waterstaat voor.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Dit hoofdstuk bevat de regels welke op de bestemmingen in hoofdstuk 2 van toepassing zijn.

Anti-dubbeltelregel

In deze bepaling is vastgelegd dat grond die in aanmerking moest worden genomen bij het verlenen van een bouwvergunning, waarvan de uitvoering heeft plaatsgevonden of alsnog kan plaatsvinden, bij de beoordeling van een andere aanvraag om bouwvergunning niet opnieuw in beschouwing mag worden genomen. De in het Bro opgenomen tekst van deze regel is overgenomen.

Algemene aanduidingsregels

De algemene aanduidingsregels gelden voor het aanbrengen of verwijderen van aanduidingen voor geluidzones, milieuzones e.d.

Algemene wijzigingsregels

De meeste wijzigingsbevoegdheden zijn opgenomen binnen de specifieke bestemmingsregels. Wijzigingsbevoegdheden naar dubbelbestemmingen en gebiedsaanduidingen die vaak moeten gelden voor grotere gebieden en/of langgerekte zones en daardoor op meerdere bestemmingen betrekking hebben, worden in deze algemene wijzigingsregel ondergebracht.

Algemene procedureregels

Dit artikel regelt de procedure die burgemeester en wethouders dienen te volgen indien toepassing wordt gegeven aan de in dit plan opgenomen ontheffings- of wijzigingsregels.

Overgangs- en slotregels

De tekst van de overgangsregels is rechtstreeks ontleend aan het Bro.

Uitvoerbaarheid

Economisch

De vervanging van de brug Burgum maakt onderdeel uit van de 2^e fase opwaardering vaarweg Lemmer –Delfzijl. In deze tweede fase wordt binnen de provincie Fryslân een zestal bruggen vervangen, waaronder de brug te Burgum. Met betrekking tot deze tweede fase is van rijkszijde inmiddels wel aangegeven dat zij deze wenst te temporiseren.

Voor de brug Burgum heeft deze herbezinning geen gevolgen. Inmiddels hebben het rijk en de provincies Groningen en Fryslân (financiële) afspraken gemaakt over de planstudiefase en daaraan verbonden kosten. Met het accorderen van het plan van aanpak is het Rijk impliciet ook akkoord met de realisatie.

Voor het onderdeel brug Burgum zijn momenteel gesprekken met het ministerie van Infrastructuur en Milieu gaande over de realisatiefase. Het realisatiebesluit waarmee de financiering van de nieuwe brug definitief is geregeld, zal in het voorjaar van 2011 worden genomen. Bij de nieuwe brug wordt rekening gehouden met de eventuele realisatie van een brede ecologische verbindingszone ter weerszijde van het Pr. Margrietkanaal.

Maatschappelijk

De plannen voor het aangepaste trace en de nieuwe brug zijn al enige tijd bekend. Op 15 april 2009 heeft de provincie het plan op hoofdlijnen gepresenteerd aan de bevolking. Daarnaast is in een aantal beleidsdocumenten de wenselijkheid van de aanleg van een nieuwe brug beschreven. Burgers hebben hier dus via een aantal kanalen kennis van kunnen nemen. De effecten van het trace en de brug zijn op alle aspecten onderzocht. Waar nodig worden maatregelen getroffen. Hiermee wordt onderhavig bestemmingsplan maatschappelijk uitvoerbaar geacht.

Inspraak en overleg

Het ontwerp heeft in het kader van inspraak en overleg ter inzage gelegen van 9 december 2010 tot 20 januari 2011.

Er zijn geen inspraakreacties ontvangen van inwoners uit Burgum of Sumar. Vanuit het verplichte overleg met andere (semi)overheden (artikel 3.1.1 Bro) zijn drie reacties ontvangen.

Reacties

1. Inspectoraat Generaal VROM

- Het plan geeft de betrokken rijksdiensten geen aanleiding tot het maken van opmerkingen, gelet op de nationale belangen in de RNRB (Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid).

2. Provincie Fryslân

- De provinciale belangen zijn op een juiste wijze verwerkt in het plan. Wanneer het plan in de ontwerpfasen niet wezenlijk wordt gewijzigd, is toezending van het ontwerpplan aan Gedeputeerde Staten niet nodig.

3. Wetterskip Fryslân

- Dempingen moeten voor 100% gecompenseerd worden in het betreffende peilvak.
- Er geldt langs het Prinses Margrietkanaal een obstakelvrije zone van 5 meter. In planregels is hier rekening mee gehouden.
- Een deel van de ontwikkeling ligt in de kernzone van een boezemkade. Deze heeft een kerende werking en moet gehandhaafd worden. In de uitvoering wordt hier rekening mee gehouden.
- Door de realisatie van de brug is er sprake van een toename van lozing van 'verontreinigd' water op oppervlaktewater. Hier over vindt nader overleg plaats met het Wetterskip.
- De bouwwijze en onderhoudstechniek moeten emissievrij zijn. Tevens wordt geadviseerd om te bouwen met milieuvriendelijk en duurzaam materiaal. Dit zijn onderwerpen van technische aard en wordt betrokken in het bouwbestek.
- Voor de verharding wordt een drooglegging geadviseerd van 0,70. Ook dit is een advies met een technische strekking en zal worden opgenomen in het bouwbestek.

- Voor alle ingrepen in de waterhuishouding moet een vergunning worden aangevraagd of melding worden ingediend in het kader van de Waterwet. De provincie zal deze aanvraag verzorgen.
- Als de vermelde adviezen worden opgevolgd zijn er geen waterhuishoudkundige bezwaren.

Commentaar

Ad 1 Inspectoraat Generaal VROM

- Ter kennisname

Ad 2 Provincie Fryslân

- Ter kennisname

Ad 3 Wetterskip Fryslân

- Dempingen worden geheel gecompenseerd in het betreffende peilvak.
- In planregels is rekening gehouden met een obstakel vrije zone.
- Met de boezemkade wordt in de uitvoering rekening gehouden.
- Over de toename van lozing van ‘verontreinigd’ water op oppervlaktewater vindt nog nader overleg plaats met het Wetterskip.
- In het bouwbestek wordt rekening gehouden met emissienormen en milieuvriendelijk / duurzame bouwmaterialen.
- Er wordt gestreefd naar een drooglegging van 0,70 voor de verharding.
- Voor de ingrepen in de waterhuishouding wordt door de provincie een vergunningaanvraag of melding ingediend.