

MASTERPLAN BURGUM CENTRUM

verbeelding

18 februari 2010

P

HKB
stedenbouwkundigen

w a o m
g r h n j
gemeente | tytsjerksteradiel s b s e
s g s e
e

COLOFON

opdrachtgever

gemeente Tytsjerksteradiel

contactpersoon

Klaas Boelstra, Wieger van der Schaaf

verbeelding

HKB Stedenbouwkundigen

Zuiderpark 21

9724 AH Groningen

050-3183100

contactpersoon

Brigitta van Dijk

project

Masterplan Burgum Centrum

datum

18 februari 2010

Dit document is gedrukt bij Rekladruk
uit Gytsjerk.



Mixed Sources

Productgroep uit goed beheerde bossen
en andere gecontroleerde bronnen

www.fsc.org Cert no. SGS-COC-005217H

© 1996 Forest Stewardship Council

Bureau Projecten Stedenbouw Product Ontwerp Onderzoek Visies Inrichtingsplannen Architecten
 Structuurplan Bestemmingsplan Beeldkwaliteit Advies Visionair Wonen Werken Recreëren Prijsvragen
 Duurzaam Thema Regio Stad Dorp Landschap Ds. Talmasingel Woonvisie Land Dorp Ruimte Infra-
 Uitbreiding

INHOUDSOPGAVE

Plant Kastanjes Bulthuissingel Landschap Initiatie-
 haalbaar Kansen in Kernen Markt Kernwinkelgebied Horeca Verkeer en Infrastructuur Mooi Ha-
 Terras On

1. Voorgeschiedenis 5 Supermarkt Verkeerscirculatie Tytjerksteradiel Efficiënt
 Talmasingel Burgum Tijd Gebruiker Beleving Ds. Talmasingel “De Pleats” Groen Inzicht Winkelhie
 Toekomst

2. Samenvatting interactief proces 6 Bomen “Us Dream” Kernwinkelgebied Eenhe
 Langzaamverkeersroutes Bouwblok Levendig Dorps Duurzaam Variatie Milieu Verantwoord Centra
 Bewoners

3. Opiniërende raadsbespreking 2 juli 2009 8 Functionaliteit Vier de tijd “hun”
 Fietsroutes Woonvisie Betekenisvolle ruimte Ontplooien Winkeliers Identiteit Ruimte Lommerijk Maa
 Zorgvuldig

4. Vertaling in uitgangspunten 10 Ontwerp Ds. Talmasingel Kansen in Kernen
 Kernwinkelgebied Architecten Structuurplan Tytjerksteradiel Lommerijk Parkeerbehoefte Voorzier
 Fietsroute

5. Masterplan in beeld 13 Schoolstraat Centrumfuncties Duurzaam Thema “Us Dre
 Regio Dor

5.1. Wonen 15 Bulthuissingel Ruimte Kûpersstrjitte Uitbreiding “Us Dream” Opdr
 gevers St

5.2. Winkels en voorzieningen 21 Leefomgeving Plant Landschap Verkeer en Infrast
 Markt On

5.3. Verkeer 35 Onderzoekers Mooi Bushalte Veranderingsgebied Ontwerp opgav
 Ruimtelijk

5.4. Infrastructuur 43 Parkeerbehoefte Tijd Gebruiker Centrale As Groen Inzicht O
 Toekomst Intensief Kernwinkelgebied Bomen Collectief Verkaveling Parkeren Levendig Openbare r
 Centrum

6. Maatregelenpakket 49 Terras Dorps Duurzaam Variatie Milieu Verantwoord Cent
 Winkelen Kastanjes “Gezondheidszorg onder één dak” Vier de tijd “hun” project Betekenisvolle Ru
 Ontplooie

7. Financiële paragraaf 50 Dienstencentrum Netwerk Identiteit Ruimte Oprecht M
 Intuïtie Zorgvuldig Context Lommerijk Ontwerp Fietsroutes Verkeer en Infrastructuur Lageweg
 Beeldkwa

Us dream 52 Wonen Werken Recreëren Prijsvragen Duurzaam Parkeerbehoefte Kanse
 Kernen Thema Fietsroutes Dorp Landschap Openbare Buslus Infrastructuur Uitbreiding
 Herstruct

Masterplankaart 55 Stedenbouwkundige leefomgeving Ds. Talmasingel Plant Lan
 Initiatie- haalbaar Maatschappelijk Markt Ontwerpers Tytjerksteradiel Masterplan Supermarkt Cen
 Ontwerp Terras Verkeer en Infrastructuur Bulthuissingel Kastanjes Gradaties Kundig Efficiënt
 Parkeerbehoefte Ds. Talmasingel Tijd Lommerijk Beleving Kansen in Kernen Visie Tuinontwerp Groe
 Tytjerksteradiel Kastanjes Toekomst Intensief Stedenbouw Parkeerbehoefte Mens Bomen Woonvisie
 Eenheid Kansen in Kernen Terras Levendig Openbare ruimte Stedelijk Dorps Duurzaam Variatie M
 Verantwoord Ds. Talmasingel Bulthuissingel Centrum Winkelen Centrale As Natuur balans poëzi
 functionaliteit Vier de tijd “hun” project Betekenisvolle ruimte ontplooien Woonvisie Visie “Us Drear
 Identiteit Fietsroutes Oprecht Maat “Us Dream” Zorgvuldig Context Bureau Projecten Stedenbouw



luchtfoto van het centrum van Burgum

De directe aanleiding voor het opstellen van een Masterplan voor het centrum van Burgum vormt het raadsbesluit tot vaststelling van het beleidsplan economische zaken (raad 23 november 2006). In het beleidsplan economische zaken is als belangrijke doelstelling aangegeven dat Burgum zich als regionaal centrum (term uit het streekplan Fryslân) moet doorontwikkelen. Daarbij hoort een sterk centrum, waar een verscheidenheid aan functies (meer) ruimte moeten krijgen. Het centrum moet een kwaliteitsimpuls ondergaan: een hoogwaardig woon-, werk- en verblijfsgebied; uitbreidingsmogelijkheden voor detailhandel, voorzieningen en parkeren en ten slotte een perfecte bereikbaarheid. Aan de stedenbouwkundige en architectonische kwaliteiten moeten hoge eisen worden gesteld, aldus het beleidsplan EZ.

Er zijn nog een aantal overwegingen die een Masterplan rechtvaardigen, zoals:

- Verbetering ontsluiting/bereikbaarheid van de parkeerfaciliteiten in het centrum (collegeprogramma/GVVP);
- Clustering van voorzieningen op het terrein van welzijn en zorg (collegeprogramma);
- Herstructurering Ds. Talmasingel e.o. ("oude" structuurplan/woonplan) en eventueel de Kûpersstrjitte (i.c.m. verbetering ontsluiting);
- Intensivering woonfunctie cq. grondgebruik ("oude" structuurplan/woonplan);
- Vervolgen stedenbouwkundige opwaardering van de Markt (fase 3)

In de loop van 2008 is aan de hand van een plan van aanpak en een ambtelijke inventarisatie van beleid en wensen/ideeën een start gemaakt met het interactieve proces. Er werd voor gekozen de onderwerpen te bundelen tot vier thema's, om daarmee enige structuur in de materie te brengen.

Onderscheiden werden de thema's:

- Wonen
- Voorzieningen
- Verkeer
- Infrastructuur

Met diverse organisaties zijn in 2008 rondetafelgesprekken gevoerd, gevolgd door een brainstormsessie. Aan de hand van de uitkomsten daarvan is (mede via inschakeling van het bureau HKB Stedenbouwkundigen) een "verbeelding" op kaarten (met korte toelichtingen) gemaakt, die is gebruikt tijdens de "inloopweken" begin 2009.

De op deze wijze verkregen informatie (ideeën/suggesties) is verwerkt in een notitie voor de leden van de gemeenteraad, bedoeld als handvat voor de raadsactiviteit "raad op straat" op 6 juni 2009.

Aansluitend is het pakket voorgelegd aan de gemeenteraad, die op 2 juli 2009 een opiniërende bespreking heeft gehouden over de toekomst van het centrum, waarbij een aantal stellingen als hulpmiddel dienden. De richting die de gemeenteraad toen heeft aangegeven is voor zover mogelijk bepalend geweest voor de inhoud van dit Masterplan.

Status Masterplan

Het Masterplan heeft juridisch gezien geen formele status. Het is een visiedocument dat ideeën en voorstellen bevat, die verder moeten worden uitgewerkt. Het geeft hoofdlijnen en richting, maar regelt geen details. Over diverse maatregelen zal de gemeente overleg gaan voeren met belanghebbenden of met vertegenwoordigers, zoals dorpsbelangen en de Himbo. Voor de meeste onderwerpen zal realisering pas kunnen plaats vinden na een herziening van het bestemmingsplan of na het nemen van specifieke besluiten door de gemeente. Die zijn vatbaar voor bezwaar/beroep.

De tijdens het proces gevormde en gebruikte documenten zijn in chronologische volgorde opgenomen in een bijlagenboek bij dit Masterplan.

6 | 2. SAMENVATTING INTERACTIEF PROCES

In het bijlagenboek zijn de uitkomsten opgenomen van de rondetafelgesprekken en de brainstormsessie in 2008. Ook zijn hierin de tijdens de inloopdagen verzamelde reacties van individuele burgers en de inspraakreacties opgenomen.

Dat is de volledige weergave van het interactieve proces.

In dit hoofdstuk worden de uitkomsten van het interactieve proces per thema samengevat weergegeven.

A. Thema wonen

Wonen in het centrumgebied heeft aantrekkelijke kanten. De grondgebonden woningen en appartementen zijn geliefd. In de afgelopen jaren zijn er relatief veel appartementen gebouwd voor diverse doelgroepen, in het bijzonder senioren. Bovendien heeft het centrumgebied een kwaliteitsimpuls ondergaan, dankzij een combinatie van investeringen in bebouwing (woningen en voorzieningen) en in de openbare ruimte. Uit het interactieve proces is naar voren gekomen dat de woonfunctie belangrijk wordt gevonden. Aan de Markt kan in combinatie met voorzieningen een aantal appartementen worden gerealiseerd. Aan de Ds. Talmasingel zou volgens WoonFriesland moeten worden ingezet op grondgebonden woningen, maar dan in een groene setting. De Himbo is van mening dat in het kernwinkelgebied prioriteit moet worden gegeven aan de winkelfunctie. Uit de reacties kan worden afgeleid dat deze meningen worden gedeeld door de bevolking.

B. Thema voorzieningen

Het centrumgebied kent een scala aan voorzieningen. Uit veel reacties blijkt de behoefte aan nieuwe voorzieningen, zoals een Multifunctioneel Centrum (MFC); een GOED en/of HOED (gezondheidszorg resp. huisartsen onder één dak);

horeca; low budgetwinkels; een extra supermarkt.

Er spreekt zorg uit een aantal reacties over uitbreiding winkels aan de z.z. Markt (overbewinning; bescherming Schoolstraat).

Consumenten/burgers willen een supermarkt in een bepaald segment erbij, na het sluiten van de Super de Boer en de verplaatsing van de Plus-Markt. Genoemd zijn een Lidl en een Albert Heijn. De Himbo is van mening dat uitbreiding van het winkelvloeroppervlak dient te worden getoetst aan distributie planologisch onderzoek (dpo). Op dit moment is er in Burgum geen tekort aan vloeroppervlak.

De artsen en paramedici willen snel een GOED/HOED realiseren in het centrum, bij voorkeur aan de Ds. Talmasingel, maar aan de zuidzijde van de Markt is ook een optie. Beide locaties zijn in de discussies genoemd.

Opvallend is dat een aantal organisaties pleit voor herstructurering op lange termijn van het noordwestelijk deel van het centrum tussen de T. Geartsstrjitte en de Poieszvestiging aan de F. Bosgraafstraat (Friesland Bank en PKN kerk) t.b.v. een MFC en parkeren.

Veel reacties hebben betrekking op het ontbreken van voorzieningen in de openbare ruimte, zoals zitelementen en een openbaar toilet.

C. Thema verkeer

Een belangrijk onderwerp is de gewenste status van het winkelhiem, nl. wel of niet structureel autovrij. De Himbo is hier tegen, maar dorpsbelangen en de politie zijn hier voor. Particulieren vinden de bereikbaarheid van winkels voor minder- en invalide personen belangrijk. Hier is sprake van een echt dilemma.

Opnieuw is aan de orde gesteld om de verbinding voor auto's tussen de Pleats en Scapino vanaf de Schoolstraat naar de Markt/Ds.

Talmasingel, al of niet in combinatie met het omkeren van de rijrichting tussen deze plek en de

Kwekersstrjitte, weer mogelijk te maken. Hier is tegen ingebracht dat als de Schoolstraat niet autovrij wordt en zijn parkeervoorzieningen houdt, zoekgedrag van automobilisten naar parkeerplaatsen voor de winkels in de Schoolstraat aantrekkelijker wordt, vanwege de kortere verbinding die naar (het alternatief) de Markt ontstaat. Het wordt dan dus drukker in de Schoolstraat en ook op het pleintje tegenover Vögele, dat al als te druk/onveilig wordt aangemerkt.

Er is een suggestie gedaan om het verkeer over de Lageweg en de likmounewei richting de Markt te ontmoedigen of zelfs onmogelijk te maken. Er blijven dan twee verbindingen over, nl. de Ds. Talmasingel en de (her in te richten) Kûpersstrjitte.

D. Thema infrastructuur

Een aantal reacties heeft betrekking op het op één of andere wijze terug brengen van de Opfeart naar het centrum. Breed gedragen is het idee om bij herinrichting van het Winkelhiem de horeca meer ruimte te bieden in de openbare ruimte (zonder die ruimte te privatiseren), zoals genoemd bij het Roodhert. Er zijn meer mogelijkheden voor horecaondernemers om in het “gat in de markt” te stappen bij herinrichting en herstructurering van locaties.

De belangenorganisaties Himbo en dorpsbelangen pleiten voor meer parkeergelegenheid in en nabij het centrum, zoals achter de Stryp en de bibliotheek. De Himbo zou op termijn ondergronds parkeren op de Markt als oplossing zien.

Minder ingrijpend, maar in principe haalbaar en afdwingbaar is het stellen van de eis dat bij herstructurering nieuwe functies moeten voorzien in eigen parkeergelegenheid (zonodig en haalbaar ondergronds of op een parkeerdek).

De Himbo heeft de suggestie gedaan het noordelijk deel van de Markt te betrekken bij het verblijfsgebied, door de straat te laten vervallen.

De Kûpersstrjitte moet worden opgewaardeerd als belangrijke ontsluitingsweg van het centrum (referentie: Ds. Talmasingel); de kruispunten moeten worden verbeterd en ingericht, zo mogelijk volgens het principe van “dielde romte”; de kruising Oppedijk van Veenweg / Kûpersstrjitte is gevaarlijk; hier moeten aanpassingen komen (eventueel verleggen van de aansluiting).

Aandacht is gevraagd voor een goede, uitnodigende en verkeersveilige verbinding tussen west en oost, te realiseren in het kader van Kansen in Kernen (afwaardering N356); kwaliteitsimpuls van de entree (Tsjibbe Geartsstrjitte) hierin betrekken.

De huidige busroute door het dorp moet in stand blijven, verbetering aanduiding van de P-route; de ANWB fiestroutes moeten via het centrum.

Tot zover de weergave van de uitkomsten van het interactieve proces.

3. OPINIËRENDE RAADSBESPREKING 2 JULI 2009

De gemeenteraad heeft op 2 juli 2009 in opiniërende zin gesproken over de toekomst van het centrum van Burgum. Als basis hiervoor dienden het vanuit het interactieve deel verkregen materiaal; het resultaat van de raadsactiviteit van 6 juni 2009 (de "raad op straat") en een notitie van het college van burgemeester en wethouders, waar een aantal stellingen in was opgenomen.

Ten behoeve van de raadsactiviteit op 6 juni 2009 was een aantal panelen gemaakt, waarop suggesties voor veranderingen waren verbeeld. De op de panelen aangebrachte teksten en illustraties zijn opgenomen in het bijlagenboek. Ook is in het bijlagenboek de notitie van het college van burgemeester en wethouders opgenomen, die de leidraad vormde voor de raadsbehandeling.

De aantekeningen van de raadsgriffier bevatten de hiernavolgende weergave van de inbreng van de verschillende fracties in de raadsvergadering van 2 juli 2009:

N.B. De PvdA fractie gaf een presentatie van haar visie op het totale centrum. Saillant onderdeel daarvan was het idee om het water "terug te brengen" naar het centrum, via de G.W. Navislaan en uitmondend in een haven ter hoogte van de ABN/AMRO e.o.

Thema Wonen:

- Alle fracties willen woningen aan de Talmasingel. De meeste fracties willen hier geen HOED/GOED. FNP, GL, GBT en VVD willen deze aan de zuidzijde van de Markt, waarbij GBT pleit voor parkeren op begane grond. Een meerderheid van PvdA en CDA wil juist wel een gezondheidscentrum aan de Talmasingel, met daarboven woningen (ook sociale woningbouw).
- GBT wil de hele hoek met bejaardenwoningen in 1 keer renoveren en hier flinke hoogbouw realiseren.

Thema Voorzieningen:

- Alle fracties zijn tegen winkels / detailhandel aan de zuidzijde van de Markt.
- FNP, CDA en VVD willen hier wel (zakelijke) dienstverlening. De PvdA wil dit in het centrum, GL en GBT willen geen uitbreiding van de dienstverlening.
- De raad wil geen publiekstrekker aan de Markt.
- GL heeft geen behoefte aan nieuwe voorzieningen, wel upgradering van het NW-deel van het centrum. De FNP wil geen publiekstrekker maar wel een MFC in het NW-deel. De PvdA wil in het NW-deel een kwaliteitssupermarkt met daarboven een MFC. De VVD wil voor het NW-deel een goed stedenbouwkundig plan, maar geen winkels of MFC. Het CDA wenst een publiekstrekker niet op voorhand te blokkeren, maar geen acquisitie; ook een MFC is mogelijk. GBT wenst wel een publiekstrekker, geen MFC.

Thema's Verkeer en Infrastructuur:

- Geen enkele fractie wenst een geheel autovrij centrum. Wel zijn er beperkingen mogelijk:
- -deelde romte (GL, PvdA), met voorrang voor fietsers en voetgangers (GL)
- na 12.00 uur voor auto's afgesloten (GL)
- andere verkeerscirculatie, via Lageweg + plein Roodhert autovrij (PvdA, CDA)
- periodiek afsluiten voor auto's (PvdA) / vrijdag en zaterdag autovrij (CDA)
- nadruk op fietsers en voetgangers + sfeer (VVD)
- korter parkeren (CDA).
- Het ondergronds parkeren alleen voor bewoners appartementengebouwen.

- Ten aanzien van de herinrichting van de Markt kiest men voor het vrij conservatieve alternatief (1), waarbij de FNP en VVD naar variant 2 neigen. Wel vraagt men aandacht voor de akoestiek, het geluid bij hoogbouw.
- Naast de PvdA wil ook de FNP wel een onderzoek naar de mogelijkheid om het water in het centrum te brengen.
- FNP en CDA pleiten voor het opkrikken van de Markt als verblijfsgebied.

Op basis van de in de twee voorgaande hoofdstukken weergegeven opvattingen en ideeën zal in het volgende hoofdstuk per thema een aantal uitgangspunten worden geformuleerd voor de toekomst van het centrum van Burgum.

4. VERTALING IN UITGANGSPUNTEN

Hoewel de uit het interactieve proces en de opiniërende raadsvergadering verkregen ideeën en suggesties niet altijd éénduidig zijn [soms zelf tegenstrijdig], is er wel een aantal uitgangspunten voor de ontwikkeling van het centrum van Burgum uit te halen.

Per thema zijn dat de volgende:

Thema wonen.

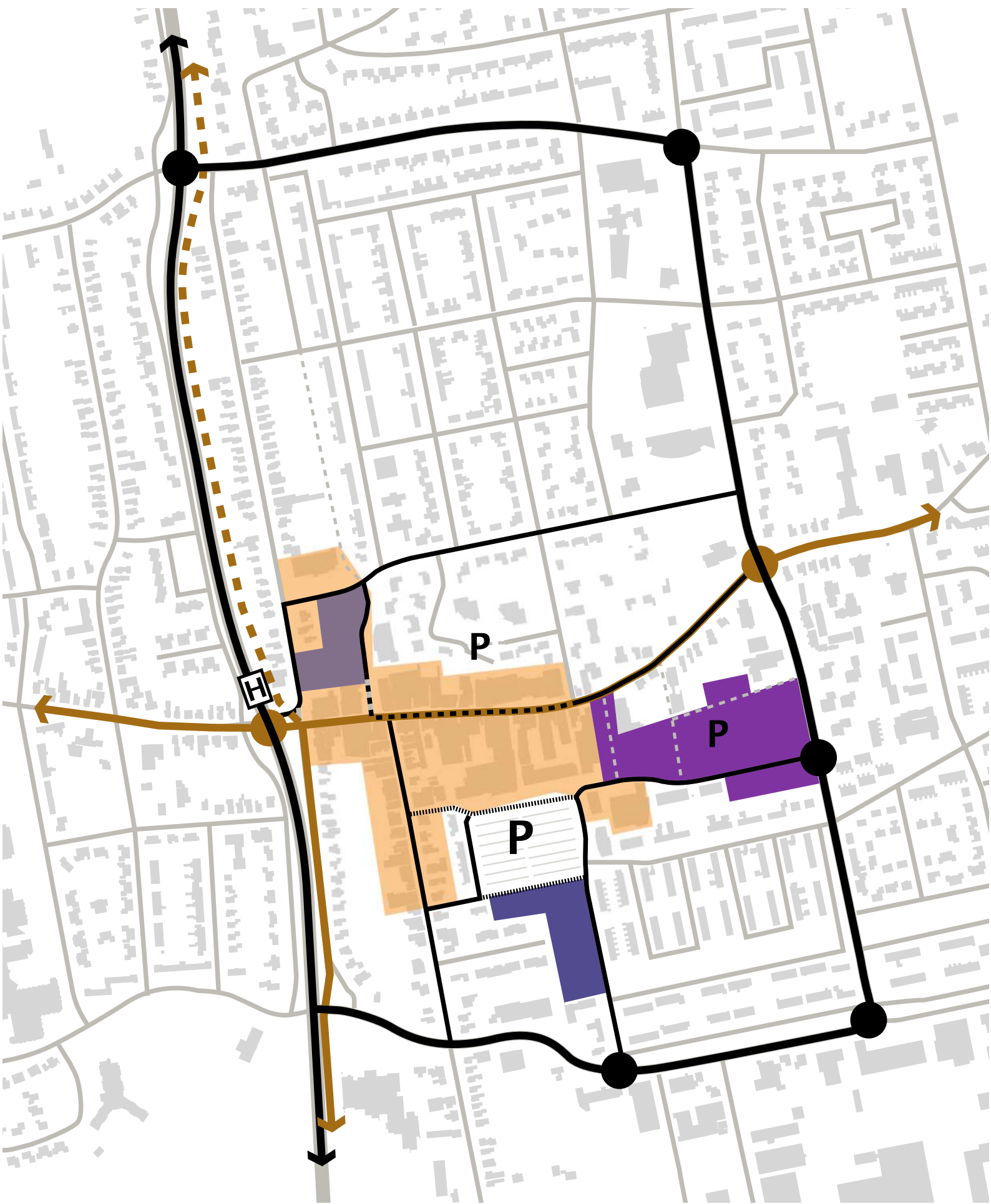
- Hoewel er ook wel draagvlak bestaat voor andere functies, wordt de ds. Talmasingel overwegend gezien als een woongebied. Dat houdt in dat de vervanging van de verouderde bejaardenwoningen zal plaats vinden ten behoeve van nieuwe woonfuncties. Uitgangspunt daarbij is dat er sprake zal zijn van grondgebonden woningen (geen appartementen).
- In het kernwinkelgebied zal het wonen ondergeschikt zijn aan andere functies. Op begane grond niveau zal in geval van nieuwbouw of verbouw van panden de mogelijkheid voor de vestiging van centrumfuncties open moeten worden gehouden (plafondhoogte en overspanning).
- Voor de herontwikkeling van de zuidzijde van de Markt zal vanwege het voorgaande dan ook als uitgangspunt gelden dat vanaf de 1e verdieping de functie wonen mogelijk zal zijn, al of niet in combinatie met andere functies. Hier gaat het wel om appartementen.
- Waar nieuwe woningen verrijzen, geldt – net als voor andere functies – dat in principe in de eigen parkeerbehoefte zal moeten worden voorzien.
- In de Woonvisie 2010-2020 is als algemeen uitgangspunt aangehouden dat tenminste 25% van de nieuwbouw in de gemeente in de sociale sector (huur en koop) wordt gerealiseerd. Waar mogelijk zal dat ook gelden voor Burgum Centrum.

Thema voorzieningen.

- Vanwege de brede weerstand tegen uitbreiding van het winkelareaal aan de Markt, zal de herontwikkeling van de zuidzijde gericht moeten worden op dienstverlening, in combinatie met wonen. De locatie Dienstencentrum e.o. wordt bijna logischerwijs de plaats waar een HOED of GOED moet worden gerealiseerd. Het begane grondniveau zal zodanig moeten worden ontworpen dat op termijn transformatie tot winkelruimte optioneel is, indien de inzichten zouden wijzigen.
- Eventuele winkeluitbreiding moet plaats vinden binnen het bestaande kernwinkelgebied. Op (langere) termijn kan het gebied tussen de T. Geartsstrjitte en de Poieszvestiging aan de Bulthuisingel worden getransformeerd, waar dan de vestiging van een supermarkt of een warenhuis, al of niet in combinatie met een MFC-achtige invulling, mogelijk kan worden gemaakt. Hier zullen marktpartijen met initiatieven moeten komen.
- De huidige activiteiten in het Dienstencentrum zullen moeten worden ondergebracht in een bestaande of nieuwe ruimte in het centrumgebied. Met KEARN zal overleg plaats vinden over de wensen en mogelijkheden. KEARN heeft voorkeur voor aansluiting bij een GOED.
- In het centrumgebied zal in overeenstemming met het verzoek van de burgers worden overgegaan tot het plaatsen van zitelementen. Een openbaar toilet zal mogelijk worden gekoppeld aan een nieuwe publieksvoorziening (dus geen los bouwwerk in de openbare ruimte).
- Er moet meer ruimte worden gegeven voor het inrichten van terrassen bij horecagelegenheden, onder voorwaarden ook op gemeentegrond.

Thema's Verkeer en infrastructuur.

- De meningen over het autovrijmaken van het kernwinkelgebied (zie aanduiding op tekening) zijn sterk verdeeld.
- Het aantal parkeerplaatsen ten noorden van de Schoolstraat zal - waar mogelijk - worden uitgebreid. Gezocht zal daarom worden naar een situatie, waarin alle belangen zo goed mogelijk tot hun recht komen, maar dan wel met als uitgangspunt dat het primaat komt te liggen bij de voetganger/fietsers en dat er fysiek meer ruimte komt voor de horeca. De auto zal "te gast" moeten zijn. De gemeente wil graag samen met dorpsbelangen en de Himbo kijken naar mogelijkheden tot verruiming van de autovrije perioden en ook in gesprek gaan met deze organisaties en belanghebbenden over eventuele aanpassing van het "parkeerregime" in het winkelhiem.
- Als op termijn het gebied tussen de T. Geartsstrjitte en de Poieszvestiging wordt getransformeerd, zal daar bijzondere aandacht worden besteed aan de parkeerfunctie, waarbij waar mogelijk aansluiting moet worden gezocht bij het project Kansen in Kernen (de afwaardering van de doorgaande weg, na aanleg van de Centrale As). Hierin kan dan ook het voorgestelde onderzoek worden betrokken m.b.t. het "terugbrengen van water" naar het centrum.
- Het noordelijk deel van de Markt wordt heringericht, overeenkomstig de suggestie van de Himbo. De parkeer- en verblijfsfunctie van dit gebied wordt versterkt. Indien nodig zal de gehele Markt benut worden ten behoeve van parkeren, rekening houdend met andere gebruiksfuncties.
- Aan de zuidzijde van de Markt zal aan de herontwikkeling van de huidige bebouwingsstrook de voorwaarde worden gekoppeld dat de nieuwe functies volledig in de eigen parkeerbehoefte zullen moeten worden voorzien. Als gevolg daarvan zal de mogelijkheid open worden gehouden tot het verleggen van de huidige rooilijn in noordelijke richting.
- De Kûpersstrjitte wordt heringericht, overeenkomstig het profiel van de Ds Talmasingel. Dat vindt zo mogelijk plaats binnen de onderhoudscyclus. De noodzakelijke aanvullende investering zal moeten worden opgenomen in een toekomstige PPN.
- Op (langere) termijn zullen de kruisingen van de verkeersring (Mr. W.M. Oppedijk van Veenweg en Tj. Haismastrjitte/ Kwekersstrjitte) met de Ds. Talmasingel en de Kûpersstrjitte worden aangepakt en veiliger gemaakt. Gedacht wordt aan "dielde romte" oplossingen, zoals in Hurdegaryp en in de traverse Trynwâlden. Uitvoering zal uit een oogpunt van efficiëntie worden gekoppeld aan het gemeentelijk onderhoudsprogramma of aan een in te zetten wijziging van de stedenbouwkundige situatie. De noodzakelijke aanvullende investering zal moeten worden opgenomen in een toekomstige PPN.
- Uitgangspunt van de gemeente is dat in het centrum van Burgum blijvend gratis kan worden geparkeerd.



5. MASTERPLAN IN BEELD | 13

Voor zover mogelijk zijn de in het vorige hoofdstuk vermelde uitgangspunten vertaald in beelden. Hierna worden per thema op tekening en waar mogelijk in 3D formaat de ingrepen zichtbaar gemaakt. In een aantal gevallen vormen de uitgangspunten tegelijk stedenbouwkundige uitgangspunten, nl. langs de zuidzijde van de Markt en langs de ds. Talmasingel.

Per locatie kan het uitwerkingsniveau van de verbeelding nogal verschillen. Dit verschil in uitwerking heeft deels te maken met de ontwikkelingen die op dit moment voor de betreffende locatie al op gang zijn gekomen. Deels heeft dit te maken met de financiële haalbaarheid en de prioriteit die aan de ingreep is verbonden. Een Masterplan kan worden opgedeeld in uitwerkingen voor de korte, de middellange en de lange termijn. Soms kan een aan een gebied verwachte ontwikkelingstermijn ingrijpend wijzigen; vanuit de markt wordt er gereageerd op een ontwikkelingskans. Dit kan resulteren in het 'naar voren schuiven' van de uitvoering van een project. Uiteraard is dit rechtvaardig met de financiële haalbaarheid de locatie eerder te kunnen ontwikkelen.

Het Masterplan dient gelezen te worden conform deze fase-ringstermijnen. Daar waar een korte termijn ontwikkeling mogelijk is, is het uitwerkingsniveau gedetailleerder. In dit Masterplan zijn de meest actuele ontwikkelingen meegenomen in de verbeelding van het Masterplan.

'Us dream' is als een 'extraatje' aan het Masterplan toegevoegd. Het is vooral bedoeld om ideeën voor de lange termijn, als ruimtelijke wens en 'door onze oogharen naar de toekomst kijkend', met de lezer te delen. Dit 'out-of-the-box-denken' is wellicht suggestief, maar genereert soms weer hele bijzondere nieuwe ideeën en mogelijkheden voor het plangebied. Met enige luchtigheid worden een aantal (denk-)beelden weergegeven. Ze behoren niet tot de voorstellen van het Masterplan waarover een politiek besluit dient te worden genomen.



Kûpersstrjitte gezien vanaf de Mr. W.M. Oppedijk van Veenweg

Inleiding

Het huidige woonbeleid is gebaseerd op 'het woonplan 2002-2010', waarin voldoende flexibiliteit is ingebouwd met betrekking tot de verdeling van nieuwbouw over de dorpen. Binnen de Volkshuisvesting zijn duidelijke tendensen waar te nemen. Zo was de wederopbouwperiode een tijd van onverzadigbare woningbouw. Deze ontwikkeling werd gevolgd door een brede discussie over woonlasten en woonkwaliteit.

Nu treedt een geheel nieuwe werkelijkheid aan: een afnemende bevolkingsgroei en op lange termijn mogelijk in bijna geheel Nederland zelfs een bevolkingsdaling. De onlangs opgestelde structuurvisie voor de periode 2010-2020 is afgestemd op deze te verwachten ontwikkeling. In de structuurvisie wordt ook aandacht besteed aan de vergrijzing, een dubbele vergrijzing zelfs, want niet alleen de omvang neemt toe, ook de gemiddelde leeftijd zal als gevolg van de hogere levensverwachting ook toenemen. Op 14 januari 2010 zijn de nieuwe Woonvisie 'Finster op wenjen' en de Structuurvisie 'Finster op Romte' vastgesteld door de Raad.

Huidige situatie

Belangrijke conclusie voor het komende jaar, gebaseerd op de nieuwe woonvisie en de structuurvisie van Tytsjerksteradiel, is de te verwachten groei van de provinciale hoofdstad en het voordeel dat Tytsjerksteradiel zal hebben van de aantrekkingskracht van de stad. Tot 2016 zal er nog sprake zijn van een stabiel bevolkingsaantal en dat het aantal huishoudens nog licht zal groeien. Van belang is dat in Tytsjerksteradiel goede voorzieningen in stand blijven. Daarvoor is in de Woonvisie een ambitie opgenomen voor de dorpen. Concentratie kan desondanks onvermijdelijk blijken, als het draagvlak in dorpen te smal wordt. Daarvoor komt Burgum als regionaal centrum in aanmerking. In het streekplan heeft Burgum de status van regionaal centrum, waarmee ontwikkeling op de terreinen wonen, werken en voorzieningen mogelijk zijn. Voor de kwalitatieve ruimtelijke ontwikkelingen ligt er

voor Burgum een belangrijke inspanningsambitie tot realisering van een robuuste uitbreiding ten westen van de centrale as en het benutten van inbreidingsmogelijkheden voor woningbouw en centrumfuncties en de uitbouw van het voorzieningenaanbod.

Van Woonvisie naar Masterplan

In de Woonvisie wordt aangegeven dat er geleidelijk aan een verschuiving zal optreden in de woningbouwopgave. Zo zal, met name bij de corporaties, meer belang worden gehecht aan herstructurering. Meer aandacht voor de kwaliteit van de bestaande woningvoorraad en de kwaliteit van de woonomgeving. Wanneer daar de beschikbaarheid of de bereikbaarheid van voorzieningen bij wordt betrokken, dan wordt de focus gericht op het begrip 'leefbaarheid'. Met name in het centrumgebied zullen kansen ontstaan voor vernieuwingen. Wanneer er sprake is van vervangende nieuwbouw, zullen naast een veranderende woonomgeving, ook de 5 WMO beleidsvelden worden betrokken in vernieuwingsprocessen (relaties wonen, zorg en welzijn).

Weetjes over wonen

In de periode 2000 t/m 2009:

- zijn in Burgum totaal 535 woningen gebouwd;
- steeg de woningvoorraad van 3.637 naar ruim 4.100;
- is de helft van de woningen gebouwd binnen de bebouwde kom (inbreiding);
- zijn in het centrumgebied 76 appartementen en 40 zorgeenheden gebouwd;

In de periode 2010-2015:

- zullen in Burgum totaal ca. 180 woningen worden gebouwd;
- zullen daarvan ca. 80 worden gebouwd binnen de bebouwde kom;

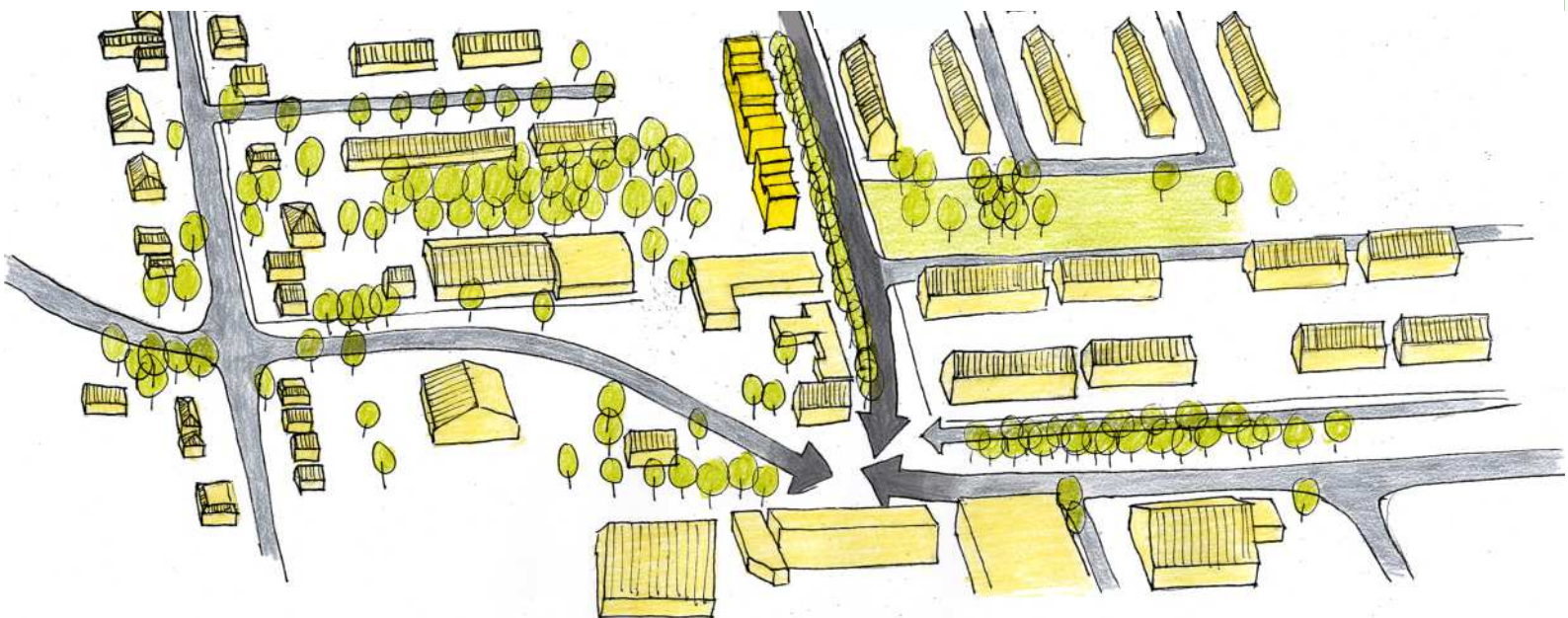
Rond 2015 zal worden gestart met een nieuwe dorpsuitbreiding ten westen van de Centrale As. Minister Gerda Verburg vindt dat Burgum een "topdorp" moet worden.

In het Masterplan wordt aangegeven dat op de middellange tot lange termijn de Kûpersstrjitte zou kunnen worden getransformeerd tot een hoogwaardiger entree van het centrum. Inzet bij de toekomstige bouwopgave is het realiseren van zogenaamde 'stedelijke wanden', te beginnen aan de westzijde. De benaming 'stedelijke wanden' heeft betrekking op de beeldvorming. Hierbij wordt ingezet op meer bebouwingshoogte en een woningtypologie die niet per se bestaat uit woningbouw met voortuin en/of achtertuin. De zgn. "flatjes Kûpersstrjitte" zullen na verloop van tijd aan vervanging toe zijn. De bedrijfsbebouwing richting W.M. Oppedijk van Veenweg zou in deze visie dus een andere plaats op een bedrijventerrein moeten krijgen.

Herontwikkeling van (een deel) van de oostzijde kan alleen op zeer lange termijn plaatsvinden en is aanzienlijk ingewikkelder en kostbaarder, vanwege het overwegend eigen woningbezit en in zuidelijke richting een afwijkende stedenbouwkundige structuur, bestaand uit een haaks stratenpatroon (Minister van der Brinklaan, Roggemounewei en de W.M. Oppedijk van Veenweg) met kopgevels langs de Kûpersstrjitte en een brede groenstrook.

Versteving van de straatwand vergt een minimale bouwhoogte van woningen in 3 bouwlagen (incidenteel zijn 4 lagen goed mogelijk). De voorkeur gaat uit naar grondgebonden woningen (zie verbeelding Ds. Talmasingel).

De aansluiting van de Kûpersstrjitte met de Mr. W.M. Oppedijk van Veenweg is crucialer in de verbetering van de route naar het centrum. Op dit moment is de afslag Kûpersstrjitte zeer ondergeschikt in de hiërarchie met de Mr. Oppedijk van Veenweg. Door middel van bewegwijzering wordt nu aangegeven dat de Kûpersstrjitte de route is naar het centrum. Dit is niet afleesbaar in de verkeersstructuur en de stedenbouwkundige inrichting (de aanloop naar de Markt geeft de indruk die behoort bij een woonwijk). Er zal een opwaardering plaats moeten vinden van deze afslag. Het Masterplan zet in op nieuwe beeldvorming voor de Kûpersstrjitte, zodat de route naar het centrum niet alleen verkeerskundig, maar ook Stedenbouwkundig duidelijk afleesbaar zal zijn als centrumroute (zie hiervoor).



voorbeeld impressie kruising Kûpersstrjitte- Mr. W.M. Oppedijk van Veenweg



Voor de Ds. Talmasingel hangt deze ontwikkeling nauw samen met een aanpassing van het ruimtelijke beeld rondom 'de Pleats'. In verband met de functie van de Ds. Talmasingel als centrumroute in de verkeerstructuur van Burgum, is het wenselijk hier een 'omvorming naar beeld' na te streven. Het stedenbouwkundige profiel van de rijbaan zal in de beeldvorming beter herkenbaar moeten zijn als route naar het centrum. De beeldvorming is hierbij gericht op een woonfunctie, vormgegeven met 'stedelijke wanden'. Dit betekent dat de bouwhoogte wordt opgehoogd naar 3 lagen, maar incidenteel zijn 4 lagen goed mogelijk.

De ontwikkeling van de Ds. Talmasingel sluit aan op de visie tot versterking van het gebied rondom 'de Pleats'. Bij 'de Pleats' zal een opwaardering van het lommerrijke beeld de inzet zijn. Het karakter van dit gebied wordt in deze visie doorgezet tot achter de voorgestelde (woon) wand van de Ds. Talmasingel.

Het binnengebied, dat als 'erf' zal worden ingericht, krijgt een belangrijke parkeerfunctie. Het

parkeren is voor (toekomstige) bewoners en voor de bezoekers van het centrum. Daarnaast is er ruimtelijk de mogelijkheid aan dit 'erf' een dienstverlenende functie te situeren in het stramen van de bebouwing van stichting Talant. Met het verruimen van het groen van de kavel 'de Pleats' zal er een (gedeeltelijk) herstel van het historische beeld plaatsvinden. De groene ruimte ten westen van 'de Pleats' wordt vergroot. De haag zal - in een lagere vorm - worden verplaatst richting de zijgevel van het winkelcentrum. Het profiel van de verharding tussen Schoolstraat en Markt wordt daardoor smaller. Deze passage is uitsluitend bedoeld voor langzaamverkeersdeelnemers. Het nieuwe profiel zal een duidelijker beeld in gebruik opleveren. De ruimtelijke beleving van deze langzaamverkeersruimte wordt vergroot als de zijgevel van het winkelwand op de hoek opener kan worden gemaakt naar de publieke ruimte. Op deze keuze wordt teruggekomen bij het thema verkeer.



voorbeeld van een "groene" parkeerplaats



voorbeeld impressie Ds. Talmasingel





entree markering winkelhiem

5.2. WINKELS EN VOORZIENINGEN | 21

Algemeen

Het voorzieningenniveau wordt voor een belangrijk deel bepaald door het detailhandelsaanbod. Dit aanbod draagt bij aan de leefbaarheid van het centrum en van Burgum in z'n geheel. Bij een voldoende aantrekkelijk aanbod vervult het centrum bovendien een functie voor de omliggende regio. Burgum heeft de ambitie deze rol voor haar regio te vervullen. Voor het thema 'winkels en voorzieningen' is in 2007 een koopstromenonderzoek uitgevoerd.

Huidige situatie

Het winkelbestand in Burgum is aardig op peil, zo concludeert het koopstromenonderzoek van 2007. Ten opzichte van het onderzoek in 2007, zijn de veranderingen marginaal geweest. Hier en daar zijn er enkele plekken in het centrum anders ingevuld, zoals de v.m. Plusmarkt, waarin nu een kledingzaak is gevestigd. In de foodsector is de meest recente ontwikkeling de upgrading van de Poieszvestiging aan de Freerk Bosgraafstraat. In samenwerking met de gemeente heeft Poiesz de kwaliteit van het openbare gebied (parkeerterrein) opgeknapt. In de beeldvorming is het parkeerterrein vanaf de Noordersingel aan het 'winkelhiem' Burgum toegevoegd.

Wat het voorzieningenaanbod in Burgum betreft is een aantal ontwikkelingen te voorzien, waaraan in deze visie aandacht wordt besteed. Genoemd kunnen worden:

- Het Dienstencentrum zal binnen afzienbare tijd worden afgebroken; de activiteiten zullen elders moeten worden gehuisvest;
- De huisartsen en paramedici hebben de wens uitgesproken zich te vestigen in een nieuw te realiseren gezondheidscentrum (een GOED = gezondheidszorg onder een dak). De uitdrukkelijke keuze is gevallen op de locatie hoek Markt zuidzijde en Kùpersstrjitte (locatie huidige Dienstencentrum).
- Vanuit de bevolking is de wens naar voren gekomen dat in de een of andere vorm een multifunctioneel centrum (MFC) in het dorp dient te komen. Het ligt voor de hand dat in samenhang te beoordelen met een nieuw Dienstencentrum.
- In het gebied rond de voormalige Friesland Bank en de PKN kerk zijn op termijn wellicht kansen op vernieuwing. Dat gebied leent zich – zo bleek uit het voortraject van het Masterplan – voor de vestiging van publiekstrekkingen, zoals een warenhuis, een supermarkt en eventueel een nieuw MFC. Daar liggen ook kansen voor verruiming van parkeergelegenheid en horeca.

Weetjes over winkels en voorzieningen

- Het totale aantal detailhandelsmeters in Burgum bedraagt ca. 19.000m²
- Dit winkelvloeroppervlak is vergelijkbaar met het landelijk gemiddelde. Van ambitie is dan nog geen sprake.
- In Burgum zijn ca. 75 winkels aanwezig
- Food is ruimschoots vertegenwoordigd
- Modisch recreatieve en overig recreatieve branches zijn in Burgum voldoende vertegenwoordigd
- Het VVO (verkoopvloeroppervlak) doelgericht non-food is als totaal gemiddeld aanwezig
- De koopkracht binding in Burgum is hoog, waarvan in de dagelijkse sector maar liefst 42% van buiten Burgum komt (58% komt van eigen inwoners). Van de niet dagelijkse sector komt 65% van buiten de kern.
- Het economisch functioneren van Burgum is goed. Zowel in de dagelijkse als in de niet dagelijkse sector ligt de vloerproductiviteit boven het landelijk gemiddelde.
- De totale waardering voor het centrum is ruim voldoende. Het valt op dat in 2007 al is signaleerd dat aankleding/inrichting en sfeer wel als aandachtspunt worden gezien.

Aan de zuidzijde van de Markt is ruimte voor de ontwikkeling van een GOED door het verdwijnen van het huidige dienstencentrum. Deze locatie zal bij moeten dragen aan een versteviging van de wand rond de Markt, om daarmee het “plein” een intiemer karakter te geven. Bovendien is het programma van de GOED zodanig dat er in meerdere lagen moet worden gebouwd, temeer omdat de zuidzijde van de Markt ook benut kan en moet worden voor de functie wonen. Op grond daarvan zal de GOED c.a. op de kavel van het dienstencentrum kunnen worden gebouwd in minimaal 4 bouwlagen. Incidenteel is 5 bouwlagen mogelijk (hoogte is vergelijkbaar met de oostelijke bebouwingswand van de Markt). Ten westen van de kavel van het dienstencentrum is bebouwing in 3 lagen toegestaan, incidenteel is 4 lagen mogelijk. De publieke ruimte grenzend aan de nieuwe bebouwing wordt ingericht als verblijfsgebied, de auto zal hier in de toekomst als ‘gast’ gebruik maken van de ruimte. De uit de nieuwbouw voortvloeiende parkeerbehoefte zal moeten worden opgevangen op eigen terrein. Dit vergt een creatief ontwerp.

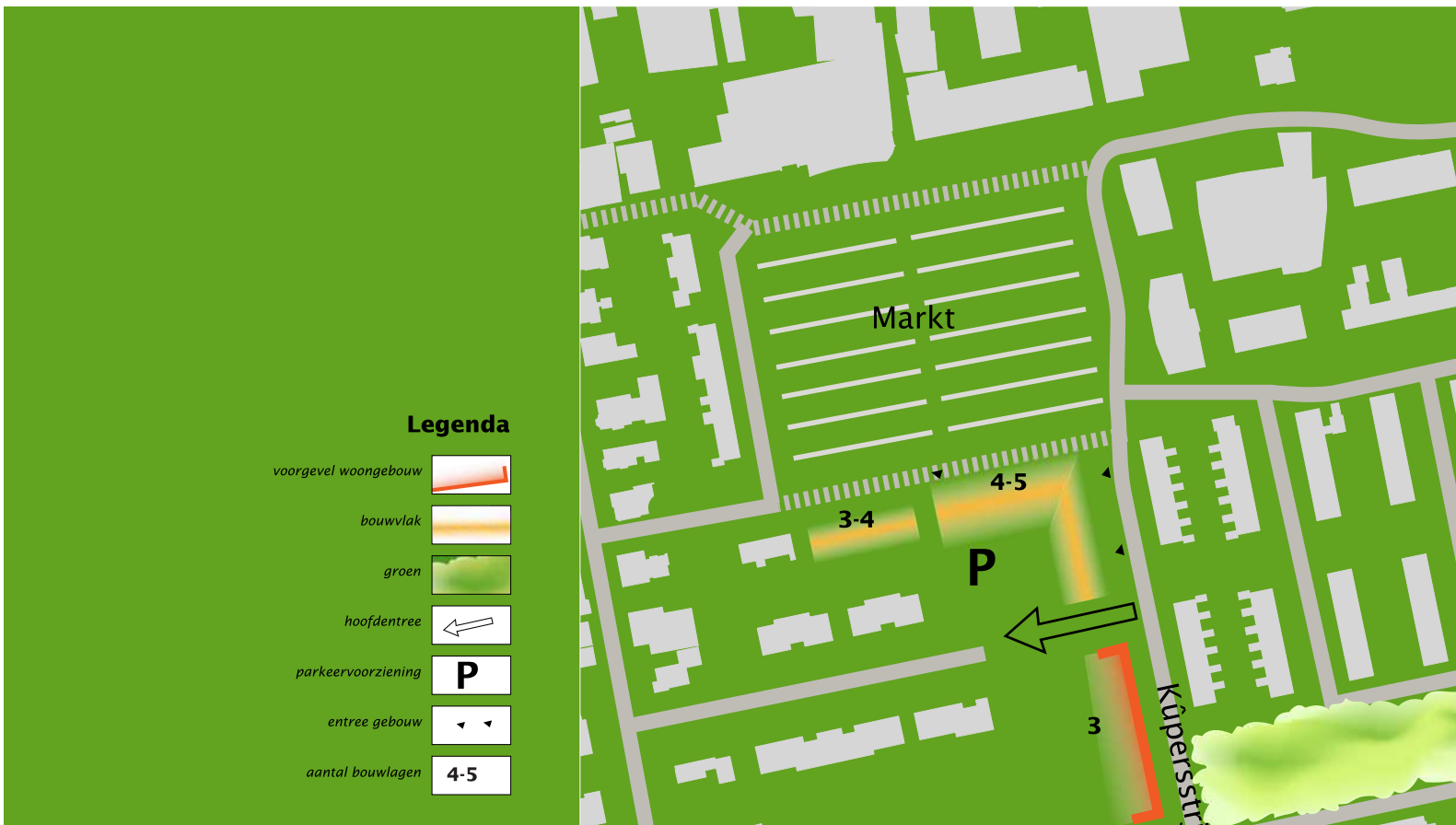
Aan de noordzijde van de Markt wordt de publieke ruimte ook meer toebedeeld dan in de huidige situatie, aan het langzaamverkeer. De rijloper

verdwijnt, parkeren gaat naar de zuidzijde van de huidige rijbaan en grenst daarmee aan het parkeren van het grote parkeerterrein Markt. De hoeveelheid parkeerplaatsen wordt aan de noordzijde minder, maar zal ruimschoots worden gecompenseerd op het grote parkeerterrein Markt. Het zuidelijke deel van het parkeerterrein Markt wordt significant uitgebreid (mede ingegeven door de maatregelen in de Schoolstraat – zie thema infrastructuur).

De Markt is nu “aangekleed” met kastanjes. Deze bomen zijn al jaren ziek en zullen afsterven. Vervanging van de kastanjes door nieuwe bomen zal opgenomen moeten/kunnen worden in het ontwerp voor de nieuwe inrichting van de Markt. Dat kan dus tot een geheel andere groenstructuur leiden.



huidige situatie hoek Kùpersstrjitte- Markt



24 | 'WINKELHIEM'

Een deel van de Lageweg kan op termijn worden toegevoegd aan het 'winkelhiem'. Niet alleen is dit logisch vanwege het profiel dat overeen komt met het deel van de Lageweg dat inmiddels 'winkelhiem' is, het biedt naar de toekomst tevens de mogelijkheid het verkoop vloeroppervlak van het kernwinkelgebied, in zuidelijke richting, uit te breiden.



markering entree winkelhiem Burgum



Het gebied Bulthuisingel wordt (voor de langere termijn) gezien als een gebied met mogelijkheden voor centrumfuncties, zoals detailhandel, de foodsector, eventueel sociale en/of culturele doeleinden en de mogelijkheid tot bijzondere woonvormen (verdieping). Deze ontwikkeling dient vergezeld te gaan van uitbreiding van de parkeerfaciliteiten. Hierbij dient aansluiting te worden gezocht bij het openbare parkeerterrein tussen de kerk en de Poiesz supermarkt en voorts bij de maatregelen, die voortvloeien uit het project Kansen in Kernen. Mogelijk zullen maatregelen samen vallen, waardoor ook kan worden gekeken naar stapeling van eigen financiering; subsidies en bijdragen uit de private sector.



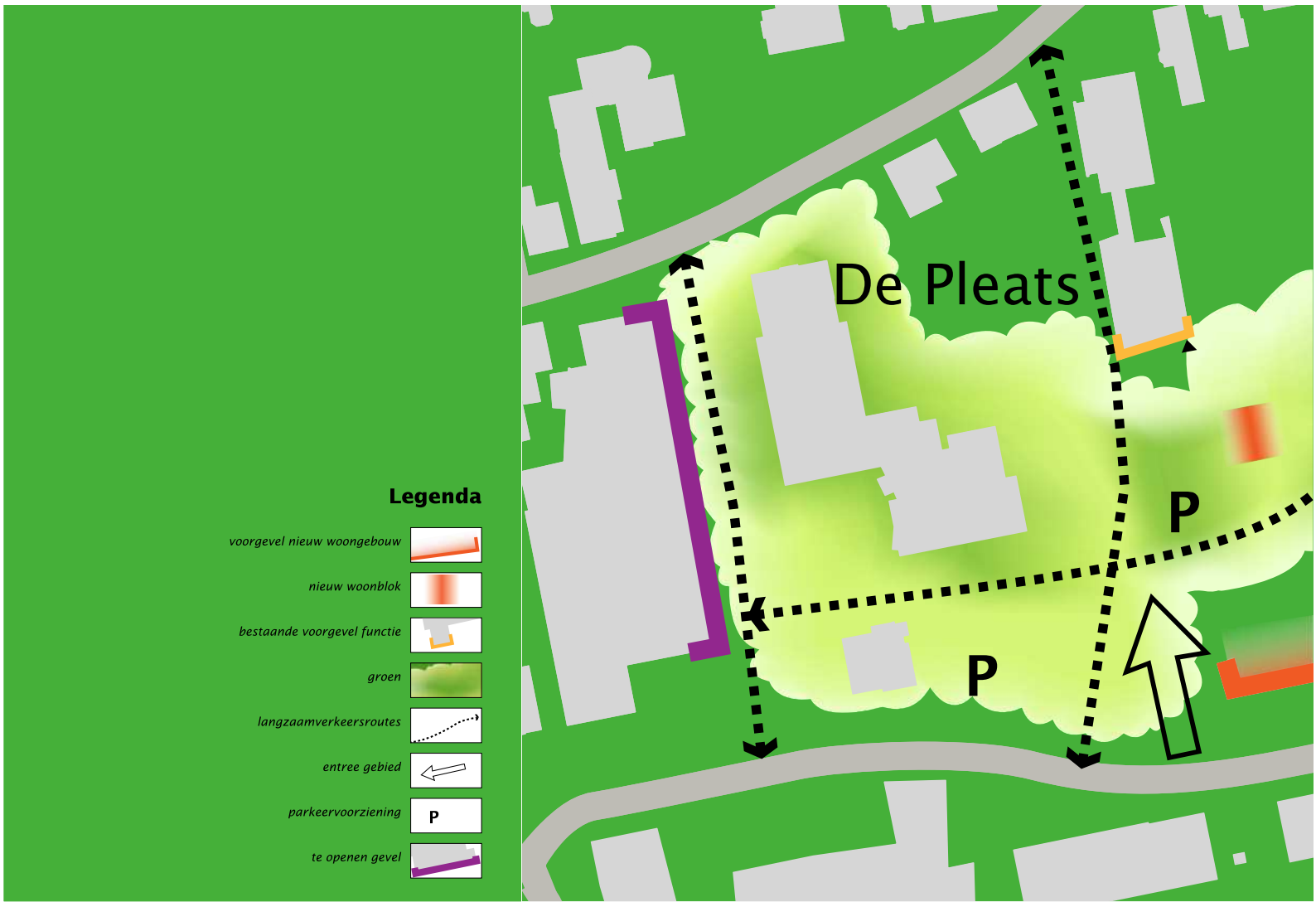
26 | OMGEVING 'DE PLEATS'

Voor de ruimte rondom 'de Pleats' zal een opwaardering van het lommerrijke beeld de inzet zijn. Dat beeld moet volgens deze visie worden doorgezet achter de 'stedelijke (woon) wand' van de Ds. Talmasingel. Het binnengebied, dat als 'erf' zal worden ingericht, heeft een belangrijke parkeerfunctie. Dit parkeer- en verblijfsgebied is van belang voor zowel (toekomstige) bewoners, bezoekers van 'de Pleats' en van het centrum als geheel. De kavel waar 'de Pleats' op staat wordt groener en ruimer van opzet. De groene ruimte ten westen van 'de Pleats' wordt groter. Dit wordt gedaan door het verplaatsen van de haag naar verharde rijloper die ten westen van 'de Pleats' ligt. Het profiel van de verharding tussen Schoolstraat en Markt zal hierdoor een duidelijker beeld opleveren. Er wordt definitief afscheid genomen van het suggestieve profiel voor autoverkeer, zoals dat er nu ligt. In deze visie wordt ervoor gekozen deze passage definitief afgesloten te houden voor autoverkeer.

Deze ruimte komt ten goede van fietsers en voetgangers en mogelijk meer terrasvorming. Verhoging van de ruimtelijke beleving van deze langzaamverkeersruimte wordt vergroot als de winkelwand van het hoekpand hier open kan worden gemaakt naar de publieke ruimte. Mogelijk komt hier een horecafunctie, zodat de ruimte tussen 'de Pleats' en de zijwand van het winkelcentrum kan worden benut als terrassenplein. De uitbreiding van terrassen en horeca is in het centrum per definitie wenselijk, het verlevendigt niet alleen het kernwinkelgebied. Veel mensen hebben aangegeven behoefte te hebben aan uitbreiding van terrassen in het centrum van het 'winkelhiem'.

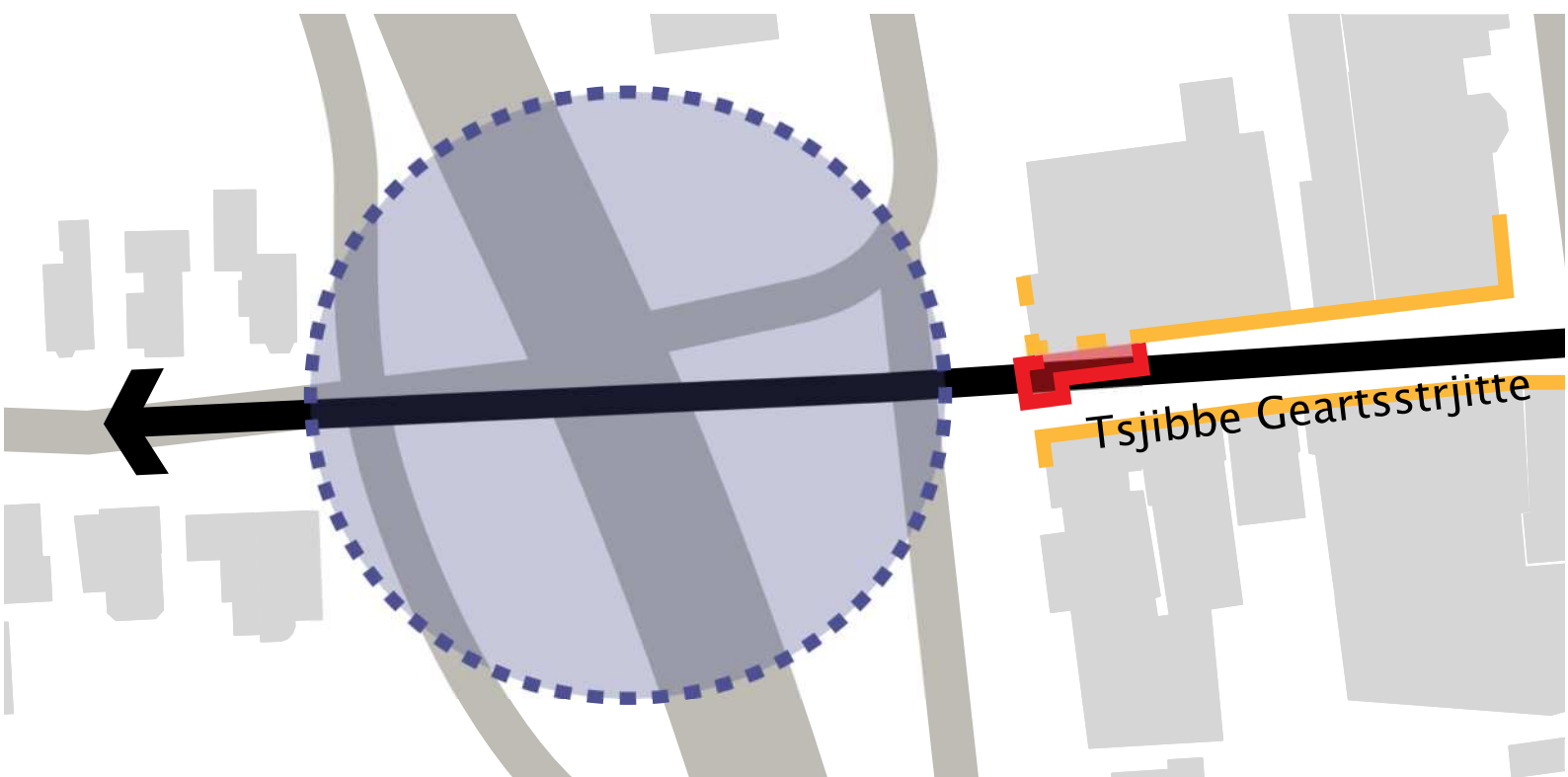


huidige situatie rondom De Pleats



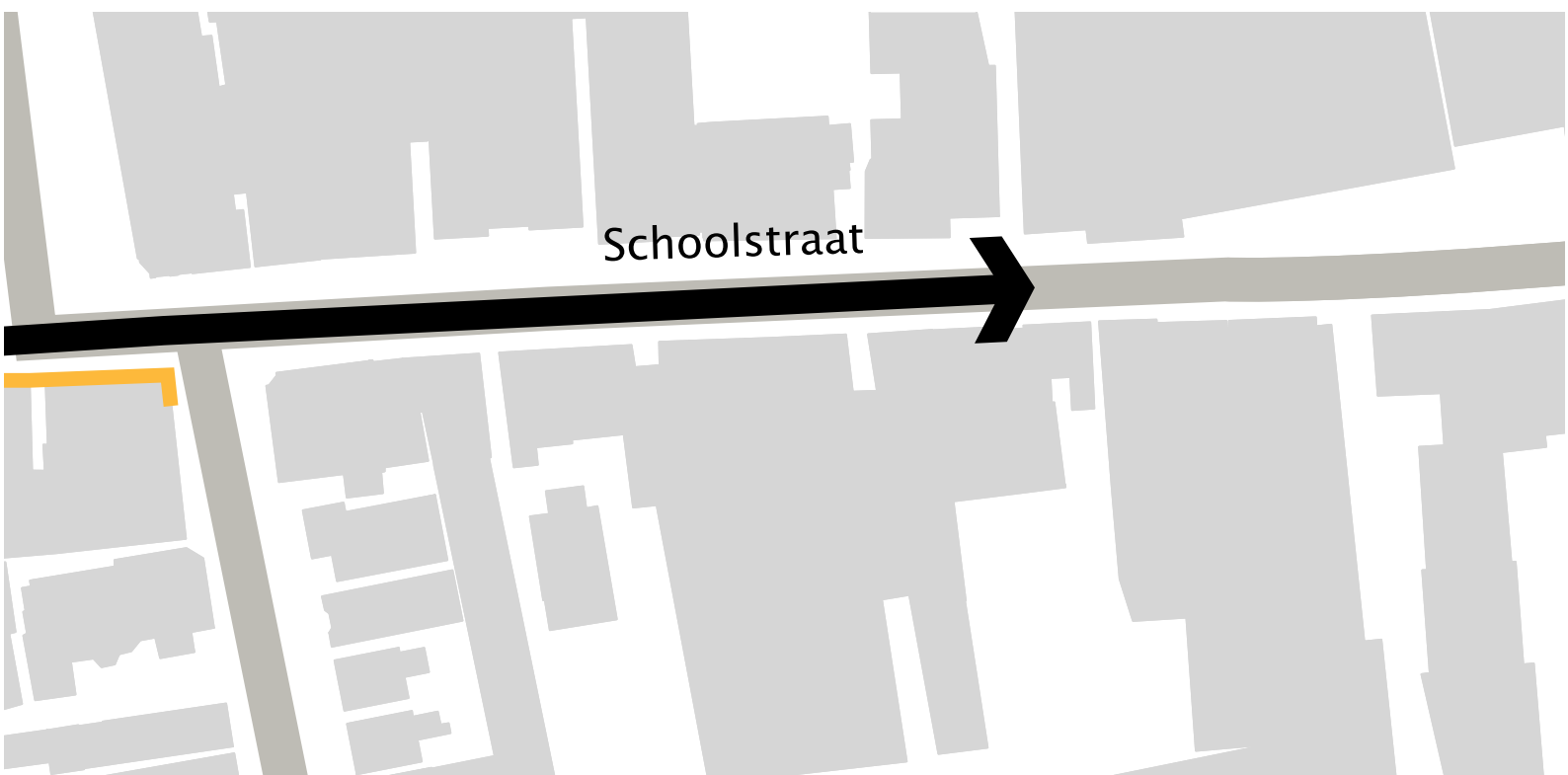
Legenda

- weghalen bebouwing op straat 
- bestaande voorgevel functie 
- wenselijke voorgevel functie 
- langzaamverkeersroute 
- project in kader van "Kansen in Kernen" 





bebouwing "op" de straat



Het kernwinkelgebied dient op onderdelen een ‘upgrading’ te ondergaan. De wijze van inrichten is hierbij mede afhankelijk van de keuzes die worden gemaakt met (of naar aanleiding van) dit Masterplan. Belangrijk zijn de te maken keuzes ten aanzien van het verkeer, parkeren en voorzieningen in het kernwinkelgebied, waarover de gemeente met dorpsbelangen en de Himbo in gesprek willen gaan.

Nieuw straatmeubilair, als inrichting van de ‘huiskamer’ van het winkelhiem Burgum, is niet alleen functioneel een verbetering, het betekent ook esthetisch een opwaardering van het kernwinkelgebied. Hierbij wordt in ieder geval gedacht aan vernieuwing en herpositionering van fietsparkeervoorzieningen (te voldoen aan het “FietsPar-Keurmerk) en het plaatsen van enkele zitelementen. Openbare toiletvoorzieningen zijn momenteel aanwezig in ‘de Pleats’. Het toevoegen van een zelfstandige nieuwe openbare toiletvoorziening is om die reden niet strikt noodzakelijk. Daarnaast is het in de exploitatie duur en gecompliceerd ten aanzien van onderhoud. Beter is de huidige voorzieningen, waar mogelijk, te verbeteren (aanduidingen in de publieke ruimte) en mogelijk uit te breiden in combinatie met nieuwe bebouwing (bijv. aan de zuidzijde van de Markt).



huidige fietsklemmen



hergebruik van bestaande straatstenen in het centrum van Burgum



32 | HORECA EN TERRASSEN IN CENTRUM

Er zou meer ruimte kunnen worden geboden aan terrassen in het winkelhiem. Het kan gaan om vergroting van bestaande terrassen; het creëren van nieuwe bij bestaande gelegenheden (horecazaken, maar bij de bakker of slager is ook denkbaar) en/of nieuwe horeca.

Of dit realiseerbaar is zal de praktijk moeten uitwijzen; marktpartijen moeten hier willen instappen. Het is van belang dat het prettig toeven is op een terras; dat vraagt niet alleen inspanningen van de gemeente voor een kwalitatief goede (her-)inrichting, maar ook van horeca-ondernemers door te investeren in passend meubilair. De gemeente kan kwaliteitseisen stellen aan een terrasvergunning.

De gemeente staat positief tegenover het gebruik van de openbare ruimte voor vergroting van terrasruimten, mits die ruimte niet wordt "geprivatiseerd" (hierover zullen goede afspraken moeten worden gemaakt).



ruimte voor terrassen in het centrum (bijv. rondom het Roodhert)





huidige situatie noordzijde Markt

5.3. VERKEER | 35

Huidige situatie

Op dit moment is de publieke ruimte van het 'winkelhiem' ingericht met parkeerterreinen en losse parkeervakken in de winkelstraten. Het is mogelijk, met uitzondering van de koopavond en op zaterdag, met de auto door het 'winkelhiem' te rijden en in de winkelstraten te parkeren op de daarvoor aanwezige parkeerhavens. De parkeerterreinen zijn goed bezet op de koopavonden en de zaterdagen. Het parkeren in het centrum van Burgum is gratis. Dit wordt gezien als een kwaliteit van het 'winkelhiem' Burgum.

Weetjes over verkeer





- Het centrumgebied van Burgum heeft 810 openbare parkeerplaatsen.
- Het parkeren is gratis, maar wel enigszins gereguleerd.
- Op 142 plekken geldt een maximale parkeerduur van één uur.
- De Markt is verreweg de grootste parkeervoorziening: 345 plekken (42,5% van het totaal) en 16 parkeerplaatsen zijn gereserveerd voor gehandicapten (2%).





huidige situatie

Legenda

- tweerichtingsverkeer 
- éénrichtingsverkeer 
- éénrichtingsverkeer of gedeeltelijk afgesloten 
- auto te gast 



voorbeeld voor herinrichting noordzijde Markt



Tjalling H. Haismastraat

Kwekersstrjitte

Ds. Talmasingel

Mr. W.M. Oppedijk van Veenweg

Küpersstrjitte

Freerk Bosgraafstraat

Markt

Schoolstraat

Lageweg

Trambaan

H. van Kattendykeweg

Noordersingel

gewijzigde situatie

Markt

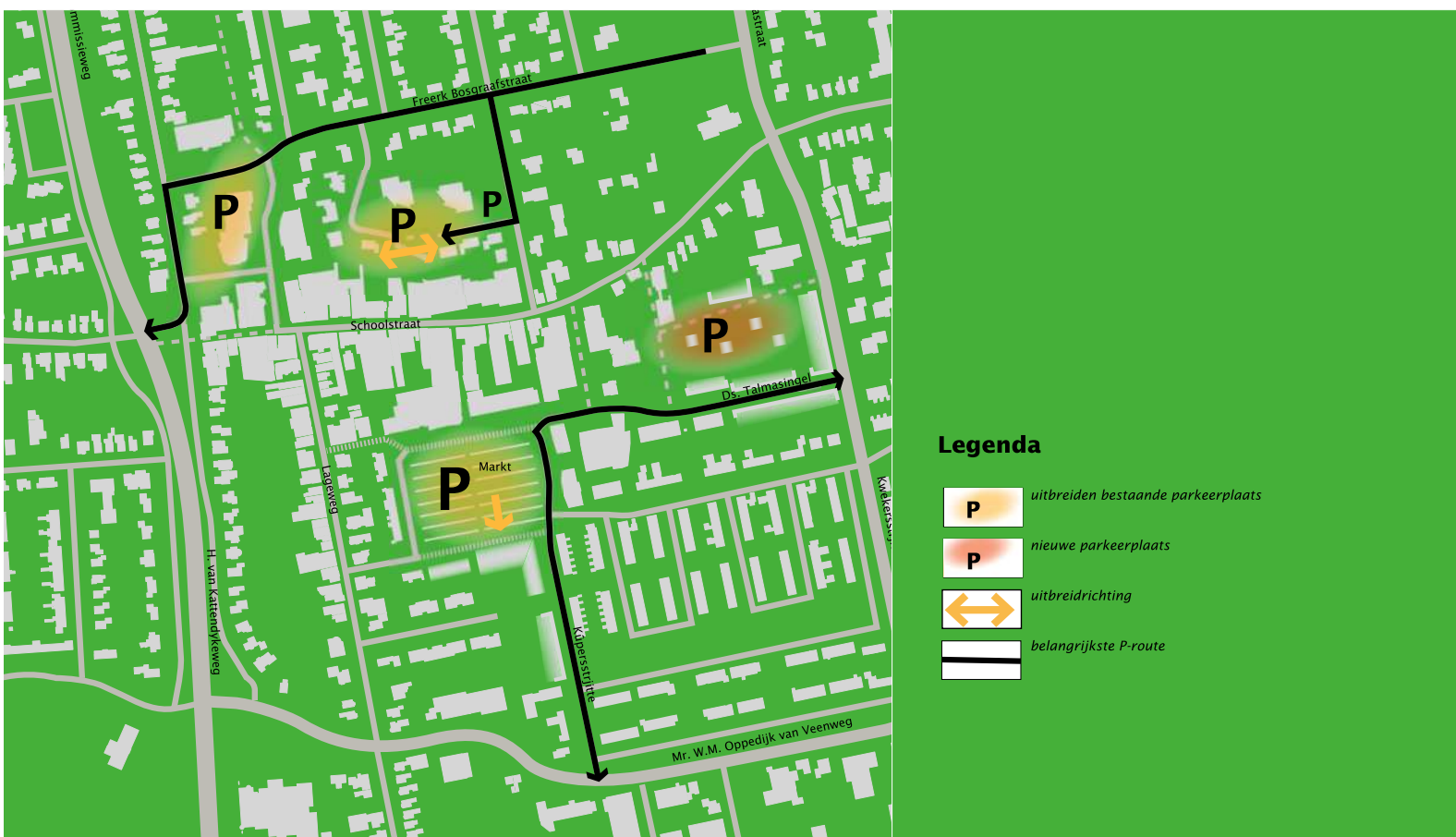
Extra uitbreiding van parkeren, mede in verband met de verschuiving van functies en ontwikkelingen aan de zuidzijde van de Markt, is noodzakelijk. Het parkeren van het GOED c.a. zal, zoals hiervoor aangegeven, op eigen terrein moeten worden opgelost.

Door de ontwikkelingen aan de Markt en de daarbij horende, gewenste inrichting als verblijfsgebied voor fietsers en voetgangers, wordt het mogelijk de rijlopers voor autoverkeer te laten vervallen. Dit geldt voor zowel de noord- als de zuidzijde van de Markt. Deze verblijfsgebieden blijven wel voor auto's toegankelijk, maar beperkt, waarbij de auto vooral 'te gast' is in dit gebied. Aan de noordzijde blijft parkeren mogelijk. Er komen minder parkeerplaatsen dan in de huidige situatie, en verplaatst naar de pleinzijde van de straat (profiel 'omklappen'). Hierdoor komt op de plekken waar nu geparkeerd wordt meer ruimte beschikbaar voor winkelend publiek (en markten). Om het verlies aan parkeerplaatsen

daar op te vangen, moet het parkeren aan de zuidzijde van de Markt aanzienlijk worden uitgebreid. Hiermee komt het parkeerterrein de Markt op haar maximale capaciteit.

Bulthuisingel

Ook voor het 'veranderingsgebied Bulthuisingel' is het noodzakelijk de parkeervoorzieningen te verbeteren. Potentiële gebieden hierbij zijn het gebied 'noordzijde Bulthuisingel' en de achterzijde van de openbare bibliotheek tot aan het huidige parkeerterrein aan de J.D. de Vriesstraat. Dit 'parallele gebied' achter de Schoolstraat wordt gezien als kansrijk ontwikkelingsgebied voor parkeren. Bovendien zal aansluiting worden gezocht bij het project Kansen in Kernen, omdat vanuit de herinrichting van de N356 "kansen" kunnen ontstaan voor uitbreiding van publieke ruimte, waaronder parkeergelegenheid ten behoeve van het centrum.





voorbeeld voor de herinrichting van de Schoolstraat

Schoolstraat/deel Bulthuisingel

Het Winkelhiem hoeft niet geheel autovrij te worden gemaakt, wel autoluw. Hierbij blijft de mogelijkheid bestaan om door de Schoolstraat te rijden indien dit noodzakelijk is. In een "diele romte" situatie zal de auto "te gast" zijn. Samen met dorpsbelangen en de Himbo wil de gemeente nagaan op welke wijze er een verruiming kan komen van autovrije momenten en hoe om zou moeten worden gegaan met parkeren in het winkelhiem. Er kan eventueel een proef worden gehouden om effecten te kunnen meten.

Uitgangspunt is dat het voor langzaam verkeer veel vriendelijker wordt in het 'winkelhiem', door de invoering van bijvoorbeeld zogenaamde 'venstertijden' voor gemotoriseerd verkeer. Bovendien kan de inrichting beter afgestemd worden

op de verblijfsfunctie. Herinrichting en het autoluw maken is mede ingegeven vanuit de wens de horeca meer "ruimte" te bieden voor flexibele terrassen in de publieke ruimte, tijdens de voor de horeca (bezoekers) meest interessante tijden. Vanwege de historische kwaliteit van de Schoolstraat en de aanliggende straten, blijft de inrichting bestaan uit traditioneel gebakken klinkermateriaal (geel en rood). Om het 'winkelhiem' ook in bestrating als eenheid te blijven ervaren, wordt voorgesteld de afwijkende bestrating van De Passage aan te passen aan het gebakken materiaal dat in het centrum ligt. Verlichtingsarmaturen en groen worden niet gewijzigd. Hooguit kunnen enkele bomen worden toegevoegd in het straatbeeld.



Lageweg

Lageweg

Op dit moment is parkeren aan beide zijden van de Lageweg mogelijk en is alleen op het gedeelte tussen Schoolstraat en noordelijke weg naar de Markt éénrichtingsverkeer ingesteld.

De functie van de Lageweg als aanloopstraat van het winkelgebied moet versterkt worden. Een groter gedeelte van deze weg kan op termijn bij het Winkelhiem worden betrokken.

Het gedeelte tot en met de zuidelijke aansluiting naar de Markt kan opnieuw worden ingericht op een manier die recht doet aan de functie als aanloopstraat. Deze grens past bij de functies op de Lageweg en het feit dat de bebouwing vanaf die plek dicht bij de weg staat. Bovendien komt het bebouwingsbeeld overeen met dat van het noordelijk gedeelte.

Bij de herinrichting is ook hier het uitgangspunt dat de auto "te gast" is in een gebied dat vooral bedoeld is voor langzaam verkeer. Het aantal

parkeerplaatsen wordt verminderd en er wordt éénrichtingsverkeer ingesteld in het gedeelte tussen de Schoolstraat en Skipfeart.

De parkeerplaatsen die komen te vervallen, worden gecompenseerd op de Markt.

Door het instellen van éénrichtingsverkeer op een groter deel van de Lageweg, verandert de rijrichting van de verbindingsweg naast de kringloopwinkel. Deze weg blijft te gebruiken voor autoverkeer, maar dan vanaf de Markt, in plaats van richting de Markt.

De Lageweg heeft tussen de Raadhuisweg en Skipfeart een breed profiel. Dat komt niet overeen met de beperkte verkeersfunctie van de weg. Dit wegvak en de bijbehorende kruising met de Raadhuisweg moeten daarom op termijn heringericht worden op een manier die bij het statige karakter past.



voorbeeld van de mogelijke herinrichting van de Kùpersstrjitte



kruising H. van Kattendykeweg met Hillamaweg

5.4. INFRASTRUCTUUR | 43

Huidige situatie

Burgum heeft in de provinciale weg N356 een belangrijke stroomweg door het dorp. Hoewel deze weg een belangrijke functie in de verkeersafwikkeling heeft van Burgum, is de weg in de beeldvorming een tamelijk harde barrière die het dorp in tweeën deelt. Na realisatie van de 'Centrale As', ten westen van Burgum, wordt de verkeersintensiteit op de N356 lager. De weg zal te zijner tijd ook in eigendom over gaan naar de gemeente Tytsjerksteradiel. Dit biedt kansen voor een herprofilering van de N356 en daarmee eveneens kansen voor 'het winkelhiem' (Tsjibbe Geartsstrjitte).

Het bestaande wegennet van Burgum, bedoeld voor een snelle verkeersafwikkeling, heeft aansluiting op de N356. Ook de wegprofielen zijn hier op afgestemd. Wegen die onderdeel zijn van de hoofdwegenstructuur van Burgum, zijn de Dr. B.

Hornstrasingel, de Tj. Haismastrjitte/Kwekersstrjitte en de Mr. W.M. Oppedijk van Veenweg/Raadhuisweg. Deze verkeersstructuur kenmerkt zich als 'verkeersring van Burgum'. Binnen deze 'verkeersring Burgum' zijn wegen als de Kùpersstrjitte, de Ds. Talmasingel en de Freerk Bosgraafstraat belangrijke routes voor het kernwinkelgebied van Burgum. Hoewel deze routes van een iets lagere orde zijn, in profiel en intensiteit, zijn ze van evident belang voor de kwaliteit van 'het winkelhiem'.

Fietsers en voetgangers hebben voldoende routes naar en door het centrum van het dorp. De routes zijn vaak onderdeel van de totale wegenstructuur, er zijn weinig routes die specifiek voor deze groep zijn aangelegd. Een sterke fietsroute is bijvoorbeeld de Trambaan.

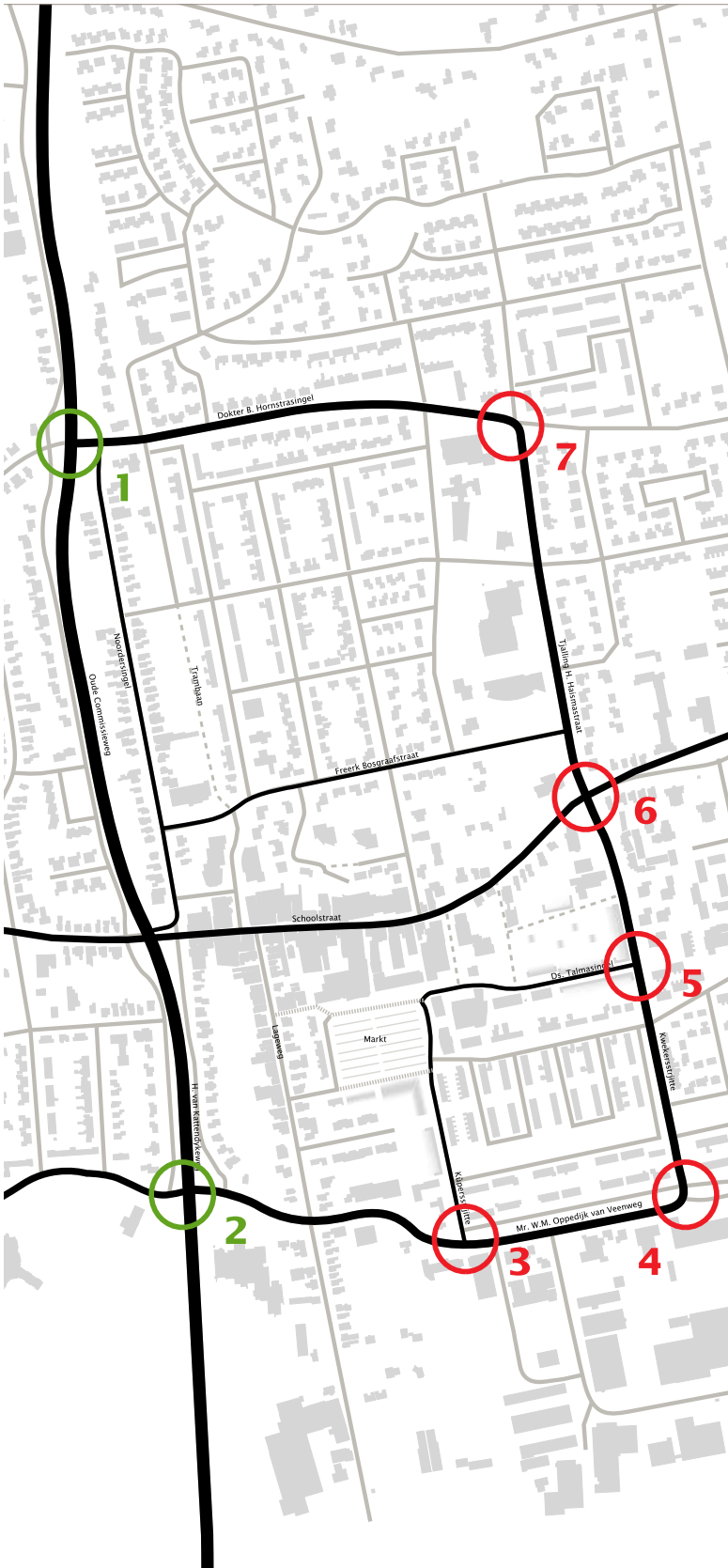
Weetjes over infrastructuur

Hoeveel auto's rijden er eigenlijk op de wegen in Burgum? Verkeerstellingen geven daar inzicht in. Op de verkeersring zijn de volgende intensiteiten geteld:

- Raadhuisweg	10.500
- Kwekersstrjitte	6.800
- Oppedijk van Veenweg	6.400



De drukste weg in Burgum is de N356. Op de brug Burgumerdaam rijden maar liefst 17.000 voertuigen per etmaal.

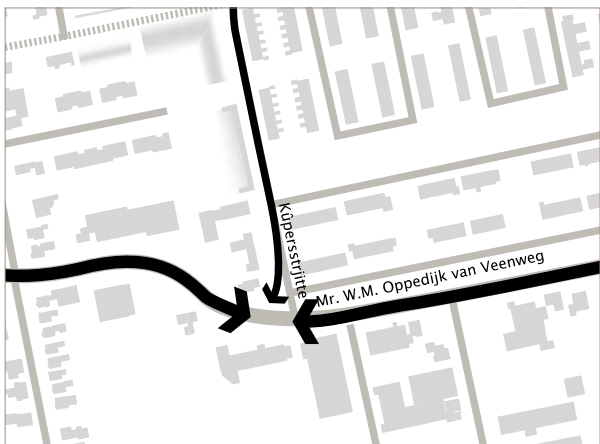




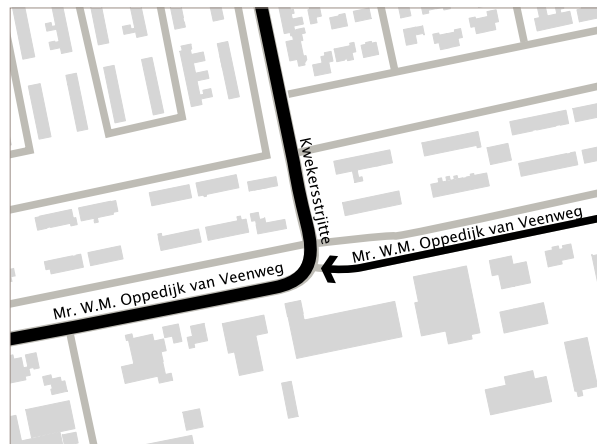
De hoofdwegenstructuur, benoemd als ‘verkeersring Burgum’ heeft een wegprofiel dat in belangrijke mate voldoet voor wegen met een dergelijk functie in het totale stedenbouwkundige weefsel van Burgum. Daar waar wegprofielen van een lagere orde aansluiten op de ‘verkeersring Burgum’ ontstaan er conflictsituaties. Kort gezegd zijn de conflicten te ondervangen door het verbeteren van de duidelijkheid en het versterken van de geleiding van bestaande verkeersstromen. De inzet van het Masterplan is de verkeersring Burgum te verbeteren, dat wil zeggen de routes van en naar het ‘winkelhiem’. Hiertoe behoren ook de routes die aansluiten op de verkeersring, zoals de Kûpersstrjitte en de Ds. Talmasingel. Op de kaart, waarop de verkeersring staat aangegeven, zijn de conflictpunten in de route aangegeven. In tekst wordt een toelichting gegeven welke uitvoeringsmaatregel bij het betreffende punt hoort. Een tekstuele beschrijving wordt niet gegeven voor de conflictpunten in de N356. Voor deze situaties worden oplossingsrichtingen voorgesteld in het project ‘kansen in kernen’. Het project ‘kansen in kernen’ is gericht op de inrichting van de N356, na het voltooiën van de ‘Centrale As’. De N356 kan na realisatie van de ‘Centrale As’ worden “afgewaardeerd”. In de loop van 2010 start het project (het maken van een visie) in Burgum. Uitvoering van het project vindt pas plaats na aanleg van de Centrale As.

Legenda

-  project in kader van “kansen in kernen”
-  project in kader van Masterplan Burgum Centrum



nr. 3: Mr. W.M. Oppedijk van Veenweg- Kûpersstrjitte



nr. 4: Mr. W.M. Oppedijk van Veenweg- Kwekersstrjitte

Maatregelen routes en knooppunten in de 'Verkeersring Burgum'

Nr. 1 H.W.K. Ridder Huysen van Kattendijkeweg-Dr. B.Hornstrasingel : maakt deel uit van het project 'Kansen in kernen', aandacht voor afwaardering N356, verbeteren verkeersafwikkeling.

Nr. 2 H.W.K. Ridder Huysen van Kattendijkeweg – Mr. W.M. Oppedijk van Veenweg/ Raadhuisweg: maakt deel uit van het project 'Kansen in kernen', aandacht voor afwaardering N356, verbeteren verkeersafwikkeling.

Nr. 3 Mr. W.M. Oppedijk van Veenweg – Kûpersstrjitte: verduidelijken van de route naar het centrum, Kûpersstrjitte opwaarderen als afslag, herprofilen van de Kûpersstrjitte. Attentie-

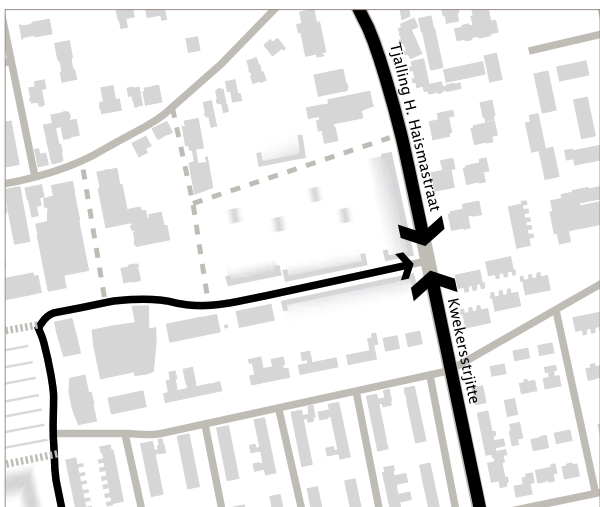
niveau verhogen van het kruispunt, relatie leggen met het project 'Robuuste uitbreiding woonwijk aan de westzijde van Burgum'.

Nr. 4 Mr. W.M. Oppedijk van Veenweg – Kwekersstrjitte: verbeteren geleiding van de verkeersring Burgum (geleiding hoofdprofiel)

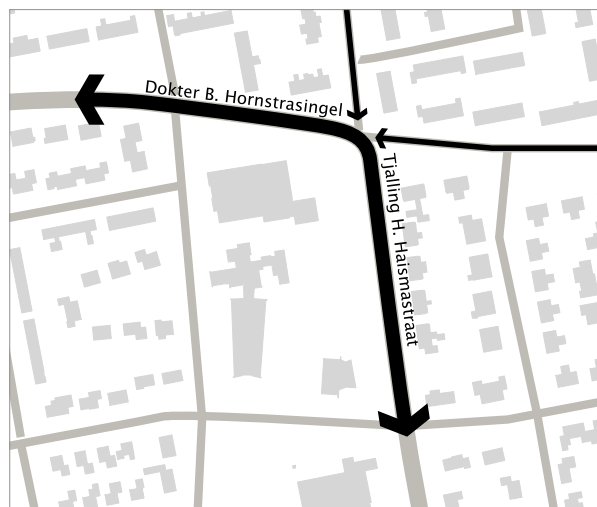
Nr. 5 Kwekersstrjitte – Ds. Talmasingel: versterken verkeersafwikkeling en het verduidelijken van de route naar het centrum.

Nr. 6 Kwekersstrjitte/Tj. Haismastraat – Schoolstraat: versterken verkeersafwikkeling en het verduidelijken van de route naar het centrum.

Nr. 7 Kwekersstrjitte/Tj. Haismastraat - Dr. B.Hornstrasingel: verbeteren geleiding van de verkeersring Burgum (geleiding hoofdprofiel)



nr. 5: Kwekersstrjitte- Ds. Talmasingel






nr. 7: Tj. H. Haismastraat- Dr. B. Hornstrasingel

46

BUSROUTES

Legenda

- busroute 
- bestaande bushalte 
- nieuwe bushalte 

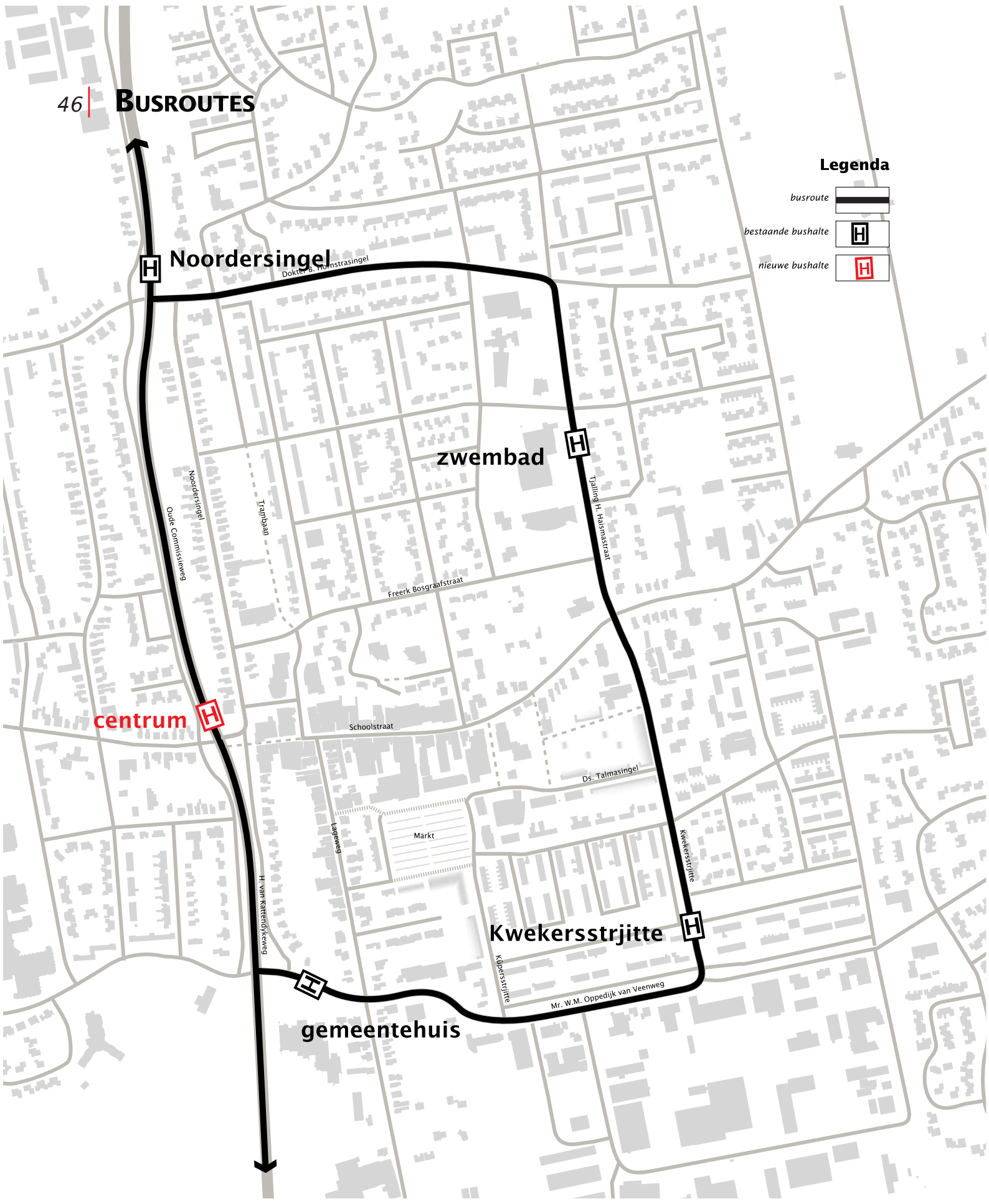
H Noordersingel

zwembad

centrum **H**

H Kwekersstrjitte

H gemeentehuis



Noordersingel

Trambaan

Freerk Bosgraafstraat

Schoolstraat

Ds. Talmasingel

Langeweg

Markt

H. van Katerdykweg

Kwekersstrjitte

Mr. W.M. Oppedijk van Veenweg

Kwekersstrjitte

Bijzondere aandacht in de verkeersafwikkeling betreft de plek die fietsers en voetgangers hierin krijgen. Fietspaden en looproutes uitsluitend voor deze groep verkeersdeelnemers zijn op beperkte schaal in het dorp aanwezig. Over het algemeen zijn er in de, overwegend, woonstraten van Burgum, weinig verkeersconflicten. Fietssnelroutes krijgen met de komst van de 'Centrale As' meer aandacht. Aan de zuidzijde van het dorp is er een fietssnelroute ingepland voor fietsers richting Drachten.

Het Masterplan stelt voor de fietsroute aan de noordzijde door het dorp als aandachtsgebied op te nemen. Aansluiting is mogelijk met het project 'Kansen in kernen'. Raakvlakken in het Masterplan heeft deze locatie met de verbetering van het kruispunt Dr. B. Hornstrasingel met de Ridder H.W.K. Huyssen van Kattendijkeweg, waarbij de verbetering van de verkeersring Burgum het doel is.

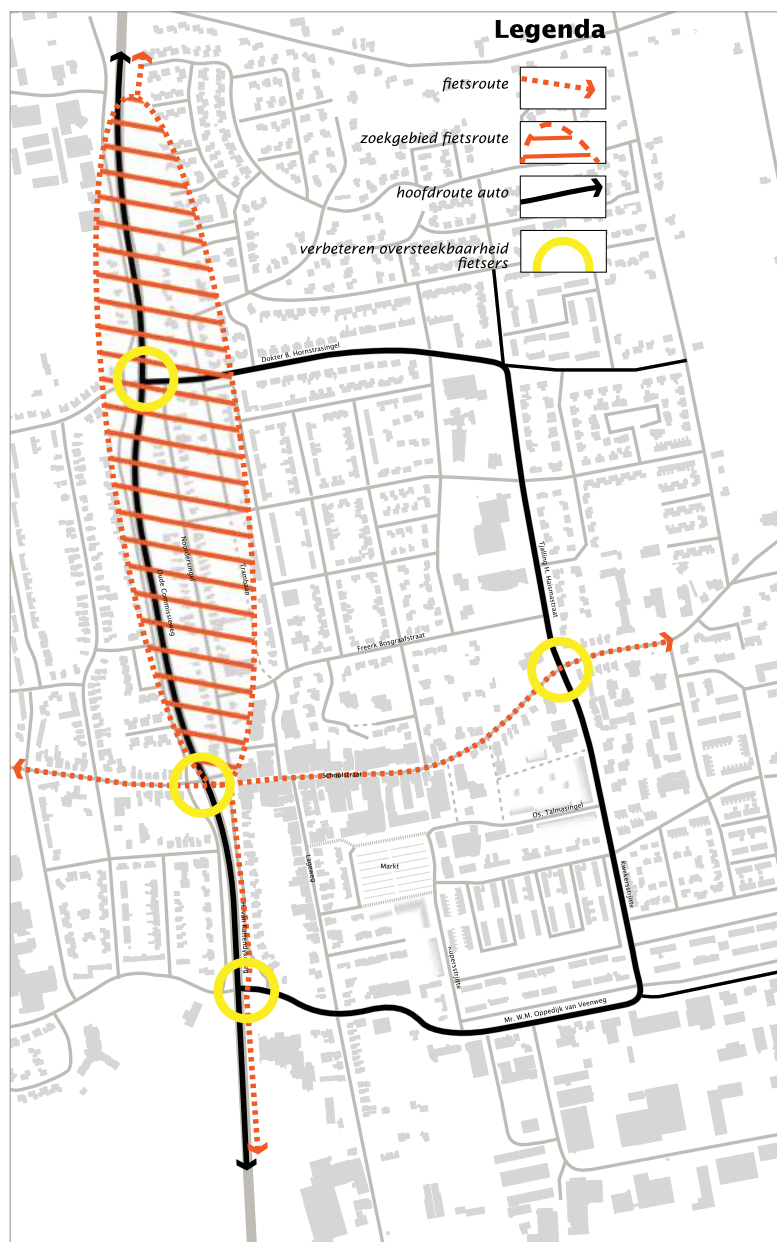
Fietsverkeer

Een groot deel van de bezoekers van het centrum, komt met de fiets. Het verbeteren van fietsroutes en de parkeervoorzieningen zijn stimulansen om de fiets te gebruiken om het centrum te bezoeken.

In het GVVP is aangegeven welke fietsroutes het meest belangrijk zijn. In de oost-west richting is de route Hillamaweg - Schoolstraat aangeduid als hoofdfietsroute.

Door de aanleg van de Centrale As heeft de Hillamaweg in de toekomst geen functie meer voor autoverkeer richting Suwâld. Door de lagere verkeersintensiteit die daaruit voortvloeit, wordt de aantrekkelijkheid voor fietsers vergroot. De oversteek over de N356 naar de Tsjibbe Geartsstrjitte maakt deel uit van het project 'kansen voor kernen'. De hoofdfietsroute sluit aan bij het gewenste herstel van de stedenbouwkundige structuur waardoor er sprake is van een grote kans in de kern Burgum. De kruising Schoolstraat – Kwekersstrjitte kan verbeterd worden voor doorgaand fietsverkeer richting Nieuwstad en Kloosterlaan.

In noord-zuid richting is het gewenst een fietssnelweg te realiseren aan de oostkant van de N356. Op dit moment heeft een fietser de keus tussen de Noordersingel of de Trambaan. Het is de vraag of dit wel de meest geschikte verbindingen zijn voor doorgaand fietsverkeer, of dat het misschien de voorkeur heeft om naast de huidige provinciale weg een vrijliggend fietspad aan te leggen. In het project Kansen voor Kernen wordt onderzocht wat de beste optie is voor het doorgaande fietsverkeer.



In het Masterplan zijn diverse investeringen genoemd. Het merendeel zal voor rekening komen van marktpartijen, namelijk de herontwikkeling van locaties.

Concreet zijn de volgende locaties geduid:

- Locatie Dienstencentrum aan de zuidzijde van de Markt
- Het blok huurwoningen naast het Dienstencentrum aan de zuidzijde van de Markt
- Het gebied Ds. Talmsingel ten westen van de Kwekersstrjitte
- Het gebied rondom 'de Pleats'
- Het Noord West gebied tussen de Bulthuissingel, de Noordersingel en de Tsjibbe Geartsstrjitte

Waar het investeringen in de openbare ruimte betreft zal de gemeente aan bod zijn. In het Masterplan zijn concreet 7 investeringsopgaven vermeld.

Dat zijn de volgende:

1. het (in fasen) herinrichten van een deel van het "Winkelhiem" (Schoolstraat en een deel van de Bulthuissingel), als "dielde romte", waar de auto (al dan niet met verdere beperkingen) "te gast" is;
2. het uitbreiden van parkeergelegenheid ten noorden van de Schoolstraat (Pastoriekamp en J.D. de Vriesstraat);
3. het uitbreiden van de parkeergelegenheid op de Markt, als compensatie voor het vervallen van parkeerplaatsen elders in het centrum;
4. het herinrichten van het noordelijk en zuidelijk gedeelte van de Markt, via het laten vervallen van de rijbanen; het creëren van nieuwe parkeervakken en het opwaarderen en uitbreiden van verblijfsgebied;
5. het herinrichten van de Kûpersstrjitte, overeenkomstig het profiel en de kwaliteit van de Ds. Talmasingel (gedeelte tussen de Kwekersstrjitte en de Markt);
6. Het herinrichten van de kruisingen van de verkeersring Burgum (ook wel "buslus" genoemd) met de Kûpersstrjitte en de Ds. Talmasingel, plus herinrichting van de kruisingen Mr. W.M. Oppedijk van Veenweg/ Kwekersstrjitte en Tj. Haismastrjitte/Dr. B. Hornstrassingel;
7. het aanbrengen van "straatmeubilair" in het centrumgebied (zit- en fietsparkeerelementen).

7. FINANCIËLE PARAGRAAF

In dit onderdeel van het Masterplan wordt ingegaan op de financiële aspecten. Op basis van zeer globale berekeningen wordt een voorzichtige indicatie gegeven van de kosten, die gemoeid zijn met de uitvoering van de maatregelen in het vorige hoofdstuk, voor zover deze zijn toe te rekenen aan de gemeente. Deze investeringen komen (op basis van kengetallen en niet locatie specifiek) uit op een bedrag in de orde van 2 miljoen euro.

De investeringen van Marktpartijen in locatieontwikkeling zijn zeer moeilijk te berekenen, omdat de kosten sterk afhankelijk zijn van de programma's van eisen. Er is op het moment van vaststelling van dit Masterplan alleen enig zicht op het

programma van eisen voor de GOED en van KEARN.

De gemeente gaat uit van het principe dat marktpartijen volledige verantwoording nemen voor de ontwikkeling van eigen (eventueel verworven) locaties, inclusief de uit het programma voortvloeiende ruimtelijke inrichting van eigen terrein (in het bijzonder de parkeervoorzieningen). In het verlengde daarvan zullen marktpartijen een bijdrage moeten leveren in de door de gemeente te maken kosten, indien de locatieontwikkeling leidt tot noodzakelijke of wenselijke investeringen op gemeentelijk eigendom (bijvoorbeeld extra aanleg van parkeervoorzieningen). De gemeente zal in dat geval streven naar

Investering

kostenindicatie

1. De hoogste prioriteit wordt toegekend aan de herinrichting van de zuidzijde van de Markt (incl. de uitbreiding van de parkeergelegenheid op de Markt) in combinatie met de binnen afzienbare tijd te herontwikkelen locatie Dienstencentrum en mogelijk het blok huurwoningen ten westen daarvan (2011)	€ 350.000,--
2. Het plaatsen van nieuw straatmeubilair en het verbeteren van de bewegwijzering (P-route; fietsroute e.d.) vergen geen grote investeringen en kunnen in principe meeliften met de bij 1. genoemde investeringen	€ 75.000,--
3. De herinrichting van vier kruisingen (Mr. W.M.Oppedijk van Veenweg/Kûpersstrjitte; Mr. W.M.Oppedijk van Veenweg/Kwekersstrjitte; Ds. Talmasingel/Kwekersstrjitte en Tj. Haismastrjitte/Dr. B. Hornstrassingel) met als doel: verbetering veiligheid en P-route centrum (2015)	€ 350.000,--
4. De aanleg en inrichting van "groen verblijfsgebied" ten noorden van de Ds. Talmasingel, zal moeten worden uitgevoerd i.c.m. de herstructurering door WoonFriesland. Deze investering zal onderdeel kunnen zijn van een PPS overeenkomst (tussen 2013 en 2016)	€ 500.000,--
5. De herinrichting van het gebied tussen de Pleats en Vögele/Scapino kan in samenhang met 4. plaats vinden. Ook hier is een PPS constructie denkbaar (tussen 2013 en 2016)	€ 170.000,--
6. De herinrichting van de Kûpersstrjitte kan worden gecombineerd met de ingrijpende aanpak van de kruising met de W.M. Oppedijk van Veenweg (tussen 2015 en 2020)	€ 200.000,--
7. De herinrichting van de noordzijde de Markt, in combinatie met herinrichting van een deel van het Winkelhiem zal worden gekoppeld aan de groot onderhoudscyclus. Indien mogelijk de "extra" investeringen prioriteren en in dat geval combineren met 2 (tussen 2015 en 2020). Bij blijvende zware belasting (personenauto's en bevoorrading) zal ook de fundering moeten worden versterkt. Daarvoor is een PM-post opgenomen.	€ 400.000,-- + PM

volledig kostenverhaal. Indien deze investeringen een breder belang dienen, kan een gedeeltelijke bijdrage in de kosten worden afgesproken. De herontwikkeling van locaties zal veelal gepaard gaan met een herziening van het bestemmingsplan. In dat kader zal waar nodig en mogelijk een exploitatieplan worden opgesteld.

In het vorige hoofdstuk zijn 7 concrete investeringen in de openbare ruimte genoemd, die in principe (voor zover de in de vorige alinea genoemde verhaalsmogelijkheid zich niet voordoet) voor rekening van de gemeente zullen komen. In verband met het zorgwekkend financieel perspectief van de gemeente is realisering van deze investeringen niet zonder meer mogelijk. Er is daarom een prioritering gemaakt, waarbij rekening is gehouden met de noodzaak of wenselijkheid van maatregelen.

Aangezien het inzetten van bestaande budgetten (onderhoud wegen c.a.) maar een zeer beperkte betekenis heeft, zal het nemen van een investeringsbeslissing gepaard moeten gaan met het beschikbaar stellen van een krediet. Er zal dus een integrale afweging moeten plaats vinden in het kader van de komende jaarlijkse Perspectiefnota's (PPN).

De uitbreiding van parkeergelegenheid ten noorden van de Schoolstraat en de realisering van een "expeditiestraat" (tussen de Bulthuisingel en de J.D. de Vriesstraat) behoren vooralsnog tot ús dream.

Ook tot ús dream behoren ingrijpende investeringen in een forse kwaliteitsverbetering van het gehele Winkelhiem en het terugbrengen van water in de vorm van een soort opvaart naar het centrum. In het licht van de zorgelijke financiële positie van de gemeente zijn dergelijke ingrepen voorlopig niet aan de orde.

Het Masterplan zal dienen als kader voor investeringen en voor het aanbrengen van wijzigingen in het bestemmingsplan om de gewenste ontwik-

kelingen ook planologisch mogelijk te maken. Bovendien wordt het Masterplan ingezet voor het aanvragen van subsidie(s) bij de provincie en het Rijk. In dat verband is het inmiddels door de gemeente opgenomen in de groslijst projectenboek Additioneel Pakket Centrale As.

Het Masterplan zal ook als input worden betrokken in het project Kansen in kernen Centrale As (dit project is overigens ook opgenomen in het projectenboek Additioneel Pakket).

De kapstok voor subsidieaanvragen gerelateerd aan de Centrale As (inclusief het Additioneel Pakket) wordt gevormd door het Sociaal Economisch Masterplan Noordoost Fryslân.

Ten slotte biedt mogelijkwerijs het Gebiedsdocument 'Fryslân Opkreezje' perspectief voor het verkrijgen van subsidies voor de herstructurering in het centrum van Burgum.

In de recent vastgestelde Woonvisie (raad 17 december 2009) is hierover o.a. het volgende vermeld:

De provincie heeft in de loop van 2009 de herstructureringsopgave in kaart gebracht in het Gebiedsdocument "Fryslân Opkreezje". Dat vormt de basis voor het uitwerkingskader ten behoeve van het Investeringsfonds Stedelijke Vernieuwing (ISV 3). Er zal een accent komen te liggen op herstructureringsopgaven in zowel de woningvoorraad als de bedrijventerreinen. Het Gebiedsdocument "Fryslân Opkreezje" onderscheidt 4 speerpunten, t.w.:

- 1. Herstructurering bestaande woningvoorraad en woonomgeving*
- 2. Transformatie (toekomstige) krimpregio's gekoppeld aan sociaal-economische impulsen;*
- 3. Herstructurering/transformatie bedrijventerreinen;*
- 4. Gebiedsgerichte ontwikkeling stedelijke bundelingsgebieden (noot: waarbij in de notitie de "Stadsregio / stedelijk bundelingsgebied Leeuwarden" wordt genoemd).*

Het Masterplan biedt een visie voor het centrum van Burgum voor de komende decennia. In deze visie zitten onderdelen die op korte termijn uitgevoerd kunnen worden (binnen 5 jaar), ontwikkelingen voor de middellange termijn (5-10 jaar) en zaken die op de lange termijn voor uitvoering in aanmerking komen. Niet genoemd, maar wel passend binnen de visie, zijn de ontwikkelingen zoals genoemd in deze paragraaf 'Us Dream'. Het gaat dan om bijzondere ontwikkelingen die geheel afhankelijk zijn van de inbreng van ontwikkelaars en/of de financiële spanwijdte van de gemeente Tytsjerksteradiel. De 'Dream' voorstellen behoren niet tot het Masterplan, maar worden wel genoemd om de gesprekken over 'visie

en ontwikkeling' op gang te krijgen. Met een kleine knipoog naar de toekomst worden enkele zaken genoemd. Lopende het proces zouden er, vanuit verschillende geledingen, zo maar nieuwe zaken aan toegevoegd kunnen worden. Ze zijn de moeite van het overdenken waard. Onder verwijzing naar professor Einstein, die zei: "verbeelding is belangrijker dan kennis, want kennis is begrensd terwijl verbeelding de gehele wereld omvat en ontwikkeling stimuleert", worden we uitgedaagd na te denken over onbegrensde mogelijkheden, verbeelding van onze ideeën en wensen. Uiteraard ook voor de ruimtelijke vraagstukken van het 'winkelhiem' van Burgum.



schetsidee voor de "groen-blauwe" invulling van zone tussen het PM-kanaal en de Mr. W.M. Oppedijk van Veenweg



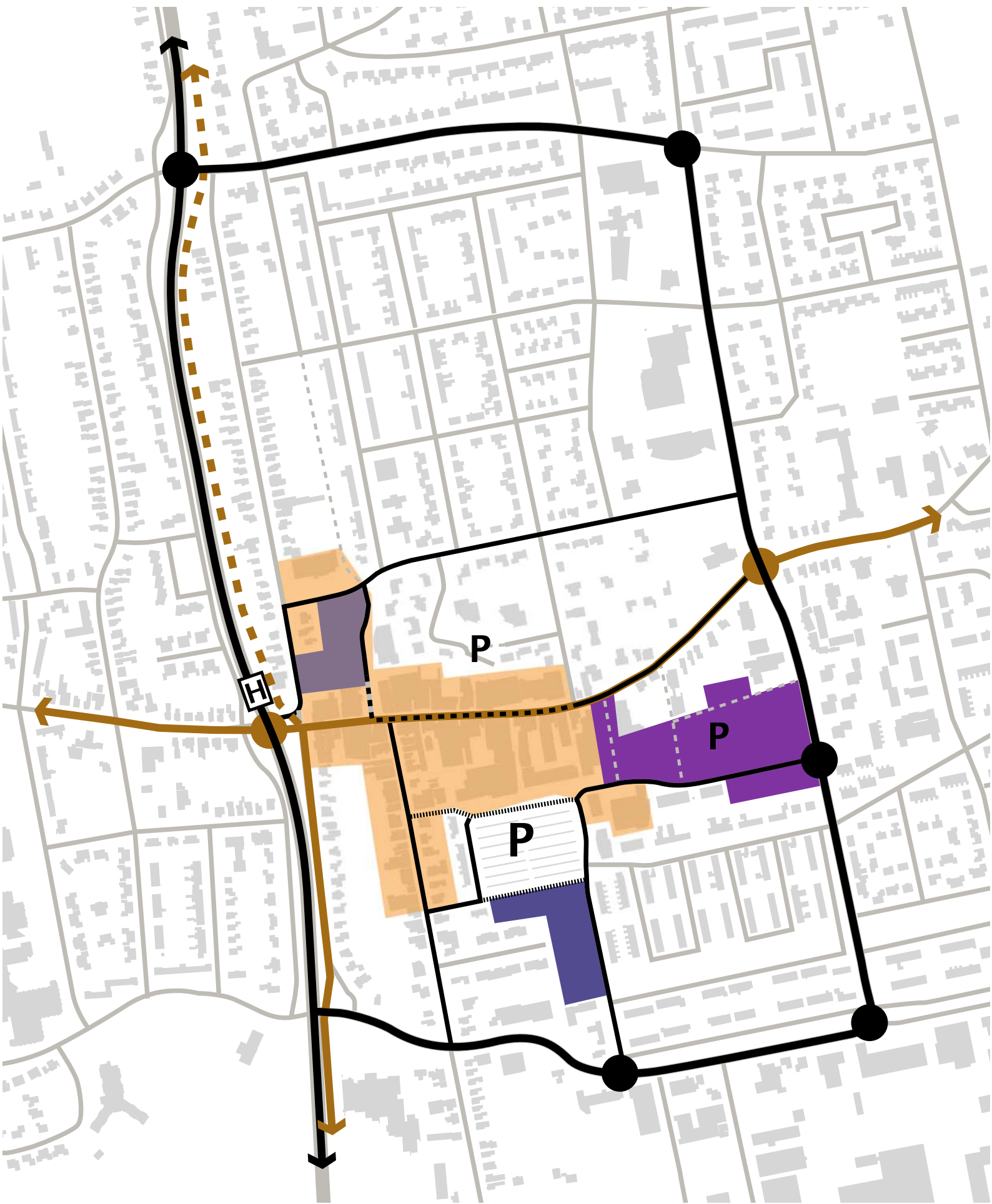
dromen over een expeditiestraat parallel aan de Schoolstraat en dromen over het doortrekken van de Skipfeart

We noemen de volgende voorstellen:













- De ontwikkeling van een expeditiestraat, parallel aan en ten noorden van de Schoolstraat. De expeditiestraat zou gekoppeld kunnen worden met een uitbreiding van een grotere parkeerlocatie aan de Pastoriekamp, in aansluiting op de J.D. de Vriesstraat. Met enkele korte doorsteekjes vanaf dit parkeergebied is het 'winkelhiem' voor voetgangers snel bereikbaar.

Voortbordurend op de ontwikkeling van het kruispunt Kùpersstrjitte-Mr. W.M. Oppedijk van Veenweg het gebied ten zuiden hiervan herinvullen met meer water en parkgerelateerde functies. De gehele zone vanaf het kruispunt Kùpersstrjitte-Mr. W.M. Oppedijk van Veenweg tot de onderdoorgang bij de brug van Burgum (P.M. kanaal) een meer "groen-blauwe" invulling te geven. Dit sluit aan op de visie voor de robuuste woonuit-

breiding aan de westzijde van Burgum. Hiermee wordt extra kwaliteit toegevoegd aan de verkeerskundige entree van de Kùpersstrjitte naar het centrum. Vanuit het centrum kunnen in omgekeerde richting (naar de haven) ook nieuwe bewegingen op gang worden gebracht. Bij mogelijke planontwikkeling aan de westzijde van de Kùpersstrjitte, betreffende de locatie van de bejaardenwoningen, is een ontsluiting van de Skipfeart met de Kùpersstrjitte gewenst. Hierdoor kan het verkeer van het zuidelijke deel van de Lageweg dat in twee richtingen toegankelijk is, via de Skipfeart en Kùpersstrjitte terugrijden naar de 'verkeersring Burgum' (W.M. Oppedijk van Veenweg). Ook kan hierdoor de ontwikkeling van de parkeervoorziening van de GOED-locatie (huidige Dienstencentrum) aan de achterzijde worden ontsloten.



Legenda

<i>veranderingsgebied Bulthuis­singel</i>	
<i>veranderingsgebied Talmas­ingel</i>	
<i>veranderingsgebied Kùpers­strjitte</i>	
<i>winkel­hiem</i>	
<i>verkeers­ring Burgum</i>	
<i>ontsluitings­route auto</i>	
<i>afgesloten winkel­straat</i>	
<i>verbeteren kruis­punt</i>	
<i>hoofd­fiets­route</i>	
<i>aanleg hoofd­fiets­route</i>	
<i>verbeteren oversteek­baarheid fietsers</i>	
<i>toevoegen bushalte</i>	
<i>uitbreiden parkeer­plaatsen</i>	