Rapport

Projectnummer: 374308
Referentienummer: Toelichting ontwerp Bestemmingsplan Sud Ie_12 jan 2022.docx
Datum: 12-01-2022

Bestemmingsplan Fietspad Súd Ie

Toelichting

Status: Vaststellingsversie

Opdrachtgever:
Programmabureau Súd Ie

Postbus 13
9290 AA KOLLUM

Sweco
Rozenburglaan 11
9727 DL Groningen
Postbus 7057
9701 JB Groningen

T +31 88 811 66 00
www.sweco.nl

Sweco Nederland B.V.

Handelsregister 30129769
Statutair gevestigd te De Bilt

Verantwoording

Titel	Bestemmingsplan Fietspad Súd Ie
Subtitel	Toelichting
Projectnummer	374308
Referentienummer	Toelichting ontwerp Bestemmingsplan Súd Ie_12 jan 2022.docx
Datum	12-01-2022
Auteur	
E-mailadres	
Gecontroleerd door	
Paraaf gecontroleerd	
Goedgekeurd door	
Paraaf goedgekeurd	

Inhoudsopgave

1 Inleiding 5
1.1 Aanleiding 5
1.2 Ligging en begrenzing 5
1.3 Vigerende bestemmingsplannen 6
1.4 Leeswijzer 7
2 Planbeschrijving 8
2.1 Gebiedstypering 8
2.1.1 Landschap 8
2.1.2 Cultuurhistorie 9
2.1.3 Huidige situatie 9
2.2 Het belang van de fietsverbinding 11
2.3 Recreatieve en toeristische potentie 12
2.4 Planinhoud 13
2.4.1 Fietspad de Súd Ie, het voorkeurstracé 13
2.4.2 Waterbelevingsstekjes 17
3 Beleidskader 20
3.1 Rijk 20
3.2 Provincie 21
3.3 Regionaal beleid 23
3.4 Gemeente 25
3.5 Conclusie 26
4 Omgevingsaspecten 27
4.1 Bodem 27
4.2 Archeologie en cultuurhistorie 27
4.3 Ecologie 30
4.4 Stikstof 33
4.5 Water 34
4.6 Verkeer 36
4.7 Geluid 37
4.8 Luchtkwaliteit 38
4.9 Externe veiligheid 38
4.10 Kabels en leidingen en beschermingszones 39
4.11 M.e.r.-beoordeling 39
5 Juridische toelichting 41
5.1 Algemeen 41

5.2 Beschrijving van de bestemmingen 41
6 Inspraak en overleg 46
6.1 Inspraak 46
6.2 Vooroverleg 46
6.3 Van ontwerp naar vaststellingsversie 48
7 Uitvoerbaarheid 49
7.1 Financiële uitvoerbaarheid 49
7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid 49

Bijlagen:

Bijlage 1 Rapport Verkenning fietspad Súd Ie, Arcadis (2020)
Bijlage 2 Analyse gebruik fietspad, Sweco (2021)
Bijlage 3 Feitenrelaas fietspad Sud Ie - Belanghebbenden tracé 4 en 5 (2020)
Bijlage 4 Reactie op Feitenrelaas, Arcadis (2021)
Bijlage 5 Fietspad Súd Ie aanpassing deeltracé 4a_Arcacis (2021)
Bijlage 6 Archeologisch onderzoek Fietspad Súd Ie, Sweco (2022)
Bijlage 7 Ecologische beoordeling fietspad Súd Ie, Altenburg en Wymenga (v2, 2021)
Bijlage 8 Aanvulling ecologisch onderzoek - Waterspitsmuis_A&W (2021)
Bijlage 9 Optimalisatie tracédeel 4a – ecologie, Arcadis (2021)
Bijlage 10 Afstemming weidevogels – brief provincie Fryslân (2021)
Bijlage 11 AERIUS-berekening (mei 2021)
Bijlage 12 Wateradvies Wetterskip Fryslân – digitale watertoets (2021)
Bijlage 13 Beoordelingsnotitie verhoging brug Saatsenwei, Antea (2018)
Bijlage 14 Verkeerskundige quickscan Súd Ie, Sweco (2021)
Bijlage 15 Inspraakverslag
Bijlage 16 Nota van beantwoording zienswijzen en ambtshalve wijzigingen

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Noardeast-Fryslân werkt sinds 2013 samen met de provincie Fryslân en Wetterskip Fryslân aan het uitvoeringsprogramma Súd Ie en Wetterfront Dokkum. Doel van het programma is het opwaarderen van recreatieve verbindingen in de regio om recreatie en toerisme gericht op cultuurhistorie, natuur, watersport en sportvisserij te bevorderen en ecologische en landschappelijke waarden te versterken. De uitvoering van het programma maakt het mogelijk om naast de vaarverbinding Súd Ie ook de ontbrekende fietsverbinding in het fietsroutenetwerk tussen de recreatieve speerpunten Dokkum en Oostmahorn te gaan maken. Het fietspad zal ook door wandelaars gebruikt kunnen worden. Omdat het pad wordt uitgevoerd als fietspad wordt in deze toelichting van fietspad gesproken. Het uitvoeringsprogramma Súd Ie en Wetterfront Dokkum is in lijn met het vigerend beleid van de gemeente, zoals verderop in deze toelichting beschreven.

Het programma bestaat uit drie verschillende uitvoeringsfases, die elkaar beïnvloeden en versterken. Fase 1 bestaat uit het op diepte brengen van het vaarwater van de Súd Ie, de aanleg van vispassages en het ecologisch verrijken van de oevers. De tweede fase bestaat uit het op hoogte brengen van de bruggen over de Súd Ie, zodat motorboten de route van Dokkum naar Oostmahorn kunnen bevaren. De eerste twee fasen zijn inmiddels nagenoeg afgerond. Fase 3, de laatste fase, bestaat onder andere uit het realiseren van een fietspad langs de Súd Ie, het maken van enkele toeristisch-recreatieve rustpunten langs de route (waterbelevingstekjes) en enkele lokale recreatieve overstappunten. Fase 3 is daarmee de complementerende stap die het programma Súd Ie en Wetterfront Dokkum tot afronding brengt.

Ten behoeve van de realisatie van het fietspad langs de Súd Ie heeft adviesbureau Arcadis een tracéonderzoek uitgevoerd, dat geresulteerd heeft in een voorkeurstracé (bijlage 1). De gemeenteraad van Noardeast-Fryslân heeft in juni 2020 met dit voorkeurstracé ingestemd (zaaknr. 2020 / Z266622-2020). Dit voorkeurstracé is als vertrekpunt genomen voor dit bestemmingsplan.

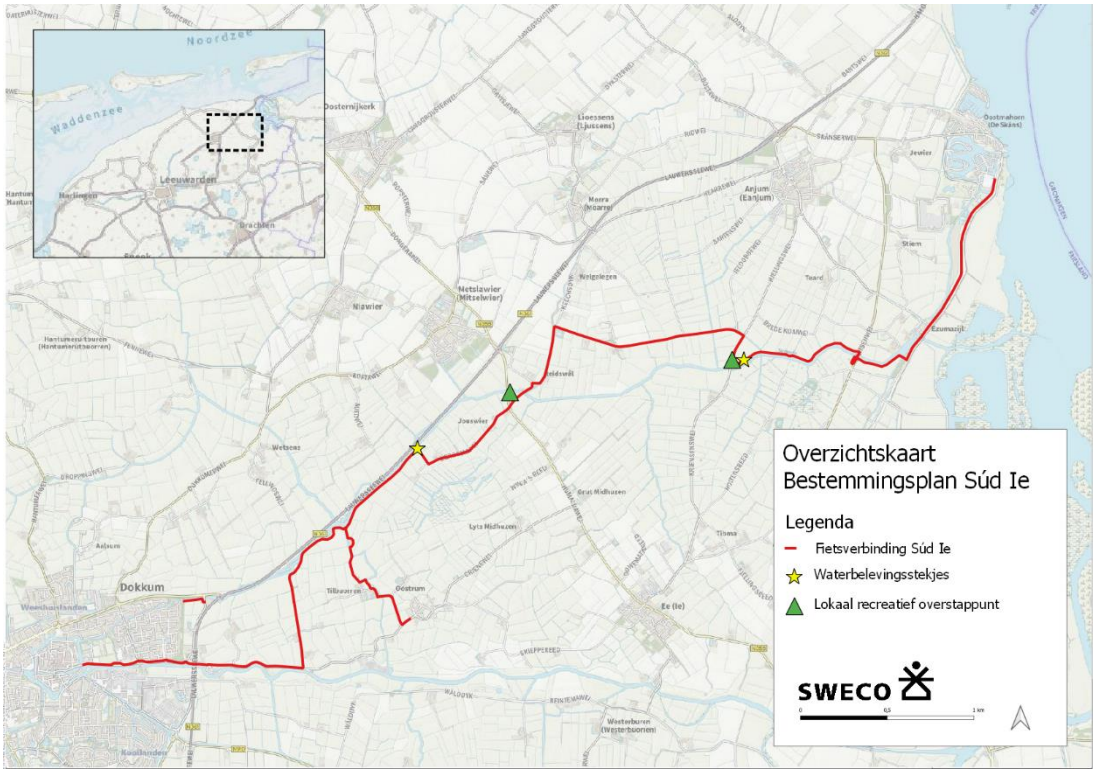
Het fietspad, de waterbelevingsstekjes en de lokale recreatieve overstappunten, passen niet geheel binnen de vigerende bestemmingsplannen. Om de voorgenomen plannen juridisch-planologisch mogelijk te maken, dient daarom een nieuw bestemmingsplan te worden vastgesteld voor de delen van de route die niet de bestaande wegen volgen. De nieuwe delen van de route krijgen hiermee een eenduidige bestemming, afgestemd op de bestemming van andere recreatieve paden binnen de gemeente. Voorliggend document bevat de toelichting bij de bestemmingsplanregels en de verbeelding.

1.2 Ligging en begrenzing

In figuur 1 zijn de beoogde fietsverbinding langs de Súd Ie tussen Dokkum en Oostmahorn en de waterbelevingsstekjes weergegeven. De fietsverbinding is in totaal circa 12 kilometer lang. Hiervan wordt circa 8 kilometer nieuw fietspad gerealiseerd. De overige 4 kilometer bestaat uit bestaande wegen waar enkele maatregelen worden genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Op deze delen van de fietsverbinding blijft ook het reguliere verkeer gebruik maken van de wegen. De route van de recreatieve verbinding volgt zoveel mogelijk de Súd Ie om de beleving van fietsen langs het water te stimuleren. De aanlegplaats van de Marrekrite onder Metslawier ligt halverwege de vaar- en fietsroute Súd Ie bij de provinciale bruggen in de Humaldawei. Deze plek wordt voor fietsers ontsloten.

Naast de fietspaden wordt voorliggend bestemmingsplan ook gebruikt om de realisatie van twee waterbelevingsstekjes mogelijk te maken. Dit zijn toeristisch-recreatieve rustpunten aan het water waar zowel waterrecreanten als fietsers en wandelaars gebruik van kunnen maken. Het ene waterbelevingsstekje ligt oostelijk van de Kriensenwei en het andere stekje noordelijk van de Bergsmawei.

Tot slot worden er twee lokale recreatieve overstappunten gemaakt. Deze zijn gelegen op logische punten aan het water en hebben enkele voorzieningen zoals een aanlegsteiger en een picknicktafel. Het ene lokale recreatieve overstappunt ligt nabij de Hjellingswei en het andere lokale recreatieve overstappunt ten noorden van Jouswier.



Figuur 1 Ligging fietspad langs de Súd Ie

In bovenstaande figuur is ook het te realiseren pad tussen Dokkum en het Bolwerk langs de Lauwersseewei te zien. Dit stukje van de fietsverbinding langs de Súd Ie maakt geen deel uit van dit bestemmingsplan omdat het planologisch al is geregeld in onderliggend bestemmingsplan ter plaatse en qua uitvoering geen deel uitmaakt van het project fietsverbinding Súd ie.

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Het plangebied is nu geregeld in drie bestemmingsplannen, namelijk:

- bestemmingsplan *Dokkum Regiostad*, vastgesteld op 28 juni 2018;
- bestemmingsplan *Bûtengebiet Dongeradeel*, vastgesteld op 27 juni 2013;
- bestemmingsplan *Wijziging van het Bestemmingsplan Bûtengebiet*, vastgesteld op 18 mei 2015;
- bestemmingsplan *Bûtengebiet Dongeradeel, herziening 2015*, vastgesteld op 31 maart 2016.

In de bestemmingsplannen is de bestaande situatie vastgelegd, waaronder agrarische gebieden en bestaande wegen en de Súd Ie. Hoewel recreatief medegebruik in de onderliggende bestemmingen mogelijk is, is er voor gekozen voor de nieuw aan te leggen paden een nieuw bestemmingsplan op te stellen met een nieuwe bestemming ‘Verkeer – Fiets- en voetpaden’. Agrarisch medegebruik blijft ook mogelijk binnen de nieuwe bestemming. De bovenstaande bestemmingsplannen worden op de locatie van het fietspad vervangen door nieuwe enkel- en dubbelbestemmingen van het bestemmingsplan Fietspad Súd Ie.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is een uitgebreide beschrijving van het plan weergegeven. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op voor dit bestemmingsplan relevant Rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid. In hoofdstuk 4 komen de milieuaspecten aan bod en de daaraan verbonden onderzoeken. Hoofdstuk 5 bevat een beschrijving van het juridisch deel van het bestemmingsplan. Hoofdstuk 6 gaat vervolgens in op de verantwoording van inspraak en overleg. In hoofdstuk 7 komt de financiële en maatschappelijke uitvoerbaarheid aan de orde.

2 Planbeschrijving

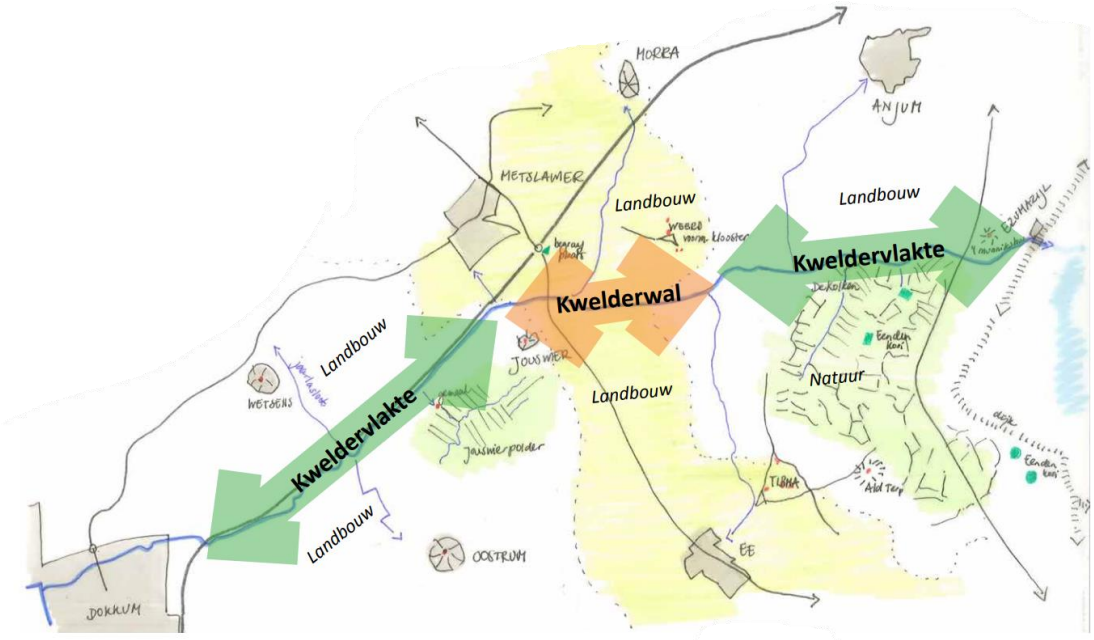
Dit hoofdstuk beschrijft het algemeen belang van de recreatieve fietsverbinding langs de Súd Ie en de relatie van de fietsverbinding tot haar landschappelijke en cultuurhistorische omgeving. Allereerst wordt de ontstaansgeschiedenis van het landschap en de bewoning kort beschreven. Daarna wordt de huidige situatie geschetst en tot slot volgt de nut en noodzaak van het plan en de planinhoud.

2.1 Gebiedstypering

2.1.1 Landschap

Het gebied waardoor de Súd Ie stroomt maakt deel uit van het Lauwersmeergebied. De oorspronkelijke Lauwerszee (nu het Lauwersmeer) is van oorsprong een inham van de Waddenzee in de Waddenkust. Het is ontstaan doordat de zeeslenken het Dokkumer Grutdjip, de Dokkumer Ie en de Peazens en de rivieren de Lauwers en het Reitdiep hier uitmondden in de Waddenzee. De vroegere dynamiek van de Waddenzee en de Waddenkust is nog altijd herkenbaar in het kustgebied rond de Lauwersmeer. De Súd Ie is bijvoorbeeld een oude zeeslenk die het land verbond met de zee.

Qua landschap valt het plangebied volgens de Landschapstypenkaart van de provincie Fryslân in het kleigebied van Oostergo. Dit landschap is ontstaan vanaf ± 500 na Chr. als gevolg van landaanwas en de latere landwinning. Oostergo wordt gekenmerkt door kwelderwallen, kweldervlakten en een kleiterpengebied. Vanaf Dokkum naar Ezumazijl stroomt de Súd Ie door een kweldervlakte, een kwelderwal en tot slot weer een kweldervlakte om uiteindelijk uit te monden in het Lauwersmeer (figuur 2). De laaggegelegen gronden bestaan uit zware zeeklei met veelal open graslanden, begrensd door dijken. De dorpen liggen op de hogere gronden aan de randen van de kweldervlakten.



Figuur 2 Landschappen en functies (Bron: Schetsboek Súd Ie, Antea, 2014)

Op de lager gelegen delen is in de Middeleeuwen op grote schaal veen afgegraven voor de zoutwinning. Door de zoute veenlagen in de bodem uit te graven, vervolgens te verbranden en de as uit te koken, werd het zout uit de bodem gewonnen. De percelen kwamen hierdoor nog lager te liggen. In het natuurgebied De Kolken en Jouswierpolder zijn op deze wijze grote oppervlaktes veen afgegraven. Deze gebieden zijn vandaag de dag duidelijk in het landschap te herkennen door hun uitgestrektheid en lagere ligging.

Een uitgebreide beschrijving van het ontstaan van het landschap is te vinden in de onlangs verschenen Landschapsbiografie Noardeast-Fryslân, It Ferhaal van it Lânskip.

2.1.2 Cultuurhistorie

In de Verkenning fietspad Súd Ie (2020) dat in bijlage 1 is opgenomen is een uitgebreide beschrijving van de cultuurhistorische waarden van het gebied opgenomen. Onderstaande paragraaf is hier een verkorte weergave van. Een uitgebreidere analyse is te vinden in de Landschapsbiografie Noardeast-Fryslân dat de gemeente recent heeft laten maken.

Noardeast-Fryslân kent een rijke cultuurhistorie, mede gevormd door de strijd en omgang met de zee. Deze strijd met de zee is vaak nog zichtbaar door de historische sluizen, terpen, beschermde dorpsgezichten en rijksmonumenten. De eerste bewoning in het gebied ontstond op de relatief hoog gelegen kwelderwal. De bewoners wierpen terpen op om zich te beschermen tegen hoog water. Later maakten de bewoners dijken om zich nog beter tegen het water te kunnen beschermen. Daarmee verloren de terpen hun oorspronkelijke functie. Ze zijn echter nog steeds goed in het landschap zichtbaar. Aalsum, Wetsens, Oostrum, Metslawier, Jouswier, Ee en Anjum zijn bijvoorbeeld terpen die nabij het fietspad liggen. Deze terpdorpen kenmerken zich door de hoger gelegen positie in het landschap en de aanwezigheid van een kerk. De dorpen hebben een karakteristieke ronde opbouw. Naast de terpdorpen zijn er ook verhoogde boerderijplaatsen.

Wat betreft verkaveling van landbouwpercelen zijn rondom de terpen radiale verkavelingspatronen zichtbaar. Op de hoger gelegen kwelderwal staat de verkaveling haaks op de kwelderwal. Het grondgebruik bestaat hier veelal uit akkerbouw. In de lagergelegen kweldervlakte en het aansluitende kleiterpengebied bestaat het grondgebruik uit grasland.

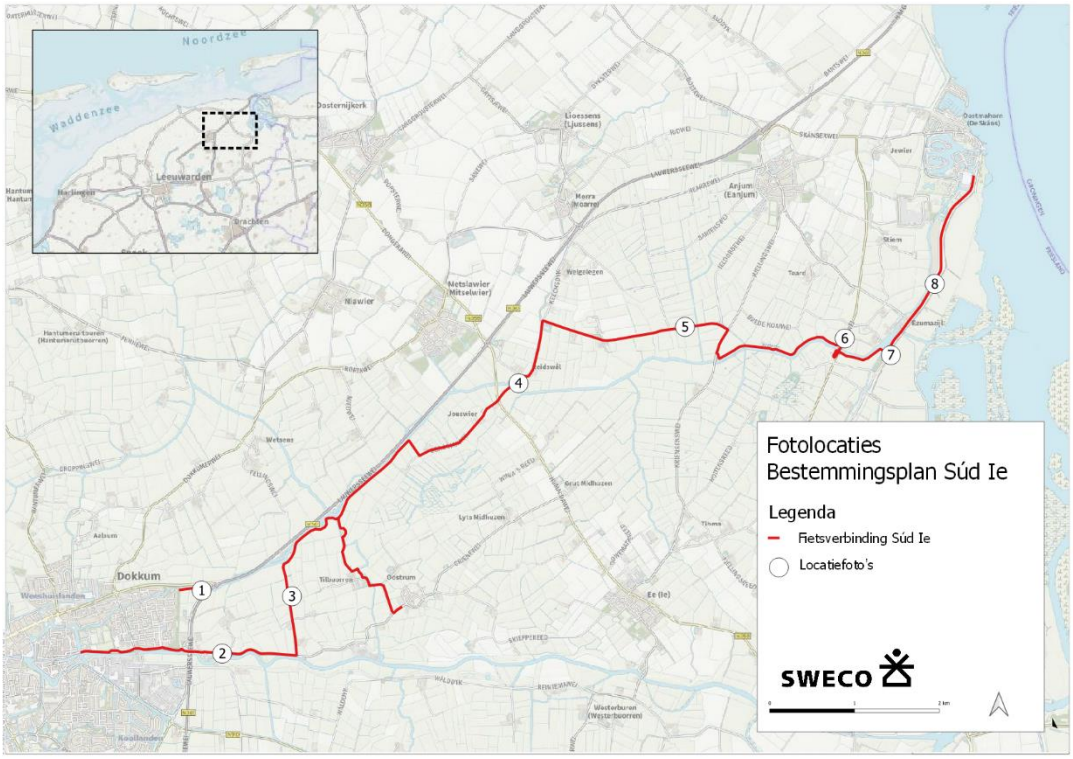
De dorpen in het gebied zijn met elkaar verbonden via kronkelende (historische) wegen en vaarten. Vroeger was het waterwegennet van opvaarten en miedvaarten uiterst belangrijk. Het vormde veelal de enige ontsluiting voor boerderijen of dorpen. Nu nog liggen vele dorpen en boerderijen aan op- of miedvaarten. De ontsluitingswegen liggen op oude kreekruggen (verhogingen) of radiaal rond de terpen. Veel paden en wegen lopen dood in de lagere delen (insteekwegen) of zijn later doorgetrokken als ruilverkavelingswegen. Rond de terpdorpen komt een terpgericht stelsel van kerkepaden voor.

2.1.3 Huidige situatie

Het tracé van het fietspad langs de Súd Ie bestaat op dit moment wisselend uit gras- en akkerland, polderdijken en landwegen. Het tracé is op dit moment grotendeels niet ingericht als fietspad. Voor zover het fietspad over bestaande openbare infrastructuur gaat, is daar fietsen vanzelfsprekend reeds mogelijk. Het foto-overzicht van figuur 3 geeft een beeld van de huidige situatie. Figuur 4 geeft de posities weer waar de foto’s zijn genomen.



Figuur 3 Overzicht van de locaties van de foto's



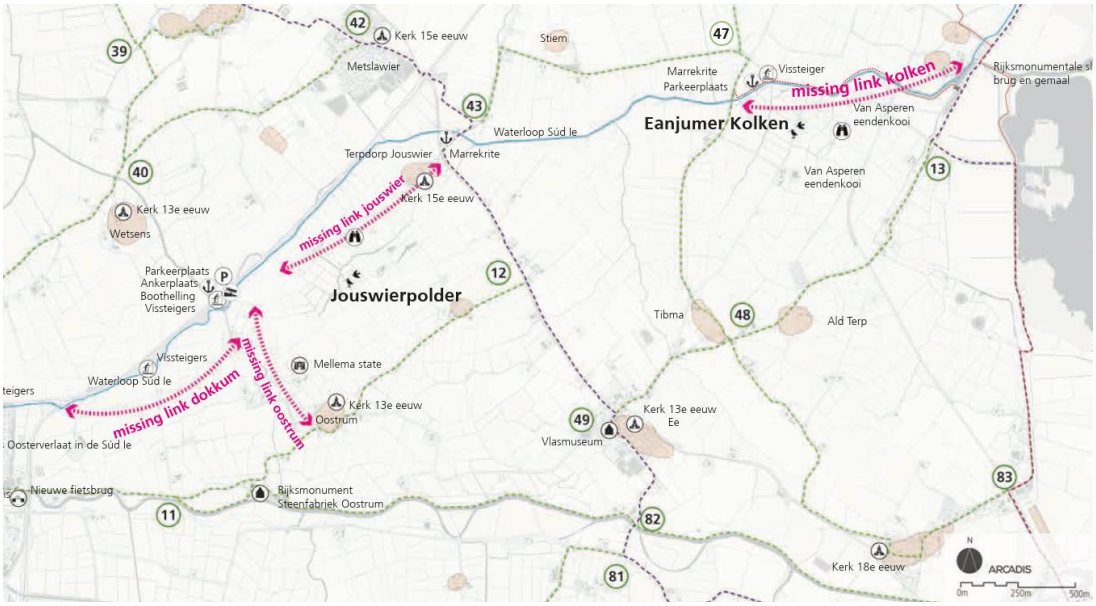
Figuur 4 Locatie van de foto's

2.2 Het belang van de fietsverbinding

In de huidige situatie wordt de potentie die het gebied heeft op het gebied van recreatie en toerisme niet volledig gehaald. In het rapport van Arcadis van april 2020 zijn de factoren benoemd die hieraan ten grondslag liggen. Onderstaand een korte toelichting uit dit rapport:

In het huidige fiets- en wandelroutenetwerk bevinden zich een aantal ’missing links’ (figuur 5). Dit zijn ontbrekende verbindingen tussen twee knooppunten of routes naar bezienswaardige plekken. In de huidige situatie vormen relatief veel fietsroutes noord-zuidverbindingen tussen de dorpen, haaks op de Súd Ie. Aantrekkelijke oost-westverbindingen zijn schaarser. In de Jouswierpolder, tussen Jouswier en Oostrum, liggen bijvoorbeeld enkele doodlopende wegen waardoor hier nu geen verbinding is. Ook ten noorden van de Eanjumerkolken is er geen oost-west fietsverbinding (tussen knooppunt 47 en knooppunt 13). Door het ontbreken van deze verbindingen zijn er minder mogelijkheden voor (kortere) fiets- of wandelrondjes. Op een hoger schaalniveau ontbreekt een aantrekkelijke fietsverbinding tussen de stad Dokkum en het natuurgebied Lauwersmeer.

Het huidige fietsnetwerk bestaat uit routes over bestaande wegen. Periodiek maakt ook zwaar landbouwverkeer gebruik van deze wegen. In de praktijk is dit voor fietsers niet altijd optimaal, zowel in het gebruik (veiligheid) als de beleving. Ook heeft het huidige fietsnetwerk weinig interactie met de recreatievaart. Waterrecreanten worden daardoor nauwelijks verleid het gebied per (vouw)fiets te verkennen. Dit heeft uiteraard ook een economische kant; er vinden vanuit de recreatievaart nauwelijks bestedingen plaats in de dorpen.



Figuur 5 Missing links in het fiets- en wandelnetwerk

2.3 Recreatieve en toeristische potentie

De realisatie van de nieuwe fietsverbinding langs de Súd Ie, de waterbelevingsstekjes en de lokale recreatieve overstappunten heeft een grote recreatieve en toeristische potentie die zonder realisatie niet volledig benut wordt. Het fietspad verbindt de historische regiostad Dokkum en het Nationaal Park Lauwersmeer, twee van de grootste toeristische en recreatieve hotspots in de nabije omgeving. De ligging langs de oude stroom de Súd Ie biedt een unieke fietsbeleving langs het water. De combinatie fietsen en water komt meer voor in de omgeving. Het fietspad sluit aan op de fietsroute 'Rondje Lauwersmeer', een fietsroute van circa 40 km die de fietser alle prachtige plekjes van het Lauwersmeer laat zien. Rond het Lauwersmeer wordt zowel aan Friese als aan Groningse kant veel geïnvesteerd in ecologie, landschap en recreatie, zie bijvoorbeeld de bouw van het Werelderfgoedcentrum. Bovendien wordt in de nabije toekomst een aantrekkelijke buitendijkse fietsroute langs de Waddenkust ('Op paad lâns it Waad') gerealiseerd, waardoor deze recreatieve fietsroutes elkaar bijzonder kunnen versterken.

In 2021 is door Sweco berekend dat het fietspad een recreatieve potentie heeft van circa 200 à 250 fietsbewegingen per dag gedurende de maanden april tot en met september (bijlage 2). Het fietspad zal daarnaast gebruikt worden door ongeveer 30 utilitaire fietsers per dag.

Naast fietsers kan het pad ook gebruikt worden door wandelaars die een langere afstand willen wandelen. Het fietspad creëert langs de Súd Ie samenhang tussen land en water. Deze samenhang, het kunnen beleven van het landschap, in relatie tot de recreatievaart, was een belangrijk afwegingscriterium bij het bepalen van het voorkeurstracé van het fietspad. De fietsroute is zo gekozen dat de Súd Ie zoveel mogelijk gevolgd wordt. Door het realiseren van waterbelevingsstekjes en lokale toeristische overstappunten worden waterrecreanten uitgenodigd om op land het landschap en de dorpen te verkennen. De fietsers en wandelaars kunnen omgekeerd van het water genieten. De dorpen en stad krijgen hierdoor meer bezoekers en kunnen meer omzet genereren uit dit bezoek.

Bovenop de gestelde recreatiedoelen draagt het fietspad bij aan verbetering van de leefbaarheid van inwoners van dorpen en platteland. De dorpen en boerderijen langs de route worden (in)direct verbonden met het fietspad en daarmee wordt hun bereikbaarheid vergroot. Zo wordt het voor inwoners en bezoekers van het dorp Oostrum bij de realisatie van de fietsroute Súd Ie weer mogelijk om meer rondjes te gaan wandelen of fietsen. Dit versterkt de leefbaarheid van het dorp. Dit heft een deel van de teloorgang van verdwenen oude paden als gevolg van een vroegere ruilverkaveling op.

2.4 Planinhoud

Fase 3 van het programma Súd Ie en Wetterfront Dokkum bestaat uit 15 samenhangende en elkaar aanvullende deelprojecten. Deelprojecten die met dit bestemmingsplan worden gerealiseerd zijn:

- Een verhard fietspad als belevingsroute langs de vaarroute Súd Ie, tussen Oostmahorn (Lauwersmeer) en Dokkum. Het gaat om een vitale schakel in het regionale fiets- en wandelroutenetwerk;
- Een tweetal waterbelevingsstekjes voor de pleziervaart als ‘eilandjes’ in het water langs de oever van de Súd Ie;
- Enkele toeristische overstapplaatsen langs de vaarroute Súd Ie die het aantrekkelijk maken om, via aansluitende paden, de terpdorpen en het landschap te verkennen.

2.4.1 Fietspad de Súd Ie, het voorkeurstracé

Het grootste deelproject is de aanleg van een fietspad langs de Súd Ie. Het pad wordt aangelegd als fietspad waarop wandelen als medegebruik mogelijk is. In het vervolg wordt daarom van fietspad gesproken. In totaal bestaat de verbinding uit 12 km en loopt vanaf Oostmahorn, langs de Lauwerszeedijk en voor een groot deel langs de Súd Ie, richting Dokkum. Het gedeelte nieuwe aanleg bestaat uit circa 8 km. Over een lengte van circa 4 km volgt de route de bestaande wegen in het gebied.

In het plan is geen verlichting voorzien. Het recreatief gebruik zal zich daarom beperken tot de periode met daglicht. Over de gehele lengte ligt langs het pad een sloot of hek zodat het voor gebruikers niet mogelijk is om de aangrenzende percelen te betreden en op die manier vee of weidevogels in de weilanden te benaderen of verstoren.

Met toepassing van expert judgement heeft Arcadis zo objectief mogelijk onderzoek uitgevoerd naar het voorkeurstracé. Het rapport van Arcadis maakt als bijlage 1 integraal onderdeel uit van deze toelichting. Het hierbij gebruikte afwegingskader wordt gevormd door vier hoofdcriteria. Bij alle criteria is een gelijkwaardige weging toegepast.

1. Doelbereik	Het afwegingskader is voor een groot deel gevormd door het hoofdcriterium ‘doelbereik’. Het gaat hierbij om de kwaliteit van de fietsverbinding voor de gebruiker (recreant). Daarbij is aan de volgende subcriteria getoetst: de herkenbaarheid van de route, de beleving van landschappelijke-, cultuurhistorische-, en natuurwaarden en de relatie die de route legt met de waterrecreatie op en langs de Súd Ie en het bestaande fiets- en wandelroutenetwerk. Ook is het fietspad beoordeeld op verkeersveiligheid.
2. Effecten op huidige waarden en functies	Het tweede hoofdcriterium omvat de effecten op huidige waarden en functies in het gebied tijdens de aanleg- en gebruiksfase. Hierbij is enerzijds getoetst aan de huidige landschappelijke-, cultuurhistorische- en ecologische waarden in het gebied en anderzijds aan de effecten op het huidige landbouwkundig gebruik en de omgeving.

3. Planning en kosten	Het derde hoofdcriterium betreft de planning en kosten voor aanleg en beheer. Hierbij is getoetst aan de investeringskosten en benodigde verwerving van gronden. Daarnaast is door middel van subcriteria ook getoetst aan onderhoudskosten, levensduur en financiering.
4. Vergunbaarheid	Het laatste hoofdcriterium gaat over vergunbaarheid. Hierbij is naar de realiseerbaarheid van het fietspad gekeken.

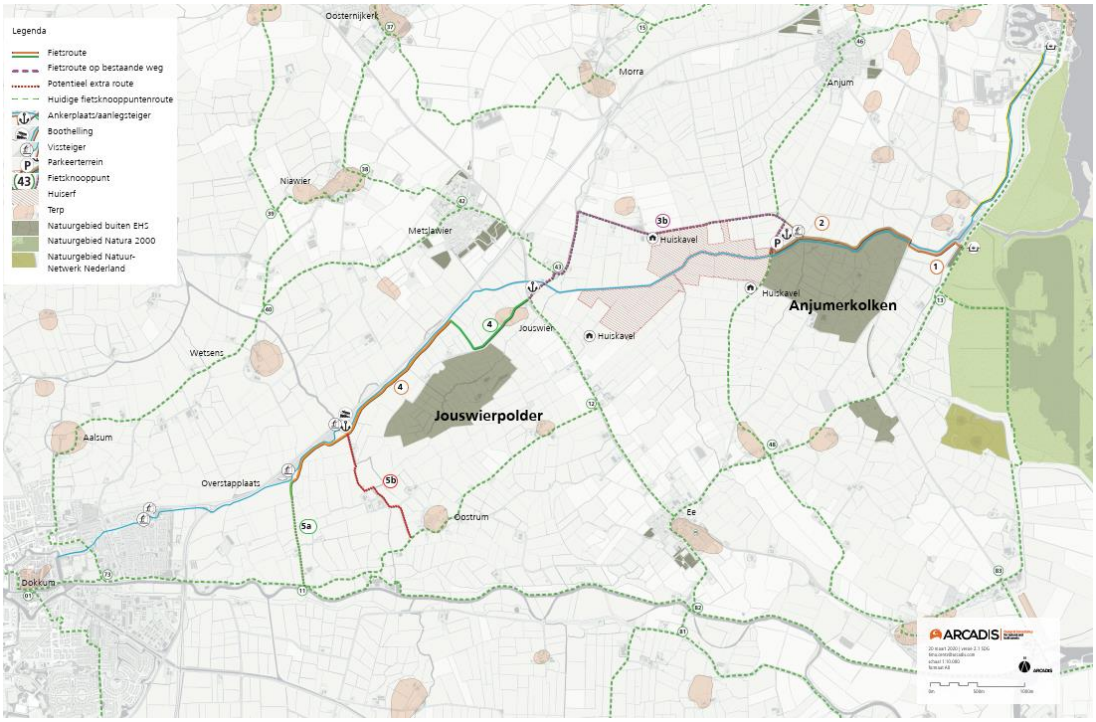
Bij het opstellen van de beoordelingsmatrix is door Arcadis gebruik gemaakt van een opzet die algemeen gangbaar is bij dergelijke verkenningen. Daarbij is in beeld gebracht hoe een variant bijdraagt aan het doel, welke effecten er zijn op huidige waarden en functies in het gebied en hoe deze scoort qua planning, kosten en vergunbaarheid. Met deze hoofdcriteria is tot een zorgvuldige belangenafweging gekomen. Daarbij is het algemeen belang (bijvoorbeeld: recreatiemogelijkheden, natuur, economische ontwikkeling) afgewogen tegen het individuele belang (bijvoorbeeld: privacy, bedrijfsvoering).

Duidelijk is toegelicht dat het initiatief en de daaraan gekoppelde financiering gericht zijn op de realisatie van een fietsverbinding tussen Dokkum en Oostmahorn aan het Lauwersmeer gekoppeld aan de Súd Ie. Omdat het zowel financieel als vanuit het afwegen van belangen niet mogelijk is gebleken het water steeds letterlijk te volgen, heeft Arcadis gezocht naar een voorkeursvariant die zoveel mogelijk recht doet aan het initiatief en de hiermee verbonden financiering. De afwegingscriteria ‘beleving landschap (Waddenlandschap/Súd Ie)’ en ‘relatie met waterrecreatie’ geven hierbij niet de ruimte de koppeling met de Súd Ie helemaal los te laten.

Na het verschijnen van het rapport van Arcadis in april 2020 zijn er vanuit uiteenlopende partijen reacties bij de gemeente Noardeast-Fryslân binnengekomen. Na bestuurlijke beantwoording van het college van burgemeester en wethouders van de op dat moment bekende reacties heeft de gemeenteraad in juni 2020 beslist akkoord te gaan met het voorgestelde voorkeurstracé. Daarbij heeft de gemeenteraad tevens ingestemd met een bijbehorende uitgewerkte grondstrategie van minnelijke verwerving ter voorkoming van onteigening.

In de maanden na de beslissing over het voorkeurstracé zijn er nog vervolgbrieven van enkele groepen naar het gemeentebestuur gezonden. Daar heeft het college van burgemeester en wethouders in verschillende antwoordbrieven op gereageerd. Deze brieven maken onderdeel uit van deze toelichting, inclusief de onderliggende brief van Arcadis van 3 februari 2021 over een zogenoemd ‘feitenrelaas’. Dit heeft niet tot verandering van het voorkeurstracé geleid. Alle vervolgcorrespondentie is in de bijlage 3 en 4 bij deze toelichting opgenomen. Het voorkeurstracé vormt de basis voor het bestemmingsplan.

Voorkeurstracé in delen
Het voorkeurstracé is opgedeeld in zeven tracédelen, met de volgende nummering: 1, 2, 3b, 4a, 4, 5b en 5a (figuur 6). Op een aantal tracédelen maken fietsers gebruik van vrijliggende fietsvoorzieningen. Op de andere tracédelen mengt het fietsverkeer zich met het overige verkeer op de rijbaan. Hier worden maatregelen genomen om de verkeersveiligheid te bevorderen. De Saatsenbrêge wordt bijvoorbeeld verhoogd, waardoor het fietsverkeer ter hoogte van de brug gescheiden kan worden afgewikkeld. In het vervolg van deze deelparagraaf worden de tracédelen kort besproken.



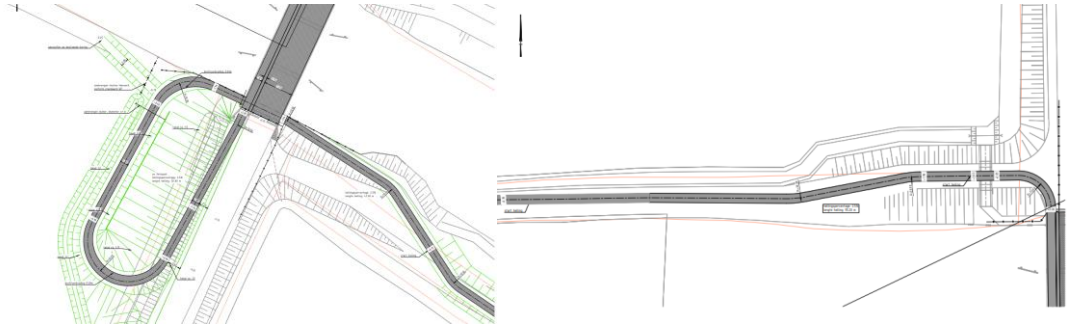
Figuur 6. Tracédelen (Arcadis, 2020)

Tracédeel 1



Het tracé begint vanuit het noordoosten beschouwd, naast de parkeerplaats in Oostmahorn. Vanaf daar volgt de route een pad langs de Lauwersmeerdijk en de Nije Feart. Ter hoogte van Ezumazijl sluit het pad aan op de Esonbuorren. Dit is het punt waar de Súd Ie via de sluis Ezumazijl uitmondt in het Lauwersmeer. De route volgt vanaf hier zoveel mogelijk stroomopwaarts de Súd Ie. Vanaf de Esonbuorren wordt een pad en een brug aangelegd om op de zuidelijke dijk van de Súd Ie het tracé te vervolgen tot aan de Saatsenbrêge.

De Saatsenbrêge wordt verhoogd zodat motorboten onder de brug door kunnen varen. Aan de zuidkant van de brug komt een paperclipconstructie (figuur 7) zodat fietsers ongelijkvloers de brug kunnen kruisen. Het fietsverkeer wordt op de brug gescheiden van het overige verkeer. Aan de noordzijde van de brug slaat het fietsverkeer linksaf om de route langs de Súd Ie stroomopwaarts te vervolgen.



Figuur 7. Technische tekeningen Saatsenbrêge. Links: zuidzijde. Rechts: noordzijde (nog definitief te maken).

Tracédeel 2



Het fietspad ligt hier parallel aan de Súd Ie. Vlak na het gemaal, nabij de Weardwei, wordt een waterbelevings-stekje gerealiseerd. Aan de noordoostzijde van de Wite Brêge, waar de Kriensenswei/Hjellingswei overheen loopt, ligt een lokaal recreatief overstappunt. Deze wordt opgewaardeerd. Fietsers moeten vervolgens ca. 300 m gebruikmaken van de Hjellingswei om bij deeltracé 3B, op De Weardwei te komen.

In het rapport van Arcadis (2020) is gekozen voor deze variant vanwege een positiever effect op natuurwaarden van zowel weidevogels als ganzen. De aanleg van het fietspad kan gecombineerd worden met de ontwerpopgave voor de lokale waterkering.

Deeltracé 3b



Deeltracé 3b bestaat uit de Weardwei, Kleasterwei, Keechsdyk en de Reidswâl tot aan de oversteek van de N358. In de huidige situatie maakt deze route al deel uit van het fietsknooppuntennetwerk. De wegen worden mede gebruikt door gemotoriseerd verkeer (bestemmings-verkeer en landbouwvoertuigen). Vlak voor de kruising met de N358 is het tweede lokale recreatieve overstappunt gesitueerd. De Reidswâl sluit aan op de N358 (80-km weg), met aan de westzijde een vrijliggend fietspad. Ter hoogte van de Bergsmawei kruist de route de N358. De kruising wordt aangepast zodat fietsers veilig en prettig de N358 kunnen oversteken om de route via de Bergsmawei te vervolgen.

In het rapport van Arcadis (2020) is gekozen voor deze variant omdat het minder negatieve effecten heeft op de huidige waarden en het huidige gebruik. Ook kan deze variant op het meeste draagvlak rekenen en wordt efficiënt omgegaan met beschikbare middelen. Aandachtspunt is wel de herkenbaarheid van de route. Ook de verkeersveiligheid verdient aandacht omdat de route ook door overig verkeer gebruikt wordt.

Deeltracé 4a (voorkeurstracé)



Op deeltracé 4a loopt de route ca. 800 meter langs de Bergsmawei. Aan de zuidkant van Jouswier slaan fietsers rechtsaf via een vrijliggend fietspad om weer aan te sluiten op de Súd Ie. Nabij deze aansluiting op de Súd Ie bevindt zich het tweede waterbelevingsstekje. Daarna volgt het fietspad de zuidelijke oever van het hier grotendeels gekanaliseerde Súd Ie. Bij de Eastrumer Opfeart bevindt zich de afslag richting Tilbuorren en Oostrum. Hier begint tracédeel 5b. Tracédeel 4a loopt vervolgens nog circa 850 meter in zuidwestelijke richting tot een punt ter hoogte van de parkeerplaats van de N361. Deze is aan de andere zijde van de oever gelegen. Het pad vervolgt landinwaarts.

In het rapport van Arcadis (2020) is gekozen voor deze variant vanwege de beleving van het terpdorp Jouswier en het natuurgebied de Jouswierpolder. Daarnaast is het draagvlak goed en is het een financieel gezien aantrekkelijke optie. Aandachtspunt is het effect op natuur, de ontwerpopgave van de lokale waterkering en de fietsbrug over de Eastrumer Opfeart.

Deeltracé 4a (optimalisatie)



Naar aanleiding van een ingebrachte zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan is een optimalisatie van tracédeel 4a doorgevoerd. De zienswijze is ingebracht door de eigenaar van een agrarisch erf met inliggende landerijen aan de Bergsmawei vanuit het oogpunt dat dit de weidevogels ontziet. Gezamenlijk is vervolgens naar maatwerk gezocht. Het alternatief is beschouwd vanuit de oorspronkelijke doelstelling van een fietspad als belevingsroute van de Súd Ie tussen de recreatieve speerpunten Dokkum en Oostmahorn/Lauwersmeer. Het is langs dezelfde lat van de integrale beoordeling en afweging gelegd, zoals die door Arcadis eerder heeft plaatsgevonden met betrekking tot het voorkeurstracé (zie bijlage 5). Hiervan is de conclusie geweest dat het aangedragen alternatief beter scoort ten opzichte van het voorkeurstracé. De voordelen in de beoordelingsmatrix komen naar voren rondom ecologie, agrarisch grondgebruik, de financiën en het draagvlak van de eigenaren én omgeving. De verstoring die uitgaat van het fietspad valt nu meer samen met de al bestaande verstoring van de Bergsmawei, waardoor de feitelijke verstoring minder zal toenemen. Het nieuw aan te leggen fietspad wordt met een halve kilometer verminderd, en het oppervlakteverlies van landbouwgronden is ter plaatse minder ingrijpend. Op de andere onderdelen is er geen noemenswaardig onderscheid tussen het alternatief en het oorspronkelijk beoordeelde deeltracé. Hierdoor vormt deze maatwerkoplossing een optimalisatie van tracédeel 4a. De tracéoptimalisatie is ook ecologisch getoetst (zie paragraaf 4.3).

Deeltracé 5a en 5b



Deeltracé 5b dient om de kern van Oostrum te bereiken. Het fietspad wordt aangelegd op de oostelijke oever, om de woonboerderij heen, en sluit vervolgens aan op de Mellemawei. Vlak voor Tilbuorren slaat het linksaf richting de Eastrumer Opfeart om iets zuidelijker weer aan te sluiten op de Mellemawei. Op dit stuk wordt een nieuw fietspad aangelegd. Ter hoogte van de bocht met de twee boerderijen wordt de huidige route iets omgelegd in oostelijke richting, zodat de bestaande route een functie als ontsluiting van de boerderijen kan krijgen en het pad niet vlak langs de erfgrens loopt. Vanuit verkeers-veiligheid is dit gunstiger.

Deeltracé 5a creëert een aansluiting op de Tichelwei om uiteindelijk via het vrijliggende fietspad naast de Tichelwei het eindpunt Dokkum te bereiken.

In het rapport van Arcadis (2020) is gekozen voor beide varianten omdat ze complementair aan elkaar zijn. Bij variant 5b dient wel rekening gehouden te worden met het negatieve effect van de fietsroute op de huiskavels, de privacy en het landbouwkundig gebruik van de boerderijen en woningen in het buurtschap Tilbuorren.

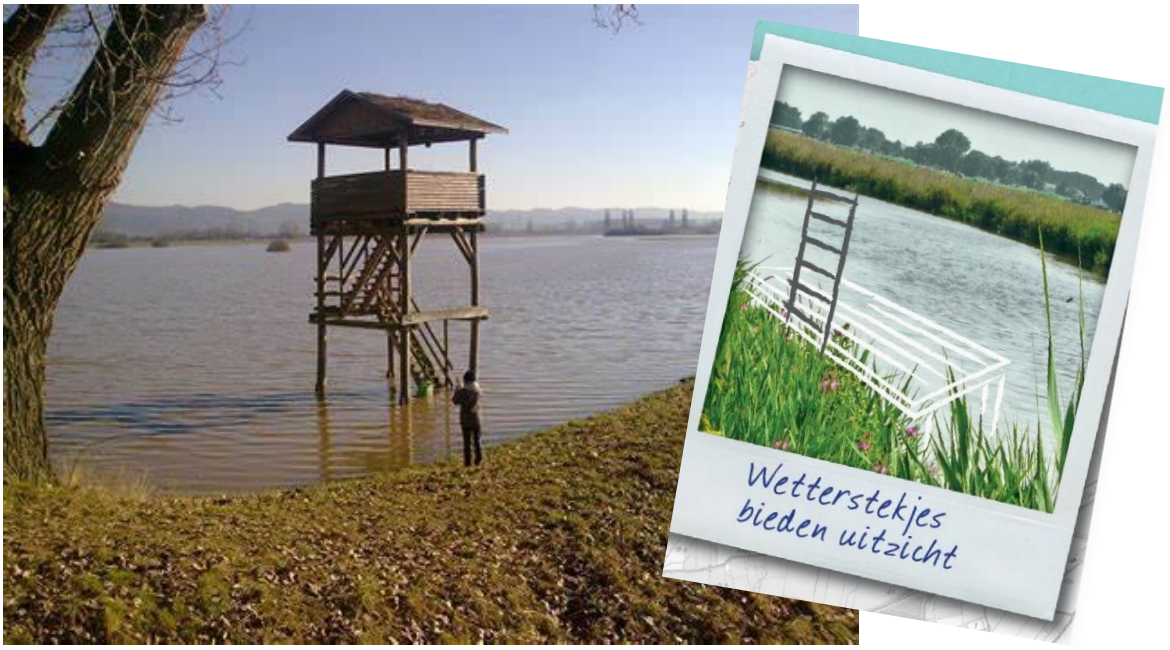
2.4.2 Waterbelevingsstekjes

Voor een optimale beleving van het water en het land wordt op twee bijzondere plekken langs de Súd Ie een waterbelevingsstekje aangelegd. Dit zijn rust- en uitkijkpunten waar voorbijgangers worden uitgenodigd stil te staan en het landschap te beleven. Het uitkijkpunt bevindt zich op circa vijf meter hoogte. De illustraties in figuur 8 zijn indicatief. Nadere uitwerking vindt nog plaats. De waterbelevingsstekjes komen half in het water en half op het

land te staan en zijn toegankelijk voor zowel water- als fiets- en wandelrecreanten. De stekjes bieden op een bijzondere en educatieve wijze uitzicht over het uitgestrekte gebied van noordoost Frylsân en vertellen het verhaal van het landschap en de natuurwaarden. De waterbelevingsstekjes komen te liggen nabij de Wite Brêge en nabij Jouswier.

Wite Brêge
Vlak na het gemaal De Kolk wordt één van de waterbelevingsstekjes gerealiseerd. Dit is een uitstekende locatie voor zicht op het natuurgebied van It Fryske Gea de Anjumer Kolken en de dorpen Anjum, Morra en Ljoessens (figuur 9).

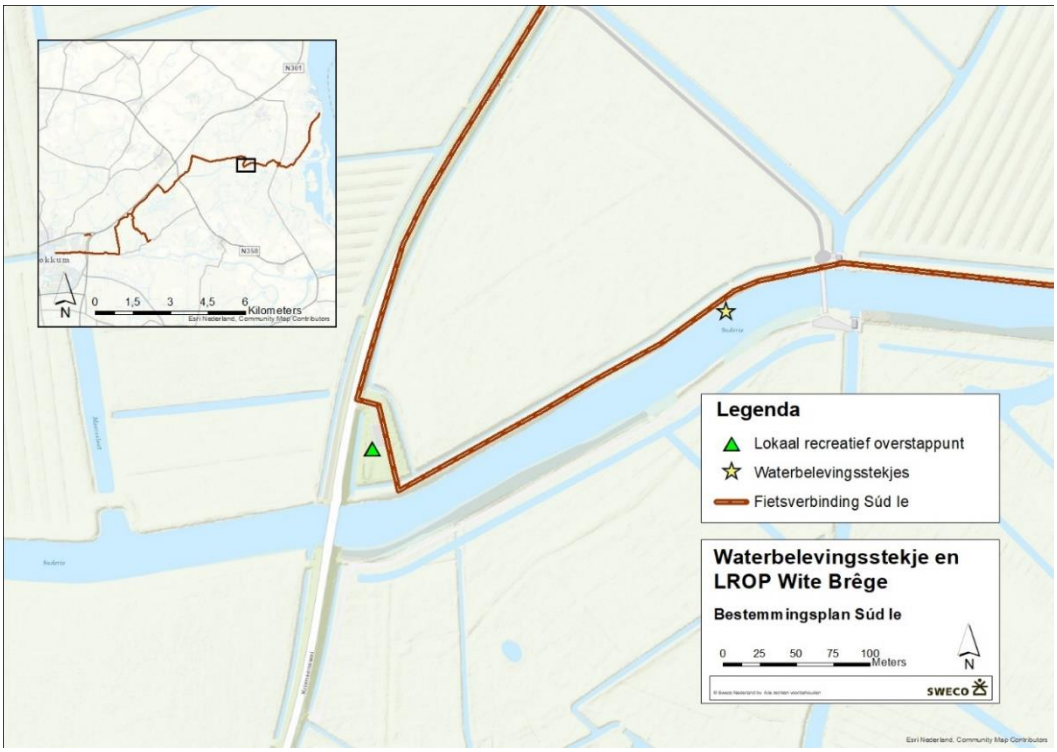
Jouswier
Op de plek waar tracédelen 4 en 4a bij elkaar komen is aan de Súd Ie een prachtig uitzicht op de terp van Jouswier en haar karakteristieke kerk. Ook andere dorpen liggen goed zichtbaar in het landschap (figuur 10). De beoogde locatie van dit waterstekje is als gevolg van de optimalisatie van tracédeel 4a ongeveer 400 meter in westelijke richting opgeschoven ten opzichte van de locatie in het ontwerpbestemmingsplan.



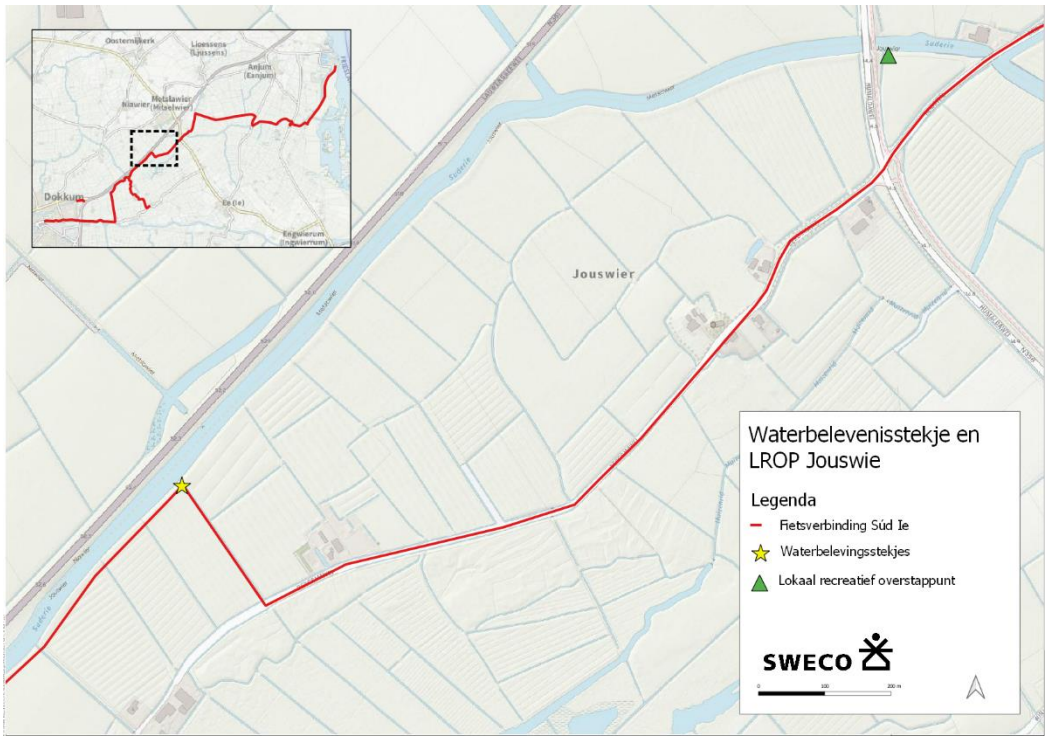
Figuur 8: Impressie van de waterbelevingsstekjes

Lokale recreatieve overstappunten (LROP)
Een lokaal recreatief overstappunt (verder: LROP) is een voorziening bij recreatiegebieden of aan een recreatief routenetwerk waar toeristen of recreanten kunnen wisselen tussen water- en landrecreatie. Het is volgens Recreatieschap Marrekrite een startpunt om de omgeving te gaan ontdekken. Op deze punten zijn enkele voorzieningen aanwezig en ze zijn over het algemeen eenduidig en herkenbaar ingericht. De twee overstappunten langs de fietsverbinding Súd Ie hebben een wat bescheidener status en minder intensief gebruiksprofiel en worden daarom lokaal recreatief overstappunt (LROP) genoemd. Het overstappunt bij de Wite Brêge wordt heringericht en opgewaardeerd (figuur 9). Hier zijn reeds een aantal parkeerplaatsen aanwezig en deze worden behouden. De tweede LROP komt bij de aanlegplaats van de Marrekrite ten noorden van Jouswier (figuur 10). Hier komen geen parkeerplaatsen. Op beide overstappunten zijn verder bankjes voor een tussenstop of picknick en een aanlegsteiger. Ook zal op het overstappunt een

informatiepaneel over de omgeving aanwezig zijn. De twee overstappunten zijn een mooie aanvulling op het versterken van de recreatieve verbinding tussen Dokkum en Oostmahorn.



Figuur 9 Locatie waterbelevingsstekje en LROP bij de Wite Brêge, indicatief.



Figuur 10 Locatie waterbelevingsstekje en LROP bij Jouswier, indicatief.

3 Beleidskader

De ontwikkelingen die in het project mogelijk worden gemaakt, dienen aan te sluiten bij de voor het plan en plangebied relevante beleid, wet en regelgeving. In dit hoofdstuk wordt het project aan het ruimtelijk/planologisch beleid van het Rijk, Provincie Fryslân en gemeenten getoetst.

3.1 Rijk

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)
De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 in werking getreden. Het Rijk laat de ruimtelijke ordening over aan gemeenten en provincies en kiest voor een selectieve inzet van rijksbeleid op 14 nationale belangen. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk voor de resultaten. Buiten deze 14 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Het bestemmingsplan voor het Fietspad langs de Súd Ie raakt geen nationale belangen.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening
Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) stelt regels omtrent de 14 aangewezen nationale belangen zoals genoemd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). Dit bestemmingsplan raakt geen Rijksbelangen zoals deze genoemd zijn in het Barro.

Nationale Omgevingsvisie
De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is de langetermijnvisie van het Rijk op de toekomstige duurzame leefomgeving. Met de NOVI geeft het kabinet richting aan de grote opgaven die het aanzien van ons land de komende dertig jaar ingrijpend zullen veranderen. Denk aan het bouwen van rond de 1 miljoen nieuwe woningen, ruimte voor opwekking van duurzame energie, aanpassing aan een veranderend klimaat, ontwikkeling van een circulaire economie en omschakeling naar kringlooplandbouw. Alles met zorg voor een gezonde bodem, schoon water, behoud van biodiversiteit en een aantrekkelijke leefomgeving. De NOVI geeft richting door strategische keuzes te maken. Ook maakt de NOVI ruimte voor maatwerk in de regio en werkt gebiedsgericht, dat wil zeggen bij de aanpak van de opgaven worden de kenmerken van het gebied als uitgangspunt genomen.

De opgaven die voortkomen uit de nationale belangen van het Rijk zijn vertaald in vier integrale prioriteiten. Deze vier integrale prioriteiten betreffen:
- Klimaat & Energie; ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- Duurzame economie; duurzaam economisch groeipotentieel;
- Stad & Regio; sterke en gezonde steden en regio's;
- Landelijk gebied; toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Behoud van omgevingskwaliteit staat in de NOVI centraal. Dat wil zeggen dat alle ontwikkelingen met oog voor de natuur, gezondheid, milieu en duurzaamheid plaatsvinden. De NOVI maakt hierbij gebruik van drie afwegingsprincipes: 1) Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies, 2) Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal, en 3) Afwentelen wordt voorkomen.

Het bestemmingsplan Fietspad Súd Ie heeft te maken met een aantal nationale belangen:
2. Het realiseren van een goede leefomgevingskwaliteit;
4. Waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving;
8. Waarborgen van een goede toegankelijkheid van de leefomgeving;

19. Behouden en versterken van cultureel erfgoed en landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van (inter)nationaal belang.
Deze belangen zullen worden versterkt door het uitvoeren van het project.

Ladder voor de duurzame verstedelijking
In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is opgenomen dat gemeenten en provincies verplicht zijn om in de toelichting van een ruimtelijk besluit de zogenaamde 'ladder voor duurzame verstedelijking' op te nemen, wanneer een zodanig ruimtelijk besluit een nieuwe stedelijke ontwikkeling (zie art. 1.1.1 Bro) mogelijk maakt. In de toelichting moet hiervoor een verantwoording plaatsvinden aan de hand van een drietal opeenvolgende treden.

De eerste trede in deze ladder is een beschrijving dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte. De vervolgstappen hebben betrekking op de vraag of de ontwikkeling in bestaand stedelijk gebied ingepast kan worden (trede 2) en als dat niet mogelijk is op andere locaties (trede 3) die vooral goed ontsloten moeten zijn.

De eerste vraag die beantwoord moet worden is of de ontwikkeling waarvoor dit bestemmingsplan opgesteld is aan te merken is als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Het antwoord hierop is 'nee'. Een stedelijke ontwikkeling is (volgens art. 1 Bro) te definiëren als een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet niet in deze functies. Een nadere toetsing aan de Ladder voor duurzame verstedelijking is daarom niet aan de orde.

Basisvisie Recreatietoervaart Nederland 2015-2020 (BRTN)
De BRTN biedt een kader voor landelijke, regionale en lokale besluitvorming en investeringen die bijdragen aan het behoud, beheer en verdere ontwikkeling van een aantrekkelijk, samenhangend en bevaarbaar landelijk basistoervaartnet. Belangrijk voor een samenhangend recreatietoervaartnet is de doorvaarthoogte van de bruggen. Bruggen mogen niet lager worden dan de BRTN-doorvaartmaten, wil de vaarweg zijn functie in de toekomst niet verliezen. De beheerders van de vaarwegen hebben de vrijheid én de verantwoordelijkheid om ‘naar boven’ van de minimumnorm af te wijken. Het onderhavige project is niet opgenomen in de BRTN, maar sluit wel aan op de gestelde ambities.

3.2 Provincie

De Romte Diele - Omgevingsvisie Fryslân 2020
Op 23 september 2020 is door Provinciale Staten de provinciale Omgevingsvisie, De Romte Diele, vastgesteld. In de Omgevingsvisie staat waar de provincie met de leefomgeving van Fryslân naar toe wil: de ambitie en doelen voor de toekomst. Het is een visie voor de lange termijn op een tamelijk hoog abstractieniveau. Het is geen blauwdruk voor hoe Fryslân er over 20 à 30 jaar bij ligt. Wel geeft de visie de richting aan waar de provincie met allerlei partijen naar toe wil werken.

De provincie wil inzetten op vier urgente, integrale opgaven:
- Fryslân vitaal, leefbaar en bereikbaar houden;
- Energietransitie met kracht voortzetten;
- Fryslân klimaatadaptief inrichten;
- Versterken biodiversiteit.

Voor het project Fietspad Súd Ie is het eerste aandachtsstreepje relevant. Om Fryslân vitaal, leefbaar en bereikbaar te houden heeft de visie als doelstelling om fietsgebruik toe te laten nemen, met verbetering van de knooppunten.

De provincie zet in op (cultuur)toeristen die geïnteresseerd zijn in de kwaliteit en identiteit van de provincie, meer jaarrond bezoek in plaats van pieken, en meer bezoek in heel Fryslân. Het vergroenen van de economie is hierbij een belangrijk uitgangspunt. Voor slimme groei van (cultuur)toerisme is ruimte nodig voor complete dag-recreatieve netwerken. Er is ruimte nodig voor nieuwe ontwikkelingen waarbij de verbinding land-water wordt versterkt. Ook recreatieve vaarverbindingen die het recreatieve vaarnetwerk versterken, passen hier in. Een uitstekend en goed onderhouden netwerk aan fiets- en wandelpaden zal een impuls geven aan de landrecreatie in Fryslân. Nieuwe ontwikkelingen worden bij voorkeur ingezet voor behoud van vitaliteit van (voorzieningen in) dorpen en steden, passend bij de Friese identiteit en de doelgroep cultuurtoerisme.

Over Dokkum wordt het volgende genoemd in de omgevingsvisie: 'In Noordoost Fryslân is Dokkum centrum van werk en voorzieningen, met een recreatieve uitstraling voor de hele regio. De Centrale As biedt kansen voor verdere ontwikkeling van bedrijvigheid, passend bij de cultuurhistorische en recreatieve kwaliteiten. De regionale samenwerking is een prima aanknopingspunt om Dokkum speerpunt te maken in verdere ontwikkeling van een vitale, leefbare en bereikbare regio.'

Het projectplan draagt bij aan het uitbouwen van de recreatieve potenties van het cultuur- en natuurtoerisme in de regio Dokkum en stimuleert daarbij het fietsgebruik. Daarmee is het plan in overeenstemming met de omgevingsvisie.

<u>Verordening Romte Fryslân 2014 (geconsolideerd 2021)</u>
In de Verordening Ruimte Fryslân (2014) zijn bepalingen opgenomen voor de omgang met kernkwaliteiten bij ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur. In de begripsbepaling zijn de landschappelijke en cultuurhistorische kernkwaliteiten gedefinieerd als gebiedsoverschrijdende en per deelgebied onderscheiden landschappelijke en cultuurhistorische samenhangende structuren van provinciaal belang zoals die waren omschreven in de vorige Structuurvisie Grutsk op e Romte.

De provinciale belangen en daarbij behorende doelstellingen uit de structuurvisie zijn juridisch verankerd in de verordening. De verordening is een juridisch instrument, dat doorwerkt van de provincie naar gemeenten. De regels in de verordening moeten in gemeentelijke bestemmingsplannen worden overgenomen.

In art. 2.1.1 lid 3b is bepaald dat een ruimtelijk plan in het landelijk gebied dient te voorzien in een zorgvuldige inpassing binnen de landschappelijke en cultuurhistorische kernkwaliteiten. Dit geldt onder ander voor plannen die betrekking hebben op (nieuwe) infrastructuur of (nieuwe) recreatieve voorzieningen.

In art. 7.2.1. is opgenomen dat een ruimtelijk plan dat betrekking heeft op natuurgebieden buiten de ecologische hoofdstructuur (EHS) een passende bestemming met gebruiksregels gericht op behoud, herstel of ontwikkeling natuurwaarden. Art. 7.2.2. bevat een vergelijkbare regel voor de aangewezen weidevogel(kans)gebieden of weidevogelparels. De regeling voor deze gebieden dient gericht te zijn op de handhaving van voldoende openheid en rust.

In art. 7.2.4. lid d is bepaald dat vanwege openbaar belang kan worden afgeweken van art. 7.2.1. en 7.2.2. De natuurwaarden moeten worden afgewogen ten opzichte van de ruimtelijke ingreep en de schade aan natuurwaarden moet zo veel mogelijk worden beperkt. Als er sprake is van resterende schade aan natuurgebieden buiten de EHS is compensatie aan de orde als dat fysiekruimtelijk en wat betreft uitvoerbaarheid van de beoogde ontwikkeling redelijkerwijs mogelijk is. Tot slot is financiële compensatie nodig wanneer een gebied groter dan 0,5 ha verloren gaat voor weidevogels.

Dit bestemmingsplan conflicteert niet met de Provinciale verordening Romte. De voorgenomen ontwikkeling is van openbaar belang gezien de recreatieve en economische ambities. Voor het project en de tracékeuze heeft een integrale afweging ten aanzien van de ruimtelijke ingreep en de natuurbelangen plaatsgevonden. In hoofdstuk 2 en in de Verkenning Súd Ie (bijlage 1) is een en nader nader beschreven en gemotiveerd.

Ontwerp Omgevingsverordening Fryslân 2022
De op handen zijnde omgevingswet en de nieuwe omgevingsvisie hebben op sommige punten geleid tot aanpassing van de hiervoor beschreven verordening. De meeste regels blijven gelden en maken weer deel uit van de ontwerp Omgevingsverordening Fryslân 2022 die op 16 februari 2021 in procedure is gegaan. Momenteel verwerkt de provincie de reacties en past de Omgevingsverordening waar nodig aan. Daarna volgt besluitvorming door Gedeputeerde en Provinciale Staten.

Voor het fietspad Súd Ie zijn onderstaande artikelen relevant.
- In art. 2.1 is beschreven dat een omgevingsplan voor gronden buiten het bestaand stedelijk gebied een onderbouwing bevat van de wijze waarop het plan rekening houdt met de aanwezige omgevingskwaliteiten.
- In art. 2.2 is beschreven dat een nieuwe functie voorziet in een behoefte, er geen andere plek is om aan deze behoefte te voorzien en dat de mogelijkheden voor meervoudig ruimtegebruik zijn afgewogen en indien mogelijk benut.
- In art. 2.48 is beschreven dat beschermende regels moeten worden opgesteld voor natuurgebieden buiten NNN.
- In art. 2.49 is beschreven dat onder voorwaarden van artikel 2.48 kan worden afgeweken als er sprake is van openbaar belang.
- In art. 2.52 staat het beschermingsregime voor wiedevogelkansgebieden en weidevogelparels.
- In art. 2.53 staat dat onder voorwaarden kan worden afgeweken van art. 2.52 voor een noodzakelijke ruimtelijke ingreep van openbaar belang.
- In afdeling 3.2 is beschreven dat de regionale waterkeringen dienen te voldoen aan de geformuleerde omgevingswaarden. Voor de Lauwerszeedijk, een regionale waterkering, is aangegeven dat deze behouden blijft in de toestand van 2014, uitgezonderd zetting en bodemdaling. Het huidige pad langs deze dijk krijgt een opwaardering en is onderdeel van de nieuwe recreatieve verbinding tussen Oostmahorn en Dokkum. Deze opwaardering heeft geen invloed op de functie van de dijk als regionale waterkering.

Dit bestemmingsplan is in overeenstemming met Ontwerp Omgevingsverordening Fryslân 2022.

3.3 Regionaal beleid

Een gezamenlijke visie op Toerisme en Recreatie in Noordoost-Fryslân 2020-2030 (2019)
Recreatie en Toerisme is voor Noordoost-Fryslân één van de vier sterkste sectoren, samen met agrofood, metaaltechniek en bouwnijverheid. Daarom hebben de samenwerkende gemeenten een totaalvisie gemaakt op toerisme en recreatie. Het opstellen van deze visie recreatie en toerisme maakt onderdeel uit van de Agenda Netwerk Noordoost II (ANNO).

De ambitie in de visie is om economische groei te realiseren en een prettige leefomgeving te creëren. De toerisme- en recreatiesector moet de komende jaren flink gaan groeien. Een vitale vrijetijdseconomie zorgt voor (1) een prettige en gezonde woon- en leefomgeving, (2) draagt bij aan het behoud van natuur- en cultuurerfgoed en (3) biedt toekomstbestendige banen (people, planet, profit).

De groei van recreatie en toerisme moet bijdragen aan de volgende maatschappelijke opgaven:
- het instandhouden van lokale voorzieningen;
- het instandhouden van cultureel erfgoed;
- een prettige leefomgeving voor eigen inwoners;
- het welbevinden van inwoners;

Het project voorziet in de realisatie van een recreatief fietspad langs een aantrekkelijke route. Door het vergroten van de recreatieve routestructuren in de regio draagt het project bij aan een prettige leefomgeving en het welbevinden van inwoners. Het project past bij de opgaven uit de visie.

Waterrecreatievisie Noordoost Fryslân 2025 (2013)
In de visie wordt het volgende toekomstbeeld geschetst:

> *"Noordoost Fryslân staat op de kaart als aantrekkelijk waterrecreatiegebied. Het vaarwegennetwerk is op orde en kenmerkt zich door een dicht netwerk van vaarten en kanalen en heeft een sterke verbinding met de cultuur en natuur in het achterland. De camper- en sloepenvaarder zijn de voornaamste doelgroepen. Met het vertroetelen van deze doelgroepen varen in hun kielzog ook andere waterliefhebbers die aangenaam verteren en verblijven in de regio".*

Het toekomstbeeld wordt uitgewerkt en uitgevoerd aan de hand van een zestal thema's:
1. Water en land verbinden;
2. Vaarwegen verbinden;
3. Bijzondere bestemmingen;
4. Promotie en positioneren;
5. Onderling verbinden;
6. Duurzame regio.

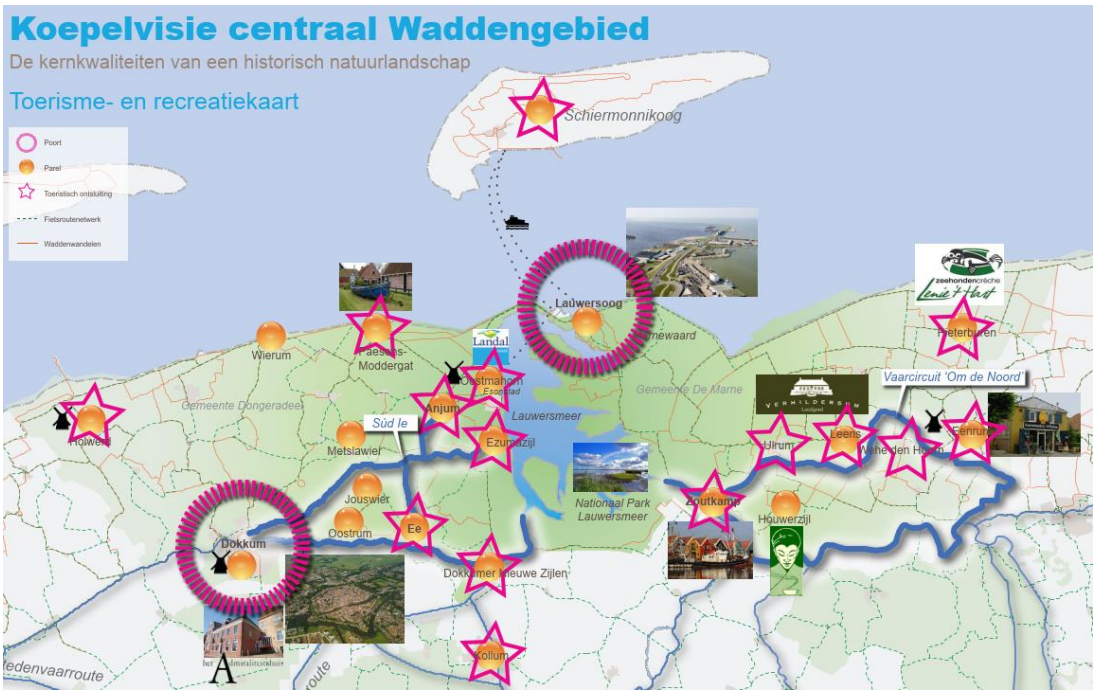
Aan de hand van maatregelen en acties zijn deze thema's uitgewerkt in een bij de visie behorend projectenboek. Het project draagt bij aan het beleven van de Súd Ie vanaf het land, en draagt daarmee bij aan de eerste doelstelling: Water en land verbinden.

Koepelvisie Centraal Waddengebied (2013)
De visie beschrijft de recreatieve en ecologische ontwikkeling van het Lauwersmeergebied. Het prachtige natuurlandschap van het Lauwersmeer heeft een grote aantrekkingskracht op toeristen en recreanten. De Koepelvisie stelt dat dit gebiedspotentieel beter benut kan worden door de regio.

De Súd Ie ligt in het Lauwersmeergebied en heeft hier een grote (historische) verbondenheid mee (figuur 11). Het programma Súd Ie en Wetterfront Dokkum is geschreven naar aanleiding van de opgave die geschetst is in de Koepelvisie en sluit hier dus uitermate goed op aan. Daarmee is dit project in overeenstemming met de Koepelvisie.

Regiodeal fase II: De versnellingsagenda (2018)
Agenda Netwerk Noordoost (ANNO I en II), de regionale samenwerking in Noordoost Fryslân van zes gemeenten, de provincie en Wetterskip, heeft de afgelopen jaren samen met maatschappelijke en economische partners in de regio gewerkt aan de sociaal-economische ontwikkeling van de regio, met als doel een aantrekkelijke regio om te wonen, werken en recreëren. Met deze Versnellingsagenda wil de regio de economische structuur versneld versterken.

De Agenda geeft aandacht aan destinatie- en regiomarketing met als doel de verschillende toeristisch-recreatieve elementen in de regio beter met elkaar te verbinden en beter te vermarkten. Daarbij richt het zich op een groei van het duurzaam toerisme als pijler voor economische groei, in combinatie met onder andere natuurontwikkeling. Het project draagt bij aan het beter verbinden van de diverse toeristisch-recreatieve elementen in de regio.



Figuur 11 Toerisme en recreatiekaart Koepelvisie centraal waddengebied

Ferbining mobiliteitsvisie voor Noordoost-Fryslân (2020)
In de mobiliteitsvisie van de regio Noordoost-Fryslân ('Ferbining') is als een van de speerpunten benoemd dat de fiets een gezond en duurzaam alternatief is voor autogebruik. Mede door de opkomst van de elektrische fiets is het belangrijk om als regio kwalitatief goede fietsverbindingen te bieden, waarin beleving langs de route onderdeel van de kwaliteit is. De fiets is een gezond alternatief voor de auto en met de elektrische fiets worden de mogelijkheden voor een verhoogde actieradius nog groter. Daarmee is het project in overeenstemming met de mobiliteitsvisie.

3.4 Gemeente

Structuurplan Dongeradeel 2025 (2002)
Het Structuurplan Dongeradeel bevat de ruimtelijke visie op de gemeente Dongeradeel tot het jaar 2025. Hierbij is vanwege de status van het plan een onderscheid gemaakt tussen de kortere termijn (periode 2000-2005 en 2005-2010) en de langere termijn (na 2010). Het

bevat een onderbouwing van de keuzes die in dit kader zijn gemaakt. Hiervoor is een sectorale benadering gekozen, wat wil zeggen dat de gemaakte keuzes per thema zijn onderbouwd. Daarbij zijn de thema's, bevolking en wonen, werkgelegenheid en werken, voorzieningen, recreatie en toerisme, de verkeerssituatie en het landelijk gebied behandeld.

Algemeen richtinggevende principes zijn:
- behouden en versterken van de hoge ruimtelijke kwaliteit;
- zorgdragen voor een vitaal en bruisend karakter;
- zorgdragen voor stevige economische dragers;
- bereiken van een duurzaam en dynamisch evenwicht.

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met het structuurplan.

Ferkenning Takomst gemeente Noardeast-Fryslân (2018)
De Ferkenning is geschreven om een eerste beeld te geven van hoe de nieuwe gemeente Noardeast-Fryslân haar toekomst ziet en welke opgaven er zijn. Dit is een eerste stap richting de Omgevingsvisie. In de Ferkenning worden kansen toebedeeld aan de sector toerisme en recreatie om te groeien, met speciale aandacht voor het Lauwersmeer. Het project draagt bij aan deze groei.
De Ferkenning wordt momenteel (april 2021) verder uitgewerkt tot een uitgangspunten-notitie voor de nieuwe Omgevingsvisie.

3.5 Conclusie
Het op te stellen bestemmingsplan is in overeenstemming met het landelijke, provinciale en gemeentelijke beleid.

4 Omgevingsaspecten

Dit hoofdstuk gaat in op de wijze waarop bij het maken van het bestemmingsplan rekening is gehouden met de omgeving. Aan de hand van de verschillende omgevingsaspecten is aangegeven hoe de in het plangebied voorkomende functies op elkaar zijn afgestemd om overlast en ongewenste effecten op de omgeving te voorkomen. Centraal hierin staan de thema's bodem, archeologie, natuur, water, verkeer, geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid.

4.1 Bodem

Wet- en regelgeving
Het aspect bodem is geregeld in de Wet bodembescherming (Wbb). Het doel van het Wbb is voorkomen van nieuwe gevallen van bodemverontreiniging. Voor bestaande bodemverontreinigingen is aangegeven in welke situaties (omvang en ernst van verontreiniging) en op welke termijn sanering moet plaatsvinden. Hierbij dient de bodemkwaliteit ten minste geschikt te worden gemaakt voor de functie die erop voorzien is, waarbij verspreiding van verontreiniging zoveel mogelijk wordt voorkomen. De wet gaat uit van het principe dat de bodem geschikt dient te zijn voor de beoogde functie. De gewenste functie bepaalt als het ware de gewenste bodemkwaliteit. Het besluit en de regeling bodemkwaliteit bevatten algemene regels en kwaliteitseisen waaraan grond, bouwstoffen en baggerspecie moeten voldoen wanneer deze op of in de bodem of in het oppervlaktewater worden toegepast.

Betekenis voor het plangebied
Om de kwaliteit van de bodem te bepalen is de bodemkwaliteitskaart van de FUMO geraadpleegd. De bodem heeft de functieklasse Landbouw/Natuur. Er wordt in het kader van het project geen grond afgevoerd. Alle grond wordt ter plekke verwerkt. Er is daarom geen aanvullend bodemonderzoek nodig. Dammen een dempingen dienen nog wel nader te worden onderzocht omdat deze veelal bestaan uit puinhoudend materiaal. Dit wordt nader beoordeeld ten tijde van de uitvoering.

In het plangebied is sprake van autonome bodemdaling én een daling als gevolg van gaswinning. Deze bodemdaling heeft in zoverre invloed op het project fietspad Súd Ie, dat de waterkerende werking van de polderdijken waar het fietspad hier en daar overheen loopt, moet worden geborgd. Zie ook paragraaf 4.5.

Conclusie
Het planvoornemen voldoet aan de wet- en regelgeving met betrekking tot het thema bodem.

4.2 Archeologie en cultuurhistorie

Wet- en regelgeving
De Monumentenwet 1988 is per 1 juli 2016 vervallen. Een deel van de wet is op deze datum overgegaan naar de Erfgoedwet. Het deel dat betrekking heeft op de besluitvorming in de fysieke leefomgeving gaat over naar de Omgevingswet, wanneer deze in werking treedt. Vooruitlopend op de datum van ingang van de Omgevingswet zijn deze artikelen te vinden in het Overgangsrecht in de Erfgoedwet, waar ze ongewijzigd van toepassing blijven zolang de Omgevingswet nog niet van kracht is.

De Erfgoedwet bundelt en wijzigt een aantal wetten op het terrein van cultureel erfgoed. De kern van deze wet is dat, wanneer de bodem wordt verstoord, de archeologische resten intact moeten blijven (in situ). Wanneer dit niet mogelijk is, worden archeologische resten opgegraven en elders bewaard (ex situ). Daarnaast dient ieder ruimtelijk plan een analyse van de overige cultuurhistorische waarden van het plangebied te bevatten. Het doel hiervan is om cultuurhistorische belangen meer te laten meewegen in de ruimtelijke ordening. Hiertoe is op 1 januari 2012 het Besluit ruimtelijke ordening gewijzigd, waarbij dit voorschrift in artikel 3.1.6, tweede lid, onderdeel a is opgenomen. Voor zover in een plangebied sprake is van erfgoed, dient op grond van voorgaande dan ook aangegeven te worden op welke wijze met deze cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten archeologie rekening wordt gehouden.

Onderzoek
Middels archeologisch bureauonderzoek (Sweco, april 2021) is voor het plangebied een gespecificeerde verwachting opgesteld. Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 6 bij deze bestemmingsplantoelichting.

Het plangebied is in een voormalig kweldergebied gelegen. De Súd Ie is een voormalige kreek; de getij- en kreekbedding heeft een lage archeologische verwachting voor resten uit de IJzertijd-Middeleeuwen, want hier heeft geen bewoning kunnen plaatsvinden. De relatief iets hoger gelegen vlakte van getijafzettingen heeft volgens de FAMKE wel een middelhoge verwachting op resten uit de IJzertijd-Middeleeuwen (Middeleeuwen karterend onderzoek 2, 6 boringen per ha). Hier kunnen mogelijk resten van nog niet bekende nederzettingen en (huis)terpen aanwezig zijn. Resten van vroegmiddeleeuwse veenontginningen kunnen zich eveneens binnen het plangebied bevinden. Nederzettingen uit deze periode hebben een archeologische laag, een cultuurlaag, terpvoet of terpzool. Deze archeologische laag bevindt zich direct onder het maaiveld of kan door latere mariene afzettingen zijn bedekt. Aan de Eastrumer Opfaert ligt een boerderij met een mogelijk middeleeuwse oorsprong en eventueel oudere fases. Op dit terrein staan vooralsnog geen ingrepen gepland en deze dienen vermeden te worden. Bij eventuele ingrepen in de watergang die het terrein omringt dient rekening gehouden te worden met resten uit de IJzertijd – Middeleeuwen.

Het plangebied heeft grotendeels een lage archeologische verwachting voor de periode Laat-Paleolithicum – Bronstijd. Het dekzand uit het Pleistoceen is afgedekt door veenpakketten en mariene sedimenten. De verwachting op resten uit de Steentijd is daarom laag. Dit maaiveld uit het Laat-Paleolithicum - Mesolithicum helt af richting het noorden. Aan de landzijde van het voormalige kweldergebied kan er nog Basisveen aanwezig zijn dat niet is geërodeerd en hieronder bevindt zich in de ondiepe ondergrond dekzand. Ten noorden van Tilburen heeft het plangebied volgens de FAMKE een middelhoge archeologische verwachting voor de periode Steentijd-Bronstijd, omdat het dekzand hier opduikt en zich op basis van reeds uitgevoerd onderzoek binnen 2 meter onder het maaiveld ligt. Vanwege de afdekkende lagen is de top van het dekzand mogelijk nog intact en zijn archeologische resten goed geconserveerd. De FAMKE adviseert booronderzoek (Steentijd: karterend onderzoek 3) bij ingrepen groter dan 5000 m2.

Advies
Op basis van deze gespecificeerde verwachting is het advies om in het plangebied een karterend booronderzoek ter plaatse van enkele zones uit te voeren. Bodemingrepen ter hoogte van het reeds genoemde AMK-terrein moeten bodemingrepen worden voorkomen. Deze zones zijn op de advieskaart weergegeven:

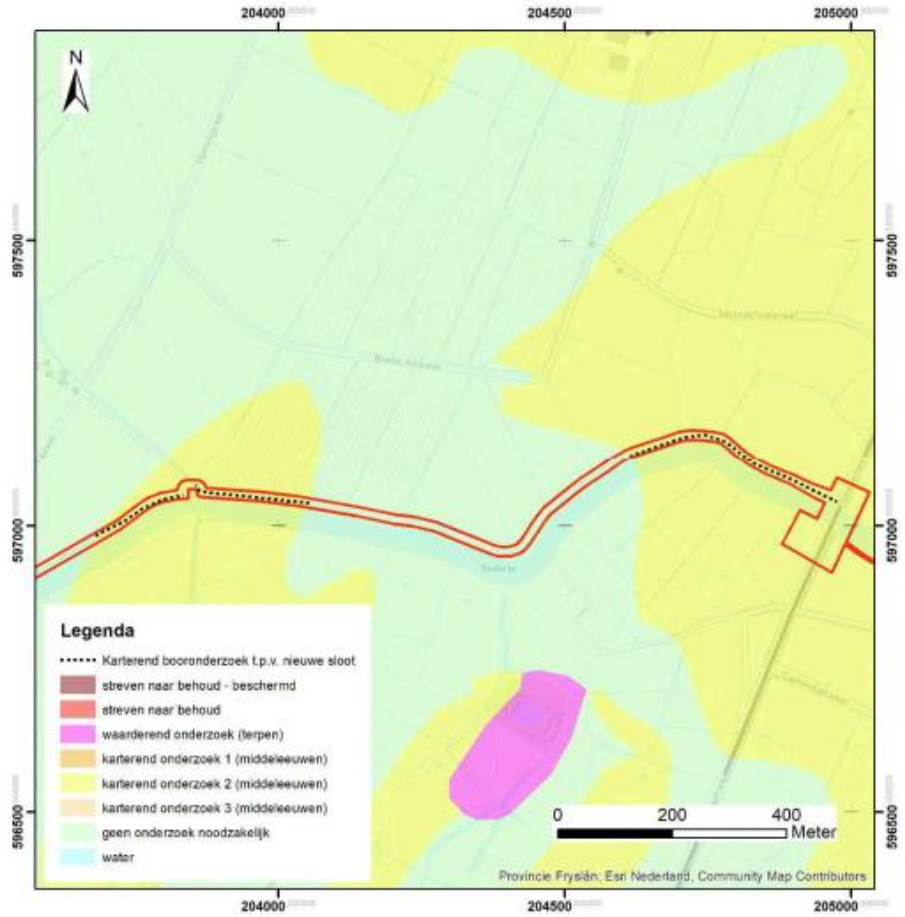
1. Bij ingrepen langs het AMK-terrein bij de Eastrumer Opfaert, bijvoorbeeld in de sloot of watergang, wordt een karterend veldonderzoek (IJzertijd – Middeleeuwen) aanbevolen. Ingrepen op het terrein worden afgeraden gezien het beleid om te streven naar behoud van dit terrein. Mochten er geen ingrepen plaatsvinden op het AMK-terrein of in de

watergang dan kan archeologisch onderzoek achterwege worden gelaten. Indien de ingrepen op grotere afstand van het AMK-terrein plaatsvinden, bijvoorbeeld bij een ligging van het fietspad aan de westzijde van de Opfaert, dan is archeologisch onderzoek niet nodig.

2. Bij ingrepen (groter dan 2500 m2) ter plaatse van getijafzettingen dient karterend veldonderzoek (6 boringen per ha) uitgevoerd te worden. Bij lijnelementen (fietspad) wordt geadviseerd elke 40 meter één boring uit te voeren. Aangezien 2300 meter van de fietsroute ligt in voormalige getij-afzettingen, dienen er 61 boringen verricht te worden (zie figuur 12).
3. Bij ingrepen dieper dan 30 cm en groter dan 5000 m2 ter hoogte van opduikend dekzand dient archeologische onderzoek plaats te vinden (Karterend booronderzoek, 3 boringen per ha). Vooralsnog vindt in deze zone geen diepe bodemverstoring (> 30 cm) plaats. Archeologisch onderzoek is niet noodzakelijk.

Indien bij de uitvoering van de werkzaamheden toch onverwacht archeologische resten worden aangetroffen, dan is conform artikel 5.10 van de Erfgoedwet aanmelding van de desbetreffende vondsten bij de minister verplicht (vondstmelding via de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed).[1]

De bevoegde overheid, de gemeente Noardeast-Fryslân, heeft ingestemd met het bureauonderzoek.



Figuur 12 Advies archeologisch vervolgonderzoek

[1] https://formulier.cultureelerfgoed.nl/archis/vondstmeldingsformulier

4.3 Ecologie

Wet- en regelgeving
Plannen, projecten en andere handelingen dienen getoetst te worden aan de wet- en regelgeving voor natuur. Per 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) in werking getreden. De natuurbescherming in Nederland bestaat uit de volgende kaders:

- Wet natuurbescherming (Wnb):
  - Natura 2000-gebieden. De Wnb zorgt voor de bescherming van Natura 2000 gebieden. Voor ieder Natura 2000-gebied zijn instandhoudingsdoelstellingen opgesteld voor één of meerdere soorten en/of habitats. Voor ruimtelijke ontwikkelingen binnen de Natura 2000-gebieden en tevens voor ontwikkelingen daarbuiten die van invloed kunnen zijn ('door externe werking') op die beschermde natuurgebieden, gelden strenge restricties.
  - Soorten. Voor alle in de wet genoemde diersoorten (inclusief vogels) geldt dat het verboden is individuen van deze soorten (opzettelijk) te doden of te vangen. Bovendien is het verboden nesten (en eieren) en (vaste) voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren opzettelijk te beschadigen of te vernielen dan wel weg te nemen. Voor de in de wet genoemde plantensoorten geldt dat het verboden is exemplaren in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen
- Natuurnetwerk Nederland (NNN), voorheen ecologische hoofdstructuur (EHS), en eventueel gebieden buiten het NNN, zoals weidevogelleefgebieden, akkervogelgebieden en ganzenfoerageergebieden. Het natuurnetwerk Nederland (NNN) is het Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden. Het netwerk moet natuurgebieden beter verbinden met elkaar en met het omringende agrarisch gebied. Het doel van het NNN is de instandhouding en ontwikkeling van natuurgebieden en een groot aantal soorten en ecosystemen te laten voortbestaan. Sinds 2014 zijn de provincies het eerste verantwoordelijke bevoegd gezag voor het NNN (daarvoor was dat de rijksoverheid). De provincies hebben in een verordening regelgeving vastgelegd ten aanzien van het NNN.

Onderzoek
In vervolg op de Ecologische quickscan plan Súd Ie (Oranjewoud, 2012) heeft Altenburg en Wymenga in 2021 de Ecologische beoordeling realisatie fietspad Súd Ie opgesteld. Het rapport is opgenomen in bijlage 7 bij deze bestemmingsplantoelichting. De conclusie uit deze ecologische beoordeling is onderstaand beknopt weergegeven.
Zoals in paragraaf 2.4 beschreven is naar aanleiding van zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan een tracéoptimalisatie doorgevoerd nabij Jouswier. Dit tracédeel is ook ecologisch onderzocht. Het verslag hiervan is in bijlage 8 opgenomen en aan het eind van deze paragraaf staat een korte weergave van het aanvullende onderzoek voor tracédeel 4a.

<u>Gebiedsbescherming</u>

Wet natuurbescherming: Natura 2000
De plannen veroorzaken geen significant negatieve effecten op natuurwaarden waarvoor het 'Lauwersmeer' en ‘Waddenzee’ is aangewezen als Natura 2000-gebied. Een Aerius-berekening dient de stikstofdepositie inzichtelijk te maken (paragraaf 4.4).

Natuurnetwerk Nederland
De plannen veroorzaken geen conflict met de ecologische wet- en regelgeving ten aanzien van het NNN. In het ecologisch rapport wordt nog van EHS gesproken omdat deze

benaming nog in de Provinciale verordening wordt gebezigd. In de Ontwerp Omgevingsverordening wordt inmiddels van NNN gesproken.

Natuur buiten Natuurnetwerk Nederland
De aanleg en het gebruik van het fietspad leidt tot aantasting en verstoring van een beschermd gebied dat aangewezen is als 'Natuur buiten de EHS'. In lijn met de Verordening Romte van de Provincie is bij de tracékeuze in het onderliggende onderzoek van Arcadis nadrukkelijk rekening gehouden met de natuurwaarden ten opzichte van de ruimtelijke ingreep, zie ook bijlage 1. Daarbij is het effect op natuurwaarden zoveel beperkt als fysiek-ruimtelijk en wat betreft uitvoerbaarheid van de beoogde ontwikkeling redelijkerwijs mogelijk is. Door verder geen brommers en dergelijke toe te staan op het recreatieve fietspad en ook geen openbare verlichting toe te passen wordt aan de bron een effectieve maatregel genomen om de invloedsfeer van het verstoringseffect te beperken.

Binnen fase 3 Súd Ie is ook sprake van een bijzondere vorm van mitigerende maatregelen door een deelproject vernatting van de noordoosthoek van het natuurgebied Eanjumer Kolken op te pakken met It Fryske Gea als opdrachtgever. Daarmee wordt dit deel van het natuurgebied niet alleen voor diadrome vissen ontsloten, maar ontstaat ook door een meer vochtige omgevingsbiotoop, dat vervolgens weer een beter broedgebied voor weidevogels is. Verder maakt de ligging van het fietspad aan de noordoever van de Súd Ie dat ganzen en smienten meer aan de andere kant van de Súd Ie zullen gaan foerageren tijdens het winterseizoen. Dat is in beginsel gunstig voor de natuurwaarde van natuurgebied Eanjumer Kolken ten zuiden van het hier brede water van de Súd Ie.

Verder is mede in relatie tot het Programma Súd Ie een deelproject van kleinschalige inrichtingsmaatregelen in het natuurgebied Jouswiersterpolder reeds uitgevoerd door Staatsbosbeheer als eigenaar van dat natuurgebied. Deze kleinschalige inrichtingsmaatregelen hebben een gunstig effect op onder meer de weidevogels.

Kortom binnen het Programma Súd Ie wordt gedaan wat redelijkerwijs mogelijk is om een verstoringseffect van het fietspad op weidevogels en ganzen in de beide natuurgebieden buiten de EHS in voldoende mate te compenseren.

Weidevogelkansgebied
- Door de aanleg van het fietspad gaat door fysieke aantasting en verstoring ongeveer 12 ha weidevogelkansgebied verloren. Dit verlies is meer dan 0,5 ha, zodat er een knelpunt is met het bovengenoemd beschermingsregime van de Verordening Romte. Geadviseerd wordt om hierover in overleg te treden met het bevoegd gezag (Provincie Fryslân) om na te gaan voor welk bedrag er gecompenseerd moet worden.
- Door de aanleg en gebruik van het fietspad zal een deel van een goed ontwikkeld weidevogelgebied worden verstoord. In het rapport wordt geadviseerd om naast een geldelijke compensatie, zoals in het eerste punt aangegeven, ook aandacht te besteden aan kwalitatieve compensatie in de vorm van verbetering van weidevogelbiotopen in de directe omgeving van het plangebied. Hiervoor wordt in de directe omgeving van het plangebied gewerkt aan de verbetering van. weidevogelbiotopen bij de Eanjumer Kolken als kwalitatieve. Daarnaast stort het planbureau Súd Ie een bedrag in het weidevogelfonds, ter financiële compensatie.
- Het gebied rondom het fietspad is ook van belang voor overwinterende en doortrekkende steltlopers. Door het fietspad zal ook een deel van dit gebied verstoord worden. De effectafstand is vergelijkbaar met die van weidevogels in het broedseizoen, en daarmee ook de verstoorde oppervlakte.

Zoals in voorgaande alinea onder het kopje Natuur buiten Natuurnetwerk Nederland beschreven is ook ten aanzien van weidevogelgebieden bij de planvorming en tracékeuze zoveel als mogelijk rekening gehouden met de natuurwaarden. In hoofdstuk 2 en in de Verkenning Súd Ie (bijlage 1) is dit nader beschreven en gemotiveerd.

Ganzenfoerageergebied
Door de aanleg en het gebruik van het fietspad wordt in het ecologisch rapport geconcludeerd dat er aangewezen ganzenfoerageergebied zal worden verstoord en dus verloren gaat. Als verstoringseffect van een fietspad op ganzenfoerageergebied is overdag bij gebruik van het fietspad 50 meter van toepassing. 's Nachts zal dit effect nihil zijn, omdat openbare verlichting langs het fietspad ontbreekt. Omdat er in principe voldoende alternatieve foerageergebieden voor ganzen en smienten in de omgeving aanwezig zijn, zal dit niet leiden tot significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van deze soorten. Desondanks wordt geadviseerd om de functionaliteit van het hele foerageergebied voor ganzen en smienten op peil te houden en op een nabijgelegen locatie aanvullende beleidsinitiatieven te nemen. De provincie heeft beleidsmogelijkheden om elders of in de omgeving nieuw ganzenfoerageergebied aan te wijzen bij verlies van foerageergebied. De beoordeling en motivering hoeveel oppervlak aan foerageergebied voor ganzen op een andere plek nieuw is aan te wijzen voor compensatie ligt bij de provincie.
Aan het provinciaal beleid is een regeling voor (oogst-)schadevergoeding verbonden, via agrarische natuurvereniging Waadrâne. Deze is bedoeld voor agrariërs die ganzen op hun landbouwgronden gedogen.

<u>Soortbescherming</u>
- Ten aanzien van vissen en amfibieën dient de Zorgplicht in acht te worden genomen. Daarom wordt geadviseerd om bij het eventueel uitvoeren van werkzaamheden in de aangrenzende sloten zo veel mogelijk te werken richting een open einde, zodat dieren de mogelijkheid krijgen om te ontsnappen.
- Om te voorkomen dat vliegroutes van Meer- en Watervleermuis worden geblokkeerd, is het van belang om eventuele fietsbruggen op een hoogte van meer dan 1,5 meter boven het wateroppervlak aan te leggen. Op deze manier kunnen vleermuizen makkelijk onder de bruggen door vliegen.
- Om na te gaan of er een conflict is met de Wnb, wordt geadviseerd om een nader veldonderzoek uit te voeren naar de aanwezigheid van Waterspitsmuis in het plangebied. Een dergelijk onderzoek is alleen nodig bij het vergraven van sloten. Uitkomsten van het onderzoek kunnen effect hebben op de wijze van uitvoeren van de werkzaamheden, waarbij verstoring van de Waterspitsmuis zo veel mogelijk wordt voorkomen. Onderzoek naar de waterspitsmuis vindt vanuit ecologische overwegingen plaats voorafgaand aan de uitvoering van het project. Dit onderzoek heeft inmiddels plaatsgevonden in november 2021 (bijlage 9). Nadere inspectie heeft tot de conclusie geleid dat het westelijk deel van het plangebied niet geschikt is als leefgebied van de Waterspitsmuis. In het oostelijk deel is de Waterspitsmuis gedurende de onderzoeksperiode niet aangetroffen. Door het plan zal geen leefgebied van de Waterspitsmuis verloren gaan, waardoor er geen conflict is met de Wnb.
  Binnen het westelijk deel van het plangebied zijn wel soorten aangetroffen waarvoor de provincie Fryslân vrijstelling heeft verleend, namelijk Dwergmuis, Bosspitsmuis en Veldmuis. Op deze soorten is de Zorgplicht van toepassing.
- Ten aanzien van overige beschermde soorten geldt dat de geplande werkzaamheden geen conflict met de Wnb veroorzaken, mits door de uitvoering van de geplande werkzaamheden geen broedende vogels en hun nesten worden verstoord. Om dat te voorkomen wordt geadviseerd om de werkzaamheden buiten de periode van het broedseizoen uit te voeren.

Optimalisatie tracédeel 4a

In paragraaf 2.4 is de tracéoptimalisatie van deeltracé 4a beschreven. De fietsverbinding tussen de Bergsmawei en de Súd Ie ligt circa 400 meter westelijk dan in het voorkeurstracé, waardoor de route langer de bestaande Bergsmawei volgt. Dit alternatief tracédeel is geanalyseerd op verstoringsafstanden op aanwezige natuurwaarden (bijlage 8). Het gebied waardoor het tracé loop is aangemerkt als weidevogelkansgebied en algemeen ganzenfoerageergebied (voornamelijk weiland zonder specifieke inrichting of beheer). Het tracé volgt de Bersmawei op de rand van de Jouswierpolder dat naast weidevogelkansgebied ook is aangewezen is als natuur buiten EHS (ecologische hoofdstructuur) het huidige NNN (natuurnetwerk Nederland).
Rondom het perceel van de Bergsmawei 9 zijn delen specifiek ingericht voor weidevogels door aanleggen van greppels en plasdras en het uitvoeren van nestbescherming en rustperioden (9 mei t/m 22 juni).
In de analyse is bepaald welke oppervlakte aanvullend verstoord wordt ten opzichte van de huidige situatie voor het voorkeurstracé en het alternatief tracé. Hierin is onderscheid gemaakt tussen ‘natuur’ en ‘weiland’. Onder natuur worden het natuurgebied de Jouswierpolder en het omgevormd weiland verstaan waar ecologische maatregelen getroffen zijn voor ganzen en/of weidevogels. Weiland is het gebied zonder specifieke inrichting/beheer voor weidevogels, dit betreft voornamelijk algemeen ganzenfoerageer-gebied.
Ten opzichte van de huidige situatie zijn de volgende afwegingen van belang:

- de huidige aanwezigheid van weidevogels en ganzen, ook in de directe omgeving;
- de afstand(en) ten opzichte van belangrijk weidevogelkansgebied en ganzen-foerageergebied;
- de verstoring en de (toename van) verkeersdrukte.

De conclusie van de analyse luidt dat het alternatief tracé geen aanvullende verstoring op natuurgebieden veroorzaakt. Enkel weiland wordt verstoord met een oppervlakte van 1,25 ha. Op basis hiervan is geadviseerd om voor het alternatieve tracé te kiezen. Dit tracé geeft minder aanvullende verstoring van omliggende belangrijk weidevogelkansgebied en ganzenfoerageergebied dan het voorkeurstracé. Ook heeft meegeteld dat de directe omgeving van het voorkeurstraject specifiek is ingericht ten behoeve van weidevogels en ganzen. Een telling uit 2019 geeft aan dat hier belangrijke weidevogelsoorten aanwezig zijn. Deze soorten en specifieke inrichting ontbreken in de directe omgeving van het alternatief tracé.

Conclusie

Het planvoornemen leidt tot een zekere mate van verstoring van (foerageergebied van) enkele soorten en het gebied dat is aangewezen als ‘natuur buiten de EHS’ en weidevogelgebied. Het advies uit het onderzoeksrapport luidt om hierover in overleg te treden met de provincie als bevoegd gezag. Dit overleg heeft plaatsgevonden. Met de provincie zijn (financiële) afspraken gemaakt, zoals in de Verordening Romte Fryslân 2014 voorgeschreven. De bevestiging van de afspraken staan in de brief van de provincie in bijlage 10. De provincie bepaalt hoe zij de middelen zo goed mogelijk inzet voor het verbeteren van de weidevogelgebieden en het behoud van de weidevogelstand.

4.4 Stikstof

Voor elke vorm van additionele stikstofuitstoot moet aangetoond worden of een significant effect uitgesloten kan worden en zo niet dan dient een vergunning aangevraagd te worden, waaraan een passende beoordeling ten grondslag ligt.

Met de landelijk gebruikte AERIUS Calculator is de stikstofdepositie berekend op alle stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden (gebieden met stikstofgevoelige habitattypen of stikstofgevoelige leefgebieden van soorten) waar een toename is van meer dan 0,00 mol/ha/jaar. Voor de aanlegfase van het fietspad, de waterbelevingsstekjes en de passeerstroken langs de bestaande wegen is de stikstofuitstoot doorgerekend De AERIUS-berekening betreft alleen de aanlegfase, omdat tijdens de gebruiksfase van het fietspad geen sprake zal zijn van stikstofuitstoot. De berekening is opgenomen in bijlage 11.

Vanwege de realisatie van het Fietspad Súd Ie is er een toename van 0,01 mol/ha/jaar op het Natura 2000-gebied De Waddenzee. In alle andere stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden (waaronder de duinen van de Waddeneilanden) is de toename lager dan 0,00 mol/ha/jaar. Lauwersmeer is enkel aangewezen als vogelrichtlijngebied. In dit gebied komen geen stikstofgevoelige habitattypen of stikstofgevoelige leefgebieden van soorten voor. Dit gebied wordt daarom ook niet meegenomen in de AERIUS berekeningen.

Voor de beoordeling van de vergunningplicht gaat het om toename op overbelaste habitattypen. Dat wil zeggen toename op habitattypen met een (naderende) overschrijding van de kritische depositiewaarde. Uit de AERIUS-berekening is naar voren gekomen dat de maximale toename op een habitattype 0,01 mol/ha/jaar is. Echter deze toename vindt plaats op een locatie die niet is overbelast (de Waddenzee). De hoogste toename op een locatie die wel is overbelast is 0,00 mol/ha/jaar.

Significante effecten op stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden van soorten ten gevolge van stikstofdepositie zijn daarmee uitgesloten. Het aspect stikstofdepositie is geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan. Hiermee is er voor de projectontwikkeling voor het onderdeel stikstofdepositie ook geen vergunning op grond van de Wet natuurbescherming nodig. Er moet hierbij tijdens de uitvoering wel worden voldaan aan de uitganspunten van het in te zetten materieel, waar de berekening op gebaseerd is.

4.5 Water

Wet- en regelgeving
Op grond van artikel 3.1.6, eerste lid, aanhef en onder b, Bro dient inzicht te worden gegeven in de gevolgen voor de waterhuishouding, die samenhangen met de ruimtelijke ontwikkeling die mogelijk wordt gemaakt. In deze waterparagraaf wordt uiteengezet of en in welke mate het fietspad langs de Súd Ie gevolgen heeft voor de waterkwantiteit en -kwaliteit. Ook het waterveiligheidsaspect in relatie tot de waterkering komt in deze paragraaf aanbod.

Deze waterparagraaf is uitgevoerd met inachtname van het Keur Wetterskip Fryslân; in de watertoets wordt uitgebreider ingegaan op het toetsingskader en de uitgangspunten. Op grond van artikel 3.3 van de Keur Wetterskip Fryslan2013 is een watervergunning nodig wanneer een oppervlakte van meer dan 200 m2 onverharde grond wordt bebouwd of verhard. Een grotere toename van het verharde oppervlak leidt mogelijk tot een versnelde afvoer van hemelwater. Zonder watervergunning is de initiatiefnemer verplicht om dit te compenseren.

De watertoets is een belangrijk instrument bij het klimaatbestendig en waterrobuust inrichten van de ruimte. De watertoets zorgt ervoor dat in alle ruimtelijke plannen aandacht wordt besteed aan veiligheid, kwaliteit én kwantiteit van water. Als richtlijn bij het beoordelen van ruimtelijke plannen werkt Wetterskip Fryslân met de Leidraad Watertoets. Hierin staat voor alle wateraspecten uitgangspunten omschreven waarmee u rekening moet houden en

is informatie te vinden over de te nemen maatregelen. De leidraad is de te vinden via deze link: www.wetterskipfryslan.nl/vergunningen-wetten-en-regels/online-watertoets-voor-nieuwe-plannen.

Watertoets
Als eerste stap om te komen tot een waterparagraaf waarin alle relevante aspecten zijn beschreven is de digitale watertoets doorlopen. In het wateradvies dat Wetterskip Fryslân vervolgens heeft afgegeven zijn de volgende wateraspecten en aandachtspunten benoemd (het advies is in bijlage 12 bij deze bestemmingsplantoelichting opgenomen).

Waterkeringen
Het deel van het fietspadtracé tussen Ezumazijl en Oostmahorn ligt binnen de 'beschermingszone binnenkant' van de secundaire waterkering van het Lauwersmeer. Het betreft hier een opwaardering van het bestaande pad. De werkzaamheden hebben geen invloed op de stabiliteit en de functie van de dijk.

Langs de Súd Ie liggen zogeheten 'lokale waterkeringen'. Het nieuwe fietspad loopt deels over deze kering. Bij de planvoorbereiding is in overleg met het Wetterskip beoordeeld hoe het ontwerp voor de kering met daarop het pad vormgegeven moet worden. Dit ontwerp is de basis voor dit bestemmingsplan geweest. Het belang van waterveiligheid ten aanzien deze lokale keringen is hiermee geborgd. De huidige bestemmingen en aanduidingen ten behoeve van de bescherming van de waterkering, en die van kracht zijn op de gebieden die binnen het bestemmingsplan Fietspad Súd Ie vallen, zijn opnieuw gevestigd in dit plan.

De Súd Ie is aangemerkt als één van de 'hoofdwateren' met een belangrijke aan- af- en doorvoerfunctie. Aan weerszijden van een hoofdwatergang ligt een beschermingszone van 5 meter. Deze is nodig voor de bereikbaarheid voor beheer en onderhoud aan de hoofdwatergang. Om in de beschermingszone te mogen bouwen of opgaande beplanting aan te brengen is een Watervergunning op grond van de Waterwet nodig. Dit is het geval voor de waterbelevingsstekjes. De watervergunning volgt een separaat proces. De waterbelevingsstekjes hebben geen invloed op de waterfunctie van de Súd Ie als aan- af- en doorvoerkanaal.

Kaderrichtlijn water
Vanuit de Kaderrichtlijn Water en de Waterwet heeft Wetterskip Fryslân een beslisnota opgesteld waarin de te bereiken ecologische doelen zijn beschreven. Middels inrichting en beheer wordt invulling gegeven aan deze doelen. De Sûd Ie is in dit verband aangemerkt als 'zwak brak polderkanaal'. Het fietspad langs de Sûd Ie staat de ecologische doelen niet in de weg.

Toename verharding
Door ruimtelijke ontwikkelingen neemt de hoeveelheid verhard oppervlak toe met als gevolg een versnelde afvoer van hemelwater. Het is nodig om deze versnelde afvoer te compenseren om de waterberging in een gebied in stand te houden. Het Wetterskip hanteert hierbij de regel dat een watervergunning nodig is voor het versneld afvoeren van neerslag indien daarbij meer 1500 m2 in landelijk gebied wordt bebouwd of verhard. Er geldt een vrijstelling van de vergunningsplicht wanneer wordt voldaan aan de compensatieregels. De meest voorkomende manier van compenseren is het graven van extra oppervlaktewater. In polders dient minimaal 10% van de toename van verhard oppervlak te worden gecompenseerd met de aanleg van oppervlaktewater. Bij vrije afstroom van het verhard oppervlak is maatwerk mogelijk.

Onderstaande tabel laat zien dat aan de compensatie opgave kan worden voldaan.

Ingrepen		**Oppervlakte totaal**	**Compensatie (10%)**
Nieuwe verharding		14.710 m2	1.471 m2
Te dempen water	4437 m2		
Nieuw water	5865 m2	1.428 m2	1.428 m2
Verschil			43 m2

De oppervlaktes zijn bepaald aan de hand van het ontwerp. Nagenoeg het volledig te compenseren areaal oppervlaktewater is aanwezig in het ontwerp. Omdat de verharding vrij afstroomt kan worden gesteld dat het plan in voldoende mate rekening houdt met de compensatieopgave.

In het kader van het vooroverleg over het voorontwerp bestemmingsplan heeft het Wetterskip aangegeven geen op- en aanmerkingen ten aanzien van het plan te hebben. Dit vanwege het feit dat het Wetterskip participeert in het project en zich kan vinden in het plan.

4.6 Verkeer

Verwacht gebruik van het fietspad
In 2021 is een analyse uitgevoerd naar het verwachte gebruik van het fietspad (bijlage 2). Daaruit komt naar voren dat het fietspad recreatieve potentie heeft, met ongeveer 200 á 250 fietsbewegingen per dag, gedurende de maanden april tot en met september. Deze aantallen zijn afhankelijk van het seizoen, het weer of moment van de week. Het utilitaire gebruik wordt veel kleiner geschat op ongeveer 30 fietsbewegingen per dag. Dat komt doordat er voor de dorpen in de omgeving vaak een directere route van en naar Dokkum aanwezig is dan langs de Súd Ie. Het te realiseren fietspad zal deel uit gaan maken van het recreatieve fietsnetwerk van de regio noord Fryslân en het Lauwersmeergebied. Als de huidige trends op het gebied van toerisme en fietsverkeer doorzetten, is het aannemelijk dat het gebruik van de recreatieve fietsverbinding in de komende jaren na realisatie zal toenemen.

Verkeersveiligheid
Ten aanzien van het onderdeel verkeersveiligheid zijn twee notities gemaakt. Het eerste is een beoordelingsnotitie van Anteagroup voor de verhoging van de brug in de Saatsenwei uit 2018 (bijlage 13). Het tweede is een Quickscan van Sweco uit 2021 over een verkeersveilige inrichting van de recreatieve fietsverbinding die deels over bestaande paden en wegen loopt (bijlage 14). De conclusies van beide notities worden beknopt weergegeven in deze paragraaf.

<u>Ophoging Saatsenbrêge</u>
Onderdeel van het uitvoeringsprogramma Súd Ie en Wetterfront Dokkum is het bevaarbaar maken van de Súd Ie voor middelgrote motorboten. Om dit te realiseren worden alle bruggen over dit water opgehoogd, waaronder de Saatsenbrêge. Bij deze brug wordt met de verhoging ook ruimte gecreëerd om fietsers over het nog te realiseren fietspad over de zuidoever, parallel aan de Súd Ie, onder de Saatsenwei door te geleiden om vervolgens over de verhoogde brug aan de noordkant hun weg te laten vervolgen.
In de notitie zijn de effecten van de verhoging van de brug beoordeeld, onder andere in relatie tot conflictkansen met kruisend en/of afslaand verkeer. Omdat het fietspad ongelijkvloers kruist met de Saatsenwei is er sprake van een verkeersveilige situatie.
Op de Saatsenbrêge wordt het fietsverkeer gescheiden van het wegverkeer door een geleiderail. Het fietspad wordt hier bovendien iets smaller door een beperkte verbreding van

de brug. Het karakter en de vormgeving van de aansluitende fietspaden en het verwachte gebruik ervan maakt dat de smallere breedte op de brug acceptabel is.

Verkeersveiligheid bestaande wegen
Voor het thema verkeersveiligheid zijn met name de verkeersafwikkeling over de bestaande wegen en de kruisingen van de fietspaden met wegen belangrijk. Bestaande wegen die worden gebruikt zijn de Esonbuorren, de Hjellingswei, de Weardwei, de Kleasterwei, de Keechsdyk, de Reidswal, de Bergsmawei, de Mellemawei, en de Tichelwei. De situatie op deze plaatsen is verkeersveilig, maar er zijn wel maatregelen denkbaar om de verkeersveiligheid te bevorderen. Op een aantal van deze wegen wordt het fietsverkeer niet gescheiden van het wegverkeer. Formeel geldt op veel van deze wegen in de bestaande situatie een maximumsnelheid van 80 km/uur. Om de verkeersveiligheid te optimaliseren zijn enkele maatregelen denkbaar.

Bij een toename van het gebruik van deze wegen voor fietsers en voetgangers is afwaardering naar 60 km/uur mogelijk om de veiligheid voor fietsers en voetgangers, maar ook van de automobilisten te verbeteren. Voor het tracédeel tussen de Wite Brêge en de Weardwei is dit vooral van belang. Hetzelfde geldt voor de andere tracédelen, zoals bij de Saatsenbrêge. De gemeente Noardeast-Fryslân zal hierover te zijner tijd verkeersbesluiten voorbereiden. De gemeente kan er voor kiezen een groter deel van de polderwegen af te waarderen naar 60 km/uur. Bij dit alles zal ook worden verkend of er de komende jaren inrichtingsmaatregelen genomen moeten worden om er voor te zorgen dat het autoverkeer zich aan de nieuwe maximum snelheid gaat houden. Andere maatregelen die genomen kunnen worden om de fietsverbinding veiliger te maken zijn de aanleg van vergevingsgezinde bermen, verbeteren zichtlijnen, aanleg van gefundeerde grasbetonstenen, wegverbreding, aanleg van passeerplaatsen en fietswachtplaatsen, verleggen van sloten, verbreden van wegen en plaatsing van spiegels en uitwijkmogelijkheden op korte afstand van bochten. Deze maatregelen kunnen binnen de bestaande bestemmingen die op de wegen rusten tot stand worden gebracht en behoeven daarom geen bestemmingswijziging. Hoewel de verkeersveiligheidsmaatregelen niet in dit bestemmingsplan zijn opgenomen maken ze wel deel uit van het totale project Fietspad Súd Ie. Hierdoor kan gesteld worden dat de aanleg van het fietspad geen negatief effect heeft op de verkeers(veiligheids)situatie.

Conclusie
De aanleg van de fietsverbinding tussen Dokkum en Oostmahorn heeft geen negatief effect op de verkeers(veiligheids)situatie.

4.7 Geluid

Wet- en regelgeving
De Wet geluidhinder (Wgh) noemt geluidsbronnen die in de ruimtelijke ordening van belang zijn: wegverkeer, railverkeer en bedrijven. Deze bronnen hoeven niet binnen het plangebied te liggen. De geprojecteerde geluidgevoelige functies binnen de zone van een bron moeten op het aspect geluidbelasting getoetst worden. Wegen die deel uitmaken van een woonerf of van een 30 km-gebied zijn hiervan uitgezonderd. De Wgh benoemt functies die gevoelig zijn voor geluidsbelasting van de genoemde bronnen. Dit zijn bijvoorbeeld woningen en scholen.

Betekenis voor het planvoornemen
Een fietsverbinding valt niet onder het begrip wegverkeer als bedoeld in de Wet geluidhinder en is dan ook niet onderzoeksplichtig. De fietsverbinding krijgt een geslotenverklaring voor gemotoriseerd verkeer (met uitzondering van elektroscooters). Daardoor vormt de

fietsverbinding geen geluidsbron als bedoeld in de Wet geluidhinder en is bovendien geen geluidgevoelige functie.

Conclusie
Het planvoornemen voldoet aan de wet- en regelgeving met betrekking tot het thema geluid.

4.8 Luchtkwaliteit

Wet- en regelgeving
De Wet Milieubeheer geeft het kwaliteitsniveau aan waaraan de buitenlucht moet voldoen om ongewenste effecten van luchtverontreiniging op de gezondheid van mensen te voorkomen, onder andere als gevolg van het verkeer. In deze wet staan luchtkwaliteitsnormen voor onder meer stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof ($PM_{2,5}$ en PM_{10}). Een groot deel van de luchtverontreiniging in Friesland wordt van elders aangevoerd met de wind. Dit geldt vooral voor fijn stof. Met name voor NO_2 komen langs drukke wegen verhoogde concentraties voor.

Indien het uitoefenen van bevoegdheden, zoals het vaststellen van bestemmingsplannen, gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, kunnen bestuursorganen die bevoegdheden uitoefenen wanneer aannemelijk is gemaakt dat sprake is van één van onderstaande gevallen (artikel 5.16 Wm):

- het bestemmingsplan leidt niet tot het overschrijden van de in de wet genoemde grenswaarden;
- de luchtkwaliteit verbetert per saldo door het bestemmingsplan / blijft ten minste gelijk;
- het bestemmingsplan draagt niet in betekenende mate bij aan de concentratie van een stof waarvoor in de wet grenswaarden zijn opgenomen;
- de ontwikkeling is opgenomen in een vastgesteld programma, zoals het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Betekenis voor het planvoornemen
Dit bestemmingsplan voorziet in het realiseren van een fietspad. Hiermee wordt voldaan aan het criterium dat de luchtkwaliteit als gevolg van het bestemmingsplan ten minste gelijk blijft aan het vigerende bestemmingsplan. Verder onderzoek naar het effect van dit plan op de luchtkwaliteit kan achterwege blijven.

Conclusie
Voor het thema luchtkwaliteit voldoet het planvoornemen aan de wet- en regelgeving.

4.9 Externe veiligheid

Wet- en regelgeving
Externe veiligheid betreft het risico dat aan bepaalde activiteiten verbonden is voor niet bij de activiteit betrokken personen. Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het voorkomen en beheersen van risicovolle bedrijfsactiviteiten en van risicovol transport.
Bij een nieuw bestemmingsplan moet het plangebied worden getoetst aan het vigerende beleid voor externe veiligheid. Om de ontwikkeling verder in procedure te kunnen brengen is het noodzakelijk aan te tonen dat de omgeving geen onaanvaardbare risico's veroorzaakt voor de ontwikkeling. Het plaatsgebonden risico vanwege inrichten en het transport van gevaarlijke stoffen voor kwetsbare objecten mag niet hoger zijn dan de daarvoor geldende grenswaarde. Ook mag de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet worden overschreden en op basis van onderzoek (en advies van de regionale brandweer) moet blijken dat er

voldoende mogelijkheden zijn tot zelfredzaamheid en bereikbaarheid voor hulpverlening en rampenbestrijding.

Betekenis voor het planvoornemen
Als gevolg van dit bestemmingsplan, dat de aanleg van een extentief gebruikt recreatief fietspad mogelijk maakt, ontstaan geen nadelige gevolgen ten aanzien van externe veiligheid. Het plan maakt geen kwetsbare objecten mogelijk, heeft geen invloed op het plaatsgebonden risico en heeft geen effect op de oriëntatiewaarde van het groepsrisico.

Conclusie
Het planvoornemen voldoet aan de wet- en regelgeving met betrekking tot het thema externe veiligheid.

4.10 Kabels en leidingen en beschermingszones
Bij ontwikkelingen is het van belang om te kijken of er door of nabij het besluitgebied kabels, leidingen en hoogspanningslijnen zijn gelegen waar rekening mee gehouden moet worden.

Betekenis voor het planvoornemen
Uit het vigerend bestemmingsplan en de risicokaart komt naar voren dat er een kabel in het plangebied aanwezig, met een beschermingszone. Het gaat om een dubbelbestemming voor een gastransportleiding van de Gasunie evenwijdig aan de Saatsenwei. Met de Gasunie heeft overleg plaatsgevonden over de aanleg van het fietspad.
Binnen het project worden ter plaatse van de dubbelbestemming geen werkzaamheden uitgevoerd die de aanwezigheid en veiligheid omtrent de gastransportleiding in de weg staan. De dubbelbestemming ter plaatse van de leiding wordt opnieuw gevestigd in dit bestemmingsplan. Nader onderzoek is niet noodzakelijk. Verder zijn er geen kabels en leidingen die een beschermende bestemming behoeven.

Conclusie
Voor het thema kabels en leidingen voldoet het planvoornemen aan de wet- en regelgeving.

4.11 M.e.r.-beoordeling

Wet- en regelgeving
De Europese richtlijn m.e.r. (2011/92/EU) is door de Nederlandse wetgever overgenomen en verwerkt in het Besluit milieueffectrapportage. Hierin zijn de activiteiten opgenomen waarvoor een m.e.r.-procedure of -beoordeling nodig is. De directe verplichting voor een m.e.r.-procedure (project-m.e.r.-plicht) ontstaat als de voorgenomen activiteit is vermeld in bijlage C van het Besluit milieueffectrapportage, minimaal gelijk is aan de daarbij vermelde drempelwaarden én de activiteit mogelijk wordt gemaakt in één van de in het Besluit milieueffectrapportage aangewezen wettelijke plannen of besluiten. In aanvulling daarop kan een plan-m.e.r.-plicht gelden wanneer significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstelling van een Natura 2000-gebied niet zijn uit te sluiten. In een dergelijk geval geldt (conform art. 2.7 t/m 2.9 Wet natuurbescherming) de verplichting tot het uitvoeren van een Passende Beoordeling in het kader van de Wet natuurbescherming en conform artikel 7.2a van de Wet milieubeheer daarmee de verplichting tot het uitvoeren van een plan-m.e.r.
Daarnaast kan een activiteit m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn op basis van het Besluit milieueffectrapportage. Dit is het geval wanneer de voorgenomen activiteit is vermeld in onderdeel D van het Besluit milieueffectrapportage, de activiteit minimaal gelijk is aan de vermelde drempelwaarden en de activiteit mogelijk wordt gemaakt in de aangewezen plannen of besluiten. Als blijkt dat aanzienlijke nadelige milieugevolgen niet zijn uit te sluiten, is alsnog een m.e.r-procedure nodig.

Voor activiteiten ónder de drempelwaarde van onderdeel D van het Besluit milieueffectrapportage bestaat de verplichting tot een zogenaamde ‘vormvrije m.e.r.-beoordeling’. Ook daarbij concludeert het bevoegd gezag of er wel of geen belangrijke nadelige milieugevolgen zullen optreden. Als blijkt dat aanzienlijke nadelige milieugevolgen niet zijn uit te sluiten, is alsnog m.e.r.-procedure nodig.

Betekenis voor het planvoornemen
De activiteit ‘aanleggen van een fietspad’ is als zodanig niet opgenomen in de activiteitenlijst van het Besluit m.e.r. Het is de vraag of dit project zich laat kwalificeren als een ’landinrichtingsproject’ (categorie D 9 van de bijlage bij het Besluit m.e.r.). Deze categorie heeft betrekking op een landinrichtingsproject dan wel een wijziging of uitbreiding daarvan. De term ‘landinrichtingsproject’ in het Besluit m.e.r. is echter niet nader gedefinieerd. De term ‘landinrichting’ wordt over het algemeen gebruikt voor maatregelen en voorzieningen als gedefinieerd in artikel 1, eerste lid, van de Wet inrichting landelijk gebied (Wilg) dan wel het reconstructieplan of de uitwerking daarvan als bedoeld in de artikelen 11 en 18 van de Reconstructiewet concentratiegebieden. Deze ontwikkeling betreft niet een dergelijk geval van landinrichting of reconstructie. Echter worden termen van de bijlage bij het Besluit m.e.r. vaak ruimer bedoeld en geïnterpreteerd. Zo oordeelt de rechtbank van Overijssel dat deze term (blijkens de kolommen 2 tot en 4 van categorie D 9 van de bijlage bij het Besluit m.e.r.) ook betrekking kan hebben op andere grootschalige projecten in het buitengebied dan alleen landinrichtingsprojecten in de zin van de Wilg. Echter is naar het oordeel van deze rechtbank de term ‘landinrichtingsproject’ in categorie D 9 evenwel niet zo ruim dat iedere ontwikkeling in het buitengebied hieronder valt. De categorie is met name bedoeld voor grootschalige projecten in het buitengebied. De aanleg van een recreatief en extensief gebruikt fietspad valt op basis van jurisprudentie niet aan te merken als een grootschalig project in het buitengebied en is daarom niet m.e.r.-beoordelingsplichtig.

Conclusie
Het project is niet m.e.r.-beoordelingsplichtig.

5 Juridische toelichting

5.1 Algemeen

Dit hoofdstuk biedt inzicht in de wijze waarop de gewenste ruimtelijke en functionele ontwikkeling van het plangebied juridisch is vertaald. Het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding en planregels. De verbeelding heeft een functie als visualisering van de geldende bestemmingen en aanduidingen. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden en regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken. De regels zijn onderverdeeld in meerdere hoofdstukken. In paragraaf 5.2 worden per hoofdstuk de bepalingen toegelicht.

De toelichting maakt juridisch geen deel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels.

Omgevingswet
Dit bestemmingsplan vindt zijn basis in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en is conform de huidige wet- en regelgeving opgesteld. Na inwerkingtreding van de nieuwe Omgevingswet zal dit bestemmingsplan, net als de andere huidige gemeentelijke bestemmingsplannen, integraal deel uitmaken van het omgevingsplan. Voor het omgevingsplan zal het overgangsrecht uit de Invoeringswet Omgevingswet en het Invoeringsbesluit Omgevingswet gelden. De ‘overgangsfase’ geldt tot 2029. In deze fase kan de gemeente de huidige regels uit bestemmingsplannen omzetten naar het nieuwe omgevingsplan.

5.2 Beschrijving van de bestemmingen

De regels moeten in samenhang met de verbeelding worden gelezen, waarbij een bestemming op de verbeelding verwijst naar het corresponderende artikel in de regels.

In het bestemmingsplan komen de volgende bestemmingen voor:
- Agrarisch
- Verkeer
- Verkeer – Fiets en voetpaden
- Water
- Leiding – Gas
- Waarde - Archeologie

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken. Per hoofdstuk zijn de diverse regels artikelsgewijs besproken.

<u>Hoofdstuk 1 Inleidende regels</u>
In hoofdstuk 1 staan de inleidende bepalingen van de regels beschreven.

Artikel 1: Begrippen
Artikel 1 geeft de betekenis aan een aantal in de regels voorkomende begrippen. Hierdoor wordt de interpretatie van de begrippen vastgelegd, waardoor de duidelijkheid wordt vergroot.

Artikel 2: Wijze van meten
Het tweede artikel geeft aan hoe bepaalde maten dienen te worden berekend.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Hoofdstuk 2 bevat de juridische vertaling van de verschillende bestemmingen die in het plangebied voorkomen. De artikelen bevatten de regels die direct verband houden met de op de verbeelding aangegeven bestemmingen. Bij de indeling van de bestemmingsregels is conform de SVBP 2012 een vaste volgorde aangehouden.
De regels van de bestemmingen in dit plan zijn als volgt opgebouwd en benoemd (niet alle onderdelen komen in iedere bestemming voor):

- bestemmingsomschrijving (omschrijving van de toegestane functies en gebruiksdoelen);
- bouwregels (regels waaraan de bebouwing dient te voldoen);
- afwijking van de bouwregels (regels op grond waarvan in concrete situaties onder bepaalde voorwaarden kan worden afgeweken van de bouwregels);
- specifieke gebruiksregels (omschrijving van functies en werkzaamheden die als strijdig met de bestemming moeten worden aangemerkt);
- omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden (voormalige aanlegvergunningplicht) Hiermee worden bepaalde beschreven grondwerkzaamheden vergunningplichtig.

Hieronder worden de verschillende bestemmingen inhoudelijk toegelicht.

Artikel 3 Agrarisch

Tijdens de aanleg van het fietspad en de recreatieve voorzieningen is meer ruimte nodig dan de gronden waarop het fietspad is gepland. Een strook van circa 15 langs het pad is nodig voor zaken als het werkverkeer, parkeergelegenheid voor personeel en materieel en opslag van materialen. Juridisch gezegd: deze zone is nodig om de bestemming te kunnen verwezenlijken. Om deze reden is een stook langs het fietspad van de agrarische bestemming voorzien, waarbinnen volgens de bestemmingsomschrijving, lid 3.1 onder d, ook de tijdelijke rij- en werkstroken mogelijk zijn voor zover gelegen binnen de op de verbeelding aangegeven aanduiding 'specifieke vorm van agrarisch - tijdelijke rij- en werkstrook'. Als het fietspad en de bijbehorende voorzieningen, zoals de waterbelevings-stekjes, gereed zijn kan het college de aanduiding verwijderen op grond van lid 3.5.

De bestemming Agrarisch is eveneens van toepassing op de ontsluitingssituatie van twee boerderijen aan de Mellemawei. De huidige weg zal de functie als toegangspad richting de boerderijen behouden, maar zal geen deel meer uitmaken van de openbare weg. Hierin voorziet een nieuw deel van het fiets- en voetpad dat ook een functie krijgt als toegangspad naar de achtergelegen woonboerderij.
De ontsluiting van de boerderijen kan hiermee binnen de bestemming agrarisch worden gebracht, zoals dat over het algemeen geregeld is in het bestemmingsplan Buitengebied. Inhoudelijk is de bestemming zoveel mogelijk in overeenstemming gelaten met de geldende bestemming in het buitengebied. Dat betekent dat de bestemming, naast de agrarische gebruiksfunctie, ook tot doel heeft de landschappelijk en natuurlijke waarden zoveel mogelijk te beschermen. Het oprichten van gebouwen binnen deze bestemming is dan ook niet mogelijk.
In de bestemming is een opsomming van werkzaamheden gegeven waarvoor een vergunning moet worden verkregen voordat deze werkzaamheden mogen worden uitgevoerd. Hierbij geldt als toetsingskader dat er geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de natuurlijke en landschappelijke waarden van het open landschap en de cultuurhistorische en archeologische waarden.

Artikel 4 Verkeer
Voor het ophogen van de Saatsenbrêge zijn gronden nodig om het talud te kunnen verbreden en verhogen. Omdat deze gronden bij de functie van de Saatsenwei horen zijn ze van dezelfde verkeersbestemming voorzien. Het tracé van de weg zelf, dat voor de ophoging van de brug al een toereikende verkeersbestemming heeft, is buiten het plangebied gelaten.

Artikel 5 Verkeer – Fiets en voetpaden
Het hele tracé van de nieuw aan te leggen fiets-/voetpaden is van de bestemming Verkeer – Fiets- en voetbaden voorzien. De bestemming volgt het pad langs de Súd Ie en de aantakkingen van het pad op de bestaande wegen bij de Bergsmawei, Mellemawei en de 39 (42) Tichelwei. Ter plaatse van het lokaal recreatief overstappunt bij Jouswier ligt de bestemming op de verbinding vanaf de Humaldawei naar het overstappunt. Binnen de bestemming komen de volgende aanduidingen voor:

- de lokale recreatieve overstappunten zijn voorzien van de aanduiding ‘specifieke vorm van recreatie – LROP’. Ten behoeve van deze functie zijn overkappingen met een hoogte van 3 meter toegestaan en bouwwerken mogen maximaal 5 meter hoog zijn.
- daar waar het fiets-/voetpad op waterkeringen ligt, waarvoor in het nu vigerend plan ook al een bestemming of aanduiding Waterkering geldt, zijn deze overgenomen. De aanduiding ligt op het tracé langs de Lauwerszeedijk en deels op het tracé oostelijk van de Kriensenwei. Binnen de aanduiding zijn bouwwerken en gebouwen ten behoeve van de waterkering toegestaan.
- op de aan de zuidzijde van de Súd Ie gelegen gronden van It Fryske Gea, nabij de Saatsenbrêge, is de aanduiding ‘natuur’ gelegd. Dit om tot uitdrukking te brengen dat de lus van het fietspad om van de onderdoorgang onder de brug tot op de brug te komen ligt in het gebied dat momenteel een natuurbestemming heeft. Voor de aanduidingen ‘waterkering’ en ‘natuur’ is in lid 5.4 van dit artikel een opsomming gegeven van zaken die in ieder geval als strijdig met de aanduiding moeten worden beschouwd. Dit ter bescherming van de werking van de waterkering en de natuurfunctie. Inhoudelijk is de bestemming afgestemd op de bestemming van de al bestaande recreatieve fiets- en voetpaden in de gemeente. Ook deze hebben de bestemming Verkeer – Fiets- en voetpaden.

Artikel 6 Water
Ter plaatse van de twee waterbelevingsstekjes is de bestemming Water van toepassing. Dit vanwege het feit dat de stekjes in de waterlijn en boven het water zijn gesitueerd. De begrenzing van de aanduiding aan de waterzijde is afgestemd op de rand van de steiger. Hiermee is gegarandeerd dat de verplichte doorvaartbreedte vrij blijft, ook als er vaartuigen aangemeerd liggen.
Inhoudelijk sluit de bestemming aan op de waterbestemming uit het plan Wijziging van het Bestemmingsplan Bûtengebiet. Hier is de aanduiding ‘specifieke vorm van recreatie – waterbelevingsstekje’ aan toegevoegd met de bijbehorende bouwregels. De uitzichtpunten ter plaatse van de waterbelevingsstekjes mogen maximaal 6 meter hoog zijn, gemeten vanaf N.A.P., zoals opgenomen in het begrip Peil in de begripsomschrijvingen in artikel 1.

Artikel 7 Leiding – Gas
Aan de oostzijde van de Saatsenbrêge kruist het fietspad de hoofdgasleiding die langs de Saatsenwei ligt. Ter plaatse is de bubbelbestemming Leiding – Gas opnieuw gevestigd. Deze bestemming strekt tot het beschermen van het functioneren de leiding.

Artikel 8 en 9 Waarde – Archeologie 1 en 2
Volgens het archeologisch bureauonderzoek, zoals in paragraaf 4.2 beschreven, kruist het fietspadtracé op enkele plaatsen potentieel archeologisch waardevol gebied. Hier zijn mogelijk resten uit de IJzertijd – Middeleeuwen en Steentijd - Bronstijd aanwezig. De archeologische lagen bevinden zich direct onder het maaiveld of kan door latere mariene afzettingen zijn bedekt. Voor de waarden uit de IJzertijd – Middeleeuwen is in de dubbelbestemming Waarde – Archeologie 1 is geregeld dat ingrepen met een grotere oppervlakte dan 2.500 m^2 of dieper dan 30 cm beneden maaiveld, vergunningplichtig zijn. Voor de waarden uit de Steentijd – Bronstijd is de dubbelbestemming Waarde – Archeologie 2 opgenomen. Hiervoor geldt de vergunningplicht voor ingrepen met een grotere oppervlakte dan 5.000 m^2 of dieper dan 30 cm beneden maaiveld.
Een vergunning kan worden verkregen als nader archeologisch onderzoek heeft plaatsgevonden waarin de archeologisch waarden in voldoende mate zijn vastgesteld en is aangegeven op welke wijze de waarden worden bewaard en/of gedocumenteerd.

Hoofdstuk 3 Algemene regels
Deze artikelen bevatten algemene regels die op de bestemmingen van toepassing zijn. De diverse artikelen zullen hieronder kort worden toegelicht.

Artikel 10 Anti-dubbeltelregel
Deze regeling, waarvan de tekst overeenkomstig het Besluit ruimtelijke ordening is bepaald, is bedoeld om te zorgen dat gronden waarvoor een vergunning is verleend, niet nogmaals worden meegeteld voor een vergunning.

Artikel 11 Algemene gebruiksregels
In dit artikel is aangegeven welke gebruiksvormen in ieder geval strijdig zijn met het bestemmingsplan. Door deze regeling op te nemen sluit het strijdig gebruik aan bij de naast het fiets-/voetpad gelegen agrarisch gebied.

Artikel 12 Algemene aanduidingsregels
Binnen het plangebied is één gebiedsaanduiding opgenomen. Deze gebiedsaanduiding betreft de ‘vrijwaringszone – recht van afpaling’. Deze gebiedsaanduiding heeft tot doel de rust in het gebied rondom eendenkooien te beschermen. Het is niet toegestaan de rust in dat gebied zodanig te verstoren dat daarmee het functioneren van eendenkooien wordt geschaad. Het recht van afpaling is belangrijk omdat geregistreerde kooien worden beschermd door de Flora- en faunawet en gebruik mogen maken van het afpalingsrecht. Met dit recht kan de kooiker rust in de omgeving van zijn eendenkooi van rechtswege afdwingen.

Artikel 13 Algemene afwijkingsregels
In het bestemmingsplan zijn algemene regels opgenomen om af te kunnen wijken van het bestemmingsplan bij omgevingsvergunning. Deze afwijkingen van de regels zijn bedoeld om de nodige flexibiliteit in het plan te brengen, zodat kan worden gereageerd op onvoorziene omstandigheden. Het gaat daarbij om relatief kleinschalige ruimtelijke ingrepen. Bij grotere ingrepen ligt het voor de hand dat door middel van een planherziening te doen.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels
Dit hoofdstuk bevat de laatste bepalingen van de bestemmingsregels. Hieronder worden de verschillende artikelen toegelicht.

Artikel 14 Overgangsrecht
Het overgangsrecht is tweeledig en heeft betrekking op bouwwerken en gebruik. Hierin is geregeld dat bestaande bouwwerken mogen worden gehandhaafd en bestaand gebruik mag worden voortgezet.
Ook mogen bestaande bouwwerken gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd, mits de afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot. Gelet op de jurisprudentie wordt onder gedeeltelijk vernieuwen of veranderen verstaan het renoveren dan wel verbouwen van een bouwwerk, dat er niet toe mag leiden dat in een betrekkelijk korte periode in feite een compleet nieuw bouwwerk wordt gerealiseerd.

Artikel 15 Slotregel
Dit artikel geeft de naam van het bestemmingsplan aan.

6 Inspraak en overleg

6.1 Inspraak

In het kader van de inspraak heeft het college het voorontwerpbestemmingsplan vrijgeven, zodat bewoners en belangstellenden hierop kunnen reageren. Dit is een vast onderdeel van een goede voorbereiding van het plan. De inspraakperiode is langs de gebruikelijke weg kenbaar gemaakt, met daarbij de aankondiging van een informatiebijeenkomst. Deze heeft plaatsgevonden op 6 juli 2021 in de eerste week van de ter inzag periode van zes weken. Vanwege COVID 19 konden belangstellenden zich op vooraf bepaalde tijdstippen laten informeren over het bestemmingsplan en onderliggende stukken.

Een samenvatting van de inspraak is in bijlage 15 opgenomen. Het inspraakverslag heeft deel uitgemaakt van de besluitvormingsstukken van het ontwerp bestemmingsplan. Voor zover de inspraak daartoe aanleiding toe gaf, zijn de wijzigingen doorgevoerd in het ontwerpplan. Het ontwerpbestemmingsplan gaat de wettelijke vaststellingsprocedure in (zie paragraaf 6.3). De resultaten van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan worden te zijner tijd ingevoegd.

6.2 Vooroverleg

Instanties die blijkens hun werkterrein, belangen vertegenwoordigen of bevoegdheden krachtens de Wro hebben, worden bij de totstandkoming van bestemmingsplannen betrokken in het kader van artikel 3.1.1 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro). De gemeente heeft dit plan toegestuurd aan de provincie Fryslân, de Brandweer en Wetterskip Fryslân. De Brandweer heeft aangegeven geen opmerkingen ten aanzien van het voorontwerpplan te hebben. Het Wetterskip heeft aangegeven geen op- en aanmerkingen ten aanzien van het plan te hebben. Dit vanwege het feit dat het Wetterskip participeert in het project. De brief van de provincie is onderstaand samengevat en voorzien van het standpunt van het college.

Provincie Friesland

Archeologie en cultuurhistorie
De provincie geeft aan er van uit te gaan dat er nader onderzoek wordt uitgevoerd naar archeologische waarden ter plaatse van de aan te leggen sloot en dat de resultaten in het ontwerpbestemmingsplan worden verwerkt. Verder vindt de provincie de paragraaf cultuurhistorie erg op hoofdlijnen en vraagt nader in te gaan op mogelijke relevante waarden. Ook vraagt de provincie aandacht voor materiaal- en kleurgebruik passend in het landelijk gebied, voor de kleinschalige voorzieningen.

Reactie: In het archeologisch onderzoek, dat in paragraaf 4.2 is beschreven, is geconstateerd dat er mogelijk archeologisch sporen aangetroffen kunnen worden op twee plaatsen langs het tracé waar in het planvoornemen sloten zijn gepland. Ter plaatse van deze middelhoge archeologische verwachting dient vooraf karterend booronderzoek te worden uitgevoerd. Om te borgen dat dit gebeurt, is in het bestemmingsplan een archeologische dubbelbestemming opgenomen. De archeologische waarden zijn hiermee planologisch goed beschermd. Voorafgaand aan de aanleg van het fietspad zal het karterend onderzoek uitgevoerd moeten worden.
In hoofdstuk 2 van de bestemmingsplantoelichting is onder andere een cultuurhistorische beschrijving van het gebied opgenomen. Deze is gebaseerd op de cultuurhistorische informatie uit de rapporten die in de bijlagen bij het bestemmingsplan zijn opgenomen, zoals de Verkenning (bijlage 1) en het

Archeologisch onderzoek (bijlage 6). Ook de Landschapsbiografie van de gemeente Noardeast-Fryslân is hiervoor geraadpleegd. Met name uit de Verkenning blijkt dat in de analyse om tot de voorkeursvariant te komen ook de ontstaansgeschiedenis en de daaruit voortvloeiende cultuurhistorische waarden zijn betrokken. De relevante en/of aangetroffen historische elementen zijn hierin nadrukkelijk betrokken.
We zijn het met de provincie eens dat de kleinschalige voorzieningen in en langs de fietsverbinding passend moeten zijn bij het gebied. Bij de verdere uitwerking en detaillering zal dit een belangrijke wegingsfactor zijn.

Natuur buiten EHS en weidevogelkansgebied
De uitkomsten van de gesprekken tussen het projectbureau Súd Ie en de provincie over de weidevogelcompensatie dienen te worden opgenomen in het ontwerpbestemmingsplan. Het plan dient ook aandacht te schenken aan de verantwoording van de ruimtelijke ingreep op basis van de Verordening Romte, waarbij de ingreep van openbaar belang moet zijn en de natuurwaarden ten opzichte van de ruimtelijke ingreep moeten zijn afgewogen. Schade dient zoals gezegd te worden gemitigeerd of gecompenseerd, waarbij het in geval van weidevogelkansgebied om financiële compensatie gaat en deze voor vaststelling van het plan is gestort in het provinciale weidevogelfonds.

Reactie: Zoals in de overlegreactie beschreven is er overleg geweest tussen het projectbureau Súd Ie en de provincie over de compensatie van verlies aan weidevogelkansengebied. Inmiddels zijn hierover afspraken gemaakt. Deze zijn beschreven we in de toelichting van het bestemmingsplan. Voor de volledigheid is nu in paragraaf 3.2 artikel 7.2.4. van de Verordening Romte Fryslân opgenomen omdat hier expliciet aan is getoetst. De voorgenomen ontwikkeling dient gezien de recreatieve en economische ambities het openbaar belang. In hoofdstuk 2 van de bestemmingsplantoelichting en in de Verkenning (bijlage 1) is beschreven dat landschap en natuurwaarden belangrijke wegingsfactoren zijn geweest om tot dit project en de keuze tot een tracé te komen. Bij het vaststellen van de voorkeursvariant heeft de raad (besluit 4 juni 2020) deze informatie betrokken en heeft daarmee een gedegen integraal afgewogen besluit kunnen nemen.

Ecologie – soorten
De provincie geeft aan dat een nader veldonderzoek naar de aanwezigheid van de waterspitsmuis nodig is bij het vergraven van sloten.

Reactie: Zoals het natuuronderzoek aangeeft en in de bestemmingsplantoelichting is opgenomen zal nader onderzoek uitgevoerd worden naar de aanwezigheid van de Waterspitsmuis. Dit onderzoek bestaat uit een monitoring in het najaar, waarin het voorkomen van de soort nader kan worden bepaald. Bij aanwezigheid van de Waterspitsmuis zal hiermee rekening worden gehouden bij de uitvoering van het project en wordt weer een habitat voor deze soort aangelegd.
Aanvullend onderzoek heeft inmiddels aangetoond dat er geen leefgebied van de Waterspitsmuis verloren gaat. Het onderzoek is in bijlage 9 opgenomen.

Vaarwegen
De Súd Ie komt in de toekomst in beheer en onderhoud bij de provincie. Daarom wenst de provincie bij alle werkzaamheden binnen de beheerstrook van 5 meter naast de vaarweg te worden betrokken.

Reactie: Voor de planvorming en uitwerking is het Projectbureau Súd Ie ingesteld. In dit bureau is ook de provincie vertegenwoordigd. Voor de toekomstige overdracht van beheer en onderhoud naar de provincie is deze betrokkenheid een voordeel. Ook in de toekomst zullen we de provincie, als beheerder van de vaarweg, uiteraard blijven betrekken.

6.3 Van ontwerp naar vaststellingsversie

Na het verwerken van de inspraak- en overlegreacties is het ontwerp van dit bestemmingsplan overeenkomstig afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht zes weken ter inzage gelegd. Tijdens deze periode heeft eenieder zienswijzen kunnen indienen tegen het plan.
De terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan Fietspad Súd Ie heeft plaatsgevonden van 21 oktober tot en met 1 december 2021. Dit conform artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb).
Door 14 personen en instanties is gebruik gemaakt van de mogelijkheid een zienswijze in te dienen. De ingekomen zienswijzen zijn inhoudelijk beoordeeld en voor zover hier wijzigingen uit voortvloeien, zijn deze verwerkt in de plannen. In de Nota van beantwoording zienswijzen en ambtshalve wijzigingen (bijlage 16) staat het verslag van de gemeentelijke reactie op de ingediende zienswijzen. Het plan is hiermee klaar voor vaststelling door de gemeenteraad, waarbij de raad de ingekomen zienswijze betrekt bij de besluitvorming.
Het bestemmingsplan zal na de vaststelling weer zes weken ter inzage worden gelegd. Er is dan gelegenheid beroep in te stellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Na de beroepstermijn treedt het plan in werking en is onherroepelijk als er geen beroep wordt ingesteld. Als er wel beroep wordt ingesteld wordt het plan pas na de uitspraak van de Raad van State onherroepelijk maar kan wel eerder in werking treden.

7 Uitvoerbaarheid

7.1 Financiële uitvoerbaarheid

Bij een ontwikkeling moet de economische uitvoerbaarheid aangetoond worden. In dit kader kan worden gemeld dat het project wordt gefinancierd door gemeente in combinatie met een bijdrage van het Waddenfonds en ook vanuit de provinciale cofinanciering Waddenfonds.

Met betrekking tot de ontwikkeling die dit bestemmingsplan mogelijk maakt, is het nodig gronden te verwerven. In dit verband heeft de gemeenteraad bij de beslissing over het voorkeurstracé van het fietspad de grondstrategie bepaald voor verwerving van de gronden langs minnelijke weg, met schadeloosstelling. Verder zijn er rij- en werkstroken nodig tijdens de aanleg. Deze stroken maken deel uit van dit bestemmingsplan. Ook voor deze stroken zijn contractuele afspraken met de eigenaren nodig. In de onderhandelingen wordt dit meegenomen.
Naast de gemeente nemen meerdere partijen deel aan het project en de financiering. Partijen hebben middelen gereserveerd waarmee financiële dekking is geborgd. Ook de financiering van de compensatie van weidevogel- en/of ganzenfoerageergebied maakt hier deel van uit.

Geen exploitatieplan
Op grond van artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening dient voor gronden waar een bouwplan is voorgenomen een exploitatieplan te worden vastgesteld. De voorgenomen aanleg van het fietspad en de recreatieve voorzieningen betreft geen bouwplan in de zin van het Besluit ruimtelijke ordening, zodat een exploitatieplan niet nodig is. Om deze reden wordt geen exploitatieplan vastgesteld.

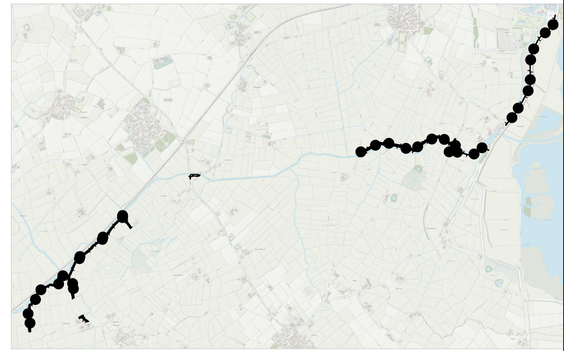
7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Zoals te lezen is in het hoofdstuk beleid is de fietsverbinding Súd Ie een langgekoesterde wens. In hoofdstuk 2 is het belang van het fietspad voor de regio beschreven.

Uit de communicatie voorafgaand aan de planvorming is gebleken dat er veel draagvlak in het gebied is voor de realisatie van de fietsverbinding Súd Ie tussen Dokkum en Oostmahorn aan het Lauwersmeer. Ook zijn er kritische geluiden van een aantal direct belanghebbenden die graag een iets aangepaste route zien op grotere afstand van hun woning, landbouwbedrijf of landbouwpercelen.

In de aanloop naar het raadsbesluit over een voorkeurstracé voor het fietspad is afstemming gezocht met de direct belanghebbenden. In de weken voorafgaand aan de raadsbeslissing daarover zijn er veel vragen gesteld met een uitgebreide reactienota en bestuurlijke antwoorden richting betrokkenen.

Dat communicatietraject heeft sindsdien bij de verdere planuitwerking door Programmabureau Súd Ie een vervolg gekregen. Inzet hierbij is geweest het creëren van draagvlak bij partijen door constructief naar de mogelijkheden voor optimalisatie te kijken en naar maatwerkoplossingen te zoeken. Hieraan is concreet invulling gegeven bij de optimalisatie van tracédeel 4a, zoals beschreven in paragraaf 2.4 en in de Nota van beantwoording zienswijzen en ambtshalve wijzigingen (bijlage 16).



Plangebied

Bestemmingsplan Fietspad Súd ie

Enkelbestemmingen

- A — Agrarisch
- V — Verkeer
- V-FV — Verkeer - Fiets- en voetpaden
- WA — Water

Dubbelbestemmingen

- L-G — Leiding - Gas
- WR-A1 — Waarde - Archeologie 1
- WR-A2 — Waarde - Archeologie 2

Gebiedsaanduidingen

- vrijwaringszone - recht van afpaling

Functieaanduidingen

- [sa-trew] — specifieke vorm van agrarisch - tijdelijke rij- en werkstrook
- [sr-lrop] — specifieke vorm van recreatie - LROP
- (swa-wbs) — specifieke vorm van water - waterbelevingsstekje
- (wk) — waterkering

kadastrale en topografische ondergrond

0 10 20 30 40m

Schaal 1:1000

Bestemmingsplan Fietspad Súd ie

NL.IMRO.1970.BpFietspadsudie.VA01

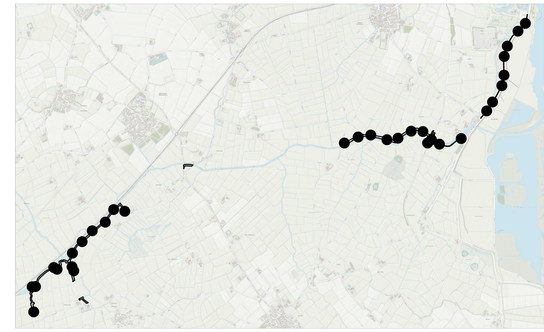
Bevoegd gezag: Gemeente Noardeast Fryslân

Ter inzage: 17-06-2021	Ter visie: 21-10-2021	Vastgesteld:

Projectnummer	51002503	Gecontroleerd door	
Tekeningnummer	51002503.ehv.110.K01	Getekend door	
schaal	1 : 5000	Status	Vastgesteld
Formaat	A1	Documentnaam	51002503.ehv.110.K01d

Plotdatum: 23-12-2021 20:08:59

SWECO



Plangebied

Bestemmingsplan Fietspad Súd ie

Enkelbestemmingen

- A — Agrarisch
- V — Verkeer
- V-FV — Verkeer - Fiets- en voetpaden
- WA — Water

Dubbelbestemmingen

- L-G — Leiding - Gas
- WR-A1 — Waarde - Archeologie 1
- WR-A2 — Waarde - Archeologie 2

Gebiedsaanduidingen

- vrijwaringszone - recht van afpaling

Functieaanduidingen

- [sa-trew] — specifieke vorm van agrarisch - tijdelijke rij- en werkstrook
- [sr-trop] — specifieke vorm van recreatie - LROP
- [swa-wbs] — specifieke vorm van water - waterbelevingsstekje
- [wk] — waterkering

kadastrale en topografische ondergrond

0 10 20 30 40m
Schaal 1:1000

Bestemmingsplan Fietspad Súd ie

NL.IMRO.1970.BpFietspadsudie.VA01

Bevoegd gezag: Gemeente Noardeast Fryslân

Ter inzage: 17-06-2021	Ter visie: 21-10-2021	Vastgesteld:

Projectnummer	51002503	Gecontroleerd door	
Tekeningnummer	51002503.EHV.110.K01	Getekend door	
schaal	1 : 5000	Status	Vastgesteld
Formaat	A1	Documentnaam	51002503.ehv.110.K01d

SWECO

Plotdatum: 23-12-2021 20:08:38

Bestemmingsplan Fietspad Súd le

Inhoudsopgave

Regels		**3**
Hoofdstuk 1	**Inleidende regels**	**4**
Artikel 1	Begrippen	4
Artikel 2	Wijze van meten	8
Hoofdstuk 2	**Bestemmingsregels**	**9**
Artikel 3	Agrarisch	9
Artikel 4	Verkeer	12
Artikel 5	Verkeer - Fiets- en voetpaden	13
Artikel 6	Water	15
Artikel 7	Leiding - Gas	16
Artikel 8	Waarde - Archeologie 1	18
Artikel 9	Waarde Archeologie 2	20
Hoofdstuk 3	**Algemene regels**	**22**
Artikel 10	Anti-dubbeltelregel	22
Artikel 11	Algemene gebruiksregels	23
Artikel 12	Algemene aanduidingsregels	24
Artikel 13	Algemene afwijkingsregels	25
Hoofdstuk 4	**Overgangs- en slotregels**	**26**
Artikel 14	Overgangsrecht	26
Artikel 15	Slotregel	27

Regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 plan

het 'Bestemmingsplan Fietspad Súd Ie' met identificatienummer NL.IMRO.1970.BpFietspadsudie-VA01 van de gemeente Noardeast-Fryslân.

1.2 bestemmingsplan

de geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en bijlagen.

1.3 aanduiding

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels, regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

1.4 aanduidingsgrens

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.5 agrarisch grondgebruik

grasland, akkerbouw- en tuinbouwgronden, die zowel bedrijfsmatig als hobbymatig in gebruik zijn.

1.6 agrarisch medegebruik

het agrarisch grondgebruik, waarbij het agrarisch gebruik ondergeschikt is aan de natuurfunctie van de gronden.

1.7 bebouwing

één of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

1.8 bestaand

het gebruik dat en/of de bebouwing die ten tijde van de inwerkingtreding van het plan legaal plaatsvindt, respectievelijk aanwezig is, dan wel bebouwing die kan worden gebouwd krachtens een verleende bouw- en/of omgevingsvergunning.

1.9 bestemmingsgrens

de grens van een bestemmingsvlak.

1.10 bestemmingsvlak

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.11 bosbouw

het geheel van bedrijfsmatig handelen en van activiteiten gericht op de instandhouding en ontwikkeling van bestaande respectievelijk nieuwe bossen ten behoeve van (de functies) natuur, houtproductie, landschap, milieu en recreatie.

1.12 bouwen

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen van een standplaats.

1.13 bouwwerk

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct of indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

1.14 dagrecreatief medegebruik

een recreatief gebruik van gronden dat ondergeschikt is aan de functie van de bestemming waarbinnen dit recreatieve medegebruik is toegestaan, zoals wandelen, fietsen, paardrijden, recreatievaart, een vissteiger, een picknickplaats, of een naar de aard daarmee gelijk te stellen medegebruik en waarbij geen sprake is van nachtverblijf.

1.15 dagrecreatief gebruik

een recreatief gebruik van gronden, zoals wandelen, fietsen, paardrijden, recreatievaart, een vissteiger, een picknickplaats, of een naar de aard daarmee gelijk te stellen medegebruik en waarbij geen sprake is van nachtverblijf.

1.16 gebouw

elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.17 gebruiksmogelijkheden

de mogelijkheden om gronden en bouwwerken overeenkomstig de daaraan toegekende bestemming te gebruiken.

1.18 kampeermiddel

een mobiel en/of vast kampeermiddel dan wel enig ander onderkomen of enig ander voertuig of gewezen voertuig of gedeelte daarvan, een en ander voor zover deze onderkomens of voertuigen geheel of ten dele blijvend zijn bestemd of opgericht dan wel worden of kunnen worden gebruikt voor recreatief nachtverblijf.

1.19 kunstobject:

voortbrengsel van de beeldende kunsten in de vorm van een bouwwerk, geen gebouw zijnde.

1.20 kunstwerk:

een werk ten behoeve van civieltechnische en/of infrastructurele doeleinden, zoals een brug, een dam, een duiker, een tunnel, een via- of aquaduct, een in- of doorlaat, dan wel een daarmee gelijk te stellen voorziening.

1.21 landschappelijke waarden

waarden in verband met de verschijningsvorm van een gebied en de aanwezigheid van waarneembare structuren en/of elementen in dat gebied.

1.22 Lokaal recreatief overstappunt (LROP)

een voorzieningen ondersteunend aan de recreatie en bedoeld om de overstap te kunnen maken van het ene naar het andere (recreatieve) vervoermiddel: van auto naar fiets of vaartuig, van fiets naar auto of vaartuig of van vaartuig naar auto of fiets. Ter plaatse zijn enkele kleinschalige voorzieningen aanwezig, zoals aanleggelegenheid, parkeerplaatsen, informatiepaneel, rust en schuilgelegenheid.

1.23 milieusituatie

de situatie, waarbij milieuaspecten dienen te worden beoordeeld, zoals hinder voor omwonenden, externe veiligheid en een verkeersaantrekkende werking. In het bijzonder dient er bij de situering en omvang van milieubelastende functies (o.a. bedrijven) op te worden gelet dat de gebruiksmogelijkheden van milieugevoelige functies (o.a. woningen) zo weinig mogelijk wordt beperkt. Omgekeerd dient er bij uitbreiding of nieuwvestiging van milieugevoelige functies op te worden gelet dat bestaande milieubelastende functies zo weinig mogelijk in hun functioneren worden beperkt.

1.24 natuurlijke waarden

de aan een gebied toegekende waarden in verband met de geologische, bodemkundige en biologische elementen voorkomende in dat gebied (bij de afweging van het begrip natuurlijke waarden zal de Wet natuurbescherming steeds onderdeel van het toetsingskader zijn).

1.25 normaal onderhoud, gebruik en beheer

een gebruik gericht op het in zodanige conditie houden of brengen van objecten dat het voortbestaan van deze objecten op tenminste het bestaande kwaliteitsniveau wordt bereikt.

1.26 nutsvoorzieningen:

voorzieningen voor het openbaar nut, zoals elektriciteits-, gas- en drinkwatervoorziening.

1.27 opgaande meerjarige teelt

de meerjarige teelt van opgaande sierbeplanting als heesters en struiken, het kweken van fruit aan houtige gewassen en naar de aard daarmee gelijk te stellen vormen van opgaande teelt van meerjarige gewassen.

1.28 overkapping

een bouwwerk, geen gebouw zijnde, dat een overdekte ruimte vormt zonder wanden dan wel met ten hoogste één wand.

1.29 peil

a. voor gebouwen die onmiddellijk aan de weg grenzen: de hoogte van die weg;
b. in andere gevallen en voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde: de gemiddelde hoogte van het aansluitende afgewerkte maaiveld;
c. indien in het water wordt gebouwd het Normaal Amsterdams Peil;
d. indien gebouwen en bouwwerken direct aan het water worden gebouwd, zoals in het geval van de waterbelevingsstekjes, het Normaal Amsterdams Peil.

1.30 prostitutie

het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen vergoeding.

1.31 seksinrichtingen

een voor publiek toegankelijke, besloten ruimte waarin bedrijfsmatig of in een omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen worden verricht, of vertoningen van erotisch-pornografische aard plaatsvinden. Onder een seksinrichting worden in elk geval verstaan: een seksbioscoop, seksautomatenhal, sekstheater, een parenclub of een prostitutiebedrijf waaronder tevens begrepen een erotische massagesalon, al dan niet in combinatie met elkaar.

1.32 waterbelevingsstekje

een voorzieningen ondersteunend aan de recreatie en bedoeld als rust- en uitkijkpunt, waar het landschap kan worden beleefd. Ter plaatse zijn enkele kleinschalige voorzieningen aanwezig, zoals een uitkijkpunt, aanleggelegenheid, fietsparkeerplaatsen, informatiepaneel, rustgelegenheid.

Artikel 2 Wijze van meten

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1 dakhelling

langs het dakvlak ten opzichte van het horizontale vlak.

2.2 de inhoud van een bouwwerk

tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels en/of het hart van de scheidsmuren en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

2.3 de bouwhoogte van een bouwwerk

vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

2.4 de oppervlakte van een bouwwerk

tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

2.5 lengte, breedte en diepte van een gebouw

tussen (de lijnen, getrokken door) de buitenzijde van de gevels (en/of het hart van de scheidingsmuren).

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Agrarisch

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Agrarisch' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. het agrarisch grondgebruik;
b. het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de landschappelijke, natuurlijke en cultuurhistorische waarden van het open landschap;
c. het behoud, het herstel en de ontwikkeling van kleine natuur- en landschapselementen;
d. tijdelijke rijstroken, werkstroken en werkterreinen, waaronder begrepen opslagterreinen en parkeervoorzieningen, ten behoeve van de aanleg van het fietspad Súd Ie en bijbehorende voorzieninen, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van agrarisch - tijdelijke rij- en werkstrook';

met daaraan ondergeschikt:

e. doeleinden van natuurontwikkeling en agrarisch natuurbeheer;
f. nutsvoorzieningen;
g. extensief dagrecreatief medegebruik;
h. wegen en paden;
i. water.

3.2 Bouwregels

3.2.1 Gebouwen en overkappingen

Op of in deze gronden zullen geen gebouwen en overkappingen worden gebouwd.

3.2.2 Overige bouwwerken, geen gebouwen en overkappingen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen en overkappingen zijnde, gelden de volgende regels:

a. de bouwhoogte van reclamemasten zal ten hoogste 6,00 m bedragen;
b. de bouwhoogte van vlaggenmasten zal ten hoogste 8,00 m bedragen;
c. de bouwhoogte van vrijstaande reclameobjecten, geen reclamemasten of vlaggenmasten zijnde, zal ten hoogste 2,00 m bedragen;
d. de bouwhoogte van een antennemast zal ten hoogste 25,00 m bedragen;
e. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zal hoogste 2,00 m bedragen.

3.3 Specifieke gebruiksregels

3.3.1 Strijdig gebruik

Tot een strijdig gebruik van gronden en bouwwerken met deze bestemming wordt in ieder geval gerekend: het gebruik van de gronden en bouwwerken voor niet-agrarische bedrijvigheid en detailhandel;

a. het opslaan van mest en/of andere landbouwproducten;
b. de stalling en opslag van niet-agrarische producten, zoals auto's, caravans en boten;
c. het aanbrengen van oppervlakteverhardingen en/of de aanleg van wegen en paden met een groter oppervlak dan 200 m² en anders dan ten behoeve van het agrarisch gebruik of de

noodzakelijke bereikbaarheid van bebouwde percelen;
d. het gebruik van de gronden en ten behoeve van verblijfsrecreatieve doeleinden;
e. het gebruik van gronden ten behoeve van bosbouw;
f. het gebruik van gronden ten behoeve van de sierteelt, fruitteelt, boomteelt of overige opgaande vormen van teelt;
g. het aanplanten van bebossing en/of opgaande beplanting anders dan ten behoeve van erfbeplanting, wegbeplanting, schuilgelegenheid voor vee;
h. het gebruik van gronden ten behoeve van de aanleg van een paardrijbak met de daarbijbehorende bouwwerken;
i. het gebruik van de gronden zodanig dat afbreuk wordt gedaan aan de zichtbaarheid en de belevingswaarde van bunkers;
j. de opslag van nucleair afval;
k. het gebruik van gronden als standplaats voor kampeermiddelen.

3.3.2 Uitzondering strijdig gebruik

Het bepaalde in lid 3.3.1 is niet van toepassing op werken en werkzaamheden welke betreffen het gebruik van de gronden ter plaatse van de aanduiding 'specifike vorm van agrarisch - tijdelijke rij- en werkstrook', ten behoeve van de aanleg van het fietspad Súd Ie en bijbehorende voorzieningen.

3.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

3.4.1 Vergunningplicht

Voor de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden is een omgevingsvergunning vereist:

a. het aanbrengen van oppervlakteverhardingen met een oppervlakte van ten minste 200 m². Daarbij moet ten minste 10% van de toename van het verhard oppervlak wordt gecompenseerd met de aanleg van waterlopen en/of -partijen, tenzij met het waterschap een andere wijze van compensatie overeen is gekomen;
b. het aanleggen van perceel- en/of kavelontsluitingswegen met een grotere breedte dan 4,00 m en een grotere oppervlakte dan 200 m². Daarbij moet ten minste 10% van de toename van het verhard oppervlak wordt gecompenseerd met de aanleg van waterlopen en/of -partijen, tenzij met het waterschap een andere wijze van compensatie overeen is gekomen;
c. het afgraven, ophogen of egaliseren van gronden, zodanig dat er een verschil in hoogte c.q. diepte ten opzichte van het bestaande maaiveld ontstaat van meer dan 30 cm, het graven en dempen van sloten uitgezonderd;
d. het aanleggen van voorzieningen ten behoeve van het extensief dagrecreatief medegebruik en/of het educatief medegebruik;
e. het aanleggen van transport-, energie- en/of telecommunicatiekabels en/of -leidingen.

3.4.2 Uitzondering

Het bepaalde in lid 3.4.1 is niet van toepassing op werken en werkzaamheden welke:

a. het normale onderhoud en/of het normale agrarische gebruik betreffen;
b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan met een daarvoor benodigde vergunning.

3.4.3 Toetsingscriteria

De omgevingsvergunning kan slechts worden verleend indien geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de natuurlijke en landschappelijke waarden van het open landschap en de cultuurhistorische en archeologische waarden.

3.5 Wijzigingsbevoegdheid

3.5.1 Verwijderen van de aanduiding 'specifieke vorm van agrarisch - tijdelijke rij- en werkstrook'

Burgemeester en Wethouders kunnen het plan wijzigen in die zin dat de aanduiding 'specifieke vorm van agrarisch - tijdelijke rij- en werkstrook' ter plaatse wordt verwijderd na oplevering van het fietspad.

Artikel 4 Verkeer

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. (ontsluitings)wegen;
b. paden;
c. bruggen, dammen en/of duiker;
d. waterlopen en waterpartijen;
e. sloten, bermen en beplanting;
f. parkeervoorzieningen;
g. nutsvoorzieningen;

met de daarbijbehorende;

h. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

4.2 Bouwregels

4.2.1 Gebouwen en overkappingen

Op of in deze gronden zullen geen gebouwen en overkappingen worden gebouwd.

4.2.2 Overige bouwwerken, geen gebouwen en overkappingen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen en overkappingen zijnde, geldt de volgende regel:

a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen en overkappingen zijnde, anders dan rechtstreeks ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer, waaronder bruggen ten behoeve van de ontsluiting van erven, zal ten hoogste 5,00 m bedragen;
b. de bouwhoogte van vrijstaande reclameobjecten zal ten hoogste 2,00 m bedragen.

4.3 Afwijken van de bouwregels

4.3.1 Bouwhoogte bouwwerken, geen gebouwen en overkappingen zijnde

Met een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in lid 4.2.2 onder a in die zin dat de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen en overkappingen zijnde, wordt vergroot tot 15,00 m, mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van de verkeersveiligheid, de landschappelijke waarden en de gebruiksmogelijkheden van nabijgelegen gronden.

Artikel 5 Verkeer - Fiets- en voetpaden

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer - Fiets- en voetpaden' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. fiets- en voetpaden;
b. (ontsluitings)wegen;
c. een lokaal recreatief overstappunt (LROP) ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van recreatie - LROP', inclusief parkeervoorzieningen, overkappingen, informatiepanelen en/of kunstwerken;
d. sloten, vaarten en daarmee gelijk te stellen waterlopen ten behoeve van de wateraanvoer en -afvoer en waterberging;
e. het behoud van de natuurlijke en landschappelijke waarden;
f. ter plaatse van de aanduiding 'waterkering' zijn de gronden tevens bestemd voor:
    1. werken ten behoeve van de (primaire) waterkering;
    2. behoud van cultuurhistorische waarden van dijken;

    met daarbij behorende:

    3. gebouwen en overkappingen ten behoeve van de (primaire) waterkering;
g. ter plaatse van de aanduiding 'natuur' zijn de gronden tevens bestemd voor:
    1. het behoud, het herstel en de ontwikkeling van de natuurlijke en de landschappelijke waarden van de zilte graslanden als weidevogel- en foerageergebieden;
    2. poelen, en daarmee gelijk te stellen water;

    met daaraan ondergeschikt:

    3. uitsluitend agrarisch medegebruik;
h. bermen en beplanting;
i. bruggen, dammen en/of duikers;
j. waterlopen en waterpartijen;
k. agrarisch gebruik, met uitzondering van de gronden ter plaatse van de aanduiding 'natuur';
l. dagrecreatief gebruik;
m. (fiets)parkeervoorzieningen;
n. nutsvoorzieningen;

met de daarbijbehorende;

- bouwwerken, geen gebouwen zijnde, waaronder kades, steigers, aanleggelegenheden en waterstekjes.

5.2 Bouwregels

5.2.1 Gebouwen en overkappingen

Voor het bouwen van gebouwen en overkappingen gelden de volgende regels:

a. ter plaatse van de aanduiding 'waterkering':
    1. bedraagt de oppervlakte van de gebouwen en overkappingen ten behoeve van de (primaire) waterkering per gebouw niet meer dan 150 m²;
    2. bedraagt de goothoogte van een gebouw of een overkapping ten hoogste 4,00 m;
    3. bedraagt de bouwhoogte van een gebouw of een overkapping ten hoogste 8,00 m;
b. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van recreatie - LROP' bedraagt de bouwhoogte van gebouwen en overkappingen maximaal 3 meter;
c. voor het overige zullen op of in deze gronden geen gebouwen en overkappingen worden gebouwd.

5.2.2 Overige bouwwerken, geen gebouwen en overkappingen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen en overkappingen zijnde, gelden de volgende regels:

a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen en overkappingen zijnde, anders dan rechtstreeks ten behoeve van de geleiding, beveiliging en regeling van het verkeer, zal ten hoogste 5,00 m bedragen;
b. de bouwhoogte van vrijstaande reclameobjecten zal ten hoogste 2,00 m bedragen;
c. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van recreatie - LROP' bedraagt de maximale bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen en overkappingen zijnde maximaal 5 meter.

5.3 Afwijken van de bouwregels

5.3.1 Bouwhoogte bouwwerken, geen gebouwen en overkappingen zijnde

Met een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in lid 5.2.2 onder a in die zin dat de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen en overkappingen zijnde, wordt vergroot tot 15,00 m, mits geen onevenredige aantasting plaatsvindt van de verkeersveiligheid, de landschappelijke waarden en de gebruiksmogelijkheden van nabijgelegen gronden.

5.4 Specifieke gebruiksregels

A. Tot een strijdig gebruik van gronden en bouwwerken wordt in ieder geval gerekend:
   1. het gebruik van de gronden en ten behoeve van verblijfsrecreatieve doeleinden;

B. Tot een strijdig gebruik van gronden en bouwwerken met de aanduiding 'waterkering' wordt in ieder geval gerekend:
   1. het ophogen, afgraven, ontgronden en/of egaliseren van gronden, voorzover deze werkzaamheden niet de aanpassing/verbetering van bestaande dijkovergangen en dijkdoorgangen of de aanleg van een recreatief fietspad met bijbehorenende waterstekjes tot doel hebben;
   2. het diepploegen van gronden;
   3. het gebruik van gronden anders dan als recreatief fiets-/voetpad en/of grasland.

C. Tot een strijdig gebruik van gronden en bouwwerken met de aanduiding 'natuur' wordt in ieder geval gerekend:
   1. het opslaan van mest en/of andere landbouwproducten;
   2. het scheuren, het omzetten en/of anderszins ingrijpend wijzigen van gronden ten behoeve van een permanent ander gebruik, met uitzondering van de aanleg van een recreatief fietspad en de aanleg van waterkeringen;
   3. het aanleggen van drainage; het gebruik van gronden ten behoeve van het aanplanten of laten ontstaan van bomen en/of ander opgaand houtgewas.

5.5 Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en wethouders zijn bevoegd het plan te wijzigen in die zin dat de bestemming 'Verkeer - Fiets- en voetpaden' wordt gewijzigd in 'Agrarisch', mits na toepassing van deze wijzigingsbevoegdheid de regels van artikel 3 van overeenkomstige toepassing zijn.

Artikel 6 Water

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Water aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. sloten, vaarten en daarmee gelijk te stellen waterlopen ten behoeve van de wateraanvoer en -afvoer, de waterberging, het behoud van de natuurlijke en landschappelijke waarden en de recreatievaart;
b. waterbelevingsstekjes ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water - waterbelevingsstekjes';
c. recreatief medegebruik van het water en de oevers;

met de daarbijbehorende:

d. kaden, dijken en oeverstroken;
e. bruggen, dammen, gemalen en duikers;
f. nutsvoorzieningen;
g. paden;
h. aanleggelegenheden, steigers, walbeschoeiingen en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwwerken;
i. bouwwerken, geen gebouwen en overkappingen zijnde.

6.2 Bouwregels

6.2.1 Gebouwen en overkappingen

Op of in deze gronden mogen alleen gebouwen en overkappingen worden gebouwd ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water - waterbelevingsstekjes' en uitsluitend ten behoeve van de waterbelevingsstekjes, met een maximale bouwhoogte van 6,00 meter.

6.2.2 Overige bouwwerken, geen gebouwen en overkappingen zijnde

Op of in deze gronden mogen uitsluitend bouwerken, geen gebouwen en overkappingen zijnde ten behoeve van de waterbelevingsstekjes worden gebouwd, met een maximale bouwhoogte van 2,00 meter.

6.3 Afwijken van de bouwregels

6.3.1 Gebouwen en overkappingen

Met een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in 6.2.1 in die zin dat de bouwhoogte van de bouwconstructie maximaal 8 meter bedraagt.

6.4 Specifieke gebruiksregels

Tot een strijdig gebruik van gronden en bouwwerken met deze bestemming wordt in ieder geval gerekend het gebruik van de gronden als permanente ligplaats voor vaartuigen en/of woonschepen.

Artikel 7 Leiding - Gas

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Leiding - Gas' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor:

a. transportleidingen voor aardgas en/of aardgaswatercondensaat;

met de daarbijbehorende:

b. veiligheidszones;
c. bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

7.2 Bouwregels

7.2.1 Gebouwen en overkappingen

In afwijking van het bepaalde bij de andere ter plaatse aangewezen bestemmingen mogen op of in deze gronden, binnen een bebouwingsvrije zone van 5,00 m aan weerszijden van de leidingen, geen gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd, anders dan ten behoeve van een transportleiding voor aardgas en/of aardgaswatercondensaat.

7.2.2 Overige bouwwerken, geen gebouwen en overkappingen zijnde

Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen en overkappingen zijnde, geldt de volgende regel:

- de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen en overkappingen zijnde, zal ten hoogste 5,00 m bedragen.

7.3 Afwijken van de bouwregels

7.3.1 Gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen en overkappingen zijnde

Met een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in lid 7.2.1 in die zin dat de in de andere daar voorkomende bestemming(en) genoemde gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen en overkappingen zijnde, worden gebouwd, mits:

a. vooraf advies wordt ingewonnen van de betreffende leidingbeheerder;
b. er geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan een doelmatig en veilig functioneren van de hoofdgastransportleiding.

7.3.2 Risicogevoelige bouwwerken

Met een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in lid 7.2.2 in die zin dat risicogevoelige bouwwerken worden gebouwd, mits:

a. vooraf advies wordt ingewonnen van de betreffende leidingbeheerder;
b. er geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de veiligheid van personen en goederen.

7.4 Specifieke gebruiksregels

Tot een strijdig gebruik van gronden en bouwwerken met deze bestemming wordt in ieder geval gerekend:

a. het permanent opslaan van goederen;
b. het gebruik van de gronden en bouwwerken als risicogevoelig object.

7.5 Afwijken van de gebruiksregels

7.5.1 Risicogevoelig object

Met een omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in lid 7.4 sub b in die zin dat gronden en bouwwerken worden gebruikt als risicogevoelig object, mits:

a. vooraf advies wordt ingewonnen van de betreffende leidingbeheerder;
b. er geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de veiligheid van personen en goederen.

7.6 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

7.6.1 Vergunningplicht

Voor de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden is, ongeacht het bepaalde in de regels bij de andere op deze gronden van toepassing zijnde bestemmingen, een omgevingsvergunning vereist:

a. het egaliseren en ophogen van gronden en/of het anderszins ingrijpend wijzigen van de bodemstructuur;
b. het uitvoeren van graafwerkzaamheden;
c. het in de grond brengen van voorwerpen;
d. het aanleggen of verharden van andere oppervlakteverhardingen;
e. het planten van bomen en het aanbrengen van andere beplantingen die diep wortelen of kunnen wortelen.

7.6.2 Uitzondering

Het bepaalde in lid 7.6.1 is niet van toepassing op werken en werkzaamheden, die:

a. het normale onderhoud betreffen;
b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan;
c. in opdracht van de leidingbeheerder worden uitgevoerd, mits de leidingbeheerder de gemeente daarover vooraf heeft geïnformeerd.

7.6.3 Toetsingscriteria

De omgevingsvergunning kan slechts worden verleend indien vooraf advies is ingewonnen van de betreffende leidingbeheerder en er geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan een doelmatig en veilig functioneren van de leidingen.

7.7 Wijzigingsbevoegdheid

7.7.1 Verwijderen dubbelbestemming

Burgemeester en Wethouders kunnen het plan wijzigen in die zin dat de dubbelbestemming 'Leiding - Gas' ter plaatse wordt verwijderd, mits:

a. er sprake is van het verwijderen dan wel verleggen van een bestaande leiding;
b. geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de milieusituatie, de natuurlijke en landschappelijke waarden, de bodemkundige, de cultuurhistorische en archeologische waarden, de woonsituatie en de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden.

Artikel 8 Waarde - Archeologie 1

8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie 1' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud en de bescherming van de archeologische waarden van de gronden.

8.2 Bouwregels

8.2.1 Bouwwerken

Voor bouwwerken met een oppervlakte groter dan 2.500 m², moet alvorens een omgevingsvergunning wordt verleend, door de aanvrager een rapport worden overgelegd waarin, naar het oordeel van burgemeester en wethouders:

a. de archeologische waarden van de gronden die blijkens de aanvraag kunnen worden verstoord in voldoende mate zijn vastgesteld; en
b. in voldoende mate is aangegeven op welke wijze de archeologische waarden worden bewaard en/of gedocumenteerd.

8.2.2 Voorwaarden

Indien uit het in lid 8.2.1 genoemde rapport blijkt dat de archeologische waarden van de gronden door het verlenen van de omgevingsvergunning zullen worden verstoord, kunnen burgemeester en wethouders één of meerdere van de volgende voorwaarden verbinden aan de omgevingsvergunning:

a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen, waardoor de archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden;
b. de verplichting tot het doen van opgravingen;
c. de verplichting de werken of werkzaamheden die leiden tot de bodemverstoring, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van archeologische monumentenzorg die voldoet aan door Burgemeester en Wethouders bij de vergunning te stellen kwalificaties.

8.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden

8.3.1 Vergunningsplichtige werken en werkzaamheden

Voor de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden is, ongeacht het bepaalde in de regels bij de andere op deze regels van toepassing zijnde bestemmingen, een omgevingsvergunning vereist:

a. het ontgronden, afgraven (waaronder het graven van watergangen en waterpartijen), egaliseren en ophogen van gronden en/of het anderszins ingrijpend wijzigen van de bodemstructuur;
b. het verwijderen en/of aanbrengen van bomen en diepwortelende beplanting;
c. het aanleggen van energie-, transport- en of communicatieleidingen.

8.3.2 Uitzondering vergunningsplicht

Het bepaalde in lid 8.3.1 is niet van toepassing op werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden die:

a. het normale onderhoud betreffen;
b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan;
c. in het kader van archeologisch onderzoek en het doen van opgravingen worden uitgevoerd, mits verricht door een daartoe bevoegde instantie;
d. niet dieper gaan dan 0,30 m beneden het maaiveld;
e. een kleinere oppervlakte dan 2.500 m² beslaan.

8.3.3 Toetsingscriteria

De omgevingsvergunning kan slechts worden verleend, indien geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de archeologische waarden van de gronden.

8.3.4 Onderzoeksplicht

Alvorens een omgevingsvergunning te verlenen moet worden besloten dat de omgevingsvergunning pas kan worden verleend nadat door de aanvrager een rapport is overgelegd waarin:

a. de archeologische waarden van de gronden, die blijkens de aanvraag kunnen worden verstoord, in voldoende mate zijn vastgesteld; en
b. in voldoende mate is aangegeven op welke wijze de archeologische waarden worden bewaard en/of gedocumenteerd.

8.3.5 Beoordelingscriteria

Alvorens een omgevingsvergunning te verlenen moet er ten behoeve van de beoordeling van het rapport advies worden ingewonnen bij een ter zake deskundige.

8.3.6 Voorwaarden omgevingsvergunning

Indien uit het in lid 8.3.4 genoemde rapport blijkt dat de archeologische waarden van de gronden door het uitvoeren van werken of werkzaamheden zullen worden verstoord, kunnen één of meerdere van de volgende voorwaarden worden verbonden aan de omgevingsvergunning:

a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor de archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden;
b. de verplichting tot het doen van opgravingen;
c. de verplichting de werken of werkzaamheden die leiden tot de bodemverstoring, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van archeologische monumentenzorg die voldoet aan door Burgemeester en Wethouders bij de vergunning te stellen kwalificaties.

8.4 Wijzigingsbevoegdheid

8.4.1 Verwijderen dubbelbestemming

Burgemeester en Wethouders kunnen het plan wijzigen in die zin dat de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 1' ter plaatse wordt verwijderd, mits de archeologische waarden niet langer aanwezig zijn.

Artikel 9 Waarde Archeologie 2

9.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie 2' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor het behoud en de bescherming van de archeologische waarden van de gronden.

9.2 Bouwregels

9.2.1 Bouwwerken

Voor bouwwerken met een oppervlakte groter dan 5.000 m², moet alvorens een omgevingsvergunning wordt verleend, door de aanvrager een rapport worden overgelegd waarin, naar het oordeel van burgemeester en wethouders:

a. de archeologische waarden van de gronden die blijkens de aanvraag kunnen worden verstoord in voldoende mate zijn vastgesteld; en
b. in voldoende mate is aangegeven op welke wijze de archeologische waarden worden bewaard en/of gedocumenteerd.

9.2.2 Voorwaarden

Indien uit het in lid 9.2.1 genoemde rapport blijkt dat de archeologische waarden van de gronden door het verlenen van de omgevingsvergunning zullen worden verstoord, kunnen burgemeester en wethouders één of meerdere van de volgende voorwaarden verbinden aan de omgevingsvergunning:

a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen, waardoor de archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden;
b. de verplichting tot het doen van opgravingen;
c. de verplichting de werken of werkzaamheden die leiden tot de bodemverstoring, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van archeologische monumentenzorg die voldoet aan door Burgemeester en Wethouders bij de vergunning te stellen kwalificaties.

9.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden

9.3.1 Vergunningsplichtige werken en werkzaamheden

Voor de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden is, ongeacht het bepaalde in de regels bij de andere op deze regels van toepassing zijnde bestemmingen, een omgevingsvergunning vereist:

a. het ontgronden, afgraven (waaronder het graven van watergangen en waterpartijen), egaliseren en ophogen van gronden en/of het anderszins ingrijpend wijzigen van de bodemstructuur;
b. het verwijderen en/of aanbrengen van bomen en diepwortelende beplanting;
c. het aanleggen van energie-, transport- en of communicatieleidingen.

9.3.2 Uitzondering vergunningsplicht

Het bepaalde in lid 9.3.1 is niet van toepassing op werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden die:

a. het normale onderhoud betreffen;
b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het van kracht worden van dit plan;
c. in het kader van archeologisch onderzoek en het doen van opgravingen worden uitgevoerd, mits verricht door een daartoe bevoegde instantie;
d. niet dieper gaan dan 0,30 m beneden het maaiveld;
e. een kleinere oppervlakte dan 5.000 m² beslaan.

9.3.3 Toetsingscriteria

De omgevingsvergunning kan slechts worden verleend, indien geen onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de archeologische waarden van de gronden.

9.3.4 Onderzoeksplicht

Alvorens een omgevingsvergunning te verlenen moet worden besloten dat de omgevingsvergunning pas kan worden verleend nadat door de aanvrager een rapport is overgelegd waarin:

a. de archeologische waarden van de gronden, die blijkens de aanvraag kunnen worden verstoord, in voldoende mate zijn vastgesteld; en
b. in voldoende mate is aangegeven op welke wijze de archeologische waarden worden bewaard en/of gedocumenteerd.

9.3.5 Beoordelingscriteria

Alvorens een omgevingsvergunning te verlenen moet er ten behoeve van de beoordeling van het rapport advies worden ingewonnen bij een ter zake deskundige.

9.3.6 Voorwaarden omgevingsvergunning

Indien uit het in lid 9.3.4 genoemde rapport blijkt dat de archeologische waarden van de gronden door het uitvoeren van werken of werkzaamheden zullen worden verstoord, kunnen één of meerdere van de volgende voorwaarden worden verbonden aan de omgevingsvergunning:

a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen waardoor de archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden;
b. de verplichting tot het doen van opgravingen;
c. de verplichting de werken of werkzaamheden die leiden tot de bodemverstoring, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van archeologische monumentenzorg die voldoet aan door Burgemeester en Wethouders bij de vergunning te stellen kwalificaties.

9.4 Wijzigingsbevoegdheid

9.4.1 Verwijderen dubbelbestemming

Burgemeester en Wethouders kunnen het plan wijzigen in die zin dat de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 2' ter plaatse wordt verwijderd, mits de archeologische waarden niet langer aanwezig zijn.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 10 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 11 Algemene gebruiksregels

11.1 Strijdig gebruik

Tot een gebruik in strijd met dit bestemmingsplan wordt begrepen het gebruik dat afwijkt van de bestemmingsomschrijvingen, waaronder in ieder geval wordt begrepen:

a. het gebruiken of laten gebruiken van gronden en bouwwerken ten behoeve van risicovolle inrichtingen;
b. het gebruiken of laten gebruiken van gronden en bouwwerken ten behoeve van inrichtingen als bedoeld in bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht;
c. het gebruik van de gronden voor (proef)boringen naar schaliegas;
d. het gebruiken of laten gebruiken van gronden en bouwwerken ten behoeve van seksinrichtingen:
e. het gebruik van de gronden voor de opslag van schroot, afbraak- en bouwmaterialen, anders dan ten behoeve van de uitvoering van krachtens de bestemming toegelaten bedrijfsactiviteiten, bouwactiviteiten en werken en werkzaamheden;
f. het storten van puin en afvalstoffen;
g. de stalling en opslag van (aan het oorspronkelijk gebruik onttrokken) voer-, vaar- of vliegtuigen;
h. het gebruik van de gronden voor het plaatsen en/of aanbrengen van niet-perceelsgebonden handelsreclame en/of reclame voor ideële doeleinden of overtuigingen, tenzij hiervoor anderszins vergunning is verleend;
i. het gebruik van gronden voor het plaatsen van meer dan één evenementenbord per dorp.

Artikel 12 Algemene aanduidingsregels

12.1 vrijwaringszone - recht van afpaling

12.1.1 Aanduidingsomschrijving

De voor 'vrijwaringszone - recht van afpaling' aangeduide gronden zijn mede bestemd voor de bescherming van de rust in het gebied rondom eendenkooien ten behoeve van het functioneren van eendenkooien.

12.1.2 Specifieke gebruiksregels

Tot een strijdig gebruik van gronden en bouwwerken met deze bestemming wordt in ieder geval gerekend het gebruik van gronden zodanig dat de rust in een gebied zodanig wordt verstoord dat daarmee het functioneren van eendenkooien onevenredig wordt geschaad.

12.1.3 Wijzigingsbevoegdheid

Burgemeester en Wethouders kunnen het plan wijzigen in die zin dat de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone - recht van afpaling' ter plaatse wordt verwijderd, mits het recht van afpaling qua begrenzing is aangepast dan wel is komen te vervallen.

Artikel 13 Algemene afwijkingsregels

Met een omgevingsvergunning kan het bevoegd gezag afwijken van:

a. de bij recht in de regels gegeven maten, afmetingen en percentages, tot ten hoogste 10% van die maten, afmetingen en percentages;
b. de bestemmingsregels in die zin dat de bouwhoogte van bouwwerken geen gebouwen zijnde, ten behoeve van zend-, ontvangst-, sirene- en antennemasten wordt vergroot, mits:
    1. de antenne niet geplaatst kan worden op een bestaand bouwwerk, zoals een hoogspanningsmast, een windturbine, een reclamemast, een torensilo, of een daarmee gelijk te stellen bouwwerk;
    2. de mast radiografisch noodzakelijk is;
    3. bij plaatsing binnen de grenzen van een bouwperceel of binnen grenzen van een woon- of bedrijfsbestemming de bouwhoogte van de mast ten hoogste 30,00 m mag bedragen;
    4. bij plaatsing binnen de grenzen van een bouwperceel of binnen grenzen van een woon- of bedrijfsbestemming gelegen aan een weg, een viaduct of een verkeersknooppunt, de bouwhoogte van de mast ten hoogste 15,00 m mag bedragen;
    5. het aantal masten binnen de gemeente niet meer mag bedragen dan strikt noodzakelijk is voor de realisatie van een adequaat dekkend netwerk van voldoende capaciteit;
c. de regels en toestaan dat het beloop of profiel van wegen of de aansluiting van wegen onderling in geringe mate wordt aangepast, indien de verkeersveiligheid en/of -intensiteit daartoe aanleiding geeft;
d. de regels en toestaan dat gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen, openbaar vervoer, bediening van kunstwerken, sanitaire voorzieningen en naar de aard daarmee gelijk te stellen gebouwtjes worden gebouwd, mits:
    1. de oppervlakte per gebouwtje ten hoogste 50 m² mag bedragen;
    2. de bouwhoogte van een gebouwtje ten hoogste 3,00 m mag bedragen;
e. de regels, ten aanzien van de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, en toestaan dat de bouwhoogte van de bouwwerken, geen gebouwen zijnde, wordt vergroot tot ten hoogste 10,00 m, waarbij de hoogte van reclamemasten ten hoogste 6,00 m zal bedragen.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 14 Overgangsrecht

14.1 Overgangsrecht bouwwerken

a. Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,
   1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
   2. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is tenietgegaan.

b. Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van sub a een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in sub a met maximaal 10%.

c. Sub a is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

14.2 Overgangsrecht gebruik

a. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.

b. Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in sub a, te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.

c. Indien het gebruik, bedoeld in sub a, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

d. Sub a is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 15 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als: Regels van het 'Bestemmingsplan Fietspad Súd Ie'.

ARCADIS Design & Consultancy for natural and built assets

Programmabureau Súd Ie en Wetterfront

Verkenning fietspad Súd Ie

C03091.000601 | DEFINITIEF | VERSIE 5.0 | 7 APRIL 2020

ARCADIS LANDSCHAPSARCHITECTUUR & STEDENBOUW



COLOFON

IN OPDRACHT VAN
Programmabureau Súd Ie en Wetterfront Dokkum

OPGESTELD DOOR
Projectleider
.andschapsarchitect
Adviseur Landschap en Cultuurhistorie
Ecoloog
Kostendeskundige
Landschapsontwerper
Landschapsontwerper

GECONTROLEERD DOOR
I Projectleider
I Hoofd Landschapsarchitectuur & Stedenbouw

VRIJGEGEVEN DOOR
I Hoofd Landschapsarchitectuur & Stedenbouw

Datum: 07 APRIL 2020
Status: definitief, versie 5.0
Projectnummer: C03091.000601

INHOUD

Inleiding 05
Aanleiding 07
Doel 07
Leeswijzer 07

Gebiedsbeschrijving 09
Landschapsgenese 11
Ruimtelijke analyse 17
Huidig fiets- en wandelroutenetwerk 23

Beschrijving tracévarianten 25
Beschrijving tracévarianten 27
Grondeigendommen en gebruiksfuncties 31

Beoordelingsmethodiek 33
Inleiding 35
Beoordelingsschaal 35
Beoordelingscriteria 35

Beoordeling tracévarianten 37
Inleiding 39
Beoordeling deeltracé 1 39
Beoordeling deeltracé 2 39
Beoordeling deeltracé 3 45
Beoordeling deeltracé 4 51
Beoordeling deeltracé 5 55

Afweging voorkeursvariant 59
Inleiding 61
Afweging voorkeursvariant 65

Conclusies en aanbevelingen 73
Conclusies 74
Aanbevelingen 75

Bijlagen

Bijlage A: Overzichtskaart varianten
Bijlage B: Overzichtskaart voorkeursalternatief
Bijlage C: Deelgebiedenkaart voorkeursalternatief

INLEIDING





Referentieontwerp fietspad Súd Ie (Presentatie Startbijeenkomst verkenningsfase Fietspad Súd Ie d.d. 6 november 2019)

AANLEIDING

Met het uitvoeringsprogramma Súd Ie en Wetterfront Dokkum wordt watersportstad Dokkum versterkt en wordt de Súd Ie bevaarbaar gemaakt voor middelgrote motorboten. Binnen dit programma werken de gemeente Noardeast-Fryslân, de provincie Fryslân, Wetterskip Fryslân en andere partijen met elkaar samen om gebiedsopgaven te realiseren, met een belangrijke bijdrage van het Waddenfonds. De aanpak van de Súd Ie kent drie fasen. De eerste twee fasen betroffen het op diepte brengen van het water van de Súd Ie en het ophogen van bruggen. Tegelijkertijd met het bevaarbaar maken van de Súd Ie zijn vispassages aangelegd en zijn de oevers ecologisch verrijkt. In de derde fase worden de volgende deelopgaven voor het buitengebied uitgewerkt:

- Een verhard fietspad als belevingsroute langs de vaarroute Súd Ie, tussen Oostmahorn (Lauwersmeer) en Dokkum. Dit vormt een vitale schakel in het regionale fiets- en wandelroutenetwerk;
- Waterbelevingsstekjes voor de pleziervaart als 'eilandjes' in het water van de Súd Ie;
- Enkele toeristische overstapplaatsen langs de vaarroute Súd Ie die het aantrekkelijk maken om, via aansluitende paden, de terpdorpen en het landschap te verkennen.

Opdrachtgever voor deze opgaven is het Programmabureau Súd Ie en het werk wordt uitgevoerd in het kader van de samenwerking tussen provincie Fryslân, gemeente Noardeast-Fryslân en Wetterskip Fryslân.

Waddenfondsaanvraag
In de Waddenfondsaanvraag fase 3 '*Verbinding rondom de Súd Ie*' is voor het fietspad een referentieontwerp opgenomen. Deze route volgt zoveel mogelijk de oevers van de Súd Ie, waarbij afwisselend de noordoever of de zuidoever wordt gevolgd. Op het tracé Jouswier – Dokkum wordt ook (deels) gebruik gemaakt van bestaande paden. In de aanvraag is voorzien in de aanleg van circa 8 km nieuw fietspad en circa 4 km op te waarderen fietspad. Daarnaast maken de inrichting van enkele recreatieve op- en overstapplaatsen langs de vaarroute en de realisatie van (minimaal) twee waterbelevingsstekjes langs de Súd Ie onderdeel uit van de subsidieaanvraag. In het voorliggende rapport zijn deze onderdelen verkend.

DOEL

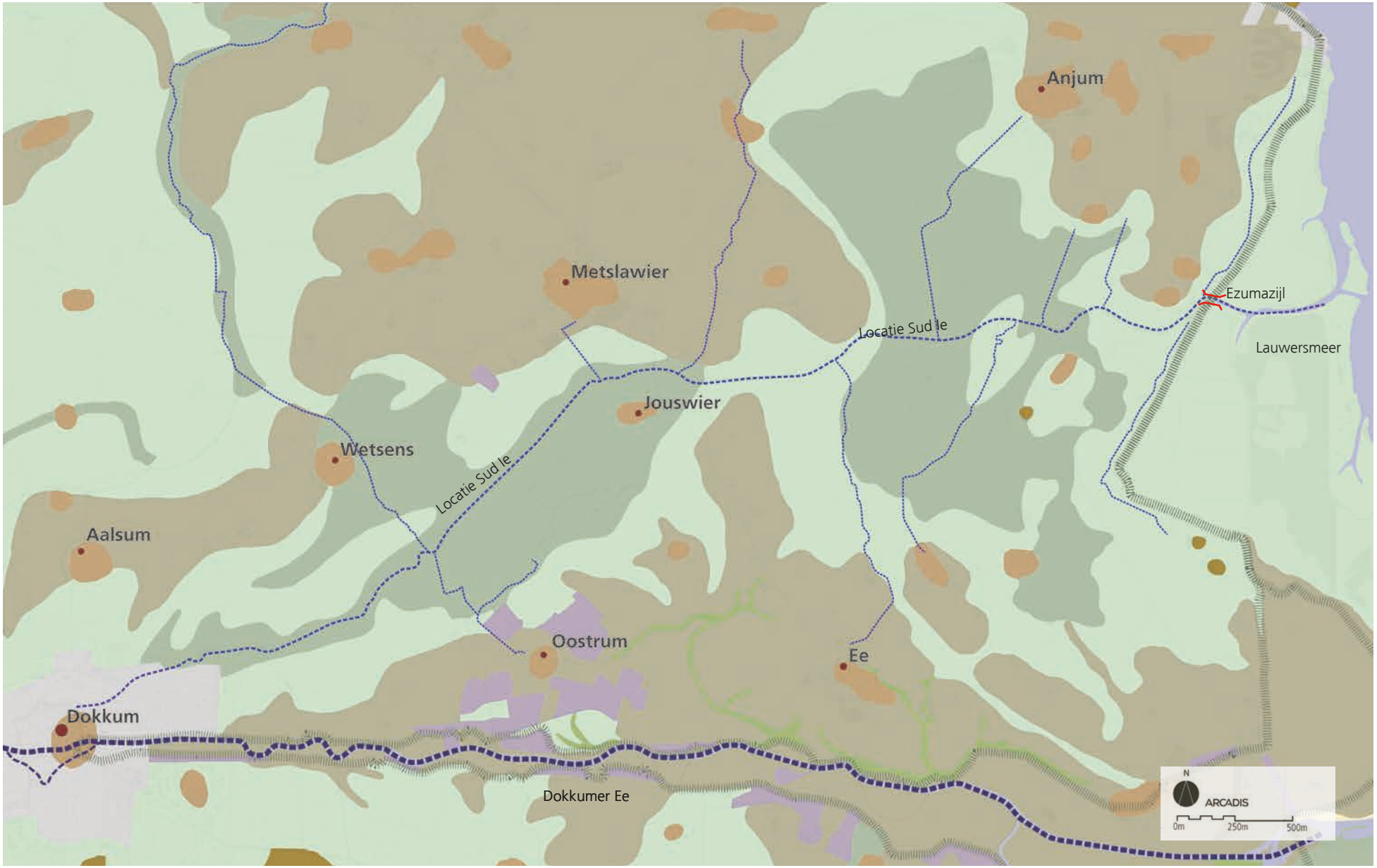
Het doel van deze verkenningsfase is om, in afstemming met direct belanghebbenden en stakeholders, te komen tot een onderbouwd advies voor het voorkeurstracé voor het fietspad langs de Súd Ie. Op basis van dit advies zal het voorkeurstracé worden vastgesteld door de stuurgroep, college van burgemeester en wethouders en vervolgens de gemeenteraad. Dit besluit geldt als uitgangspunt voor het latere formeel op te pakken traject. Daarbij dienen eerst de kansrijke varianten voor het tracé voor het fietspad in beeld gebracht te worden en vervolgens beoordeeld te worden aan de hand van een integraal afwegingskader.

LEESWIJZER

Deze verkenning begint met een beschrijving van het plangebied. Hier wordt ingegaan op de ontstaanswijze van het landschap en wordt een analyse gemaakt van de in het gebied aanwezige natuur- en cultuurhistorische waarden en de huidige recreatieve structuren. Daarna worden de verschillende varianten nader beschreven. Vervolgens wordt de beoordelingsmethodiek toegelicht en worden de varianten beoordeeld. Tevens wordt gekeken naar de grondeigendommen en de bereidheid mee te werken. Op basis hiervan volgt een afweging en onderbouwing van het voorkeursalternatief. Tot slot worden conclusies getrokken en aanbevelingen gegeven voor vervolgonderzoek en verdere uitwerking in de vervolgfase(n).

GEBIEDSBESCHRIJVING





geomorfologische kaart van Nederland met daarop de zeedijken en vaarwegen Súd Ie en Dokkumer Ie (bron: Geomorfologische Kaart van Nederland 1:50.000)

LANDSCHAPSGENESE

Tienduizend jaar gelegen kwam er een einde aan de laatste ijstijd. Door het smelten van landijs steeg de zeespiegel en daarmee ook het grondwaterpeil. Langs de kustlijn ontstonden uitgestrekte moerassen waarin veenvorming plaatsvond. Naarmate de zeespiegel hoger kwam te liggen, werd de verdere veenvorming in de kustzone door het zoute water en afzetting van klei belemmerd. Verder landinwaarts breidde het veenmoeras nog wel verder uit. Tijdens het Holoceen kreeg de zee grote invloed op de vorming van het landschap in noordoost Friesland, ook dieper landinwaarts. Vanaf ongeveer 1000 voor Christus werd daardoor over het gehele gebied een laag klei afgezet. Dit kwelderlandschap werd doorsneden door talloze getijdekreken die door de eb- en vloedwerking een dynamisch karakter hadden. Het zeekleilandschap dat zo ontstond, werd begrensd door grote estuaria waaronder het estuarium van de Lauwers (het huidige Lauwersmeer). De zee drong, via de Lauwers, de Oude Ried en de Dokkumer Ee en haar zijkreken, diep het land binnen. Bij vloed werd klei afgezet op de kwelders en meer zandig materiaal langs de kreken. Op de bodem van de kreekgeulen zelf bezonken de zwaardere zandkorrels. Bij eb voerden de kreken het overtollige water van de kwelders weer af. Ook langs de huidige Súd Ie ontstonden zo stroken die bestonden uit lichte klei of zavel (mengsel van klei en zand).

Legenda

- Kwelderwal
- Kweldervlakte
- Erosiegeul
- Getij/riviermondrug
- Terp/hoogwatervluchtplaats
- Vlakgegraven
- Water
- Stad

Bewoningsgeschiedenis

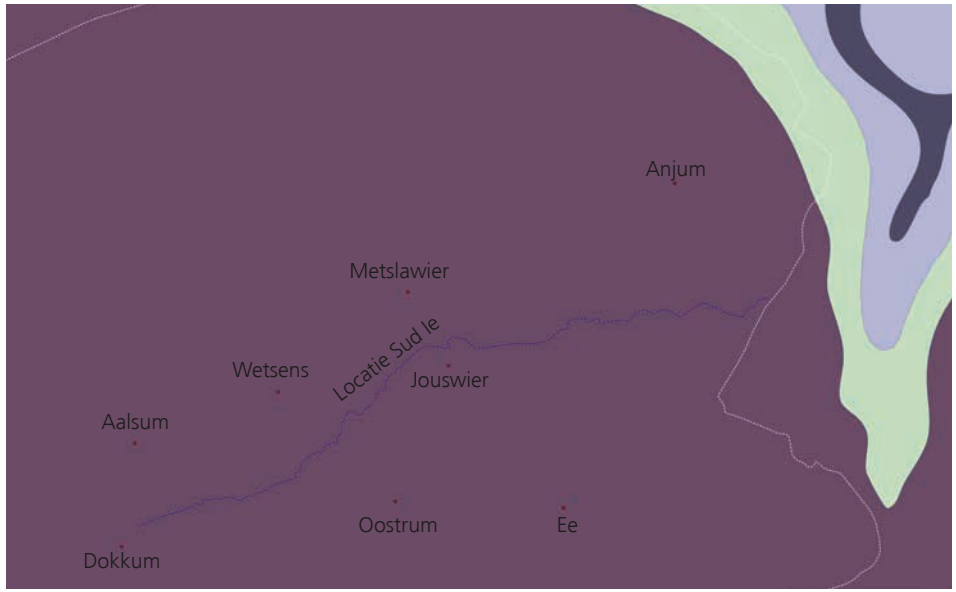
De eerste bewoners vestigden zich op de hoge (en daardoor droge) zandige gronden. In droge periodes en ook om landbouw mogelijk te maken, werd de klei ontwaterd. Daardoor ging de bodem inklinken. De zandige oude kreken en hun oevers klonken echter veel minder in dan de kweldervlaktes. Als gevolg hiervan kwamen de kreekbeddingen als kwelderwallen hoger in het landschap te liggen (inversie). Na verloop van tijd nam het aantal overstromingen als gevolg van het stijgen van de zeespiegel toe. Hierdoor zag men zich genoodzaakt woonplaatsen op te hogen. Vanaf circa 500 voor Christus ontstonden dan ook de eerste terpen of wierden in het gebied, waarvan sommigen zich uiteindelijk ontwikkelden tot terpdorpen. De benaming ‘wier(de)’ duidt dan ook op een kunstmatig opgehoogde woonplaats (bijvoorbeeld Metslawier en Jouswier). De ligging van de terpen geeft in de meeste gevallen een goede indicatie van de ligging van de kwelderwallen. Dit waren immers al de hoogste delen in het landschap en daarmee waren deze plekken bij uitstek geschikt voor bewoning.

Bedijkingen

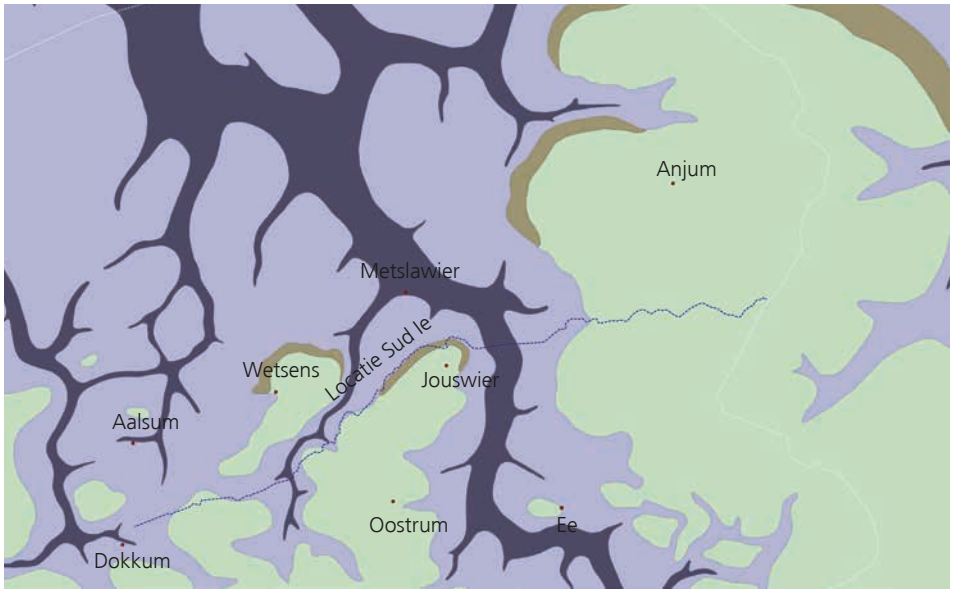
De zeewering aan de westkant van het huidige Lauwersmeer dateert uit de elfde eeuw. Onderdeel van deze oorspronkelijke zeewering waren de dam in de Súd Ie en de dijken langs de Dokkumer Ie. De uitwateringssluizen (of zijlen) waren van groot belang voor de afwatering van het gebied.

Zoutwinning

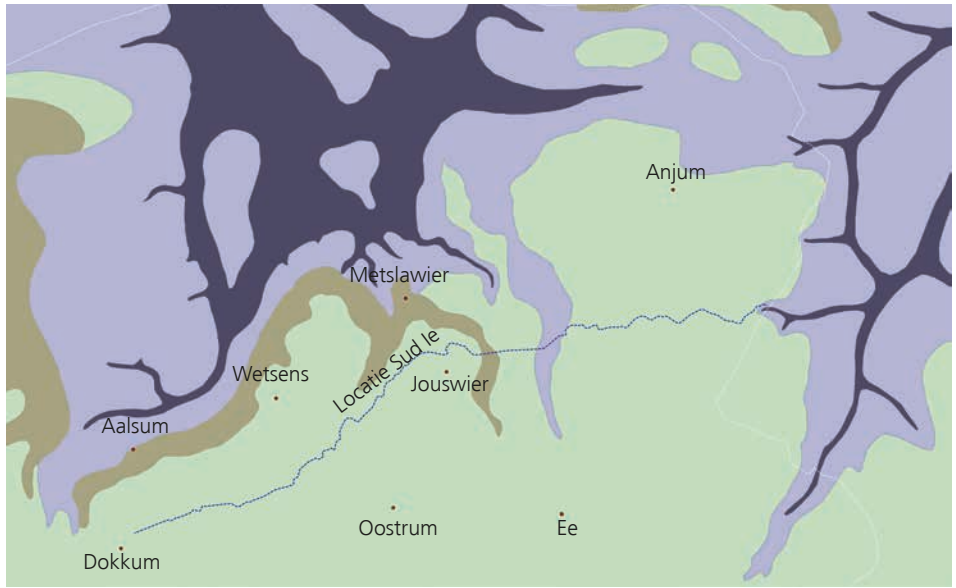
In de Middeleeuwen werd op grote schaal veen afgegraven voor de zoutwinning. Door de zoute veenlagen in de bodem uit te graven, vervolgens te verbranden en de as uit te koken, werd het zout uit de bodem gewonnen. De percelen kwamen hierdoor lager te liggen. In het natuurgebied De Anjumer Kolken en Jouswierpolder zijn op deze wijze grote oppervlaktes veen afgegraven. Deze gebieden zijn vandaag de dag duidelijk in het landschap te herkennen door hun uitgestrektheid en lagere ligging.



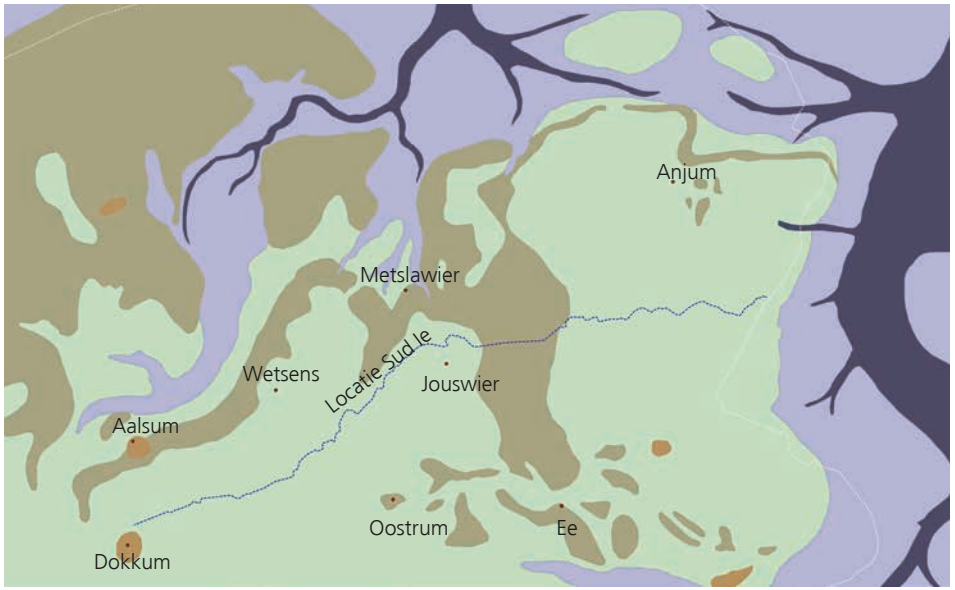
1500 v. Chr. *Het gebied wordt gekenmerkt door veenvorming*



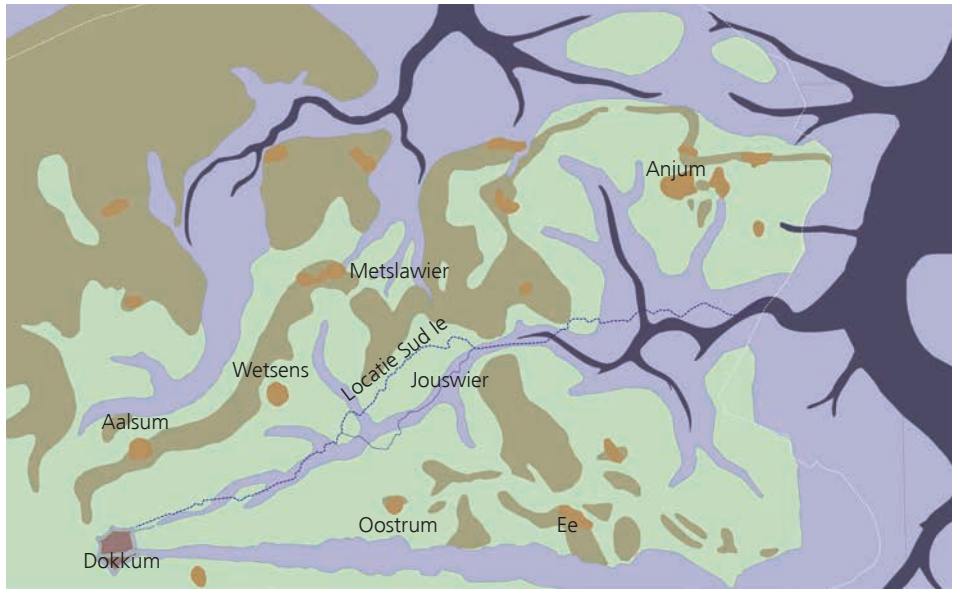
500 v. Chr. *Zeearmen (Peasenssysteem) en kreken breken door de veenrug en zetten klei en zand af*



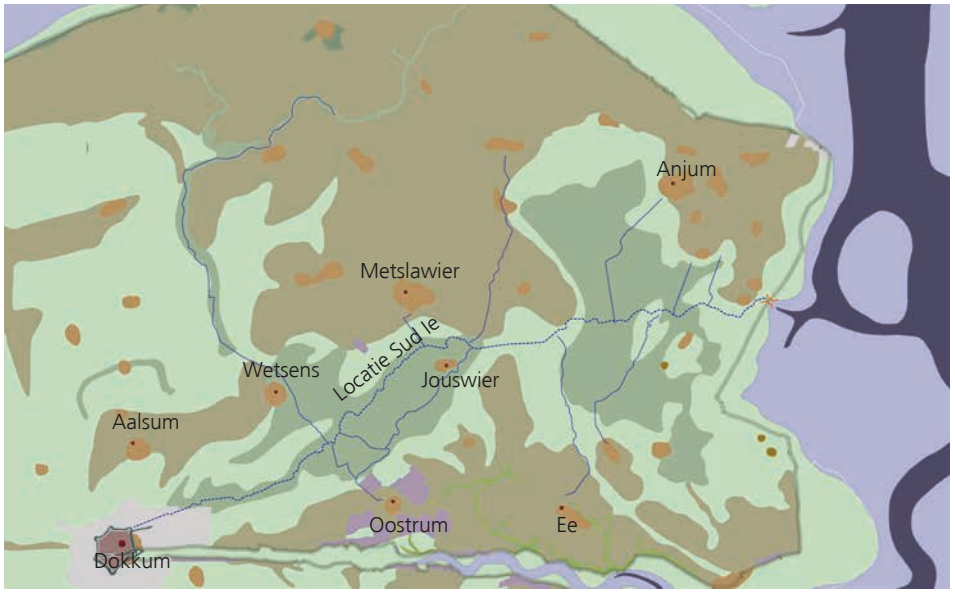
100 n. Chr. *In het dynamische kwelderlandschap ontstaan nieuwe watersystemen (Lauwerszeesysteem)*



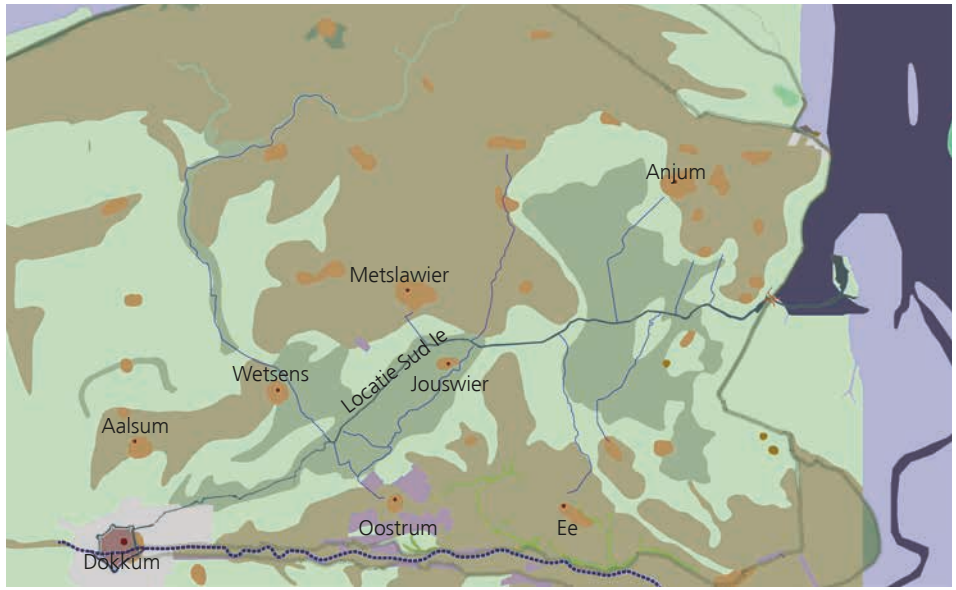
800 n. Chr. *Er ontstaan nieuwe kwelders en kwelderruggen, de zeearmen strekken verder landinwaarts*



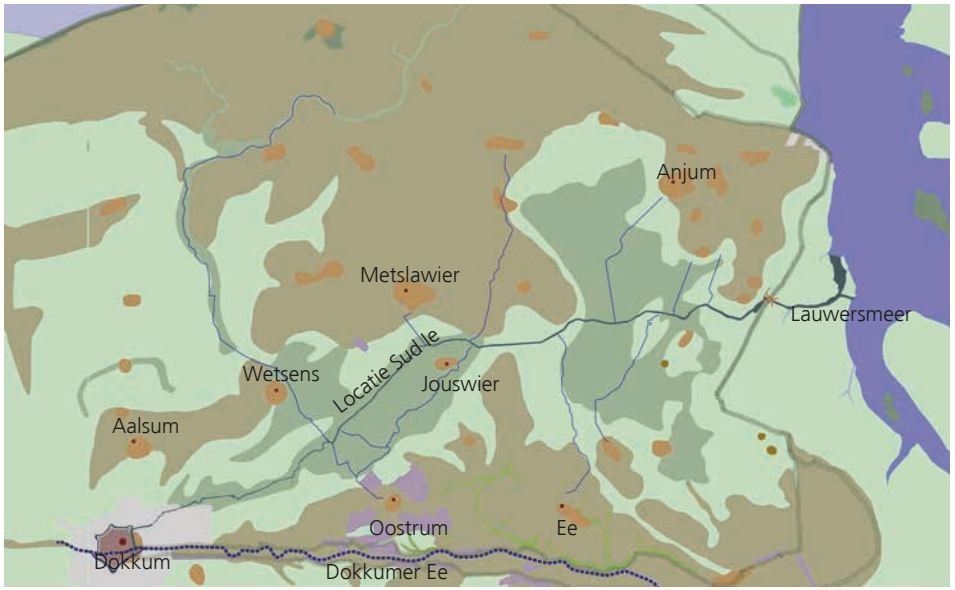
1000 n. Chr. *De Súd Ie ontstaat als zeeslenk, veel terpen groeien uit tot dorp of stad*



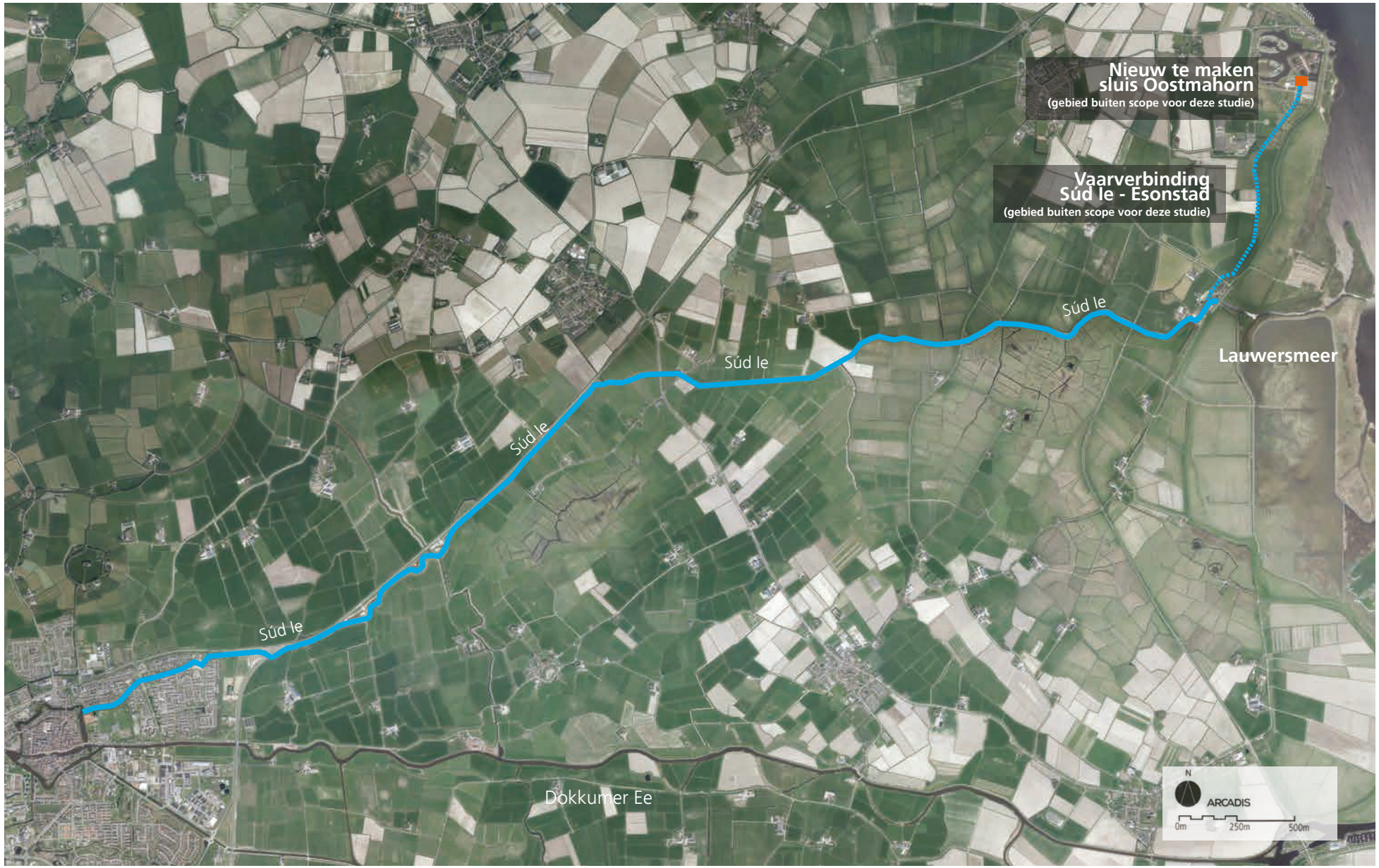
1500 n. Chr. *De zeewering langs de Lauwerszee zorgt voor verminderde invloed van de zee*



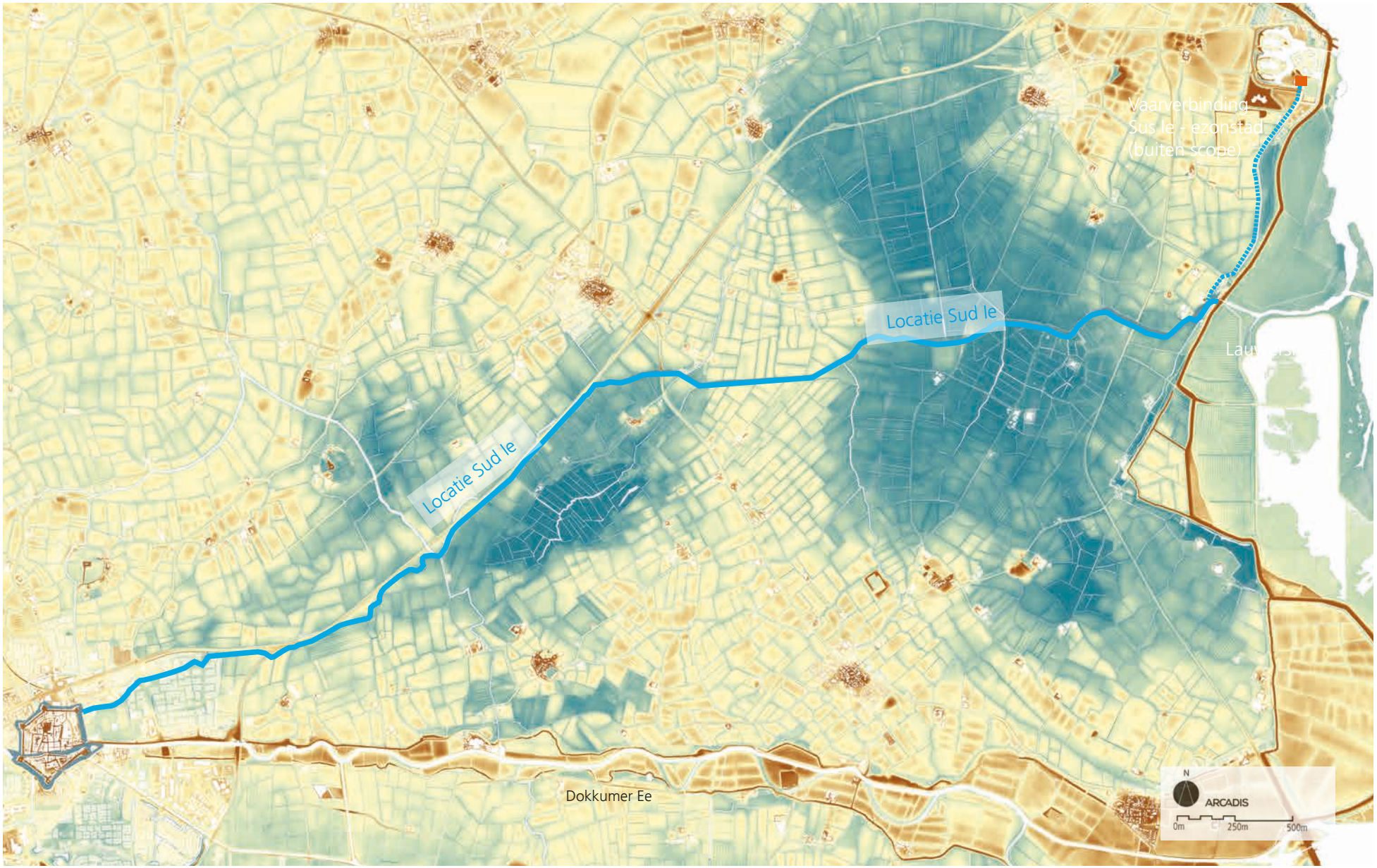
1850 n. Chr. *Tot ver in de 19e eeuw vormen waterwegen de belangrijkste transportroutes*



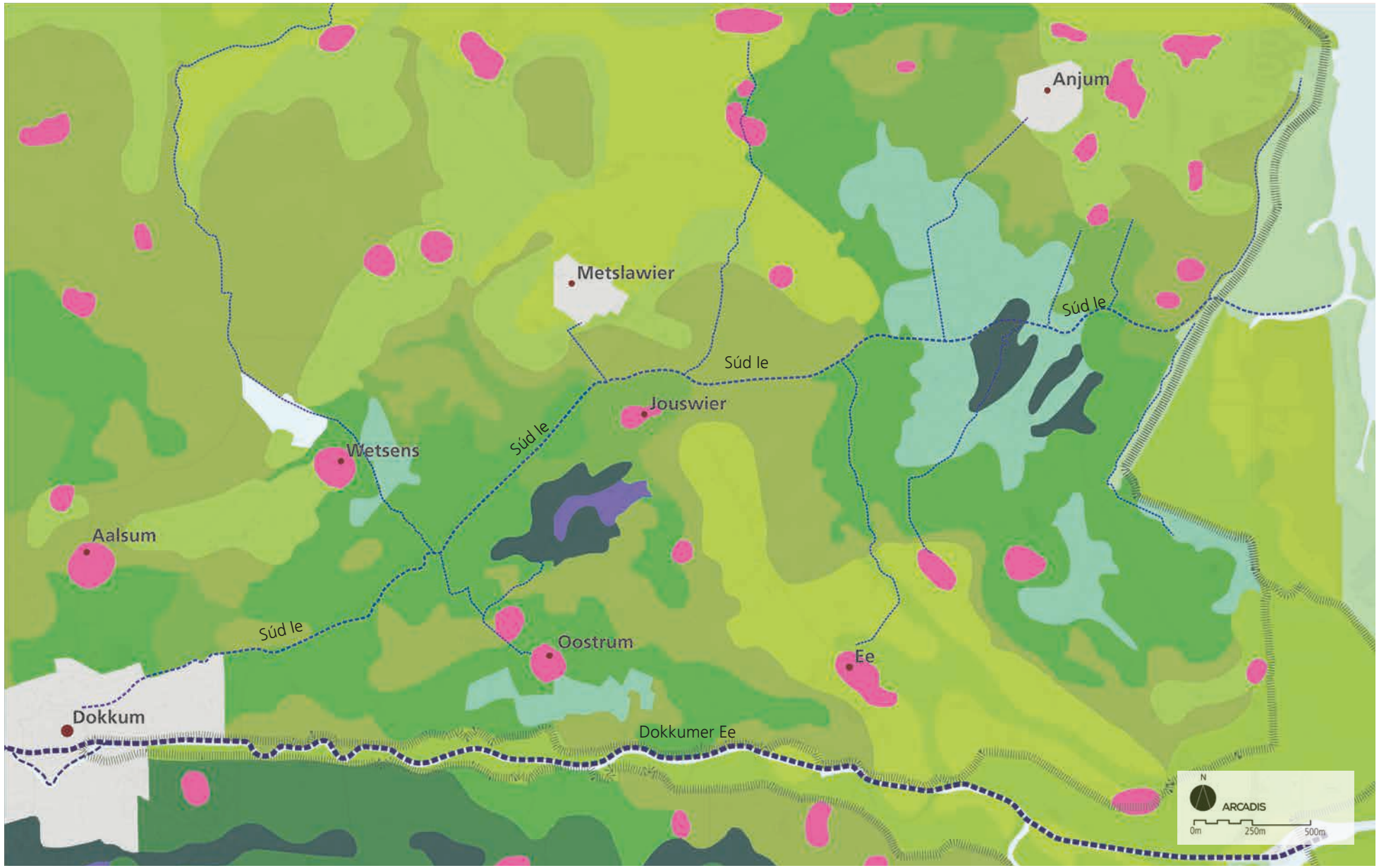
2000 n. Chr. *Het huidige zeekleilandschap (bron: Atlas van Nederland in het Holoceen, 2018)*



Luchtfoto: de hoger gelegen kwelderwallen zijn in gebruik als akkerland en de lager gelegen kweldervlakten als grasland



Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN): de natuurgebieden Jouswierpolder en Anjumer Kolken zijn herkenbaar als laaggelegen gebieden als gevolg van de zoutwinning



Bodemkaart van Nederland: de knippige poldervaaggronden, ontwikkeld in opgevulde erosiegeulen, liggen als gevolg van klink nu als flauwe ruggen in het landschap (BRO Bodemkaart van Nederland 1:50.000)

RUIMTELIJKE ANALYSE

Bodem
Op de Bodemkaart worden alle gronden die in plangebied worden aangetroffen, gerekend tot de ‘zeekleigronden’. Deze zijn in het Holoceen gevormd door getijdenafzettingen (zie ook: Landschapsgenese). Het plangebied wordt gerekend tot het ‘jonge zeekleilandschap’. Vrijwel alle jonge zeekleigronden bestaan uit poldervaaggronden.

Kwelderwallen
Op de jongste kwelderwallen liggen kalkrijke poldervaaggronden. Op de oudere kwelderwallen komen kalkarme poldervaaggronden voor. De terpen liggen veelal op de kwelderwallen.

Erosiegeulen
In Friesland zijn als gevolg van zeeinbraken, gedurende de 9e tot 12e eeuw, erosiegeulen ontstaan die vervolgens weer zijn dichtgeslibd met klei. In deze opgevulde erosiegeulen zijn zogenaamde ‘knippige’ poldervaaggronden ontwikkeld. Knippigheid wijst hierbij op de matige drainage van het bodemprofiel. Landbouwkundig gezien zijn deze gronden dan ook minder geschikt. In natte periodes treedt wateroverlast op doordat de overtollige hoeveelheid neerslag niet snel kan wegzakken in de bodem. Drechtvaaggronden bestaan uit zware klei op veen. Door de slechte ontwateringstoestand zijn deze gronden in gebruik als grasland. Nesvaaggronden bestaan uit klei op een slappe (vaak venige) ondergrond.

Legenda

- Lichte zavel, kalkarme poldervaaggronden
- Zware zavel/knippige poldervaaggronden
- Klei/knippige poldervaaggronden
- Klei/knippige poldervaaggroden
- Klei, kalkarme nesvaaggronden
- Zware klei, drechtvaaggronden
- Lichte zavel, kalkrijke poldervaaggronden
- Koopveen/zeggeveen/rietzeggeveen
- Lichte zavel/kalkrijke nesvaaggronden
- Zware klei, knippoldervaaggronden
- Terp
- Locatie Súd Ie



Landschappelijke- en cultuurhistorische structuren (bron: Cultuurhistorische kaart Fryslân, Historische topografische kaart 1850 en Rapport DK nr. 2009/dk 116-B, landschappelijke onderlegger Grontmij 18-10-2010)

Landschap
De Súd Ie loopt door het (zee)kleigebied van Oostergo. Het gebied bestaat uit een serie parallelle kwelderwallen met daarachter lager gelegen kweldervlakten. De kwelderwallen zijn te herkennen doordat op deze hoger gelegen delen reeksen terpdorpen voorkomen. De verkavelingsstructuur in het gebied (blokverkaveling) staat haaks op de kwelderwallen. Het grondgebruik op de kwelderwal bestaat veelal uit akkerbouw terwijl de lagergelegen kweldervlakte in gebruik is als grasland. Veel paden en wegen in de lager gelegen delen (insteekwegen) lopen dood of zijn later doorgetrokken als ruilverkavelingswegen. Vroeger was het waterwegennet van opvaarten en miedvaarten belangrijk. Het vormde vaak de enige ontsluiting van boerderijen en dorpen. Behalve wegbeplanting en verspreid voorkomende erfbeplanting bij dorpen en boerderijen is er weinig opgaand groen in het plangebied. Kenmerkend is de grootschalige openheid. De Súd Ie is deels gekanaliseerd. Op enkele plaatsen langs de provinciale weg is de van oorsprong meanderende rivier rechtgetrokken ten behoeve van de scheepvaart.

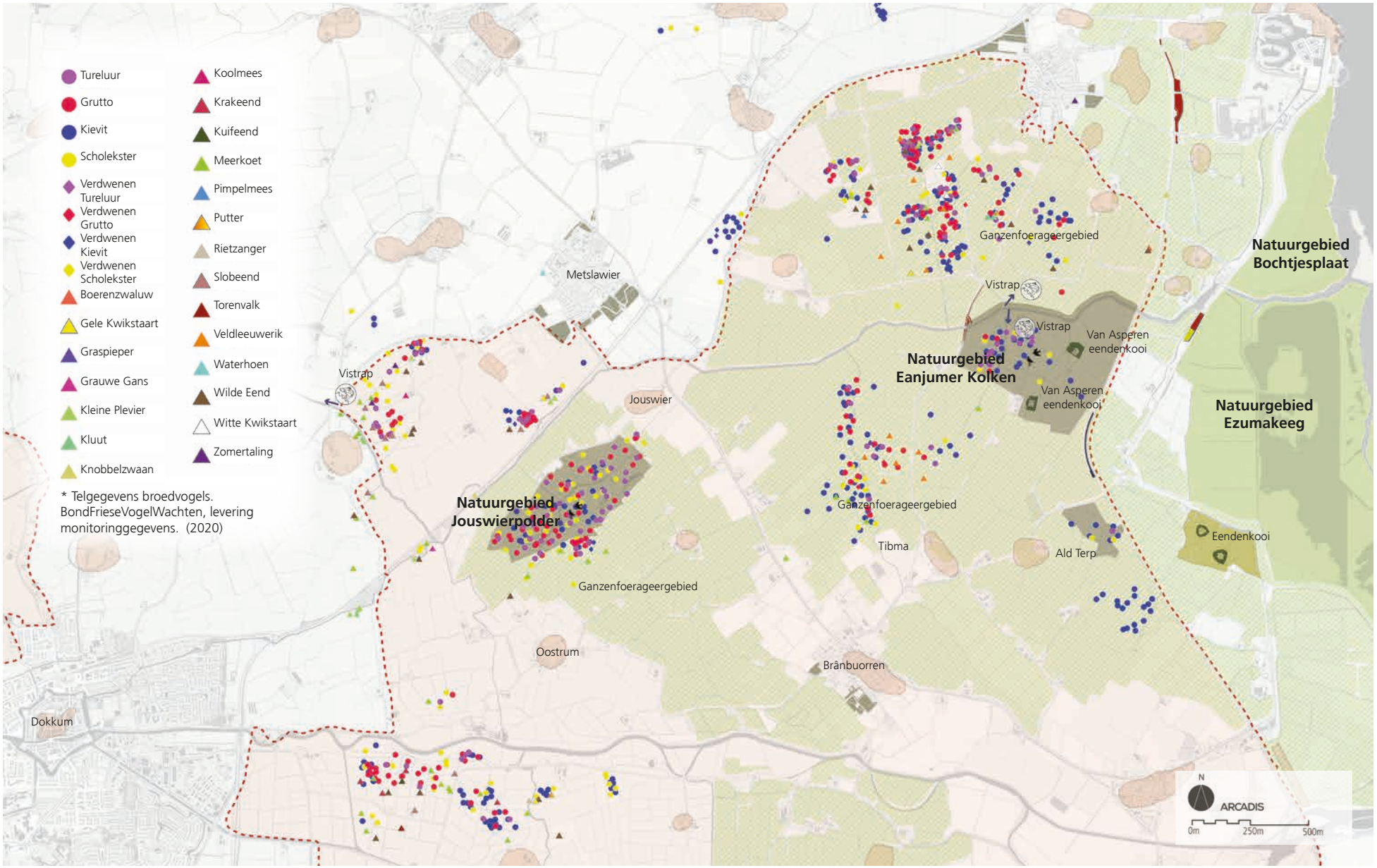
Legenda

- Oude kavelstructuren
- Historische opvaart
- Kreek als opvaart
- Kreek
- Oude loop Súd Ie
- Gekanaliseerd
- Terp
- Hooidam
- Oeverwal
- Zoutontginning
- Verdedigingswerk
- Oude wegen
- Oude verdwenen paden
- Verdwenen landwegen (reed)

Cultuurhistorie
In het landschap zijn nog veel cultuurhistorische waarden terug te vinden. De belangrijkste cultuurhistorische structuur in het huidige landschap is een reeks terpdorpen (Anjum, Jouswier, Oostrum, Ee, Morra, Lioessens, Oostmahorn en Metslawier). Deze terpdorpen kenmerken zich door de hoger gelegen positie in het landschap en de aanwezigheid van een kerk. De dorpen hebben een karakteristieke ronde opbouw. Naast de terpdorpen zijn er ook verhoogde boerderijplaatsen. Om deze dorpen en boerderijen te bereiken, zijn op verschillende plekken opvaarten gegraven. Kenmerkend is het stelsel van opvaarten vanuit de Súd Ie (oude zeeslenk). De opvaarten zijn meestal te herkennen als rechte lijnen in het landschap maar soms zijn ook oude kreken gebruikt. In het gebied liggen veel waardevolle historische elementen. Nabij de Súd Ie zijn vooral de volgende elementen noemenswaardig:

- De doorgaande zeedijk rond Oostergo (uit de 11e eeuw);
- Het gemaal Dongerdielen, gemaal Tibster Ryd en gemaal De Kolk Anjum;
- De Sluis Ezumazijl (Rijksmonument);
- de Petruskerk in Jouswier (Rijksmonument);
- Twee 'Van Asperen Eendenkooien' in de Anjumer Kolken.

Als gevolg van ruilverkavelingen zijn, in het stroomgebied van de Súd Ie, routes verdwenen en nieuwe routestructuren juist ontstaan. Zo is in een eerdere ruilverkaveling bijvoorbeeld een nieuwe weg aangelegd met de Wite Brêge en in een nog vrij recente ruilverkaveling de brug tussen Ee en Metslawier en de Saatsenwei. Ook is een onverhard recreatief voetpad tot stand gekomen vanaf het dorpsbos bij Ezumazijl tot aan een recreatieplek bij de Wite Brêge. Veel oude paden en de zogeheten "reed" (een eenvoudig onverharde of met puin verharde landweg) zijn verdwenen of veranderd in verharde wegen. De kaart laat duidelijk zien dat het historische wegennet zich concentreert op de hoger gelegen delen in het landschap (kwelderwallen). In de lagere, nattere delen zijn veel paden doodlopend.



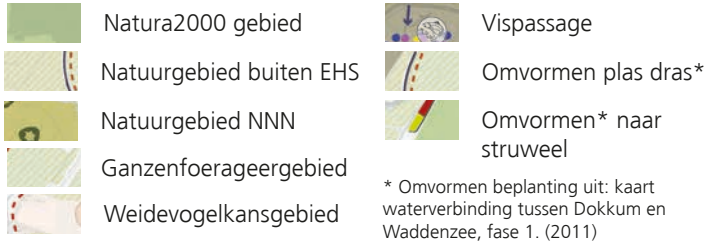
Natuurgebieden (NNN, natura 2000, Natuur buiten EHS), Weidevogelkansgebieden en Ganzenfoerageergebied (Natuur overzichtskaart Provincie Fryslân, 2019, Broedvogelparen volgens BondFrieseVogelWacht, 2020)

Natuur I Nationaal beleid
Rondom de Súd Ie zijn verschillende natuurgebieden aanwezig. Het Lauwersmeergebied is aangewezen als Natura 2000-gebied onder de Vogelrichtlijn vanwege het belang als broedgebied voor broedvogels van rietmoerassen en rietruigtes en de grauwe kiekendief. Ook buiten de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) - het huidige Natuur Netwerk Nederland (NNN) - zijn natuurgebieden en landschapselementen te vinden, waaronder het natuurgebied Eanjumer Kolken (Natuur buiten EHS) en het natuurgebied Jouswierpolder (Natuur buiten EHS). Bij aantasting van deze natuur moet worden gecompenseerd. Dit moet in het vervolgtraject verder onderzocht worden.

KRW-waterlichaam; De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) richt zich op de bescherming van water en stelt zich ten doel dat alle Europese wateren in het jaar 2015 een 'goede toestand' hebben bereikt en dat er binnen heel Europa duurzaam wordt omgegaan met water. De Súd Ie heeft vanaf de Jaarlasloot tot aan Ezumazijl de status van KRW-waterlichaam.

Natuur I Provinciaal beleid
Ganzenfoerageergebied; In de provincie Friesland zijn ganzenfoerageergebieden ingesteld. Dit zijn gebieden waar ganzen vrij mogen neerstrijken om te rusten en te eten. Er zijn algemene en soortspecifieke foerageergebieden. In de algemene gebieden worden ganzen van 1 november tot en met 31 maart opgevangen. In de soortspecifieke gebieden loopt dit van 1 november tot en met 30 april en soms tot 31 mei. Dit is een regeling tussen grondeigenaren en provincie.

Legenda



* Omvormen beplanting uit: kaart waterverbinding tussen Dokkum en Waddenzee, fase 1. (2011)

Bij aantasting van deze regeling moet dit worden gecompenseerd. Dit moet in het vervolgtraject verder onderzocht worden.

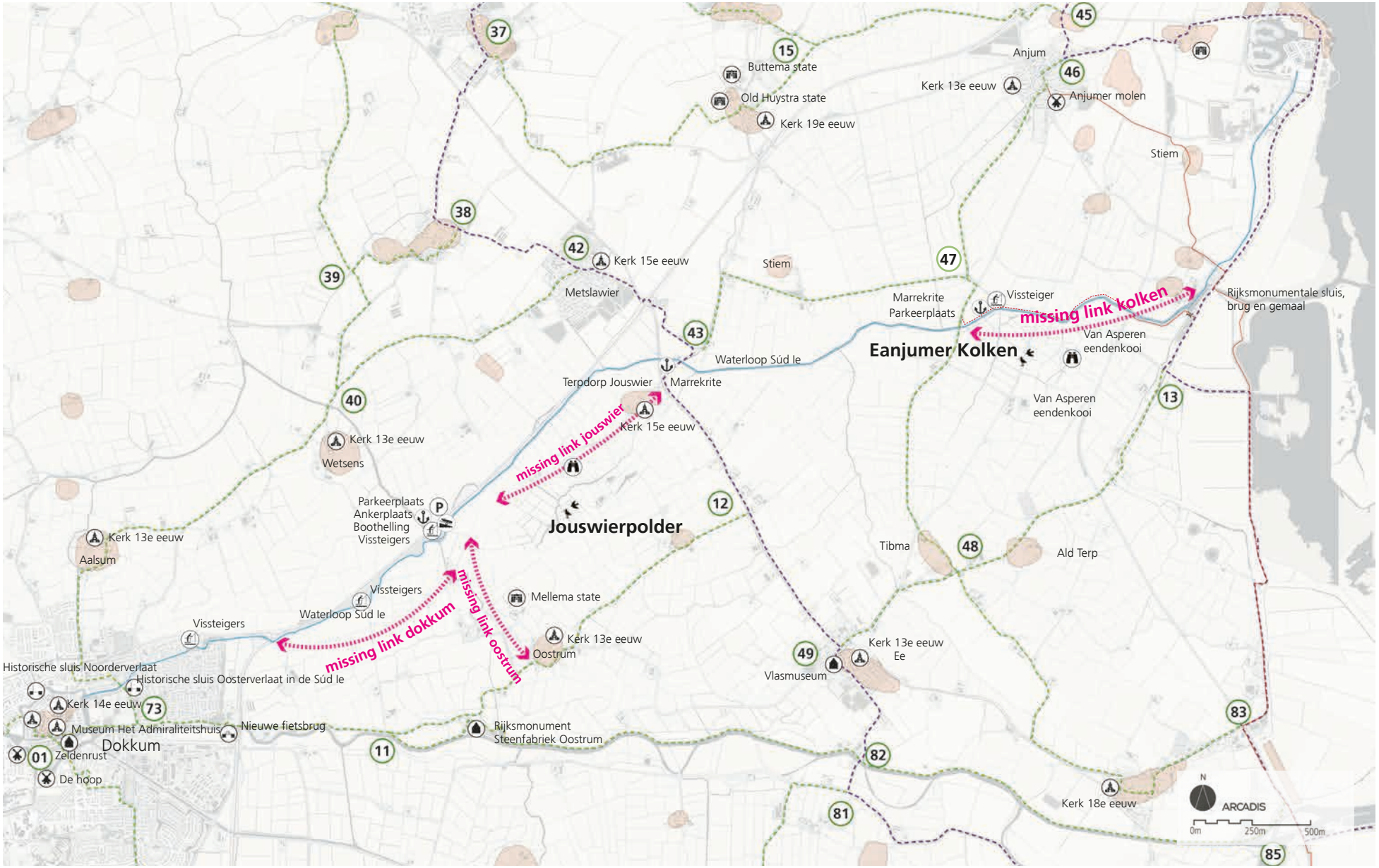
Weidevogelkansgebied; Delen van het gebied zijn aangewezen door de provincie Friesland als weidevogelkansgebied. Dit zijn ruime zoekgebieden waarbinnen de weidevogelkerngebieden geselecteerd en ontwikkeld worden. De provincie legt het initiatief om binnen weidevogelkansgebieden tot weidevogelkerngebieden te komen bij de betrokken partijen in het gebied. Of hier effecten optreden die leiden tot compensatie zal verder moeten worden uitgezocht met de provincie. De compensatie heeft een eigen beleidsmatig afwegingskader. Het compensatiebedrag is op een normbedrag gebaseerd. Het bedrag stort de gemeente in het provinciale weidevogelfonds. Bij voorkeur wordt het compensatiebedrag ingezet voor herstel van de aantasting van het betreffende kerngebied of de parel. Een herbegrenzing van het gebied kan hierbij aan de orde zijn. In de 'Regeling weidevogelcompensatie' is dit verder uitgewerkt.

Natuur I Soortenbescherming
Langs de Súd Ie komen onder andere de volgende beschermde soorten voor die gebruik maken van de Súd Ie als leefgebied, foerageergebied of ter navigatie:

- *Meervleermuis.* Voor deze soort vormt de Súd Ie een belangrijk foerageergebied. Deze soort is gevoelig voor licht (er komt overigens geen verlichting langs het fietspad).
- *Waterspitsmuis.* Deze gebruikt de oeverzone van uiteenlopende wateren. Een belangrijke randvoorwaarde is helder water. Wanneer een afstand van ca. 5m uit de rand van het water wordt gehanteerd, wordt de oeverzone en dus het foerageergebied van de waterspitsmuis ontzien. Het fietspad zal daardoor het leefgebied van de waterspitsmuis niet beïnvloeden.
- *Otter.* Op basis van de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF) zijn waarnemingen bekend van de otter in de Súd Ie op het hele traject vanaf het Lauwersmeer tot aan Dokkum. Bij de verdere ontwikkeling van het fietspad moet hiermee rekening gehouden worden.

Natuur I Natuurontwikkeling
Vismigratie; Door de aanleg van dijken, sluizen en gemalen zijn hindernissen ontstaan waardoor vissen de Súd Ie niet meer kunnen bereiken. Om vismigratie weer mogelijk te maken worden vispassages aangelegd. Zo zijn van de Súd Ie naar het natuurgebied Eanjumer Kolken en van het Jellegat naar de Jaarlasloot vispassages aangelegd om migratie van de driedoornige stekelbaars en geslachtsrijpe paling mogelijk te maken.

Omvormen opgaande beplanting; In het rapport van Grontmij (28-10-2010), in opdracht van de gemeente, is het advies gegeven om opgaande beplanting die is toegevoegd tijdens de ruilverkavelingsperiode om te vormen tot plas, dras of om te vormen naar struweel.



Het huidige fiets- en wandelroutenetwerk met landschappelijke- en cultuurhistorisch waardevolle plekken, in roze aangegeven de “missing links”

HET HUIDIGE FIETS- EN WANDELROUTENETWERK

Het huidige fietsnetwerk bestaat uit routes over bestaande wegen. Periodiek maakt ook zwaar landbouwverkeer gebruik van deze wegen. In de praktijk is dit voor fietsers niet altijd optimaal, zowel in het gebruik (veiligheid) als de beleving.

In het huidige fiets- en wandelroutenetwerk zijn duidelijk "missing links" te ontdekken; ontbrekende verbindingen tussen twee knooppunten of naar bezienswaardige plekken. In de huidige situatie vormen relatief veel fietsroutes noord-zuidverbindingen tussen de dorpen, haaks op de Súd Ie. Aantrekkelijke oost-westverbindingen zijn schaarser. In de Jouswierpolder, tussen Jouswier en Oostrum, liggen bijvoorbeeld enkele doodlopende wegen waardoor hier nu geen verbinding is. Ook ten noorden van de Eanjumerkolken is er geen oost-west fietsverbinding (tussen knooppunt 47 en knooppunt 13). Door het ontbreken van deze verbindingen zijn er minder mogelijkheden voor (kortere) fiets- of wandelrondjes.

De huidige fiets- en wandelroutes zijn ook niet altijd even afwisselend en ontsluiten niet of nauwelijks de bestaande landschappelijke parels (zowel cultuur- als natuurlandschap) en cultuurhistorisch gezien waardevolle plekken; het ontbreekt aan een belevingsroute langs de Súd Ie.

Het huidige fietsnetwerk heeft weinig interactie met de recreatievaart. Waterrecreanten worden daardoor nauwelijks verleid het gebied per (vouw)fiets te verkennen. Dit heeft uiteraard ook een economische kant; ze geven ook niet of nauwelijks geld uit in de dorpen.

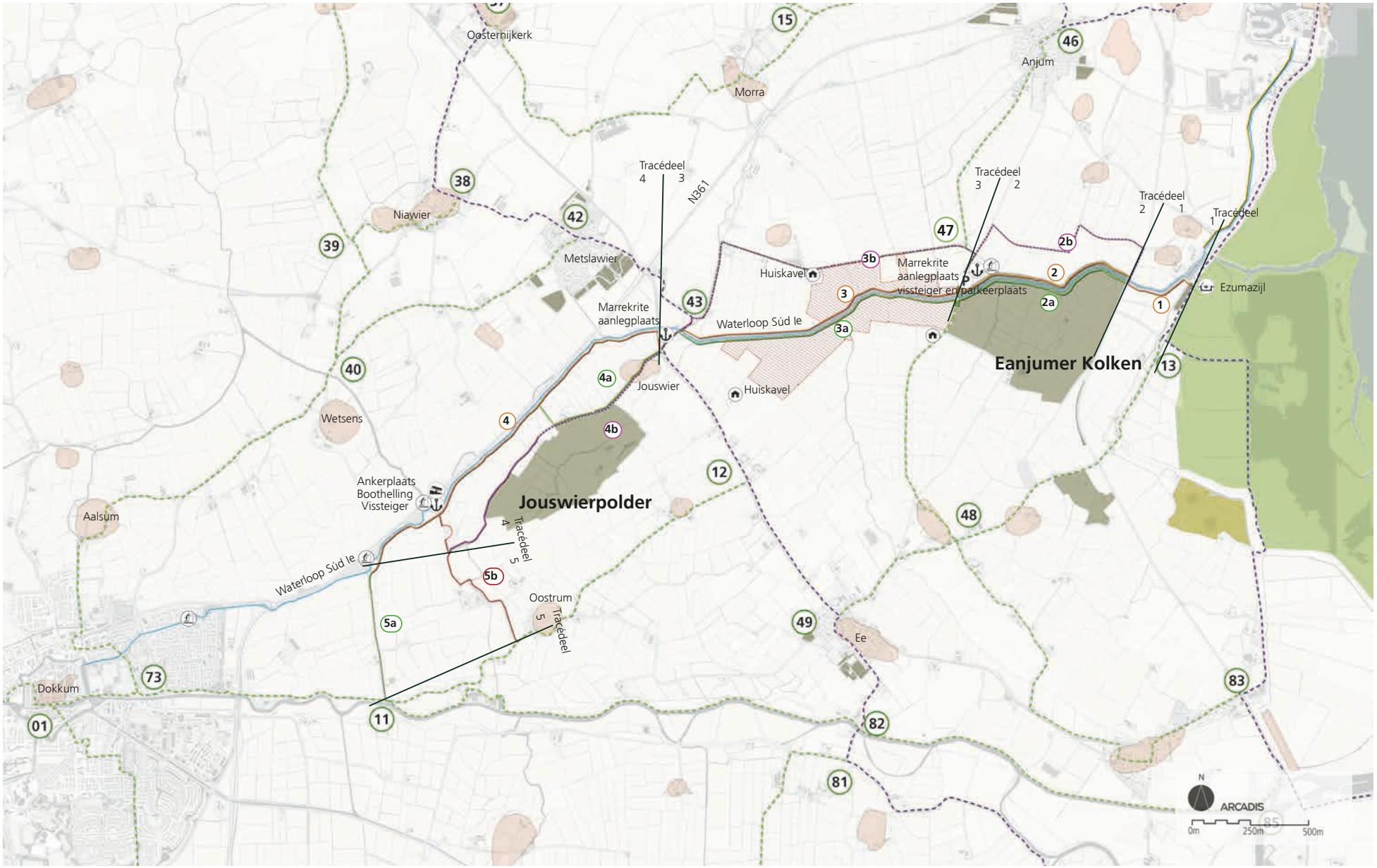
Op een hoger schaalniveau ontbreekt een aantrekkelijke fietsverbinding tussen de stad Dokkum en het natuurgebied Lauwersmeer / vakantiepark Esonstad (inclusief de koppeling met het 'Rondje Lauwersmeer').

Legenda

- Terpdorp
- Mogelijke recreatieve verbinding
- Fietsknooppuntroute dijkroute
- Fietsknooppuntenroute
- Natuurgebied buiten EHS
- Natuurgebied NNN
- Bestaand onverhard wandelpad

BESCHRIJVING TRACÉVARIANTEN





Overzichtskaart tracévarianten

BESCHRIJVING TRACÉVARIANTEN

Op basis van de ruimtelijke analyse en de analyse van het bestaande fiets- en wandelnetwerk is geconstateerd dat er "*missing links*" in het recreatieve routenetwerk zijn. Door het oplossen van deze "*missing links*" ontstaat een aantrekkelijke recreatieve verbinding tussen Dokkum en het Lauwersmeer/ Vakantiepark Esonstad. Om dit tot stand te brengen, moeten er nieuwe (oost-west)verbindingen komen tussen Ezumazijl en Jouswier enerzijds en tussen Jouswier en Dokkum anderzijds. Belangrijk is daarbij dat het fietspad Súd Ie een toevoeging is aan het bestaande netwerk, de beleving van het gebied vergroot en bovendien kan rekenen op een zo groot mogelijk draagvlak.

Legenda

- Fietsroute
- Fietsroute bestaande weg
- Fietsroute potentieel
- Op te waarderen fietsroute
- Vaarverbinding
- Huidige fietsknooppuntenroute
- Fietsknooppunt
- Marrekrite aanlegplaats
- Terp
- Huiskavel *
- Natuur buiten EHS
- Natuurgebied NNN
- Natura 2000 gebied

Binnen deze verkenning is een groot aantal mogelijke routes en tracévarianten bekeken. Op basis van onder meer (technische en financiële) haalbaarheid, doelrealisatie en de aansluiting op bestaande routes is binnen de projectgroep een keuze gemaakt welke tracévarianten kansrijk zijn en nader onderzocht worden. Daarbij zijn ook het bij de Waddenfondsaanvraag ingediende referentietracé en de door stakeholders uit het gebied aangedragen alternatieve routes betrokken. Bij deze eerste trechtering zijn twee tracévarianten afgevallen die nadere toelichting behoeven. De eerste is een mogelijke noordelijke route langs de N361 (Lauwersseewei). Deze is niet meegenomen in verband met de verkeersveiligheid en het feit dat door deze drukke autoweg de gewenste beleving niet gerealiseerd kan worden. De tweede is een variant langs de zuidoever van de Súd Ie, net ten oosten van Dokkum. In de ontwikkeling van de Centrale As is destijds namelijk geen rekening gehouden met een fietstunnel onder de N361 waardoor deze variant op voorhand financieel gezien niet haalbaar is.

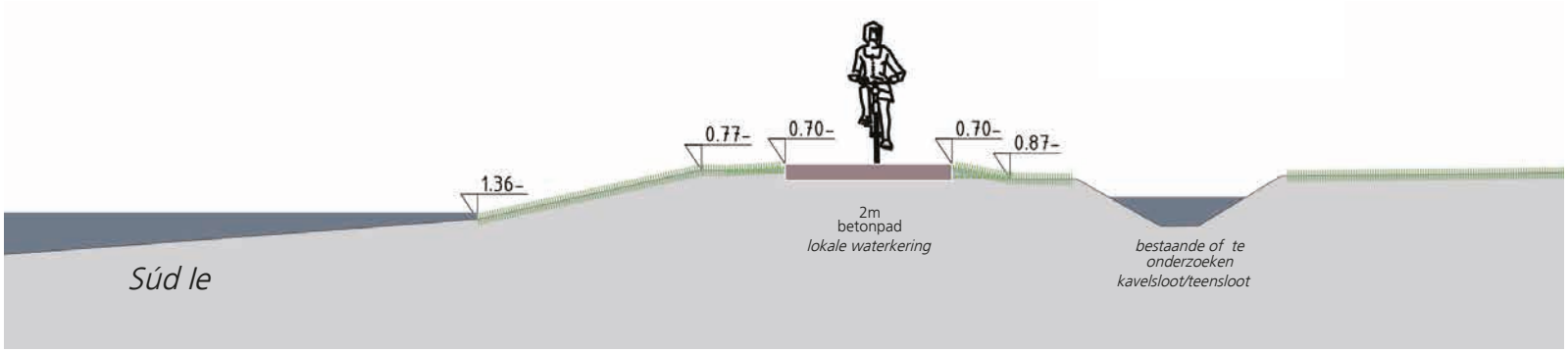
In deze verkenning worden vijf deeltracés onderscheiden. Voor de meeste deeltracés zijn verschillende tracévarianten uitgewerkt.

deeltracé	verbinding	tracévarianten
1	Ezumazijl-Saatsenwei	1
2	Saatsenwei-Kriensenswei	2, 2a en 2b
3	Kriensenswei-Reidswâl	3, 3a en 3b
4	Reidswâl-Mellemawei/Tichelwei	4, 4a en 4b
5	Mellemawei/Tichelwei-Oostrum/Dokkumer Grutdjip	5a en 5b

* Een huiskavel is de kavel waarop de bedrijfsgebouwen staan met aaneengesloten landbouwkundige percelen. Deze kavel kent geen doorsnijdingen van wegen of grote wateren.

Uitgangspunten fietspad:

- Bij een vrijliggend fietspad wordt uitgegaan van een 2m breed betonnen pad. Dit is volgens de ASVV richtlijnen de juiste breedte voor een landelijk fietspad waar fietsers elkaar kunnen passeren.
- In het kader van beheer is gekozen voor het materiaal beton. Beton kent een lagere beheerslast dan bijvoorbeeld schelpen. Dit uitgangspunt is meegegeven door de gemeente.
- Alle dijklichamen langs de Súd Ie hebben de status 'lokale waterkering'. Het beleid van het waterschap is om recreatief medegebruik van lokale waterkeringen onder voorwaarden toe te staan. Dit zal na deze verkenning verder vorm moeten worden gegeven.
- In deze verkenning wordt er van uitgegaan dat langs elk nieuw, vrijliggend fietspad een kavelsloot/teensloot komt te liggen. Dit belemmert het betreden van agrarische gronden door recreanten of bijvoorbeeld honden. Het waterschap heeft aangegeven er de voorkeur aan te geven dit niet te doen langs lokale waterkeringen waar nu ook geen kavelsloot/teensloot langs ligt. Dit is een aandachtspunt voor het vervolg.
- Het fietspad is het gehele jaar open en heeft geen verlichtingsmasten.



principeprofiel fietspad in landelijk gebied

DEELTRACÉ 1 (EZUMAZIJL-SAATSENWEI)

Deeltracé 1 begint circa 300 meter ten zuiden van de Ezumazijl en loopt vanaf de Esonbuorren via het bestaande wandelpad Kostverloren door het dorpsbosje (Staatsbosbeheer) en over de zuidoever van de Súd Ie, tot aan de Saatsenwei. Voor dit deeltracé zijn geen varianten onderscheiden.

DEELTRACÉ 2 (SAATSENWEI-KRIENSENSWEI)

Deeltracé 2, van de Saatsenwei naar de Kriensenswei, kent drie varianten (2, 2a en 2b). **Variant 2** volgt de noordelijke oever van de Súd Ie, langs de Kolken-Noord. Het fietspad loopt hier over het kruinige dijkje dat in eigendom is van It Fryske Gea. In verband met achterstallig onderhoud en bodemdaling is hier een combinatie mogelijk met herstel van de lokale waterkering. Deze moet daarbij verbreed worden, ook omdat de huidige lokale waterkering te smal is om er een fietspad van 2,0 meter breed op te leggen. Om te belemmeren dat recreanten of bijvoorbeeld honden de agrarische gronden betreden wordt langs de verbrede waterkering een nieuwe teensloot gegraven. **Variant 2a** loopt langs het natuurgebied Eanjumer Kolken en volgt daarbij de zuidoever van de Súd Ie. Het fietspad ligt hier op een recent versterkte lokale waterkering die al voldoende breed is. Wel moet hier deels een nieuwe teensloot als afscherming gemaakt worden. **Variant 2b** loopt over enkele bestaande wegen ten noorden van de Sú Ie (Saatsenwei, Monnikhústerwei en Brede Koaiwei).

DEELTRACÉ 3 (KRIENSENSWEI-REIDSWÂL)

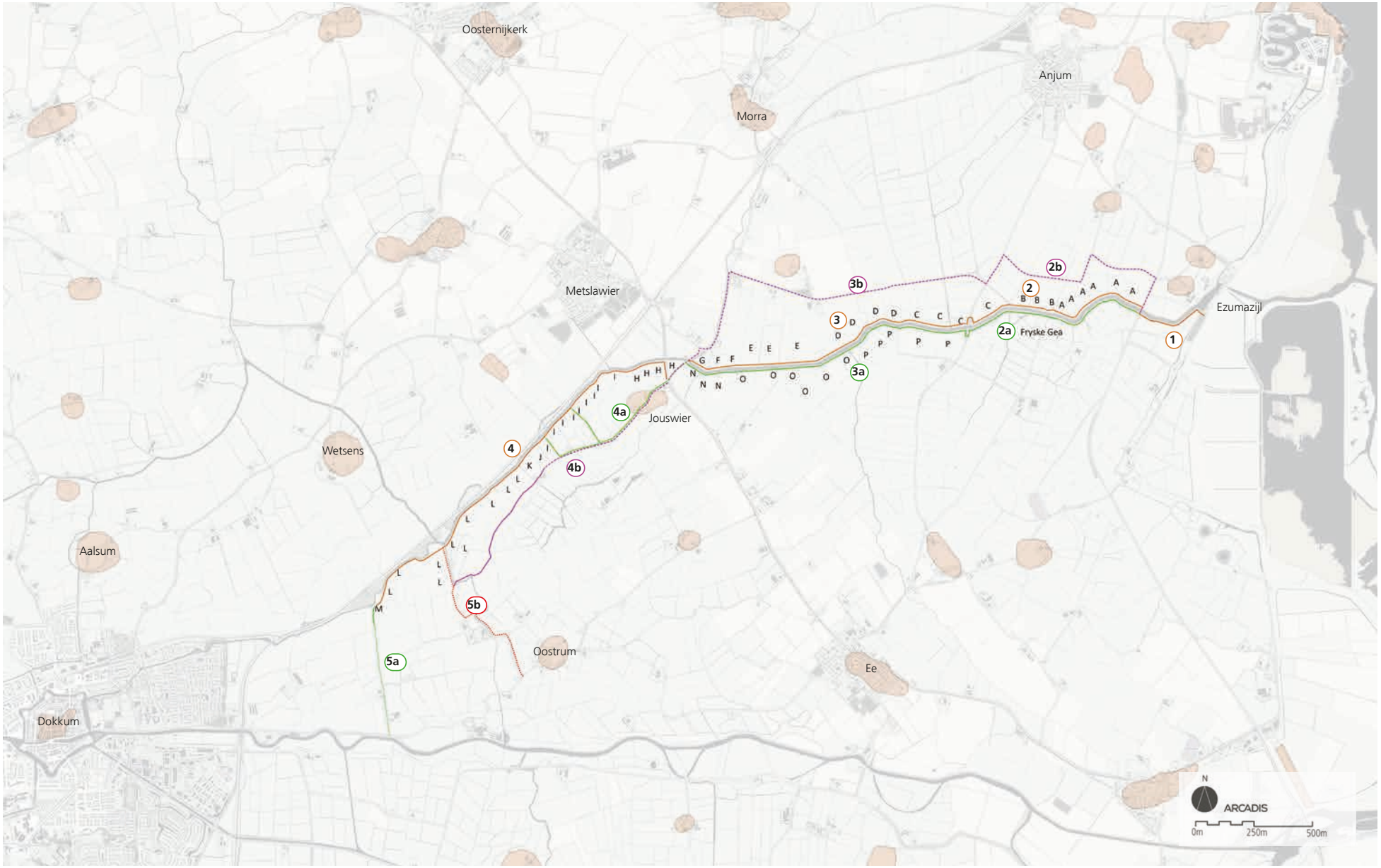
Deeltracé 3 loopt van de Kriensenswei tot aan het buurtschap Reidswâl (Humaldawei). Het fietspad doorkruist hier een hogere kwelderwal en het landschap wordt gekenmerkt door een grote openheid. Voor dit deeltracé worden wederom drie verschillende varianten onderscheiden (3, 3a en 3b). **Variant 3** volgt de noordoever van de Súd Ie. Deze route kruist een flink aantal watergangen waar duikers of bruggen aangelegd moeten worden. Tevens moet hier een nieuwe sloot worden aangelegd om ongewenste toegang tot de agrarische percelen te belemmeren. Omdat de gronden hier vrij hoog liggen, zijn relatief lange taluds nodig om voldoende breed water te krijgen. **Variant 3a** loopt over de zuidoever van de Súd Ie. Ook deze variant kruist relatief veel watergangen waar duikers of bruggen aangelegd moeten worden. **Variant 3b**, ten slotte, loopt over bestaande wegen (Kriensenswei, Weardwei en Keechsdyk). Deze wegen maken in de huidige situatie ook al deel uit van het fietsknooppuntennetwerk.

DEELTRACÉ 4 (REIDSWÂL-MELLEMAWEI/TICHELWEI)

Deeltracé 4 loopt vanaf het buurtschap Reidswâl (Humaldawei) naar de Mellemawei/Tichelwei. Ook voor dit deeltracé worden drie varianten onderscheiden (4, 4a en 4b). **Variant 4** volgt de zuidoever van de Súd Ie. Daarbij kruist het tracé relatief veel watergangen waar duikers of bruggen aangelegd moeten worden. Een nieuw te graven sloot voorkomt ongewenste betreding van de aangrenzende landbouwgronden. **Variant 4a** loopt langs het terpdorp Jouswier; het eerste stuk over de bestaande weg (Bergsmawei). Waar deze weg smaller wordt, komt in deze variant een vrijliggend fietspad parallel aan de Bergsmawei te liggen. Deze buigt op een gegeven ogenblik af in noordelijke richting. Het pad gaat dan dwars door de weilanden naar de zuidoever van de Súd Ie en takt daar aan op variant 4. Er zijn verschillende opties voor deze doorsteek. De meest logische, gezien de reeds bestaande dammen, is nu gekozen. In het vervolg van het project kan hier uiteraard, om moverende redenen, een andere keuze gemaakt worden. Het verdere verloop in westelijke richting gaat over de lokale waterkering als beschreven bij variant 4. In **variant 4b** loopt de route eerst als vrijliggend fietspad, parallel aan de bestaande weg (Bergsmawei) en langs de noordzijde van het natuurgebied Jouswierpolder. Waar de Bergsmawei doodloopt, gaat deze variant verder als vrijliggend fietspad door de weilanden richting de Mellemawei. Het pad volgt daarbij zoveel mogelijk bestaande sloten waardoor slechts aan één zijde een nieuwe sloot gegraven hoeft te worden (ter voorkoming van ongewenste betreding van de weilanden).

DEELTRACÉ 5 (MELLEMAWEI/TICHELWEI-OOSTRUM/DOKKUMER GRUTDJIP)

Deeltracé 5 vormt de aansluiting op het bestaande fietsknooppuntennetwerk en kent twee onderdelen die complementair zijn aan elkaar (5a en 5b). **Onderdeel 5a** loopt grotendeels over de bestaande Tichelwei. Alleen de verbinding tussen de Súd Ie en de plek waar de Tichelwei doodloopt is nieuw te maken. Deze route sluit aan op het fietsknooppuntennetwerk langs het Dokkumer Grutdjip. **Onderdeel 5b** loopt grotendeels over de bestaande Mellemawei. Bij Tilbuorren wordt de route om het buurtschap gelegd vanwege de privacy van de bewoners en hun bedrijfsvoering. De route sluit net ten westen van Oostrum aan op het bestaande fietsknooppuntennetwerk.



Overzichtskaart grondeigenaren en draagvlak voor de fietsverbinding van (agrarische) grondeigenaren en gebruikers

GRONDEIGENDOMMEN

Voor de realisatie van een aantal tracévarianten moet grond aangekocht worden. Daarom zijn de huidige grondeigendommen geïnventariseerd. Daarnaast zijn keukentafelgesprekken gevoerd met de grondeigenaren en gebruikers langs de tracés om zodoende een beeld te krijgen van het draagvlak bij hen. Op basis van deze oriënterende gesprekken is onderstaand overzicht gemaakt.

Deeltracé 1
Voor deeltracé 1 is voldoende draagvlak aanwezig. Het tracé loopt over een reeds versterkte lokale waterkering die in eigendom is van de gemeente Noardeast-Fryslân.

Deeltracé 2
Voor deeltracé 2 zijn drie varianten onderscheiden. Variant 2 loopt over de lokale waterkering aan de noordzijde van de Súd Ie. Deze is in eigendom bij It Fryske Gea. Hier is de aankoop van een strook van circa zes meter (exacte metrages worden na deze verkenning uitgewerkt) agrarische grond noodzakelijk. Hier ligt bovendien mogelijk nog een ontwerpopgave om de lokale waterkering te versterken. Het waterschap is dit aan het onderzoeken. Deze gronden zijn in eigendom van verschillende grondeigenaren. Bij de agrarische grondeigenaren is onvoldoende draagvlak voor de realisatie van deze variant 2. Bij It Fryske Gea is wel draagvlak voor deze variant. Variant 2a loopt over de lokale waterkering aan de zuidzijde van de Súd Ie. Deze gronden zijn eigendom van It Fryske Gea. Bij deze organisatie is onvoldoende draagvlak voor deze variant. Variant 2b loopt grotendeels over bestaande wegen. Hier is draagvlak daardoor geen issue.

Deeltracé 3
Voor deeltracé 3 zijn ook drie varianten onderscheiden. Zowel voor de realisatie van variant 3a als variant 3b, over respectievelijk de noord- en de zuidoever van de Súd Ie, moet agrarische grond worden aangekocht. Deze gronden zijn in bezit van verschillende grondeigenaren. Beide varianten doorsnijden bovendien een huiskavel. Er is onvoldoende draagvlak bij de agrarische grondeigenaren voor deze varianten. Variant 3b loopt over bestaande wegen. Hiervoor hoeven geen gronden te worden aangekocht. Draagvlak is bij deze variant geen issue.

Deeltracé 4
Voor deeltracé 4 zijn eveneens drie varianten onderscheiden. Voor variant 4 (langs de zuidover van de Súd Ie) is geen draagvlak bij de grondeigenaren langs de Humaldawei. Voor variant 4a is bij de betreffende grondeigenaren voldoende draagvlak. Voor variant 4b is geen draagvlak; voornamelijk vanwege de privacy.

Deeltracé 5
Deeltracé 5 bestaat uit twee onderdelen. Onderdeel 5a loopt grotendeels over bestaande wegen. De grondeigenaren staan in beginsel neutraal tegenover de realisatie van dit onderdeel, waarbij er in de uitwerking aandacht gevraagd wordt voor bijvoorbeeld een te maken passeerstrook voor landbouwverkeer op de bestaande weg. Voor het plaatselijk omleggen van het fietspad, om Tilbuorren heen (onderdeel 5b), is bij de grondeigenaren voldoende draagvlak aanwezig.

BEOORDELINGSMETHODIEK



Hoofdcriterium	**Subcriterium**		
Doelbereik: kwaliteit van de fietsverbinding voor de gebruiker	*Herkenbaarheid route*		*Mate waarin een logische fietsroute ontstaat (o.a. logica routing, way finding)*
	Beleving recreant	*Beleving landschap*	*Mate waarin de variant bijdraagt aan de beleving van de landschappelijke waarden van het gebied*
		Beleving cultuurhistorie	*Mate waarin de variant bijdraagt aan de beleving van cultuurhistorische elementen in het gebied*
		Beleving natuur	*Mate waarin de variant bijdraagt aan de beleving van de ecologische waarden in het gebied*
	Relatie met waterrecreatie		*Mate waarin de variant aansluit bij de voorzieningen voor de waterrecreatie*
	Relatie met bestaande fietsroutenetwerk		*Mate waarin de variant bijdraagt aan het bestaande fietsknooppuntennetwerk*
	Verkeersveiligheid		*Mate waarin de variant verkeersveilig is*
Effecten op huidige waarden en functies in het gebied tijdens de aanleg- en gebruiksfase	*Landbouw*		*Effect van de variant op landbouwareaal*
			Effect van de variant op areaal huiskavel
	Landschappelijke waarden		*Effect van de variant op bestaande landschappelijke waarden*
	Cultuurhistorische waarden		*Effect van de variant op bestaande cultuurhistorische waarden*
	Natuurwaarden		*Effect van de variant op het weidevogelgebied*
			Effect van de variant op het ganzenfoerageergebied
			Effect van de variant op het rustgebied rondom eendenkooien
	Omgeving		*Mate van overlast tijdens de realisatie*
			Mate van bereikbaarheid woningen/bedrijven/kavels tijdens aanleg
Planning en kosten	*Doorlooptijd*		*Korte doorlooptijd bij realisatie*
			Snelle aanvang realisatie
	Financieel	*Investeringskosten*	*Investeringskosten*
			Verwerven gronden
			Eenvoud van de oplossing (complexiteit oplossing)
			Efficiënt met beschikbare middelen omgaan
		Onderhoudskosten	*Onderhoudskosten (laag/gemiddeld/hoog)*
			De mate waarin het profiel voor werktuigen (o.a. maaien van bermen) een optimale beheeroplossing realiseert
			Levensduur (laag/gemiddeld/hoog)
		Mogelijkheden voor financiering	*Mate waarin kosten mogelijk gedekt kunnen worden vanuit andere opgaven*
			Mate waarin kosten gedekt zijn binnen de Waddenfondsbeschikking
Vergunbaarheid (tijd voor de planvoorbereiding; draagvlak)	*Beleidskader en draagvlak*		*Passend binnen bestaand beleid*
			Draagvlak voor variant bij de stakeholders
			Duidelijkheid van beheergrenzen met nevenliggende functies
			Vergunbaarheid van de variant

INLEIDING

Om een afweging te kunnen maken uit de beschreven varianten voor de deeltracés is een uniform afwegingskader opgesteld. Dit kader bestaat uit een groot aantal criteria waaraan de varianten worden getoetst. De beoordeling vindt kwalitatief plaats waarbij een vijfpuntschaal wordt gehanteerd. De optelsom van de afzonderlijke scores bepaalt de eindscore van een variant. Bij alle criteria is een gelijkwaardige weging toegepast.

BEOORDELINGSSCHAAL

Bij de beoordeling van de effecten van een variant zijn per criterium de onderstaande beoordelingen mogelijk. Hierbij wordt de situatie van de variant vergeleken met de huidige situatie.

- Zeer positief: de variant heeft een sterke positieve uitwerking ten opzichte van de huidige situatie.
- Positief: de variant heeft een positieve uitwerking ten opzichte van de huidige situatie.
- Neutraal: de variant is niet of nauwelijks van invloed ten opzichte van de huidige situatie.
- Negatief: de variant heeft een negatieve uitwerking ten opzichte van de huidige situatie.
- Zeer negatief: de variant heeft een sterke negatieve uitwerking ten opzichte van de huidige situatie.

BEOORDELINGSCRITERIA

Het afwegingskader wordt gevormd door vier hoofdcriteria. Deze worden in de volgende paragrafen verder toegelicht.

Doelbereik: kwaliteit van de fietsverbinding voor gebruiker
Het afwegingskader wordt voor een groot deel gevormd door het hoofdcriterium ‘doelbereik’. Het gaat hierbij om de kwaliteit van de fietsverbinding voor de gebruiker (recreant). Bijbehorende subcriteria waaraan wordt getoetst zijn: de herkenbaarheid van de route, de beleving van landschappelijke-, cultuurhistorische-, en natuurwaarden en de relatie die de route legt met de waterrecreatie op en langs de Súd Ie en het bestaande fiets- en wandelroutenetwerk. Ook wordt het fietspad beoordeeld op verkeersveiligheid.

Effecten op huidige waarden en functies
Het tweede hoofdcriterium omvat de effecten op huidige waarden en functies in het gebied tijdens de aanleg- en gebruiksfase. Hierbij wordt enerzijds getoetst aan de huidige landschappelijke-, cultuurhistorische- en ecologische waarden in het gebied en anderzijds aan de effecten op het huidige landbouwkundig gebruik en de omgeving.

Planning en kosten
Het derde hoofdcriterium betreft de planning en kosten voor aanleg en beheer. Hierbij wordt getoetst aan de investeringskosten en benodigde verwerving van gronden. Daarnaast wordt middels de subcriteria ook getoetst aan onderhoudskosten, levensduur en de mate waarin kosten gedekt worden binnen de Waddenfondsbeschikking of eventueel door andere opgaven die in het gebied spelen.

Vergunbaarheid
Het laatste hoofdcriterium gaat over vergunbaarheid. Hierbij wordt naar de kansrijkheid voor de realisatie van het fietspad gekeken (bestaand beleid en draagvlak).

BEOORDELING TRACÉVARIANTEN




Eendenkooi
Anjumer Kolken
bescherm natuurgebied
tracé over
bestaande kade
tracé 2a
tracé over
kade;kade
te smal
tracé 2b
route over de
Brede Koalwer
tracé 2
kade geschikt
voor realiseren
fietspad
tracé 1
Fietspad onder
brug door
vrijliggend fietspadtracé waarvoor
dan een strook landbouwgrond
nodig is
tracé 2b
Ezumazijl

INLEIDING

In dit hoofdstuk worden, per deeltracé, de varianten beoordeeld aan de hand van de beoordelingscriteria in het afwegingskader. De beoordeling wordt ondersteund door een beoordelingstabel.

BEOORDELING DEELTRACÉ 1

EZUMAZIJL-SAATSENWEI

Deeltracé 1 kent geen varianten. Het tracé scoort positief voor het hoofdcriterium *doelbereik*. De fietsroute volgt de zuidoever van de Súd Ie en is daardoor logisch en herkenbaar. Het tracé draagt bij aan de beleving van landschappelijk-, cultuurhistorische- en natuurwaarden (ganzen en weidevogels) in het gebied en draagt bij aan de beleving van het water van de Súd Ie en boten die daar varen. Deeltracé 1 vormt, in combinatie met deeltracé 2, een nieuwe verbinding tussen de bestaande fietsknooppunten 46 en 13. Het betreft een vrijliggend fietspad en scoort daarom positief op verkeersveiligheid. Er zijn geen effecten op landbouwareaal of huiskavels. Voor dit onderdeel dus een neutrale score. Vanwege de aantasting van het dorpsbosje scoort dit deeltracé negatief bij het effect op bestaande landschappelijke waarden. Deeltracé 1 scoort ook negatief bij het effect op natuurwaarden door verstoring van het soortspecifiek Ganzenfoerageergebied (algemene gebieden worden van 1 nov t/m 31 maart beschermd; de soortspecifieke gebieden van 1 nov t/m 30 april en hier soms zelfs tot 20 mei). Deeltracé 1 valt buiten de begrenzing van Weidevogelkansgebieden (neutrale score). De doorlooptijd is positief beoordeeld: de gronden zijn al in eigendom van de gemeente Noardeast Fryslân. Dit deeltracé scoort zeer positief op eenvoud van de oplossing vanwege de grondpositie en de geschikheid van de huidige lokale kering er een fietspad op aan te leggen. Omdat de lokale waterkering voldoende breed is voor onderhoudsvoertuigen is dit onderdeel beoordeeld als zeer positief. De levensduur van een vrijliggend fietspad is hoog, de aanleg past binnen de Waddenfondsbeschikking (beide positief) en de variant past binnen de vigerende bestemming (agrarisch gebruik en waterkering). Beleidskader en draagvlak zijn positief beoordeeld.

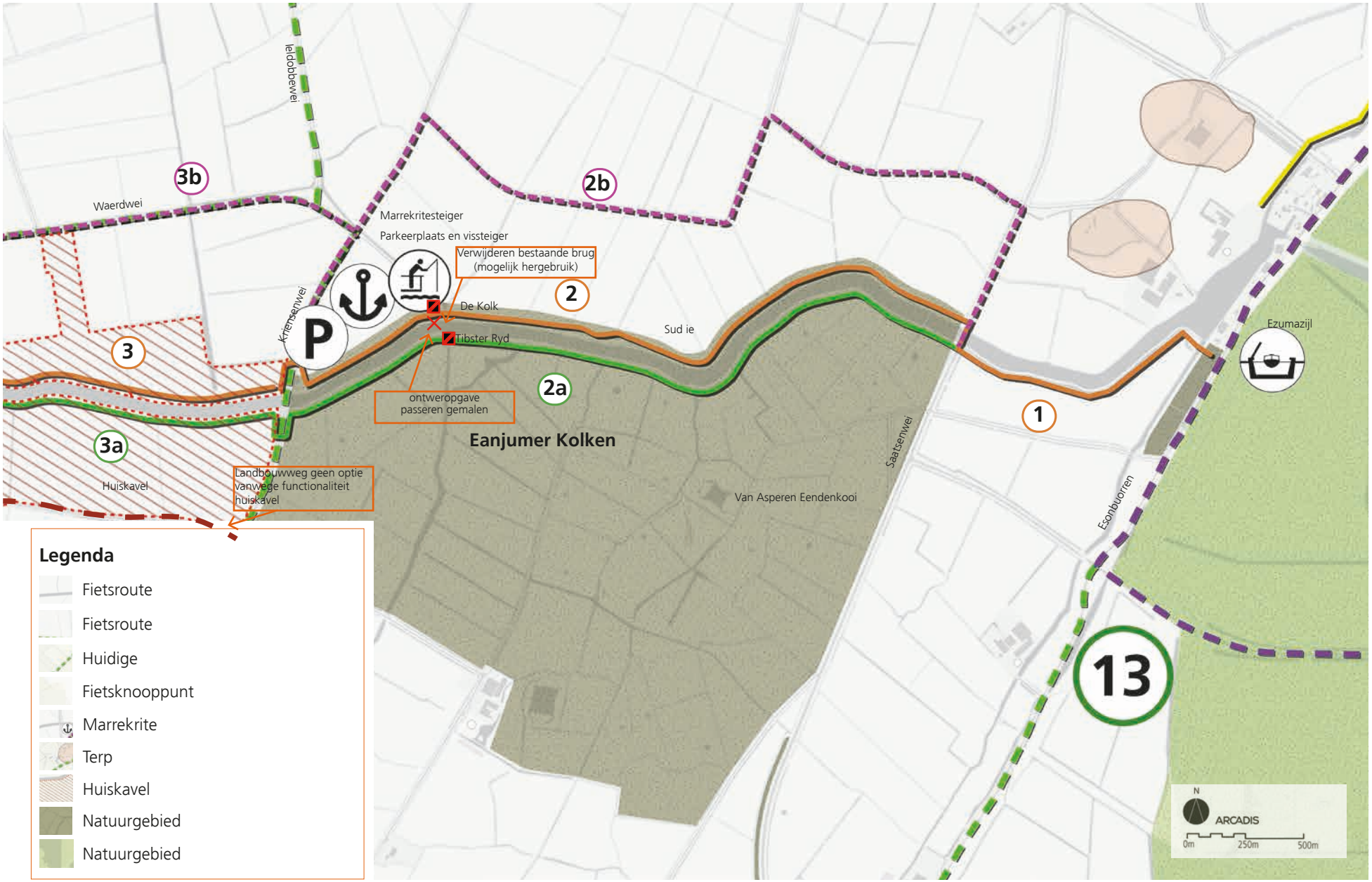
BEOORDELING DEELTRACÉ 2

SAATSENWEI-KRIENSENSWEI

Deeltracé 2 kent drie verschillende varianten: variant 2 (via de noordoever van de Súd Ie), 2a (via de zuidoever van de Súd Ie) en 2b (over bestaande wegen via de Saatsenwei, de Monnikhústerwei en de Brede Koaiwei).

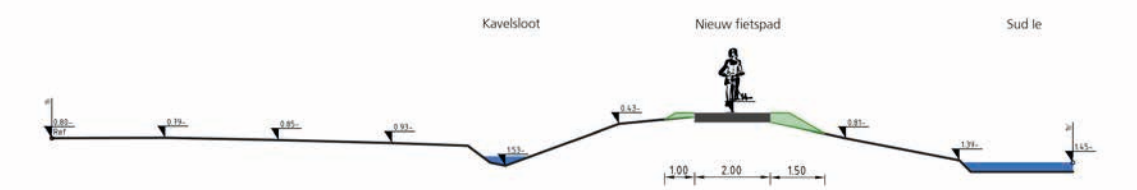
Tracévariant 2 (via de noordoever van de Súd Ie)

Tracévariant 2 scoort positief voor herkenbaarheid van de route. Ter hoogte van de brug Saatsenwei gaat het tracé weliswaar verder langs de andere oever dan deeltracé 1, maar fietsers blijven wel langs het (herkenbare) water van de Súd Ie fietsen. Deze variant scoort positief op alle onderdelen van de beleving door recreanten. Voor de relatie met waterrecreatie scoort deze zelfs zeer positief omdat hij direct langs de Marrekrite aanlegplaats, parkeerplaats en vissteiger aan de noordoever van de Súd Ie loopt. Ondanks de kruising met de Saatsenwei (80 km/uur) is de verkeersveiligheid positief beoordeeld. Daarbij is er vanuit gegaan dat hier een ongelijkvloerse kruising gerealiseerd wordt (een onderdoorgang onder De Saatsenwei). Het effect op de landbouw scoort negatief. De verwachting is namelijk dat de lokale waterkering op termijn niet voldoet voor zijn functie als waterkering. Doordat deze in het bodemdalingsgebied ligt, bestaat een gerede kans dat de kruin opgehoogd moet worden en de taludhellingen opnieuw geprofileerd moeten worden. Bovendien is de huidige kruin te smal voor een fietspad van 2,0 meter breed. Hoewel het waterschap (nog) geen normstelling heeft voor lokale waterkeringen, is er vanuit gegaan dat over de gehele lengte een circa zes meter brede strook grond onttrokken moet worden aan de agrarische functie. Het effect op de landschappelijke waarden van deze verbreding scoort neutraal. Het kruinige karakter van de dijk gaat weliswaar verloren door de verbreding maar dit is op termijn sowieso onafwendbaar gezien de waterveiligheidsfunctie van de lokale waterkering en de bodemdalingsproblematiek. Het tracé valt binnen het gebied dat in het provinciale beleid is aangewezen als Weidevogelkansgebied en eveneens binnen de begrenzing van het natuurgebied Eanjumer Kolken (natuur buiten EHS, nationaal beleid). Op de kruinige kade loopt nu overigens een wandelpad (zie: kaart blz 22) dat ook voor verstoring zorgt. Omdat de effecten enigszins toenemen scoort deze variant toch negatief voor het subcriterium natuurwaarden. Vanwege het versterken van de lokale waterkering en de benodigde grondaankopen kent deze variant een relatief lange doorlooptijd (negatieve score). Om dezelfde redenen scoort deze variant op het subcriterium investeringskosten negatief tot zeer negatief. Daarnaast liggen er nog ontwerpopgaven om het gemaal te passeren en op hoogte aan te komen bij de Kriensenwei. Wanneer echter de aanleg van deze variant gekoppeld kan worden aan de versterking van de lokale waterkering of een waterbergingsopgave kan mogelijk werk met werk gemaakt worden. Dit drukt de kosten mogelijk. Beheerbaarheid is als zeer positief beoordeeld, er vanuit gaande dat de waterkering verbreed is. Op beleidskader en draagvlak scoort deze variant negatief omdat voor de aankoop van het landbouwareaal onvoldoende draagvlak is.

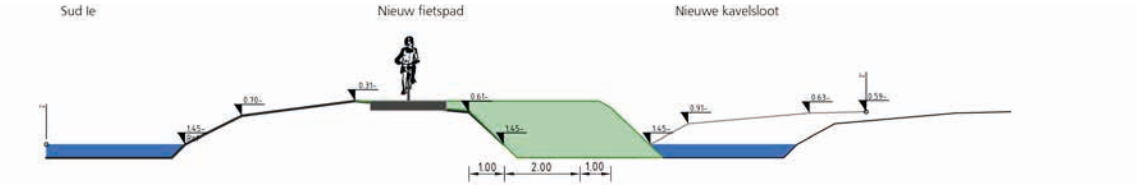

Ieldobbewei
3b
Waerdwei
Marrekritesteiger
Parkeerplaats en vissteiger
Verwijderen bestaande brug
(mogelijk hergebruik)
2b
2
De Kolk
Tibster Ryd
Sud ie
Krimsenwei
P
3
2a
ontwerpgave
passeren gemalen
Eanjumer Kolken
3a
Huiskavel
Landbouwweg geen optie
vanwege functionaliteit
huiskavel
Van Asperen Eendenkooi
Saatsenwei
1
Ezumazijl
Esonbuorren
13
Legenda
Fietsroute
Fietsroute
Huidige
Fietsknooppunt
Marrekrite
Terp
Huiskavel
Natuurgebied
Natuurgebied
N
ARCADIS
0m
250m
500m

Tracévariant 2a (via de zuidoever van de Súd Ie)

Omdat deeltracé 1 ook al langs de zuidoever loopt, ontstaat met tracévariant 2a een herkenbare en continue fietsroute langs de Sú Ie. Deze variant scoort daarom zeer positief voor herkenbaarheid route. Deze variant scoort positief op de bijdrage aan de beleving van het landschap, de cultuurhistorie (Van Asperen eendenkooien) en de natuurwaarden in het gebied (natuurgebied Eanjumer Kolken). De relatie met de waterrecreatie is positief beoordeeeld door het directe contact met de Sud Ie. Ook de bijdrage die deze variant levert aan het bestaande fietsknooppuntennetwerk is positief beoordeeld. Deze variant zorgt immers voor een nieuwe oost-westverbinding (missing link). De verkeersveiligheid is ook positief beoordeeld. Er zijn geen effecten te verwachten op landbouwareaal, huiskavels, landschappelijke waarden of cultuurhistorische waarden (neutrale score). Het effect van deze variant op natuurwaarden is zeer negatief beoordeeld. Het tracé valt namelijk binnen het provinciale beleid Weidevogelkansgebied en de begrenzing van het natuurgebied Eanjumer Kolken (natuur buiten EHS, nationaal beleid). De verstoring van natuurwaarden in de Eanjumer Kolken zal groot zijn. Het aantal broedvogels dat geteld is, is hoog (BFVD monitoring 2019) en in de Eanjumer Kolken kunnen ganzen ook foerageren na 30 april. Vanwege de relatief korte afstand (circa 200 meter) is het effect op het rustgebied rondom de Van Asperen eendenkooien als negatief beoordeeld. Op doorlooptijd scoort deze variant zeer negatief. De aanleg van een kavelsloot kan namelijk negatieve effecten hebben op de stabiliteit van de lokale waterkering; dit vergt nader onderzoek. Ook bij deze variant liggen er bovendien ontwerpopgaven om het gemaal te passeren en op hoogte aan te komen bij de Kriensenwei. Op beheer scoort deze variant zeer positief. Op beleidskader en draagvlak, tenslotte, scoort variant 2a negatief met name door het gebrek aan draagvlak bij It Fryske Gea.

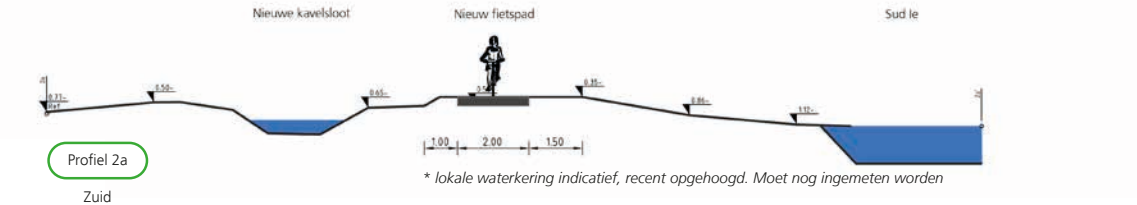


Profiel 1



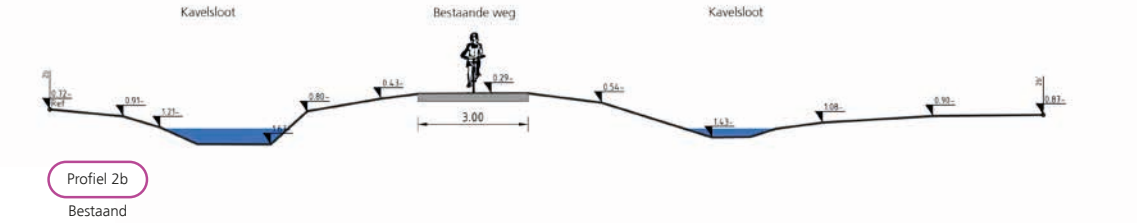
Profiel 2
Noord

** Nieuwe lokale waterkering indicatief moet nog ontworpen worden*



Profiel 2a
Zuid

** lokale waterkering indicatief, recent opgehoogd. Moet nog ingemeten worden*



Profiel 2b
Bestaand

alle profielen zijn indicatief en er kunnen geen rechten aan ontleend worden

					Noord	Zuid	Bestaand
Hoofdcriterium	**Subcriterium**			**Tracé 1**	**Tracé 2**	**Tracé 2a**	**Tracé 2b**
Doelbereik: kwaliteit van de fietsverbinding voor de gebruiker	*Herkenbaarheid route*		*Mate waarin een logische fietsroute ontstaat (o.a. logica routing, way finding)*	+	+	++	-
	Beleving recreant	*Beleving landschap*	*Mate waarin de variant bijdraagt aan de beleving van landschappelijke waarden in het gebied (waddenlandschap, Súd Ie)*	+	+	+	0
		Beleving cultuurhistorie	*Mate waarin de variant bijdraagt aan de beleving van cultuurhistorische elementen in het gebied (o.a. terpen, historische paden, eendenkooien)*	+	+	+	0
		Beleving natuur	*Mate waarin de variant bijdraagt aan de beleving van de ecologische waarden in het gebied (o.a. weidevogels, ganzen, oevers)*	+	+	+	+
	Relatie met waterrecreatie		*Mate waarin de variant aansluit bij de voorzieningen voor de waterrecreatie (o.a. Marrekrite aanlegplaatsen, beleving van boten/water)*	+	++	+	0
	Relatie met bestaande fietsroutenetwerk		*Mate waarin de variant bijdraagt aan het bestaande fietsknooppuntennetwerk (o.a. verbinden van twee knooppunten die nu niet verbonden zijn, vergroten van de dichtheid van het netwerk)*	+	+	+	+
	Verkeersveiligheid		*Mate waarin de variant verkeersveilig is (vrijliggend fietspad scoort hoger dan fietsen op de rijbaan)*	+	+	+	--
Effecten op huidige waarden en functies in het gebied tijdens de aanleg- en gebruiksfase	*Landbouw*		*Effect van de variant op landbouwareaal*	0	-	0	-
			Effect van de variant op areaal huiskavel	0	0	0	0
	Landschappelijke waarden		*Effect van de variant op bestaande landschappelijke waarden*	-	0	0	0
	Cultuurhistorische waarden		*Effect van de variant op bestaande cultuurhistorische waarden aantast*	0	0	0	0
	Natuurwaarden		*Effect van de variant op het weidevogelgebied*	0	-	--	-
			Effect van de variant op het ganzenfoerageergebied	-	-	--	0
			Effect van de variant op het rustgebied rondom eendenkooien	0	0	-	0
	Omgeving		*Mate van overlast tijdens de realisatie*	0	0	-	-
			Mate van bereikbaarheid woningen/bedrijven/kavels tijdens aanleg	0	0	0	0

					Noord	Zuid	Bestaand
Hoofdcriterium	**Subcriterium**			**Tracé 1**	**Tracé 2**	**Tracé 2a**	**Tracé 2b**
Planning en kosten	*Doorlooptijd*		*Korte doorlooptijd bij realisatie*	+	--	--	0
			Snelle aanvang realisatie	+	--	--	-
	Financieel	*Investeringskosten*	*Investeringskosten (lengte fietspad/kunstwerken/grondaankoop/ophogen verbreden lokale waterkering)*	0	-	-	0
			Verwerven gronden	+	-	-	0
			Eenvoud van de oplossing (complexiteit oplossing)	++	--	--	-
			Efficiënt met beschikbare middelen omgaan	+	+	+	0
		Onderhoudskosten	*Onderhoudskosten (laag/gemiddeld/hoog)*	0	0	0	0
			De mate waarin het profiel voor werktuigen (o.a. maaien van bermen) een optimale beheeroplossing realiseert	++	++	++	0
			Levensduur (laag/gemiddeld/hoog)	+	+	+	0
		Mogelijkheden voor financiering	*Mate waarin kosten mogelijk gedekt kunnen worden vanuit andere opgaven (o.a. ophogen/verbreden lokale waterkering)*	0	0	0	0
			Mate waarin kosten gedekt zijn binnen de Waddenfondsbeschikking	+	0	0	0
Vergunbaarheid (tijd voor de planvoorbereiding; draagvlak)	*Beleidskader en draagvlak*		*Passend binnen bestaand beleid*	+	-	-	+
			Draagvlak voor variant bij de stakeholders	+	-	-	-
			Duidelijkheid van beheergrenzen met nevenliggende functies	+	+	+	0
			Vergunbaarheid van de variant	+	0	-	0

Beoordeling Afwegingskader Deeltracé 1 en Deeltracé 2 (varianten 2, 2a en 2b)


brug vormt uitkijkpunt
tracé 3
tracé 3a
geen kade aanwezig
bestaande fiets-knoopunt route
tracé 3b
richting Anjum
tracé 2b
parkeerplaats, picknick
marrekrite steiger
2 vissteigers
stevige kade naar gemaal
tracé 2
tracé optie verbinding 3b
tussenverbinding kan zorgen voor logischer routeverloop via trace 3b
doorkijk door rietkraag
brug mogelijk hergebruiken
zichtlijnen t.p.v. bochten maken de Sud Ie beleefbaar
tracé 2a
breedte kade controleren
breedte kade controleren

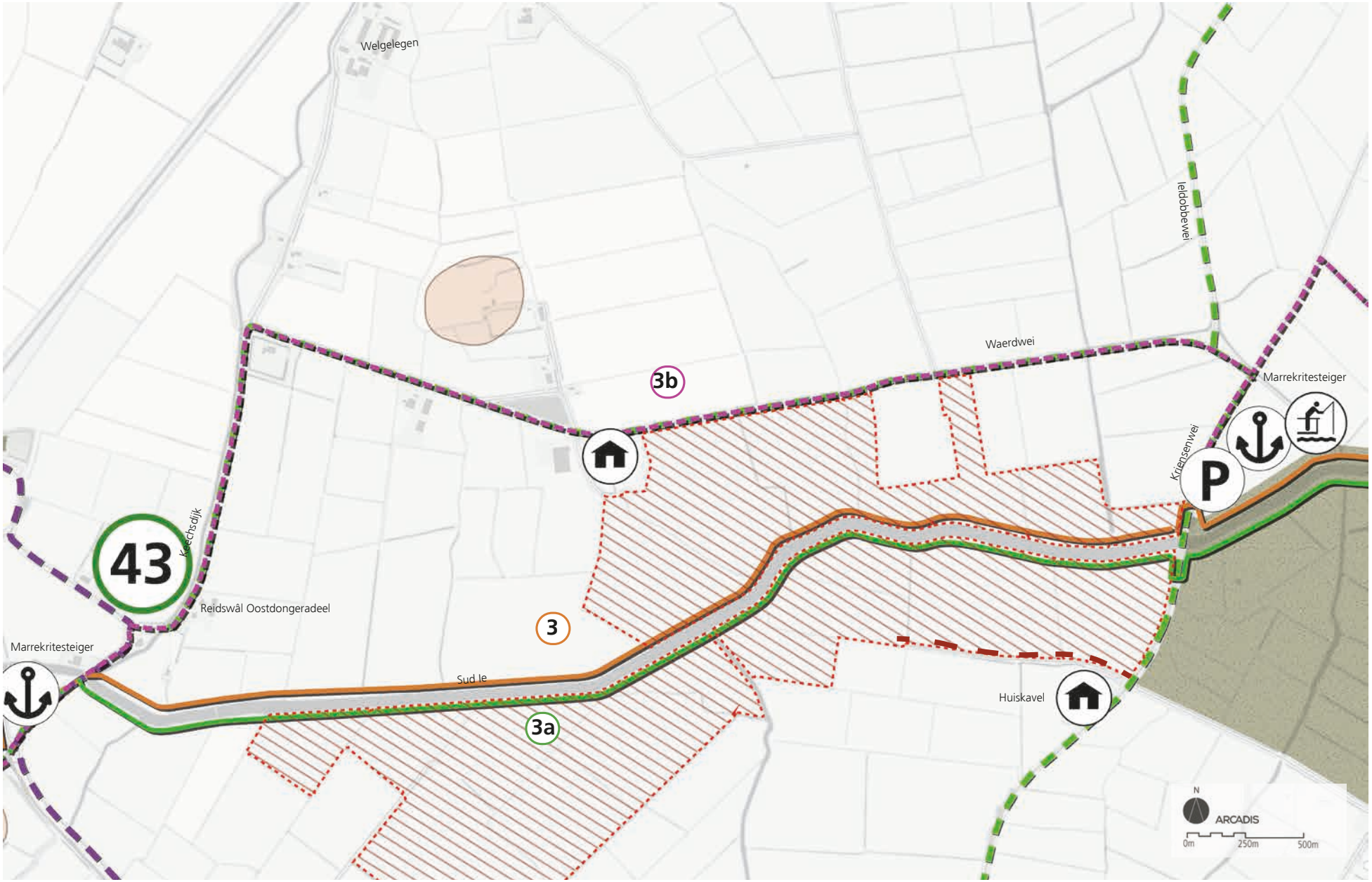
Tracévariant 2b (over bestaande wegen)
Tracévariant 2b loopt via bestaande wegen (de Saatsenwei, de Monnikhústerwei en de Brede Koaiwei). Deze variant vormt daardoor een minder logische fietsroute (negatief). Deze variant levert geen toegevoegde waarde voor de beleving van het landschap en de cultuurhistorische waarden in het gebied. Daarom een neutrale score voor deze onderdelen. De natuurwaarden van het weidegebied kunnen wel beleefd worden (positieve score). Het tracé ligt verder weg van de Súd Ie waardoor er geen meerwaarde geleverd wordt voor de voorzieningen voor de waterrecreatie (neutrale score). Op verkeersveiligheid scoort deze variant zeer negatief. Het fietspad loopt over bestaande wegen en is daardoor minder verkeersveilig dan een vrijliggend fietspad. Daarnaast is deze weg gemiddeld slechts 3m breed en er zijn weinig uitwijkmogelijkheden. In combinatie met het landbouwverkeer kan dit een zeer verkeersonveilige situatie opleveren. Vanuit diezelfde verkeersveiligheid moet langs de Saatsenwei (80 km/uur) een vrijliggend fietspad worden gerealiseerd. Hiervoor moet landbouwareaal worden aangekocht. Daarom scoort deze variant negatief op landbouw. Het effect op landschappelijke-, cultuurhistorische- en natuurwaarden van deze variant is neutraal beoordeeld. Er is wel sprake van overlast tijdens de realisatie (o.a. aanleg brug en vrijliggend fietspad Saatsenwei) en daardoor scoort variant 2b hier negatief. De doorlooptijd is beoordeeld als neutraal, de snelle aanvang van de realisatie als negatief. Financieel scoort deze variant neutraal. De investeringskosten voor de aanleg van dit tracé zijn laag omdat de route grotendeels over bestaande wegen loopt. Op beleidskader en draagvlak scoort deze variant neutraal tot positief. Er is voldoende draagvlak bij stakeholders voor deze variant behalve bij de grondeigenaar die grond af moet staan voor het vrijliggende fietspad naast de Saatsenwei.

BEOORDELING DEELTRACÉ 3

(KRIENSENSWEI-REIDSWÂL)

Tracévariant 3 (via de noordoever van de Súd Ie)
Tracévariant 3 draagt voor recreanten positief bij aan de beleving. Vanwege de directe ligging langs het water van de Súd Ie scoort deze variant ook positief voor relatie met waterrecreatie. Omdat deze variant als een vrijliggend fietspad wordt aangelegd, is de verkeersveilig eveneens beoordeeld als positief. Voor de realisatie van dit tracé moeten agrarische gronden worden aangekocht. Dit gaat ten koste van landbouwareaal (negatief) en areaal huiskavel (zeer negatief). Er worden geen bestaande landschappelijke of cultuurhistorische waarden aangetast (neutraal). Deze variant ligt binnen Weidevogelkansgebied en Ganzenfoerageergebied. Het effect op natuur scoort daarom wel negatief. Vanwege het grote aantal grondeigenaren en de vele kunstwerken en duikers die moeten worden aangelegd over de vrijafwaterende sloten en opvaarten heeft dit tracé een relatief lange doorlooptijd (negatief). Vanwege de hoge ligging van de kwelderwal wordt de kavelsloot veel breder en is de complexiteit van de ingreep hoger. De investeringskosten zijn hierdoor ook hoger. Dit is beoordeeld als zeer negatief. Op het subcriterium 'beleidskader en draagvlak' scoren draagvlak en vergunbaarheid negatief. Er is namelijk onvoldoende draagvlak bij de grondeigenaren voor de realisatie van dit tracé.

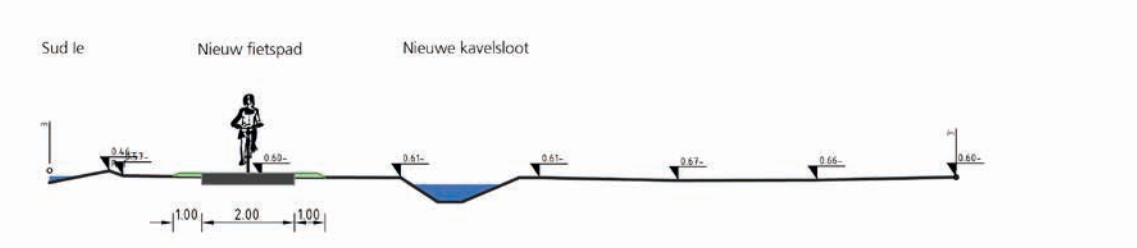
Tracévariant 3a (via de zuidoever van de Súd Ie)
Deze variant scoort positief voor de herkenbaarheid van de route en de beleving van het landschap, de ecologische waarden in het gebied en de waterrecreatie. De beleving van de cultuurhistorische waarden is neutraal. Het betreft een vrijliggend fietspad en is daarmee verkeersveilig (positief). Voor de realisatie van deze variant moet agrarische grond worden aangekocht. Dit geeft een negatief effect op het criterium landbouwareaal en een zeer negatief effect op de huiskavel. Het gebied is aangewezen als Weidevogelkansgebied en Ganzenfoerageergebied. Dit levert een negatieve score op voor het effect op natuurwaarden. Vanwege de verschillende grondeigenaren en het groot aantal kunstwerken en duikers dat nodig is om de vrijafwaterende sloten en opvaarten te kruisen zijn de investeringskosten voor dit tracé hoog (zeer negatief). Daar komt bij dat vanwege de hoge ligging van de kwelderwal de kavelsloot veel breder wordt en de complexiteit van de ingreep groter is. Er is niet voldoende draagvlak bij de grondeigenaren voor de realisatie van deze variant (negatief).


Welgelegen
Waerdwei
Ieldobbewei
Marrekritesteiger
Kriensenwei
P
3b
43
Keechsdijk
Reidswâl Oostdongeradeel
3
Marrekritesteiger
Sud Ie
3a
Huiskavel
N
ARCADIS
0m
250m
500m

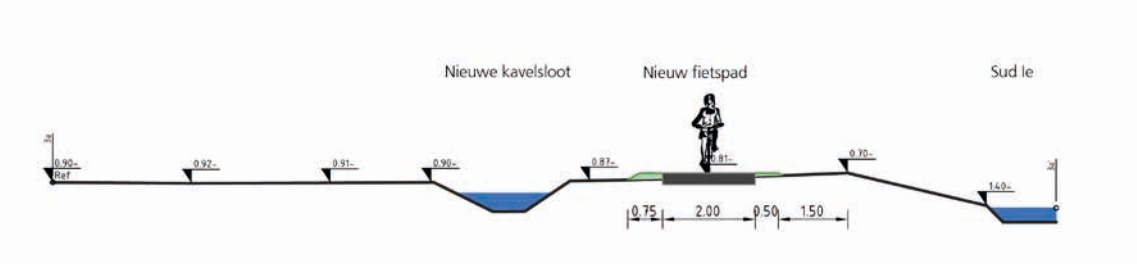
Tracévariant 3b (over bestaande wegen)
Tracévariant 3b loopt via de Kriensenswei, de Weardwei en de Keechsdyk. Het tracé maakt in de huidige situatie al deel uit van het fietsknooppuntennetwerk. Daarmee wordt voor het hoofdcriterium ‘doelbereik’ nauwelijks meerwaarde behaald. Deze variant scoort dan ook voor de meeste subcriteria hierbinnen neutraal.Omdat deze variant over (bestaande) wegen loopt, waar ook ander verkeer gebruik van maakt, is deze minder verkeersveilig dan een vrijliggend fietspad (negatief). Ook op het hoofdcriterium ‘effecten op huidige waarden’ scoort deze variant neutraal. Voor wat betreft het hoofdcriterium ‘planning en kosten’ geldt hetzelfde, behalve voor het subcriterium ‘eenvoud van de opossing’; deze is als zeer positief beoordeeld omdat er feitelijk nauwelijks iets hoeft te gebeuren. Op beleidskader en draagvlak scoort deze variant overwegend positief omdat er veel draagvlak is bij de grondeigenaren voor de realisatie van dit tracé (deze route is aangedragen door grondeigenaren en gebruikers in het gebied).

Legenda

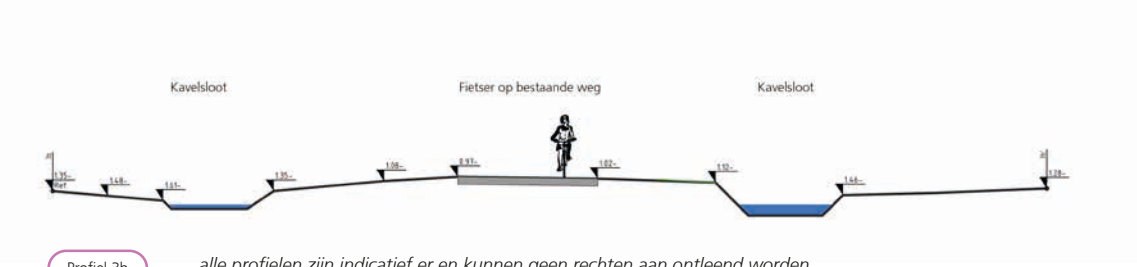
- Fietsroute
- Fietsroute bestaande weg
- Huidige fietsknooppuntenroute
- Fietsknooppunt
- Marrekrite aanlegplaats
- Terp
- Huiskavel
- Natuurgebied buiten EHS
- Natuurgebied NNN



Profiel 3
Noord



Profiel 3a
Zuid



Profiel 3b
Bestaand

alle profielen zijn indicatief er en kunnen geen rechten aan ontleend worden

				Noord	Zuid	Bestaand
Hoofdcriterium	**Subcriterium**			**Tracé 3**	**Tracé 3a**	**Tracé 3b**
Doelbereik: kwaliteit van de fietsverbinding voor de gebruiker	*Herkenbaarheid route*		*Mate waarin een logische fietsroute ontstaat (o.a. logica routing, way finding)*	0	0	0
	Beleving recreant	*Beleving landschap*	*Mate waarin de variant bijdraagt aan de beleving van landschappelijke waarden in het gebied (waddenlandschap, Súd Ie)*	+	+	0
		Beleving cultuurhistorie	*Mate waarin de variant bijdraagt aan de beleving van cultuurhistorische elementen in het gebied (o.a. terpen, historische paden, eendenkooien)*	+	0	0
		Beleving natuur	*Mate waarin de variant bijdraagt aan de beleving van de ecologische waarden in het gebied (o.a. weidevogels, ganzen, oevers)*	+	+	0
	Relatie met waterrecreatie		*Mate waarin de variant aansluit bij de voorzieningen voor de waterrecreatie (o.a. Marrekrite aanlegplaatsen, beleving van boten/water)*	+	+	0
	Relatie met bestaande fietsroutenetwerk		*Mate waarin de variant bijdraagt aan het bestaande fietsknooppuntennetwerk (o.a. verbinden van twee knooppunten die nu niet verbonden zijn, vergroten van de dichtheid van het netwerk)*	+	+	+
	Verkeersveiligheid		*Mate waarin de variant verkeersveilig is (vrijliggend fietspad scoort hoger dan fietsen op de rijbaan)*	+	+	-
Effecten op huidige waarden en functies in het gebied tijdens de aanleg- en gebruiksfase	*Landbouw*		*Effect van de variant op landbouwareaal*	-	-	0
			Effect van de variant op areaal huiskavel	--	--	0
	Landschappelijke waarden		*Effect van de variant op bestaande landschappelijke waarden*	0	0	0
	Cultuurhistorische waarden		*Effect van de variant op bestaande cultuurhistorische waarden aantast*	0	0	0
	Natuurwaarden		*Effect van de variant op het weidevogelgebied*	-	-	0
			Effect van de variant op het ganzenfoerageergebied	-	-	0
			Effect van de variant op het rustgebied rondom eendenkooien	0	0	0
	Omgeving		*Mate van overlast tijdens de realisatie*	-	-	0
			Mate van bereikbaarheid woningen/bedrijven/kavels tijdens aanleg	0	0	0

				Noord	Zuid	Bestaand
Hoofdcriterium	**Subcriterium**			**Tracé 3**	**Tracé 3a**	**Tracé 3b**
Planning en kosten	*Doorlooptijd*		*Korte doorlooptijd bij realisatie*	-	-	0
			Snelle aanvang realisatie	-	-	0
	Financieel	*Investeringskosten*	*Investeringskosten (lengte fietspad/kunstwerken/grondaankoop/ophogen verbreden lokale waterkering)*	--	--	0
			Verwerven gronden	--	--	0
			Eenvoud van de oplossing (complexiteit oplossing)	-	-	++
			Efficiënt met beschikbare middelen omgaan	+	+	0
		Onderhoudskosten	*Onderhoudskosten (laag/gemiddeld/hoog)*	+	+	0
			De mate waarin het profiel voor werktuigen (o.a. maaien van bermen) een optimale beheeroplossing realiseert	+	+	0
			Levensduur (laag/gemiddeld/hoog)	+	+	0
		Mogelijkheden voor financiering	*Mate waarin kosten mogelijk gedekt kunnen worden vanuit andere opgaven (o.a. ophogen/verbreden lokale waterkering)*	0	0	0
			Mate waarin kosten gedekt zijn binnen de Waddenfondsbeschikking	+	+	0
Vergunbaarheid (tijd voor de planvoorbereiding; draagvlak)	*Beleidskader en draagvlak*		*Passend binnen bestaand beleid*	+	+	+
			Draagvlak voor variant bij de stakeholders	-	-	+
			Duidelijkheid van beheergrenzen met nevenliggende functies	+	+	0
			Vergunbaarheid van de variant	-	-	+

Beoordeling Afwegingskader Deeltracé 3 (varianten 3, 3a en 3b)


vogels kijken in natuurgebied Jouswierpolder. Het gebied heette tot 1855 Jouswierstermeer en is daarna drooggelegd.
Dokkum
5a
5b
trace 4b
trace 4
trace 4a
route volledig langs Súd ie
afweging maatregen fietspad i.v.m het smalle wegprofiel van de Bergsmawei; bijv. veilige passeerplekken
fietsroute combineert route langs Sud ie en historische terp Jouswier: meerdere opties door weiland afwegen
bestaand picknick bankje
Terp Jouswier, dateert uit 1495, relatief hoge 'wier' en ligt in de voormalige kweldervlakte

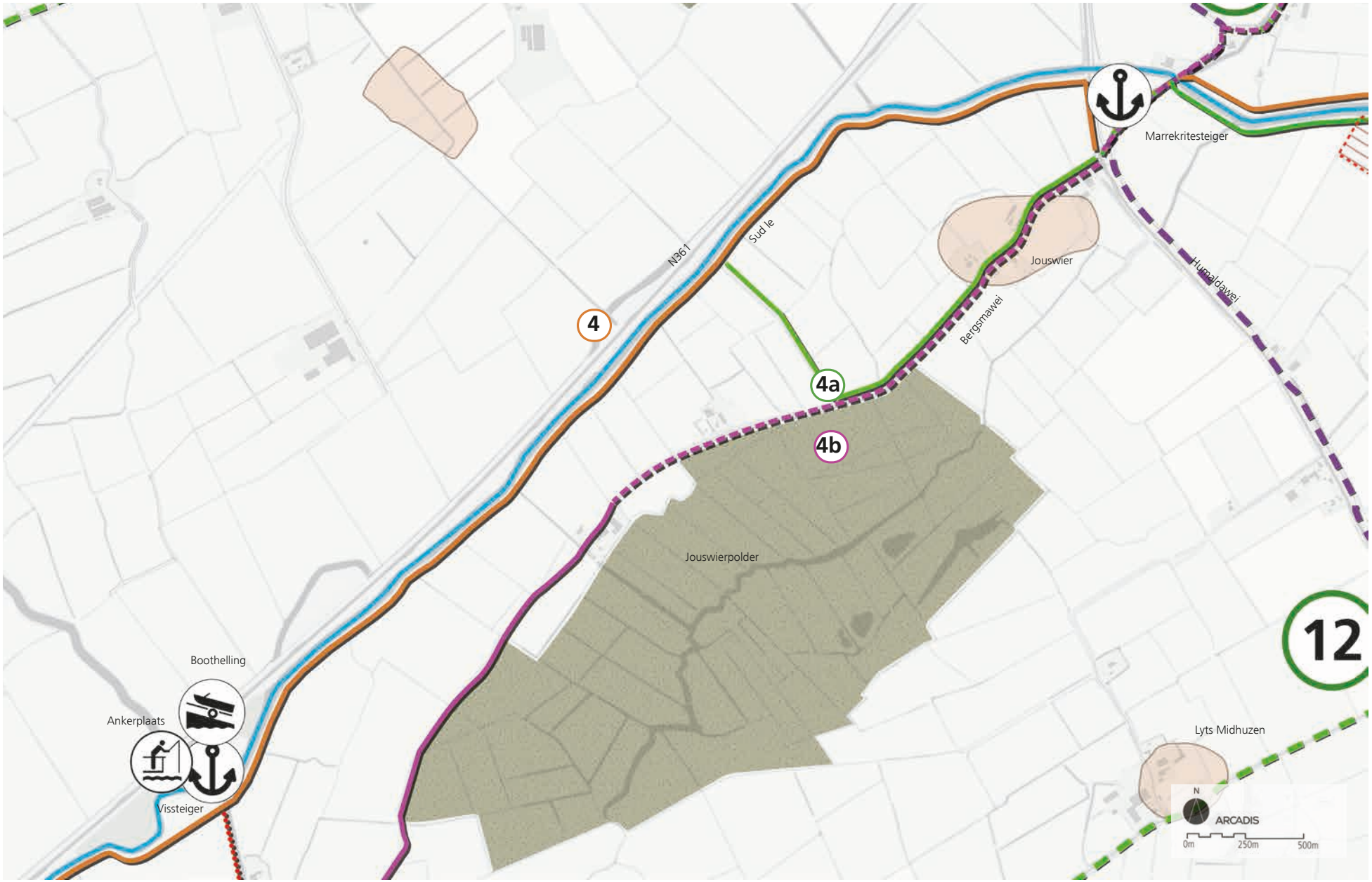
BEOORDELING DEELTRACÉ 4

(REIDSWÂL-MELLEMAWEI/TICHELWEI)

Voor dit deeltracé worden drie verschillende varianten onderscheiden: variant 4 (langs de zuidoever van de Súd Ie), variant 4a (langs terpdorp Jouswier) en variant 4b (langs het natuurgebied Jouswierpolder).

Tracévariant 4 (langs de zuidoever van de Súd Ie)
Variant 4 loopt langs de zuidoever van de Súd Ie en vormt daarmee een logische fietsroute (positief). Deze variant draagt positief bij aan de beleving van landschap en natuur. Voor de beleving van cultuurhistorie scoort deze variant neutraal. Door de directe ligging langs de Súd Ie scoort deze variant positief op de relatie met de waterrecreatie. Ook positief scoort dat deze variant een nieuwe verbinding biedt tussen de bestaande fietsknooppunten en verkeersveilig is (vrijliggend fietspad). Voor de realisatie van het tracé moeten agrarische gronden worden aangekocht. Dit gaat ten koste van landbouwareaal (negatief) en een huiskavel (negatief). Er zijn geen effecten te verwachten op landschappelijke en cultuurhistorische waarden (neutraal). Het tracé ligt binnen Weidevogelkansgebied en Ganzenfoerageergebied. Het effect van deze variant op de natuurwaarden is daarom als negatief beoordeeld. Voor de lokale waterkering geldt dat er hier een ontwerpopgave ligt. Het waterschap zal daarbij onder andere kijken naar de hoogte. Mogelijk is een combinatie mogelijk van groot onderhoud en de realisatie van het fietspad. Daarnaast ligt een deel van de lokale waterkering hier in bodemdalingsgebied. Ook kan het toepassen van een kavelsloot tussen fietspad en landbouwgrond effect hebben op de stabiliteit van de lokale waterkering. Dit moet nader onderzocht worden. Vanwege de lengte van het tracé, het grote aantal grondeigenaren en het aantal kunstwerken en duikers dat nodig is voor de kruising van vrijafwaterende sloten en vaarten heeft dit tracé een relatief lange doorlooptijd (negatief). Omdat de investeringskosten hoog zijn, wordt op dit criterium zeer negatief gescoord. Voor deze variant is niet bij alle stakeholder voldoende draagvlak (negatief).

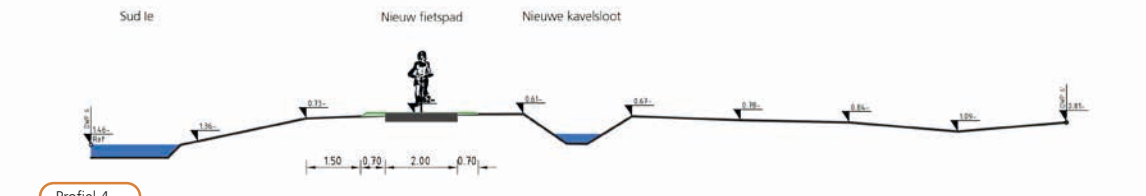
Tracévariant 4a (via terpdorp Jouswier)
Ten zuiden van de Súd Ie liggen het terpdorp Jouswier en het natuurgebied Jouswierpolder. In Jouswier staat de rijksmonumentale Petruskerk (Hervormde kerk en toren, eigendom Stichting Alde Fryske Tjerken). Deze variant loopt langs deze bijzondere plekken en draagt daardoor in grote mate bij aan de beleving van de landschappelijke- en cultuurhistorische waarden in het gebied (resp. positief en zeer positief). Deels gaat deze variant over de bestaande weg (negatief voor verkeersveiligheid). Het tracé ligt binnen Weidevogelkansgebied en Ganzenfoerageergebied (negatief). Omdat deze variant deels dwars door een weiland gaat scoort hij voor ‘verwerven gronden’ negatief. Er is voldoende draagvlak bij grondeigenaren (positief).


Marrekritesteiger
N361
Súd Ie
Jouswier
Humaldawei
Bergsmawei
4
4a
4b
Jouswierpolder
12
Boothelling
Ankerplaats
Vissteiger
Lyts Midhuzen
N
ARCADIS
0m
250m
500m

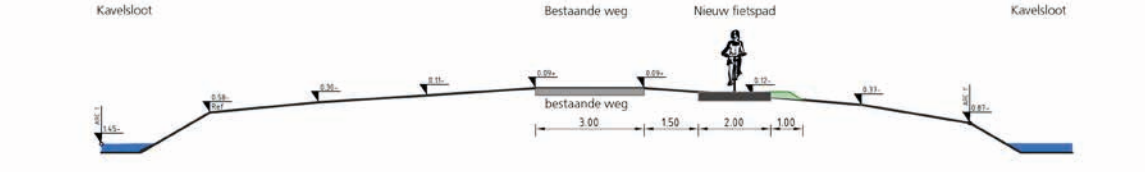
Tracévariant 4b (langs natuurgebied Jouswierpolder)
Omdat variant 4b consequent de Bergsmawei volgt, langs het natuurgebied Jouswierpolder, ontstaat een hele logische route waarbij de recreant zijn neus achterna kan fietsen (zeer positief). De beleving van het landschap wordt positief beoordeeld en de beleving van cultuurhistorie (terp) en natuur (Jouswierpolder) zeer positief. De verkeersveiligheid scoort positief omdat deze variant een vrijliggend fietspad beoogd. Dit tracé heeft echter wel een negatief effect op landbouwareaal en een zeer negatief effect op een huiskavel. Het tracé ligt binnen Weidevogelkansgebied en Ganzenfoerageergebied (negatief). Het tracé loopt langs verschillende woningen en boerderijen wat voor overlast kan zorgen tijdens de aanlegfase en na realisatie (beide negatief). Voor het tracé moet agrarische grond worden aangekocht. Vanwege de lengte van het tracé, de verschillende grondeigenaren en het aantal kunstwerken (bruggen/duikers) dat nodig is scoort deze variant zowel wat betreft de doorlooptijd als financieel gezien zeer negatief. Het tracé doorsnijdt agrarische gronden waardoor de beheergrenzen van nevenliggende functies onduidelijk worden (negatief). Er is voor de realisatie van deze variant onvoldoende draagvlak bij grondeigenaren. Op beleidskader en draagvlak scoort deze variant dan ook negatief.

Legenda

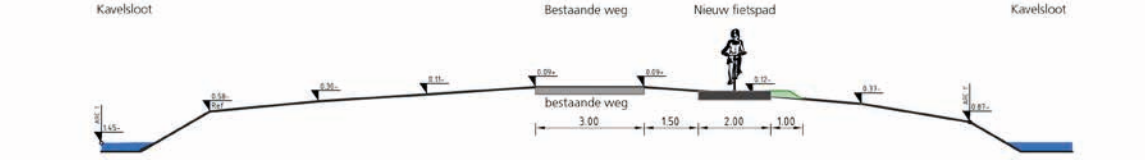
- Fietsroute
- Fietsroute bestaande weg
- Huidige fietsknooppuntenroute
- Fietsknooppunt
- Marrekrite aanlegplaats
- Terp
- Huiskavel
- Natuurgebied buiten EHS
- Natuurgebied NNN



Profiel 4
Zuid

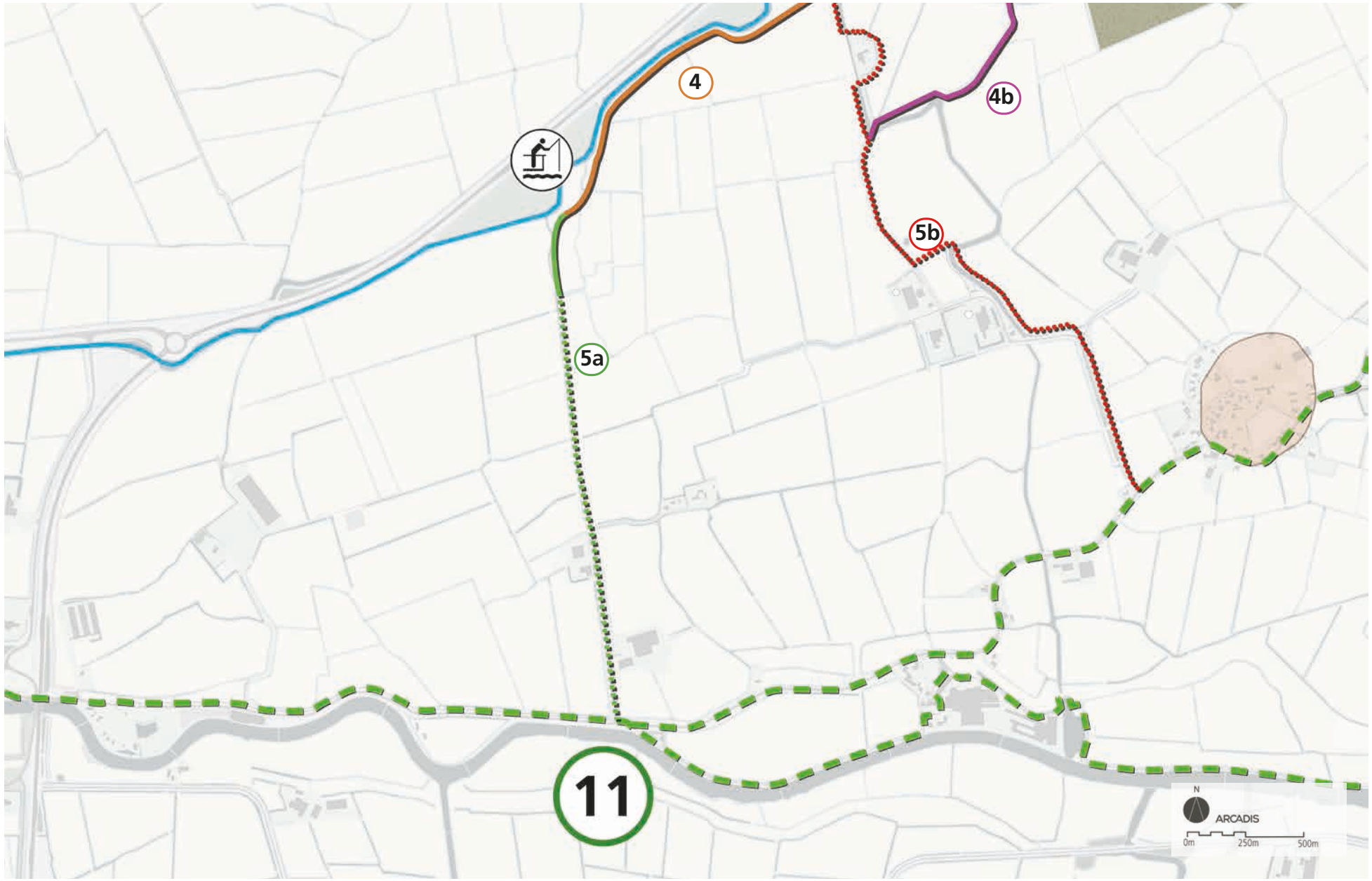


Profiel 4a
Zuid



Profiel 4b
Bestaand

alle profielen zijn indicatief en er kunnen geen rechten aan ontleend worden


4
4b
5b
5a
11
N
ARCADIS
0m
250m
500m

BEOORDELING DEELTRACÉ 5

(MELLEMAWEI/TICHELWEI-OOSTRUM/GRUTDJIP)

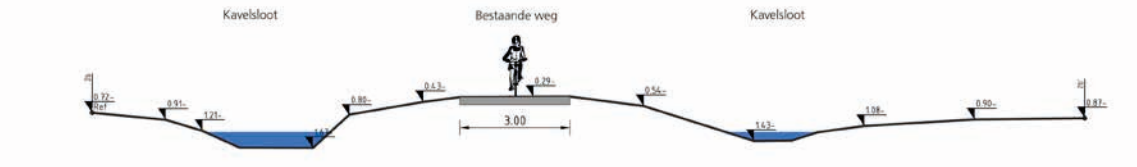
Voor deeltracé 5 worden twee onderdelen onderscheiden: onderdeel 5a (via de Tichelwei naar het Dokkumer Grutdjip) en onderdeel 5b (langs het buurtschap Tilbuorren en de Eastrumer Opfeart).

Onderdeel 5a (via Tichelwei naar het Dokkumer Grutdjip)
Dit onderdeel scoort neutraal en positief voor 'herkenbaarheid route', 'beleving cultuurhistorie' en 'relatie met bestaande fietsnetwerk'. Dit laatste omdat een nieuwe verbinding ontstaat in het fietsknooppuntennetwerk. Op de overige subcriteria binnen 'doelbereik' levert dit onderdeel geen meerwaarde (neutraal). Ook de effecten op de huidige waarden scoren neutraal. Omdat het een relatief kort tracé omvat dat grotendeels over de bestaande weg kan worden gerealiseerd, is er sprake van een korte doorlooptijd bij realisatie (positief). Het is een eenvoudige oplossing die past binnen het beleid en voldoende draagvlak heeft bij stakeholders. Dit scoort positief bij het subcriterium 'beleidskader en draagvlak'.

Legenda

- Fietsroute
- Fietsroute bestaande weg
- Huidige fietsknooppuntenroute
- Fietsknooppunt
- Marrekrite aanlegplaats
- Terp
- Huiskavel
- Natuurgebied buiten EHS
- Natuurgebied NNN

Onderdeel 5b (via buurtschap Tilbuorren en Oostrum)
Dit onderdeel scoort positief op het subcriterium 'beleving cultuurhistorie'; het fietspad leidt naar de historische kern van Oostrum met een bestaand rustpunt voor fietsers in het dorpshuis en verder onder meer ook een dorpscafé. Ook de 'relatie met bestaande fietsroutenetwerk' scoort positief. Voor de overige subcriteria binnen 'doelbereik' scoort dit onderdeel neutraal. Het betreft een deels nieuw te realiseren vrijliggend fietspad waarvoor verschillende agrarische gronden moeten worden aangekocht (negatief). Het tracé komt dicht langs de boerderijen en woningen van het buurtschap Tilbuorren (negatief op subcriterium 'omgeving'). Dit onderdeel kent een korte doorlooptijd bij realisatie en snelle aanvang van realisatie (beide positief). Op beleidskader en draagvlak scoort dit onderdeel neutraal tot positief; het past binnen het bestaande beleid en de beheergrenzen zijn duidelijk. Er is geen gebrek aan draagvlak.



Profiel 5a

Bestaand

alle profielen zijn indicatief en er kunnen geen rechten aan ontleend worden

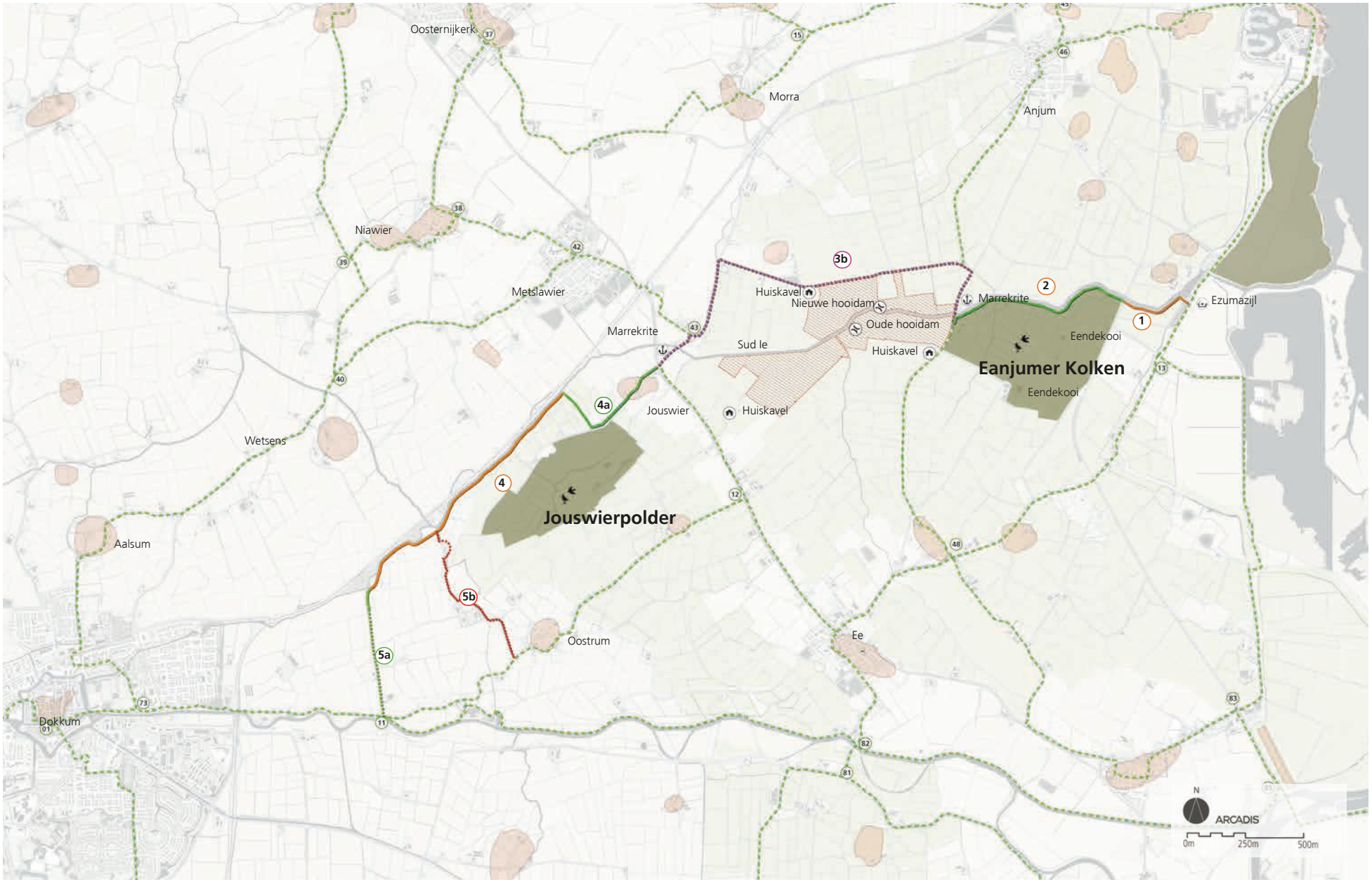
				Zuid	over Jouswier	Bestaand	Bestaand	Bestaand
Hoofdcriterium	**Subcriterium**			**Tracé 4**	**Tracé 4a**	**Tracé 4b**	**Tracé 5a**	**Tracé 5b**
Doelbereik: kwaliteit van de fietsverbinding voor de gebruiker	*Herkenbaarheid route*		*Mate waarin een logische fietsroute ontstaat (o.a. logica routing, way finding)*	+	+	++	+	0
	Beleving recreant	*Beleving landschap*	*Mate waarin de variant bijdraagt aan de beleving van landschappelijke waarden in het gebied (waddenlandschap, Súd Ie)*	+	+	+	0	0
		Beleving cultuurhistorie	*Mate waarin de variant bijdraagt aan de beleving van cultuurhistorische elementen in het gebied (o.a. terpen, historische paden, eendenkooien)*	0	++	++	+	+
		Beleving natuur	*Mate waarin de variant bijdraagt aan de beleving van de ecologische waarden in het gebied (o.a. weidevogels, ganzen, oevers)*	+	+	++	0	0
	Relatie met waterrecreatie		*Mate waarin de variant aansluit bij de voorzieningen voor de waterrecreatie (o.a. Marrekrite aanlegplaatsen, beleving van boten/ water)*	+	+	0	0	0
	Relatie met bestaande fietsroutenetwerk		*Mate waarin de variant bijdraagt aan het bestaande fietsknooppuntennetwerk (o.a. verbinden van twee knooppunten die nu niet verbonden zijn, vergroten van de dichtheid van het netwerk)*	+	+	+	+	+
	Verkeersveiligheid		*Mate waarin de variant verkeersveilig is (vrijliggend fietspad scoort hoger dan fietsen op de rijbaan)*	+	-	+	0	0
Effecten op huidige waarden en functies in het gebied tijdens de aanleg- en gebruiksfase	*Landbouw*		*Effect van de variant op landbouwareaal*	-	0	-	0	0
			Effect van de variant op areaal huiskavel	-	-	--	0	-
	Landschappelijke waarden		*Effect van de variant op bestaande landschappelijke waarden*	0	0	0	0	0
	Cultuurhistorische waarden		*Effect van de variant op bestaande cultuurhistorische waarden aantast*	0	0	0	0	0
	Natuurwaarden		*Effect van de variant op het weidevogelgebied*	-	-	-	0	0
			Effect van de variant op het ganzenfoerageergebied	-	-	-	0	0
			Effect van de variant op het rustgebied rondom eendenkooien	0	0	0	0	0
	Omgeving		*Mate van overlast tijdens de realisatie*	0	-	-	0	-
			Mate van bereikbaarheid woningen/bedrijven/kavels tijdens aanleg	0	-	-	0	-

				Zuid	over Jouswier	Bestaand	Bestaand	Bestaand
Hoofdcriterium	**Subcriterium**			**Tracé 4**	**Tracé 4a**	**Tracé 4b**	**Tracé 5a**	**Tracé 5b**
Planning en kosten	*Doorlooptijd*		*Korte doorlooptijd bij realisatie*	-	+	-	+	+
			Snelle aanvang realisatie	-	0	--	+	0
	Financieel	*Investeringskosten*	*Investeringskosten (lengte fietspad/kunstwerken/grondaankoop/ ophogen verbreden lokale waterkering)*	--	0	--	0	0
			Verwerven gronden	--	-	--	0	-
			Eenvoud van de oplossing (complexiteit oplossing)	-	+	-	+	+
			Efficiënt met beschikbare middelen omgaan	0	+	-	0	0
		Onderhoudskosten	*Onderhoudskosten (laag/gemiddeld/hoog)*	+	+	+	+	+
			De mate waarin het profiel voor werktuigen (o.a. maaien van bermen) een optimale beheeroplossing realiseert	+	0	0	0	0
			Levensduur (laag/gemiddeld/hoog)	+	0	+	0	0
		Mogelijkheden voor financiering	*Mate waarin kosten mogelijk gedekt kunnen worden vanuit andere opgaven (o.a. ophogen/verbreden lokale waterkering)*	0	0	0	0	0
			Mate waarin kosten gedekt zijn binnen de Waddenfondsbeschikking	0	0	+	0	0
Vergunbaarheid (tijd voor de planvoorbereiding; draagvlak)	*Beleidskader en draagvlak*		*Passend binnen bestaand beleid*	+	+	+	+	+
			Draagvlak voor variant bij de stakeholders	-	+	-	+	0
			Duidelijkheid van beheergrenzen met nevenliggende functies	+	0	-	+	+
			Vergunbaarheid van de variant	0	+	-	+	0

Beoordeling Afwegingskader Deeltracé 4 en Deeltracé 5 (varianten 4, 4a, 4b, 5a en 5b)

AFWEGING VOORKEURSALTERNATIEF




Oosternijkerk
Morra
Anjum
Niawier
Metslawier
Marrekrite
Sud Ie
Huiskavel
Nieuwe hooidam
Oude hooidam
Huiskavel
Marrekrite
Ezumazijl
Eendekooi
Eanjumer Kolken
Eendekooi
Jouswier
Huiskavel
Wetsens
Jouswierpolder
Aalsum
Oostrum
Ee
Dokkum
3b
2
1
4a
4
5b
5a
N
ARCADIS
0m
250m
500m

INLEIDING

Op basis van de ruimtelijke analyse is geconstateerd dat er ‘missing links’ zijn in het fietsnetwerk tussen Dokkum en het Lauwersmeer. Vervolgens zijn varianten opgesteld en zijn de effecten hiervan beoordeeld. In dit hoofdstuk wordt beschreven welke afweging is gemaakt om te komen tot het voorkeursalternatief.

Het voorkeursalternatief is samengesteld uit de variant 1, variant 2, variant 3b, variant 4a (i.c.m. variant 4 in oostelijke richting waar variant 4a aantakt op de Súd Ie) en de onderdelen 5a en 5b. Op bladzijde 65 en 67 wordt het voorkeursalternatief verder toegelicht.

Legenda


Fietsroute


Fietsroute bestaande weg


Fietsroute potentieel


Huidige fietsknooppuntenroute


Fietsknooppunt


Marrekrite aanlegplaats


Terp


Huiserf

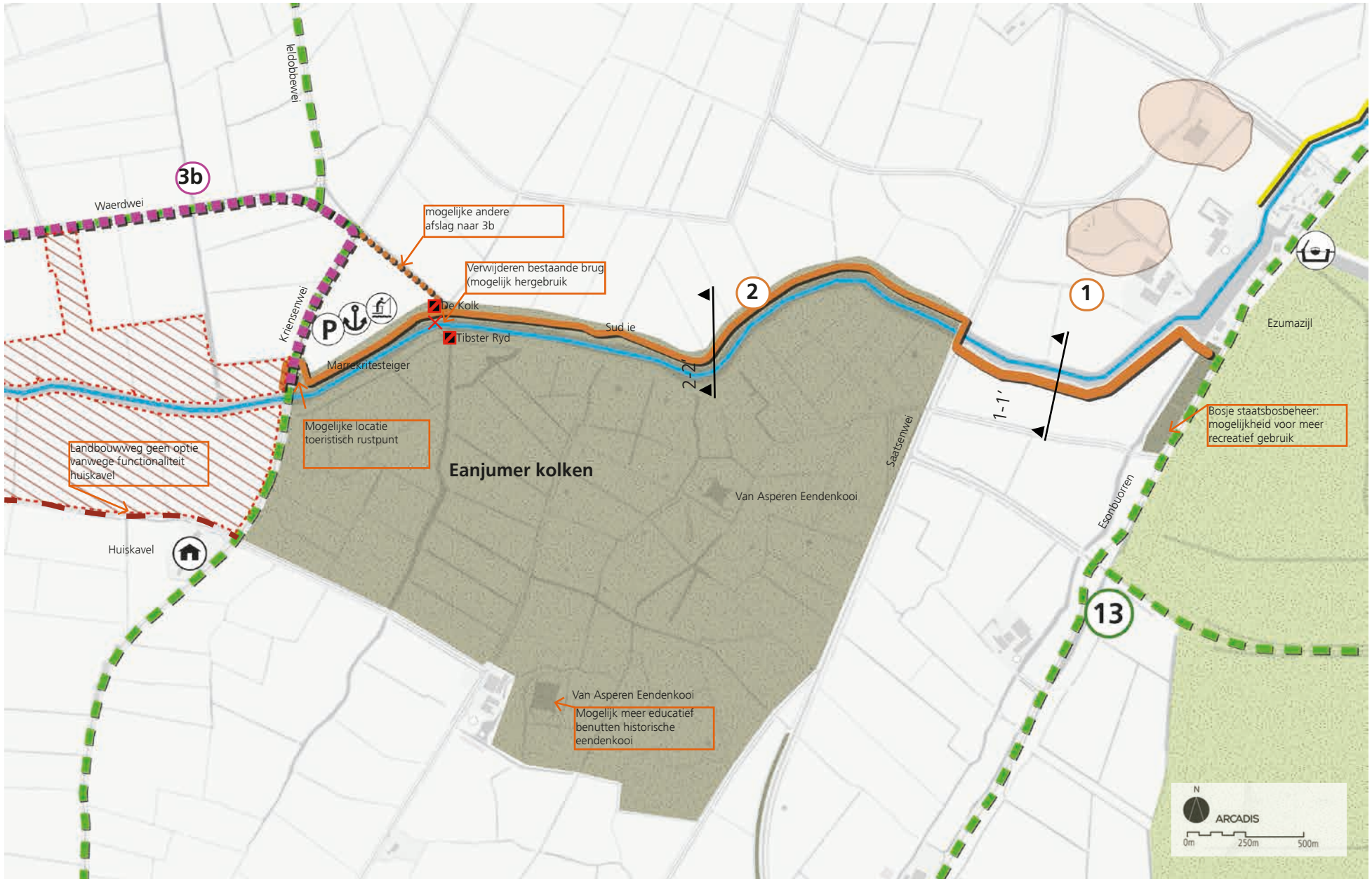

Natuurgebied

Ganzenfoerageergebied

			zuid	noord	bestaand	zuid	over Jouswier	Bestaand
Hoofdcriterium	**Subcriterium**		**Tracé 1**	**Tracé 2**	**Tracé 3b**	**Tracé 4**	**Tracé 4a**	**Tracé 5a**
Doelbereik: kwaliteit van de fietsverbinding voor de gebruiker	*Herkenbaarheid route*	*Mate waarin een logische fietsroute ontstaat (o.a. logica routing, way finding)*	+	+	0	+	++	+
	Beleving landschap	*Mate waarin de gekozen variant bijdraagt aan de beleving van de landschappelijke waarden van het gebied (waddenlandschap, Súd Ie)*	+	+	0	+	+	0
	Beleving cultuurhistorie	*Mate waarin de gekozen variant bijdraagt aan de beleving van cultuurhistorische elementen in het gebied (o.a. terpen, historische paden, eendenkooien)*	+	+	+	0	++	+
	Beleving ecologische waarden	*Mate waarin de gekozen variant bijdraagt aan de beleving van de ecologische waarden in het gebied (o.a. weidevogels, ganzen, oevers)*	+	+	0	+	++	0
	Relatie met waterrecreatie	*Mate waarin de gekozen variant aansluit bij de voorzieningen voor de waterrecreatie (o.a. Marrekrite aanlegplaatsen, beleving van boten/water)*	+	++	0	+	0	0
	Relatie met bestaande Fietsroutenetwerk	*Mate waarin de gekozen variant bijdraagt aan het bestaande fietsknooppuntennetwerk (o.a. verbinden van twee knooppunten die nu niet verbonden zijn, vergroten van de dichtheid van het netwerk)*	+	+	0	+	+	+
	Verkeersveiligheid	*Mate waarin de gekozen variant verkeersveilig is (vrijliggend fietspad scoort hoger dan fietsen op de rijbaan)*	+	+	-	+	-	0
	Doorlooptijd	*Korte doorlooptijd bij realisatie*	+	-	+	-	+	+
		Snelle aanvang realisatie	+	-	+	-	0	+
Effecten op huidige waarden en functies in het gebied tijdens de aanleg- en gebruiksfase	*Landbouw*	*Effect van variant op landbouwareaal*	0	0	0	-	0	0
		Effect van variant op areaal huiskavel	0	0	0	-	-	0
	Landschappelijke waarden	*Effect op bestaande landschappelijke waarden*	-	0	0	0	0	0
	Ecologische waarden	*Effect van variant op het weidevogelgebied*	0	-	0	0	-	0
		Effect van de variant op het ganzenrustgebied	-	-	0	-	-	0
		Effect van de variant op het rustgebied rondom eendenkooien	0	-	0	0	0	0
	Cultuurhistorische waarden	*Effect van de variant op bestaande cultuurhistorische waarden aantast*	0	0	0	0	0	0
	Omgeving	*Mate van overlast tijdens de realisatie*	0	-	0	0	-	0
		Mate van bereikbaarheid woningen/bedrijven/kavels tijdens aanleg	0	0	0	0	-	0

			zuid	noord	bestaand	zuid	over Jouswier	Bestaand
Hoofdcriterium	**Subcriterium**		**Tracé 1**	**Tracé 2**	**Tracé 3b**	**Tracé 4**	**Tracé 4a**	**Tracé 5a**
Kosten van aanleg en beheer	*Financieel*	*Investeringskosten (lengte fietspad/kunstwerken/grondaankoop/ophogen verbreden lokale waterkering.*	0	-	0	--	0	0
		Mate waarin kosten mogelijk gedekt kunnen worden vanuit andere opgaven (o.a. ophogen/verbreden lokale waterkerings	0	0	0	0	0	0
		Verwerven gronden	+	-	0	--	-	0
		Onderhoudskosten (laag/gemiddeld/hoog)	0	0	0	+	+	+
		De mate waarin het profiel voor werktuigen (o.a. maaien van bermen) een optimale beheeroplossing realiseert	++	++	0	+	0	0
		Levensduur (laag/gemiddeld/hoog)	+	0	0	+	0	0
		Mate waarin kosten gedekt zijn binnen de Waddenfondsbeschikking	+	+	0	0	-	+
Vergunbaarheid (tijd en kosten voor de planvoorbereiding; draagvlak)	*Technisch*	*Eenvoud van de oplossing (complexiteit oplossing)*	++	--	++	-	++	+
	Beleidskader en draagvlak	*Passend binnen bestaand beleid*	+	+	+	+	+	+
		Efficiënt met beschikbare middelen omgaan	+	+	0	0	+	0
		Draagvlak voor variant bij de stakeholders	+	+	+	-	+	+
		Duidelijkheid van beheergrenzen met nevenliggende functies	+	+	0	+	0	+
		Vergunbaarheid van de variant	+	+	+	0	+	+

Afwegingskader voorkeursalternatief. Het voorkeursalternatief bestaat uit een combinatie van de onderzochte varianten en omvat deeltracé 1, tracé 2, tracé 3b, tracé 4a en tracé 5b. Voor deeltracé 1 worden geen varianten onderscheiden. Varianten 2 en 4a dragen het meeste bij aan de beleving van het water en de vaarroute Súd Ie van Dokkum naar het Lauwersmeer en de natuurgebieden Eanjumer Kolken en de Jouswierpolder. Omdat er in de Waddenfondsaanvraag fase 3 circa 8 kilometer aan nieuw aan te leggen en circa 4 km op te waarderen fietspad is voorzien, is in het kader van efficiënt omgaan met beschikbare middelen gekozen voor variant 3b over bestaande wegen in deeltracé 3 en variant 5a in deeltracé 5.

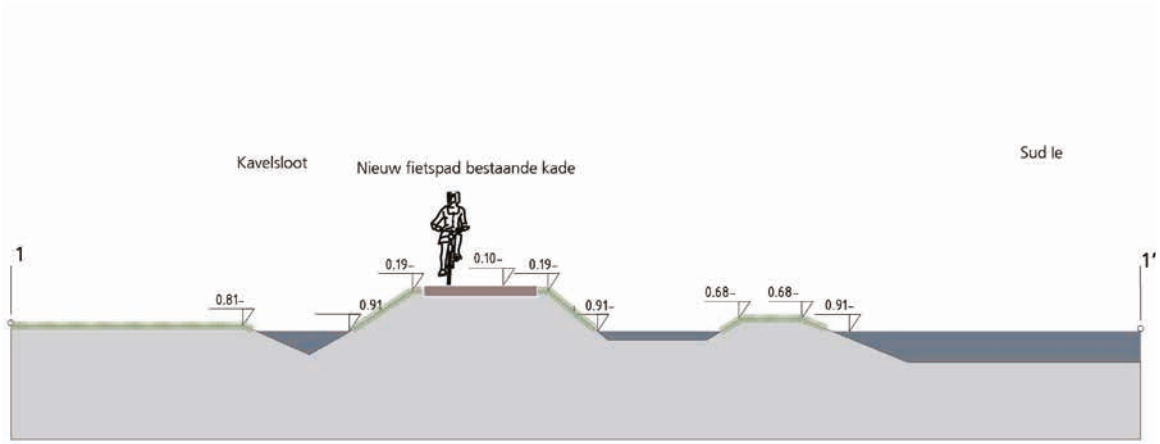

3b
Waerdwei
Ieldobbewei
Kriensenwei
mogelijke andere afslag naar 3b
Verwijderen bestaande brug (mogelijk hergebruik
De Kolk
Tibster Ryd
Sud ie
Marrekritesteiger
Mogelijke locatie toeristisch rustpunt
Landbouwweg geen optie vanwege functionaliteit huiskavel
Huiskavel
Eanjumer kolken
Van Asperen Eendenkooi
Van Asperen Eendenkooi
Mogelijk meer educatief benutten historische eendenkooi
2
2 - 2'
1
1 - 1'
Saatsenwei
Esonbuorren
Ezumazijl
Bosje staatsbosbeheer: mogelijkheid voor meer recreatief gebruik
13
N
ARCADIS
0m
250m
500m

Deeltracé 1
Voor deeltracé 1 zijn geen varianten onderscheiden. Het is daarom duidelijk dat dit deeltracé onderdeel wordt van het voorkeurstracé. Dit deeltracé scoort overwegend positief. Bij de uitwerking van dit deeltracé moet extra aandacht gegeven worden aan de effecten op de bestaande landschappelijke waarden en het Ganzenfoerageergebied.

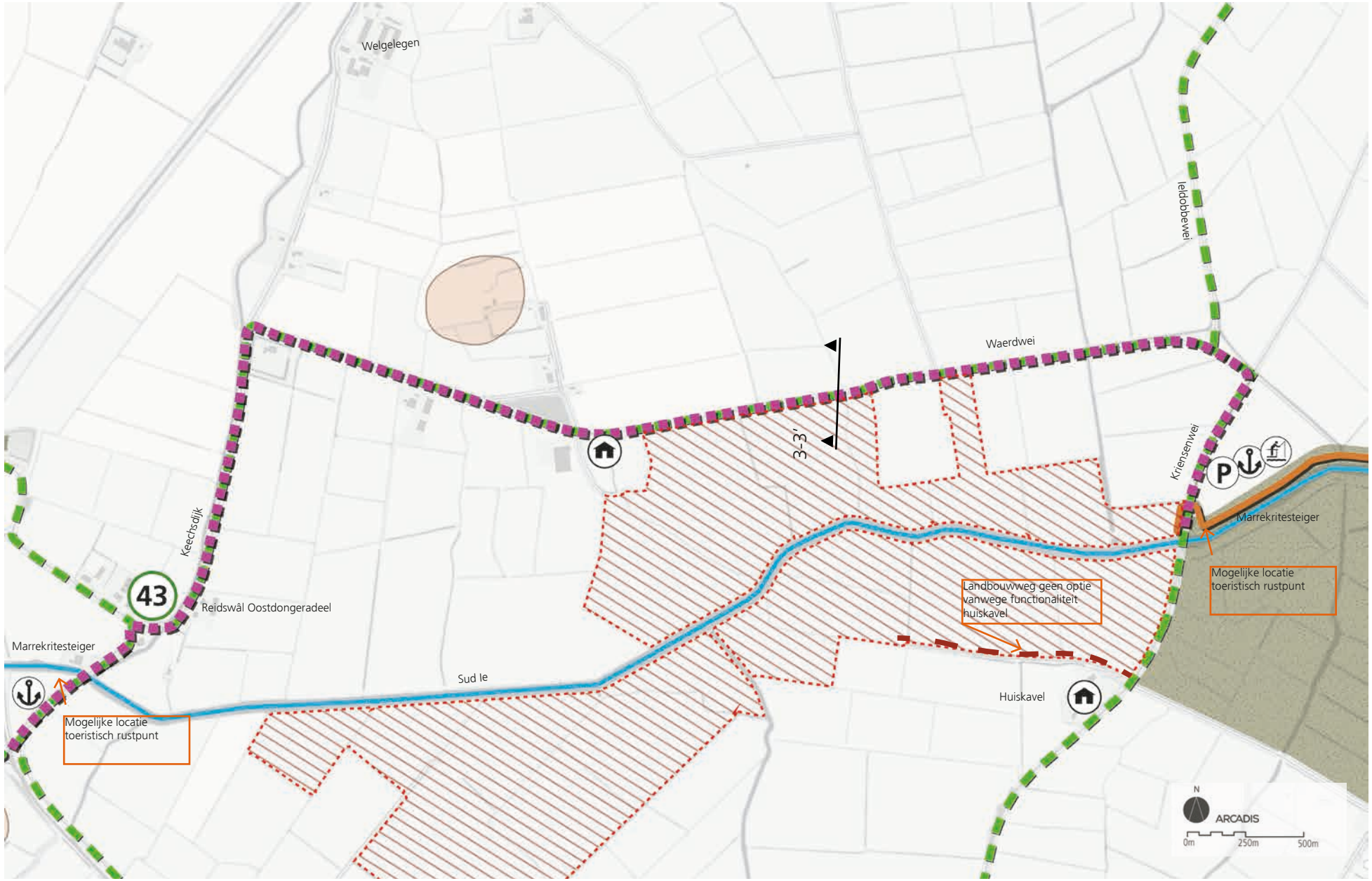
Deeltracé 2
Voor deeltracé 2 is gekozen voor variant 2 langs de noordoever van de Súd Ie. Vanuit de analyse en effectbeoordeling scoorden de varianten 2 en 2a redelijk vergelijkbaar. Het verschil wordt echter gemaakt bij de effecten op natuurwaarden (zowel weidevogels als ganzen). Uit tellingen over broedparen van de Bond Friese Vogel Wacht (2019) blijkt dat er direct langs variant 2a beduidend meer gevoelige broedvogels zitten dan langs variant 2. Ook is bij variant 2a een negatiever effect op het rustgebied rondom de eendenkooien te verwachten. Om deze redenen is er dan ook geen draagvlak voor variant 2a bij It Fryske Gea. Voor variant 2 is bij grondeigenaar It Fryske Gea wel draagvlak, maar weer niet bij de agrariërs aan de noordzijde van de Súd Ie. Dit is een belangrijk aandachtspunt bij de verdere uitwerking van dit deeltracé. Een ander aandachtspunt bij de verdere uitwerking is de maakbaarheid. De verwachting is dat de lokale waterkering aan de noordzijde van de Súd Ie op termijn niet voldoet aan zijn waterkerende functie. Doordat deze in het bodemdalingsgebied ligt, bestaat een gerede kans dat de kruin opgehoogd moet worden en de taludhellingen opnieuw geprofileerd moeten worden. De lokale waterkering langs de Súd Ie vormt dan ook een ontwerpopgave in samenwerking met het waterschap.

Legenda

- Fietsroute
- Fietsroute bestaande weg
- Fietsroute potentieel
- Huidige fietsknooppuntenroute
- Fietsknooppunt
- Marrekrite aanlegplaats
- Terp
- Huiserf
- Natuurgebied
- Ganzenfoerageergebied



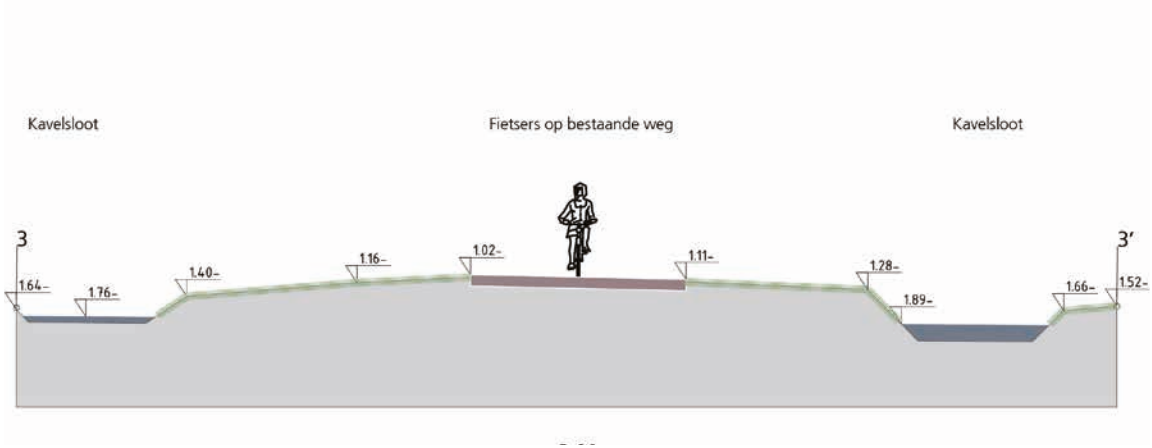
alle profielen zijn indicatief en er kunnen geen rechten aan ontleend worden


Welgelegen
Ieldobbewei
Waerdwei
3-3'
Kriensenwei
Keechsdijk
43
Reidswâl Oostdongeradeel
Marrekritesteiger
Mogelijke locatie toeristisch rustpunt
Landbouwweg geen optie vanwege functionaliteit huiskavel
Marrekritesteiger
Mogelijke locatie toeristisch rustpunt
Sud Ie
Huiskavel
N
ARCADIS
0m
250m
500m

Deeltracé 3
Voor dit deeltracé is gekozen voor variant 3b. Deze variant scoort weliswaar minder goed dan de overige twee als het gaat om het doelbereik. Maar deze variant laat duidelijk minder negatieve effecten zien op de huidige waarden en het huidige gebruik. Ook kan deze variant duidelijk op het meeste draagvlak rekenen en wordt efficiënt omgegaan met beschikbare middelen. Tot slot scoort deze variant beter op het onderdeel vergunbaarheid. Variant 3b verbindt de Marrekrite aanlegsteigers ter hoogte van de Hjellingswei en de Reidswâl en maakt het omliggende (wadden)landschap voor de fietser beleefbaar. Aandachtspunt is wel de herkenbaarheid van de route. Deze kan worden opgewaardeerd met bebording en wayfinding. Ook de verkeersveiligheid verdient aandacht omdat de route ook door overig verkeer gebruikt wordt.

Legenda

- Fietsroute
- Fietsroute bestaande weg
- Fietsroute potentieel
- Huidige fietsknooppuntenroute
- Fietsknooppunt
- Marrekrite aanlegplaats
- Terp
- Huiserf
- Natuurgebied
- Ganzenfoerageergebied



alle profielen zijn indicatief en er kunnen geen rechten aan ontleend worden

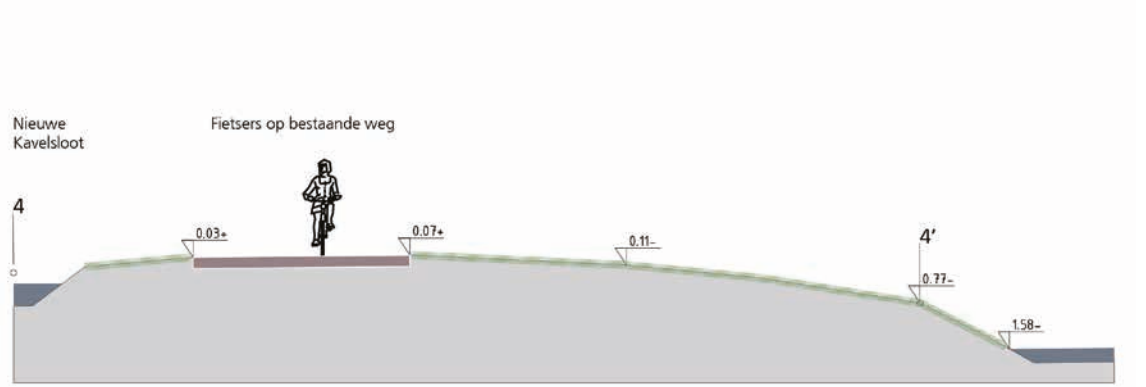

43
Marrekritesteiger
A-A'
Mogelijk toeristisch rustpunt in Jouswier
Jouswier
Humaldawei
N361
Súd Ie
5-5'
Bergsmawei
Doorsteek mogelijk op verschillende punten. Hier meeste dammen aanwezig
Mogelijk uitzichtspunt over de Jouswierpolder
6-6'
Jouswierpolder
Múzend
Boothelling
Vissteiger
Ankerplaats
Lyts Midhuzen
N
ARCADIS
0m
250m
500m

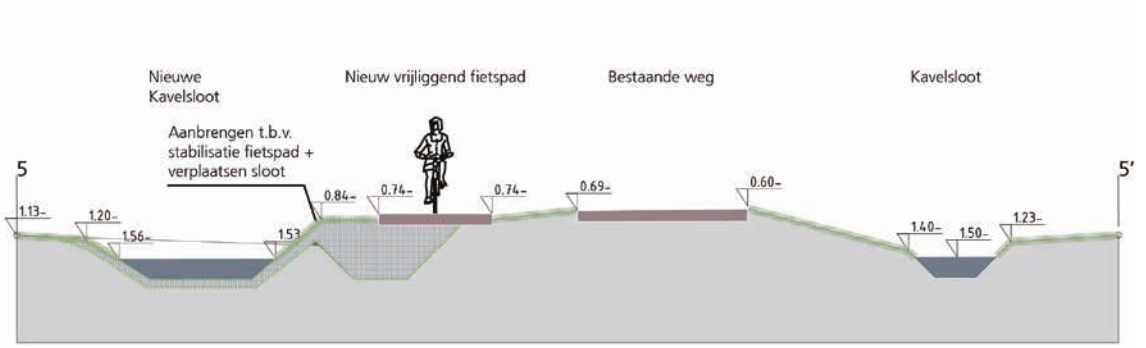
Deeltracé 4
Het voorkeursalternatief bij deeltracé 4 is variant 4a (en waar deze aantakt op de Súd Ie verder richting het westen zoals getekend in variant 4). Variant 4a voegt duidelijk meer waarde toe aan de beleving (van bijvoorbeeld) het terpdorp Jouswier en het natuurgebied Jouswierpolder dan variant 4. Ten opzichte van variant 4b scoort variant 4a financieel gezien en op draagvlak beter.

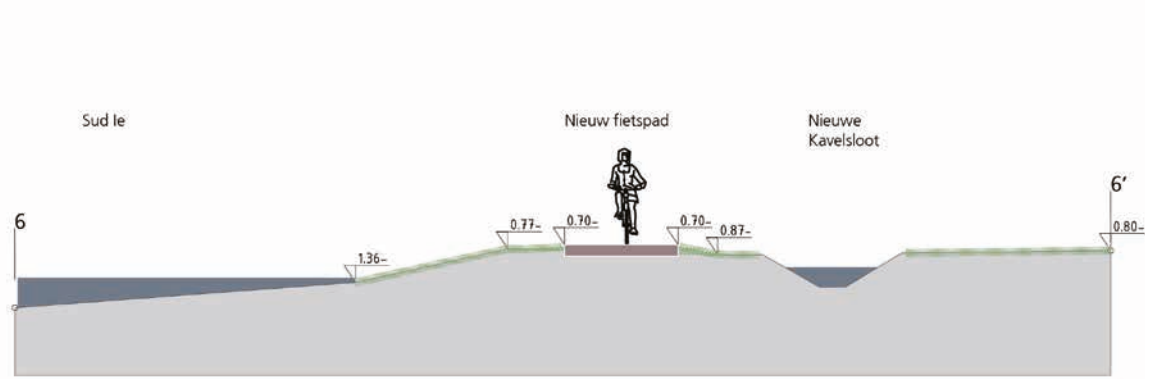
Aandachtspunt bij de verdere uitwerking van dit deeltracé is het effect op natuur. De lokale waterkering langs de Súd Ie vormt hier een ontwerpopgave in samenwerking met het waterschap. Uitwerkingsonderdeel is de te maken fietsbrug over de Eastrumer Opfeart. Deze dient een doorvaarthoogte te krijgen van 1,5 meter (Vaarklasse F). Dit naar aanleiding van de ambitie en het initiatief van Dorpsbelang Oostrum de Eastrumer Opfeart als vaarroute te ontwikkelen.

Legenda

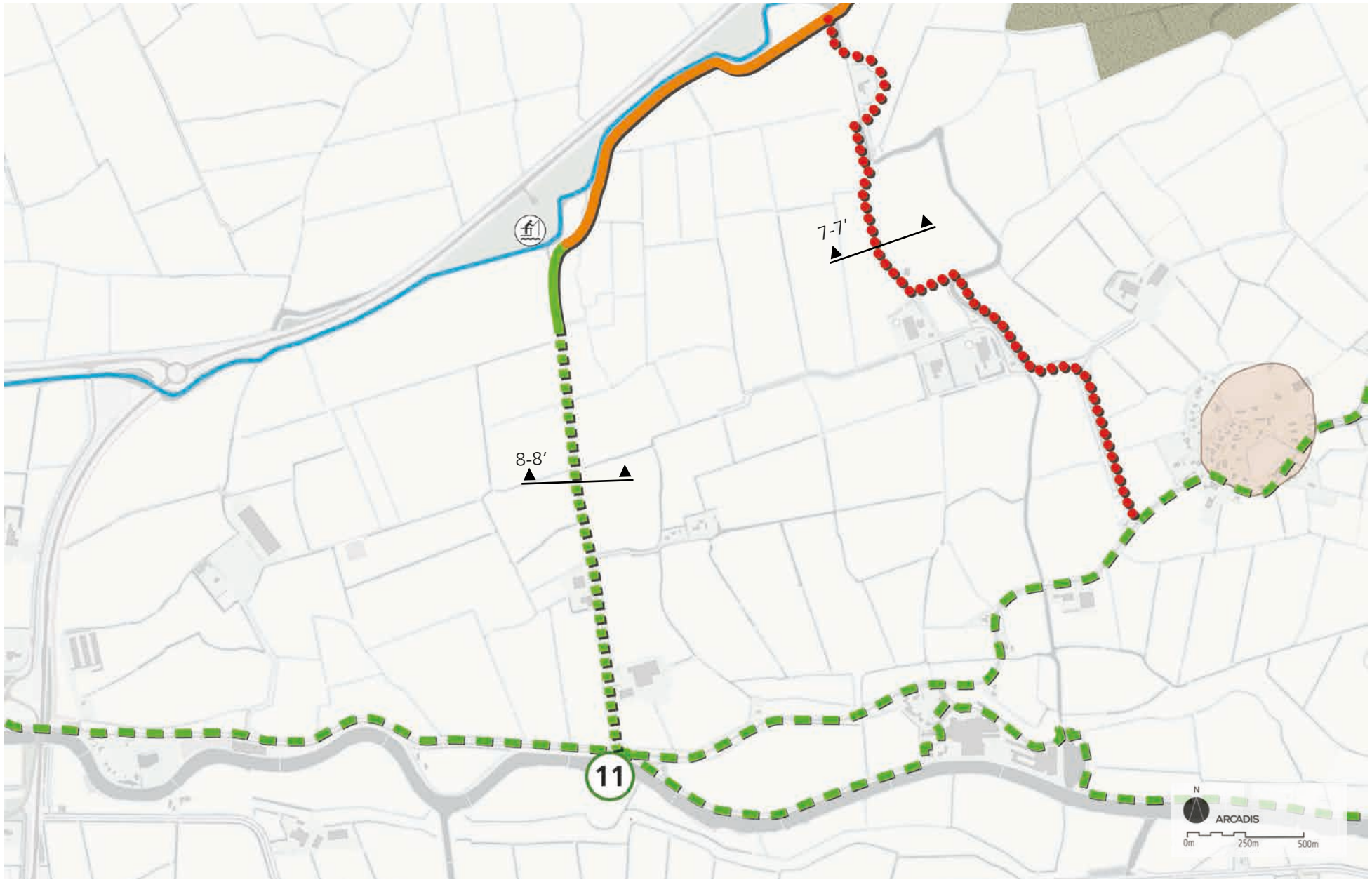
- Fietsroute
- Fietsroute bestaande weg
- Fietsroute potentieel
- Huidige fietsknooppuntenroute
- Fietsknooppunt
- Marrekrite aanlegplaats
- Terp
- Huiserf
- Natuurgebied
- Ganzenfoerageergebied





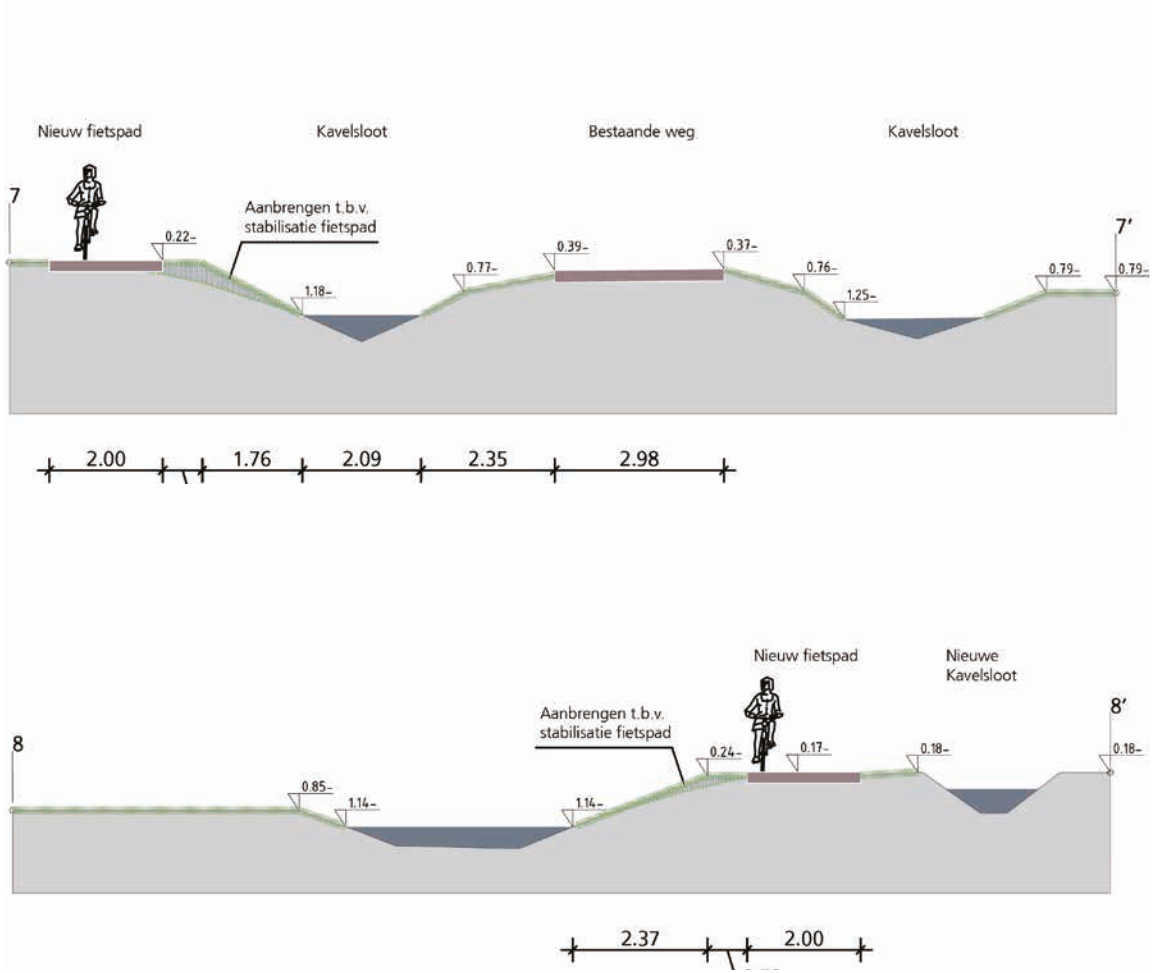


alle profielen zijn indicatief en er kunnen geen rechten aan ontleend worden


7-7'
8-8'
11
N
ARCADIS
0m
250m
500m

Deeltracé 5
Op deeltracé 5 worden in beginsel zowel de onderdelen 5a als 5b gerealiseerd. Deze zijn namelijk niet als varianten tegenover elkaar te plaatsen maar complementair aan elkaar. Mocht dit om (financiële) redenen niet haalbaar zijn dan wordt in ieder geval onderdeel 5a gerealiseerd. Vanuit Dokkum is 5a een vitale verbindingsschakel in de fietsroute Súd Ie richting Oostmahorn. Via knooppunt 11 wordt ook aangesloten op de recreatieve fietsroute langs het Dokkumer Grutdjip. Wat bij deze keuze met name doorslaggevend is, is het negatieve effect van variant 5b op de huiskavels, de privacy en het landbouwkundig gebruik van de boerderijen en woningen in het buurtschap Tilbuorren. Het loont echter zeker beide varianten te ontwikkelen. Variant 5b voegt namelijk, in recreatieve zin, echt iets extra toe aan het dorp Oostrum en het totale fietsroutenetwerk.

De 'bypass' bij Tilbuorren verdient in de uitwerking bijzondere aandacht.



Legenda

- Fietsroute
- Fietsroute bestaande weg
- Fietsroute potentieel
- Huidige fietsknooppuntenroute
- Fietsknooppunt
- Marrekrite aanlegplaats
- Terp
- Huiserf
- Natuurgebied
- Ganzenfoerageergebied

alle profielen zijn indicatief en er kunnen geen rechten aan ontleend worden

CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN



CONCLUSIES

Ons advies luidt om het voorkeursalternatief vast te stellen conform hetgeen in het voorgaande hoofstuk is uiteengezet. Met dit voorkeursalternatief ontstaat een aantrekkelijke en diverse belevingsroute. Daarbij kan genoten worden van de bijzondere landschappelijke-, natuur- en cultuurhistorische waarden van het gebied. Ook worden de verschillende karakters van het gebied goed beleefbaar. De '*missing link*' tussen Dokkum en het Lauwersmeer kan op deze manier met (voldoende) draagvlak worden gerealiseerd.

Samenhang overige besluiten

- De verkenning Fietspad Súd Ie is een vervolg op het eerder door de Raad genomen besluit voor de aanvraag van subsidie bij het Waddenfonds voor de realisatie van een fietspad langs de Súd Ie (incl. financiering).
- Na de verkenningsfase zal de Raad worden gevraagd akkoord te gaan met het nader uit te werken voorkeurstracé.
- Later in 2020 zal het college van Burgemeester en Wethouders een voor het fietspad op te stellen bestemmingsplan in procedure brengen. Daarbij wordt het bestemmingsplan ook ter inzage gelegd. Vervolgens zal de gemeenteraad via de wettelijke besluitvormingsprocedure besluiten nemen.

Samenhang overige projecten

- De vaarweg van de Súd Ie is nog niet opengesteld omdat de Saatsenbrêge nog moet worden opgehoogd. De manier waarop dit moet gebeuren hangt sterk af van het voorkeursalternatief (VKA). Het ontwerpen aan de brug kan na goedkeuring van het VKA weer worden opgepakt. De aanbesteding hiervan wacht echter de verdere uitwerking van het voorkeurstracé af.
- Binnen de beschikking van het Waddenfonds valt ook het herstel van het fietspad richting Ezumazijl. Dit is echter buiten deze verkenning gehouden.
- Binnen dezelfde beschikking valt ook het ontsluitingspad van het te realiseren Bastion/Nije Bolwurk aan de stadsrand van Dokkum. Ook deze is buiten de verkenning gehouden.

Planning en doorkijk vervolg

- Rond april-juni worden inloopavonden in het gebied georganiseerd. Vervolgens zal rond de zomer aan de raad een besluit worden gevraagd voor een nader uit te werken voorkeursvariant (incl. AankoopStrategiePlan). Na de zomer wordt dan de ontwerpfase opgestart en zal het grondverwervingsspoor gaan lopen. De verwachting is dat dan in het najaar 2020 een bestemmingsplan kan worden vastgesteld waarna de verdere voorbereiding en realisatie van het fietspad zullen worden opgestart (na afhandeling van eventuele bezwaarschriften en procedures).

AANBEVELINGEN VOOR VERVOLGONDERZOEK EN VERDERE UITWERKING ONTWERPFASE

Aanbevelingen ecologie
Voor de vervolgfase zijn verdere onderzoeken en uitwerkingen noodzakelijk. Om een goede afweging te kunnen maken van de realiseerbaarheid van het voorkeursalternatief moet er een nader ecologisch onderzoek plaatsvinden (Wet natuurbescherming soortenbescherming). Op basis van veldwerk moet vastgesteld worden of er in en/of rondom het projectgebied beschermde diersoorten voor komen die de verdere realisatie van het fietspad kunnen tegenhouden. Zeker op het gebied van weidevogels kan een diepgaander onderzoek vertraging voorkomen.

Aanbeveling archeologie
Ter voorbereiding op de aanpassing van het bestemmingsplan voor verschillende deeltracés moet voor het aspect archeologie de noodzaak voor verkennend/karterend booronderzoek nader bekeken worden.

Dit geldt voor de deeltracés 2a en 5b. Volgens de FAMKE kaart Steentijd-Bronstijd moet er voor de deeltracés 5a en 5b een karterend onderzoek verricht worden. Dit geldt voornamelijk voor deeltracé 5b. Gezien tracédeel 5a grotendeels langs de recentelijk hermeanderde Súd Ie loopt, is de kans aanwezig dat hier al onderzoek verricht is. Rondom Jouswier is volgens de FAMKE kaart 'IJzertijd' en 'Middeleeuwen' een waarderend onderzoek nodig.

Vervolgfase ontwerp
In de volgende fase is het belangrijk om de in dit rapport genoemde kunstwerken en de technische knelpunten verder uit te werken. Cruciale punten zoals oversteekplekken, bruggen en het verleggen van sloten zullen verder gedetailleerd en ontworpen moeten worden. Er zal in samenspraak met het waterschap een technische uitwerking nodig zijn voor het verstevigen van lokale waterkeringen, daar waar dit nog niet reeds gebeurd is. Ook de mogelijkheden van een integrale aanpak en afstemming met de bodemdaling moeten daarbij bekeken worden. Dit geldt ook voor het aanbrengen van duikers op bepaalde plekken in het ontwerp. Er moet voor de bruggen een ontwerpstudie gedaan worden om deze in te passen in de omgeving. Ook dienen deze bruggen een hoger detailniveau te krijgen in de vervolgfase. Onderzocht kan worden of er een familie ontworpen kan worden voor alle kunstwerken en elementen. Bovenstaande geldt ook voor de waterbelevingsstekjes, toeristische overstapplaatsen en bewegwijzering. Rondom de Tibster Ryd (gemaal) of gemaal De Kolk moet ook verdere detaillering plaatsvinden om te bepalen hoe het fietspad hieromheen gelegd wordt. Op de SO tekening, toegevoegd in de bijlagen, is al aangegeven op welke plekken verdere ontwerpstudie en/of detaillering nodig is. Daarnaast moeten er beheerafspraken gemaakt worden. Tot slot moet er in samenspraak met betrokken grondeigenaren, -gebruikers en het waterschap gekeken worden waar een kavelsloot/teensloot gewenst is.

BIJLAGEN



BIJLAGE A: OVERZICHTSKAART VARIANTEN 1:10.000

BIJLAGE B: OVERZICHTSKAART VOORKEURSALTERNATIEF 1:10.000

BIJLAGE C: 1-4: OVERZICHTSTEKENINGEN SO 1:2.500

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 220

3800 AE Amersfoort

T. +31 (0)88 4261 144

arcadis.com

Fietspad Súd le

Analyse gebruik fietspad Súd le

Februari 2021



GEMEENTE NOARD EAST FRYS LÂN

SWECO

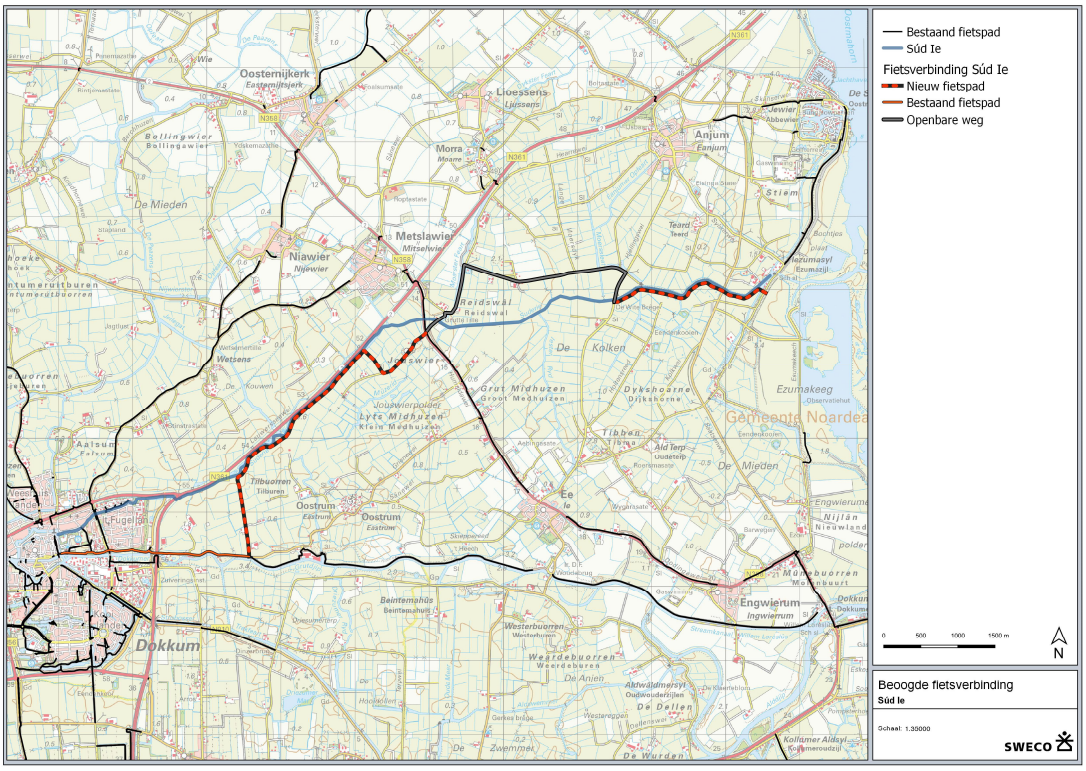
Fietspad Súd Ie

Onderwerp: Analyse gebruik fietspad Súd Ie
Projectnummer: 374308
Referentienummer: SWNL0273023
Datum: 19-02-2021

1 Aanleiding

De gemeente Noardeast-Fryslân wil graag een fietspad als belevingsroute langs de Súd Ie realiseren. Het traject bestaat uit zowel nieuw aan te leggen fietspaden als bestaande wegen en paden in het gebied. Het voorkeurstracé uit het rapport van Arcadis[1] vormt het vertrekpunt voor de verdere planuitwerking en realisatie. Dit project maakt deel uit van het programma Súd Ie – Wetterfront Dokkum (fase 3). Binnen de scope valt onder andere ook het (deels) herstellen van de bestaande fietsverbinding tussen Ezumazijl en Oostmahorn (Ezonstad), het realiseren van overstapplekjes en waterstekjes en het ophogen van de Saetsenbrug. Sweco ondersteunt bij de technische uitwerking en verslaglegging. Daarnaast wordt een bestemmingsplan opgesteld om de realisatie van de fietsverbinding planologisch mogelijk te maken.

In onderstaande figuur is de Súd Ie en de beoogde fietsverbinding weergegeven. Tussen Ezumazijl en Dokkum wordt op bepaalde delen van het tracé een nieuw fietspad gerealiseerd. De route volgt deels de bestaande wegen, waar ook overig bestemmingsverkeer rijdt.



[1] Arcadis, C03091.000601 versie 4.0 van 4 april 2020

Sweco
Rozenburglaan 11
9727 DL Groningen
Postbus 7057
9701 JB Groningen

T +31 88 811 66 00
www.sweco.nl

Sweco Nederland B.V.
Gebiedsadvies Groningen
Handelsregister 30129769
Statutair gevestigd te De Bilt

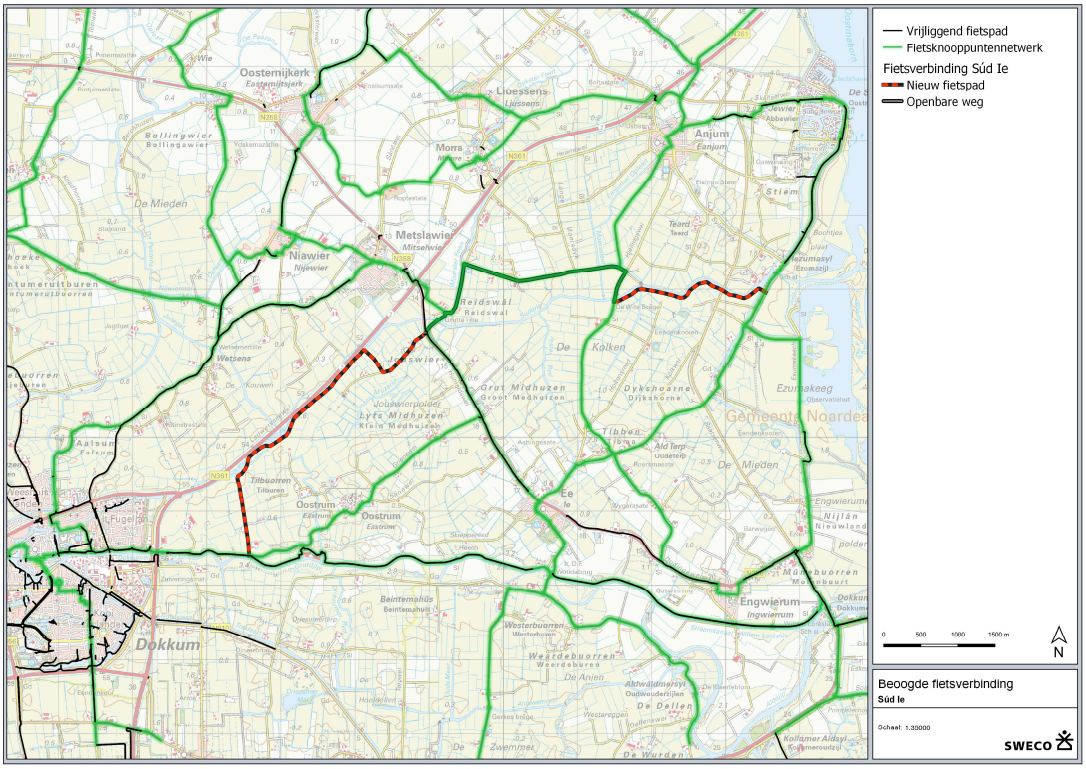
Adviseur ruimtelijke ontwikkeling

Het doel van deze notitie is inzichtelijk te maken wat de intensiteit van het gebruik van de fietsverbinding zal zijn. Hierbij wordt gekeken naar het huidige fietsnetwerk (hoofdstuk 2). In hoofdstuk 3 is de inschatting gemaakt van het mogelijke gebruik van de fietsverbinding. In hoofdstuk 4 volgt een conclusie.

2 Huidig fietsnetwerk

De huidige meest directe fietsroute van Oostmahorn naar Dokkum is via Anjum, Morra, Metslawier en Wetsens. Een recreatieve fietser heeft bij een fietstocht veelal niet de intentie om via een directe verbinding van A naar B te gaan, maar wil bij voorkeur een aantrekkelijke route rijden. Recreatieve fietsers maken hiervoor onder andere gebruik van het fietsknoop-puntennetwerk (groene lijnen in onderstaande figuur). Gedeeltelijk bestaat dit netwerk uit fietspaden, maar grotendeels maakt de fietser in deze regio gebruik van de openbare weg met gemengd verkeer.

Een routeoptie tussen Dokkum en Oostmahorn leidt via Ezumazijl over het fietspad naar het zuiden langs de Lauwersmeerdijk. Na Ezumazijl is er geen fietspad meer aanwezig en dient de weg gedeeld te worden met overig (landbouw)verkeer. Tot aan het Dokkumer Grutdjip bij Ee is geen fietspad aanwezig. Het eerste gedeelte van het fietspad langs de Súd Ie sluit aan op het fietspad Ezumazijl-Oostmahorn, waardoor er een schakel wordt gerealiseerd tot aan de Kriesenswei. Via de Weardwei leidt de fietsverbinding via de openbare weg, waarna bij de N358 (Jouswier) een nieuw fietspad langs de Súd Ie wordt aangelegd. Tot nu toe dient omgefietst te worden via de N358, Lyts Midhuzen en Oostrum. De fietsverbinding langs de Súd Ie vormt hiermee een waardevolle aanvulling in het netwerk.



In onderstaande figuur is de voorkeursvariant weergegeven, zoals is opgenomen in de verkenning van Arcadis.



3 Beleid, trends en fietsintensiteiten

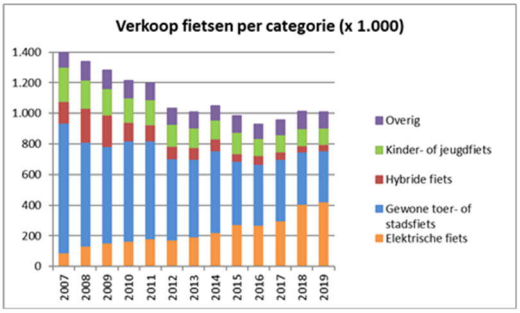
In de mobiliteitsvisie van de regio Noordoost-Fryslân (‘*Ferbining*’) is als een van de speerpunten benoemd dat de fiets een gezond en duurzaam alternatief is. Mede door de opkomst van de elektrische fiets is het belangrijk om als regio kwalitatief goede fietsverbindingen te bieden, waarin beleving langs de route onderdeel van de kwaliteit is. De fiets is een gezond alternatief voor de auto en met de elektrische fiets worden de mogelijkheden voor een verhoogde actieradius nog groter.

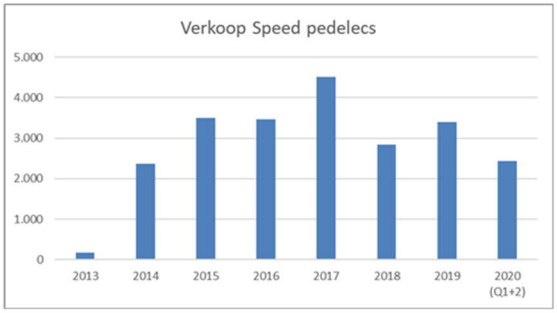
Recreatief fietsen in de regio wordt nog aantrekkelijker gemaakt met het ‘Rondje Lauwersmeer’. Deze fietsroute van circa 40 kilometer laat de fietser alle kanten van het Nationaal Park Lauwersmeer zien, met diverse recreatieve attracties langs de route.
De fietsroute langs de Súd Ie verbindt Dokkum met het Lauwersmeergebied, waardoor de recreatieve routes elkaar qua fietspotentie versterken. Daarnaast wordt de komende jaren met een nieuw buitendijks fietspad langs de Waddenkust (‘*Op paad lâns it Waad*’) een recreatieve fietsroute versterkt. De fietsroute langs de Súd Ie kan hier in de toekomst van profiteren. Een verdichting van het fietsnetwerk betekent dat de regio aantrekkelijker wordt om per fiets te verkennen.

Trends gebruik fiets
De fiets heeft de wind in de rug: in Nederland hebben we bijna 23 miljoen fietsen en ruim een kwart van alle verplaatsingen vindt op de fiets plaats. Door de opkomst van de e-bike en de speed pedelec is de fiets ook op de middellange afstand (tot 20-25 km) steeds vaker een volwaardig en slim alternatief voor de auto en het openbaar vervoer.

Eén van de belangrijkste ontwikkelingen voor de fietsbereikbaarheid is de opkomst van de elektrische fiets. De laatste jaren is de verkoop van elektrische fietsen fors toegenomen (zie onderstaande grafiek links (bron: BOVAG/RAI)). In 2018 werd de e-bike zelfs voor het eerst meer verkocht dan de klassieke stadsfiets. Waar voorheen de elektrische fiets vooral door 65-plussers en minder validen gebruikt werd, is de elektrische fiets in de afgelopen jaren definitief doorgebroken bij doelgroepen die voorheen om diverse redenen (imago, hoge kosten) geen gebruik maakten van een elektrische fiets (bijvoorbeeld scholieren en forenzen). De stijgende verkoop van elektrische fietsen gaat gepaard met een halvering van de verkoop van alle overige categorieën fietsen.

Tijdens de coronacrisis in 2020 is een run ontstaan op de verkoop van elektrische fietsen, waardoor ook de verkoop van fietsen in 2020 nog hoger zal zijn dan voorgaande jaren. Tijdens de coronacrisis is het ook verleidelijker geweest om een activiteit in de buitenlucht te ondernemen, terwijl groepssporten verboden en de sportscholen gesloten waren. Fietsen is een activiteit dat individueel of met het huishouden ondanks de maatregelen van de overheid mogelijk is gebleven. Ook de komende jaren wordt verwacht dat het fietsgebruik zal blijven toenemen.





Van het aantal gereden fietskilometers is circa 40% van het totaal voor recreatief gebruik (bron: Kennisinstituut Mobiliteitsbeleid, Mobiliteitsbeeld 2019). Het fietsgebruik (afgelegde afstand) is in Nederland sinds 2010 toegenomen met ongeveer 4% tot ruim 15 miljard. Deze toename geldt vooral voor woon-werk- en vrijetijdsverplaatsingen.

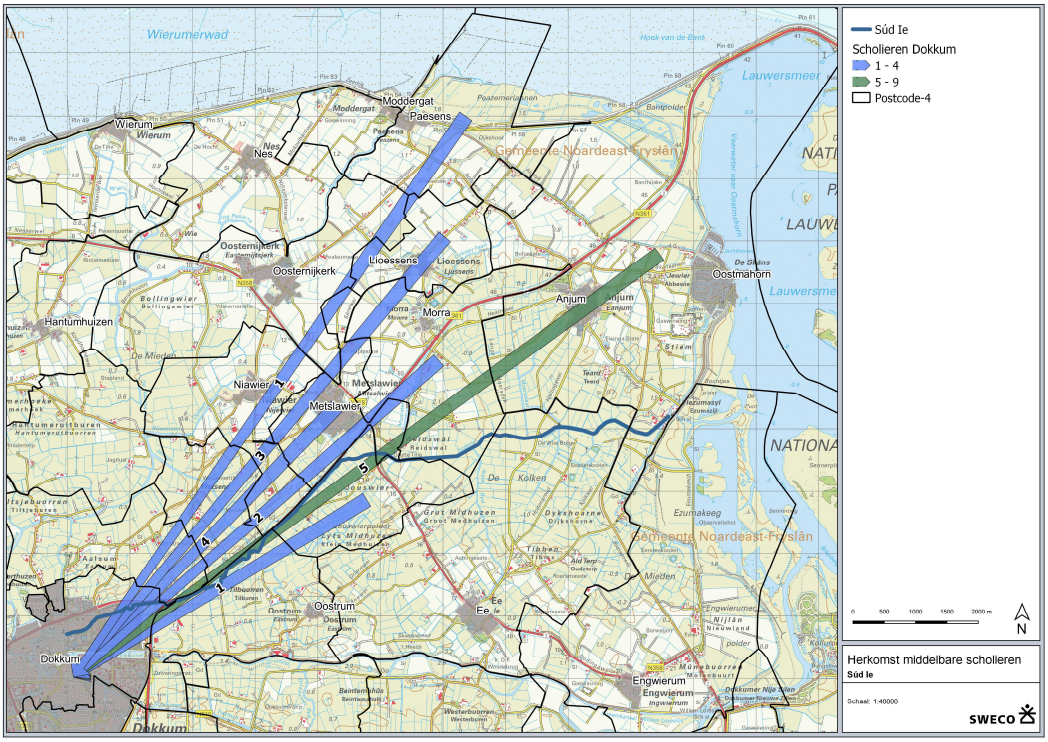
De toename van de fietsverkoop en de afstanden die men met een fiets aflegt in Nederland heeft ook effect op het recreatieve gebruik. Met name in de zomer van 2020 is gebleken dat meer Nederlanders in eigen land op vakantie gingen als gevolg van COVID-19 of de behoefte hebben om in de vrije tijd eens een fietstocht te gaan maken dicht bij huis.
Op onder meer fietspaden in natuurgebieden is het in 2020 merkbaar drukker geweest dan voorgaande jaren.

Aantal overnachtingen
De nieuwe fietsverbinding langs de Súd Ie zal ook voornamelijk door recreanten en toeristen gebruikt worden. Onder recreanten en toeristen worden alle bezoekers van het studiegebied verstaan die hier óf een dagje er op uit trekken (mogelijk met de fiets) óf de mensen die in het gebied overnachten. Van deze eerste groep is het niet bekend om hoeveel het gaat. Zij worden op geen enkele manier geregistreerd (behalve op de eventueel aanwezige fietstelpunten). Van het aantal toeristen dat in de regio overnacht kan dit wel inzichtelijk worden gemaakt via de registratie op de toeristeninkomstenbelasting.

Het aantal overnachtingen in Dokkum en Esonstad in 2016 bedroeg 270.000[2]. Bij een aanname dat 20 tot 25% van de toeristen in de regio de fiets benut om de omgeving te verkennen via het Súd Ie zal het aantal fietsers rond de 150 á 200 fietsers per dag zijn (270.000 / 365 dagen x 25%). Dit aantal is altijd sterk afhankelijk van het moment van de week, het jaargetij en het weer[3].

Deze 150 á 200 fietsbewegingen langs de Súd Ie kunnen mogelijk verdubbeld worden als het gaat om een heen- en terugreis via dezelfde weg. Het is echter aannemelijker om op de heenreis een andere route te kiezen dan de terugreis bij een rondje (recreatief) fietsen. Met een aanname dat ongeveer een kwart van deze groep fietsers dezelfde route langs de Súd Ie neemt op de heen- en terugreis brengt het potentiële totaal op circa 200 á 250 fietsbewegingen per dag.

Utilitaire potentie
Daarnaast voorziet het fietspad in een extra fietsverbinding voor het dagelijkse pendelverkeer (woon-school- en woon-werkritten). De vele kleine dorpen in noordoost Fryslân zijn hoofdzakelijk op Dokkum aangewezen voor werk, school en dagelijkse voorzieningen.



Op basis van een verkenning naar herkomst van scholieren die in Dokkum naar een middelbare school gaan[4], blijkt dat er maximaal 15 scholieren uit het studiegebied mogelijkerwijs via de Sud Ie zullen fietsen.

[2] BBO (2018). Businesscase bij projectplan “verbinding rond Súd Ie: van Dokkum naar Lauwersmeer in Waddenperspectief!”
[3] In en rond het weekend zijn er meer overnachtingen dan doordeweeks. Bij zonnig weer is het aantrekkelijker om een fietstocht te maken dan bij neerslag en harde wind. Ook de lengte van de dag is essentieel: ’s zomers is het ’s avonds nog licht, terwijl in de winter het eerder donker wordt.
[4] DUO (2018). Herkomst scholieren per postcode-4

Voor de meeste scholieren uit onder andere Metslawier, Lioessens of Paesens is een sneller, directere alternatief aanwezig via het fietspad langs de Dokkumerwei/ Metslawiersterwei. De verwachting is dat het fietspad langs de Súd Ie in zeer beperkte mate voor woon-schoolverkeer gebruikt zal worden.

Gegevens van woon-werkverkeer zijn niet op postcodeniveau beschikbaar, enkel op gemeenteniveau. Aangezien het studiegebied in één gemeente gelegen is, kan niet herleid worden wat de dagelijkse woon-werkpendel richting en vanuit Dokkum is. Wel is het aantal inwoners per dorp inzichtelijk met data van het CBS.
De dorpen in de directe omgeving van de Súd Ie (Oostmahorn, Anjum, Morra, Metslawier en Lioessens) hebben gezamenlijk circa 2.300 inwoners, zoals ook inzichtelijk is gemaakt in de tabel. Hierbij is op te merken dat inwoners van bijvoorbeeld Metslawier ook een alternatieve directere route via de Dokkumerwei/Metslawiersterwei kunnen nemen.

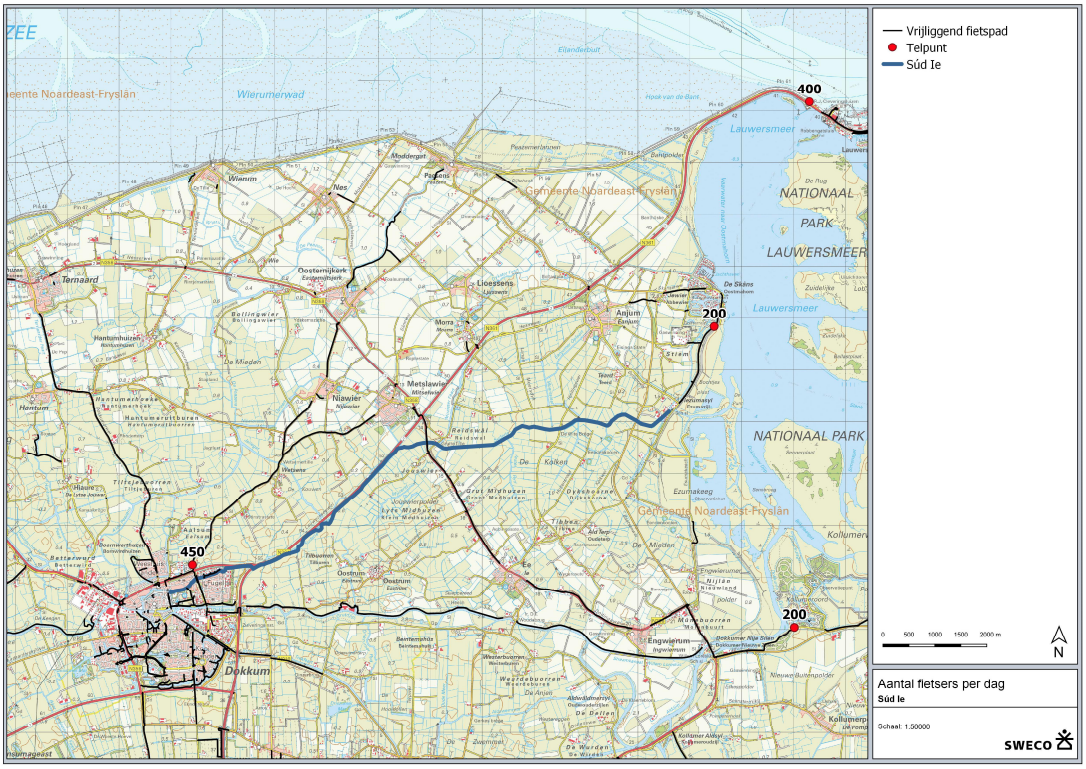
Kern	Inwoners
Oostmahorn	75
Anjum	895
Morra	170
Metslawier	855
Lioessens	285
Totaal	**2.280**

Met de aanname dat een kwart van alle inwoners eenmaal per week naar Dokkum fietst voor scholen, banen en overige voorzieningen (detailhandel, cultuur, et cetera.), kan ingeschat worden dat er circa 50 á 75 inwoners van het gebied per dag mogelijk gebruik maken van het fietspad. Ook maakt een deel van de bewoners wel eens een recreatief fietstochtje in het gebied. Dit gebruik is sterk afhankelijk van jaargetijde en weersomstandigheden en daarom lastig in te schatten. Mogelijk geven de telpunten in de omgeving hier een beeld over.

Huidige intensiteiten
Op basis van diverse telpunten en fietstellingen[5] is inzichtelijk gemaakt hoeveel fietsers per dag gebruik maakt van de fietspaden in de omgeving. In onderstaande figuur staan deze tellingen weergegeven.

Het telpunt bij Oostmahorn en het telpunt ten noorden van Dokkum zijn in deze studie het meest relevant, met respectievelijk 200 en 450 fietsers per dag. De hierboven genoemde aantallen van aannames over recreatief gebruik valt in deze bandbreedte.

[5] Het provinciale, vaste telpunt bij Dokkum is een daggemiddelde van het jaar 2018. De tellingen rondom het Lauwersmeer (waaronder telpunt Oostmahorn) zijn in het kader van het project Rondje Lauwersmeer in de periode april-september 2018 uitgevoerd middels een telslang.



4 Conclusie

In deze notitie is verkend wat het potentieel gebruik is van de aan te leggen recreatieve fietsverbinding langs het Súd Ie. Daarbij is gekeken naar trends en ontwikkelingen op het gebied van fietsen en toerisme. Beide ontwikkelingen ondersteunen elkaar en het gebruik van de fiets voor recreatieve en toeristische doeleinden neemt, onder andere door COVID-19, de laatste tijd sterk toe.

In deze notitie is geïnventariseerd welke toegevoegde waarde de route heeft ten opzichte van het huidige fietsnetwerk. Geconcludeerd kan worden dat de twee nieuw aan te leggen delen van de fietsverbinding een grote meerwaarde heeft voor het gebied omdat een extra schakel wordt aangelegd, primair voor het recreatieve fietsverkeer.

Op basis van beschikbare overnachtingsdata van toeristen in Dokkum en Oostmahorn is de aanname gedaan dat een bepaald percentage per kern (circa 20-25%) een keer langs de Súd Ie fietst bij een overnachting. Aangevuld met een aanname dat een kwart (een deel van) dezelfde route weer terugneemt, zal het gebruik variëren tussen de 200 en 250 fietsers per dag.

Daarnaast is gekeken naar verwacht utilitair gebruik van het fietspad. Vanwege de beperkte bevolkingsomvang die met de fietsroute bediend wordt, wordt ingeschat dat het gebruik rond de 50 á 75 fietsers per dag zal variëren, zowel voor het werk, de scholen en de dagelijkse voorzieningen in Dokkum. Daarnaast zullen er nog enkele fietsers zijn die woonachtig zijn in de regio en het fietspad gebruiken om een fietstochtje te maken in de vrije tijd.

Al met al kan geconcludeerd worden dat het verwachte gebruik van het fietspad rond de 250 á 300 per dag zal liggen, gedurende de maanden april tot en met september.
De potentie komt overeen met huidige telpunten in de omgeving (200-450 fietsers per dag). Wederom zijn deze aantallen afhankelijk van het seizoen, het weer of moment van de week. Als de huidige trends op het gebied van toerisme en fietsverkeer doorzetten zal ook het gebruik van de recreatieve fietsverbinding in de komende jaren na realisatie toenemen.

SWECO

FEITENRELAAS FIETSROUTE SÚD IE





FIETSPAD SÚD IE - FEITENRELAAS

In 2012 heeft de gemeente het plan opgevat om, naast het ontwikkelen van de Súd Ie als vaarroute, ook een toeristisch fietspad langs de Súd Ie te ontwikkelen. Projectbureau *Súd Ie en Wetterfront Dokkum* heeft in 2018 aan bureau Arcadis de opdracht gegeven te onderzoeken welk tracé de voorkeur zou hebben.

In dit document willen wij, belanghebbenden van tracés 4 en 5, aantonen dat er forse fouten zijn gemaakt in het onderzoek naar dit voorkeurstracé. Daarmee willen we laten zien dat dit onderzoek herziening vraagt en alternatieve routes overwogen moeten worden.

Ook willen we hiermee aandacht vragen voor het feit dat het besluit van de gemeenteraad van 4 juni jl. om akkoord te gaan met het voorgestelde voorkeurstracé gebaseerd is op informatie die onvolledige is, in delen onjuist is en in andere delen zodanig gepresenteerd is dat het geen correct beeld van de feitelijke situatie geeft. Redenen die ook een heroverweging van het gemeenteraadsbesluit rechtvaardigen.

Onze kritiek op het onderzoek is deels algemeen van aard maar grotendeels toegespitst op tracés 4 en 5 en zal zich achtereenvolgens richten op het onderzoek, het rapport en het proces.

1 HET ONDERZOEK

Onze kritiek op het onderzoek naar een voorkeurstracé voor tracés 4 en 5 omvat vier hoofdpunten:

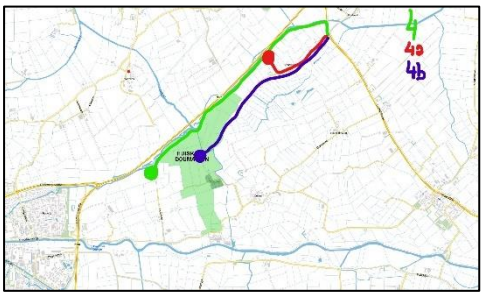
1) In het Arcadis onderzoek vindt geen eenduidige vergelijking van tracés plaats
2) Men claimt 'missing links' op te heffen, waar feitelijk geen missing links zijn
3) Bepaalde tracémogelijkheden zijn ten onrechte niet meegenomen in het onderzoek
4) Er heeft geen billijke vergelijking van tracémogelijkheden plaatsgevonden

1.1 Geen eenduidige vergelijking van de tracés:

Tracés 4 en tracés 5 zijn niet eenduidig met elkaar te vergelijken. Wij zullen hieronder de redenen daarvoor aangeven.

Reden 1: Tracés 4, 4a en 4b hebben verschillende eindpunten.

- Tracé 4 eindigt bij de aftakking Tichelwei
- Tracé 4a eindigt bij de Súd Ie ter hoogte van driekwart van de Bergsmawei
- Tracé 4b eindigt bij de Mellemawei bij de brug over de Oostrumer Opvaart.



Figuur 1: Verschillende eindpunten tracés 4

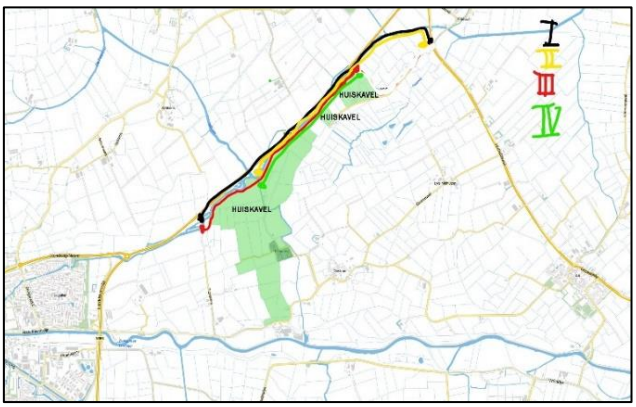
Tracé 4a vormt *geen* verbindende schakel tussen tracé 3 en de tracés 5 en is daarmee dus geen volwaardig vergelijkbaar tracé.

Tracé 4b komt uit op tracé 5b, maar een verbinding met tracé 5a is met tracé 4b helemaal niet mogelijk. Ook tracé 4b is om die reden *geen* volwaardig vergelijkbaar tracé.

Reden 2: Tracé 4 wordt op vier verschillende manieren meegenomen in het onderzoek.

- Versie I = van de Humaldawei tot aan 5a,
- Versie II = van de Humaldawei tot aan 5b,
- Versie III = vanaf 4a tot aan 5a
- Versie IV = vanaf 4a tot aan 5b

Let wel: dit zijn dus geen tracés die in het kader van het verkennend onderzoek met elkaar vergeleken moeten worden (a, b of c), *het zijn versies van een en hetzelfde tracé 4!* Zéér verwarrend dus.



Figuur 2: de vier versies van een en hetzelfde tracé 4

Het mag duidelijk zijn dat één manier van scoren voor tracé 4 geen recht doet aan de situatie, want versie I is bijna tweemaal zo lang als versie IV en zal daardoor dus ook een veel groter effect hebben op criteria als *landbouwareaal*, *huiskavel* en *verwerven gronden*. Voor versies I en III moet er een brug gebouwd worden over de Oostrumer Opvaart, voor versies II en IV hoeft dat niet omdat die beide varianten stoppen vóór de Oostrumer Opvaart. Dus ook op '*eenvoud van de oplossing'* en '*Investeringskosten (kunstwerken*)' hadden de verschillende versies van tracé 4 een verschillende score dienen te krijgen.

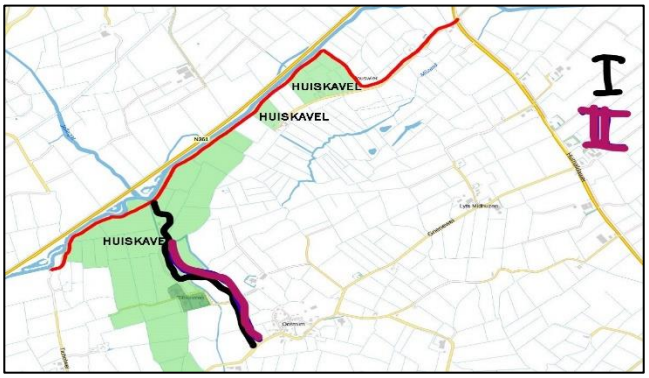
Reden 3: Een 'simpele' vergelijking tussen 5a en 5b geeft een vertekend beeld

Tracé 5a (tussen Tichelwei en Súd Ie) en tracé 5b (ook tussen Tichelwei en Súd Ie) zijn ogenschijnlijk prima vergelijkbaar. Maar om 5a te kunnen realiseren zijn echter, ten opzichte van 5b, extra gronden nodig en een extra investering voor de brug over de Opvaart. Door de keuze van de tracés komt dit nu echter niet naar voren waardoor 5a – geheel ten onrechte – té positief uitvalt in de vergelijking.

Reden 4: tracé 5b wordt op twee verschillende manieren meegenomen in het onderzoek

Tracé 5b wordt op twee manieren mee-genomen in het onderzoek (zie kaartje hiernaast).

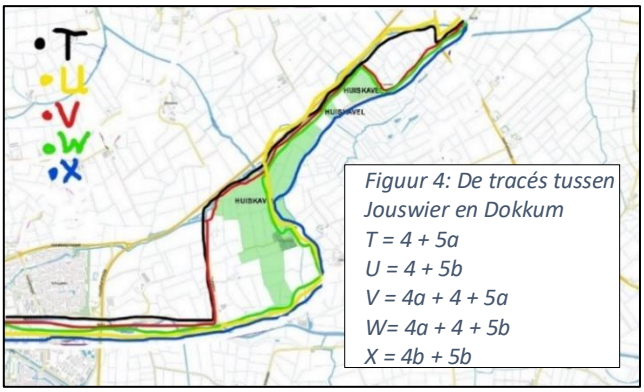
Het verschil is behoorlijk want voor versie I is veel méér grond (huiskavel) nodig dan voor versie II. Toch krijgt ook tracé 5b in het onderzoek maar één set scores, ongeacht de lengte van de versie of de hoeveel grond die nodig is.



Figuur 3: De twee versies van tracé 5b

We hebben hiermee wel duidelijk gemaakt dat de verschillende tracés 4 en 5 zeer ongelukkig gekozen zijn en dat dat een eerlijke vergelijking in de weg heeft gestaan.

Hoe dan wel?
Het was beter geweest om geen onderscheid te maken tussen tracés 4 en 5, maar de route tussen de Reidswâl bij Jouswier en Dokkum als één tracédeel op te vatten en voor dit tracédeel dan duidelijke varianten met elkaar te vergelijken. Bijvoorbeeld zoals in figuur 4.



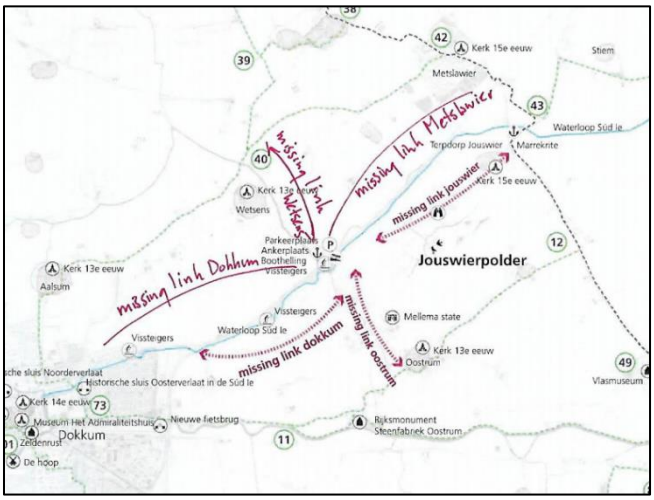
Figuur 4: De tracés tussen Jouswier en Dokkum
T = 4 + 5a
U = 4 + 5b
V = 4a + 4 + 5a
W= 4a + 4 + 5b
X = 4b + 5b

Alle hier afgebeelde tracés (T t/m X) zijn volwaardige verbindingen tussen de Reidswâl bij Jouswier en Dokkum en zijn daarmee wél correct vergelijkingsmateriaal. Wij komen hier verderop nog op terug.

1.2 Missing links die geen missing links zijn.

Arcadis stelt in haar rapport (blz. 23) dat er **"***In het huidige fiets- en wandelroutenetwerk duidelijke "missing links" te ontdekken zijn; ontbrekende <u>verbindingen tussen twee knooppunten</u> of <u>naar bezienswaardige plekken</u>"*

Op de kaart op blz. 22 worden voor tracés 4 en 5 maar liefst drie missing links aangegeven:
a) Van Jouswier naar "iets".
b) Van "iets" naar Oostrum
c) Van " iets" naar Dokkum.



Maar zo geredeneerd, zou je ook kunnen zeggen dat er drie ándere missing links zijn. Namelijk:
a) Van Metslawier naar "iets"
b) Van "iets" naar Wetsens
c) Van "iets" naar Dokkum.

Dus waarom deze missing links niet meegenomen in het onderzoek?

Het "iets" van de missing links tussen Jouswier en Dokkum is echter in feite "niets". Gewoon een onbeduidend hoekje in het weiland langs het water en langs de Lauwersseewei. Beslist géén bezienswaardige plek en beslist ook géén knooppunt.

De conclusie moet dan ook zijn dat géén van de drie *missing links* twee knooppunten met elkaar verbindt dat ook géén van de drie missing links naar een bezienswaardige plek voert en dus feitelijk helemaal geen missing links zijn!

Wat nog verwonderlijker is, is dat de zogenaamde *missing link c* (van "iets" naar Dokkum) in het rapport juist helemaal geen vervolg krijgt. Want het onderzoek bevat geen tracévariant langs de Súd Ie tot aan

Dokkum. En dat brengt ons op het derde punt van kritiek op het Arcadis rapport namelijk dat bepaalde tracémogelijkheden ten onrechte niet zijn meegenomen in het onderzoek.

1.3 Bepaalde tracémogelijkheden zijn ten onrechte niet meegenomen in het onderzoek:

Zoals Figuur 3 laat zien, heeft Arcadis voor het stuk tussen de Jouswier en Dokkum feitelijk vijf tracé-varianten onderzocht: T, U, V, W en X. Zij hebben daarbij – ten onrechte – een aantal tracé-varianten niet meegenomen.

1.3.1 <u>De variant Súd Ie – Dokkum (variant S)</u>

Allereerst ontbreekt in het onderzoek een variant die vanaf Jouswier langs de Súd Ie doorloopt tot aan de Centrale As, dan vóór de Centrale As afbuigt naar de Tichelwei en dan via de Tichelwei en onder de Schreiersbrêge door naar Dokkum voert.

In het rapport wordt nergens vermeld waarom dit tracé niet is onderzocht. In een verkennend onderzoek naar een voorkeurstracé voor een Súd Ie route had deze variant echter niet mogen ontbreken omdat het de *enige* variant zou zijn geweest die met recht zeer positief (++) zou scoren op het criterium '*mate waarin de variant bijdraagt aan de beleving van landschappelijke waarden in het gebied (waddenlandschap/**Súd Ie***)'.

Tijdens het Webinar van 14 april is ook een vraag gesteld waarom het fietspad niet was doorgetrokken langs de Súd Ie naar Dokkum. Het antwoord daarop luidde als volgt: *Het is binnen het financiële kader van de Waddenfondssubsidie niet haalbaar een verbindingsroute voor fietsers ter hoogte van knooppunt 11 langs de Súd Ie helemaal door te trekken tot in Dokkum. Dit is ook omdat er geen betaalbare voorziening mogelijk is om de Lauwersseewei ter hoogte van de verkeersbrug in de Centrale As over te steken. Dan zult u wellicht denken dat het in theorie ook nog een optie kan zijn de centrale as nabij het pluimveebedrijf daardoor te trekken tot aan de Tichelwei over dan een strook te verwerven grond van de huiskavels van de grote boerderij daar in de buurt. Ten opzichte van de aansluiting op fietsknooppunt 11 op het fietspad aan de Tichelwei als nu voorliggend voorstel van Arcadis <u>zou die route binnen de invloedsfeer van de Centrale As liggen en verder ook binnen de invloedsfeer van het betreffende pluimveebedrijf.</u>*

Men stelt hier dus dat vanwege het *binnen de invloedsfeer komen* van de Centrale As en een (pluimvee)bedrijf een bepaald tracé dusdanig *niet* wenselijk was dat het daarom niet eens is meegenomen in het verkennend onderzoek. Maar een verkennend onderzoek is er toch juist voor om de wenselijkheden of onwenselijkheden van bepaalde varianten tegen elkaar af te wegen?

Deze redenering staat overigens ook in schril contrast met het feit dat tracés 4, 4a en 4b wél onderzocht zijn terwijl deze állemaal *binnen de invloedsfeer van de zeer drukke Lauwersseewei* liggen (wat overigens nergens als een nadelig beoordelingspunt wordt opgevoerd).

En het staat ook in schril contrast met het feit dat ook tracés 4, 5a en 5b wél onderzocht zijn terwijl die allen binnen de invloedsfeer van landbouwbedrijven liggen. Sterker nog, al deze tracés gaan door meerdere huiskavels en voeren over wegen die erven en landerijen met elkaar verbinden en dus de nodige hinder in de bedrijfsvoering zal opleveren. In het geval van het pluimveebedrijf zou een eventuele route hier slechts lángs het bedrijf voeren zonder daarbij voor enige hinder te zorgen! Hier wordt dus duidelijk met verschillende maten gemeten.

Voor alle duidelijkheid: wij zijn beslist *géén* voorstander van een tracé langs de Súd Ie tot aan Dokkum. Aan een dergelijk tracé kleven dezelfde bezwaren als aan alle andere tracés 4 en 5. Maar wij zijn wél van mening dat een onderzoek naar deze variant in het verkennend onderzoek van Arcadis meegenomen had moeten worden.

1.3.2 De varianten Metslawier en Oostrum (varianten Y en Z)

Tracés die óók ontbreken in het onderzoek zijn mogelijke varianten over bestaande fietspaden zoals dat ook bij tracés 2 en 3 is gebeurd. Varianten die hiervoor in aanmerking komen zijn de Metslawier-route en de Oostrum-route. Deze beide varianten liggen iets verder af van de Súd Ie maar de beleving van de Súd Ie is maar 1 van de 31 beoordelingscriteria en weegt dus ook maar voor 1/31^{e} deel mee in de totaalscore. Op het vlak van 'beleving cultuurhistorie' scoren beide alternatieve tracés juist heel positief.

Beide alternatieve routes komen ook langs horecagelegenheden. Weliswaar geen beoordelings-criterium, maar in onze ogen had dat best een beoordelingscriterium mogen zijn als je op zoek bent naar een belevingsroute voor de toerist.

Ook zijn beide varianten veel afwisselender dan de Súd Ie varianten. Oók geen beoordelingscriterium maar toch ook niet onbelangrijk als het gaat om het creëren van een belevingsroute.

In tegenstelling tot de bewering van Arcadis dat er tussen Jouswier en Dokkum bepaalde 'missing links' zouden zijn vanwege het ontbreken van verbindingen tussen fietsknooppunten, bieden zowel de Metslawier-route als de Oostrum-route juist uitstekende verbindingen van knooppunten. De Oostrum-route verbindt knooppunt 43 (Reidswâl) met knooppunt 11 (Tichelwei) en vervolgens knooppunt 73 (Dokkum). De Metslawier-route verbindt knooppunt 43 (Reidswâl) met knooppunt 42 (Metslawier), knooppunt 41 (Wetsens) en vervolgens knooppunt 73 (Dokkum)

Tot slot bieden beide varianten de mogelijkheid voor het combineren van varen en fietsen. Beide varianten doen de Marrekrite-aanlegplaats bij de Reidswâl aan en de Oostrum-route heeft nog een extra mogelijkheid voor het combineren van varen en fietsen door de aanlegplaats langs het Grutdjip bij fietsknooppunt 11.

Beide varianten, de Metslawier-route én de Oostrum-route, hadden dan ook beslist in het verkennend onderzoek niet mogen ontbreken.

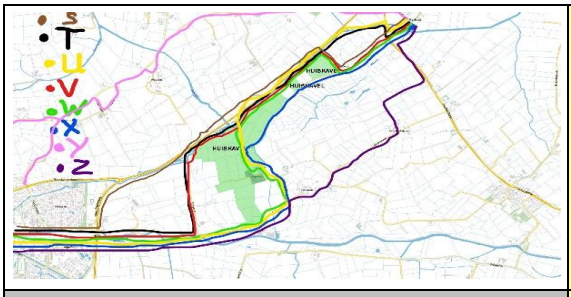
Een complete beschrijving van beide routes is te vinden in 1 (Metslawier-route) en Bijlage 2 (Oostrum-route).

Een vergelijking van álle mogelijke tracés tussen Jouswier en Dokkum

Om inzichtelijk te maken hoe een complete vergelijking van álle mogelijke tracés (mét eenduidige tracébeschrijving) er uit zou kunnen zien hebben wij – volgens de Arcadis-methodiek – ook scores toegekend aan varianten S (doorlopend tot aan de Centrale As) , Y (over Metslawier) en Z (over Oostrum). Van de varianten T, U, V, W en X hebben wij de Arcadis-scores van de betreffende tracés opgeteld.

T = 4 + 5a; U = 4 + 5b; V = 4a + 4 + 5a, W = 4a + 4 + 5b en X = 4b + 5b

Deze gegevens hebben wij in een tabel gezet. De complete tabel is te vinden in Bijlage 5. Hier zullen wij volstaan met de eindresultaten, dat wil zeggen de totaalscore van alle criteria per tracé-variant.

	*4*	*4a*	*4b*	*5a*	*5b*	*S = 4 tot aan Centrale As*	*T = 4 + 5a*	*U = 4 + 5b*	*V = 4a + 4 + 5a*	*W = 4a + 4 + 5b*	*X = 4b + 5b*	*Y = Metslawier-route*	*Z = Oostrum-route*
TOTAALSCORE	-1	7	-6	12	4	-4	11	3	18	10	-2	24	23

Uit de tabel blijkt duidelijk dat varianten Y en Z als besten uit de bus komen. Véél beter dan de nu gekozen varianten V en W. Dus het is zéér onterecht dat deze niet in het onderzoek zijn meegenomen.

Maar dit is nog niet alles. De manier waarop Arcadis de verschillende tracémogelijkheden heeft vergeleken, de criteria die zijn gekozen (of juist niet zijn gekozen) om de tracés op te beoordelen en de toekenning van de scores laten allemaal zeer te wensen over en zorgen voor een vertekend beeld, zoals wij hierna zullen aantonen.

1.4 Er heeft geen billijke vergelijking van tracémogelijkheden plaatsgevonden:

Om tot een billijke vergelijking te komen van de diverse tracémogelijkheden is allereerst een degelijke set criteria nodig die recht doet aan alle belangen. Daarnaast is het belangrijk dat er een goed doordachte weging van factoren plaatsvindt. En als laatste dient het toekennen van scores eenduidig en helder plaats te vinden.

1.4.1 De keuze van de criteria

Zoals aangegeven is het, als men zaken met elkaar wil vergelijken met als doel daarna de ‘beste’ te kunnen selecteren, nodig dat men goede criteria kiest die na vergelijking ook daadwerkelijk de beste variant naar boven halen. Arcadis heeft een set criteria samengesteld die zeker wel de tracés op bepaalde belangrijke aspecten vergelijken, maar uitgebalanceerd kan deze set criteria niet genoemd worden.

Ten eerste omdat sommige belangen (vooral financiële) oververtegenwoordigd zijn. Zo zijn maar liefst 9 van de 31 criteria op financiële aspecten gericht.

Ten tweede omdat sommige andere belangen, bijvoorbeeld die van grondeigenaren, wel worden mee-genomen, maar ook vooral in financiële zin. Alsof grondverlies slechts een kwestie is van een adequate financiële compensatie. Juist met de langlopende ontwikkelingen naar een grondgebonden veehouderij met een nadruk op weidegang is grond van wezenlijk belang voor de toekomst van een melkveebedrijf.

Ten derde omdat sommige criteria ten onrechte zijn meegenomen in het afwegingskader. Zoals de twee criteria betreffende doorlooptijd. Voor het afwegen van de tracés zijn een korte doorlooptijd of een snelle aanvang van realisatie niet van belang. Mogelijk zijn ze van belang vanwege deadlines in de

subsidieaanvraag. Maar deze tijdsdruk mag niet afgewenteld worden op de keuze van voorkeurstracés. Zeker niet gezien de aard, omvang en duur van de negatieve effecten van bepaalde tracés op de direct-betrokkenden zoals de grondeigenaren, de pachters of de aanwonenden.

Ten vierde omdat bepaalde beoordelingscriteria ontbreken. Zoals:

a) *Mate van inkomstenderving als gevolg van dit tracé*
   Er is wel enige aandacht voor de inkomstenderving van boeren middels de criteria '*effect op landbouwareaal*' en '*effect op huiskavel',* maar alleen als de boer ook grondeigenaar is. Wat echt ontbreekt is een criterium dat inkomstenderving van niet-grondeigenaren meeweegt. Dat zou recht doen aan het negatieve effect van het fietspad voor pachters. Maar ook voor sommige lokale horecaondernemers (zoals bijv. café Veldzicht in Metslawier, café Fryslân in Oostrum of het rustpunt in Oostrum) die door een Súd Ie fietspad juist klanten zullen gaan verliezen.

b) *Effect op de bedrijfsvoering*
   Dat het effect op de bedrijfsvoering als criterium ontbreekt is echt een grote misser en een duidelijk teken dat men zich er echt onvoldoende in heeft verdiept wat een toeristisch fietspad zou gaan betekenen voor de aanwonenden. Want een gestage stroom aan toeristische fietsers (zoals wij die op zonnige dagen ook wel over de Tichelwei zien fietsen) op de veel te smalle wegen van tracés 4 en 5 zal ontwrichtend werken op de bedrijfsvoering van de landbouwbedrijven daar. Het zal niet alleen gevaarlijk en hinderlijk zijn, het zal ook een aanslag zijn op de portemonnee als boeren of loonwerkers steeds moet wachten tot de weg vrij is voor hen. Dit criterium zou ook recht hebben gedaan aan het feit dat nieuwe kavelsloten de boeren zullen opzadelen met hekkelspecie die zij zullen moeten verwerken (een extra kostenpost) en het feit dat nieuwe bermen zullen zorgen voor ongewenste uitzaaiing van akkerdistel of berenklauw. Tot slot zou dit criterium recht hebben gedaan aan de plaatselijke onderneming voor wie de afgelegen locatie en de rust en ruimte die dat biedt, juist het 'Unique Selling Point' van de onderneming vormt.

c) *Effect op aanwonenden*
   In de beoordelingsmethodiek heeft het ook ontbroken aan een criterium dat recht doet aan negatieve effecten op aanwonenden. Nu wordt dit slechts meegewogen in '*overlast tijdens de realisatie'* en '*bereikbaarheid van woningen, bedrijven en kavels tijdens de aanleg*'. Dat aanwonenden ná de aanleg voor de rest van hun leven inbreuk gaan ervaren op hun rust en privacy wordt niet meegenomen in het onderzoek en dat is niet terecht.

d) *Mogelijkheden voor grondruil binnen redelijke afstand*
   Zoals eerder aangegeven is niet elke grondeigenaar of pachter geholpen met financiële compensatie. Dus ook een criterium voor grondruilmogelijkheden had niet mogen ontbreken.

e) *Draagvlak bij aanwonenden*
   In de set criteria is wel een criterium opgenomen over het draagvlak bij stakeholders, maar het draagvlak onder aanwonenden is nergens meegenomen. En dat had wel gemoeten.

f) *Effect van de omgeving op de beleving van de fietser*
   Met name tracé 4 loopt wel langs de Súd Ie, maar op dat traject ligt de Súd Ie direct náást de zeer

drukke Lauwersseewei. Dat tempert het genieten van de natuur en het fietsen langs het water natuurlijk behoorlijk. Zeker iets wat in het zoeken naar een ideale belevingsroute wel meegenomen had moeten worden.

Concluderend kunnen we stellen dat de set gekozen criteria onevenwichtig is en onvoldoende recht doet aan de belangen van aanwonenden.

1.4.2 De kwestie van de weging van factoren/criteria

Arcadis geeft aan dat alle criteria even zwaar zullen wegen (Arcadis rapport blz. 35). Er is verder geen onderbouwing van de reden hiervoor, maar discutabel is die keuze zeker wel want wat het zwaarst is, zou ook het zwaarst moeten wegen. Hierover verderop meer.

Ondanks het feit dat men dus claimt dat alle criteria even zwaar meewegen, is dat bij nader inzien toch niet het geval. Zo weegt de grond, die nodig is voor het fietspad, wel op 5 verschillende manieren mee namelijk bij

1) '*effect op landbouwareaal*',
2) '*effect op huiskavel*',
3) '*investeringskosten (lengte fietspad/kunstwerken/grondaankoop/ophogen verbreden lokale waterkering*)',
4) '*verwerven gronden*' en
5) '*draagvlak stakeholders'* (Bij Arcadis zijn alleen grondeigenaren stakeholders).

Ook de '*eenvoud van de oplossing*' is een criterium wat ongemerkt meerdere keren zou kunnen meetellen, bijvoorbeeld bij

1) '*mate van overlast tijdens de realisatie*'
2) '*korte doorlooptijd bij realisatie*' en
3) '*snelle aanvang realisatie'*.

Ook zaken die ontwerp-opgaven vormen, kunnen op meerdere criteria hun invloed hebben.

Los van het feit dat criteria dus geenszins, zoals Arcadis beweert, allemaal even zwaar wegen, doet deze manier van beoordelen ook geen recht aan de zwaarte van de verschillende criteria. Want het zou betekenen dat '*overlast tijdens de realisatie'* even zwaar weegt als '*effect op landbouwareaal'*. Of om het nog vreemder te maken dat '*het effect op landbouwareaal'* even zwaar weegt als '*de herkenbaarheid van de route'*. Het betekent dus dat iets tijdelijks (de aanleg) even zwaar weegt als iets langdurigs (grondverlies, hinder bij bedrijfsvoering, inkomstenderving) en dat inkomstenderving (minder grond = minder koeien = minder inkomsten) even zwaar weegt als de duidelijkheid van de route.

Totaal onvergelijkbare zaken zowel in aard als in ernst, die méér zorgvuldigheid in de weging rechtvaardigen dan "alles telt even zwaar".

1.4.3 Het toekennen van de scores

De toekenning van de scores aan de beoordelingscriteria is niet eenduidig. Nu is eenduidig beoordelen niet eenvoudig, maar in een zaak als deze, waar de belangen, vooral van de aanwonenden, erg groot zijn, is extra zorgvuldigheid geboden en dienen toegekende scores onderbouwd en verifieerbaar te zijn. Dat zijn ze nu niet.

Ook worden sommige beoordelingscriteria stelselmatig te licht beoordeeld. Zo scoort alleen tracé 4a negatief op verkeersveiligheid, terwijl ook tracés 4b, 5a en 5b hier negatief op hadden moeten scoren omdat al deze tracés te smal zijn voor zowel fietsers als landbouwverkeer.



Figuur 6: Verkeerssituatie Mellemawei



Figuur 5: Verkeerssituatie aftakking Tichelwei

Ook de impact op landbouwareaal of huiskavel wordt stelselmatig te licht beoordeeld. Alleen 4 en 4b scoren negatief op '*effect op landbouwareaal*' terwijl álle tracés 4 en 5 een negatief effect hebben op landbouwareaal en tracé 4 en tracé 5b zelfs een zéér negatief effect. Iets vergelijkbaars geldt voor '*effect op huiskavel*'. Voor álle tracés 4 en 5 is grond nodig die behoort tot huiskavel. Dus álle tracés 4 en 5 hadden negatief moeten scoren op dit criterium en tracés 4, 4b en 5b zelfs zéér negatief.

Omdat dus nergens een onderbouwing of verantwoording van de scoretoekenning gegeven wordt, is het vaak ook maar gissen waarom aan een bepaald criterium een + of een – wordt toegekend. Het zou duidelijker zijn geweest als er een scorematrix zou zijn opgesteld.
Bijvoorbeeld als volgt:

Score	–	– –	0	+	++
Snelle aanvang realisatie	Langer dan 6 maanden	2-6 maanden	NVT	1 – 2 maanden	Binnen een maand
Verwerven gronden	Meer dan 1 ha	0 – 1 ha	NVT	NVT	NVT

Zo zou ook direct inzichtelijk zijn geworden dat de gehanteerde 5-punts schaal in heel veel gevallen slechts een beoordeling op een 3-punts schaal is geweest. Dit is bijvoorbeeld het geval geweest bij alle criteria met de omschrijving 'effect op…' omdat het fietspad nooit een positief effect op landbouw-areaal, huiskavel, weidevogels of wat dan ook zal hebben. Maar ook een criterium als 'onderhoudskosten' kan nooit positief scoren, omdat onderhoud nu eenmaal nooit geld opbrengt, maar altijd geld kóst.

Ons ontbreekt het aan een beoordelingsmatrix, maar als belanghebbenden kennen wij de plaatselijke situatie natuurlijk terdege. Vanuit die kennis hebben wij in 34 gevallen kunnen constateren dat de toegekende scores niet in overeenstemming waren met de realiteit in het veld. Wij hebben die 34 gevallen beschreven en per situatie onderbouwd aangegeven wat de gecorrigeerde score zou moeten zijn. Vanwege de leesbaarheid van dit stuk hebben we de lijst met de beschrijving van die 34 gevallen opgenomen in Bijlage 4.

De gecorrigeerde scores die uit die lijst naar voren zijn gekomen hebben wij vervolgens overgebracht naar de tabel. De tabel met de gecorrigeerde scores voor alle tracés S t/m Z is te vinden in Bijlage 5.

Samengevat:
In 34 gevallen heeft Arcadis – ten onrechte – positievere scores toegekend aan de beoordelingscriteria van tracés 4 en 5 dan de feitelijke situatie rechtvaardigt. Dit heeft ertoe geleid dat al deze tracés gunstiger naar voren kwamen dan ze feitelijk zijn.

In de tabel hieronder staan twee rijen totaalscores voor de tracés tussen Jouswier en Dokkum:
- De eerste rij geeft de totaalscores vóór correctie weer. Dus de totaalscore op basis van de door Arcadis toegekende scores.
- De tweede rij geeft de totaalscores weer nádat de foutieve scores van Arcadis zijn gecorrigeerd. Het verschil is ontluisterend.

Tracé	S = 4 tot aan Central As	T = 4 + 5a	U = 4 + 5b	V = 4a + 4 + 5a	W = 4a+ 4 + 5b	X = 4b + 5b	Y = Metslawier-route	Z = Oostrum-route
Totaalscore zonder correctie	-4	11	3	18	10	-2	24	23
Totaalscore mét correctie	-7	-7	-25	-8	-26	-32	24	23

De oranje gemarkeerde tracés zijn de tracés die door Arcadis tot voorkeurstracés zijn gekozen. Na correctie vallen ze negatief tot zéér negatief uit.
De groen gemarkeerde tracés zijn de tracés die ónze voorkeurstracés zijn. Zij scoren tussen de 16 en 48 punten *beter* dan de voorkeurstracés van Arcadis en hadden dan ook beslist meegenomen moeten worden in het onderzoek.

Wij willen hier nogmaals met nadruk stellen dat Arcadis haar onderzoeksresultaten dus echt té rooskleurig heeft gepresenteerd. De beoordeling van voorkeursroute V (4a+4+5a) valt na correctie 26 punten lager uit dan de beoordeling van Arcadis. Die van voorkeursroute W (4a+4+5b) maar liefst 36 punten lager.

Wij hebben bij deze wel aan kunnen tonen dat de voorkeurstracés van Arcadis (tracés V en W) op basis van hun rechtmatige scores (-8 en -26) nóóit tot voorkeurstracé gekozen hadden mogen worden.

De door ons aangedragen alternatieve tracés zijn beide wél geschikt als voorkeurstracé (+24 en +23).

1.5 Een laatste kritische opmerking ten aanzien van de gehanteerde beoordelingsmethodiek.

Het plan voor een fietspad "langs de Súd Ie" heeft tot veel enthousiasme geleid bij sommigen (ondernemers in de toeristische kernen en sommige lokale recreanten bijvoorbeeld) en tot veel onrust en weerstand bij anderen (aanwonenden en horecaondernemers in sommige dorpen). Zoals we al hebben betoogd vinden wij de belangenafweging van voor- en tegenstanders beneden alle peil, vooral gezien het feit dat een dergelijk fietspad een enorme impact zal hebben op vele aanwonenden en dat men zelfs onteigening overweegt als grondeigenaren niet mee zouden willen werken. Wij vinden het daarom des te opvallender dat in de beoordelingsmethodiek het aspect of het fietspad daadwerkelijk langs de Súd Ie loopt maar voor 2/31e meetelt in de weging. Namelijk bij de criteria '*beleving landschap (Waddenlandschap/Súd Ie)'* en bij '*relatie met waterrecreatie*'. Zeer opvallend.

Het maakt in ieder geval wel de weg vrij om voor tracés 4 en 5 de routes over Metslawier en Oostrum als serieuze – en betere – alternatieven te overwegen.

1.6 Conclusie

In dit hoofdstuk hebben we laten zien dat het onderzoek van Arcadis zeker niet de beste optie naar boven heeft gehaald om per fiets van Jouswier naar Dokkum te komen. Deels is dat omdat cruciale routemogelijkheden niet meegenomen zijn in het onderzoek, deels omdat de manier van onderzoeken de nodige gebreken vertoont. Zo zijn de onderzochte tracés niet altijd eenduidig geformuleerd, heeft men geprobeerd missing links op te heffen waar in feite helemaal geen sprake is van missing links, zijn bepaalde essentiële beoordelingscriteria niet meegenomen en zijn er in de toekenning van scores aan de criteria veel fouten gemaakt. Fouten die o.a. veroorzaakt zijn omdat een aantal zaken, zoals de verkeersveiligheid, stelselmatig te licht zijn ingeschat, of omdat men de daadwerkelijke situatie in het veld heeft onder- of overschat, of omdat bepaalde aspecten, zoals onderhoudskosten, stelselmatig positief zijn meegewogen terwijl die natuurlijk negatief hadden moeten meewegen

De conclusie is dan ook gerechtvaardigd dat het onderzoek geen recht heeft gedaan aan de feitelijke situatie van het traject tussen Jouswier en Dokkum en niet tot het beste voorkeurstracé heeft geleid en daarmee ook geen recht heeft gedaan aan de belangen van betrokkenen.

In het volgende hoofdstuk zullen we inzoomen op het rapport en vooral op beweringen uit het rapport die niet kloppen met de feiten of een te rooskleurige voorstelling van zaken geven.

2 HET RAPPORT

Van het verkennend onderzoek naar een geschikt voorkeurstracé voor een fietspad Súd Ie heeft Arcadis een rapport opgesteld. In dit rapport staan nogal wat ongerijmdheden, tegenstrijdigheden, onduidelijkheden maar ook regelrechte onwaarheden. We zullen dit hieronder toelichten.

We beginnen met wat algemene punten ten aanzien van het rapport. Daarna volgen specifieke kritiekpunten die zijn toegespitst op tracés 4 en 5. We sluiten daarbij aan bij de paginavolgorde van het rapport en zullen de betreffende pagina ook steeds vermelden zodat alles ook te verifiëren is.

2.1 Algemene opvallende of storende punten in het rapport:

- De begrippen huiskavel en huiserf worden door elkaar gebruikt. In de tekst wordt meestal huiskavel gebruikt, in de legenda bij de kaartjes meestal huiserf. Het is onduidelijk of ze hetzelfde betekenen.
- De legenda is niet bij alle kaarten hetzelfde. Verwarrend, vooral omdat ze wél veel op elkaar lijken.
- De legenda bij de kaarten zélf zijn onduidelijk en verwarrend. Zo is een gestippelde groene lijn volgens de legenda een aanduiding van een *huidige fietsknooppuntenroute*. Route 5a is echter óók groen gestippeld, toch is dit géén huidige fietsknooppuntenroute. Ook de huiskavels worden niet consequent gemarkeerd. Zo zijn op de kaarten bij tracé 3 de huiskavels *wél* gemarkeerd. Op de kaarten van de tracés 4 en 5 *niet*. Hierdoor lijkt het alsof bij tracés 4 en 5 geen huiskavels betrokken zouden zijn, terwijl de voorgestelde voorkeurstracés daar maar liefst 5 huiskavels doorsnijden!
- Wat ook erg verwarrend is geweest, is het feit dat de indeling van de tabel op blz. 62/63 behoorlijk ánders is dan de indeling van alle andere tabellen. Zo vallen '*doorlooptijd bij realisatie'* en '*snelle aanvang realisatie'* in alle tabellen onder het hoofdcriterium '*Planning en kosten'*, maar in de eindtabel op blz. 62/63 ineens onder hoofdcriterium '*Doelbereik*'. Uiterst vreemd omdat de doorlooptijd of een eventuele snelle aanvang echt niet tot de kwaliteit van de fietsverbinding voor de gebruiker gerekend kunnen worden. De sub criteria '*eenvoud van de oplossing*' en '*efficiënt met beschikbare middelen omgaan*' vallen in de tabel op blz. 62/63 ineens onder hoofdcriterium '*Vergunbaarheid*' terwijl ze in alle andere tabellen onder het hoofdcriterium '*Planning en kosten'* vielen. Ook de volgorde van de sub criteria is in de tabel op blz. 62/63 anders dan in de overige tabellen. Lastig en uiterst verwarrend!

2.2 Pagina 23: Eén pagina met vijf aanwijsbaar onjuiste beweringen:

Op blz. 23 doet Arcadis een poging om het voorstel voor een nieuw fietstracé langs de Súd Ie te onderbouwen en te rechtvaardigen vanuit het bestaande fietsroutenetwerk, waar in haar ogen het nodige aan ontbreekt of aan mankeert. Arcadis doet daarbij maar liefst 5 (!) uitspraken die niet kloppen met de feiten, namelijk

1. De bewering dat de huidige fietsroutes over bestaande wegen voeren;
2. De bewering dat er minder oost-westverbindingen zijn dan noord-zuid verbindingen;
3. De bewering dat de huidige routes niet afwisselend zouden zijn en dat deze niet langs cultuur-landschappelijke of cultuurhistorische plekken zouden leiden;
4. De bewering dat bestaande routes geen of weinig interactie zouden hebben met de recreatievaart;
5. De bewering dat een aantrekkelijke verbindingen tussen Dokkum en het Lauwersmeer/Esonstad ontbreekt.

Allemaal onjuiste beweringen zoals wij hierna zullen aantonen:

1) Aantoonbaar onjuiste bewering 1:
Arcadis schrijft (blz. 23, 1e alinea): *Het huidige fietsnetwerk bestaat uit routes over bestaande wegen. Periodiek maakt ook zwaar landbouwverkeer gebruik van deze wegen. In de praktijk is dit voor fietsers niet altijd optimaal, zowel in het gebruik (veiligheid) als de beleving.*

De bewering dat het huidige fietsnetwerk zou bestaan uit routes over bestaande wegen is onjuist. In onze gemeente zijn diverse fietspaden die *niet* over bestaande wegen gaan.
Voorbeelden zijn:

- Het fietspad langs het Grutdjip;
- Het fietspad langs de Paesens;

- Het fietspad langs de Dokkumer Ee en
- Grote delen van het rondje Lauwersmeer.

Het klopt ook niet dat fietsen over bestaande wegen niet altijd optimaal zou zijn, zowel voor het gebruik (veiligheid) als de beleving. Er zijn namelijk ook fietspaden die vrij náást bestaande wegen lopen en een veilige beleving van de route bieden.
Voorbeelden zijn:

- De Humaldawei tussen Metslawier en Nylân/de Saatsenwei
- De Roptawei, Dokkumerwei en Metslawiersterweg tussen Metslawier en Dokkum
- De Sierksmawei en Grytmanswei tussen de Oosternijkerk en Wetsens
- De Tichelwei tussen knooppunt 11 en Dokkum.

De gedane beweringen zijn dus aantoonbaar onjuist.

Daarnaast is het wel héél erg tegenstrijdig als Arcadis hier enerzijds aangeeft dat het voor fietsers niet optimaal is om wegen met zwaar landbouwverkeer te moeten delen, maar anderzijds toch voorkeurstracés voorstelt die nog veel minder optimaal zijn, omdat ze voeren over wegen die nog smaller (zie foto hiernaast), maar periodiek ook veel drukker zijn, omdat het huiskavelwegen zijn en dus de verbinding vormen tussen de percelen en de erven.



Figuur 7: Zo smal zijn sommige wegen

2) <u>Aantoonbaar onjuiste bewering 2</u>
Arcadis schrijft (blz. 23): *In de huidige situatie vormen relatief veel fietsroutes Noord-zuidverbindingen tussen de dorpen, haaks op de Súd Ie. Aantrekkelijke Oost-Westverbindingen zijn schaarser*.

Dit is onjuist want er zijn welgeteld 3 Noord-Zuidverbindingen in het gebied rond de Súd Ie nl:
1) Ee – Oostmahorn
2) Ee – Anjum
3) Ee – Metslawier

Er zijn daarentegen maar liefst 6 Oost-Westverbindingen tussen de dorpen namelijk:
1) Anjum – Oostmahorn
2) Lioessens – Anjum
3) Morra – Lioessens
4) Wetsens – Metslawier
5) Aalsum – Wetsens
6) Oostrum – Ee

3) <u>Aantoonbaar onjuiste bewering 3:</u>
Arcadis schrijft (blz. 23, 3e alinea): *De huidige fiets- en wandelroutes zijn ook niet altijd even afwisselend en ontsluiten niet of nauwelijks de bestaande landschappelijke parels (zowel cultuur- als natuurlandschap) en cultuurhistorisch gezien waardevolle plekken; het ontbreekt aan een belevingsroute langs de Súd Ie.*

Voor de tracés 4 en 5 klopt deze uitspraak niet. In het gebied tussen de Jouswier en Dokkum zijn twee bestaande routes – de Metslawier-route en de Oostrum-route – die beslist langs cultuurlandschappelijk en cultuurhistorisch interessante plekken voeren. Wij hebben dat hiervoor in 1.3.2 al uitgebreid genoemd. Een beschrijving van de routes is te vinden in Bijlage 2 (Metslawier-route) en Bijlage 3 (Oostrum-route).

4) Aantoonbaar onjuiste bewering 4:
Arcadis schrijft (blz. 23, 4e alinea): *Het huidige fietsnetwerk heeft weinig interactie met de recreatievaart. Waterrecreanten worden daardoor nauwelijks verleid het gebied per (vouw)fiets te verkennen. Dit heeft uiteraard ook een economische kant: ze geven ook niet of nauwelijks geld uit in de dorpen*.

Ook deze bewering is beslist onjuist. Er zijn in de gemeente Noardeast Fryslân zeker drie routes met juist heel veel mogelijkheden voor interactie met de recreatievaart namelijk:

1. De fietsroute langs het Grutdjip
   van knooppunt 11 aan de Tichelwei tot aan Dokkumer Nieuwe Zijlen
2. De fietsroute langs de Dokkumer Ee
   van Dokkum tot aan Leeuwarden
3. De fietsroute langs of om het Lauwersmeer
   rondje Lauwersmeer met zowel een jachthaven als Marrekrite aanlegplaatsen in het gebied

Ook de hiervoor beschreven bestaande routes via Metslawier en Oostrum hebben een, zij het bescheiden, interactie met de recreatievaart namelijk de aanlegplaats bij de Reidswâl bij Jouswier en de aanlegplaats langs het Grutdjip bij knooppunt 11 aan de Tichelwei.

Volgens de geciteerde tekst moeten waterrecreanten verleid worden om het gebied per (vouw)fiets te verkennen en geld uit te geven in de dorpen. Maar de voorgestelde fietsroute Súd Ie doet, behalve Jouswier waar geen geld uitgegeven kan worden, *geen énkel dorp aan*! De genoemde routes via Metslawier en Oostrum doen dat wél. De Metslawier-route komt langs café Veldzicht in Metslawier en de Oostrum-route komt langs het Rustpunt en Café Fryslân in Oostrum. Beide routes zijn zowel voor de horecaondernemers als voor de vaarrecreanten béter dan de tracés 4 en 5 van het Súd Ie fietspad om de volgende redenen:

- Voor de plaatselijke horecaondernemers zijn de Metslawier-route en de Oostrum-route gunstiger dan het Súd Ie fietspad, omdat deze routes wél toeristen langs hun horecagelegenheden voert. Het Súd Ie fietspad doet dat juist níet en zorgt dus voor mínder klandizie in plaats van *méér*.
- Voor vaarrecreanten zijn de bestaande routes wenselijker dan een Súd Ie fietspad, want als zij overstappen van varen naar fietsen willen zij juist iets ánders verkennen dan datgene waar zij zojuist langs zijn gevaren of later nog langs zullen varen . Zij zullen toch per fiets vooral datgene willen verkennen waar zij juist met de boot niet kunnen komen. En ook voor hen zijn dan de fietsroutes langs horeca interessant omdat de vaarroute over de Súd Ie onderweg geen enkele horecagelegenheid aandoet.

Op basis van de hiervoor aangehaalde tekst van Arcadis dat de toeristen ook niet of nauwelijks geld uitgeven in de dorpen zou men de indruk kunnen krijgen dat Arcadis c.q. de Projectgroep oog heeft voor de belangen van ondernemers in de dorpen. Maar toen een van de ondernemers uit de dorpen (nota bene de ondernemer die echt klanten gaat *verlíezen* als tracés 4 en 5 door zouden gaan) vroeg of hij dan een bord zou mogen plaatsen ter promotie van zijn bedrijf. bijvoorbeeld met de tekst: "*koffie met appelgebak over 2 km die kant op…*" was de reactie dat "*verrommeling van het landschap voorkomen diende te worden*". (reactie op vraag 48 uit de reactienota)

Een nogal zuinige reactie uit de mond van een projectgroep die voorstelt om tussen Jouswier en Dokkum zo'n 3 tot 4 ha landbouwgrond om te zetten in fietspad.

5) <u>Aantoonbaar onjuiste bewering 5:</u>
Arcadis schrijft (blz. 23, 5e alinea): *Op hoger schaalniveau ontbreekt een aantrekkelijke fietsverbinding tussen de stad Dokkum en het natuurgebied Lauwersmeer/vakantiepark Esonstad (incl. koppeling met het 'Rondje Lauwersmeer')*

Voor wat betreft de tracés 4 en 5 gaat ook deze bewering niet op. Zoals eerder aangegeven zijn er al twee goede, veilige en aantrekkelijke fietsverbindingen tussen Dokkum en Jouswier. En vanaf Jouswier zijn er ook legio mogelijkheden om bij het Lauwersmeer of Esonstad te komen. Hetzij via Ezumazijl hetzij via andere routes. En aantrekkelijk? Dat is natuurlijk subjectief, maar wie houdt van het weidse landschap zal al deze routes beslist aantrekkelijk vinden.

Voor de koppeling met het 'Rondje Lauwersmeer' kan men vanaf Dokkum via de Tichelwei en dan langs het Grutdjip naar Dokkumer Nieuwe Zijlen fietsen en daar aansluiten op het 'Rondje Lauwersmeer'. Dus een koppeling met het "rondje Lauwersmeer" is er wél. Ook deze bewering is dus echt onjuist.

Conclusie:
De poging van Arcadis om het voorstel voor een nieuw fietstracé langs de Súd Ie te onderbouwen en te rechtvaardigen vanuit gebreken aan het bestaande fietsroutenetwerk zijn dus echt gestoeld op onwaarheden.

2.3 Pagina 27: De Lauwersseewei:

Op pagina 27 wordt gesteld dat een noordelijke Súd Ie route langs de N361 (Lauwersseewei) niet is meegenomen in het vooronderzoek vanwege de verkeersveiligheid en het feit dat door deze drukke autoweg de gewenste beleving niet gerealiseerd kan worden. Het is dan wel vreemd dat men op tracé 4 dan wél variant 4 over de zuidoever van de Súd Ie voorstelt, want over de gehele lengte van variant 4 (die tot voorkeurstracé wordt bestempeld) ligt de Lauwersseewei op zeer korte afstand van het fietspad. Dus ook op de zuidoever zal de verkeersdrukte de beleving behoorlijk inperken.

2.4 Pagina 29: Een te rooskleurige voorstelling van zaken:

Arcadis schrijft (blz. 29 onder 'deeltracé 5'): *Onderdeel 5b loopt grotendeels over de bestaande Mellemawei*. Deze formulering, zonder verdere toelichting, wekt de indruk dat dit tracé eenvoudig en goedkoop zal zijn. Dat is beslist *niet* het geval. Gerekend vanaf de Súd Ie richting Tichelwei is de situatie van tracé 5b als volgt:

- De eerste 300 meter is weiland. Om daar fietspad van te maken zal men hier dus wel degelijk grond moeten verwerven.
- Daarna is er 500 meter semi-verharde reed. Deze is, zoals eerder vermeld, niet breed genoeg voor fietsers en landbouwvoertuigen om elkaar te kunnen passeren. In de huidige setting is er geen ruimte voor verbreding en ook geen ruimte voor het aanleggen van passeermogelijkheden. Zou men de situatie verkeersveilig willen maken door een vrij liggend fietspad ernaast aan te leggen, dan zal ook hier grond voor moeten verworven. Arcadis doet hierover geen uitspraken. Wel geeft zij tracé 5b – geheel onterecht – op verkeersveiligheid een neutrale score!
- De reed is ongeschikt voor fietsers. De huidige verharding bestaat uit gefreesd asfalt dat zich onder smalle fietsbanden gedraagt als grind. Het maakt sturen onvoorspelbaar met alle risico's en gevaren van dien. Wil men de reed veilig en fietsvriendelijk maken dan zal hier degelijke verharding moeten komen. Wil men die verharding een lange levensduur geven, dan zal er eerst serieus gewerkt moeten worden aan een beter cunet, want de huidige ondergrond in combinatie met de zeer zware landbouwvoertuigen (waaronder een gierwagen van zo'n 35 ton) maakt de reed zeer onderhoudsgevoelig. Momenteel moeten jaarlijks meerdere keren de gaten en kuilen als gevolg van het zware landbouwverkeer gerepareerd worden.
- Na de reed komt de bypass Tilbuorren. Ook daar moet weer 300 meter weiland omgezet worden naar fietspad en ook hiervoor moet weer grond verworven worden. Tevens moeten in deze bypass twee (!) bruggen gerealiseerd worden.
- De laatste 300 meter voeren over bestaande weg. Te smal, maar wel met een redelijke berm.

Het mag duidelijk zijn dat de bewering '*Onderdeel 5b loopt grotendeels over bestaande wegen*' geen recht doet aan de feitelijke situatie en dat het zeer misleidend is om aan variant 5b een positieve score te geven voor 'eenvoud van de oplossing'.

2.5 Pagina 30: Een aanwijsbaar onjuiste weergave van het aantal betrokken grondeigenaren:

De kaart op blz. 30 pretendeert een overzicht te geven van grondeigenaren voor het fietspad Súd Ie. Volgens de kaart zou het voor tracés 4 en 5 om in totaal zes (6) grondeigenaren (H t/m M) gaan. Dit is onjuist. In werkelijkheid gaat het om twaalf (12) eigenaren (H t/m S). Tweemaal zoveel dus!
Zie het overzicht in Bijlage 6. Het rapport geeft dus aantoonbaar een onjuiste weergave van het aantal betrokken grondeigenaren.

2.6 Pagina 31: Eén pagina met drie aantoonbaar onjuiste beweringen:

1) Aantoonbaar onjuiste bewering 1:
Arcadis schrijft (Blz. 31 onder Deeltracé 4): *Voor variant 4a is bij de betreffende grondeigenaren voldoende draagvlak*.
Opnieuw een onjuiste bewering. Variant 4a is van invloed op drie grondeigenaren: I, M en N (zie Bijlage 6). Twee van deze drie grondeigenaren zijn *niet* benaderd voor overleg (maar hebben aangegeven tégen tracé 4a te zijn). De derde grondeigenaar is ook tégen tracé 4a.

2) Aantoonbaar onjuiste bewering 2:
Arcadis schrijft (Blz. 31 onder Deeltracé 5): *Onderdeel 5a loopt grotendeels over bestaande wegen. De grondeigenaren staan in beginsel neutraal tegenover de realisatie van dit onderdeel, waarbij er in de uitwerking aandacht gevraagd wordt voor bijvoorbeeld een te maken passeerstrook voor landbouwverkeer op de bestaande weg*.

De werkelijkheid is anders. De betreffende grondeigenaren staan beslist negatief tegenover de realisatie.

3) Aantoonbaar onjuiste bewering 3
Arcadis schrijft (Blz. 31 onder Deeltracé 5): *Voor het plaatselijk omleggen van het fietspad om Tilbuorren heen (onderdeel 5b), is bij de grondeigenaren voldoende draagvlak aanwezig.*

Deze bewering is wel het duidelijkste voorbeeld van de slechte kwaliteit van zowel het onderzoek als de rapportage ervan. De betreffende grondeigenaar is namelijk in het geheel niet geraadpleegd over deze omlegging, terwijl de omlegging dus wél – zonder overleg – over zijn grond is gepland!

2.7 Pagina 52: Een onnauwkeurig geselecteerde kaart:
De kaart op blz. 52 heeft als doel inzicht te geven in de varianten van tracé 4. De kaart is onnauwkeurig geselecteerd omdat belangrijke delen van tracés 4 en 4b (nl. de aansluiting op tracés 5) er niet op staan.

2.8 Pagina 54: Een onnauwkeurig geselecteerde kaart:
De kaart op blz. 54 heeft als doel inzicht te geven in de varianten van tracé 5. Ook deze kaart is onnauwkeurig gekozen omdat op deze kaart een belangrijk deel van tracé 4 niet is weergegeven. Tracé 5a kan echter alleen gerealiseerd worden als ook (het verlengde) tracé 4 met een brug over de Oostrumer Opvaart gerealiseerd wordt. Dit punt had op zijn minst duidelijk zichtbaar moeten zijn. Die brug is namelijk nog een belangrijk aandachtspunt. Hierover verderop bij 2.9 meer.

2.9 Pagina 63: Een bewering die tegenstrijdig is met de bewering op pagina 71:
Onder de tabel op blz. 63 staat nog het volgende te lezen: *Omdat er in de Waddenfondsaanvraag fase 3 circa 8 km aan nieuw aan te leggen en circa 4 km op te waarderen fietspad is voorzien, is in het kader van efficiënt omgaan met beschikbare middelen gekozen voor variant 3b over bestaande wegen in deeltracé 3 en variant 5a in deeltracé 5*.

Het is vreemd dat hier ineens gesteld wordt dat vanwege het efficiënt omgaan met de beschikbare middelen gekozen wordt voor variant 5a in tracé 5, terwijl op ándere plaatsen, zoals op blz. 71 van het rapport, wordt aangegeven dat men zowel variant 5a als variant 5b wil realiseren, omdat ze niet als varianten tegenover elkaar te plaatsen zijn, maar complementair aan elkaar zijn. Een vreemde uitspraak, want natuurlijk zijn ze wél als varianten tegenover elkaar te plaatsen. Daar zijn ze immers op uitgekozen om ze als varianten met elkaar te vergelijken. En zeker zou je kunnen stellen dat ze op een bepaalde manier complementair aan elkaar zijn, maar dit zou je kunnen beweren van álle varianten binnen de verschillende tracés. Maar het feit dat ze – op een bepaalde manier complementair zijn – is nog geen reden om ze beide te realiseren. En het getuigt zéker niet van het efficiënt omgaan met de beschikbare middelen om dat te doen!

2.10 Pagina 69: Een onjuiste bewering in samenhang met onzorgvuldigheid:
Al eerder, bij 2.7, is aangegeven dat er – om variant 5a te kunnen verwezenlijken – een brug moet komen over de Oostrumer Opvaart. In het rapport staat op blz. 69, 2^{e} alinea, dat deze brug een doorvaarthoogte dient te krijgen van 1,5 meter vanwege de ambitie van Dorpsbelang Oostrum om de Oostrumer Opvaart als vaarroute te ontwikkelen.

Dorpsbelang Oostrum is een vereniging, geen officieel bestuurlijk orgaan en het bestuur van Dorpsbelang is – zeker zonder ledenraadpleging – geen officiële vertegenwoordiger van de inwoners. De genoemde ambitie is, voor zover bekend, nog nooit tijdens een ALV met de leden besproken of in stemming gebracht, dus van een '*ambitie van Dorpsbelang Oostrum*' is vooralsnog geen sprake.



Eventuele plannen, zo die er al zouden zijn, zijn ook nog nooit besproken met de aanwonenden van de Oostrumer Opvaart en dat zou toch een allereerste vereiste zijn. Het is dan ook vreemd dat een bepaalde doorvaarthoogte wordt geadviseerd vanwege een vermeende, maar niet gecontroleerde, ambitie van een vereniging, terwijl is verzuimd om over de doorvaarthoogte te overleggen met degenen die hier direct nadeel van zouden kunnen ondervinden. Immers een lage doorvaarthoogte zal de eerstwonenden direct na de brug, beperkingen geven ten aanzien van de doorvaarthoogte van hun eigen boot. Beperkingen die er nu niet zijn!

Figuur 8: Doorvaarthoogte 2.40m

Ook hier overheerst verbazing over het proces. Er is duidelijk sprake geweest van tunnelvisie waarbij Arcadis zó gefocust is geweest op de wensen van de opdrachtgever (een fietspad langs de Súd Ie) dat zij de aanwonenden en hun belangen totaal over het hoofd heeft gezien. Van een professioneel Bureau had men toch anders mogen verwachten.

2.11 Pagina 59 t/m 72: Handelen in strijd met de gehanteerde methodiek

In het Arcadis rapport wordt in het hoofdstuk 'Afweging voorkeursvariant' (blz. 59 t/m 72) de afweging voor de gekozen voorkeursvarianten toegelicht. Opvallend is hier dat de gehanteerde beoordelingsmethodiek geen enkele rol meer lijkt te spelen. Nergens wordt gerefereerd aan de optelsom van de gegeven scores, terwijl dat de bepalende factor is. Eigenlijk lijkt er vooral te worden ingezoomd op een aantal markante punten. Wij vinden dit een zwaktebod. Arcadis claimt de tracés op basis van criteria met elkaar te vergelijken, claimt ook dat het deeltracé met de beste totaalscore deel zal uitmaken van het voorkeurstracé, maar op het *moment suprême* laat zij die hele methodiek ineens varen.

Ten eerste omdat voor tracés 4 en 5 niet slechts de best scorende varianten verkozen worden tot voorkeurstracé (te weten tracé 4a met een totaalscore van +7 en tracé 5a met een totaalscore van +12), maar dat ook tracé 4 met een totaalscore van -1 ineens wordt toegevoegd. Gezien de eerder, bij 1.1 geschetste problemen, is dit wel begrijpelijk maar het maakt eens te meer pijnlijk duidelijk hoe inadequaat de gehanteerde beoordelingsmethodiek is geweest.

Ten tweede laat men de gehanteerde methodiek varen omdat Arcadis ineens besluit om *beide* tracés 5 te realiseren, dus 5a én 5b. Een gedegen onderbouwing waarom beide tracés gerealiseerd zouden moeten worden ontbreekt. Het wordt afgedaan (Arcadis rapport blz. 71) met de opmerking dat ook de tweede route (5b) "*in recreatieve zin, echt iets toevoegt aan het dorp Oostrum en het totale fietsroutenetwerk".* Wat dat "iets" dan is, dat 5b zou toevoegen, wordt niet nader gespecificeerd.

Wat wij hier met name kwalijk aan vinden is dat Arcadis hier, zonder dit te motiveren, niet alleen afwijkt van haar eigen beoordelingsmethodiek (tracé 5a scoort aanmerkelijk hoger dan tracé 5b), ze handelt daarmee ook in strijd met wat zij belanghebbenden tijdens de overleggesprekken hebben voorgespiegeld. Zie ook 3.2 waar dit in meer detail is beschreven.

2.12 Conclusie

Het Arcadis rapport bevat nogal wat beweringen die niet stroken met de waarheid. Ook worden sommige zaken mooier voorgesteld dan ze zijn en bevat het rapport enkele onzorgvuldigheden.

Als het rapport een weerslag is van het onderzoek, zoals het geval zou moeten zijn, dan benadrukt dat nog eens te meer hoe laakbaar dit onderzoek is geweest.

3 HET PROCES

Hiervoor zijn we uitgebreid ingegaan op de meer technische fouten en onzorgvuldigheden in het onderzoek naar een voorkeurstracé voor het fietspad Súd Ie. Ook het onderzoeks*proces* is, met name voor aanwonenden van tracés 4 en 5, onzorgvuldig verlopen. Wij noemen de belangrijkste kritiekpunten:

3.1 Niet benaderd of betrokken in het proces:

Programmabureau *Súd Ie en Wetterfront Dokkum*, in wiens opdracht Arcadis een verkennend onderzoek heeft gedaan, heeft voor wat betreft tracés 4 en 5 verzuimd om te overleggen met de volgende direct belanghebbenden:

- (eigenaar grond Súd Ie)
- (eigenaar grond Súd Ie)
- (eigenaar grond bypass Tilbuorren en eigenaar grond aftakking Tichelwei)
- (eigenaar grond Bergsmawei)

- (aanwonende Mellemawei)
- (aanwonenden Mellemawei)
- (aanwonende Mellemawei/Tichelwei)
- (aanwonende aftakking Tichelwei)
- (aanwonenden aftakking Tichelwei)

- (horecaondernemer Metslawier)
- (horecaondernemer Oostrum)

Bovenstaande personen zijn vooraf niet gehoord over hun wensen, ideeën of bezwaren ten aanzien van de tracés die verkend zouden gaan worden. Zij zijn ook achteraf niet geïnformeerd over de uitkomst van het onderzoek, zij hebben het rapport niet toegestuurd gekregen en ze zijn ook niet persoonlijk op de hoogte gebracht van het Webinar op 14 april.

Deze onzorgvuldige werkwijze heeft direct betrokkenen aangetast in hun mogelijkheden op inspraak. Dit is des te schrijnender omdat Arcadis in haar rapport op blz. 7 aangeeft dat het doel van de verkenningsfase juist was om tot een onderbouwd advies voor het voorkeurstracé te komen *in afstemming met direct belanghebbenden en stakeholders!* Wat Arcadis belijdt met de mond, heeft zij in de praktijk niet waargemaakt.

3.2 Misleidende voorstelling van zaken tijdens het overleg.

Tijdens het proces is er een gesprek geweest tussen een vertegenwoordiger van de projectgroep Súd Ie en Wetterfront Dokkum, een vertegenwoordiger van de en diens pachter. In dit gesprek is er steeds sprake van geweest dat het voorkeurstracé *óf* variant 5a zou worden *óf* variant 5b. Er is nóóit sprake van geweest dat zij *beide* zouden worden gerealiseerd. Niets-vermoedend vernamen zij pas toen het rapport hen werd toegestuurd dat – geheel in tegenstelling tot de eerder gevoerde overleggen – men nu dus van plan is om beide varianten uit te gaan voeren. Onzorgvuldig maar ook onbetamelijk omdat dit bijna een dubbele hoeveel grond vereist van betrokkenen!

3.3 Misleidende opstelling tijdens het gesprek

Tijdens het proces is er ook een gesprek geweest tussen en (aanwonende Mellemawei) over de overlast van boten sinds de bouw van de botenhelling aan de Lauwersseewei. Dit gesprek verliep plezierig maar toch heeft betrokkene er een heel vervelend gevoel aan overgehouden.

- Ten eerste omdat het achteraf voelde alsof men haar, onder het mom van komen praten over de botenoverlast, had overvallen met vragen over het fietspad stond.
- Ten tweede omdat er gesuggereerd werd dat dit een eerste oriënterend gesprek was en dat er later nog overleggen met Arcadis zelf zouden volgen (hetgeen niet is gebeurd).
- Ten derde omdat er tijdens het gesprek een soort handeltje ontstond waarbij gesuggereerd werd dat als mevrouw mee zou werken aan het fietspad, men zich dan als 'tegensprestatie' zou inspannen voor de bescherming van de oever van haar erf. Dit is pas achteraf tot mevrouw doorgedrongen waarna zij erop heeft aangedrongen dat beide zaken gescheiden behandeld zouden worden.
- Ten vierde omdat het gespreksverslag een uitspraak van mevrouw bevatte die precies het tegenovergestelde was van de bewering die zij in feite had gedaan. Dit is later, op haar aandringen, wel gecorrigeerd, maar toch….het heeft toch een sterk gevoel van manipulatie achtergelaten.

De manipulatieve werkwijze van Arcadis/Súd Ie en Wetterfront werd haar pas echt duidelijk toen zij later de reactienota onder ogen kreeg. N.a.v. een vraag van iemand over de impact van het fietspad zo vlak om haar erf, werd als antwoord gegeven dat *hier vooraf met haar uitvoerig over zou zijn gesproken en dat in overleg met haar 5b achter haar woning was geprojecteerd*. Twee regelrechte leugens. Met haar is *kort* gesproken over het fietspad toen de plannen nog in een pril stadium waren. En toen haar werd gevraagd naar haar voorkeuren heeft zij duidelijk aangegeven – en dit is aantoonbaar in het gespreksverslag opgenomen – dat het duidelijk haar voorkeur had dat het fietspad juist *niet* direct naast haar erf zou komen. Een misleidende manier van "overleggen".

3.4 Geen onpartijdig onderzoek naar het draagvlak.

Het onderzoek naar een voorkeurstracé voor het fietspad is niet objectief en onpartijdig uitgevoerd. Van de gesprekken die wél met belanghebbenden zijn gevoerd, is een flink aantal uitgevoerd door leden van de projectgroep *Súd Ie en Wetterfront Dokkum.* Wij zagen hier bij 3.3 al een voorbeeld van.

Ook de gezamenlijke landeigenaren en gebruikers van het traject Reidswâl/Ezumazijl beschrijven deze situatie in hun vragen en opmerkingen n.a.v. de presentatie op 14 april. Zij stellen het volgende (zie reactienota, vraag 69B): *"In de presentatie werd gesteld dat onderzoeksbureau Arcadis informatie bij de landeigenaren/gebruikers heeft ingewonnen. Dit is voor genoemd traject Reidswâl/Ezumazijl niet correct. Bij navraag bleek geen van deze personen door Arcadis benaderd te zijn. In een eerder stadium is er met deze eigenaren/gebruikers contact geweest met de heren en ".*
Het feit dat de oriënterende gesprekken t.b.v. het onderzoek zijn uitgevoerd door de projectgroep die óók de opdrachtgever van het onderzoek is, maakt het onderzoek, met name naar het draagvlak, niet langer onafhankelijk en dat doet afbreuk aan de betrouwbaarheid van het onderzoek op dit vlak.


"SCHITTEREND PROJECT, MAAR HOE WETEN WE NOU OF MENSEN DIT ECHT WILLEN?"

Dit kan nog onderstreept worden door het feit dat er een groep van dertien aanwonenden en belanghebbenden is die bezwaar hebben tegen deeltracés 4 en 5, terwijl het rapport op verschillende plaatsen claimt dat er voldoende draagvlak is voor deze tracés.

3.5 Onduidelijkheid over de verantwoordelijkheid over (delen van) het onderzoek.

Bij het doornemen van het rapport zijn er vragen gerezen over wie nu eigenlijk waarvoor verantwoordelijk is geweest in de onderzoeksopzet, de uitvoering van het onderzoek en/of het rapporteren ervan. Bij het doornemen van de beoordelingscriteria ontdekten wij dat sommige criteria voor ons, als niet-ingewijden, niet direct duidelijk of te verifiëren waren. Toen wij bureau Arcadis benaderden en hen om een toelichting vroegen, werden wij *voor inhoudelijk vragen en verdieping* verwezen naar projectbureau *Súd Ie en Wetterfront Dokkum*. Het riep bij ons de vraag op of wellicht ook de keuze van de criteria en/of de toekenning van de scores op deze criteria van de hand van het projectbureau zijn geweest. Als dat inderdaad het geval zou zijn, dan zou dat een extra reden zijn om de objectiviteit van het onderzoek in twijfel te trekken.

3.6 Geheimhouding/embargo en de onmogelijkheid tot inspraak of het 'hijsen van protestvlaggetjes'

Tijdens een van de gesprekken tussen het projectbureau en de grondeigenaren van tracé 3 kwamen er plattegronden op tafel zodat men kon zien wat de situatie zou inhouden voor de verschillende eigenaren en hun percelen. Er werd bij gezegd dat de aanwezigen er verder met niemand over mochten praten.

Ook aan degenen aan wie het rapport van Arcadis werd rondgestuurd werd te kennen gegeven dat dit vóór het Webinar met niemand gedeeld mocht worden.

Voorafgaand aan de besluitvergadering van 4 juni werd aan de wethouder nog een aantal schriftelijke vragen gesteld. Een van die vragen (vanuit de FNP) luidde als volgt:
"Der binne ferskillende lûden, fan gjin goed oerlis mei direkt belanghawwenden, by de fraksje kaam.

Foaral dat it projekt te iensidich (fanút de gemeente) benadere wurdt. Bewenners hawwe hjir noed oer. Wêr leit dan ek it aksint? Op de tiidsdruk fan it projekt of om de omjouwing te belûken? Is it net ferstannich om efkes in fersnelling werom te skeakeljen?"

Het antwoord van de wethouder bevatte de volgende tekst:
"Het door Arcadis uitgevoerde tracéonderzoek is uitvoerig en geweest, waarbij het tegenstanders vrij staat een protestvlaggetje te hijsen, omdat men liever geen (meer) fietsers bij eigen woningen of bedrijf langs heeft"

Doordat niet alle belanghebbenden zijn benaderd en doordat daarnaast aan degenen die wél zijn benaderd verzocht is over deze zaak niet met anderen te praten, zijn veel aanwonenden en andere belanghebbenden onwetend gehouden over het onderzoek. Niet alleen hebben deze aanwonenden of andere belanghebbenden dus op geen enkel moment inspraak kunnen hebben in het voorkeurstracé, zij hebben ook beslist op geen enkel moment protestvlaggetjes kunnen hijsen. Want hoe kan men protesteren, als men geen weet heeft van wat er gaande is?

En wat erger was: toen men daar eenmaal wél weet van kreeg en als een bezetene toch protest-vlaggetjes ging hijsen in de vorm van bezwaarbrieven en inspreken tijdens de besluitvergadering van 4 juni, zijn deze pogingen om alsnog bezwaar te maken – onder het mom van tijdsdruk – snel de kop ingedrukt. Het vervolg van de reactie van de wethouder op de vraag van de FNP luidde namelijk:
"Zonder uw tijdige beslissing kunnen we niet verder met de aanbesteding van de planuitwerking en ook niet met ook een nieuw bestemmingsplan welke dan later dit jaar tijdig in procedure zal moeten worden gebracht".

Alsof de beslissing over een voorkeurstracé niet even een paar weken uitgesteld had kunnen worden zodat aanwonenden en andere belanghebbenden de gelegenheid hadden gekregen om écht hun protestvlaggetje te hijsen, hun bezwaren kenbaar te maken en deze toe te lichten en zodat men samen met de bezwaarden in gesprek had kunnen gaan om gezamenlijk te zoeken naar oplossingen.

Conclusie:
Het mag duidelijk zijn dat het gehele proces om te komen tot een voorkeurstracé voor het fietspad Súd Ie niet heeft uitgeblonken in transparantie en dat het democratische gehalte van het hele proces derhalve van een zeer laag niveau is geweest.

4 TOT SLOT

In het voorgaande hebben wij u een aantal tekortkomingen laten zien van het onderzoek naar een voorkeurstracé voor deeltracés 4 en 5 van een fietspad Súd Ie:

- Er heeft geen duidelijke een eenduidige vergelijking van tracé-onderdelen plaatsgevonden
- Er is gepoogd missing links te ondervangen, die feitelijk geen missing links zijn
- Geschikte alternatieven zijn niet meegenomen in het onderzoek
- De selectie van de beoordelingscriteria is onevenwichtig
- De toekenning van beoordelingsscores strookt vaak niet met de feitelijke situatie in het veld
- Er is, in tegenstelling tot wat het rapport aangeeft, voor tracés 4 en 5 geen draagvlak. Noch onder stakeholders, noch onder aanwonenden.

Bovengenoemde tekortkomingen in het onderzoek hebben ertoe geleid dat het rapport van het onderzoek over deeltracés 4 en 5 op onderdelen onjuist en zeker onvolledig is.

De gemeenteraad heeft op basis van dit rapport een keuze moeten maken, maar doordat het rapport onvolledig was en de nodige fouten bevatte heeft de Raad voor tracés 4 en 5 niet de best mogelijk keuze kunnen maken. Wij vinden dit een gemiste kans.

Sterker nog, het projectmanagement van het fietspad gaf na het lezen van ons feitenrelaas aan, dat als zij deze informatie eerder tot hun beschikking hadden gehad, zij dit zeker meegenomen hadden in het onderzoek.

Wat ons betreft moet bij een zo belangrijke beslissing waarbij grote belangen van aanwonenden in het geding kunnen zijn, de keuze voor *de beste route* leidend zijn en niet of relevante of nieuwe informatie pas wat later in het proces naar boven is gekomen. Immers, beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald.

Niet alle fietsroutes zijn op dit moment even verkeersveilig en prettig qua beleving, maar deze routes worden ook niet verkeersveiliger door er nog een nieuwe onveilige fietsroute aan toe te voegen. Het gehele fietsroutenetwerk zou er méér baat bij hebben als geld en energie gestoken zou worden in het verkeersveilig maken van reeds bestaande routes en daarmee ook de beleving verhogen. Bijvoorbeeld met behulp van de gelden die de Provincie beschikbaar wil stellen voor het verkeersveiliger maken van fietsroutes (zie bijlage 7). U slaat daarmee drie vliegen in een klap:

- u maakt de omgeving prettiger voor toeristen;
- bewoners uit de omgeving (waaronder schoolgaande jeugd) kunnen prettiger en veiliger fietsen
- u geeft invulling aan het samengaan van twee belangrijke sectoren in Friesland, namelijk de toeristische sector en de landbouw.

Wij vertrouwen er op dat alle betrokken partijen de informatie uit dit feitenrelaas ter harte zullen nemen en zullen benutten om voor tracés 4 en 5 een optie te kiezen die zowel een belevingsroute vormt voor de toerist, als ook zo min mogelijk rustverstoring voor de weidevogels geeft en kan rekenen op veel draagvlak van stakeholder en omwonenden.

BIJLAGE 1: DE METSLAWIER-ROUTE

De Metslawier-route is een bestaande route langs verschillende dorpen/buurtschappen te weten Metslawier, Wetsens, Sibrandahuis en Aalsum.

Metslawier is de voormalige hoofdplaats van Oost-Dongeradeel. Het oude raadhuis is er nog (zie figuur 10), er is een middeleeuwse kerk (figuur 9), er zijn mooie herenhuizen, nauwe straatjes en twee uitgezette wandelroutes.



Figuur 10: Het voormalige Raadhuis



Figuur 9: Beschermd dorpsgezicht met kerk

Er is een café met een mooi groot terras (figuur 11) en in het landschap zijn nog verschillende elementen van het vroegere Dokkumer Lokaaltje terug te vinden zoals een stuk spoor (figuur 12), Andreaskruisen (figuur 13) en het voormalige station (figuur 14).



Figuur 11: Café Veldzicht



Figuur 12: Overblijfsel voormalig spoortraject



Figuur 11: Andreaskruisen



Figuur 12: Voormalig station

Deze route komt ook langs Wetsens met een middeleeuwse kerk (figuur 15), Sibrandahuis met de monumentale Kop-Hals-Romp Stinstrastate (figuur 16) en Aalsum met historische kerk (figuur 17). Dit alles maakt de route afwisselend. Bovendien is de route veilig omdat het gehele traject tussen Metslawier en Dokkum een vrij liggend fietspad heeft.



Figuur 15: Vituskerk Wetsens



Figuur 16: Stinstrastate Sibrandahuis



Figuur 17: Kerkje Aalsum

↑Terug naar de leestekst

BIJLAGE 2: DE OOSTRUM-ROUTE

De Oostrum-route is een bestaande route die door het dorp Oostrum voert. Deze route volgt de Humaldawei met een vrij liggend fietspad. Vanaf de Humaldawei kan de fietser doorrijden naar de Grienewei, of iets daarvoor over de schilderachtige Winia's reed rijden. Vanaf de Winia's reed heeft men een mooi zicht op de Jouswierpolder (figuur 19), zonder deze te verstoren. In de Jouswierpolder zijn regelmatig kluten en lepelaars te gast. Daarna voert de route door Oostrum met haar middeleeuwse kerk (figuur 18) en twee horecapunten: Café Fryslân (figuur 21) en – als dit gesloten is – het Rustpunt (figuur 20).



Figuur 14: Uitzicht over de Jouswierpolder met lepelaar



Figuur 13: Nicolaaskerk Oostrum



Figuur 16: Café Fryslân Oostrum



Figuur 15: Rustpunt Oostrum

Na Oostrum voert deze route langs het terrein van de Steenfabriek, een belangrijk en uniek stuk industrieel erfgoed
(Figuur 22).

De nieuwe eigenaar van dit complex wil hier op termijn een recreatief erfgoed-centrum realiseren met kleinschalige bedrijvigheid

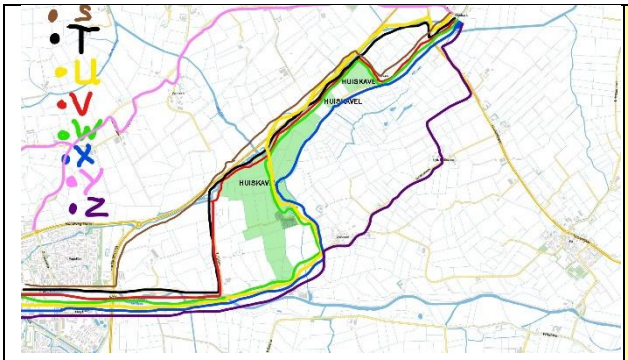


Figuur 17: De steenfabriek Oostrum

De Oostrum-route heeft over de Humaldawei en een deel van de Tichelwei een vrij liggend fietspad.

↑Terug naar de leestekst

BIJLAGE 3: BEOORDELINGSTABEL ALLE VARIANTEN TRACÉ 4 EN 5 (Arcadis-scores)

 *Tracédeel*	*4*	*4a*	*4b*	*5a*	*5b*	*S (4a+4 tot Centrale As, Tichelwei)*	*T= 4 + 5a*	*U = 4 + 5b*	*V= 4a + 4 + 5a*	*W = 4a + 4 + 5b*	*X = 4b + 5b*	*Y = Metslawier-route*	*Z = Oostrum-route*
Criterium													
Logica van de route	1	1	2	1	0	1	2	1	3	2	2	0	0
Beleving landschap/Súd Ie	1	1	1	0	0	2	1	1	2	2	1	0	0
Beleving cultuurhistorie	0	2	2	1	1	0	1	1	3	3	3	2	2
Beleving natuur	1	1	2	0	0	1	1	1	2	2	2	1	1
Relatie met waterrecreatie	1	1	0	0	0	2	1	1	2	2	0	1	1
Relatie bestaande fietsroutenetwerk (nieuwe verbinding)	1	1	1	1	1	1	2	2	3	3	2	0	0
Verkeersveiligheid	1	-1	1	0	0	2	1	1	0	0	1	2	1
Effect op landbouwareaal	-1	0	-1	0	0	-2	-1	-1	-1	-1	-1	0	0
Effect op huiskavel	-1	-1	-2	0	-1	-2	-1	-2	-2	-3	-3	0	0
Effect op bestaande landschappelijke waarden	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Effect op cultuurhistorische waarden	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Effect op weidevogelgebied	-1	-1	-1	0	0	-1	-1	-1	-2	-2	-1	0	0
Effect op ganzenfourageergebied	-1	-1	-1	0	0	-1	-1	-1	-2	-2	-1	0	0
Effect op eendenkooien	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mate van overlast tijdens realisatie	0	-1	-1	0	-1	0	0	-1	-1	-2	-2	0	0
Bereikbaarheid woningen/bedrijven/kavels tijdens aanleg	0	-1	-1	0	-1	0	0	-1	-1	-2	-2	0	0
Korte doorlooptijd realisatie	-1	1	-1	1	1	-2	0	0	1	1	0	2	2
Snelle aanvang realisatie	-1	0	-2	1	0	-1	0	-1	0	-1	-2	2	2
Investeringskosten (lengte/kunstwerken/grondaankoop/waterkering)	-2	0	-2	1	0	-2	-1	-2	-1	-2	-2	0	0
Verwerven gronden	-2	-1	-2	0	0	-2	-2	-2	-3	-3	-2	0	0
Eenvoud van de oplossing	-1	1	-1	1	1	-1	0	0	1	1	0	2	2
Efficiënt omgaan met beschikbare middelen	0	1	-1	0	0	-1	0	0	1	1	-1	2	2
Onderhoudskosten	1	1	1	1	1	1	2	2	3	3	2	1	1
Profiel optimaal voor beheren	1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	0	0
Levensduur	1	0	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1
Dekbaarheid kosten vanuit andere mogelijkheden	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Kosten gedekt vanuit waddenfonds	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Passend binnen bestaand beleid	1	1	1	1	1	1	2	2	3	3	2	2	2
Draagvlak bij stakeholders	-1	1	-1	1	0	-2	0	-1	1	0	-1	2	2
Duidelijkheid beheergrenzen nevenliggende functies	1	0	-1	1	1	1	2	2	2	2	0	2	2
Vergunbaarheid variant	0	1	-1	1	0	-1	1	0	2	1	-1	1	1
TOTAALSCORE	-1	7	-6	12	4	-4	11	3	18	10	-2	24	23

↑Terug naar de leestekst

BIJLAGE 4: FOUTEN IN DE TOEGEKENDE SCORES

De toekenning van de scores in de tabel op blz. 56/57 van het Arcadis rapport is niet altijd correct toegepast. Hieronder een lijst met niet correct toegepaste scores en hun correctie.

Herkenbaarheid route

5b krijgt een neutrale score op logica route en way-finding. Echter komend vanaf de Tichelwei is het logischer om bij het einde van de Mellemawei rechtdoor te fietsen naar de Súd Ie. Er is ook een pad dat rechtdoor voert, maar dit pad is privéterrein en leidt naar een privéwoning die men echter vanaf dat punt nog niet kan zien. De herkenbaarheid van de route is daarom zeer slecht.
1) De score voor 5b op 'herkenbaarheid route' had hier dus (– –) i.p.v. (0) moeten zijn.

Beleving cultuurhistorie

5a krijgt een positieve score op '*beleving cultuurhistorie'*. 5a is echter een simpele weg tussen de weilanden die geen enkel cultuurhistorisch element aandoet. Na het Webinar op 14 april is per mail nog gevraagd naar een onderbouwing voor deze score. Het antwoord luidde: "*Arcadis zal hier de beleving van de cultuurhistorische kwaliteit van het landschap rond het vaarwater van de Súd Ie hebben bedoeld*". Het landschap heeft echter op dat punt geen enkele cultuurhistorische kwaliteit en bovendien komt variant 5a in het geheel niet langs de Súd Ie.
2) De score voor 5a op 'beleving cultuurhistorie' had hier (0) moeten zijn i.p.v. (+).

5b krijgt ook een positieve score op '*beleving cultuurhistorie'* omdat men stelt dat 5b naar het historisch centrum van Oostrum leidt. Dit is echter niet correct want 5b leidt niet naar Oostrum, maar naar de Tichelwei. Aangekomen op de Tichelwei kan de fietser rechtsaf naar Dokkum of linksaf naar Oostrum. Er is dus wel een mogelijkheid om via 5b in Oostrum te komen, maar het gaat echt te ver om te stellen dat 5b naar het historisch centrum van Oostrum leidt. Dat centrum ligt immers nog minstens 300 meter verderop. De scoretoekenning is ook niet in overeenstemming met een vergelijkbare situatie bij variant 4, die een neutrale score kreeg op dit punt. Ook daar komt het tracé niet door de dorpskern en ook daar ligt die dorpskern 300 meter verderop.
3) De score voor 5b op 'beleving cultuurhistorie' had dus (0) moeten zijn i.p.v. (+).

Verkeersveiligheid

In 1.4.3 is al aangegeven dat de situaties op tracé 5a en 5b zeer verkeersonveilig zijn.
4) en 5) De score voor 5a én 5b op 'verkeersveiligheid had (– –) moeten zijn i.p.v. (0)

Effect op landbouwareaal

4a. De score voor 4a op 'effect op huiskavel' is negatief. De score voor 4a op 'effect op landbouwareaal' is neutraal. Dat is een fout want als er effect is op huiskavel is er automatisch ook effect op landbouwareaal.
6) De score voor 4a op 'effect op landbouwareaal' had hier (–) moeten zijn i.p.v. (0) .

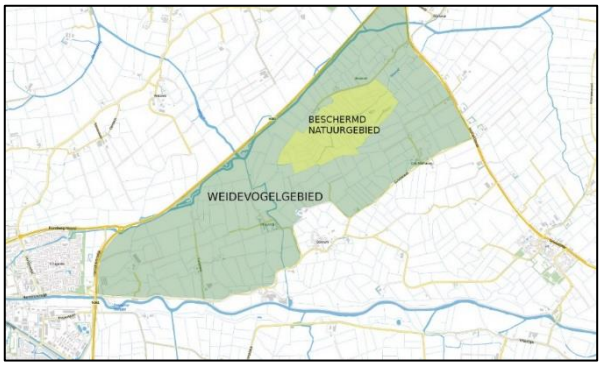
5a krijgt een neutrale score op 'effect op landbouwareaal', maar er is grond nodig voor de aansluiting tussen aftakking Tichelwei en de Súd Ie.
7) De score voor 5a op 'effect op landbouwareaal' had hier (–) moeten zijn i.p.v. (0) .

5b: Voor variant 5b is behoorlijk wat grond nodig. Zowel voor de aansluiting van de Mellemawei op de Súd Ie als voor de bypass om Tilbuorren.
8) De score voor 5b op 'effect op landbouwareaal' had hier dus (– –) moeten zijn i.p.v. (0)

Effect op huiskavel
5a: een deel van de te verwerven gronden voor tracé 5a liggen binnen een huiskavel.
9) De score op 'effect op huiskavel' had hier (–) moeten zijn i.p.v. (0)

5b: *Alle* te verwerven gronden voor variant 5b liggen binnen huiskavels.
10) De score op 'effect op huiskavel' had hier dus (– –) moeten zijn i.p.v. (0)

Effect op weidevogelgebied
Alle tracés 4 en 5 liggen in weidevogelkansgebied (zie kaart op blz. 20 van het Arcadis rapport).
Op het kaartje hieronder is goed te zien hoe waardevol het gebied is omdat het natuurterrein van Staatsbosbeheer (geel) omringd wordt door agrarische percelen (grijs) wat het gebied tot één groot ecologisch geheel maakt.



In dit gebied zijn nu uitsluitend doodlopende wegen met uitsluitend verkeer van en naar de plaatselijke erven en percelen. Fietsers, brommers, scooters, wandelaars, honden en hardlopers zorgen voor verstoring van de weidevogels. De verstoringszone voor weidevogels is ongeveer 50 meter. Het fietspad zou dus voor tracés 4 en 5 met een gezamenlijke lengt van zo'n 8 km, op zo'n 40 ha grond verstoring geven. Het effect mag daarom gerust zéér negatief genoemd worden.
11), 12), 13), 14) en 15): De score voor 4, 4a, 4b, 5a en 5b op 'effect op weidevogelgebied' had (– –) moeten zijn i.p.v. (0)

Overlast tijdens realisatie en bereikbaarheid woningen/bedrijven/kavels.
5b krijgt zowel op '*overlast tijdens realisatie*' als op '*bereikbaarheid tijdens realisatie*' een negatieve score. Gezien de situatie had de score hier echter zéér negatief (– –) moeten zijn omdat de Mellemawei doodloopt en het laatste erf, dat behalve een woning ook twee bedrijven herbergt, tijdens werkzaamheden totaal onbereikbaar zal zijn.
16) en 17) De scores voor 5b op 'overlast tijdens realisatie' en 'bereikbaarheid woningen/bedrijven' had hier dus (– –) moeten zijn i.p.v. (0).

Investeringskosten
5b: Voor 5b moet grond aangekocht worden zowel voor de aansluiting tussen einde Mellemawei en de Súd ie, als voor de bypass Tilbuorren. Ook moeten er 2 bruggen gemaakt worden over de Opvaart.
18) De score op 'investeringskosten' had hier dus (– –) moeten zijn i.p.v. (0).

Verwerven gronden
5a: Voor variant 5a moet grond aangekocht worden, namelijk voor de verbinding tussen einde aftakking Tichelwei en Súd Ie.
19) De score op 'verwerven gronden' had hier dus (–) moeten zijn i.p.v. (0)

5b: Voor variant 5b moet veel grond aangekocht worden, namelijk zowel voor de verbinding tussen einde Mellemawei en Súd Ie als voor de bypass Tilbuorren.
20) De score op 'verwerven gronden' had hier dus (– –) moeten zijn i.p.v. (–)

Eenvoud van de oplossing
5b scoort positief op '*eenvoud van de oplossing*'. Er is echter 600 meter nieuw fietspad nodig, 2 nieuwe bruggen en er ligt een ontwerp-opgave om de zeer smalle semi-verharde reed verkeersveilig te maken. Al met al zeker geen eenvoudige oplossing die een plus-score rechtvaardigt.
21) De score op 'eenvoud van de oplossing' had dus (– –) moeten zijn i.p.v. (+)

Onderhoudskosten
Op onderhoudskosten scoren álle tracés 4 en 5 positief. Dat lijkt juist omdat aan alle tracés inderdaad onderhoudskosten vastkleven. Maar onderhoudskosten horen natuurlijk negatief mee te tellen in de beoordeling en hoe hoger de kosten hoe negatiever het mee zou moeten tellen.
22), 23), 24), 25) en 26) De score op 'onderhoudskosten' voor 4, 4a, 4b, 5a en 5b had (–) moeten zijn i.p.v. (+)

Levensduur
5b: Navraag leerde ons dat een betonpad (+) scoort op dit criterium, een geasfalteerde weg (0). 5b heeft echter deels een semi-verharde reed die een notoir probleemgeval is en die zeker twee keer per jaar, zo niet vaker, onderhouden moet worden.
27) De score voor 5b op 'levensduur' zou om die reden (–) moeten zijn i.p.v. (0)

Passend binnen bestaand beleid
In Bijlage 7 is een artikel uit Veldpost van april 2020 opgenomen waarin aangegeven wordt dat het bestaande beleid van de Provincie is om fiets- en landbouwverkeer te scheiden. Hiervoor wordt de komende jaren 4 miljoen Euro voor uitgetrokken. Het is dus niet passend binnen bestaand beleid om een fietspad te ontwerpen waarvan in ieder geval het laatste deel – de tracés 4 en 5 – absoluut verkeersonveilig zijn. Beter zou het zijn om het Súd Ie fietspad voor de laatste etappe richting Dokkum te voeren over de door de belanghebbenden van tracé 4 en 5 aangedragen alternatieven. In de nabije toekomst zou dan nog gekeken kunnen worden of de route via Oostrum met gelden van de provincie nog fietsveiliger gemaakt zou kunnen worden.
28), 29), 30) en 31): De scores voor 4a, 4b, 5a en 5b op 'passend binnen bestaand beleid' had (–) moeten zijn i.p.v. (+)

Draagvlak bij stakeholders
4a: Arcadis stelt (blz. 51) dat voor variant 4a voldoende draagvlak is bij grondeigenaren. 4a is direct van invloed op 3 grondeigenaren. 2 daarvan zijn nooit benaderd en de derde is tegen. De bewering dat er voldoende draagvlak is onder grondeigenaren is daarom onjuist.
32) De score voor 4a op 'draagvlak bij stakeholders' had dus *(–) moeten zijn i.p.v. (+)*

5a: Variant 5a is direct van invloed op twee grondeigenaren. Beiden zijn tegen het fietspad**.**
33) De score voor 5a op 'draagvlak bij stakeholders' had dus *(–) moeten zijn i.p.v. (0)*

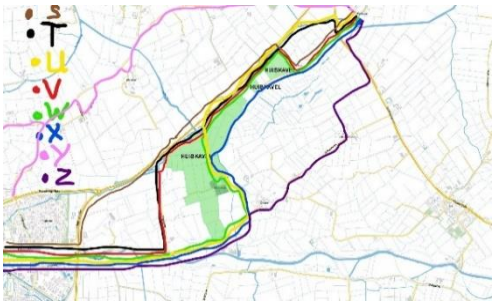
5b: Voor variant 5b moet behoorlijk wat landbouwgrond aangekocht worden van twee onwillige grondeigenaren. Een daarvan is nog nooit benaderd

34) De score voor 5b op 'draagvlak bij stakeholders' had dus *(–) moeten zijn i.p.v. (0)*

↑Terug naar de leestekst

BIJLAGE 5: DE GECORRIGEERDE TABEL ALLE TRACÉS JOUSWIER - DOKKUM

In onderstaande tabel zijn de scores gecorrigeerd op basis van de lijst met foutieve scores uit Bijlage 4. De grijs gemarkeerde velden, zijn de velden waarvan de scores zijn aangepast.

	*4*	*4a*	*4b*	*5a*	*5b*	*S (4 tot aan Dokkum)*	*T = 4 + 5a*	*U = 4 + 5b*	*V = 4a + 4 + 5a*	*W = 4a+ 4 _ + 5b*	*X = 4b + 5b*	*Metslawier*	*Oostrum*
Criterium													
Logica van de route	1	1	2	1	-2	1	2	-1	3	0	0	0	0
Beleving landschap/Súd ie	1	1	1	0	0	2	1	1	2	2	1	0	0
Beleving cultuurhistorie	0	2	2	0	0	0	0	0	2	2	2	2	2
Beleving natuur	1	1	2	0	0	1	1	1	2	2	2	1	1
Relatie met waterrecreatie	1	1	0	0	0	2	1	1	2	2	0	1	1
Relatie bestaande fietsroutenetwerk (nieuwe verbinding)	1	1	1	1	1	1	2	2	3	3	2	0	0
Verkeersveiligheid	1	-1	1	-2	-2	2	-1	-1	-2	-3	-1	2	1
Effect op landbouwareaal	-1	-1	-1	-1	-2	-2	-2	-3	-3	-4	-3	0	0
Effect op huiskavel	-1	-1	-2	-1	-2	-2	-2	-3	-3	-4	-4	0	0
Effect op bestaande landschappelijke waarden	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Effect op cultuurhistorische waarden	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Effect op weidevogelgebied	-2	-2	-2	-2	-2	-2	-4	-4	-6	-6	-4	0	0
Effect op ganzenfourageergebied	-1	-1	-1	0	0	-1	-1	-1	-2	-2	-1	0	0
Effect op eendenkooien	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mate van overlast tijdens realisatie	0	-1	-1	0	-2	0	0	-2	-1	-3	-3	0	0
Bereikbaarheid van woningen/bedrijven/kavels tijdens aanleg	0	-1	-1	0	-2	0	0	-2	-1	-3	-3	0	0
Korte doorlooptijd realisatie	-1	1	-1	1	1	-2	0	0	1	1	0	2	2
Snelle aanvang realisatie	-1	0	-2	1	0	-1	0	-1	0	-1	-2	2	2
Investeringskosten (lengte/kunstwerken/grondaankoop/waterkering)	-2	0	-2	1	-2	-2	-1	-4	-1	-4	-4	0	0
Verwerven gronden	-2	-1	-2	-1	-2	-2	-3	-4	-4	-5	-4	0	0
Eenvoud van de oplossing	-1	1	-1	1	-2	-1	0	-3	1	-2	-3	2	2
Efficiënt omgaan met beschikbare middelen	0	1	-1	0	0	-1	0	0	1	1	-1	2	2
Onderhoudskosten	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-2	-2	-3	-3	-2	1	1
Profiel optimaal voor beheren	1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	0	0	0
Levensduur	1	0	1	-1	-1	1	0	0	0	1	0	1	1
Dekbaarheid kosten vanuit andere mogelijkheden	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Kosten gedekt vanuit waddenfonds	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Passend binnen bestaand beleid	1	-1	-1	-1	-1	1	0	0	-1	-1	-2	2	2
Draagvlak bij stakeholders	-1	-1	-1	-1	-1	-2	-2	-2	-3	-3	-2	2	2
Duidelijkheid beheergrenzen nevenliggende functies	1	0	-1	1	1	1	2	2	2	2	0	2	2
Vergunbaarheid variant	0	1	-1	1	0	-1	1	0	2	1	-1	1	1
Totaalscore mét correctie	-4	-1	-11	-3	-21	**-7**	**-7**	**-25**	**-8**	**-26**	**-32**	**24**	**23**
Totaalscore zonder correctie	-1	7	-6	12	4	-4	11	3	18	10	-2	24	23

↑Terug naar de leestekst

BIJLAGE 6: OVERZICHT VAN DE BETROKKEN GRONDEIGENAREN VAN TRACÉS 4 EN 5



↑Terug naar de leestekst

BIJLAGE 7: ARTIKEL PROVINCIAAL BELEID VOOR HET SCHEIDEN VAN FIETS- EN LANDBOUWVERKEER

Provincie Fryslân wil fiets- en landbouwverkeer scheiden

Veldpost - 9 april 2020



Provincie Fryslân wil de komende jaren het landbouwverkeer van de fietsers scheiden. Friese gemeenten kunnen bij de provincie aangeven welke locaties gevaarlijk zijn en welke aangepakt moeten worden. „We moeten eerst in kaart brengen waar het probleem zich precies bevindt en waar de meeste ongelukken plaatsvinden", zegt persvoorlichter van provincie Fryslân Peter van der Meerschaut.

Onduidelijk is hoeveel ongevallen tussen landbouwvoertuigen en fietsers er precies plaatsvinden. Van den Meerschaut: „Helaas is de beschikbare informatie bij de registratie van ongevallen voor ons als wegbeheerder zo beperkt, dat hierin helaas geen goede vergelijking in te maken is." Volgens de voorlichter wordt geen onderscheid tussen een landbouwvoertuig of vrachtwagen gemaakt. Beide worden onder 'overig verkeer' geregistreerd. „Er is echter geen apart kopje 'landbouwverkeer'. Dat maakt het lastig een landbouwvoertuig terug te halen uit de cijfers en een vergelijk te maken."

Routes

Om de verkeersstromen te scheiden zijn er verschillende mogelijkheden. Op de weg kan een opstaande rand worden geplaatst, markeringen worden aangebracht of een apart fietspad aanleggen. Dit laatste is toegepast op de N354 tussen Sneek-Jutryp en N392 tussen Gorredijk-Terwispel. Een andere mogelijkheid is om routes voor het landbouwverkeer en/of fietsverkeer om te leggen.
Provincie Fryslân trekt samen met de Friese gemeenten de komende jaren vier miljoen euro voor fietsveiligheid uit. Het geldbedrag is naast het scheiden van fiets- en landbouwverkeer ook bedoeld voor het aanpassen van kruispunten.

↑Terug naar de leestekst

Programmabureau Súd Ie en Wetterfront Dokkum
t.a.v.
Postbus 13
9290AA KOLLUM

Arcadis Nederland B.V.
Piet Mondriaanlaan 26
3812 GV Amersfoort
Postbus 220
3800 AE Amersfoort
Nederland
Tel +31 (0)88 4261261
www.arcadis.com

Onderwerp: reactie op Feitenrelaas
Onze referentie: D10023698:3
Datum: 3 februari 2021

Geachte heer ,

In mei 2020 hebben wij, in opdracht van Programmabureau Súd Ie en Wetterfront Dokkum, onze 'Verkenning Fietspad Súd Ie' opgeleverd. In deze verkenning hebben wij een aantal varianten voor een fietsroute langs de Súd Ie beschouwd en een voorkeurstracé geadviseerd. Een aantal belanghebbenden uit het gebied heeft hierop een reactie geschreven ('Fietspad Súd Ie Feitenrelaas, hierna: het Feitenrelaas).

De kritiek zoals beschreven in het Feitenrelaas spitst zich grotendeels toe op de tracés 4 en 5. De kritiek op het onderzoek naar een voorkeurstracé voor tracés 4 en 5 omvat vier hoofdpunten:
1) In het Arcadis onderzoek vindt geen eenduidige vergelijking van tracés plaats.
2) Men claimt 'missing links' op te heffen, waar feitelijk geen missing links zijn.
3) Bepaalde tracémogelijkheden zijn ten onrechte niet meegenomen in het onderzoek.
4) Er heeft geen billijke vergelijking van tracémogelijkheden plaatsgevonden.

In deze brief reageren wij, in hoofdlijnen, op deze reactie.

Geen eenduidige vergelijking

De kritiek in het Feitenrelaas is dat tracés 4 en tracés 5 niet eenduidig met elkaar zijn te vergelijken. De tracés 4, 4a en 4b hebben verschillende eindpunten. Tracé 4 wordt op vier verschillende manieren meegenomen in het onderzoek, een 'simpele' vergelijking tussen 5a en 5b geeft een vertekend beeld en tracé 5b wordt op twee verschillende manieren meegenomen in het onderzoek.

Wij onderscheiden in onze verkenning 5 deeltracés. Enkele van deze deeltracés kennen varianten. Deze varianten bestrijken soms slechts een deel van het gehele deeltracé. Dat sommige varianten niet aansluiten op andere neemt niet weg dat de voor- en nadelen van deze varianten prima afgewogen kunnen worden. De in het Feitenrelaas gehanteerde puntentelling geeft daarbij

MANAGEMENTSYSTEEM CERTIFICATIE
DNV·GL
ISO 9001 = ISO 14001
ISO45001 ISO 50001
CO_2 PRESTATIELADDER
VEILIGHEIDSLADDER
VCA PETROCHEMIE

geen juiste weergave van hoe onze belangenafweging heeft plaatsgevonden. In werkelijkheid vindt, met als basis de tabel met plussen en minnen, namelijk een zogenaamd ‘expert judgement’ plaats; de inschatting van meerdere deskundigen op grond van hun kennis en ervaring. Er is gekozen voor Expert judgement omdat van sommige effecten, die onderdeel zijn van de totale afweging, geen kwantificeerbare informatie beschikbaar is. Het is ook niet mogelijk deze te verzamelen. Afname van privacy is bijvoorbeeld niet in harde cijfers te gieten en het effect op weidevogels evenmin. Deskundigen kunnen echter wel, op basis van hun kennis en ervaring, informatie inbrengen en ‘behandelen’ om tot een eensluidend antwoord op de gestelde vraag te komen. Dit expert judgement hebben wij zo objectief mogelijk uitgevoerd en we leggen hier ook duidelijk verantwoording van af in ons rapport. Daarbij is uiteraard ook gekeken naar het samenstellen van het totale deeltracé en niet alleen naar de variant op zich. Het staat de opstellers van het Feitenrelaas natuurlijk vrij het niet eens te zijn met ons expert judgement. Wij zien echter in hun argumenten geen aanleiding ons advies aan te passen.

Missing links

In het Feitenrelaas wordt geconcludeerd dat géén van de drie missing links twee knooppunten met elkaar verbindt en dat ook géén van de drie missing links naar een bezienswaardige plek voert en dit dus feitelijk helemaal geen missing links zijn. Ook worden missing links toegevoegd.

De missing links zijn schematisch weergegeven in het rapport. Bedoeld is dat het toevoegen van een knooppunt langs de Súd Ie ten noorden van Oostrum enerzijds de recreatieve fietsverbinding tussen de recreatieve speerpunten Dokkum en Oostmahorn aan het Lauwersmeer verbetert en anderzijds de koppeling tussen deze route en Oostrum (als interessante plek voor recreanten) legt.

Uiteraard kunnen er altijd ‘missing links’ toegevoegd worden. In onze verkenning staat echter de verbinding tussen Dokkum en Oostmahorn aan het Lauwersmeer gekoppeld aan de Súd Ie centraal.

Bepaalde tracés niet meegenomen

In het Feitenrelaas wordt gesteld dat een aantal mogelijke varianten niet is meegenomen. Ten eerste een variant die vanaf Jouswier langs de Súd Ie doorloopt tot aan de Centrale As, dan vóór de Centrale As afbuigt naar de Tichelwei en dan via de Tichelwei en onder de Schreiersbrêge door naar Dokkum voert (‘Variant S’). En daarnaast twee andere varianten, namelijk: de Metslawier-route (‘Variant Y’) en de Oostrum-route (‘Variant Z’).

Voor wat betreft ‘Variant S’ was op voorhand duidelijk dat deze niet realistisch was binnen het beschikbare budget. Het had en heeft voor ons geen enkele zin een onhaalbare variant mee te nemen in de variantenstudie omdat de conclusie immers al vooraf vaststaat: niet haalbaar.

De genoemde ‘Varianten Y en Z’ zijn niet meegenomen omdat deze varianten zo ver weg liggen van de Súd Ie dat van een relatie met dit water geen enkele sprake meer is. Deze relatie is juist één van de hoofddoelen van dit project. Variant 3b ligt weliswaar ook niet direct langs het water, maar wel dusdanig dicht bij de Súd Ie dat deze variant logisch onderdeel kan zijn van een fietsroute die voor een belangrijk deel wél het water volgt (samen met de deeltracés 1, 2 en 4). Bovendien zijn de genoemde ‘Varianten Y en Z’ al grotendeels bestaand en wordt er daarmee geen kwaliteit toegevoegd voor de recreatieve fietser. Dit geldt uiteraard ook voor variant 3b. Hier is echter afgewogen dat deze variant, door de ligging dicht bij de Súd Ie, wel een redelijk alternatief vormt in de afweging met variant 3 en 3a en als onderdeel van een route die voor een belangrijk deel wel het water volgt.

Geen billijke vergelijking van tracémogelijkheden

In het Feitenrelaas wordt gesteld dat de afwegingscriteria niet ‘uitgebalanceerd’ zijn, criteria niet even zwaar zijn gewogen (terwijl dit wel het uitgangspunt is), de toekenning van scores niet eenduidig heeft plaatsgevonden en de koppeling tussen fietspad en Súd Ie maar een klein deel van de beoordeling vormt, waardoor andere alternatieven net zo goed mogelijk zijn.

Om met dat laatste te beginnen, het is voor ons volstrekt duidelijk dat het bestuurlijke initiatief en de daaraan gekoppelde subsidieaanvraag bij het Waddenfonds, gericht zijn op de realisatie van een fietsverbinding tussen Dokkum en Oostmahorn aan het Lauwersmeer gekoppeld aan de Súd Ie. Omdat het zowel financieel als vanuit het afwegen van belangen niet mogelijk is het water steeds letterlijk te volgen, is er gezocht naar een voorkeursvariant die zoveel mogelijk recht doet aan het bestuurlijke initiatief en de subsidieaanvraag. De afwegingscriteria ‘beleving landschap (Waddenlandschap/Súd Ie)’ en ‘relatie met waterrecreatie’ geven dan ook geenszins de ruimte de koppeling met de Súd Ie helemaal los te laten.

Bij het opstellen van de beoordelingsmatrix hebben wij gebruik gemaakt van een opzet die algemeen gangbaar is bij dergelijke verkenningen. We hebben daarbij in beeld gebracht hoe een variant bijdraagt aan het doel, welke effecten er zijn op huidige waarden en functies in het gebied en hoe deze scoort qua planning, kosten en vergunbaarheid (waaronder draagvlak). Dit zijn namelijk de hoofdcriteria waarmee een bestuurder tot een goede belangenafweging kan komen. Daarbij wordt het algemeen belang (bijvoorbeeld: recreatiemogelijkheden, natuur, economische ontwikkeling) afgewogen tegen het individuele belang (bijvoorbeeld: privacy, bedrijfsvoering).

Zoals eerder gezegd, hebben wij ons eindadvies bepaald door een ‘expert judgement’, gelet op alle plussen en minnen. En dus absoluut niet op basis van een getalsmatige afweging zoals in het Feitenrelaas wordt gehanteerd. Zowel het algemene als het individuele belang is door ons zorgvuldig afgewogen in verschillende sessies met deskundigen. Deze afweging heeft geleid tot ons advies voor een voorkeurstracé dat wij vervolgens aan de bestuurders hebben voorgelegd. Wij hebben dit naar eer en geweten gedaan. We zijn ons ervan bewust dat we niet iedereen daarmee tevreden hebben kunnen stellen. Dat neemt niet weg dat we achter ons advies staan, het Feitenrelaas verandert daar niets aan.

Tot slot

Het Feitenrelaas suggereert een veelvoud aan fouten in ons rapport en stelt dat wij geen rekening hebben gehouden met hetgeen uit gesprekken met belanghebbenden naar voren is gekomen. Ongetwijfeld hadden wij sommige zaken net iets anders of nog duidelijker op kunnen schrijven. Veel zaken die echter in het Feitenrelaas als ‘aantoonbaar fout’ worden geoormerkt, worden in werkelijkheid door de opstellers ingezet om een vooringenomen standpunt te beargumenteren.

Dit leidt bijvoorbeeld tot de volgende overhaaste generalisatie: “de bewering dat de huidige fietsroutes over bestaande wegen voeren”. Er zijn inderdaad vrijliggende fietspaden in het gebied maar er lopen wel degelijk ook diverse fietsroutes over wegen die gedeeld worden met ander verkeer. Deze generalisatie vindt weliswaar ook plaats in ons rapport. Wij hadden inderdaad beter kunnen opschrijven: “Het huidige fietsnetwerk bestaat deels uit routes over bestaande wegen”. Dit doet echter niets af aan de conclusie die daarna volgt: “In de praktijk is dit voor fietsers niet altijd optimaal, zowel in het gebruik (veiligheid) als de beleving”. Mede door de woordkeuze (‘niet altijd’) is duidelijk dat er ook al routes zijn die wel goed scoren op veiligheid en/of beleving.

De opstellers van het Feitenrelaas merken bijvoorbeeld ook op dat de bewering dat er minder oost-westverbindingen zijn dan noord-zuid verbindingen onjuist is. Hier vindt echter een verkeerde vergelijking plaats door een ander schaalniveau te kiezen. Op het schaalniveau waarop wij hebben gekeken, onderscheiden wij vijf noord-zuidroutes (Ternaard-Damwald, Nes-Dokkum, Paesens-Ee, Anjum-Engwierum en Oostmahorn-Ee). Oost-west onderscheiden wij er drie (Hantum-Oostmahorn, Dokkum-Dokkumer Nieuwe Zijlen en Dokkum-Kollum). Het fietspad langs de Súd Ie vormt daar een belangrijke aanvulling op. Overigens gaat het in onze verkenning niet om legitimatie van de fietsroute (die afweging is immers door het bestuur al gemaakt) maar om een afweging van varianten. Een discussie over het precieze aantal verbindingen is dan ook niet zo relevant.

Wij hebben er overigens begrip voor dat de schrijvers proberen hun standpunt kracht bij te zetten. Zonder hier verder op de vele details in te gaan, staan wij echter voor ons advies.

Dan nog iets over de afstemming met belanghebbenden. De opstellers van het feitenrelaas stellen: “Wat Arcadis belijdt met de mond, heeft zij in de praktijk niet waargemaakt”. Zij zijn van mening dat wij onvoldoende overleg met de stakeholders gevoerd hebben. Wij zijn, in overleg met het programmabureau, zelf bij verschillende gesprekken met belanghebbenden aanwezig geweest en hebben van de gesprekken die door het programmabureau zijn gevoerd, zowel via mondelinge overdracht van de projectleider van het programmabureau als via gespreksverslagen kennisgenomen.

De conclusie dat nader onderzoek naar natuurwaarden bij de Jouswierpolder nodig is, trekken wij zelf ook in ons rapport. Dit onderzoek vindt ook daadwerkelijk plaats bij de verdere planuitwerking hebben wij begrepen.

Concluderend zijn wij van mening dat de verkenning onafhankelijk is uitgevoerd. Door deskundige mensen die voldoende tijd en ruimte hadden om een goede belangenafweging te maken. Wij begrijpen wel dat sommige varianten impact hebben op het woongenot en/of de bedrijfsvoering. Dit is naar onze mening voldoende meegenomen in de belangenafweging. Het Feitenrelaas levert ons geen (nieuwe) inzichten op die tot een ander oordeel zouden leiden.

Met vriendelijke groet,
Arcadis Nederland B.V.

Hoofd Adviesgroep Landschapsarchitectuur en Groene Stad.

Memo

ONDERWERP
Fietspad Súd Ie: aanpassing deeltracé 4

ONZE REFERENTIE
D10035265:2

DATUM
30 juni 2021

VAN

AAN

Arcadis heeft, in opdracht van het Programmabureau Súd Ie en Wetterfront, een verkenning opgesteld voor de realisatie van een fietspad langs de Súd Ie. Hierbij zijn verschillende deeltracés onderzocht. , grondeigenaar, heeft in het vervolg daarop verzocht een aanpassing te doen aan deeltracé 4 (Reidswâl-Mellemawei/Tichelwei). Zijn voorstel is om, in westelijke richting, ongeveer 400m1 langer de Bergsmawei te volgen om vervolgens voorbij zijn woning pas de Súd Ie op te zoeken. U heeft ons verzocht na te gaan of dit alternatief van invloed is op de beoordeling van dit deeltracé.

Wij zijn van mening dat de voorgestelde aanpassing geen significante invloed heeft op de beoordeling dan wel de conclusies die in onze rapportage getrokken zijn. Het is raadzaam om ten aanzien van ecologie de exacte verstoring van het alternatief in relatie tot het voorkeurstracé nader inzichtelijk te maken en daarover afstemming te zoeken met het bevoegd gezag. De natuurbeheerder (Staatsbosbeheer) heeft aangegeven hier geen bezwaar tegen te hebben (mede omdat er nu ook al een weg ligt op dit stuk). De beleving van de fietser van de Jouwswierpolder (cultuurhistorie en natuur) neemt juist toe. Op de andere onderdelen is er geen noemenswaardig onderscheid tussen dit alternatief en het oorspronkelijk beoordeelde deeltracé.

Wat ons betreft zijn er dan ook geen belemmeringen om het alternatief van in de overwegingen mee te nemen bij de verdere uitwerking van het Fietspad Súd Ie.

Amersfoort, 30 Juni 2021
landschapsarchitect BNT.

Rapport

Projectnummer: 51002503 (374308)
Referentienummer: NL22-648800269-14327
Datum: 13-01-2022

Archeologisch onderzoek Fietspad Sûd Ie, gemeente Noardeast - Fryslân

Bureauonderzoek

SWECO ARCHEOLOGISCHE RAPPORTEN 2415

Sweco
Rozenburglaan 11
9727 DL Groningen
Postbus 7057
9701 JB Groningen
Nederland

T +31 88 811 66 00
www.sweco.nl

Sweco Nederland B.V.
Team Heritage Consultancy
Handelsregister 30129769
Statutair gevestigd te De Bilt

adviseur archeologie

Verantwoording

Titel	Archeologisch onderzoek Fietspad Sûd Ie, gemeente Noardeast - Fryslân
Subtitel	Bureauonderzoek
	Sweco Archeologische Rapporten 2415
ISSN-nummer	2468-4813
projectnummer	51002503 (374308)
Referentienummer	NL22-648800269-14327
Revisie	D2
Datum	13-01-2022
Auteurs	
	KNA archeoloog actornummer
	senior KNA archeoloog actornummer
E-mailadres	
Gecontroleerd door	
	senior KNA archeoloog (actornummer 64229705)
Paraaf gecontroleerd	
Goedgekeurd door	
	Teammanager
Paraaf goedgekeurd	

Sweco voert archeologisch onderzoek uit onder procescertificaat SIKB BRL 4000 ’Archeologie’ (versie 4.1) en de protocollen 4001, 4002, 4003 en 4004. De archeologische werkzaamheden worden uitgevoerd in overeenstemming met de Kwaliteitsnorm van de Nederlandse Archeologie (KNA, versie 4.1).

Administratieve gegevens

Uitvoerder	**Sweco Nederland B.V.**
Provincie	Fryslân
Gemeente	Gemeente Noardeast - Fryslân
Plaats	langs de oever van de Sûd Ie
Toponiem	Fietspad Súd ie
Kadastrale gegevens	diversen
Centrum-coördinaat	x:197175 y: 594166
Digitale kaart onderzoeksgebied	Zie bijlage 1
Opdrachtgever	Programmabureau Sûd ie
Onderzoekskader	Bestemmingsplan
Archis Zaakidentificatie	4962128100
Oppervlakte plangebied	Lengte: deel 1 = circa 242 meter; Deel 2 = circa 4 km; deel 3 = 2,4 km; Deel 4 = 1,9 km, Deel 5: 135 m.
Archeo-regio	Fries-Gronings kleigebied
Bevoegde overheid	Gemeente Noardeast – Fryslân (contactpersoon archeologie:
Projectmedewerkers	, KNA Archeoloog; , senior KNA Archeoloog en senior KNA prospector
Periode van uitvoering	januari - februari 2021
Beheer en plaats van documentatie	Sweco Nederland BV, vestiging Groningen

Inhoudsopgave

Samenvatting **5**

1 Inleiding **8**

1.1 Aanleiding van het onderzoek 8

1.2 Kader onderzoek 8

1.3 Uitvoering onderzoek 9

1.4 Doelstelling en vraagstelling 9

2 Bureauonderzoek **10**

2.1 Afbakening plangebied, huidig gebruik en toekomstig gebruik 10

2.1.1 Afbakening plan- en onderzoeksgebied 10

2.1.2 Huidig gebruik van het plangebied 10

2.1.3 Toekomstig gebruik van het plangebied 10

2.2 Aardwetenschappelijke situatie 11

2.3 Archeologische waarden 13

2.3.1 Overheidsbeleid 13

2.3.2 Archeologische Monumenten 16

2.3.3 Archeologische vondstlocaties 17

2.3.4 Archeologische onderzoeksmeldingen 17

2.3.5 Samenvatting archeologische waarden 19

2.4 Historische situatie 19

2.4.1 Militair-historische gegevens 21

2.5 Ondergrondse bouwhistorische waarden en mogelijke verstoringen 21

3 Gespecificeerde archeologische verwachting **22**

4 Conclusie en advies **23**

4.1 Beantwoording onderzoeksvragen 23

4.2 Advies 24

Literatuurlijst en gebruikte bronnen **25**

4.3 Literatuur 25

4.4 Internet bronnen 25

Bijlage 1. Locatie van het plangebied

Bijlage 2. Dubbelbestemmingen

Bijlage 3. Defintief ontwerp

Bijlage 4. Geomorfologische kaart

Bijlage 5. Bodemkaart

Bijlage 6. Bekende archeologische gegevens

Bijlage 7. Kadastrale Minuut 1811-1832

Bijlage 8. Advieskaart nader archeologisch onderzoek

Samenvatting

In opdracht van het Programmabureau Súd Ie heeft Sweco Nederland B.V. een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd naar de voornemens een fietsroute langs de Súd Ie en door enkele weilanden, gemeente Noardeast-Fyslân. De fietsroute volgt deels bestaande rijbanen en zal deels nieuw aangelegd worden. Bij de aanleg van het fietspad worden zowel bodemingrepen verricht die direct gerelateerd zijn aan de aanleg van het fietspad (de plaatsing van betonplaten op een laag menggranulaat) als aan de inrichting van de directe omgeving. Op enkele locaties worden bijvoorbeeld mogelijke watergangen aangebracht, hekken geplaatst, watergangen gedempt en duikers geplaatst. Ook wordt een fietsbrug gebouwd. Op basis van het voorkeurstracé wordt door Sweco een ontwerp opgesteld en een bestemmingsplan gemaakt. Onderdeel hiervan is het in kaart brengen van bestaande en de te verwachten mogelijke archeologische waarden in dit nieuwe bestemmingsplan.

Middels een archeologische bureauonderzoek is voor het plangebied een gespecificeerde verwachting opgesteld. Het plangebied is in een voormalig kweldergebied gelegen.
De Súd Ie is een voormalige kreek; de getij- en kreekbedding heeft een lage archeologische verwachting voor resten uit de IJzertijd-Middeleeuwen, want hier heeft geen bewoning kunnen plaatsvinden. De relatief iets hoger gelegen vlakte van getijafzettingen heeft volgens de FAMKE wel een middelhoge verwachting op resten uit de IJzertijd-Middeleeuwen (Middeleeuwen karterend onderzoek 2, 6 boringen per ha). Hier kunnen mogelijk resten van nog niet bekende nederzettingen en (huis)terpen aanwezig zijn. Resten van vroegmiddeleeuwse veenontginningen kunnen zich eveneens binnen het plangebied bevinden. Nederzettingen uit deze periode hebben een archeologische laag, een cultuurlaag, terpvoet of terpzool. Deze archeologische laag bevindt zich direct onder het maaiveld of kan door latere mariene afzettingen zijn bedekt. Aan de Eastrumer Opfaert ligt een boerderij met een mogelijk middeleeuwse oorsprong en eventueel oudere fases. Op dit terrein staan vooralsnog geen ingrepen gepland en deze dienen vermeden te worden. Bij eventuele ingrepen in de watergang die het terrein omringt dient rekening gehouden te worden met resten uit de IJzertijd – Middeleeuwen.

Het plangebied heeft grotendeels een lage archeologische verwachting voor de periode Laat-Paleolithicum – Bronstijd. Het dekzand uit het Pleistoceen is afgedekt door veenpakketten en mariene sedimenten. De verwachting op resten uit de Steentijd is daarom laag. Dit maaiveld uit het Laat-Paleolithicum - Mesolithicum helt af richting het noorden. Aan de landzijde van het voormalige kweldergebied kan er nog Basisveen aanwezig zijn dat niet is geërodeerd en hieronder bevindt zich in de ondiepe ondergrond dekzand. Ten noorden van Tilburen heeft het plangebied volgens de FAMKE een middelhoge archeologische verwachting voor de periode Steentijd-Bronstijd, omdat het dekzand hier opduikt en zich op basis van reeds uitgevoerd onderzoek binnen 2 meter onder het maaiveld ligt. Vanwege de afdekkende lagen is de top van het dekzand mogelijk nog intact en zijn archeologische resten goed geconserveerd. De FAMKE adviseert booronderzoek (Steentijd: karterend onderzoek 3) bij ingrepen groter dan 5000 m2.

Op basis van deze gespecificeerde verwachting adviseert Sweco Nederland in het plangebied een karterend booronderzoek ter plaatse van enkele zones. Daarnaast dient in het nieuwe bestemmingsplan een dubbelbestemming Waarde -Archeologe te worden opgenomen op de locaties waar de FAMKE archeologische onderzoek voorschrijft. Ook adviseert Sweco geen bodemingrepen ter hoogte van het reeds genoemde AMK-terrein. Deze zones zijn op de advieskaart weergegeven:

1) Bij het AMK-terrein bij de Eastrumer Opfaert wordt een karterend veldonderzoek (IJzertijd – Middeleeuwen) aanbevolen enkel en alleen in het geval er ingrepen in de watergang of direct langs het terrein plaatsvinden. Ingrepen op het terrein worden afgeraden gezien het beleid om te streven naar behoud van dit terrein.

2) Bij ingrepen (groter dan 2500 m2 en dieper dan 30 cm) ter plaatse van getij-afzettingen dient karterend veldonderzoek (6 boringen per ha) uitgevoerd te worden. Bij lijnelementen (fietspad en sloot) wordt geadviseerd elke 40 meter één boring uit te voeren. Aangezien 2300 meter van de fietsroute ligt in voormalige getij-afzettingen, dienen er 61 boringen verricht te worden. Binnen het nieuwe bestemmingsplan dient hier een dubbelbestemming Waarde - Archeologie opgenomen te worden.

3) Bij ingrepen dieper dan 30 cm en groter dan 5000 m2 ter hoogte van opduikend dekzand dient archeologische onderzoek plaats te vinden (Karterend booronderzoek, 3 boringen per ha). Vooralsnog vindt in deze zone geen diepe bodemverstoring (> 30 cm) plaats. Archeologisch onderzoek is daarom niet nodig geadviseerd. Wel Indien bij de uitvoering van de werkzaamheden toch onverwacht archeologische resten worden aangetroffen, dan is conform artikel 5.10 van de Erfgoedwet aanmelding van de desbetreffende vondsten bij de minister verplicht (vondstmelding via de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed).[1]

Selectieadvies bevoegd gezag

Deze rapportage is voorgelegd aan het bevoegd gezag (12-10-2021). De gemeente stemt in met het advies van Sweco. Er worden in het nieuwe bestemmingsplan archeologische dubbelbestemmingen opgenomen op locaties waar de FAMKE onderzoek voorschrijft en waar volgens de gemeentelijke bestemmingsplan nog geen dubbelbestemming Waarde-Archeologie aanwezig is.

[1] https://formulier.cultureelerfgoed.nl/archis/vondstmeldingsformulier

Tabel 1.1 Overzicht van archeologische perioden[2]

Periode	Tijd		
Laat-Paleolithicum (Oude Steentijd)		to	9.000
Mesolithicum (Midden Steentijd)	9.000 v.Chr.	-	4.900
Neolithicum (Nieuwe Steentijd)	5.325 v.Chr.	-	1.900
Bronstijd	1.900 v.Chr.	-	800 v.Chr.
IJzertijd	800 v.Chr.	-	12 v.Chr.
Romeinse Tijd	12 v.Chr.	-	450 n.Chr.
Vroege Middeleeuwen	450	-	1.050
Late Middeleeuwen	1.050	-	1.500
Nieuwe Tijd	1.500	-	heden

Tabel 1.2 Indeling van het Kwartair

Chronostratigrafie				Jaren geleden		
Kwartair	Holoceen	Subatlanticum		3.000	-	heden
		Subboreaal		5.000	-	3.000
		Atlanticum		8.000	-	5.000
		Boreaal		9.000	-	8.000
		Preboreaal		10.000	-	9.000
	Pleistoceen	Laat		130.000	-	10.000
			Weichselien (ijstijd)	120.000	-	10.000
			Eemien	130.000	-	120.000
		Midden		800.000	-	130.000
			Saalien (ijstijd)	200.000	-	130.000
			Elsterien (ijstijd)	400.000	-	315.000
		Vroeg		2.400.000	-	800.000

[2] Bron: Archeologisch Basis Register 1992.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding van het onderzoek

In opdracht van het Programmabureau Súd Ie heeft Sweco Nederland B.V. een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor de geplande aanleg van een fietsroute langs de Súd Ie en door enkele weilanden, gemeente Noardeast-Fyslân. De fietsroute volgt deels bestaande rijbanen en zal deels nieuw aangelegd worden. Bij de aanleg van het fietspad worden zowel bodemingrepen verricht die direct gerelateerd zijn aan de aanleg van het fietspad (de plaatsing van betonplaten op een laag menggranulaat) als aan de inrichting van de directe omgeving. Op enkele locaties worden bijvoorbeeld mogelijke watergangen aangebracht, hekken geplaatst en watergangen gedempt en duikers geplaatst. Ook wordt een fietsbrug gebouwd. Op basis van het voorkeurstraject wordt door Sweco een ontwerp opgesteld en een bestemmingsplan gemaakt. Dit is tevens de aanleiding voor het in kaart brengen van bestaande en de te verwachten archeologische waarden in het plangebied.

1.2 Kader onderzoek

Het onderzoek wordt verricht in het kader van een nieuw bestemmingsplan. De gemeente Noardeast-Fryslân beschikt niet over een gemeentelijke beleidskaart maar hanteert het beleid zoals dat is opgenomen op de Friese Archeologische Monumentenkaart (FAMKE). Er is sprake van drie langere trajecten en een tweetal losse kades die opgewaardeerd worden (Bijlage 1):

1. Oostmahorn – Ezumazyl;
2. Ezumazyl – weg Kriensenswei;
3. Jouswier (Humaldawei en Reidswal);
4. Jouswier (Bergswei en Tichelwei);
5. Tilbuorren.

De gemeente Noardeast-Fryslân heeft in de vigerende bestemmingsplannen het archeologisch beleid vastgesteld (Bestemmingsplan Bûtengebiet Dongeradeel, Gemeente Dongeradeel onherroepelijk vastgesteld 2013-06-27; Bestemmingsplan Doarpen Gemeente Dongeradeel bestemmingsplan onherroepelijk 2010-06-25).

Uit deze plankaarten (bijlage 2) blijkt dat op het plangebied geen dubbelbestemming waarde – archeologie ligt. Binnen het trajectdeel 3 omcirkelt het fietspad een boerderij langs de Eastrumer Opfeart. Deze boerderij bevindt zich op archeologisch waardevol terrein. Bij ingrepen op dit terrein is archeologisch onderzoek onderdeel van de vergunningsplicht mits ze groter zijn dan 50 m^2 en dieper dan 0,50 m. Onder deze werkzaamheden vallen ook ontgrondingen en afgravingen, bijvoorbeeld van watergangen. Momenteel zijn er echter geen ingrepen gepland aan de watergang of op de boerderij.

Aangezien er geen vrijstellingsgrenzen door de voorgenomen ontwikkeling in het plangebied worden overschreden (zie paragraaf 2.1.3) is conform deze planregels archeologisch onderzoek niet noodzakelijk.

Verdere toepassing van het vigerende overheidsbeleid met betrekking tot archeologie staat beschreven in paragraaf 2.3.1.

1.3 Uitvoering onderzoek

Dit rapport betreft een standaardrapport zoals genoemd in de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie. Het bureauonderzoek is uitgevoerd conform SIKB BRL 4000 protocol 4002 en bestaat uit elf processtappen:

- Afbakenen plan- en onderzoeksgebied; vaststellen consequenties toekomstig gebruik (LS01).
- Aanmelden onderzoek bij Archis.
- Vermelden (en toepassen) overheidsbeleid (LS01).
- Beschrijven huidig gebruik (LS02).
- Beschrijven historische situatie en mogelijke verstoringen (LS03).
- Beschrijven mogelijke aanwezigheid bouwhistorische waarden ondergrond (LS02, LS03, LS04).
- Beschrijven bekende archeologische en aardwetenschappelijke kenmerken (LS04).
- Opstellen gespecificeerde verwachting en formuleren onderzoeksstrategie (LS05).
- Opstellen standaardrapport bureauonderzoek (LS06).
- Aanleveren standaardrapport - afmelden onderzoek in Archis.
- Aanleveren digitale gegevens bij e-depot (DS05).

Processtappen 1 tot en met 7 leveren gegevens op basis waarvan de gespecificeerde verwachting (stap 8) wordt opgesteld. Deze stappen worden behandeld in paragraaf 1.1 en hoofdstuk 2. Processtap 9 resulteert in het voorliggende rapport. Processtappen 10 en 11 hebben betrekking op het openbaar maken van het bureauonderzoek voor derden bij onder meer Archis en het e-Depot.

Bij de uitvoering van het onderzoek is niet afgeweken van de BRL.

1.4 Doelstelling en vraagstelling

De bodemingrepen die gepaard gaan met de geplande werkzaamheden zullen eventueel aanwezige archeologische resten in de bodem verstoren en/of vernietigen.[3] Doel van het onderzoek is een risicoanalyse van de gevolgen van de voorgenomen maatregelen en bodemingrepen op het behoud in situ van (mogelijk) aanwezige archeologische waarden. Derhalve dienen voorafgaand aan die werkzaamheden de archeologische waarden binnen het plangebied in kaart te worden gebracht.

De vraagstelling voor het onderzoek is: welke archeologische waarden zijn in het plangebied (mogelijk) aanwezig of kunnen worden verwacht?

Op basis van de vraagstelling zijn onderzoeksvragen geformuleerd die kunnen bijdragen aan de beantwoording van de doel- en vraagstelling:

- Welke archeologische waarden zijn in het plangebied aanwezig of kunnen aanwezig zijn? Op welke diepte t.o.v. maaiveld kunnen deze worden verwacht en op welke wijze lopen deze verwachte waarden een risico op verstoring/vernietiging door de uitvoering van de voorgenomen werkzaamheden?
- Is het plangebied voldoende onderzocht. Zo nee, welke vorm van nader archeologisch onderzoek wordt geadviseerd?

[3] Een verstoring van archeologische waarden betekent dat deze waarden (deels) in situ aanwezig blijven, maar dat de conditie en conservering ervan verslechterd en daarmee de informatiewaarde. Vernietigen betekent dat de archeologische waarden verdwijnen.

2 Bureauonderzoek

2.1 Afbakening plangebied, huidig gebruik en toekomstig gebruik

2.1.1 Afbakening plan- en onderzoeksgebied

Het plangebied ligt op en nabij de oevers van de Súd Ie. Deze waterloop is recent opgewaardeerd zodat middelgrote boten van Dokkum naar Lauwersmeer kunnen varen. In het kader hiervan zijn ook vispassages en ecologische oevers gecreëerd. In de laatste fase worden er tevens fietspaden en bruggen aangelegd. Het onderhavige archeologische bureauonderzoek vindt plaats in het kader van een nieuwe fietsroute van Oostmahorn tot aan Dokkum. Naast het gebruik van bestaande fietspaden en verhardingen wordt op enkele trajecten ook een nieuw fietspad aangelegd. De exacte locatie van het plangebied wordt weergegeven in bijlage 1. Het onderzoeksgebied betreft een straal van 100 meter hieromheen.

2.1.2 Huidig gebruik van het plangebied

Het plangebied ligt grotendeels op de oevers van de Súd Ie in voornamelijk agrarisch gebied. Tussen Oostmahorn en Ezumazijl ligt het fietspad op een dijk langs de Nije Faert.

2.1.3 Toekomstig gebruik van het plangebied

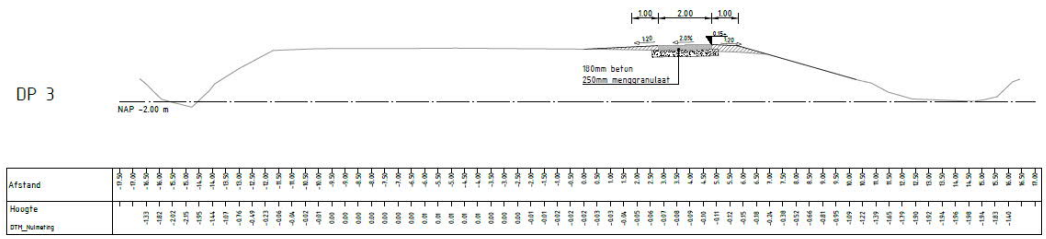
In bijlage 3 zijn de bestektekeningen opgenomen.

1. Oostmahorn – Ezumasyl

Ter plaatse dit deeltraject vinden geen bodemingrepen plaats. De fietsroute is gesitueerd op een reeds verharde weg op de dijk.

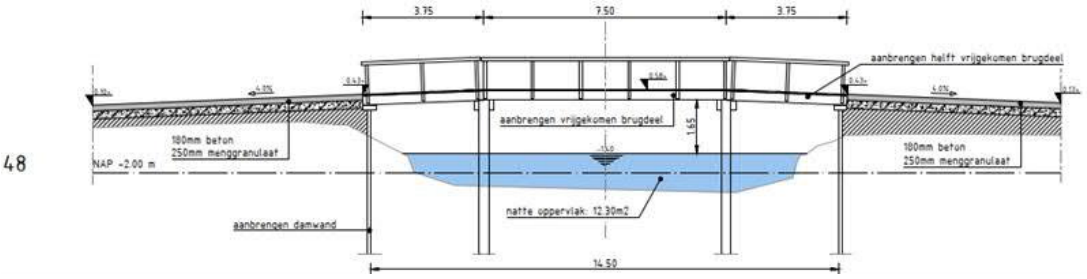
2. Ezumazyl – weg Kriensenswei;

Op dit traject van de fietsroute dient tussen de Saatsenwei en de Kriensenwei verharding te worden aangelegd. Over het algemeen bestaat dit uit een ontgraving van maximaal 50 cm alvorens een laag menggranulaat en een betonplaat wordt aangebracht (Afbeelding 2-1). De ontgraving heeft een breedte van 4 meter. Ook wordt in dit traject een sloot langs de kade naar het noorden verlegd. Parallel aan de huidige sloot wordt een nieuwe sloot gegraven. De huidige sloot wordt gedempt.



Afbeelding 2-1: Profielschets toekomstig fietspad (Bron: Sweco).

Bij de Saatsenwei kruist het fietspad de Súd Ie. Onder de Saatsenbrêge wordt daarom een fietsviaduct gebouwd. De brug wordt gefundeerd op palen (Afbeelding 2-2).



Afbeelding 2-2: Ontwerp fietsbrug (Bron: Sweco).

3. Jouswier (Humaldawei en Reidswal);
Hier vinden geen bodemingrepen plaats. De kade wordt opgewaardeerd en dit trajectdeel wordt opgenomen in het nieuwe bestemmingsplan.

4. Jouswier (Bergswei en Tichelwei);
Ten zuidwesten van Jouswier zal op de zuidelijke oever van de Sûd ie een verhard fietspad worden aangelegd volgens het reeds aangehaalde bestek. Er vinden ontgravingen plaats tot ongeveer 50 cm onder maaiveld. Op diverse locaties dient een dam met duiker te worden aangelegd zodat het fietspad sloten en perceelsgrenzen kan kruisen. Dit nieuwe fietspad sluit bij de Tichelwei weer aan op de bestaande verhardingen.

Hier wordt een kade opgewaardeerd. Het ontwerp is nog in ontwikkeling. Onderstaande schets geeft aan hoe de nieuwe aanlegkade mogelijk vorm gegeven gaat worden. Er komen bijvoorbeeld beschutte picnickplekken en een nieuwe vissteiger.

5. Tilbuorren
Het fiespad vindt hier bij de boerderij Tilbuorren aansluiting op de Mellemawei. Hier zal eveneens een nieuwe verharding voor het fietspad worden aangelegd.

2.2 Aardwetenschappelijke situatie

Om de landschapsgenese in beeld te brengen is gebruik gemaakt van bodemkaarten en geologische en geomorfologische kaarten. Met behulp hiervan worden de bodem en het landschap beschreven. Onderdeel van deze studie vormt een analyse van het Actueel Hoogtebestand Nederland (AHN).

Tabel 2.1 Aardwetenschappelijke informatie

Bron	Informatie
Geologie	Formatie van Naaldwijk/Formatie van Nieuwkoop; zeeklei en – zand; Formatie van Naaldwijk op Formatie van Nieuwekoop; zeeklei en – zand met inschakelingen van veen.
Geomorfologie	Vlakte van getij-afzettingen (M72), Getij-oeverwal (B72).
Bodemkunde	Kalkrijke nesvaaggronden (Mo080A, M080C), Knippige poldervaaggronden (gMn85C, gMn88C, GMn83C), Drechtvaaggronden (Mv41C)
AHN	-1,1 tot 0,5 m NAP

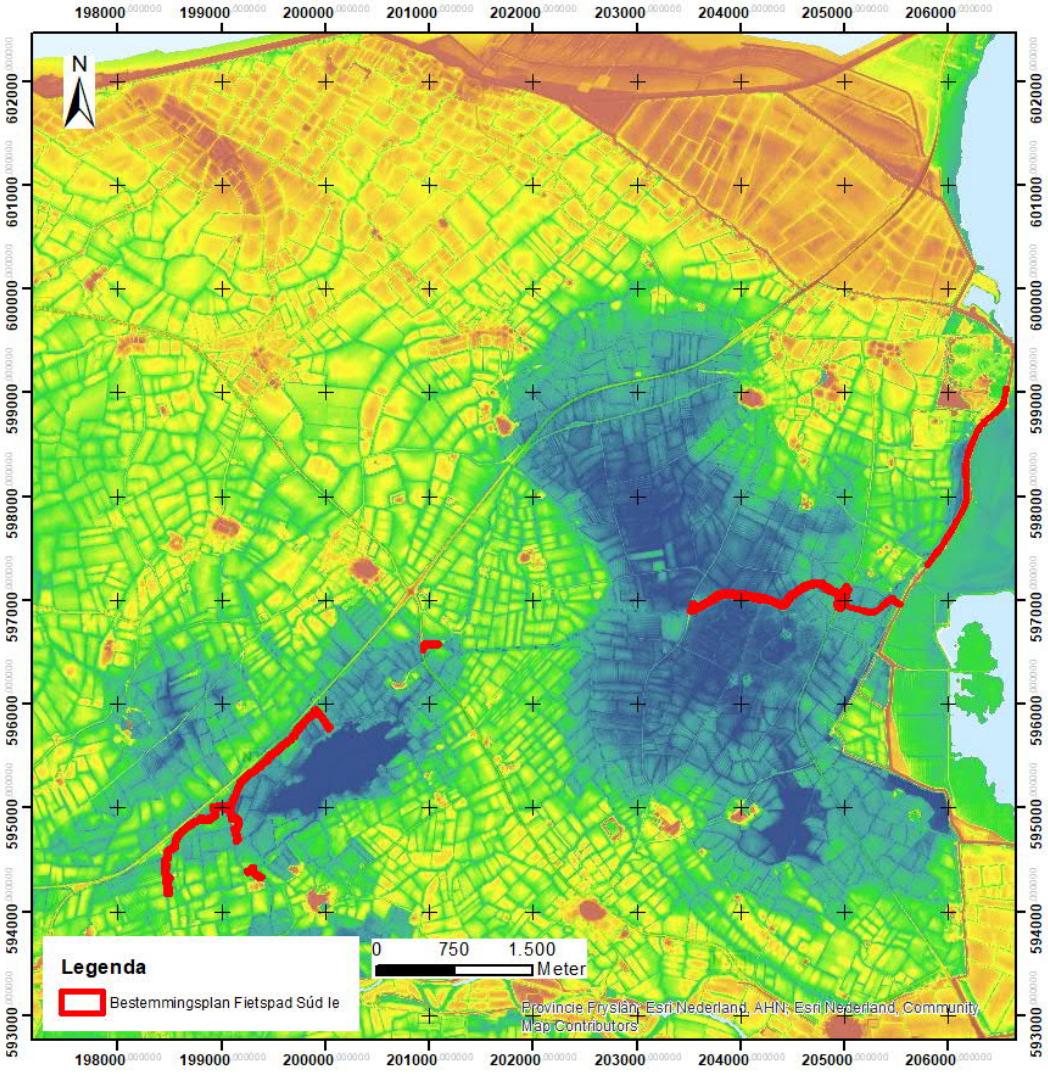
Het plangebied ligt grotendeels in het voormalige kweldergebied van Friesland in de archeoregio *'Fries-Gronings kleigebied'*. Het pleistocene dekzand bevindt zich in deze regio onder een 3 à 12 meter dik pakket afzettingen uit het Holoceen. Op enkele plekken duikt het dekzand wat hoger op. Aan het einde van Pleistoceen steeg de zeespiegel en grondwaterspiegel door het smelten van de ijskappen.

Vanwege verslechterde afwatering kon zich een veenmoeras ontwikkelen (Formatie van Nieuwkoop, Basisveen Laag). Door verdere zeespiegelstijging kon op dit veenpakket zeeklei worden afgezet (Formatie van Naaldwijk, Laagpakket van Wormer).

Het getijdegebied werd her en doorbroken door getijdegeulen. Rond 100 na Christus stabiliseerde de relatieve zeespiegelstijging en daarmee ook de kustlijn (mariene opslibbing). Op de voormalige wadden vond opnieuw veengroei plaats (Formatie van Nieuwkoop, Hollandveen Laagpakket).
Dit veenpakket breidde zich landinwaarts steeds verder uit. Soms werd het veen overspoeld en kon sediment worden afgezet. Grootschalige ontginningen van dit veen vinden plaats vanaf de 9^{e} en 10^{e} eeuw na Chr. vanaf de kleigebieden. Door de ontwatering klinkt het veen in en krijgt de zee via dijkdoorbraken en getijdegeulen opnieuw vat op de veengebieden landinwaarts en zet sediment af (Formatie van Naaldwijk, Laagpakket van Walcheren). Elders kan het veenpakket volledig zijn weggeslagen. Met de inpoldering (bedijking) van de kwelders en getijdegebieden vanaf de Middeleeuwen werden ook de lager gelegen gronden geschikt voor bewoning en landbouw in de Middeleeuwen.

Op een macro-uitsnede van het AHN is duidelijk te zien dat deel 1 van het plangebied op een hoger gelegen dijk is gelegen en deel 2 ligt in de voormalige polder de Kolken (Afbeelding 2-3).

De kwelders in het kustgebied zijn waarschijnlijk vanaf de IJzertijd-Romeinse tijd gekoloniseerd. Mogelijk werd het gebied eerst gebruikt als weidegrond voor vee maar uiteindelijk vond permanente bewoning plaats. Bewoning is geassocieerd met relatief hoger gelegen kreek- en kwelderruggen. Er zijn vlaknederzettingen bekend, maar bewoning van het kustgebied vond vanwege de heraaldelijke onderlopende kwelders in ieder geval vanaf de Vroege Middeleeuwen uitsluitend plaats op opgeworpen huisplaatsen (terpen). Na verloop van tijd konden deze uitgroeien tot dorpen. In de omgeving van het plangebied bevinden zich enkele terpen – bijvoorbeeld in de omgeving van Ezumazijl, en Jouswier (Zie paragraaf 2.3). Deze terpen liggen op minimaal 150 meter afstand tot het tracé van het fietspad.



Afbeelding 2-3: Plangebied geprojecteerd op het AHN3 (Bron: https://ahn.arcgisonline.nl).

Volgens de geomorfologische kaart bevinden de plangebieden zich in een lager gelegen voormalige getijde-vlakte (M72) (Bijlage 4). Enkele plangebieden grenzen aan een getij-oeverwal (B72). In deze getij-afzettingen hebben zich jonge poldervaaggronden, nesvaaggronden en drechtvaaggronden ontwikkeld (Bijlage 5).

2.3 Archeologische waarden

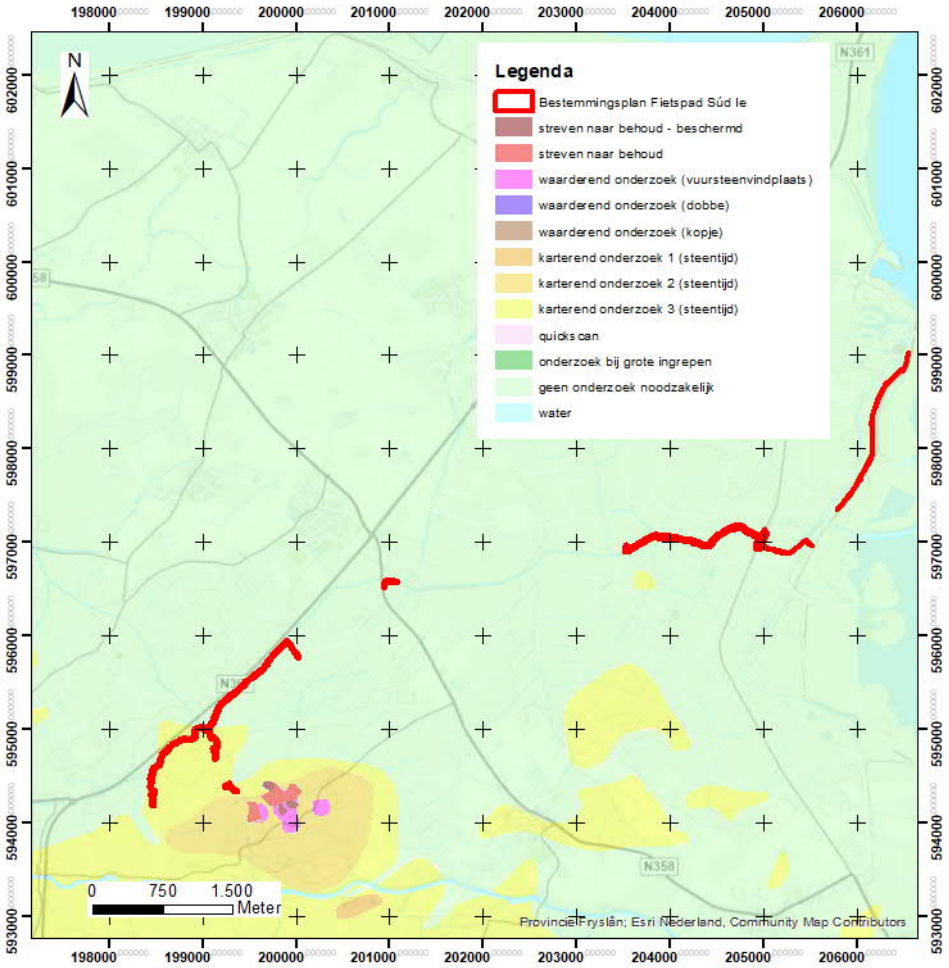
Om de reeds bekende archeologische waarden in beeld te krijgen, zijn diverse bronnen geraadpleegd, zoals de Archeologische Monumentenkaart, Archis 3 en de archeologische verwachtingskaart van het betreffende gebied.

2.3.1 Overheidsbeleid

De gemeente beschikt niet over een gemeentelijke archeologische beleids- en/of verwachtingskaart maar hanteert het beleid van de provincie Fryslân.

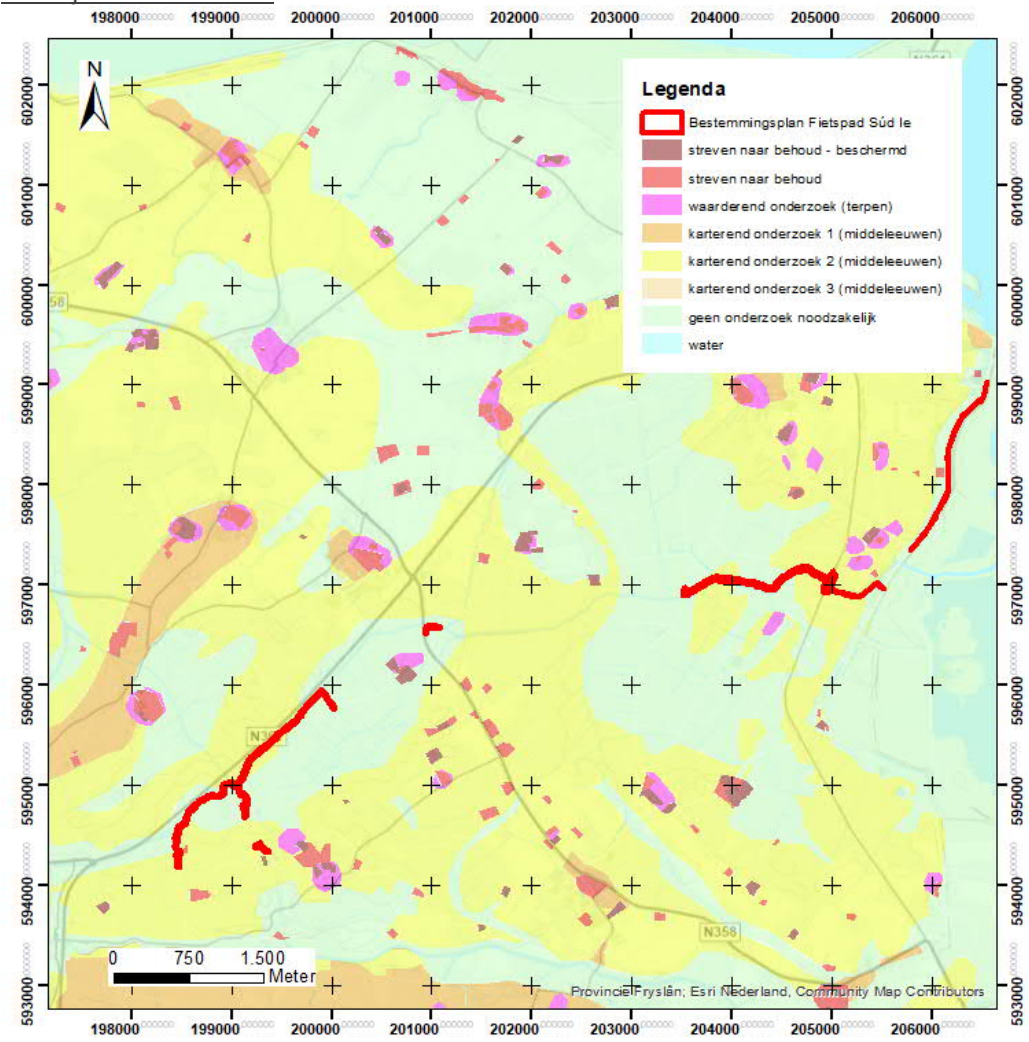
Friese Archeologische Monumentenkaart Extra (FAMKE)
De provincie Fryslân heeft een archeologische beleids- en advieskaart opgesteld, waarop wordt aangegeven welk type onderzoek nodig is om op een verantwoorde wijze om te gaan met het bodemarchief bij grondwerkzaamheden. De kaart is een aanvulling op en uitbreiding van de provinciale Archeologische Monumentenkaart zoals die door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed wordt beheerd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen twee perioden: enerzijds de periode Steentijd-Bronstijd en anderzijds de periode IJzertijd-Middeleeuwen.

<u>Steentijd-Bronstijd</u>
Volgens de FAMKE hebben delen van het nieuwe fietspad een verwachting op resten uit de Steentijd-Bronstijd (Afbeelding 2-4). Conform de FAMKE is hier een karterend onderzoek 3 steentijd noodzakelijk, hetgeen neerkomt op 3 boringen per hectare, bij ingrepen van meer dan 5000 m^2. Hier kunnen resten uit de Steentijd zich op enige diepte onder het oppervlak bevinden. Vanwege de mogelijke afdekking door een veen- of kleidek zijn deze resten mogelijk goed geconserveerd. Het booronderzoek moet gericht zijn op het in kaart brengen van de diepte, aanwezigheid en reliëf van het dekzand. Mocht er een intact dekzand profiel (podzolbodems) worden waargenomen dan dient opgeschaald te worden naar karterend booronderzoek.



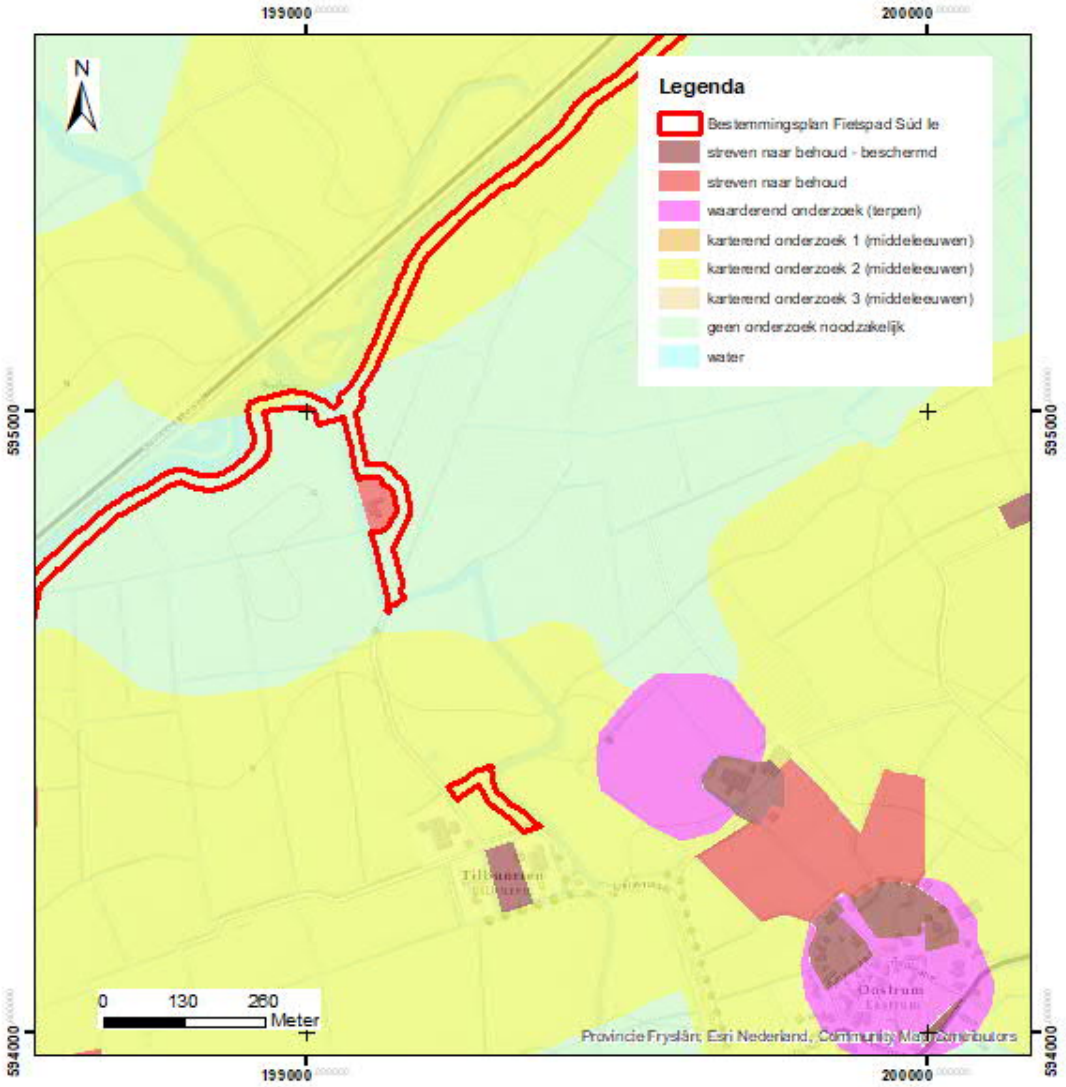
Afbeelding 2-4: Plangebieden geprojecteerd op de FAMKE Steentijd-Bronstijd

IJzertijd-Middeleeuwen



Afbeelding 2-5: Plangebied geprojecteerd op de FAMKE – IJzertijd-Middeleeuwen

Voor de periode IJzertijd-Middeleeuwen wordt voor delen onderzoek aanbevolen in de vorm van een karterend onderzoek 2 (middeleeuwen) (Afbeelding 2-5). Het gaat om de voormalige getijvlakte langs de kreek. Hier kunnen bijvoorbeeld nog niet gekarteerd vlaknederzettingen aanwezig zijn. Dit onderzoek komt neer op 6 boringen per hectare bij ingrepen groter dan 2500 m^2. Aan de Eastrumer Opfaert bevindt zich een terrein waar gestreefd moet worden naar behoud (Afbeelding 2-6). Uit Archis blijkt dat het gaat om een terrein met een bebouwde middeleeuwe huisterp (zie paragraaf 2.3.2; Monumentenummer 9753). Deze boerderij is ook op de kadastrale minuut uit 1811-1832 weergegeven (paragraaf 2.4).



Afbeelding 2-6: Uitsnede FAMKE.

2.3.2 Archeologische Monumenten

De Archeologische Monumentenkaart (AMK) bevat een overzicht van belangrijke archeologische terreinen in Nederland. In het plangebied zijn geen AMK-terreinen geregistreerd. Binnen het onderzoeksgebied (100 meter afstand) zijn wel een aantal AMK-terreinen geregistreerd (zie tabel 2.3 en bijlage 6).

Tabel 2.3 Archeologische monumenten in het onderzoeksgebied.

Monumentnummer	Complex	Datering/periode	Waarde
Trajectdeel 1			
9744 - OOSTMAHORN/RASKESPOLDER	Huisterp. Volgens Archis ten onrechte geregistreerd als terp. Het betreft een recente ophoging ten behoeve van de dijkverzwaring. Geen archeologische resten bekend.	Middeleeuwen Laat	Hoog. Mogelijk een onbebouwde verhoogde woonplaats of vergraven wal.
9745 - Raksespolder	Terp. Terrein met een verhoogde woonplaats of een restant van een voor de dijkaanleg vergraven wal.	Ijzertijd – Middeleeuwen Laat	Hoog
Trajectdeel 2			
9759 - Ezumazijl	Terp. Terrein met bebouwde. Gave terp.	IJzertijd Laat-Nieuwe tijd C	Hoog
Trajectdeel 3			
9753 Oostrumervaart	Huisterp - Terrein met daarop een bebouwde huisterp uit de Late Middeleeuwen.	Late Middeleeuwen	Hoog
15085 – Dokkum Oost	Huisterp - Terrein met daarop een bebouwde huisterp uit de Late Middeleeuwen omgeven door sloten	Late Middeleeuwen	Hoog

2.3.3 Archeologische vondstlocaties

In Archis 3 staan binnen het plangebied en onderzoeksgebied geen archeologische vondstlocaties geregistreerd.

2.3.4 Archeologische onderzoeksmeldingen

In Archis 3 staan binnen het plangebied geen archeologische onderzoeksmeldingen geregistreerd. Binnen het onderzoeksgebied liggen 7 archeologische onderzoeksmeldingen(zie tabel 2.4).

Tabel 2.4 onderzoeksmeldingen in het onderzoeksgebied

Zaakidentificatie	Type onderzoek	Locatie/toponiem	Publicatie/rapport
2075944100	Oppervlakte kartering, karterend booronderzoek en waarderend booronderzoek (RAAP, 1999)	Oostmahorn bungalowpark	Booronderzoek verricht vanwege middelhoge tot hoge archeologische verwachtings waarde voor de Middeleeuwen vanwege mogelijke hoger gelegen kwelderrug. Daarnaast bevindt zich een archeologische vindplaats (terp)binnen het plangebied. Aanwezigheid kwelderwal is aangetoond in het noordelijke deel. Onder dit pakket bevindt zich een laagje humeuze klei. In het zuidwestelijke deel bevat deze laag verbrandde plantenresten. Dit kan mogelijk gekoppeld worden aan ontginningen rond het begin van

			de jaartelling. Deze laag is niet ophet oostelijke terreindeel aangetroffen. Het booronderzoek ter plaatse van de potentiële vindplaats toont aan dat hier om een afgegraven natuurlijk kleipakket gaat. Verhogingen in het landschap duiden op de kwelderrug tussen Anjum en Oostmahorn. Advies: archeologische begeleiding zuidwestelijk deel.
4573685100	Booronderzoek (Steekproef, 2017)	Oostmahorn	Het onderzoek heeft plaatsgevonden ter plaatse van het tevens door RAAP in 1999 reeds onderzochte terrein dat op de FAMKE staat weergegeven als onderzoeksplicht. Het onderzoek bevestigt dat het gaat om een pakket opgebrachte klei op getijde-afzettingen.
2107858100	Inventariserend en waarderend booronderzoek (Steekproef, 2005)	Oostmahorn, golfbaan	Afzettingen op dit veenpakket zijn kenmerkend voor een getijdegebied, kwelders en wadden. Boringen 116 t/m 120 zijn relevant. In een aantal boringen waaronder 115 en 116 is een houtskoolrijke laag net boven de veenlaag waargenomen (2,9 à 0,9 m -mv).. Dit correspondendeert met de waarnemingen van RAAP. De laag wordt geplaats rond de IJzertijd of het begin van de jaartelling. Mogelijk dat aanwezige vegetatie is verbrand. Er zijn geen andere archeologische indicatoren bekend. Advies tot vrijgrave (met uitzondering van een mogelijke terpzool in het noorwestelijke deel van de toekomstige golfbaan)
4573685100	Bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek (Steekproef, 2017)	Vaarroute Ezumazijl - Oostmahorn	Het gehele plangebied heeft een lage archeologische verwachting vanwege de recente wordingsgeschiedenis. Een uitzondering vormt het een terreindeel dat mogelijk deel uitmaakte van een boerderij. Volgens de FAMKE een archeologisch monument. De zes gutsboringen ten oosten van van de Nieuwe Vaart blijkt dat het om kleimateriaal uit de Nieuwe Vaart

			op natuurlijke paketten veen en getijdeafzettingen. Vrijgave geadviseerd.
4915326100	Bureauonderzoek (Antea Group, 2020)		Nog niet openbaar beschikbaar
2165951100	Inventariserend veldonderzoek (Steekproef, 2008)		Onderzoek ter hoogte van N tussen Dokkum en Burgum. Rapport bevat geen kaartmateriaal en onderzoeksresultaten vallen daarom moeilijk te plaatsen. Uit de bijgevoegde tabel blijkt echter dat er onderzoek is verricht in Dongeradeel (deelgebied 36 en 37 ten oosten van Dokkum). Er zijn geen nederzettingsporen aangetroffen. Wel brandlaagjes (Ijzertijd?). Kleilagen en veenpakket bedekken pleistocene dekzand (podzolbodems). Advies tot vrijgave vanwege ontbreken archeologische indicatoren.
4744668100	Bureauonderzoek (KSP Archeologie, 2019)		Niet beschikbaar.

2.3.5 Samenvatting archeologische waarden

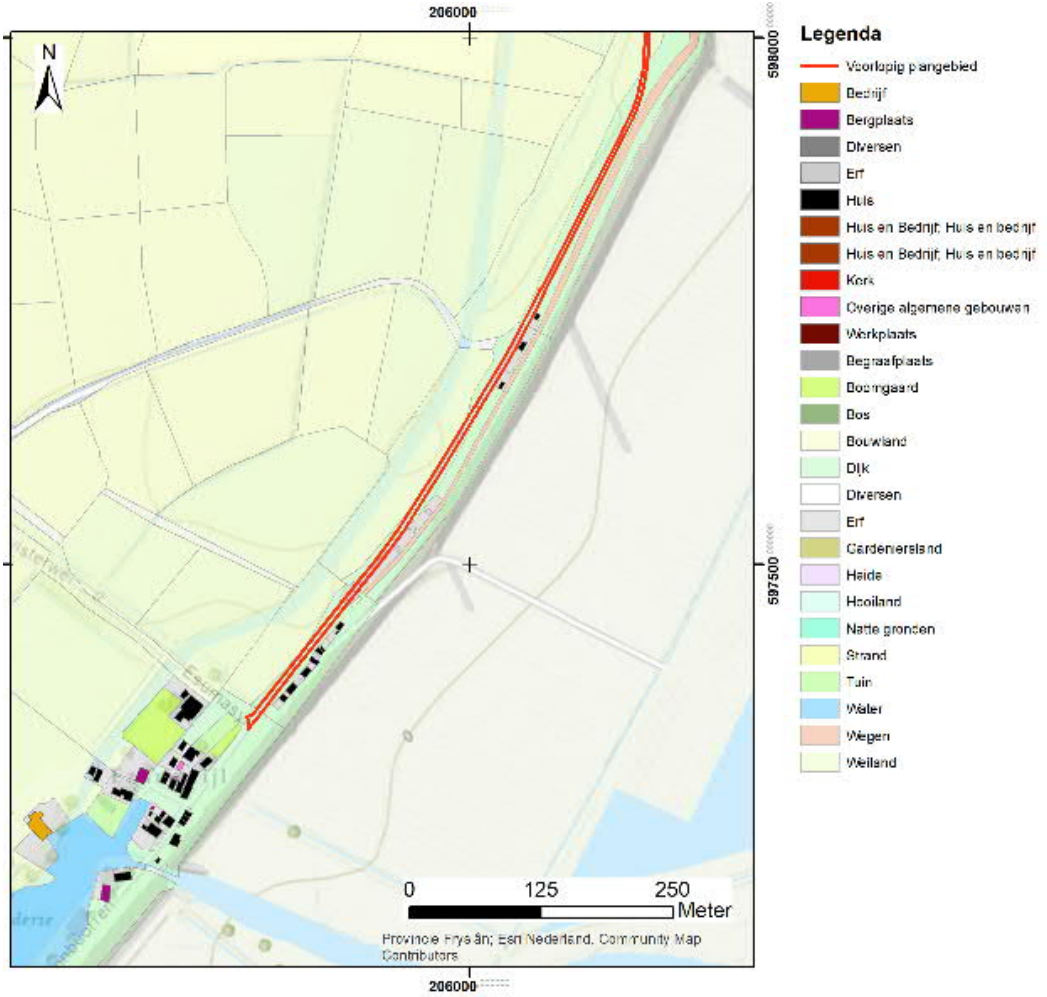
Vanwege de jonge bodems in het plangebied zijn er weinig archeologische waarden bekend in het plangebied. Bekende archeologische waarden uit de IJzertijd – Middeleeuwen zijn gerelateerd aan de terpen in de regio. Deze terpen zijn voornamelijk op kwelderwallen gesitueerd en op enige afstand van het plangebied. Het plangebied zelf bevindt zich grotendeels in de voormalige getijde-vlakte.

Onderzoeken in de omgeving van het plangebied geven aan dat mogelijk menselijke ingrepen in de vegetatie van het landschap hebben plaatsgevonden. In de Middeleeuwen, na de bedijking en veenontginning, vond waarschijnlijk ook bewoning plaats op de iets lager gelegen kwelders en voormalige getijdegebieden. Een enkele boerderij nabij het plangebied heeft mogelijk een middeleeuwse voorganger.

2.4 Historische situatie

Volgens de kadastrale minuut uit 1811-1832 was het plangebied aan het begin van de 19e eeuw in gebruik als bouwland en weiland (Bijlage 7). Aan de Eastrumer Opfaert bevindt zich een boerderij van Leonardus de Wendt.[4] Ter hoogte van Ezumazyl zijn op de zeedijk enkele erven met huizen aanwezig (Afbeelding 2-7). Uit de topografische kaart van 1850 blijkt dat deze verzameling huizen toebehoorde aan een gehucht genaamd Dijksterhuizen. Eind jaren ’30 verdwijnt het gehucht, mogelijk vanwege een dijkversterking en de aanleg van de Nieuwe Vaart aan de landzijde van de dijk.

[4] https://hisgis.nl/projecten/fryslan/



Afbeelding 2-7: Dijksterhuizen. Zuidelijk deel van deeltraject 1 geprojecteerd op de kadastrale minuut 1811-1832.

De cultuurhistorische kaart Fryslân geeft aan dat het plangebied is gesitueerd in de kweldervlakte van Dokkum-Oost; een van oorsprong buitendijks gebied waar landaanwas ontstond door sedimentatie bij hoogwater. In de vlakte zijn hoogteverschillen aanwezig die wijzen op kwelderwallen. De Súd Ie is waarschijnlijk een opvolger van de kreek die deze kwelder afwaterde. De kwelder is vóór 1200 ingepolderd aangezien de dijk tussen Ezumazyl en Oostmahorn onderdeel uitmaakt van een systeem van middeleeuwse zeedijken van Oostergo. De Súd Ie of Zuider Ee is dan bij Dokkum afgedamd en vormde een trekvaart of doorgaande vaart tussen Dokkum en Ezumazyl. Bij Oostmahorn heeft een 16^{e} eeuwse schans gelegen (1576). Deze bestond hoogstwaarschijnlijk enkel uit aardewerken. Hiervan zijn in ieder geval aan het oppervlak geen resten meer zichtbaar. Mogelijk dat de schans bij dijkwerkzaamheden (deels) is afgebroken of onder de dijk ligt.

Volgens de molendatabase bevinden zich geen molens in of nabij het plangebied.

2.4.1 Militair-historische gegevens

Volgens de Indicatieve Kaart Militair Erfgoed[5] vonden er tijdens de WOII geen veldslagen in de omgeving van het plangebied plaats en lagen er geen verdedigingswerken in of nabij het plangebied.

2.5 Ondergrondse bouwhistorische waarden en mogelijke verstoringen

Verstoringen kunnen zijn opgetreden door landbouwwerkzaamheden, het opschonen van watergangen, verkaveling en de aanleg van dijken.

Het raadplegen van de Verstoringsbronnenkaart van de RCE heeft geen relevante gegevens opgeleverd.[6]

In het plangebied is naast de middeleeuwse dijk, geen bebouwing bekend op basis van historische kaarten en er worden geen (ondergrondse) bouwhistorische waarden verwacht.

[5] www.ikme.nl

[6] Geraadpleegd via https://rce.webgispublisher.nl/Viewer.aspx?map=Verstoringsbronnenkaart

3 Gespecificeerde archeologische verwachting

Het plangebied is in een voormalig kweldergebied gelegen. Afhankelijk van de diepte van de ingrepen kunnen hier resten uit het Laat-Paleolithicum/Mesolithicum en IJzertijd/Middeleeuwen worden verwacht. In het plangebied en direct nabij de Súd ie zijn, op één middeleeuwse boerderij geen archeologische waarden uit de IJzertijd Middeleeuwen bekend.

De Súd Ie is een voormalige kreek; de getij- en kreekbedding heeft een lage archeologische verwachting voor resten uit de IJzertijd-Middeleeuwen, want hier heeft geen bewoning kunnen plaatsvinden. De relatief iets hoger gelegen vlakte van getij-afzettingen heeft volgens de FAMKE wel een middelhoge verwachting op resten uit de IJzertijd-Middeleeuwen (Middeleeuwen karterend onderzoek 2, 6 boringen per ha). Hier kunnen mogelijk resten van nog niet bekende nederzettingen en (huis)terpen aanwezig zijn. Resten van vroegmiddeleeuwse veenontginningen kunnen zich eveneens binnen het plangebied bevinden. Nederzettingen uit deze periode hebben een archeologische laag, een cultuurlaag, terpvoet of terpzool. Deze archeologische laag bevindt zich direct onder het maaiveld of kan door latere mariene afzettingen zijn bedekt. In eerste instantie dient het karterend booronderzoek gericht te zijn op het in kaart brengen van de bodemopbouw en de aanwezigheid van archeologische resten. Het karterend booronderzoek dient uitgevoerd te worden bij bodemingrepen groter dan 2500 m^2. Ter plaatse van de nieuw te graven sloot dient dit onderzoek onder andere plaats te vinden. Aan de Eastrumer Opfaert ligt een boerderij met een mogelijk middeleeuwse oorsprong en eventueel oudere fases. Op dit terrein staan vooralsnog geen ingrepen gepland en deze dienen vermeden te worden. Bij eventuele ingrepen in de watergang om het archeologische monument dient ook rekening gehouden te worden met resten uit de IJzertijd – Middeleeuwen.

Het plangebied heeft grotendeels een lage archeologische verwachting voor de periode Laat-Paleolithicum – Bronstijd. Het dekzand uit het Pleistoceen is afgedekt door veenpakketten en mariene sedimenten. De verwachting op resten uit de Steentijd is daarom laag; het maaiveld uit het Laat-Paleolithicum en het Mesolithicum bevindt zich op enkele meters onder het maaiveld. Dit maaiveld helt af richting het noorden. Aan de landzijde van het voormalige kweldergebied kan er nog Basisveen aanwezig zijn dat niet is geërodeerd en hieronder bevindt zich in de ondiepe ondergrond dekzand. In de omgeving van Tilbuorren heeft het plangebied volgens de FAMKE een middelhoge archeologische verwachting voor de periode Steentijd-Bronstijd. Volgens gegevens in het DINOloket bevindt het dekzand zich ook hier op zeker 2 m -mv onder maaiveld en daarom beneden de geplande ingrepen (50 cm -mv.). Vanwege de afdekkende lagen is de top van het dekzand mogelijk nog intact en zijn archeologische resten goed geconserveerd. Archeologische resten bestaan mogelijk uit vuursteenspreidingen en ingegraven haardkuilen. De FAMKE adviseert booronderzoek (Steentijd: karterend onderzoek 3) bij ingrepen groter dan 5000 m2. Het onderzoek dient gericht te zijn op het in kaart brengen van de diepte van het dekzand en de mate van gaafheid hiervan (aanwezig podzolprofiel). Indien een intacte podzolbodem wordt aangetroffen dan opgeschaald te worden naar 6 karterende boringen per ha.

In het plangebied kunnen verstoringen zijn opgetreden door landbouwwerkzaamheden en ingrepen aan sloten, watergangen, dijklichamen en sluizen. Het noordelijke deel van de fietsroute ligt op een dijklichaam. Deze zeedijk zelf heeft geen archeologische verwachting. Op zeedijk heeft tot vlak na de WOII een gehucht gelegen ‘Dijksterhuizen’. Hoogstwaarschijnlijk is het dorp vanwege dijkversterkingen afgebroken.

4 Conclusie en advies

4.1 Beantwoording onderzoeksvragen

Met de bevindingen en resultaten uit het bureauonderzoek kunnen de onderzoeksvragen worden beantwoord.

- *Welke archeologische waarden zijn in het plangebied aanwezig of kunnen aanwezig zijn? Op welke diepte t.o.v. maaiveld kunnen deze worden verwacht en op welke wijze lopen deze verwachte waarden een risico op verstoring/vernietiging door de uitvoering van de voorgenomen werkzaamheden?*

Binnen het plangebied zijn met uitzondering van één boerderij met mogelijke middeleeuwse oorsprong geen bekende archeologische waarden aanwezig. Onder de boerderij van hoge archeologische waarde (AMK-terrein 9753) kunnen wellicht nog oudere bewoningsrestenuit de IIzertijd/Romeinse tijd of Middeleeuwen aanwezig zijn (huisterp). Op het AMK-terrein en in de omringende sloot vinden geen werkzaamheden plaats. Archeologisch onderzoek is daarom niet noodzakelijk

Het plangebied kruist een tweetal landschappelijke zones waar, op basis van de ontstaansgeschiedenis, potentiële archeologische waarden aanwezig kunnen zijn. Ten eerste betreft het getijafzettingen waar nog niet ontdekte nederzettingen/terpen uit de periode IJzertijd/Romeinste tijd en Middeleeuwen aanwezig kunnen zijn. Aangezien deze resten direct onder het maaiveld of onder recente mariene afzettingen aanwezig kunnen zijn, worden deze mogelijk verstoord door de geplande ingrepen. Daarnaast kan ten noorden van Tilbuorrum (Formatie van Boxtel, Laagpakket van Wierden) in de ondiepe ondergrond voorkomen. Hier kunnen resten uit het Laat-Paleolithicum/Mesolithicum worden verwacht. Het dekzand is echter afgedekt door een pakket veen en mariene klei en mogelijk veen. Aangezien hier geen bodemingrepen dieper dan 30 cm staan gepland wordt het dekdzand niet verstoord.

Ter hoogte van de dijk bij Ezumazijl bevond zich tot de tweede wereldoorlog een dorp ’Dijksterhuizen’ dat waarschijnlijk is onstaan bij de sluis van Ezumazijl. Aangezien hier geen ingrepen dieper dan 30 cm op het dijklichaam of buiten het dijklichaam staan gepland is er geen kans het verstoren van resten van deze nederzetting, die mogelijk reeds volledig is verdwenen bij dijkversterking. Mochten er op het dijklichaam ter hoogte van het verdwenen Dijksterhuizen toch ingrepen plaatsvinden tot enige diepte plaatsvinden (>30 cm onder maaiveld) dan is archeologisch onderzoek geadviseerd.

- *Is het plangebied voldoende onderzocht. Zo nee, welke vorm van nader archeologisch onderzoek wordt geadviseerd?*

De bodemingrepen die plaatsvinden hebben een zeer beperkte omvang en diepte. Op enkele locaties in het plangebied is archeologisch onderzoek noodzakelijk indien er bodemingrepen van een zeker omvang plaatsvinden. Deze zones zijn op een advieskaart weergegeven (Bijlage 8).

1. Bij ingrepen op het terrein of langs het AMK-terrein bij de Eastrumer Opfaert wordt een karterend veldonderzoek (IJzertijd – Middeleeuwen) aanbevolen. Ingrepen op het terrein worden afgeraden gezien het beleid om te streven naar behoud van dit terrein.
2. Bij ingrepen (groter dan 2500 m^2) ter plaatse van getij-afzettingen dient karterend veldonderzoek (6 boringen per ha) uitgevoerd te worden. Dit is het geval bij een nieuw te graven sloot, de bouw van een brug en nieuw aan te leggen verhardingen voor het fietspad.
3. Bij ingrepen dieper dan 30 cm en groter dan 5000 m^2 ter hoogte van opduikend dekzand dient archeologische onderzoek plaats te vinden (Karterend booronderzoek, 3 boringen per ha).

4.2 Advies

Op basis van de resultaten van het bureauonderzoek adviseert Sweco Nederland in het plangebied een karterend booronderzoek ter plaatse van zones met . Daarnaast adviseert Sweco geen bodemingrepen ter hoogte van een bekend AMK-terrein.
Deze zones zijn op de advieskaart weergegeven.

4) Bij het AMK-terrein bij de Eastrumer Opfaert wordt een karterend veldonderzoek (IJzertijd – Middeleeuwen) aanbevolen enkel en alleen in het geval er ingrepen in de watergang of direct langs het terrein plaatsvinden. Ingrepen op het terrein worden afgeraden gezien het beleid om te streven naar behoud van dit terrein.

5) Bij ingrepen (groter dan 2500 m2 en dieper dan 30 cm) ter plaatse van getij-afzettingen dient karterend veldonderzoek (6 boringen per ha) uitgevoerd te worden. Bij lijnelementen (fietspad en sloot) wordt geadviseerd elke 40 meter één boring uit te voeren. Aangezien 2300 meter van de fietsroute ligt in voormalige getij-afzettingen, dienen er 61 boringen verricht te worden. Binnen het nieuwe bestemmingsplan dient hier een dubbelbestemming Waarde - Archeologie opgenomen te worden.

6) Bij ingrepen dieper dan 30 cm en groter dan 5000 m2 ter hoogte van opduikend dekzand dient archeologische onderzoek plaats te vinden (Karterend booronderzoek, 3 boringen per ha). Vooralsnog vindt in deze zone geen diepe bodemverstoring (> 30 cm) plaats. Archeologisch onderzoek is daarom niet nodig geadviseerd. Wel dient hier een dubbelbestemming Waarde-Archeologie opgenomen te worden.

Indien bij de uitvoering van de werkzaamheden toch onverwacht archeologische resten worden aangetroffen, dan is conform artikel 5.10 van de Erfgoedwet aanmelding van de desbetreffende vondsten bij de minister verplicht (vondstmelding via de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed).[7]

Selectieadvies bevoegd gezag

Deze rapportage is voorgelegd aan het bevoegd gezag (12-10-2021). De gemeente stemt in met het advies van Sweco. Er worden in het nieuwe bestemmingsplan archeologische dubbelbestemmingen opgenomen op de locatie waar de FAMKE karterend onderzoek voorschrijft.

[7] https://formulier.cultureelerfgoed.nl/archis/vondstmeldingsformulier

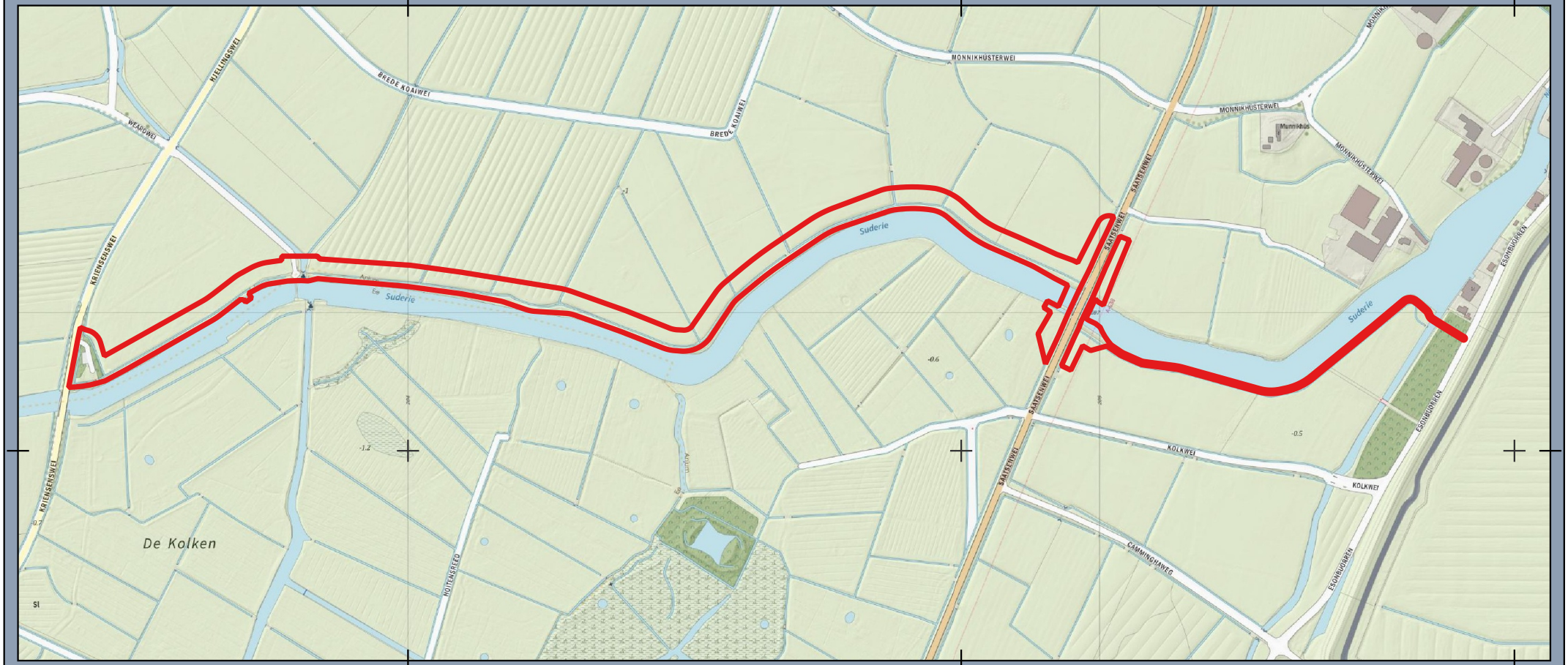
Literatuurlijst en gebruikte bronnen

4.3 Literatuur

4.4 Internet bronnen

www.ahn.nl
archis.cultureelerfgoed.nl
www.bodemloket.nl
www.dinoloket.nl
www.ikme.nl
www.pdok.nl
www.topotijdreis.nl

Bijlage 1. Locatie van het plangebied



Legenda

Bestemmingsplan Súd Ie

Plangebied deel 2

Fietspad Súd Ie

Opdrachtgever: Programmabureau Súd ie
Projectnummer: 374308

SWECO

Datum: 12-01-2022 10:22
Schaal: 1:3000
Formaat: A4

0 100 200 300 400 meters

N

© Sweco Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden

\\NLAMSFS004\Project\101\374308_Fietspad_Sud_Ie\2. Do Work\W200-Conditionering\W204-Archeologie\9_GIS\3 standaard sjablonen\QGIS\Format QGIS, blad 1 van 1

206000 207000

599000

598000



Legenda

Bestemmingsplan Súd Ie

Plangebied deel 1

Fietspad Súd Ie

Opdrachtgever: Programmabureau Súd ie
Projectnummer: 374308

SWECO

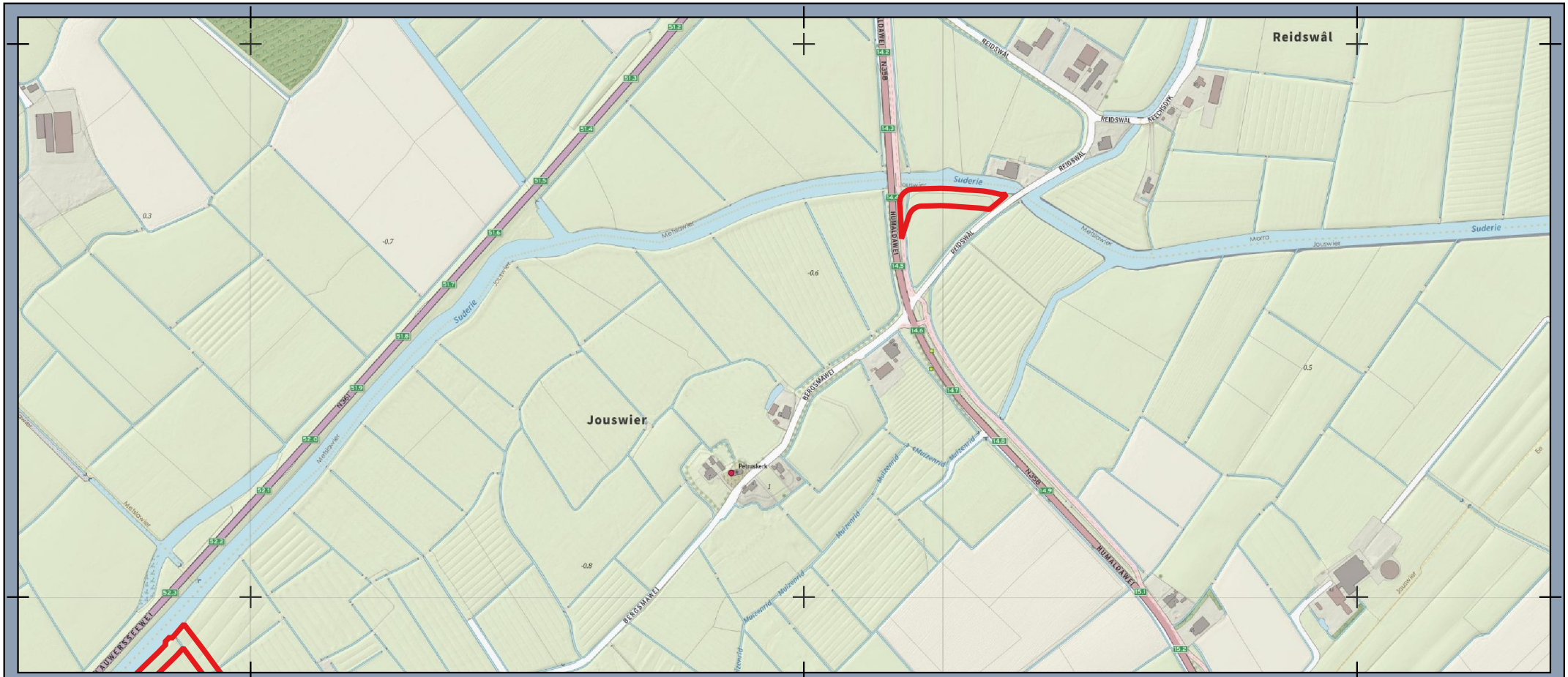
Datum: 12-01-2022 10:16
Schaal: 1:3000
Formaat: A4

0 150 300 450 600 meters

N

© Sweco Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden

\\NLAMSFS004\Project\101\374308_Fietspad_Sud_Ie\2. Do Work\W200-Conditionering\W204-Archeologie\9_GIS\3 standaard sjablonen\QGIS\Format QGIS, blad 1 van 1



Legenda

Bestemmingsplan Súd Ie

Plangebied deel 3

Fietspad Súd Ie

Opdrachtgever: Programmabureau Súd ie
Projectnummer: 374308

SWECO

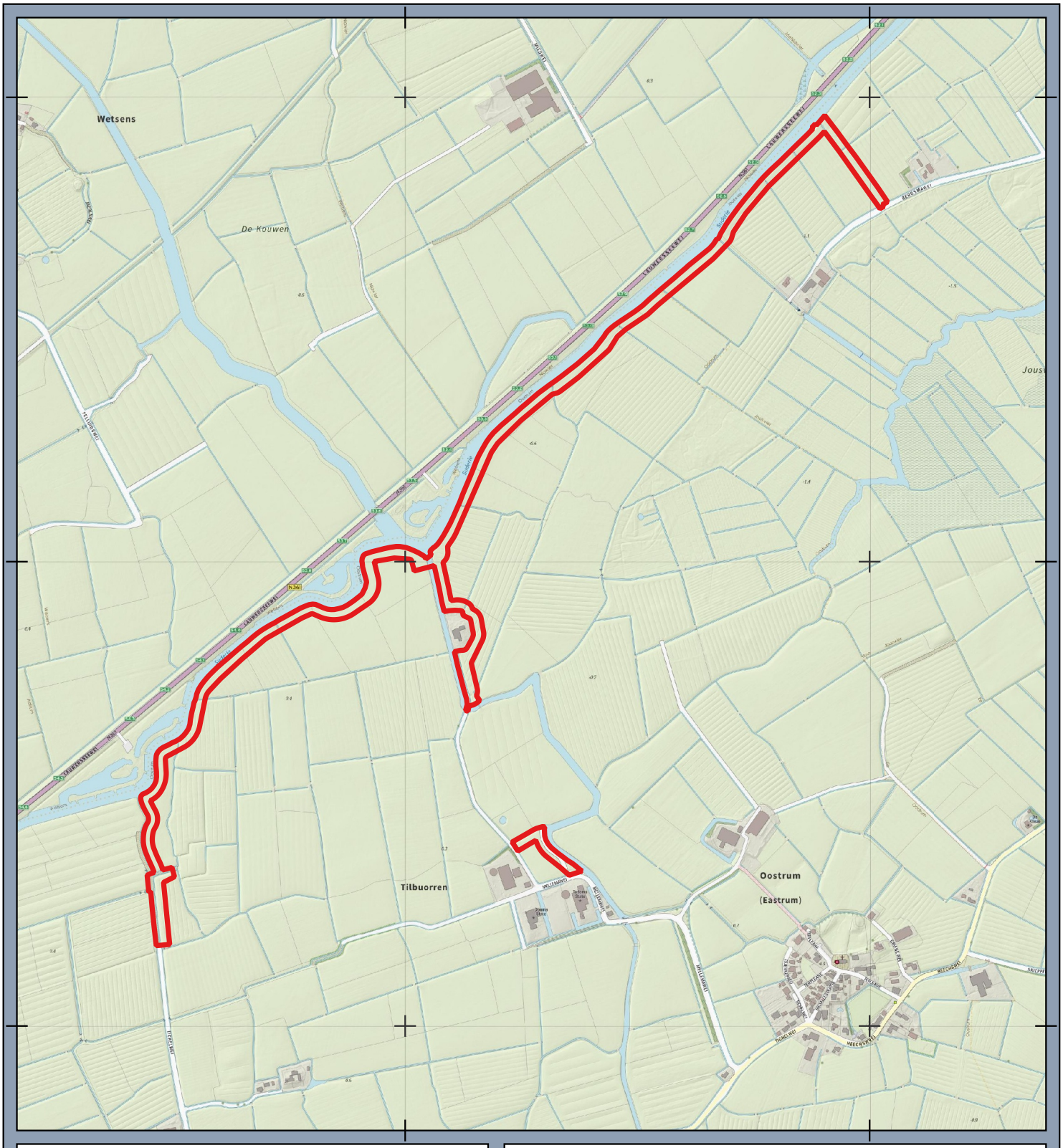
Datum: 12-01-2022 10:23
Schaal: 1:3000
Formaat: A4

0 100 200 300 400 meters

N

© Sweco Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden

\\NLAMSFS004\Project\101\374308_Fietspad_Sud_Ie\2. Do Work\W200-Conditionering\W204-Archeologie\9_GIS\3 standaard sjablonen\QGIS\Format QGIS, blad 1 van 1



Legenda

Bestemmingsplan Súd Ie

Plangebied deel 4

Fietspad Súd Ie

Opdrachtgever: Programmabureau Súd ie
Projectnummer: 374308

SWECO

Datum: 12-01-2022 10:24
Schaal: 1:3000
Formaat: A4

0 170 340 510 680 meters

N

© Sweco Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden

\\NLAMSFS004\Project\101\374308_Fietspad_Sud_Ie\2. Do Work\W200-Conditionering\W204-Archeologie\9_GIS\3 standaard sjablonen\QGIS\Format QGIS, blad 1 van 1

198000 201000 204000 207000

597000

594000

Legenda

Bestemmingsplan Súd Ie

Plangebied

Fietspad Súd Ie

Opdrachtgever: Programmabureau Súd ie
Projectnummer: 374308

SWECO

Datum: 12-01-2022 10:03
Schaal: 1:3000
Formaat: A3

0 400 800 1.200 1.600 meters

N

© Sweco Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden

\\NLAMSFS004\Project\101\374308_Fietspad_Sud_Ie\2. Do Work\W200-Conditionering\W204-Archeologie\9_GIS\3 standaard sjablonen\QGIS\Format QGIS, blad 1 van 1

Bijlage 2. Dubbelbestemmingen



Dubbelbestemmingen Archeologie Deel 1

Fietspad Súd Ie

Opdrachtgever: Programmabureau Súd ie
Projectnummer: 374308

SWECO

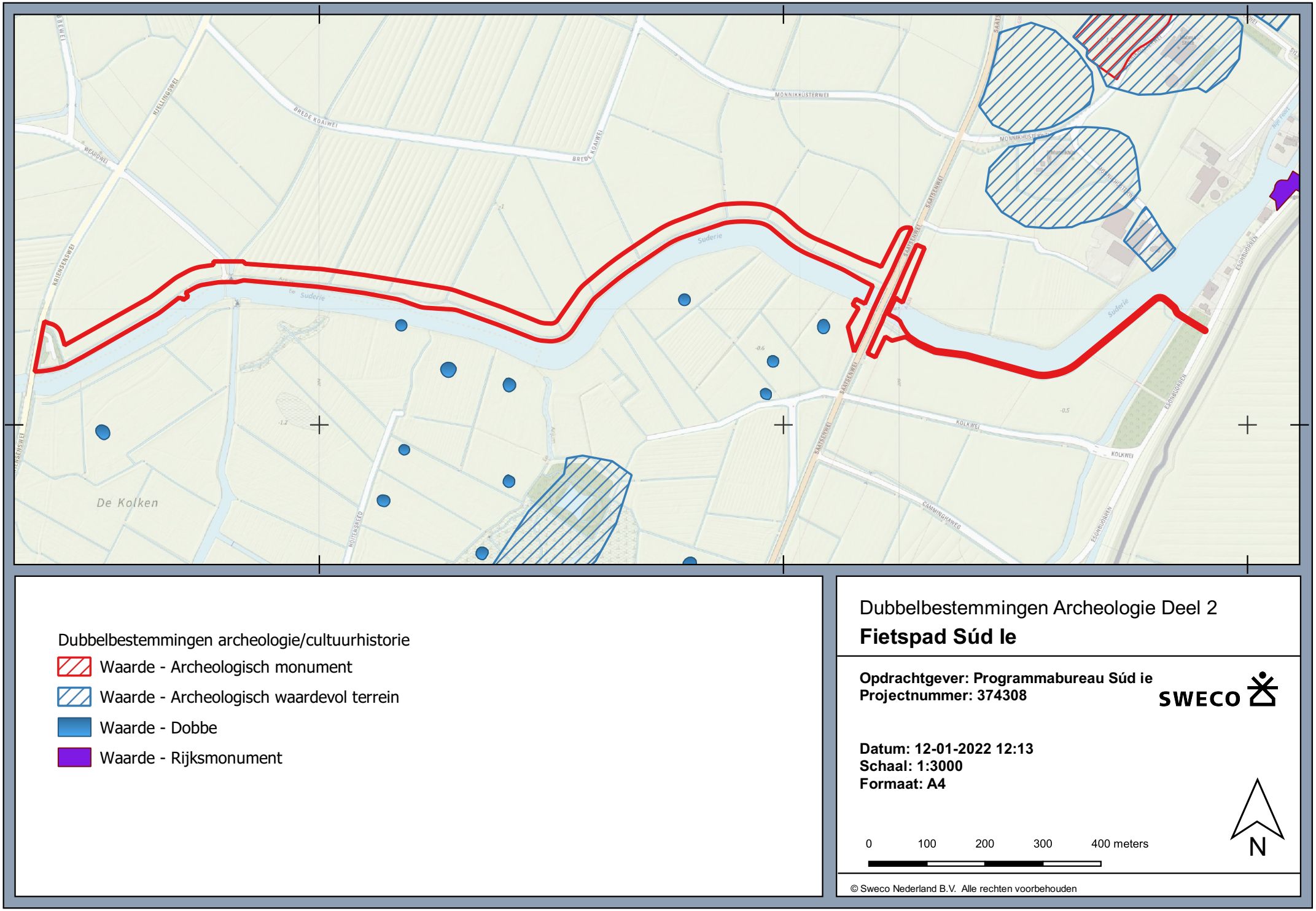
Datum: 12-01-2022 12:12
Schaal: 1:3000
Formaat: A4

0 150 300 450 600 meters

N

© Sweco Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden

\\sweco.se\NL\AMS01\Project\101\374308_Fietspad_Sud_Ie\2. Do Work\W200-Conditionering\W204-Archeologie\9_GIS\3 standaard sjablonen\QGIS\Format QGIS, blad 1 van 1



Dubbelbestemmingen archeologie/cultuurhistorie

- Waarde - Archeologisch monument
- Waarde - Archeologisch waardevol terrein
- Waarde - Dobbe
- Waarde - Rijksmonument

Dubbelbestemmingen Archeologie Deel 2

Fietspad Súd Ie

Opdrachtgever: Programmabureau Súd ie
Projectnummer: 374308

SWECO

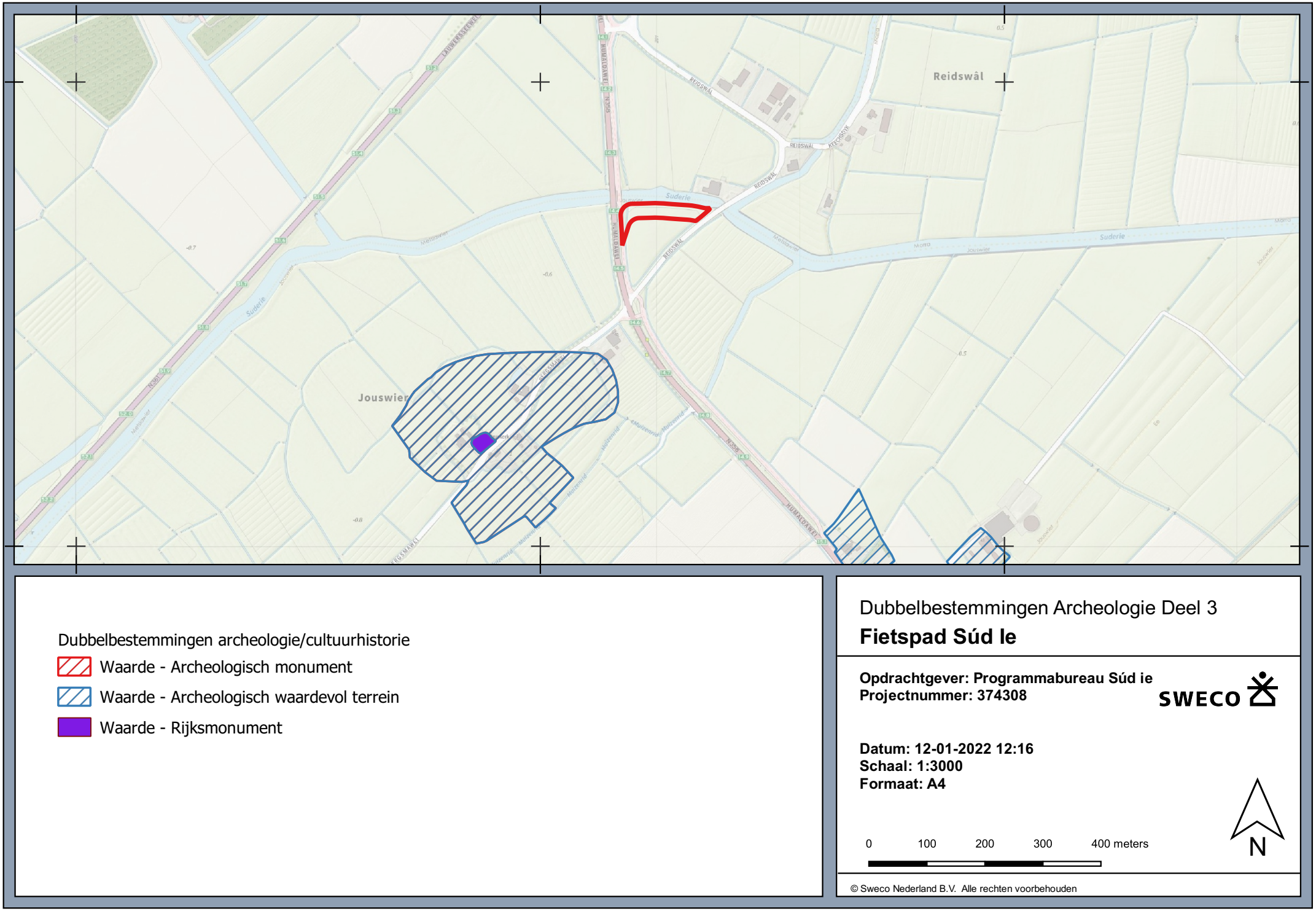
Datum: 12-01-2022 12:13
Schaal: 1:3000
Formaat: A4

0 100 200 300 400 meters

N

© Sweco Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden

\\sweco.se\NL\AMS01\Project\101\374308_Fietspad_Sud_Ie\2. Do Work\W200-Conditionering\W204-Archeologie\9_GIS\3 standaard sjablonen\QGIS\Format QGIS, blad 1 van 1



Dubbelbestemmingen archeologie/cultuurhistorie

- Waarde - Archeologisch monument
- Waarde - Archeologisch waardevol terrein
- Waarde - Rijksmonument

Dubbelbestemmingen Archeologie Deel 3

Fietspad Súd Ie

Opdrachtgever: Programmabureau Súd ie
Projectnummer: 374308

SWECO

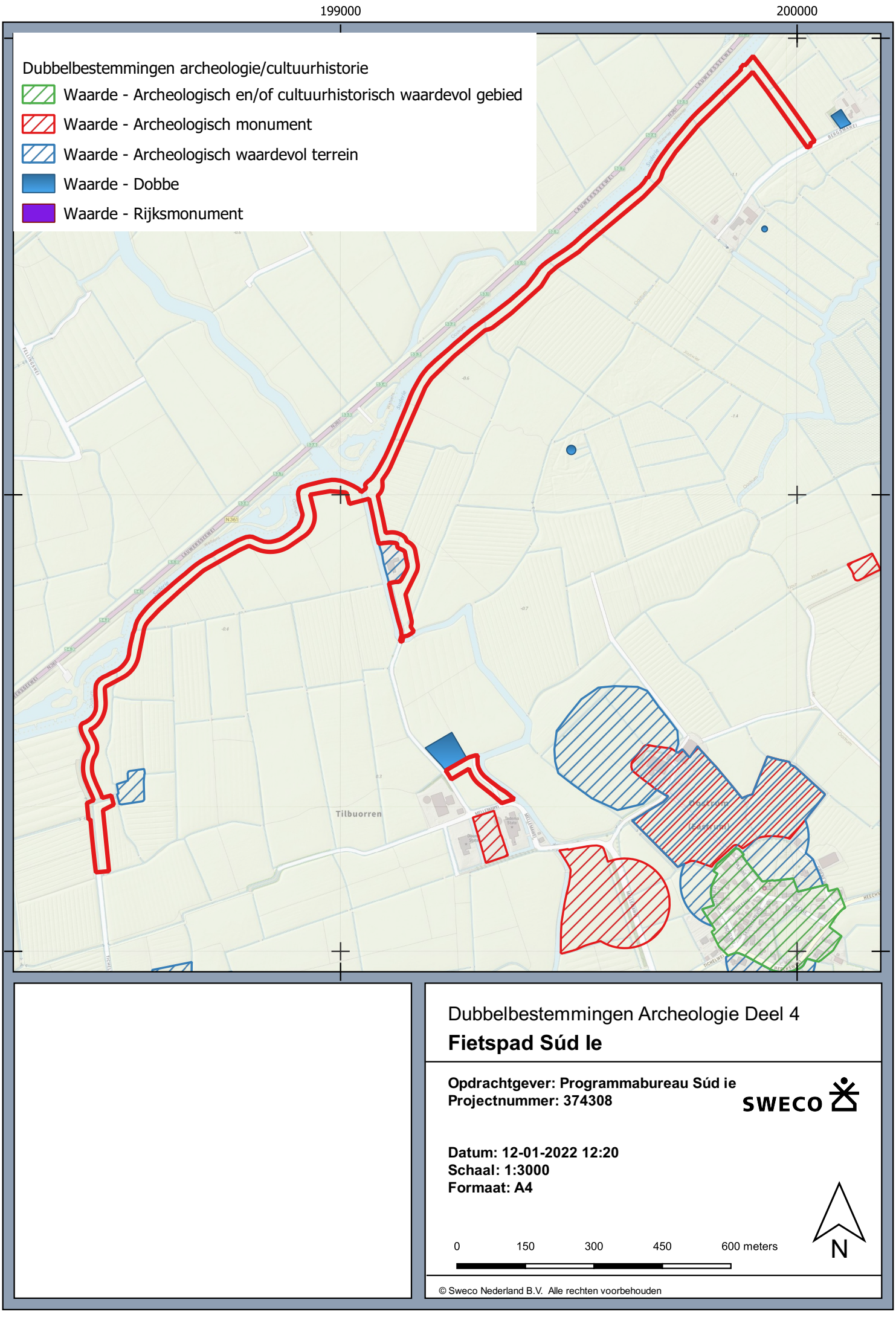
Datum: 12-01-2022 12:16
Schaal: 1:3000
Formaat: A4

0 100 200 300 400 meters

N

© Sweco Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden

\\sweco.se\NL\AMS01\Project\101\374308_Fietspad_Sud_Ie\2. Do Work\W200-Conditionering\W204-Archeologie\9_GIS\3 standaard sjablonen\QGIS\Format QGIS, blad 1 van 1



Dubbelbestemmingen Archeologie Deel 4

Fietspad Súd Ie

Opdrachtgever: Programmabureau Súd ie
Projectnummer: 374308

SWECO

Datum: 12-01-2022 12:20
Schaal: 1:3000
Formaat: A4

0 150 300 450 600 meters

N

© Sweco Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden

\\sweco.se\NL\AMS01\Project\101\374308_Fietspad_Sud_Ie\2. Do Work\W200-Conditionering\W204-Archeologie\9_GIS\3 standaard sjablonen\QGIS\Format QGIS, blad 1 van 1

Bijlage 3. Definitief ontwerp

Situatie L01
Situatie L02

Brede Kolkwei

Ezumazijl

zie tekeningnr. 374308-T001-L09
gemaal De Kolk Anjum
fietsbrug opnemen
gemaal Tibster Ryd
waterbelevingsstekje
zie tekeningnr. 374308-T001-L10

zie tekeningnr. 374308-T001-L08
Saatsenbrêge
zie tekeningnr. 374308-T001-L07

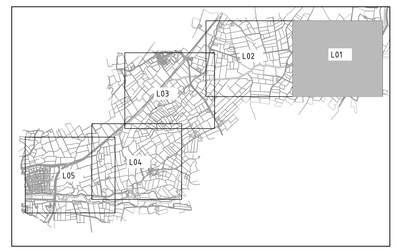
zie tekeningnr. 374308-T001-L06
toepassen vrijkomend brugdeel

Eastermar

Situatie L01
Situatie L02

LEGENDA

- locatie dwarsprofiel
- bestaande situatie
- kadastrale grens
- bebouwing
- werkgrens
- perceel niet betreden
- aslijn fietspad
- aanbrengen beton fietspad breedte 2.0m
- aanbrengen hekwerk 120m hoog
- Voorkeurstracé
- Alternatief t.b.v. voorkeurstracé



0 25 50 75 100m
Schaal 1:2500

Maten in meters, tenzij anders aangegeven
Materialen in millimeters
Hoogtematen in meters t.o.v. N.A.P.

IN BEWERKING

Opdrachtgever
Gemeente Noard-east Fryslân
Project
Fietspad Sud Ie
Onderdeel
Situatie ontwerp
.

Projectnummer		Tekeningnummer	Versie	Datum van uitgave	Ontwerpfase	Contractnummer
374308		374308-T001-L01	1.0	23-06-2021	VO	-
Blad	Van	Schaal	Formaat	Kantoor	Get.	Gez.	Asc.
01	09	1:2500	A0-L (ISO)	GRONINGEN	DLAA	SVRI	JBAN

www.sweco.nl
© Sweco Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden

SWECO

EXIDA 1001 Ontwerp


Situatie L01
Situatie L02
Situatie L02
Situatie L03
Situatie L02
Situatie L03
Situatie L01
Situatie L02
Kleasterwei
Weardwei
Kleasterwei
Weardwei
Kleasterwei
Kleasterwei
Kleaster

Metslawier

Jouswier

Leeuwerssleat

Leeuwerssleat

Leeuwerssleat

Situatie L03
Situatie L04

Situatie L03
Situatie L04

draaiplek maaimachine+trailer

toepassen krijkomend brugdeel

zie tekeningnr. 374308-T001-L12

dam met duiker
duiker Ø600mm b.o.b. -190m

dam met duiker
duiker Ø600mm b.o.b. -190m

dam met duiker
duiker Ø600mm b.o.b. -190m

Situatie L04
Situatie L05

Situatie L04
Situatie L05

Leeuwarderweg

Tibbuurren

Mellenawei

Oostrum

Tichelwei

Tichelwei

Tichelwei

Tichelwei

Tichelwei

Dokkumer Grutdijp

Grutdijk

Grutdijk

Grutdijk

dam met duiker
duiker Ø600mm b.o.b. -190m

dam met duiker
duiker Ø600mm b.o.b. -190m

dam met duiker
duiker Ø600mm b.o.b. -190m

Situatie L04
Situatie L05

Tichelwei

Dokkumer Grutdjip

LEGENDA

- locatie dwarsprofiel
- bestaande situatie
- kadastrale grens
- bebouwing
- werkgrens
- perceel niet betreden
- aslijn fietspad
- aanbrengen beton fietspad breedte 2.0m
- aanbrengen hekwerk 1.20m hoog
- Voorkeurstracé
- Alternatief t.b.v. voorkeurstracé



0 25 50 75 100m
Schaal 1:2500

Maten in meters, tenzij anders aangegeven
Materialen in millimeters
Hoogtematen in meters t.o.v. N.A.P.

IN BEWERKING

Opdrachtgever
Gemeente Noard-east Fryslân

Project
Fietspad Sud Ie

Onderdeel
Situatie ontwerp

-

Projectnummer	Tekeningnummer	Versie	Datum van uitgave	Ontwerpfase	Contractnummer
374308	374308-T001-L05	1.0	23-06-2021	VO	-

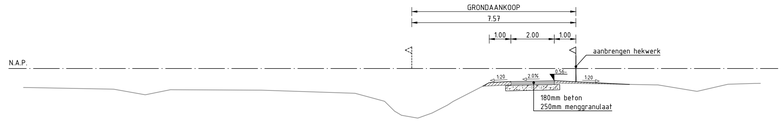
Blad	Van	Schaal	Formaat	Kantoor	Get.	Gez.	Anc.
05	09	1:2500	A0-L (ISO)	GRONINGEN	DLAA	SVRI	JBAN

www.sweco.nl
© Sweco Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden

SWECO

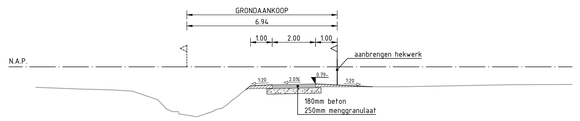
374308T001.00.dwgtpl

DP 90



Afstand	-10.00	-9.50	-9.00	-8.50	-8.00	-7.50	-7.00	-6.50	-6.00	-5.50	-5.00	-4.50	-4.00	-3.50	-3.00	-2.50	-2.00	-1.50	-1.00	-0.50	0.00	0.50	1.00	1.50	2.00	2.50	3.00	3.50	4.00	4.50	5.00	5.50	6.00	6.50	7.00	7.50	8.00	8.50	9.00	9.50	10.00	10.50
Hoogte	-	-	-0.88	-0.89	-0.89	-0.91	-0.92	-0.93	-0.94	-0.95	-0.96	-1.07	-1.16	-1.17	-1.17	-1.12	-1.00	-0.89	-0.80	-0.78	-0.78	-0.78	-0.78	-0.78	-0.78	-0.78	-0.78	-0.78	-0.78	-0.78	-0.78	-0.78	-0.78	-0.78	-0.78	-0.78	-0.78	-0.78	-0.78	-0.78	-0.78	-0.78
DTM_Nulmeting	-	-	-0.88	-0.89	-0.89	-0.91	-0.92	-0.93	-0.94	-0.95	-0.96	-1.07	-1.16	-1.17	-1.17	-1.12	-1.00	-0.89	-0.80	-0.78	-0.78	-0.78	-0.78	-0.78	-0.78	-0.78	-0.78	-0.78	-0.78	-0.78	-0.78	-0.78	-0.78	-0.78	-0.78	-0.78	-0.78	-0.78	-0.78	-0.78	-0.78	-0.78

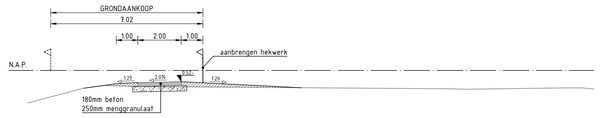
DP 91



0.000m t.o.v. NAP

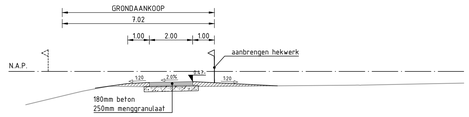
Afstand	-8.50	-8.00	-7.50	-7.00	-6.50	-6.00	-5.50	-5.00	-4.50	-4.00	-3.50	-3.00	-2.50	-2.00	-1.50	-1.00	-0.50	0.00	0.50	1.00	1.50	2.00	2.50	3.00	3.50	4.00	4.50	5.00	5.50	6.00	6.50	7.00	7.50	8.00	8.50	9.00	9.50	10.00	10.50	11.00	11.50
Hoogte	-	-	-0.94	-1.02	-1.00	-1.00	-1.02	-1.04	-1.06	-1.08	-1.11	-1.19	-1.29	-1.35	-1.35	-1.35	-1.35	-1.35	-1.35	-1.35	-1.35	-1.35	-1.35	-1.35	-1.35	-1.35	-1.35	-1.35	-1.35	-1.35	-1.35	-1.35	-1.35	-1.35	-1.35	-1.35	-1.35	-1.35	-1.35	-1.35	-1.35
DTM_Nulmeting	-	-	-0.94	-1.02	-1.00	-1.00	-1.02	-1.04	-1.06	-1.08	-1.11	-1.19	-1.29	-1.35	-1.35	-1.35	-1.35	-1.35	-1.35	-1.35	-1.35	-1.35	-1.35	-1.35	-1.35	-1.35	-1.35	-1.35	-1.35	-1.35	-1.35	-1.35	-1.35	-1.35	-1.35	-1.35	-1.35	-1.35	-1.35	-1.35	-1.35

DP 92



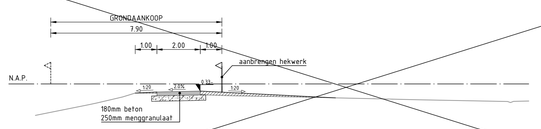
Afstand	-10.50	-10.00	-9.50	-9.00	-8.50	-8.00	-7.50	-7.00	-6.50	-6.00	-5.50	-5.00	-4.50	-4.00	-3.50	-3.00	-2.50	-2.00	-1.50	-1.00	-0.50	0.00	0.50	1.00	1.50	2.00	2.50	3.00	3.50	4.00	4.50	5.00	5.50	6.00	6.50	7.00	7.50	8.00	8.50	9.00	9.50	10.00
Hoogte	-	-	-1.43	-1.34	-1.23	-1.07	-0.94	-0.78	-0.77	-0.75	-0.75	-0.76	-0.77	-0.77	-0.77	-0.77	-0.77	-0.78	-0.78	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79
DTM_Nulmeting	-	-	-1.43	-1.34	-1.23	-1.07	-0.94	-0.78	-0.77	-0.75	-0.75	-0.76	-0.77	-0.77	-0.77	-0.77	-0.77	-0.78	-0.78	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79

DP 93



Afstand	-10.00	-9.50	-9.00	-8.50	-8.00	-7.50	-7.00	-6.50	-6.00	-5.50	-5.00	-4.50	-4.00	-3.50	-3.00	-2.50	-2.00	-1.50	-1.00	-0.50	0.00	0.50	1.00	1.50	2.00	2.50	3.00	3.50	4.00	4.50	5.00	5.50	6.00	6.50	7.00	7.50	8.00	8.50	9.00	9.50	10.00	10.50
Hoogte	-	-	-1.14	-1.34	-1.23	-1.07	-0.94	-0.78	-0.77	-0.75	-0.75	-0.76	-0.77	-0.77	-0.77	-0.77	-0.77	-0.78	-0.78	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79
DTM_Nulmeting	-	-	-1.14	-1.34	-1.23	-1.07	-0.94	-0.78	-0.77	-0.75	-0.75	-0.76	-0.77	-0.77	-0.77	-0.77	-0.77	-0.78	-0.78	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79

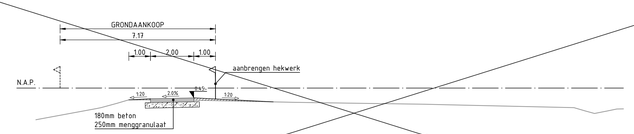
DP 94



0.000m t.o.v. NAP

Afstand	-3.50	-3.00	-2.50	-2.00	-1.50	-1.00	-0.50	0.00	0.50	1.00	1.50	2.00	2.50	3.00	3.50	4.00	4.50	5.00	5.50	6.00	6.50	7.00	7.50	8.00	8.50	9.00	9.50	10.00	10.50	11.00	11.50	12.00	12.50	13.00	13.50	14.00	14.50	15.00	15.50	16.00	16.50
Hoogte	-	-	-0.42	-0.43	-0.44	-0.45	-0.47	-0.48	-0.49	-0.50	-0.52	-0.54	-0.55	-0.56	-0.57	-0.58	-0.59	-0.60	-0.61	-0.62	-0.63	-0.64	-0.65	-0.66	-0.67	-0.68	-0.69	-0.70	-0.71	-0.72	-0.73	-0.74	-0.75	-0.76	-0.77	-0.78	-0.79	-0.80	-0.80	-0.80	-0.79
???	-	-	-0.42	-0.43	-0.44	-0.45	-0.47	-0.48	-0.49	-0.50	-0.52	-0.54	-0.55	-0.56	-0.57	-0.58	-0.59	-0.60	-0.61	-0.62	-0.63	-0.64	-0.65	-0.66	-0.67	-0.68	-0.69	-0.70	-0.71	-0.72	-0.73	-0.74	-0.75	-0.76	-0.77	-0.78	-0.79	-0.80	-0.80	-0.80	-0.79

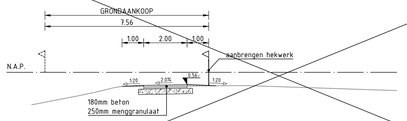
DP 95



0.000m t.o.v. NAP

Afstand	-10.00	-9.50	-9.00	-8.50	-8.00	-7.50	-7.00	-6.50	-6.00	-5.50	-5.00	-4.50	-4.00	-3.50	-3.00	-2.50	-2.00	-1.50	-1.00	-0.50	0.00	0.50	1.00	1.50	2.00	2.50	3.00	3.50	4.00	4.50	5.00	5.50	6.00	6.50	7.00	7.50	8.00	8.50	9.00	9.50	10.00	10.50
Hoogte	-	-	-1.43	-1.34	-1.23	-1.07	-0.94	-0.78	-0.77	-0.75	-0.75	-0.76	-0.77	-0.77	-0.77	-0.77	-0.77	-0.78	-0.78	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79
???	-	-	-1.43	-1.34	-1.23	-1.07	-0.94	-0.78	-0.77	-0.75	-0.75	-0.76	-0.77	-0.77	-0.77	-0.77	-0.77	-0.78	-0.78	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79	-0.79

DP 96



0.000m t.o.v. NAP

Afstand	-9.00	-8.50	-8.00	-7.50	-7.00	-6.50	-6.00	-5.50	-5.00	-4.50	-4.00	-3.50	-3.00	-2.50	-2.00	-1.50	-1.00	-0.50	0.00	0.50	1.00	1.50	2.00	2.50	3.00	3.50	4.00	4.50	5.00	5.50	6.00	6.50	7.00	7.50	8.00	8.50	9.00	9.50
Hoogte	-	-	-1.13	-1.33	-1.23	-1.08	-0.94	-0.93	-0.81	-0.64	-0.64	-0.64	-0.64	-0.64	-0.64	-0.64	-0.63	-0.62	-0.61	-0.61	-0.61	-0.61	-0.61	-0.61	-0.61	-0.61	-0.61	-0.61	-0.61	-0.61	-0.61	-0.61	-0.61	-0.61	-0.61	-0.61	-0.61	-0.61
???	-	-	-1.13	-1.33	-1.23	-1.08	-0.94	-0.93	-0.81	-0.64	-0.64	-0.64	-0.64	-0.64	-0.64	-0.64	-0.63	-0.62	-0.61	-0.61	-0.61	-0.61	-0.61	-0.61	-0.61	-0.61	-0.61	-0.61	-0.61	-0.61	-0.61	-0.61	-0.61	-0.61	-0.61	-0.61	-0.61	-0.61

DP 97

0.000m t.o.v. NAP

Afstand	-3.50	-3.00	-2.50	-2.00	-1.50	-1.00	-0.50	0.00	0.50	1.00	1.50	2.00	2.50	3.00	3.50	4.00	4.50	5.00	5.50	6.00	6.50	7.00	7.50	8.00	8.50	9.00	9.50	10.00	10.50	11.00	11.50	12.00	12.50	13.00	13.50	14.00	14.50	15.00	15.50	16.00	16.50
Hoogte	-	-	-0.39	-0.41	-0.42	-0.43	-0.44	-0.45	-0.46	-0.47	-0.48	-0.49	-0.50	-0.51	-0.52	-0.53	-0.53	-0.52	-0.52	-0.52	-0.53	-0.54	-0.54	-0.55	-0.55	-0.56	-0.57	-0.58	-0.59	-0.60	-0.61	-0.62	-0.63	-0.64	-0.65	-0.66	-0.67	-0.68	-0.69	-0.70	-0.71
???	-	-	-0.39	-0.41	-0.42	-0.43	-0.44	-0.45	-0.46	-0.47	-0.48	-0.49	-0.50	-0.51	-0.52	-0.53	-0.53	-0.52	-0.52	-0.52	-0.53	-0.54	-0.54	-0.55	-0.55	-0.56	-0.57	-0.58	-0.59	-0.60	-0.61	-0.62	-0.63	-0.64	-0.65	-0.66	-0.67	-0.68	-0.69	-0.70	-0.71

LEGENDA

- bestaande situatie
- betonverharding
- menggranulaat
- zand
- aanvullen grond
- ontgraven grond
- bestaande kadastrale grens
- nieuwe kadastrale grens
- afkeurhoogte -0.85m bovenbreedte 4.0m, taluds 1:2
- druklijn verharding

0 1 2 3 4m
Schaal 1:100

Maten in meters, tenzij anders aangegeven
Materialen in millimeters
Hoogtematen in meters t.o.v. N.A.P.

IN BEWERKING

Opdrachtgever
Gemeente Noard-east Fryslân

Project
Fietspad Sud Ie

Onderdeel
Dwarsprofielen 90 t/m 97

.

Projectnummer	Tekeningnummer	Versie	Datum van uitgave	Ontwerpfase	Contractnummer
374308	374308-T002-L07	1.0	05-11-2021	Bestekconstwerp	-

Blad	Van	Schaal	Formaat	Kantoor	Get.	Gez.	Asc.
07	07	1:100	A1-L (ISO)	GRONINGEN	DLAA	SVRI	JBAN

www.sweco.nl
© Sweco Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden

SWECO

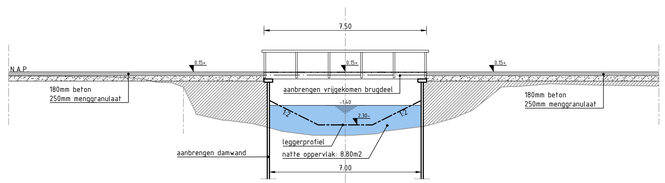
L:\ASS\T002.DWG

DP 1



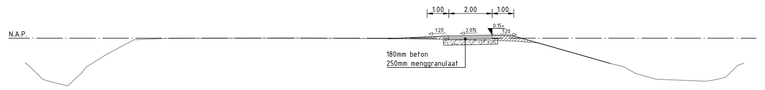
Afstand	
Hoogte DTM_Nulmeting	

DP 2



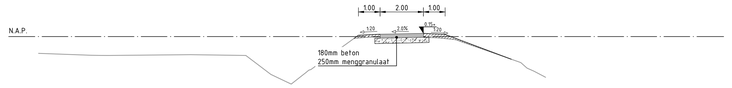
Afstand	
Hoogte DTM_Nulmeting	

DP 3



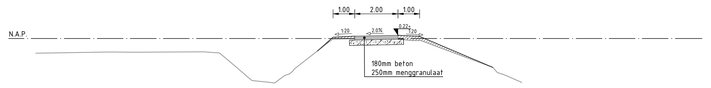
Afstand	
Hoogte DTM_Nulmeting	

DP 4



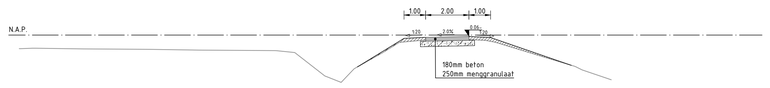
Afstand	
Hoogte DTM_Nulmeting	

DP 5



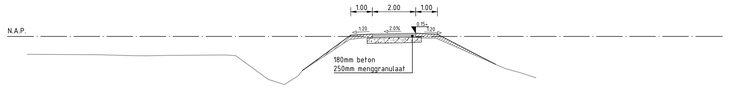
Afstand	
Hoogte DTM_Nulmeting	

DP 6



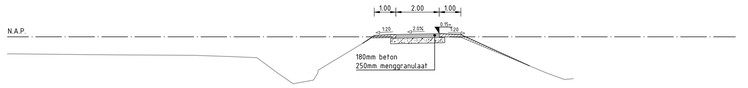
Afstand	
Hoogte DTM_Nulmeting	

DP 7



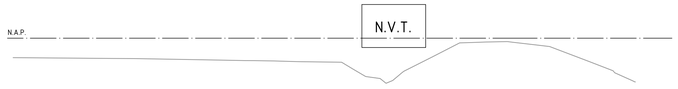
Afstand	
Hoogte DTM_Nulmeting	

DP 8



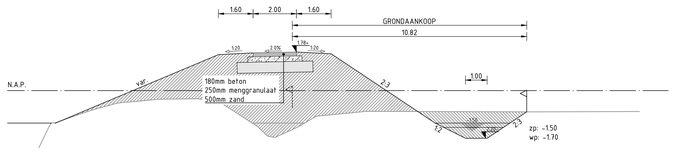
Afstand	
Hoogte DTM_Nulmeting	

DP 9



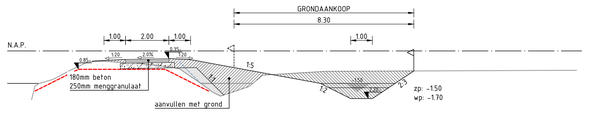
Afstand	
Hoogte DTM_Nulmeting	

DP 10



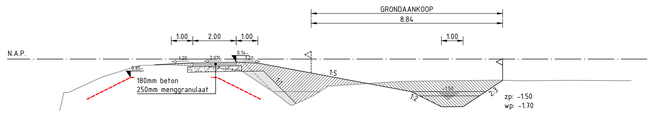
Afstand	
Hoogte DTM_Nulmeting	

DP 11



Afstand	
Hoogte DTM_Nulmeting	

DP 12



Afstand	
Hoogte DTM_Nulmeting	

LEGENDA

- bestaande situatie
- betonverharding
- menggranulaat
- zand
- aanvullen grond
- ontgraven grond
- bestaande kadastrale grens
- nieuwe kadastrale grens
- afkeurhoogte -0.85m bovenbreedte 4.0m, taluds 12
- druklijn verharding

0 1 2 3 4m
Schaal 1:100

Maten in meters, tenzij anders aangegeven
Materialen in millimeters
Hoogtematen in meters t.o.v. N.A.P.

IN BEWERKING

Opdrachtgever
Gemeente Noard-east Fryslân

Project
Fietspad Sud Ie

Onderdeel
Dwarsprofielen 1 t/m 12

-

Projectnummer	Tekeningnummer	Versie	Datum van uitgave	Ontwerpfase	Contractnummer
374308	374308-T002-L01	1.0	05-11-2021	Bestekconstwerp	-

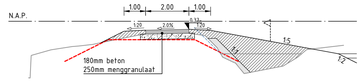
Blad	Van	Schaal	Formaat	Kantoor	Get.	Gez.	Asc.
01	07	1:100	A1-L (ISO)	GRONINGEN	DLAA	SVRI	JBAN

www.sweco.nl
© Sweco Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden

SWECO

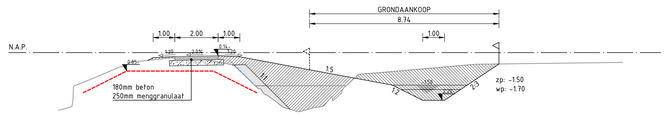
L:\ASS\T002.DWP

DP 13



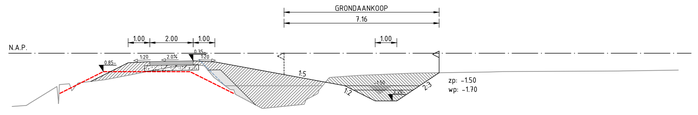
Afstand	-1.00	-0.50	-0.00	0.50	1.00	1.50	2.00	2.50	3.00	3.50	4.00	4.50	5.00	5.50	6.00	6.50	7.00	7.50	8.00	8.50	9.00
Hoogte	-1.88	-1.14	-1.51	-1.23	-1.76	-1.15	-1.54	-1.93	-1.83	-1.73	-1.63	-1.53	-1.43	-1.66	-1.72	-1.19	-1.38	-1.29	-1.78	-1.28	-1.72	-1.76
DTM_Nulmeting																						

DP 14



Afstand	-0.00	0.50	1.00	1.50	2.00	2.50	3.00	3.50	4.00	4.50	5.00	5.50	6.00	6.50	7.00	7.50	8.00	8.50	9.00	9.50	10.00	10.50	11.00	11.50	12.00	12.50	13.00	13.50	14.00	14.50	15.00	15.50	16.00	16.50	17.00	17.50	18.00	18.50	19.00	19.50	20.00	20.50	21.00	21.50	22.00
Hoogte	-2.65	-2.54	-2.43	-2.32	-2.21	-2.10	-2.00	-1.89	-1.78	-1.67	-1.56	-1.45	-1.34	-1.23	-1.12	-1.01	-0.90	-0.79	-0.68	-0.57	-0.46	-0.35	-0.24	-0.13	-0.02	0.09	0.20	0.31	0.42	0.53	0.64	0.75	0.86	0.97	1.08	1.19	1.30	1.41	1.52	1.63	1.74	1.85	1.96	2.07	2.18
DTM_Nulmeting																																													

DP 15



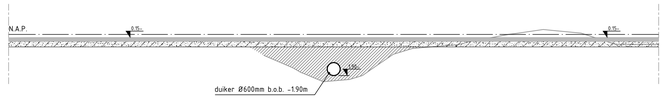
Afstand	-0.00	0.50	1.00	1.50	2.00	2.50	3.00	3.50	4.00	4.50	5.00	5.50	6.00	6.50	7.00	7.50	8.00	8.50	9.00	9.50	10.00	10.50	11.00	11.50	12.00	12.50	13.00	13.50	14.00	14.50	15.00	15.50	16.00	16.50	17.00	17.50	18.00	18.50	19.00	19.50	20.00	20.50	21.00	21.50	22.00	22.50	23.00	23.50	24.00	24.50
Hoogte	-2.63	-2.29	-1.98	-1.63	-1.63	-1.63	-1.63	-1.63	-1.63	-1.63	-1.63	-1.63	-1.63	-1.63	-1.63	-1.63	-1.63	-1.63	-1.63	-1.63	-1.63	-1.63	-1.63	-1.63	-1.63	-1.63	-1.63	-1.63	-1.63	-1.63	-1.63	-1.63	-1.63	-1.63	-1.63	-1.63	-1.63	-1.63	-1.63	-1.63	-1.63	-1.63	-1.63	-1.63	-1.63	-1.63	-1.63	-1.63	-1.63	-1.63
DTM_Nulmeting																		

DP 25



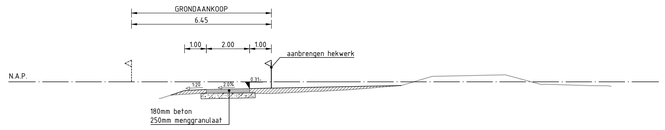
Afstand	-7.50 -7.00 -6.50 -6.00 -5.50 -5.00 -4.50 -4.00 -3.50 -3.00 -2.50 -2.00 -1.50 -1.00 -0.50 0.00 0.50 1.00 1.50 2.00 2.50 3.00 3.50 4.00 4.50 5.00 5.50 6.00 6.50 7.00 7.50 8.00 8.50 9.00 9.50 10.00 10.50 11.00 11.50 12.00 12.50 13.00 13.50 14.00 14.50 15.00
Hoogte DTM_Nulmeting	-2.43 -2.71 -2.74 -2.59 -2.39 -2.17 -1.97 -1.81 -1.75 -1.72 -1.70 -1.72 -1.81 -1.87 -1.86 -1.87 -1.92 -1.96 -1.97 -1.96 -1.96 -1.96

DP 37



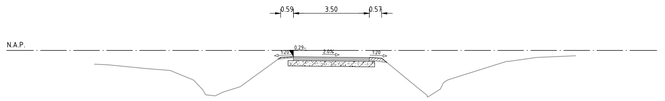
Afstand	-15.00	-14.50	-14.00	-13.50	-13.00	-12.50	-12.00	-11.50	-11.00	-10.50	-10.00	-9.50	-9.00	-8.50	-8.00	-7.50	-7.00	-6.50	-6.00	-5.50	-5.00	-4.50	-4.00	-3.50	-3.00	-2.50	-2.00	-1.50	-1.00	-0.50	0.00	0.50	1.00	1.50	2.00	2.50	3.00	3.50	4.00	4.50	5.00	5.50	6.00	6.50	7.00	7.50	8.00	8.50	9.00	9.50	10.00	10.50	11.00	11.50	12.00	12.50	13.00	13.50	14.00	14.50	15.00
Hoogte DTM_Nulmeting	-1.06	-1.28	-1.29	-1.16	-1.06	-1.06	-1.19	-1.70	-2.19	-2.34	-2.18	-2.00	-1.78	-1.53	-1.29	-0.84	-0.62	-0.53	-0.56	-0.61	-0.61	-0.56	-0.41	-0.29	-0.11	0.06	0.33	0.28	0.20	0.15	0.05	0.03	0.03	-0.29	-0.45	-0.55	-0.64	-0.64	-0.63

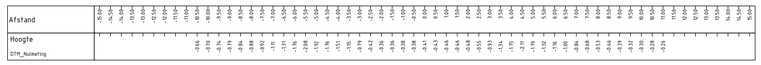
DP 38



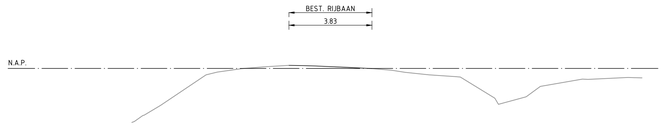
Afstand	-15.00	-14.50	-14.00	-13.50	-13.00	-12.50	-12.00	-11.50	-11.00	-10.50	-10.00	-9.50	-9.00	-8.50	-8.00	-7.50	-7.00	-6.50	-6.00	-5.50	-5.00	-4.50	-4.00	-3.50	-3.00	-2.50	-2.00	-1.50	-1.00	-0.50	0.00	0.50	1.00	1.50	2.00	2.50	3.00	3.50	4.00	4.50	5.00	5.50	6.00	6.50	7.00	7.50	8.00	8.50	9.00	9.50	10.00	10.50	11.00	11.50	12.00	12.50	13.00	13.50	14.00	14.50	15.00
Hoogte DTM_Nulmeting	-0.77	-0.61	-0.58	-0.57	-0.52	-0.53	-0.53	-0.53	-0.54	-0.54	-0.54	-0.53	-0.53	-0.53

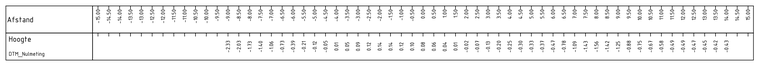
DP 54





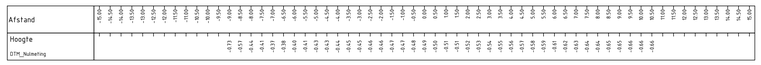
DP 60



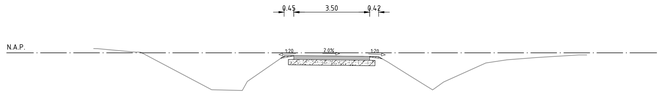


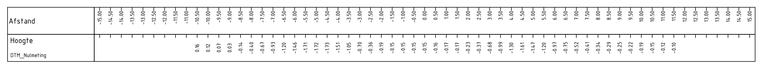
DP 66



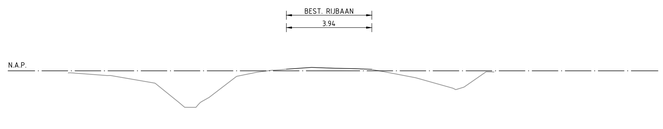


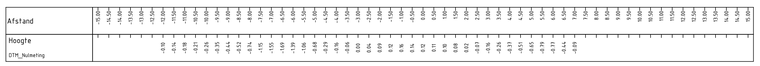
DP 55





DP 61





DP 67



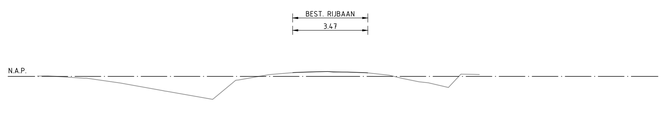


DP 56





DP 62



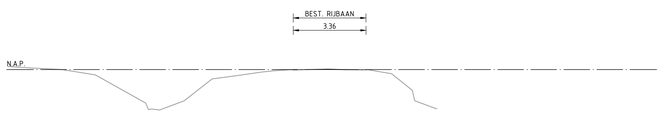


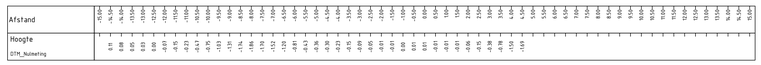
DP 68





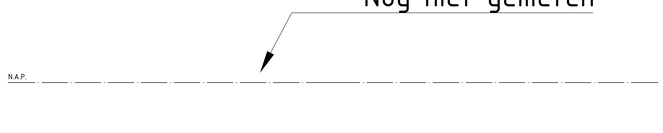
DP 57

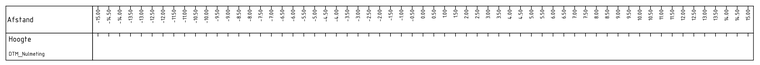




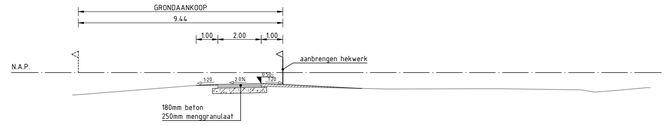
Nog niet gemeten

DP 63



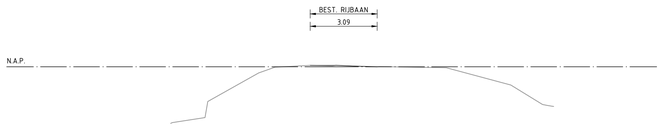


DP 69





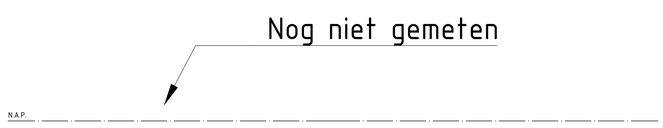
DP 58

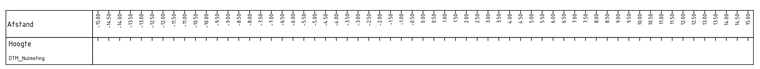




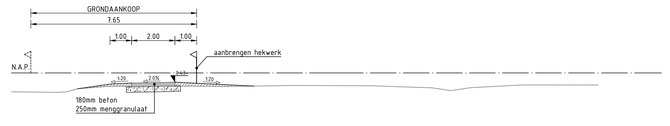
Nog niet gemeten

DP 64



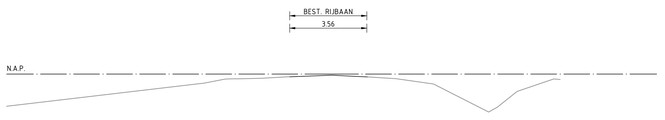


DP 70



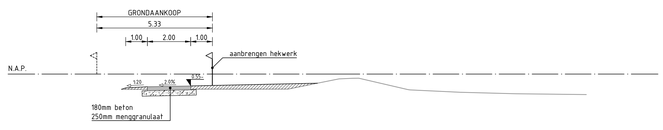


DP 59





DP 65





LEGENDA

- bestaande situatie
- betonverharding
- menggranulaat
- zand
- aanvullen grond
- ontgraven grond
- bestaande kadastrale grens
- nieuwe kadastrale grens
- afkeurhoogte -0.85m bovenbreedte 4.0m, taluds 1:2
- druklijn verharding

0 1 2 3 4m
Schaal 1:100

Maten in meters, tenzij anders aangegeven
Materialen in millimeters
Hoogtematen in meters t.o.v. N.A.P.

IN BEWERKING

Opdrachtgever
Gemeente Noard-east Fryslân

Project
Fietspad Sud Ie

Onderdeel
Dwarsprofielen 54 t/m 70

-

Projectnummer	Tekeningnummer	Versie	Datum van uitgave	Ontwerpfase	Contractnummer
374308	374308-T002-L05	1.0	05-11-2021	Bestekconstwerp	-

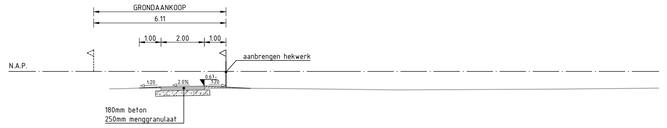
Blad	Van	Schaal	Formaat	Kantoor	Get.	Gez.	Asc.
05	07	1:100	A1-L (ISO)	GRONINGEN	DLAA	SVRI	JBAN

www.sweco.nl
© Sweco Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden

SWECO

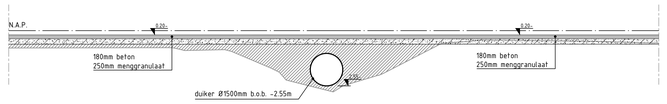
L:\ASD\T002.DWP

DP 71





DP 72





DP 73



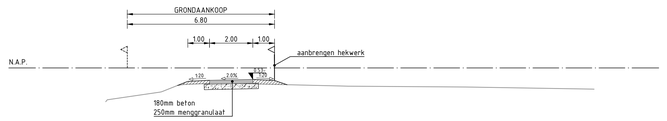


DP 74



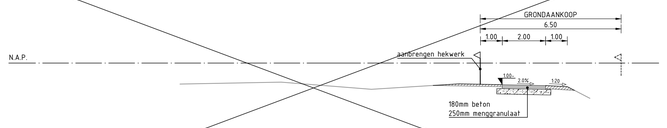


DP 75



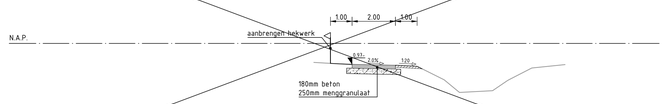


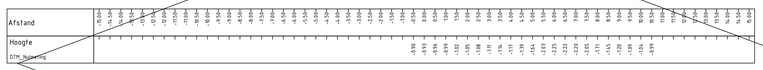
DP 76



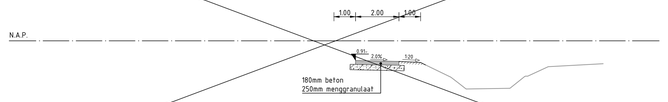


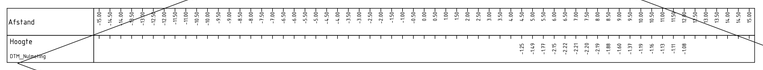
DP 77



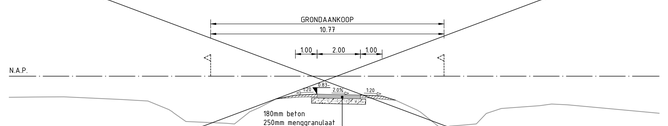


DP 78



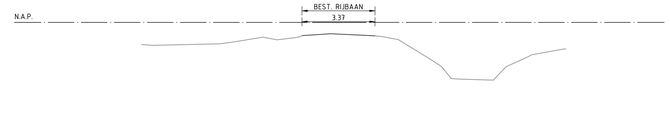


DP 79



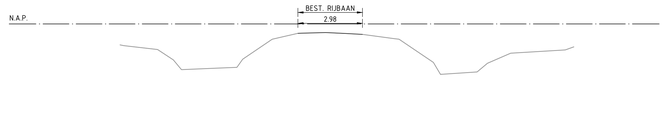


DP 80



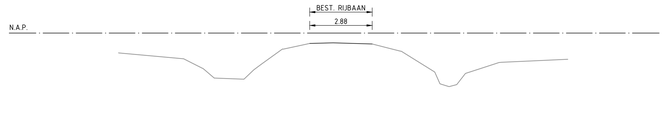


DP 81



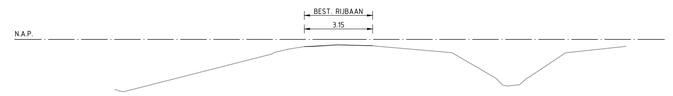


DP 82





DP 83





LEGENDA

- bestaande situatie
- betonverharding
- menggranulaat
- zand
- aanvullen grond
- ontgraven grond
- bestaande kadastrale grens
- nieuwe kadastrale grens
- afkeurhoogte -0.85m bovenbreedte 4.0m, taluds 1:2
- druklijn verharding

0 1 2 3 4m
Schaal 1:100

Maten in meters, tenzij anders aangegeven
Materialen in millimeters
Hoogtematen in meters t.o.v. N.A.P.

IN BEWERKING

Opdrachtgever
Gemeente Noard-east Fryslân

Project
Fietspad Sud Ie

Onderdeel
Dwarsprofielen 71 t/m 83

.

Projectnummer	Tekeningnummer	Versie	Datum van uitgave	Ontwerpfase	Contractnummer
374308	374308-T002-L06	1.0	05-11-2021	Bestekontwerp	-

Blad	Van	Schaal	Formaat	Kantoor	Get.	Gez.	Acc.
06	07	1:100	A1-L (ISO)	GRONINGEN	DLAA	SVRI	JBAN

www.sweco.nl
© Sweco Nederland B.V.. Alle rechten voorbehouden

SWECO

374308-T002-L06.DWF

Bijlage 4. Geomorfologische kaart

198000 201000 204000 207000

597000

594000

Legenda

- Bestemmingsplan Súd Ie
- B72 - Getij-oeverwal
- B73 - Getij-riviermondrug
- B75 - Kwelderwal
- B91 - Terp of hoogwatervluchtplaats
- M72 - Vlakte van getij-afzettingen
- M93 - Vlakte ontstaan door afgraving of egalisatie
- N41 - Rivier-erosielaagte (kolk/wiel)
- N51 - Laagte zonder randwal
- N94 - Laagte ontstaan door afgraving
- R43 - Restgeul
- R71 - Getij-kreekbedding, zee-erosiegeul

Bodemkaart

Fietspad Súd Ie

Opdrachtgever: Programmabureau Súd ie
Projectnummer: 374308

SWECO

Datum: 12-01-2022 14:39
Schaal: 1: 30.000
Formaat: A3

0 400 800 1.200 1.600 meters

N

© Sweco Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden

\\sweco.se\NL\AMS01\Project\101\374308_Fietspad_Sud_Ie\2. Do Work\W200-Conditionering\W204-Archeologie\9_GIS\3 standaard sjablonen\QGIS\Format QGIS, blad 1 van 1

Bijlage 5. Bodemkaart

198000 201000 204000 207000

597000

594000

Legenda

- Bestemmingsplan Súd Ie

Bodemkaart

- Opgehoogd
- Oude bewoningsplaats
- Water
- Bebouwing
- gMn15C - Knippige poldervaaggronden
- gMn25C - Knippige poldervaaggronden
- gMn53C - Knippige poldervaaggronden
- gMn58C - Knippige poldervaaggronden
- gMn83C - Knippige poldervaaggronden
- gMn85C - Knippige poldervaaggronden
- gMn88C - Knippige poldervaaggronden
- hVc - Koopveengronden
- Mn15A - Kalkrijke poldervaaggronden
- Mn15C - Kalkarme poldervaaggronden
- Mn25A - Kalkrijke poldervaaggronden
- Mn25C - Kalkarme poldervaaggronden
- Mn35A - Kalkrijke poldervaaggronden
- Mn45A - Kalkrijke poldervaaggronden
- Mo10A - Kalkrijke nesvaaggronden
- Mo80A - Kalkrijke nesvaaggronden
- Mo80C - Kalkarme nesvaaggronden
- Mv41C - Drechtvaaggronden
- Sn13A - Kalkhoudende vlakvaaggronden
- Zn40A - Kalkhoudende vlakvaaggronden

Bodemkaart

Fietspad Súd Ie

Opdrachtgever: Programmabureau Súd ie
Projectnummer: 374308

SWECO

Datum: 12-01-2022 14:15
Schaal: 1: 30.000
Formaat: A3

0 400 800 1.200 1.600 meters

N

© Sweco Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden

\\sweco.se\NL\AMS01\Project\101\374308_Fietspad_Sud_Ie\2. Do Work\W200-Conditionering\W204-Archeologie\9_GIS\3 standaard sjablonen\QGIS\Format QGIS, blad 1 van 1

Bijlage 6. Bekende archeologische gegevens

198000 201000 204000 207000

597000 594000

Legenda

- Onderzoeksmeldingen
- Vondstlocaties

Monumenten

- Archeologische waarde
- Hoge archeologische waarde
- Zeer hoge archeologische waarde
- Archeologisch Rijksmonument

Archeologie

Fietspad Súd Ie

Opdrachtgever: Programmabureau Súd ie
Projectnummer: 374308

SWECO

Datum: 12-01-2022 15:17
Schaal: 1: 30000
Formaat: A3

0 400 800 1.200 1.600 meters

N

© Sweco Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden

\\sweco.se\NLAMS01\Project\101\374308_Fietspad_Sud_Ie\2. Do Work\W200-Conditionering\W204-Archeologie\9_GIS\3 standaard sjablonen\QGIS\Format QGIS, blad 1 van 1

Bijlage 7. Kadastrale Minuut 1811-1832

200000.000000

Legenda

- Voorlopig plangebied
- Begraafplaats
- Boomgaard
- Bos
- Bouwland
- Dijk
- Diversen
- Erf
- Gardeniersland
- Heide
- Hooiland
- Natte gronden
- Strand
- Tuin
- Water
- Wegen
- Weiland

Kadastrale Minuut 1811-1832

Fietspad Súd Ie

Opdrachtgever: Programmabureau Súd Ie
Projectnummer: 374308

SWECO

Status: Definitief
Datum: 15-2-2021
Schaal: 1:30.000
Formaat: A3

Getekend: DE

0 300 600 900 1.200 1.500 1.800 meter

N

© Sweco Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden

200000.000000

\\NLAMSFS004\Project\101\374308_Fietspad_Sud_Ie\2. Do Work\W200-Conditionering\W204-Archeologie\9_GIS\3 standaard sjablonen\mxd\Archeologische Kaart (FAMKE) - ijzertijd-middeleeuwen.mxd 15-2-2021 16:08:37

Bijlage 8. Advieskaart nader archeologisch onderzoek

198000 199000 200000 201000

596000

595000

Wetsens

De Kouwen

Jouswierpolder

Lyts Midhúzen

Tilbuorren

Oostrum
(Eastrum)

Bestemmingsplan Súd Ie

Advies

Karterend booronderzoek (Ijzertijd Middeleeuwen)

Advies

Fietspad Súd Ie

Opdrachtgever: Programmabureau Súd ie
Projectnummer: 374308

SWECO

Datum: 12-01-2022 16:30
Schaal: 1:3000
Formaat: A3

0 150 300 450 600 meters

N

© Sweco Nederland B.V. Alle rechten voorbehouden

\\sweco.se\NLAMS01\Project\101\374308_Fietspad_Sud_Ie\2. Do Work\W200-Conditionering\W204-Archeologie\9_GIS\3 standaard sjablonen\QGIS\Format QGIS, blad 1 van 1

Altenburg & Wymenga
ECOLOGISCH ONDERZOEK

Ecologische beoordeling realisatie fietspad Súd Ie

A&W-rapport 20-432



in opdracht van

GEMEENTE NOARD EAST FRYS LÂN

Ecologische beoordeling realisatie fietspad Súd Ie

A&W-rapport 20-432

Foto Voorplaat
Impressie van het oostelijk deel van het tracé over de boezemkade van de Súd Ie. Zoals te zien is op de foto zijn de binnendijks gelegen graslanden zeer in trek als foerageergebied voor ganzen. Deze zijn vaak afkomstig uit het Lauwersmeer, foto: A&W

2021
Ecologische beoordeling realisatie fietspad Súd Ie. A&W-rapport20-432.
Altenburg & Wymenga ecologisch onderzoek, Feanwâlden

Opdrachtgever
Gemeente Noardeast-Fryslân
Postbus 13
9290 AA Kollum
Telefoon0519 29 88 88

Uitvoerder
Altenburg & Wymenga ecologisch onderzoek bv
Suderwei 2
9269 TZFeanwâlden
Telefoon 0511 47 47 64
info@altwym.nl
www.altwym.nl

© Altenburg & Wymenga ecologisch onderzoek bv. Overname van gegevens uit dit rapport is toegestaan met bronvermelding.

Projectnummer	Projectleider	Status
20-432		Definitief versie 02

Autorisatie	Paraaf	Datum
Goedgekeurd		12 mei 2021

Kwaliteitscontrole	Paraaf

Inhoud

1 Inleiding 1
2 Plangebied en plannen 2
2.1 Situatieschets 2
2.2 Gebiedsomschrijving 2
2.3 De plannen 3
3 Gebiedsbescherming en beoordeling 6
3.1 Natura 2000-gebieden 6
3.2 Ecologische Hoofdstructuur (EHS) 9
3.3 Natuur buiten de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) 9
3.4 Weidevogelkansgebied 11
3.5 Ganzenfoerageergebieden 12
4 Soortbescherming en beoordeling 13
4.1 Vaatplanten 13
4.2 Ongewervelde diersoorten 13
4.3 Vissen 14
4.4 Amfibieën 14
4.5 Reptielen 15
4.6 Vogels 15
4.7 Vleermuizen 16
4.8 Overige zoogdiersoorten 17
5 Conclusies 19
6 Literatuur 21

Bijlage 1 Kaart met verstoringscontour fietspad, t.o.v. aangewezen weidevogelkansgebieden 22
Bijlage 2 Kaart met verstoringscontour fietspad, t.o.v. aangewezen ganzenfoerageergebieden 23
Bijlage 3 Kaart met ligging oostelijk deel fietspad, t.o.v. natuurbeheertypen in De Kolken 24
Bijlage 4 Kaart met ligging westelijk deel fietspad, t.o.v. natuurbeheertypen in de Jouswierpolder 25
Bijlage 5 Verspreiding weidevogels in De Kolken 26
Bijlage 6 Verspreiding weidevogels in Jouswierpolder 27

1 Inleiding

De gemeente Noardeast-Fryslân heeft het voornemen om een verhard fietspad aan te leggen tussen Oostmahorn en Dokkum. Om te bepalen hoe deze ingreep zich verhoudt tot de Wet natuurbescherming en de regelgeving omtrent het Natuurnetwerk Nederland (in Fryslân Ecologische Hoofdstructuur) is onderzoek in de vorm van een ecologische quickscan nodig. De gemeente Noardeast-Fryslân heeft Altenburg & Wymenga ecologisch onderzoek opdracht gegeven om dit ecologisch onderzoek uit te voeren. Indien van toepassing, worden aanbevelingen gedaan voor mitigatie en eventueel aanvullend onderzoek.

In onderhavige notitie zijn de resultaten van het ecologisch onderzoek gepresenteerd. Het onderzoek naar de mogelijke aanwezigheid van relevante natuurwaarden is gebaseerd op twee benaderingen. Ten eerste zijn recente bronnen geraadpleegd (verspreidingsatlassen, overzichtswerken, onderzoeksrapporten en websites) over de aanwezigheid van beschermde gebieden en soorten in en nabij het plangebied. Er is daarbij onder andere gebruik gemaakt van de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF) en andere inventarisatierapporten, waaronder Verhagen (2012). Daarnaast is op 20 februari 2021 een oriënterend veldbezoek uitgevoerd, waarbij is gelet op de (mogelijkheden voor de) aanwezigheid van beschermde en/of kritische soorten.

Altenburg & Wymenga presenteert in deze notitie de resultaten van een onafhankelijk ecologisch onderzoek. Het onderzoek spreekt zich niet uit over de wenselijkheid van het onderhavige plan of een bepaalde ontwikkeling. Landschappelijke, archeologische of cultuurhistorische waarden komen niet aan de orde. Aan deze ecologische beoordeling kunnen geen rechten worden ontleend.

2 Plangebied en plannen

2.1 Situatieschets

Het plangebied bestaat uit een tracé voor een aan te leggen fietspad tussen Oostmahorn en Dokkum met een lengte van circa 12 km. De bedoeling is om 8 km nieuw fietspad aan te leggen en 4 km bestaand fietspad op te waarderen. Het tracé is conform het voorkeursalternatief zoals vastgelegd in het door Arcadis opgestelde rapport 'Verkenning fietspad Súd Ie'.

Omdat van het bestaande fietspad geen negatieve effecten te verwachten zijn, is dit deel niet meegenomen in deze beoordeling. Het tracé dat onderdeel is van onderhavige studie betreft alleen de delen van het fietspad die nu nog niet verhard zijn en in het kader van de aanleg nog verhard moeten worden. De ligging van het tracé is aangegeven in figuur 2.2. Uit de figuur kan worden afgeleid dat het tracé kan worden opgedeeld in een westelijke route en een oostelijke route.

Het westelijk deel van de route start op de Tichelwei ten westen van Tilbuorren. Vanaf hier loopt het tracé naar het noorden richting de waterloop Súd Ie. Hier aangekomen buigt het tracé naar het oosten en volgt het de oevers van de Súd Ie richting Jouswier. Ter hoogte van Tilbuorren sluit een aftakking van de route langs de Mellemawei aan op de hoofdroute. Ter hoogte van de Jouswier buigt het tracé zich naar het zuiden alwaar het aansluit op de verharde Bergsmawei. Vanaf hier volgt het fietspad de verharde bestaande wegen.

Het oostelijk deel van het tracé begint waar de Súd Ie de Kriensenwei kruist. Hier volgt het tracé de noordoever van de Súd Ie richting het oosten tot aan de Saatenswei. Op deze weg aangekomen steekt de route de brug over en volgt het zijn verloop op de zuidoever van de Súd Ie. Het tracé eindigt dan op de Esonbuorren ter hoogte van Ezumazijl.

2.2 Gebiedsomschrijving

Het tracé van het fietspad is gelegen in een open agrarisch landschap bestaande uit gras- en akkerlanden. De route volgt voor een groot deel de boezemkade van de waterloop Súd Ie. Deze wordt aan de binnenzijde geflankeerd door een smalle sloot. Aan de buitenzijde van de kade ligt langs de oevers van de Súd Ie een smalle rietkraag (zie foto 1) of een natuurvriendelijke oever. Op een aantal plekken kruist het tracé waterlopen, waaronder de Eastrumer Opfeart en de Mûzerid.

In de omgeving van de route liggen twee natuurgebieden. Langs het westelijk deel van het tracé betreft het de Jouswierpolder (zie ook figuur 3.1). Dit gebied wordt met name beheerd ten behoeve van weidevogels. Het tweede gebied is De Kolken dat naast een botanische doelstelling ook een weidevogeldoelstelling heeft. Deze gebieden worden verder beschreven in de relevante paragrafen in hoofdstuk 3.

De graslanden en akkers die geen onderdeel uitmaken van de natuurreservaten worden veel gebruikt als foerageergebied door ganzen en smienten die in het Lauwersmeer rusten. De graslanden worden ook gebruikt door grote aantallen steltlopers die hier doortrekken of overwinteren. Recentelijk zijn op een aantal plekken delen van de oevers van de Súd Ie

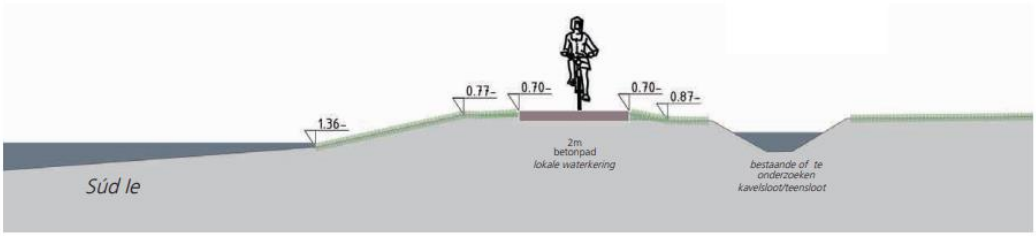
geplagd ten behoeve van natuurontwikkeling. Het gaat hier om de oevers die ter hoogte liggen van de Tilbuorren.



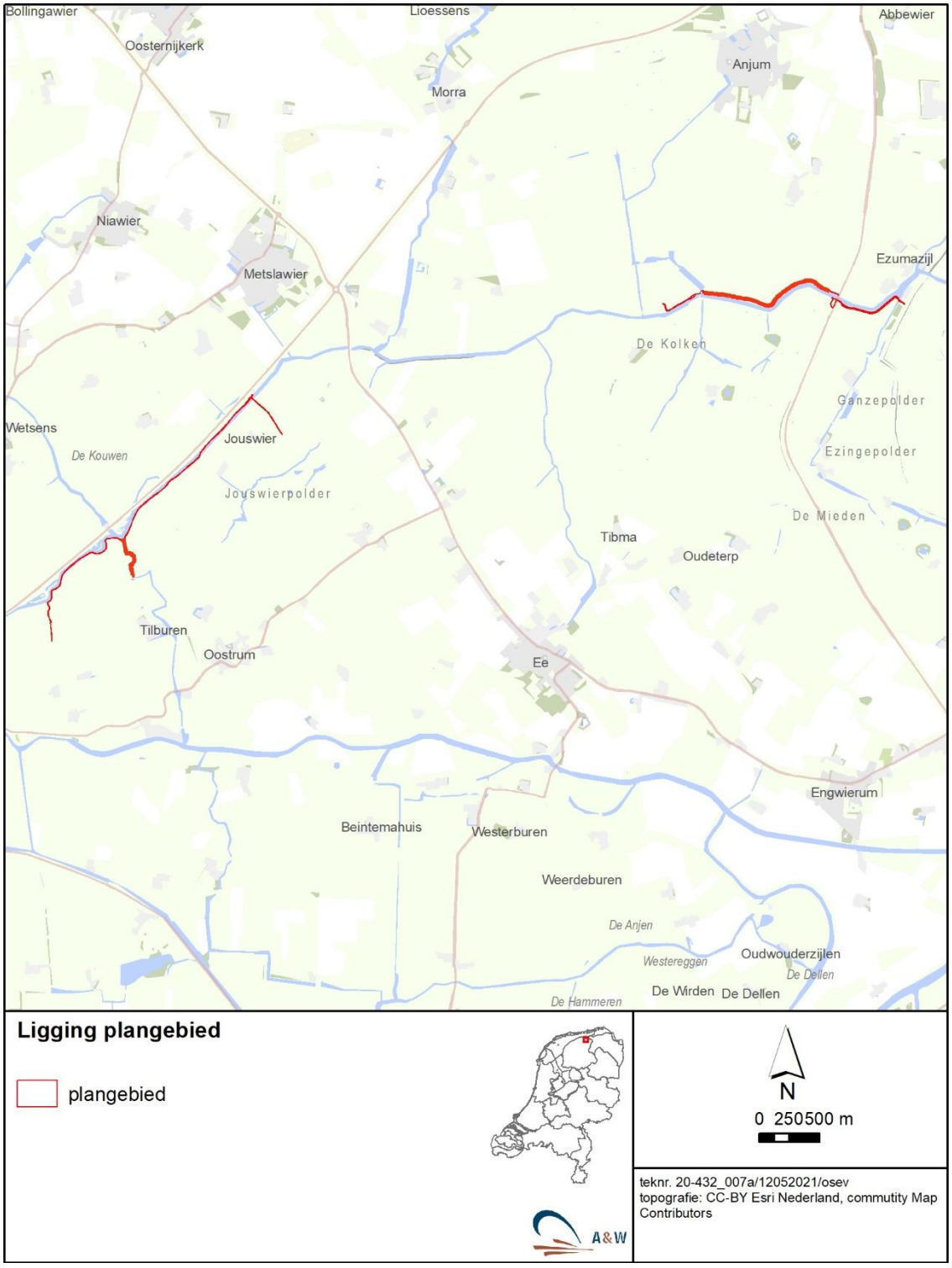
Foto 1 – Impressie van het oostelijk deel van het tracé over de boezemkade van de Súd Ie. Zoals te zien is op de foto zijn de binnendijks gelegen graslanden zeer in trek als foerageergebied voor ganzen. Deze zijn vaak afkomstig uit het Lauwersmeer.

2.3 De plannen

De bedoeling is om een recreatief fietspad aan te leggen. Hierbij wordt uitgegaan van een 2 meter breed betonnen pad (figuur 2.1). Het is de bedoeling dat langs het fietspad een kavelsloot/teensloot komt te liggen. Dit belemmert het betreden van agrarische gronden door recreanten of bijvoorbeeld honden. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat een groot deel van de route binnendijks al geflankeerd wordt door een kadesloot. Het fietspad wordt niet voorzien van verlichting. Het zal jaarrond zijn geopend voor fietsers. Gemotoriseerd verkeer is niet toegestaan. In de effectbeoordeling in hoofdstuk 3 wordt als worst case ervan uitgegaan dat er hier en daar een deel van een sloot moet worden vergraven.



Figuur 2.1. Impressie van het fietspad (bron: Arcadis 2020)



Figuur 2.2 – Ligging van te verharden deel van de fietsroute Súd Ie.

Onderdeel van de effectbeoordeling zijn de nog niet verharde delen van het oostelijk en westelijk deel van het tracé. Het centrale deel van het fietspad volgt de bestaande verharde infrastructuur. Van dit deel zijn geen negatieve effecten te verwachten. Het gebruik van de bestaande verharde infrastructuur wordt daarom niet verder meegenomen in de effectbeoordeling van hoofdstuk 3 en 4.

3 Gebiedsbescherming en beoordeling

In Nederland zijn de meeste beschermde gebieden beschermd volgens de Wet natuurbescherming (Natura 2000) of regels omtrent het Natuurnetwerk Nederland (in Fryslân Ecologische Hoofdstructuur, EHS genoemd). Daarnaast kunnen gebieden ook worden beschermd vanwege hun natuurwaarden via verordeningen of het bestemmingsplan.

3.1 Natura 2000-gebieden

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is het 'Lauwersmeer'. Het gebied ligt op een afstand variërend van 1-8 km ten oosten van het plangebied (zie figuur 3.1). Het ‘Lauwersmeer’ is als Natura 2000-gebied aangewezen voor broedvogelsoorten en niet-broedvogelsoorten.

Op ongeveer 5 km ten noorden van het plangebied ligt het Natura 2000-gebied ‘Waddenzee’. Dit gebied is als Natura 2000-gebied aangewezen voor habitattypen, habitatrichtlijnsoorten, broedvogels en niet-broedvogels.

Overige Natura 2000-gebieden liggen op een zodanig grote afstand dat er geen ecologische relatie is tussen het plangebied en deze Natura 2000-gebieden.

Hieronder wordt nagegaan of er een ecologische relatie is tussen het plangebied en de Natura 2000-gebieden 'Lauwersmeer' en ‘Waddenzee’ en of er sprake is van negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van deze Natura 2000-gebieden.

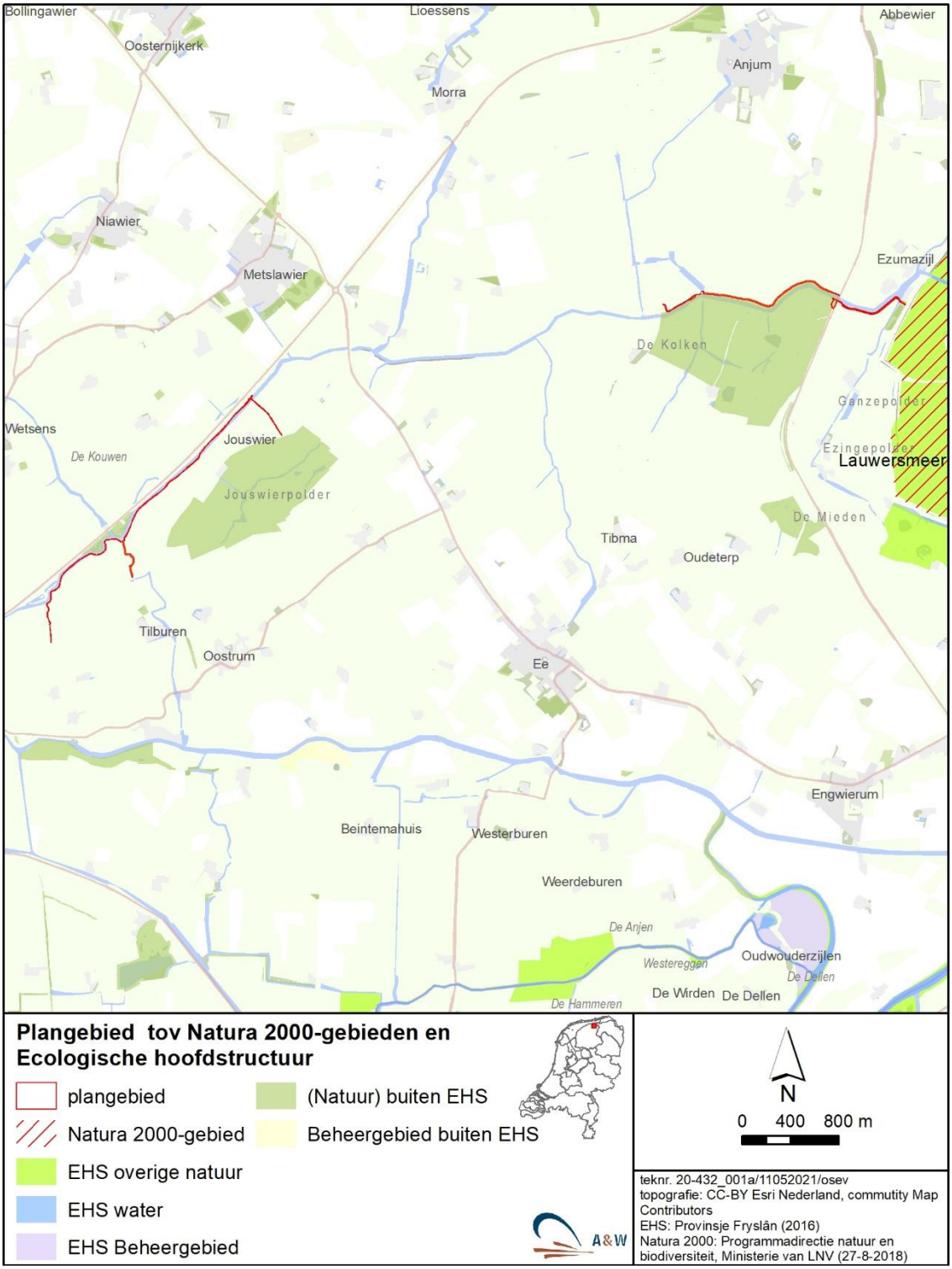
Natura 2000-habitattypen & Habitatrichtlijnsoorten Waddenzee

De habitattypen en habitatrichtlijnsoorten waarvoor de ‘Waddenzee’ is aangewezen als Natura 2000-gebied bevinden zich binnen de grenzen van het Natura 2000-gebied en dus op grote afstand van het plangebied. Directe effecten op deze aangewezen natuurwaarden als gevolg van de aanleg en het gebruik van het fietspad zijn daarom niet aan de orde.

Natura 2000-Broedvogels

De meeste broedvogels waarvoor het ‘Lauwersmeer’ en de ‘Waddenzee’ zijn aangewezen als Natura 2000-gebied zijn gebonden aan biotopen binnen deze Natura 2000-gebieden. Voor deze soorten is er dus geen of slechts een zwakke ecologische relatie tussen het plangebied en de Natura 2000-gebieden. Negatieve effecten op de aangewezen broedvogels zijn daarom niet aan de orde.

Mogelijke uitzondering vormen de Bruine kiekendief (‘Waddenzee’ en ‘Lauwersmeer’) en de Lepelaar (‘Waddenzee'). Beide soorten broeden binnen de Natura 2000-gebieden en kunnen ruim buiten de grenzen van de Natura 2000-gebieden foerageren. Voor de Lepelaar gaat dit slechts om een beperkte periode in het voorjaar, waarbij de vogels foerageren op stekelbaarzen in smalle sloten. Door de aanleg en het gebruik van het fietspad kan eventueel een beperkt deel van het foerageergebied van Bruine kiekendief en Lepelaar worden verstoord. In de directe en wijde omgeving van het Lauwersmeergebied en de Waddenzee zijn echter voldoende alternatieve foerageergebieden voor beide soorten aanwezig. Negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van Lepelaar en Bruine kiekendief zijn daarom niet aan de orde.



Figuur 3.1 – Ligging van het plangebied in de omgeving en ten opzichte van beschermde gebieden. Gezien de grote afstand tot het Natura 2000-gebied "Waddenzee" is deze niet op de kaart aangegeven

Niet broedvogels

Ganzen en smienten
Ganzen en smienten, waarvoor de Natura 2000-gebieden 'Lauwersmeer' en 'Waddenzee' zijn aangewezen, slapen en rusten in de Natura 2000-gebied en foerageren in gebieden buiten de grenzen van deze gebieden. Door de externe werking van de Wet natuurbescherming zijn bovengenoemde mobiele soorten ook beschermd buiten de begrenzing van Natura 2000-gebieden.

De directe omgeving van het fietspad bestaat grotendeels uit intensief en extensief beheerde graslanden. Met name de rustige delen worden frequent gebruikt als foerageergebied door ganzen en smienten uit het 'Lauwersmeer' en mogelijk ook uit de 'Waddenzee'. Hierbij zullen met name de smienten in de avonduren gebruik maken van het gebied. Door de aanleg en het gebruik van het fietspad kan een beperkt areaal van dit foerageergebied worden verstoord en permanent worden aangetast. Uit paragraaf 3.5 (zie tabel 3.1) komt naar voren dat het gaat om ongeveer 12,4 ha verstoord gebied. Het gaat daarbij om extra verstoord gebied ten opzichte van gebieden die al door bestaande infrastructuur zijn verstoord. De verstoringscontouren zijn gevisualiseerd in de kaart van bijlage 2. Omdat er in principe voldoende alternatieve foerageergebieden voor ganzen en smienten in de omgeving aanwezig zijn, zal dit niet leiden tot significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van deze soorten. Wel is het advies om op een andere locatie een gebied aan te wijzen van minimaal 12 ha waar ganzen en smienten in de wintermaanden ongestoord kunnen foerageren.

Omdat er wel sprake is van verstoring van foerageergebied van aangewezen ganzensoorten en Smient, wordt de initiatiefnemer geadviseerd om bij het bevoegd gezag (Provincie Fryslân) een melding te doen van het voornemen.

Overige soorten niet-broedvogels
Overige aangewezen soorten niet-broedvogels van het Natura 2000-gebied 'Lauwersmeer' en 'Waddenzee' verblijven voornamelijk binnen de grenzen van de Natura 2000-gebieden. Deze soorten hebben dus geen of nauwelijks een ecologische relatie met het plangebied. Er zijn dan ook geen negatieve effecten te verwachten op overige aangewezen Natura 2000 niet-broedvogelsoorten van de Natura 2000-gebieden 'Lauwersmeer' en 'Waddenzee'.

Stikstofdepositie
Het is mogelijk dat door uitvoering van de plannen een toename in stikstofdepositie veroorzaakt wordt. Stikstofdepositie kan schadelijk zijn voor Natura 2000-gebieden die zijn aangewezen ter bescherming van stikstofgevoelige habitattypen. Om de toename in stikstofdepositie te beperken, werd tot voor kort gewerkt volgens het Programma Aanpak Stikstof (PAS).

Op 29 mei 2019 heeft de Raad van State een uitspraak gedaan over het PAS, waaruit blijkt dat de regeling in de huidige vorm niet voldoet. Op dit moment dient voor alle projecten een AERIUS berekening te worden uitgevoerd.

Voor projecten waarvoor de AERIUS berekening voor geen enkel Natura 2000-gebied een depositie groter dan afgerond 0,00 mol/ha/jr laat zien, kunnen omgevingsvergunningen worden aangevraagd. Voor projecten die leiden tot een stikstofdepositie van meer dan 0,00 mol/ha/jr kunnen vooralsnog geen omgevingsvergunningen aangevraagd worden. Wij adviseren om voor die projecten door middel van intern of externe salderen de netto stikstofuitstoot dusdanig te verminderen dat deze projecten een netto depositie hebben van minder dan 0,00 mol/ha/jr.

Om duidelijkheid te verkrijgen over een mogelijke toename in stikstofdepositie, adviseren wij om een AERIUS berekening te laten uitvoeren.

Conclusie voortoets

- De plannen veroorzaken geen significant negatieve effecten op natuurwaarden waarvoor het 'Lauwersmeer' en 'Waddenzee' is aangewezen als Natura 2000-gebied. Omdat er mogelijk wel sprake is van verstoring van foerageergebied van aangewezen ganzensoorten en Smient, wordt de initiatiefnemer geadviseerd om bij het bevoegd gezag een melding te doen van de werkzaamheden.

- Daarnaast is het advies om 12,4 ha verstoord foerageergebied van ganzen en smienten op een andere locatie te compenseren.

- Om te bepalen of door uitvoering van de plannen een toename in stikstofdepositie te verwachten is op Natura 2000-gebieden, adviseren wij om een AERIUS berekening te laten uitvoeren.

3.2 Ecologische Hoofdstructuur (EHS)

Het plangebied maakt geen onderdeel uit van de Ecologische Hoofdstructuur. Het meest dichtbij gelegen EHS gebied betreft het Lauwersmeer (zie figuur 3.1), dat op enkele tientallen meters afstand ligt van de plek waar het fietspad eindigt. Het eindpunt betreft het dorp Esumazijl en de druk bereden Esonbuorren. Het gaat hier om een gebied waarvan de omgeving reeds is verstoord. Een aanvullende verstoring door de aanleg en gebruik van het fietspad alhier wordt daarom niet verwacht. Er is daarom geen knelpunt met het beschermingsregime van de EHS.

3.3 Natuur buiten de Ecologische Hoofdstructuur (EHS)

Ligging fietspad t.o.v. beschermd gebied
Ter hoogte van de Kolken wordt het fietspad aangelegd op de boezemkade aan de noordzijde van de Súd Ie. Deze kade is in de Verordening Rome aangewezen als 'Natuur buiten de EHS' (zie figuur 3.1). Verder ligt ten zuiden van het aan te leggen fietspad ter hoogte van De Kolken ook een beschermd gebied dat onderdeel is van 'Natuur buiten de EHS' (figuur 3.1). Het gaat hier om een goed ontwikkeld weidevogelgebied met het beheertype N12.02 kruiden- en faunarijk grasland (zie kaart in bijlage 3). Het oostelijk deel van het fietspad passeert op ruime afstand de Jouswierpolder, dat ook onderdeel is van 'Natuur buiten EHS'. Hier ligt het beheertype N13.01 Vochtig weidevogelgrasland (zie kaart in bijlage 4).

Beschermingsregime 'Natuur buiten EHS'
De Verordening Romte Provincie Fryslân stelt dat:

"Een ruimtelijk plan dat betrekking heeft op natuurgebieden buiten de ecologische hoofdstructuur, zoals aangegeven op de van deze verordening deel uitmakende kaart Natuur, voorziet in een passende bestemming met gebruiksregels gericht op behoud, herstel of ontwikkeling van natuurwaarden.

Van bovenstaande regel kan worden afgeweken met inachtneming van de volgende voorwaarden:
a) de natuurwaarden worden afgewogen ten opzichte van de ruimtelijke ingreep;
b) schade aan natuurwaarden door mitigerende maatregelen wordt zoveel beperkt als fysiek-ruimtelijk en wat betreft uitvoerbaarheid van de beoogde ontwikkeling redelijkerwijs mogelijk is
c) de resterende schade aan natuurwaarden gecompenseerd wordt".

Hieronder wordt nagegaan in hoeverre de aanleg en gebruik van het fietspad leidt tot een knelpunt met het voornoemde beschermingsregime.

Effectbeoordeling

Effectbeoordeling oostelijk deel fietspad langs De Kolken

Door de aanleg van het fietspad op de boezemkade gaat ongeveer 0,31 ha beschermd gebied fysiek verloren. Dit verlies is gevolg van het verharden van dit deel van de dijk. Daarnaast zal door het gebruik van het fietspad door recreanten een deel van het weidevogelgebied ten zuiden van de Súd Ie door verstoring in kwaliteit afnemen. Uitgaande van een verstoringscontour van 50 meter gaat het daarbij om een oppervlak van 2,4 ha (zie tabel 3.1).

Omdat er fysiek 'Natuur buiten de EHS' verloren gaat en een deel wordt verstoord, is er een knelpunt met het beschermingsregime zoals verwoord in de Verordening Romte Provincie Fryslân. Om deze reden wordt de initiatiefnemer geadviseerd om hierover in overleg te treden met het bevoegd gezag (Provincie Fryslân) om na te gaan hoe dit verlies het beste kan worden gecompenseerd.

Tabel 3.1 – Oppervlakte verstoord beschermd gebied als gevolg van het gebruik van het fietspad Súd Ie. Het gaat daarbij om extra verstoord gebied ten opzichte van gebieden die al door bestaande infrastructuur en bebouwing zijn verstoord. Aangegeven is het verstoorde oppervlak weidevogelkansgebied (kaart in bijlage 1), ganzenfoerageergebied (kaart in bijlage 2) en 'Natuur buiten de EHS' met het natuurbeheertype N12.02 (zie kaart in bijlage 3). Bij het berekenen van het oppervlak verstoord gebied is gebruik gemaakt van een verstoringscontour voor fietspaden van 50 meter. Deze wordt gehanteerd bij zowel weidevogelkansgebieden (Bruinzeel & Schotman 2011, zie ook Verordening Romte) als ganzenfoerageergebieden (Brenninkmeijer et al. 2011).*

	Verstoord gebied	Fysiek aangetast
Weidevogelkansgebied	12 ha	
Ganzenfoerageergebied	6,9 ha	
Natuur buiten EHS N12.02 Kruiden- en faunarijk grasland	2,4 ha	0,31 ha

*De gehanteerde verstoringsafstanden van bestaande infrastructuur en bebouwing zijn ten aanzien van weidevogelkansgebieden (zie Verordening Romte): provinciale weg (100 meter), gemeentelijke weg (50 meter), bebouwing buiten bebouwde kom (200 meter), bosschage (200 meter). Voor ganzenfoerageergebieden zijn voor de bestaande infrastructuur en bebouwing de volgende verstoringsafstanden gebruikt (Brenninkmeijer et al. 2011): provinciale weg (100 meter), gemeentelijke weg (100 meter), bebouwing buiten bebouwde kom (100 meter), bosschage (100 meter).

Effectbeoordeling westelijk deel fietspad langs De Kolken

Het westelijk deel van het fietspad (Jouswierpolder) maakt geen onderdeel uit van een beschermd gebied dat onderdeel is van 'Natuur buiten EHS' (zie figuur 3.1). Wel ligt het grootste deel van het fietspad op meer dan 200 meter van het beschermde gebied. Gezien deze grote afstand zijn er geen negatieve effecten te verwachten van het fietspad op de weidevogelwaarden in het beschermde gebied.

Een klein deel van het fietspad komt uit bij de noordoostrand van de Jouswierpolder. Van dit deel van het fietspad worden geen aanvullende verstorende effecten verwacht op het beschermde natuurgebied, omdat de door het fietspad veroorzaakte verstoring valt binnen de verstoringscontour van de hier liggende boerderijen en infrastructuur.

Daarnaast passeert het fietspad ter hoogte van Tilborg een moerasgebied, dat recentelijk is aangelegd langs de noordoever van het Súd Ie. Het moerasgebied is door het water van de Súd Ie gescheiden van het fietspad. Verder wordt het moerasgebied al in grote mate verstoord door het wegverkeer van de hierlangs liggende Centrale As alsook door een hier aanwezige parkeerplaats. Naar verwachting zal het gebruik van het fietspad daarom niet leiden tot een extra negatief effect op het betreffende moerasgebied.

Om bovenstaande redenen kan worden geconcludeerd dat het westelijk deel van het fietspad niet leidt tot knelpunten met de Verordening Romte ten aanzien van 'Natuurgebied buiten EHS'.

Conclusie

De aanleg en het gebruik van het fietspad leidt tot aantasting en verstoring van een beschermd gebied dat aangewezen is als 'Natuur buiten de EHS'. Daarbij gaat het om een fysieke aantasting van 0,31 ha en een verstoring van 2,4 ha. Om deze reden is er een knelpunt met het beschermingsregime zoals verwoord in de Verordening Romte Provincie Fryslân. Daarom wordt de initiatiefnemer geadviseerd om hierover in overleg te treden met het bevoegd gezag (Provincie Fryslân) om na te gaan hoe dit verlies het beste kan worden gecompenseerd.

3.4 Weidevogelkansgebied

Kwantitatieve effecten

Een groot deel van het tracé ligt in een gebied dat door de Provincie Fryslân is aangewezen als weidevogelkansgebied (zie kaart in bijlage 1). Het beschermingsregime van de weidevogelkansgebieden is vastgelegd in de Verordening Romte Fryslân. Deze stelt dat:

"Een ruimtelijk plan voor landelijk gebied dat betrekking heeft op gronden die gelegen zijn in of grenzen aan gebieden die op de kaart weidevogelbieden zijn aangewezen als weidevogelkansgebieden of weidevogelparels, voorziet in een regeling waarmee voldoende openheid en rust van die gebieden wordt gehandhaafd.

Van bovenstaande regel kan worden afgeweken met inachtneming van de volgende voorwaarden:

a) de natuurwaarden worden afgewogen ten opzichte van de ruimtelijke ingreep;
b) schade aan natuurwaarden door mitigerende maatregelen wordt zoveel beperkt als fysiek-ruimtelijk en wat betreft uitvoerbaarheid van de beoogde ontwikkeling redelijkerwijs mogelijk is
c) indien sprake is van het verloren gaan van gebied groter dan 0,5 ha dat vanwege rust en openheid voor weidevogels geschikt is, wordt dit financieel gecompenseerd door storting van een bedrag in een weidevogelfonds, volgens door Gedeputeerde Staten vast te stellen".

Door de aanleg van het fietspad wordt door fysieke aantasting en verstoring 12 ha weidevogelkansgebied verstoord (zie tabel 3.1 en de kaart in bijlage 1). Dit verlies is meer dan

0,5 ha, zodat er een knelpunt is met het bovengenoemd beschermingsregime van de Verordening Romte. Geadviseerd wordt om hierover in overleg te treden met het bevoegd gezag (Provincie Fryslân) om na te gaan voor welk bedrag er gecompenseerd moet worden.

Kwalitatieve effecten

Oostelijk deel van het fietspad (De Kolken)
Uit de verspreidingskaart in bijlage 5 komt naar voren dat het beschermde gebied ten zuiden van het fietspad van belang is als weidevogelgebied. Hier broeden relatief grote aantallen Tureluur, Grutto, Kievit en Scholekster. Door de aanleg en gebruik van het fietspad zal een deel van dit weidevogelgebied worden verstoord. Geadviseerd wordt om naast een geldelijke compensatie, zoals aangegeven in de vorige paragraaf, ook aandacht te besteden aan kwalitatieve compensatie in de vorm van verbetering van weidevogelbiotopen in de directe omgeving van het plangebied. Op dit ogenblik is hier al een start mee gemaakt met het 'Plan van aanpak optimalisatie Eanjumer Kolken' dat in opdracht van It Fryske Gea in 2020 is opgesteld.

Westelijk deel van het fietspad (Jouswierpolder)
Het westelijk deel van het fietspad ligt op meer dan 200 meter afstand van gebieden in de Jouswierpolder met goed ontwikkelde weidevogelpopulaties (zie figuur 3.1 en kaart in bijlage 6). Om deze reden zijn er in dit deel van het weidevogelkansgebied geen kwalitatieve effecten te verwachten op weidevogelwaarden.

Het gebied tussen het weidevogelkansgebied en het fietspad wordt echter ook gebruikt door weidevogels. Omdat de verstoringscontour van het fietspad alhier samenvalt met de verstoringscontour van de provinciale weg, zal dit per saldo niet leiden tot een negatief effect.

3.5 Ganzenfoerageergebieden

Gedeputeerde Staten van Fryslân heeft in samenwerking met Agrarische natuurverenigingen in de omgeving van Natura 2000-gebieden zogenaamde ganzenfoerageergebieden aangewezen. Hier kunnen ganzen en smienten vanuit de Natura 2000-gebieden in de wintermaanden ongestoord foerageren. Voor de ontstane vraatschade ontvangen de landeigenaren een vergoeding.

Een groot deel van het fietspad is gelegen in een ganzenfoerageergebied. Door de aanleg en gebruik van het fietspad zal een deel van dit foerageergebied worden verstoord en zijn functionaliteit verliezen. In totaal gaat het ongeveer om 6,9 ha (tabel 3.1, zie kaart in bijlage 2). Ten opzichte van het totale beschikbare areaal is dit slechts een beperkt verlies. Zoals aangegeven in paragraaf 3.1 zal dit daarom niet leiden tot een negatief effect op de Natura 2000-instandhoudingsdoelen van aangewezen ganzensoorten en Smient van het Lauwersmeer en Waddenzee. Om de functionaliteit van het hele foerageergebied voor ganzen en smienten te behouden wordt wel geadviseerd om het verlies op een nabijgelegen locatie te compenseren.

4 Soortbescherming en beoordeling

Soortbescherming is in Nederland sinds 1 januari 2017 vastgelegd in de Wet natuurbescherming (Wnb). Aan de Wet natuurbescherming zijn drie lijsten met soorten gekoppeld. Het gaat om artikel 3.1 waar soorten van de Vogelrichtlijn onder vallen, artikel 3.5 waar soorten van de Habitatrichtlijn, bijlage II bij het Verdrag van Bern en bijlage I bij het Verdrag van Bonn onder vallen en artikel 3.10 voor overige soorten. Soorten uit de eerste twee artikelen zijn daarmee Europees beschermd, terwijl soorten van artikel 3.10 nationaal beschermd zijn. Provincies hebben de mogelijkheid om voor soorten uit artikel 3.10 een vrijstelling te verlenen van enkele verbodsbepalingen. De Provincie Fryslân hanteert vanaf 1 januari 2017 een dergelijke lijst met (dier)soorten die een vrijstelling genieten bij o.a. ruimtelijke ontwikkeling.

4.1 Vaatplanten

Wettelijk beschermde plantensoorten

Het fietspad wordt grotendeels aangelegd op de boezemkade van de Súd Ie. De kade bestaat uit voedselrijk grasland dat ongeschikt is voor wettelijk beschermde plantensoorten. Deze worden hier dan ook niet verwacht. De aanleg en het gebruik van het fietspad leidt daarom niet tot een negatief effect op wettelijk beschermde planten. Er is geen knelpunt met de Wet natuurbescherming ten aanzien van vaatplanten.

Plantensoorten Rode Lijst

Op de boezemkade waarop het fietspad wordt aangelegd groeit wel een plantensoort die opgenomen is in de Rode lijst van kwetsbare plantensoorten. Het gaat met om de soort Kamgras. Door de aanleg van het fietspad kunnen hier en daar exemplaren van deze soort worden aangetast.

Uit gegevens van de NDFF blijkt dat Kamgras wijd verbreid aanwezig is in de omgeving van het geplande fietspad. Bovendien zijn de grootste concentraties van de soort te vinden in de nabijgelegen natuurgebieden en niet op de boezemkaden waar het fietspad op wordt aangelegd. Het vergraven van enkele exemplaren Kamgras zal daarom niet leiden tot een negatief effect op de huidige staat van instandhouding van de soort in de omgeving. Er is daarom geen knelpunt met de Zorgplicht van de Wet natuurbescherming.

4.2 Ongewervelde diersoorten

De afgelopen vijf jaren zijn er in en rond het plangebied geen waarnemingen gedaan van wettelijk beschermde ongewervelde diersoorten, ondanks het gegeven dat het gebied rondom het tracé goed is onderzocht op ongewervelden (NDFF). Het gaat dan om bijvoorbeeld Groene glazenmaker, Gevlekte witsnuitlibel, Platte schijfhoren en Gestreepte waterrroofkever. In het plangebied liggen binnendijks voedselrijke sloten met vaak steile oevers. Dergelijke biotopen zijn ongeschikt voor voornoemde ongewervelde diersoorten. Om deze redenen worden er geen wettelijk beschermde ongewervelde diersoorten in en rond het plangebied verwacht. Negatieve effecten op deze soortgroep zijn daarom niet aan de orde. De uitvoering van de plannen

veroorzaakt geen conflict met de Wet natuurbescherming ten aanzien van ongewervelde diersoorten.

4.3 Vissen

Beschermde vissoorten
De wettelijk beschermde Grote modderkruiper (art. 3.10 Wnb) leeft in Fryslân vooral in waterlopen op de hogere zandgronden en in veengebieden. In kleigebieden wordt de soort zelden aangetroffen (Melis & Koopmans 2015). Het plangebied is gelegen op de klei buiten het verspreidingsgebied van de Grote modderkruiper. Daarom wordt de soort hier niet verwacht.

Overige vissoorten in relatie tot Zorgplicht
Ten aanzien van niet beschermde vissensoorten is het noodzakelijk om de Zorgplicht in acht te nemen. Daarom wordt geadviseerd om bij het eventueel uitvoeren van werkzaamheden in de binnendijkse gelegen sloten te werken in een rustig tempo richting een open einde van een waterloop, zodat vissen de mogelijkheid krijgen om te ontsnappen.

Conclusie vissen
Er zijn geen knelpunten met de Wet natuurbescherming ten aanzien van beschermde vissoorten. Wel dient voor alle vissoorten rekening te worden gehouden met de Zorgplicht.

4.4 Amfibieën

Amfibieën artikel 3.5 Wnb
Het plangebied ligt buiten het verspreidingsgebied van Heikikker, Poelkikker en Rugstreeppad die beschermd zijn volgens artikel 3.5 van de Wnb (Van Delft *et al.* 2019). De aanwezigheid van deze soorten kan daarom worden uitgesloten.

Amfibieën artikel 3.10 Wnb
Gezien de verspreidingsgegevens van amfibieën (NDFF, Van Delft *et al.* 2019) en de aanwezige biotopen, wordt een aantal beschermde amfibieënsoorten van artikel 3.10 Wnb verwacht. Door de werkzaamheden zal mogelijk een deel van het leefgebied (tijdelijk) verloren gaan. Het gaat om foerageergebied voor soorten als Gewone pad, Bruine kikker, Meerkikker en de Kleine watersalamander. Mogelijk dat door werkzaamheden in sloten er tijdelijk ook voortplantingsbiotoop van voornoemde soorten verloren gaat. In de omgeving is voldoende alternatief leefgebied voor deze soorten aanwezig, zodat de huidige staat van instandhouding van deze soortgroep niet wordt aangetast. Bovendien geldt voor de betreffende soorten dat Provinciale Staten van Fryslân een vrijstelling heeft verleend voor het overtreden van de verbodsbepalingen van artikel 3.10 Wnb bij projecten in het kader van ruimtelijke ontwikkeling.

Andere amfibieënsoorten, die zijn beschermd onder 3.10 Wnb en waarvoor geen vrijstelling geldt, worden niet binnen het plangebied verwacht, omdat het plangebied geen geschikt leefgebied vormt en buiten het verspreidingsgebied van deze soorten ligt.

Zorgplicht
Ten aanzien van alle amfibieënsoorten is het noodzakelijk om de Zorgplicht in acht te nemen. Daarom wordt geadviseerd om bij het eventueel uitvoeren van werkzaamheden in sloten te werken in een rustig tempo richting een open einde van een waterloop, zodat amfibieën de mogelijkheid krijgen om te ontsnappen.

Conclusie amfibieën
De plannen veroorzaken geen conflict met de Wet natuurbescherming ten aanzien van amfibieën. Voor amfibieën is wel de Zorgplicht van toepassing.

4.5 Reptielen

Het plangebied ligt buiten het verspreidingsgebied van reptielen. Deze soortgroep wordt hier daarom niet verwacht. Er zijn daarom geen negatieve effecten te verwachten op reptielen. Er is geen knelpunt met de Wet natuurbescherming ten aanzien van reptielen.

4.6 Vogels

Broedvogels algemeen
De omgeving van het plangebied bestaat grotendeels uit intensief en extensief beheerd agrarisch grasland. Hier broeden verscheidene soorten weidevogels, zoals Scholekster, Kievit en Tureluur. Aan deze soortgroep is in paragraaf 3.4 (weidevogelkansgebieden) al uitgebreid aandacht besteed. Langs de oevers van de Súd Ie kunnen watervogels tot broeden komen, daarbij gaat het om soorten zoals bijvoorbeeld Waterhoen, Wilde eend en Meerkoet, terwijl in de rietkragen gebroed kan worden door bijvoorbeeld Rietzanger.

Alle in Nederland voorkomende vogelsoorten vallen onder de bescherming van artikel 3.1 Wnb. Bij werkzaamheden moet volgens de Wet natuurbescherming rekening worden gehouden met het broedseizoen van vogels. De Wet natuurbescherming kent geen standaardperiode voor het broedseizoen. Het gaat erom of er een broedgeval is dat verstoord kan worden. Verstoring van nesten is niet toegestaan. Om conflicten met de Wet natuurbescherming te voorkomen wordt geadviseerd om de aanlegwerkzaamheden van het fietspad buiten het broedseizoen van vogels uit te voeren.

Overwinterende en doortrekkende steltlopers
Het gebied van de Súd Ie en de omgeving van de Jouswierpolder is van groot belang voor doortrekkende en overwinterende steltlopers, in het bijzonder Goudplevier, Wulp, Kievit en in het voorjaar ook Regenwulp. Het is buiten de IJsselmeerkust in Fryslân één van de gebieden waar de grootste aantallen voorkomen, in orde grootte van duizenden wulpen en goudplevieren (Wymenga & Jalving 2005, Wymenga *et al.* 2020). Zo sliepen bijv. in 2019 in het voorjaar 1.100 Wulpen in de Jouswierpolder (Wymenga *et al.* 2020). De wulpen en goudplevieren foerageren overdag in de graslanden in omgeving, zowel op natte laaggelegen graslanden als de wat hogere graslanden. Net als broedende weidevogels houden ook deze steltlopers een bepaalde afstand aan ten opzichte van verstoringsbronnen.

De verstoring voor deze overwinterende en doortrekkende steltlopers is vooral in de periode maart – april van belang, en overlapt deels met het broedseizoen voor de weidevogels. De effectafstand is vergelijkbaar met die van weidevogels in het broedseizoen, en daarmee ook de verstoorde oppervlakte, zoals aangegeven in tabel 3.1.

Vogels met jaarrond beschermde nestplaatsen
Buiten het broedseizoen vallen de meeste nestplaatsen niet onder de bescherming van de Wet natuurbescherming, maar een aantal vogelsoorten maakt gedurende het gehele jaar gebruik van de nestplaats of keert bijvoorbeeld jaarlijks terug op dezelfde plaats. Hun nesten en de functionele leefomgeving daarvan worden daarom het gehele jaar beschermd. In augustus 2009 is onder de Flora- en faunawet een indicatieve lijst opgesteld van soorten met jaarrond beschermde nestplaatsen. Deze lijst is onveranderd overgenomen in de Wet natuurbescherming. Binnen het plangebied en/of in de directe omgeving ervan zijn geen jaarrond beschermde nestplaatsen vastgesteld. Er zijn daarom geen negatieve effecten te verwachten op vogelsoorten met jaarrond beschermde nestplaatsen.

Conclusie vogels
Ten aanzien van algemene broedvogels geldt dat de plannen geen conflict veroorzaken met de Wet natuurbescherming, mits broedende vogels en hun nesten niet worden verstoord en/of aangetast. Hierboven is beschreven hoe aan deze voorwaarde kan worden voldaan.

De plannen veroorzaken geen conflict met de Wet natuurbescherming ten aanzien van vogels met jaarrond beschermde nestplaatsen.
Voor wat betreft de effecten van het gebruik van het fietspad door recreanten op de vogelwaarden in de omgeving, wordt verwezen naar de paragrafen 3.1 t/m 3.5 (effectbeoordeling t.a.v. gebiedsbescherming).

4.7 Vleermuizen

Alle in Nederland voorkomende vleermuissoorten zijn beschermd onder artikel 3.5 van de Wet natuurbescherming. Hierdoor gelden voor deze soorten striktere beoordelingscriteria bij ontheffingsaanvragen dan bij de meeste andere beschermde zoogdiersoorten.Om deze redenen worden de vleermuizen in een aparte paragraaf besproken en worden de 'overige zoogdiersoorten' in §4.8 behandeld.

Volgens verspreidingsgegevens van vleermuizen komen in de ruime omgeving van het plangebied acht vleermuissoorten voor (NDFF, Melis 2012), namelijk Baardvleermuis, Gewone dwergvleermuis, Gewone grootoorvleermuis, Meervleermuis, Rosse vleermuis, Ruige dwergvleermuis, Laatvlieger en Watervleermuis.

Voor vleermuizen zijn drie onderdelen van het leefgebied te onderscheiden, die van belang zijn voor de functionaliteit van het leefgebied. Deze zijn: verblijfplaatsen, foerageergebieden en vliegroutes. Hieronder zijn deze drie elementen besproken.

Verblijfplaatsen
In de zomerperiode hebben vleermuizen in Nederland hun verblijfplaatsen voornamelijk in gebouwen en bomen. In de winter verblijven zij onder andere in gebouwen, bomen, bunkers en kelders. Er zijn in het plangebied geen gebouwen en bomen aanwezig. Er zijn daarom geen verblijfplaatsen van vleermuizen in het plangebied aanwezig. Negatieve effecten op verblijfplaatsen van vleermuizen zijn daarom niet aan de orde.

Vliegroutes
Bij verplaatsingen tussen verblijfplaats en foerageergebied maken vleermuizen gebruik van lijnvormige landschapselementen om zich te oriënteren. Het open water van de Súd Ie en de waterlopen die hier op uit komen, zoals de Eastrumer Opfeart en de Mûzerid, doen mogelijk

dienst als vliegroute voor vleermuissoorten, zoals de Meervleermuis en Watervleermuis. Om te voorkomen dat vliegroutes van deze soorten worden geblokkeerd is het van belang om bij een eventueel aan te leggen fietsbrug een hoogte aan te houden van minimaal 1,5 meter boven het wateroppervlak. In dat geval kunnen meer- en watervleermuizen makkelijk onder de fietsbrug doorvliegen.

Meer- en watervleermuizen zijn gevoelig voor lichtverstoring. Er worden geen lichtbronnen aangebracht bij het fietspad, zodat er geen negatieve effecten zijn te verwachten op Meer- en Watervleermuis als gevolg van lichtverstoring.

Foerageergebied
Het is mogelijk dat het plangebied en de omgeving door vleermuizen gebruikt worden om te foerageren. De plannen leiden niet tot verlies van foerageergebied van vleermuizen.Negatieve effecten op foerageergebied van vleermuizen zijn daarom niet aan de orde.

Conclusie vleermuizen
De plannen veroorzaken geen conflict met de Wet natuurbescherming ten aanzien van verblijfplaatsen en foerageergebied van vleermuizen.

Mogelijk worden de watergangen in het plangebied door vleermuizen gebruikt als vliegroute. Om te voorkomen dat vliegroutes van de Meer- en Watervleermuis worden geblokkeerd is het van belang om bij een eventueel aan te leggen fietsbrug een hoogte aan te houden van minimaal 1,5 meter boven het wateroppervlak. In dat geval veroorzaken de plannen geen conflict met de Wet natuurbescherming ten aanzien van vliegroutes van vleermuizen.

4.8 Overige zoogdiersoorten

Overige zoogdiersoorten artikel 3.5 Wnb

Otter
De boezemkade waar het fietspad op wordt aangelegd en de aangrenzende rietkragen en moeraspercelen zijn smal en daarom niet geschikt als voortplantingsplaats voor Otter. Het is niet uitgesloten dat de Otter af en toe gebruik maakt van de oevers van het plangebied om te foerageren en zich te verplaatsen in het landschap (NDFF). Gezien de grote actieradius van de Otter is de kans dat door werkzaamheden otters worden verstoord verwaarloosbaar klein. Ook tijdens het gebruik van het fietspad is deze kans gering, aangezien de meeste otters in de avond en nachtelijke uren foerageren. De functionaliteit van het foerageergebied van otters gaat daarom door het voornemen niet verloren.

Overige soorten
Het plangebied vormt geen geschikt leefgebied voor overige soorten zoogdieren die beschermd zijn volgens artikel 3.5 van de Wnb.

Overige zoogdiersoorten artikel 3.10 Wnb (vrijgesteld)
Uit verspreidingsgegevens van zoogdieren blijkt dat in de omgeving van het plangebied een aantal meer of minder algemeen voorkomende zoogdiersoorten voorkomt, die zijn beschermd volgens artikel 3.10 van de Wet natuurbescherming. Het betreft soorten zoals Egel, Haas, Ree en diverse marterachtigen (NDFF, Melis 2012). Provinciale Staten van Fryslân heeft vrijstelling van de verbodsbepalingen bij artikel 3.10 Wnb verleend voor deze soorten bij projecten in het kader van ruimtelijke ontwikkeling.

Overige zoogdiersoorten artikel 3.10 Wnb (niet vrijgesteld - Waterspitsmuis)
In de wijde omgeving van het plangebied komt de volgens artikel 3.10 Wnb beschermde Waterspitsmuis voor (NDFF). De sloten die langs het geplande fietspad liggen zijn in principe geschikt als leefgebied van de soort. Bij het uitvoeren van graafwerkzaamheden in sloten kunnen vaste voortplantingsplaatsen en rustplaatsen van deze soort verloren gaan. In dat geval is er een overtreding van de Wet natuurbescherming en dient er een ontheffing te worden aangevraagd bij het bevoegd gezag (Provincie Fryslân).

Om na te gaan of er ook daadwerkelijk een knelpunt is met de Wet natuurbescherming wordt geadviseerd om naar de aanwezigheid van Waterspitsmuis een aanvullend veldonderzoek uit te voeren. Een dergelijk onderzoek is alleen noodzakelijk indien er sprake is van het uitvoeren van werkzaamheden in aangrenzende sloten.

Overige zoogdiersoorten artikel 3.10 Wnb (niet vrijgesteld)
In het plangebied komen geen andere zoogdiersoorten voor die beschermd zijn volgens artikel 3.10 Wnb en die niet zijn vrijgesteld.

Conclusie overige zoogdiersoorten
Om na te gaan of er een knelpunt is met de Wet natuurbescherming wordt geadviseerd om naar de aanwezigheid van Waterspitsmuis nog een aanvullend veldonderzoek uit te voeren.Een dergelijk onderzoek is alleen noodzakelijk indien er sprake is van het uitvoeren van werkzaamheden in aangrenzende sloten.

Ten aanzien van overige beschermde soorten zoogdieren veroorzaken de plannen geen knelpunt met de Wet natuurbescherming.

5 Conclusies

Op basis van de voorgaande hoofdstukken kunnen voor het plangebiedde onderstaande conclusies ten aanzien van de ecologische wet- en regelgeving (Wet natuurbescherming en overige gebiedsbescherming) worden getrokken:

Gebiedsbescherming

Wet natuurbescherming: Natura 2000

- De plannen veroorzaken geen significant negatieve effecten op natuurwaarden waarvoor het 'Lauwersmeer' en 'Waddenzee' is aangewezen als Natura 2000-gebied. Omdat er wel sprake is van verstoring van foerageergebied van aangewezen ganzensoorten en Smient, wordt de initiatiefnemer geadviseerd om bij het bevoegd gezag een melding te doen van het voornemen.
- Daarnaast is het advies om 6,9 ha verstoord foerageergebied van ganzen en smienten op een andere locatie te compenseren.
- Om duidelijkheid te verkrijgen over het omgaan met stikstofdepositie wordt geadviseerd om een Aerius berekening uit te voeren.

Ecologische Hoofdstructuur

De plannen veroorzaken geen conflict met de ecologische wet- en regelgeving ten aanzien van de Ecologische Hoofdstructuur.

Natuur buiten de Ecologische Hoofdstructuur

De aanleg en gebruik van het fietspad leidt tot aantasting en verstoring van een beschermd gebied dat aangewezen is als 'Natuur buiten de EHS'. Daarbij gaat het om een fysieke aantasting van 0,31 ha en een verstoring van 2,4 ha. Om deze reden is er een knelpunt met het beschermingsregime zoals verwoord in de Verordening Romte ProvincieFryslân. Daarom wordt de initiatiefnemer geadviseerd om hierover in overleg te treden met het bevoegd gezag (Provincie Fryslân) om na te gaan hoe dit verlies het beste kan worden gecompenseerd.

Weidevogelkansgebied

- Door de aanleg van het fietspad gaat door fysieke aantasting en verstoring ongeveer 12 ha weidevogelkansgebied verloren. Daarom is er een knelpunt met het beschermingsregime van de Verordening Romte Provincie Fryslân. Geadviseerd wordt om hierover in overleg te treden met het bevoegd gezag (Provincie Fryslân) om na te gaan voor welk bedrag er gecompenseerd moet worden.
- Door de aanleg en gebruik van het fietspad zal een deel van een goed ontwikkeld weidevogelgebied worden verstoord. Geadviseerd wordt om naast een geldelijke compensatie, zoals in het eerste punt aangegeven, ook aandacht te besteden aan kwalitatieve compensatie in de vorm van verbetering van weidevogelbiotopen in de directe omgeving van het plangebied.
- Het gebied rondom het fietspad is ook van belang voor overwinterende en doortrekkende steltlopers. Door het fietspad zal ook een deel van dit gebied verstoord worden. De effectafstand is vergelijkbaar met die van weidevogels in het broedseizoen, en daarmee ook de verstoorde oppervlakte.

Ganzenfoerageergebied

Door de aanleg en gebruik van het fietspad zal ongeveer 6,9 ha aangewezen ganzenfoerageergebied worden verstoord en dus verloren gaan. Om de functionaliteit van het

hele foerageergebied voor ganzen en smienten te behouden wordt geadviseerd om dit verlies op een nabijgelegen locatie te compenseren.

Soortbescherming

- Ten aanzien van vissen en amfibieën dient de Zorgplicht in acht te worden genomen. Daarom wordt geadviseerd om bij het eventueel uitvoeren van werkzaamheden in de aangrenzende sloten zo veel mogelijk te werken richting een open einde, zodat dieren de mogelijkheid krijgen om te ontsnappen.
- Om te voorkomen dat vliegroutes van Meer- en Watervleermuis worden geblokkeerd, is het van belang om eventuele fietsbruggen op een hoogte van meer dan 1,5 meter boven het wateroppervlak aan te leggen. Op deze manier kunnen vleermuizen makkelijk onder de bruggen door vliegen.
- Om na te gaan of er een conflict is met de Wet natuurbescherming, wordt geadviseerd om een nader veldonderzoek uit te voeren naar de aanwezigheid van Waterspitsmuis in het plangebied. Een dergelijk onderzoek is overigens alleen nodig indien er sprake is van het vergraven van sloten ten behoeve van de aanleg van het fietspad.
- Ten aanzien van overige beschermde soorten geldt dat de geplande werkzaamheden geen conflict met de Wet natuurbescherming veroorzaken, mits door de uitvoering van de geplande werkzaamheden geen broedende vogels en hun nesten worden verstoord. Om dat te voorkomen wordt geadviseerd om de werkzaamheden buiten de periode van het broedseizoen uit te voeren.

6 Literatuur

Bruinzeel, L.W. & A.G.M. Schotman 2011. Onderbouwing verstoringsafstanden werkplan weidevogels in Fryslân, A&W rapport 1624/Alterra rapport 2184. Altenburg & Wymenga ecologisch onderzoek, Feanwâlden/Alterra Wageningen.

Hut, R.M.G, van de & A. Brenninkmeijer 2012. Handleiding voor de aanpak van verstoringseffectstudies aan vogels. A&W-rapport 1797. Altenburg & Wymenga ecologisch onderzoek, Feanwâlden.

Melis, J. 2012. Werkatlas zoogdieren provincie Fryslân. Provincie Fryslân, Leeuwarden.

Melis, J. & M. Koopmans, 2015. Fiskatlas Fryslân, verspreiding en ecologie van zoetwatervissen.

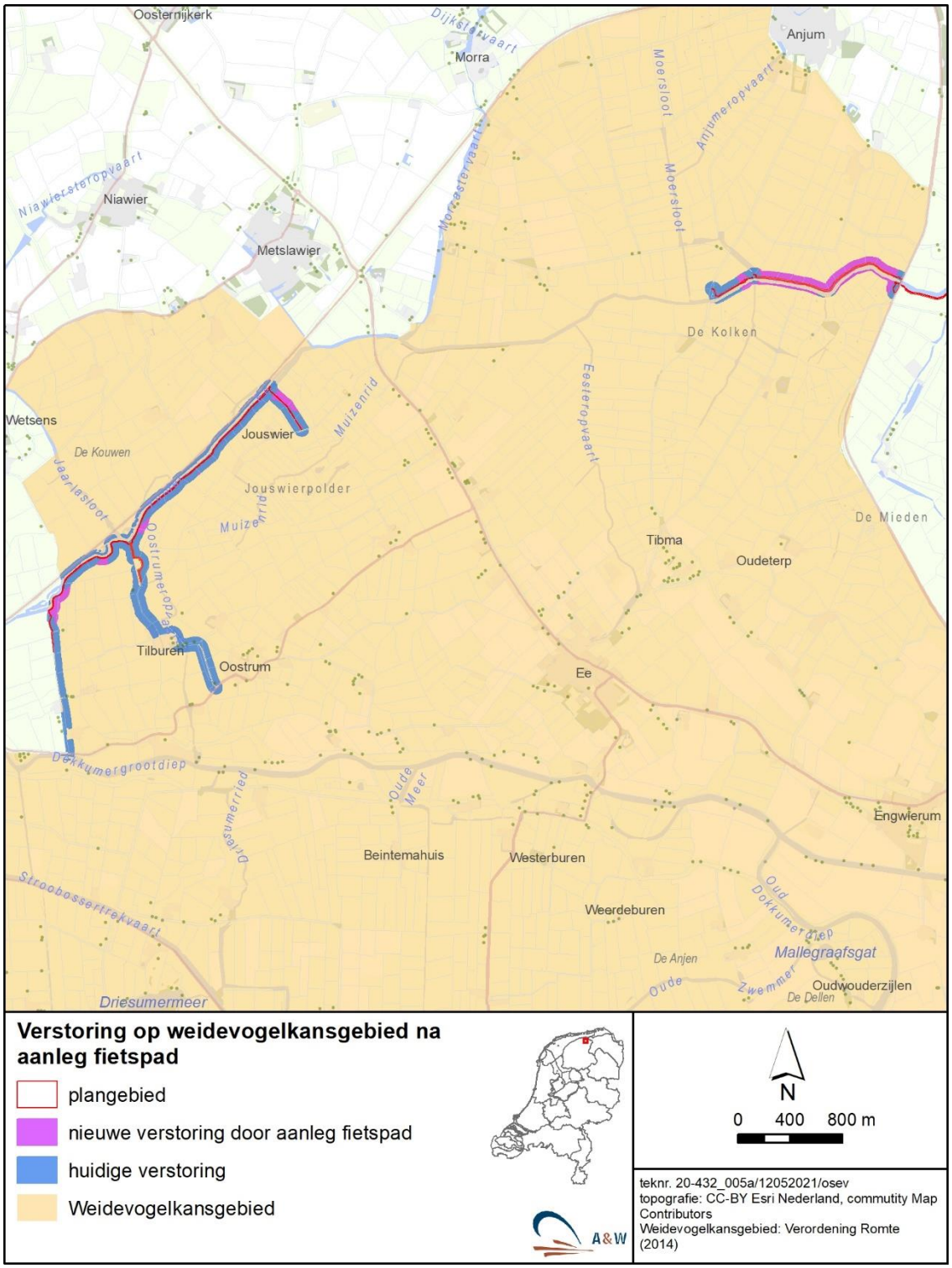
Van Delft, J., J. Kranenbarg & P. Frigge 2019. Waarnemingenoverzicht 2017-2018. Bijlage bij RAVON 73, jaargang 21 (2).

Verhagen, R. Ecologische quickscan plan Súd Ie. Projectnummer 244413, revisie 03, 27 november 2012, Oranjewoud

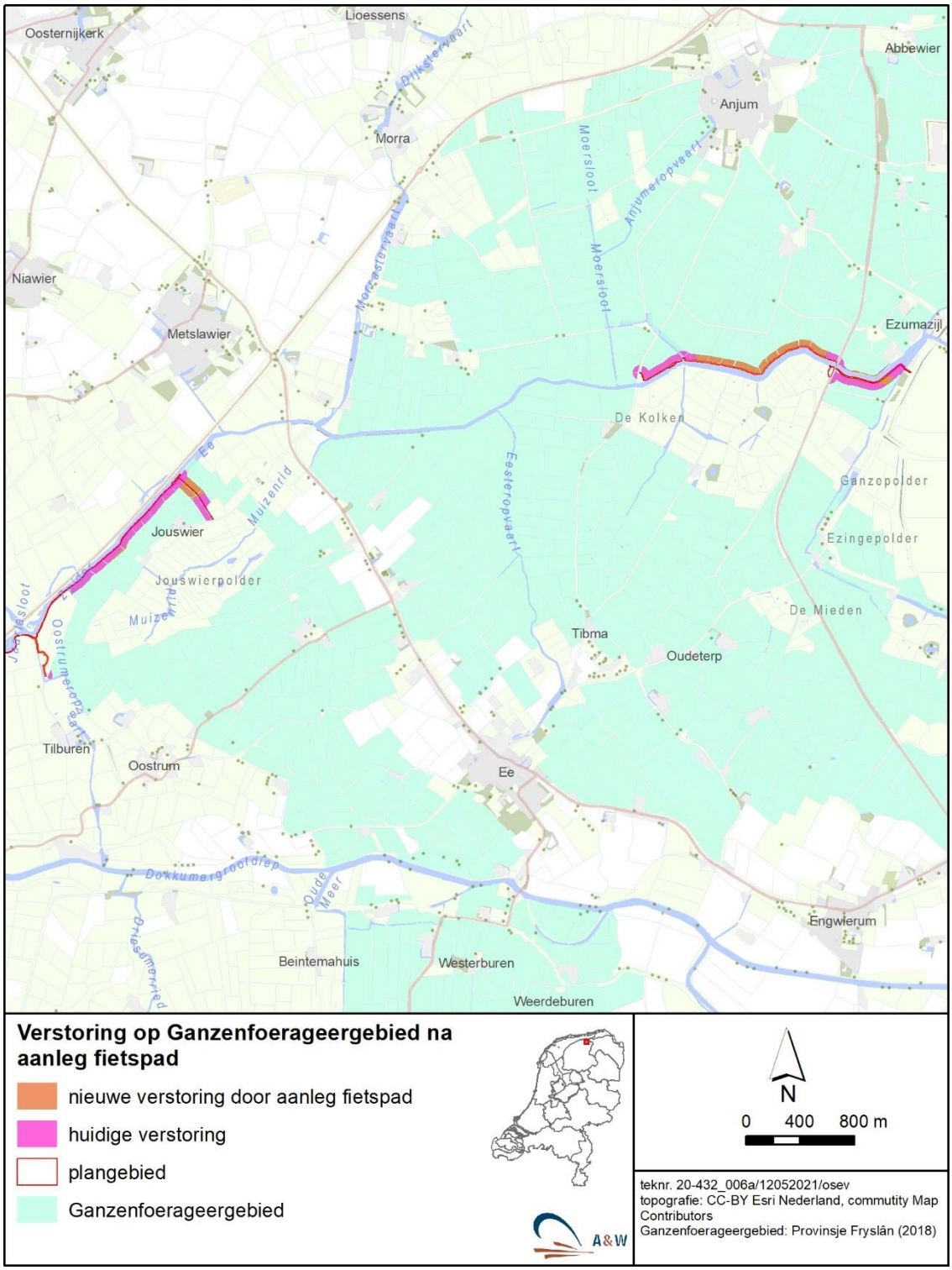
Wymenga, E. , M. Sikkema, S. Scholten & R. Koffeman 2020. Steltlopers op slaapplaatsen in Fryslân in 2015 en 2019.Twirre 30: 15-21.

Wymenga, E. & R. Jalving, 2005. Verspreiding van Goudplevier, Wulp, Regenwulp en Kemphaan in Friesland tijdens de voorjaarstrek in 1978 en 2004. Twirre 16: 185-194.

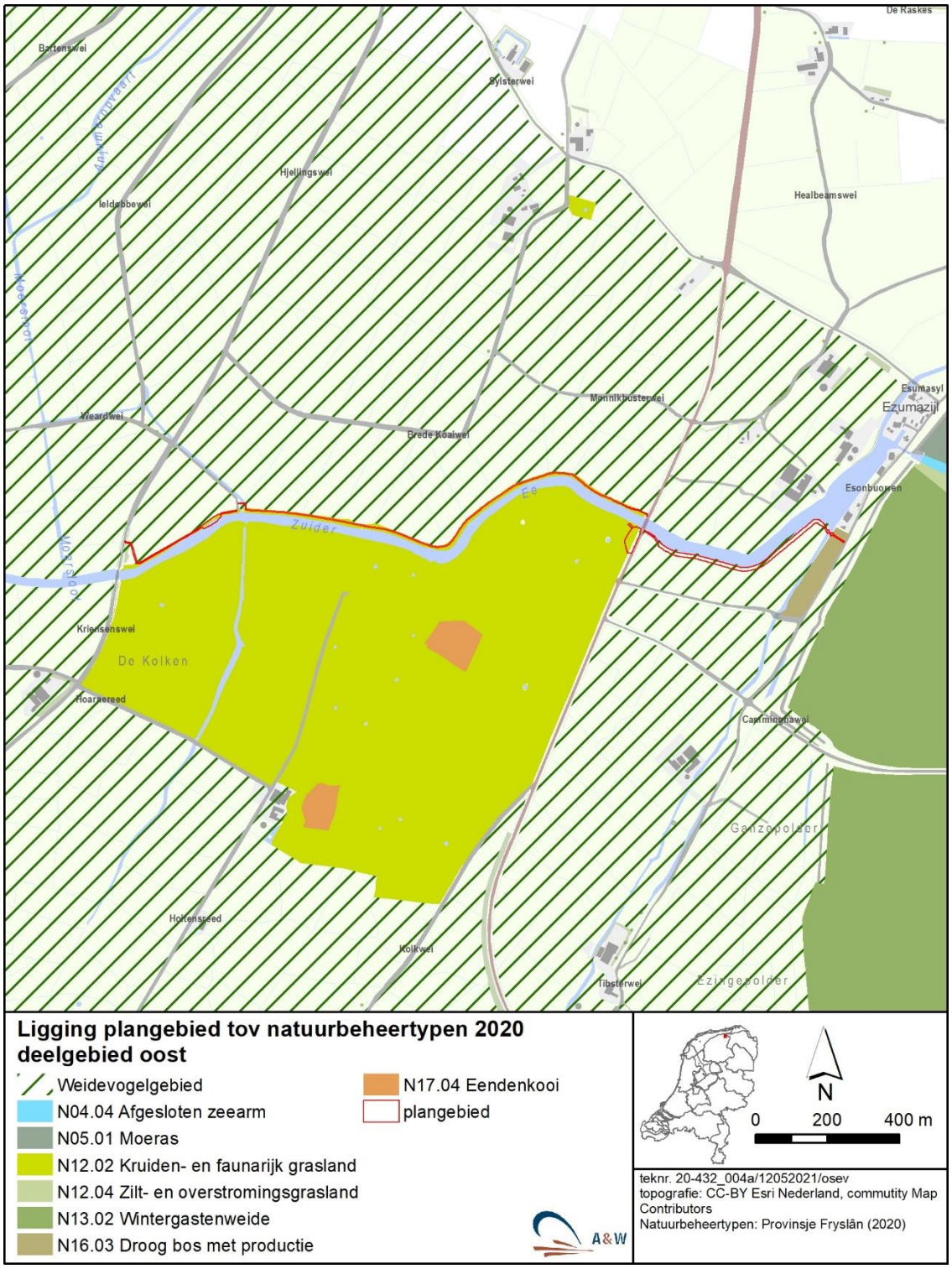
Bijlage 1 Kaart met verstoringscontour fietspad, t.o.v. aangewezen weidevogelkansgebieden



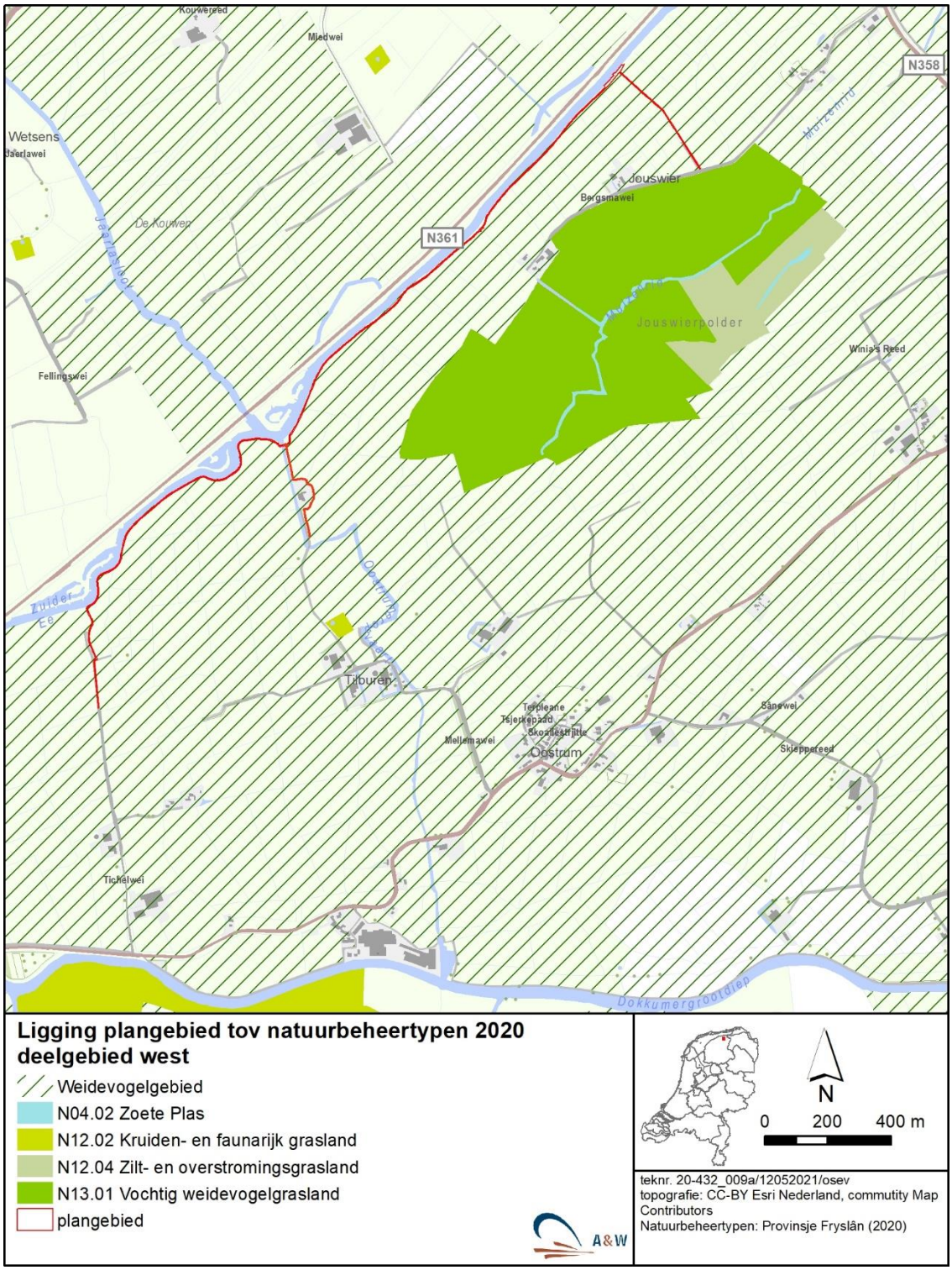
Bijlage 2 Kaart met verstoringscontour fietspad, t.o.v. aangewezen ganzenfoerageergebieden



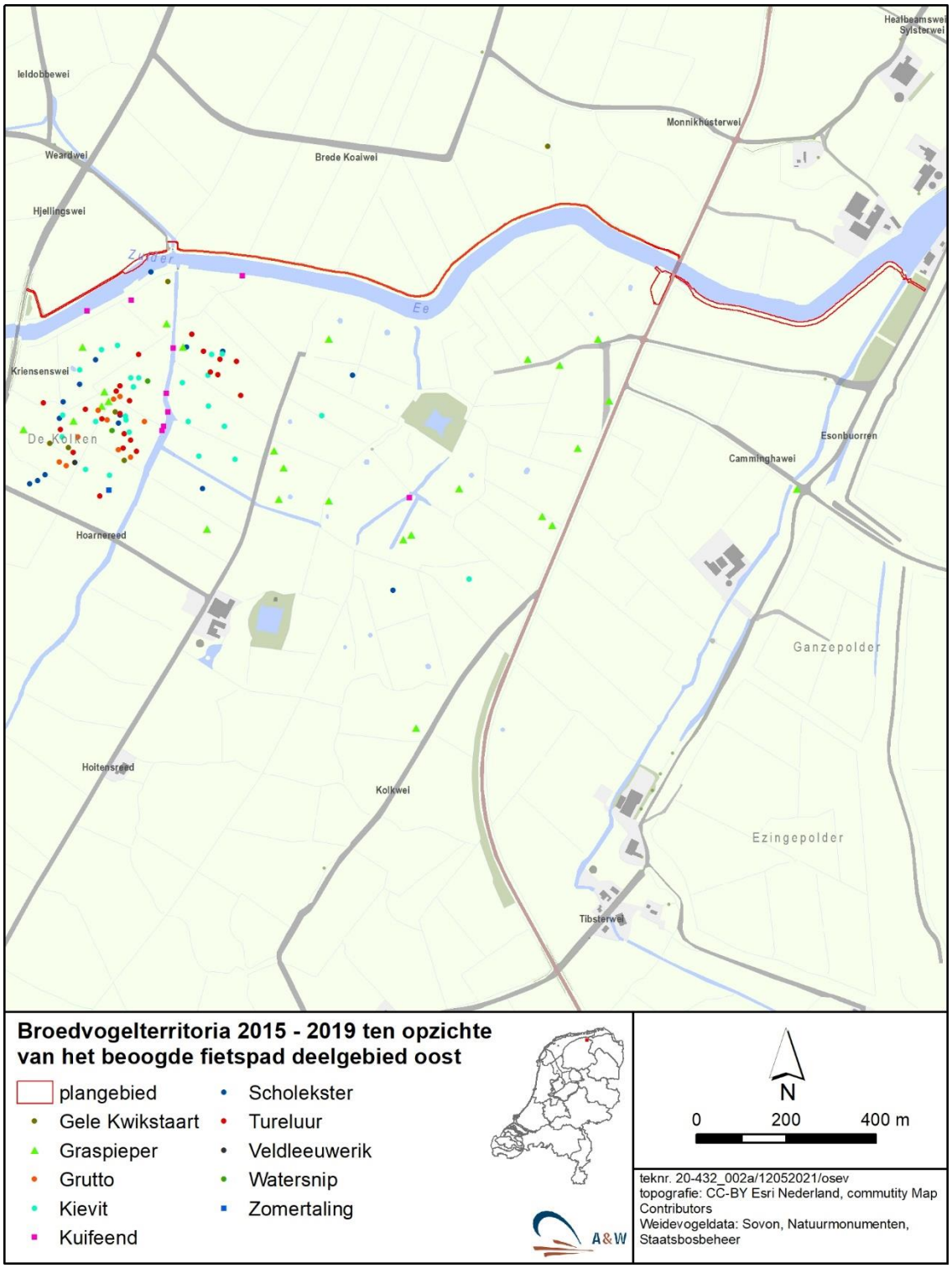
Bijlage 3 Kaart met ligging oostelijk deel fietspad, t.o.v. natuurbeheertypen in De Kolken



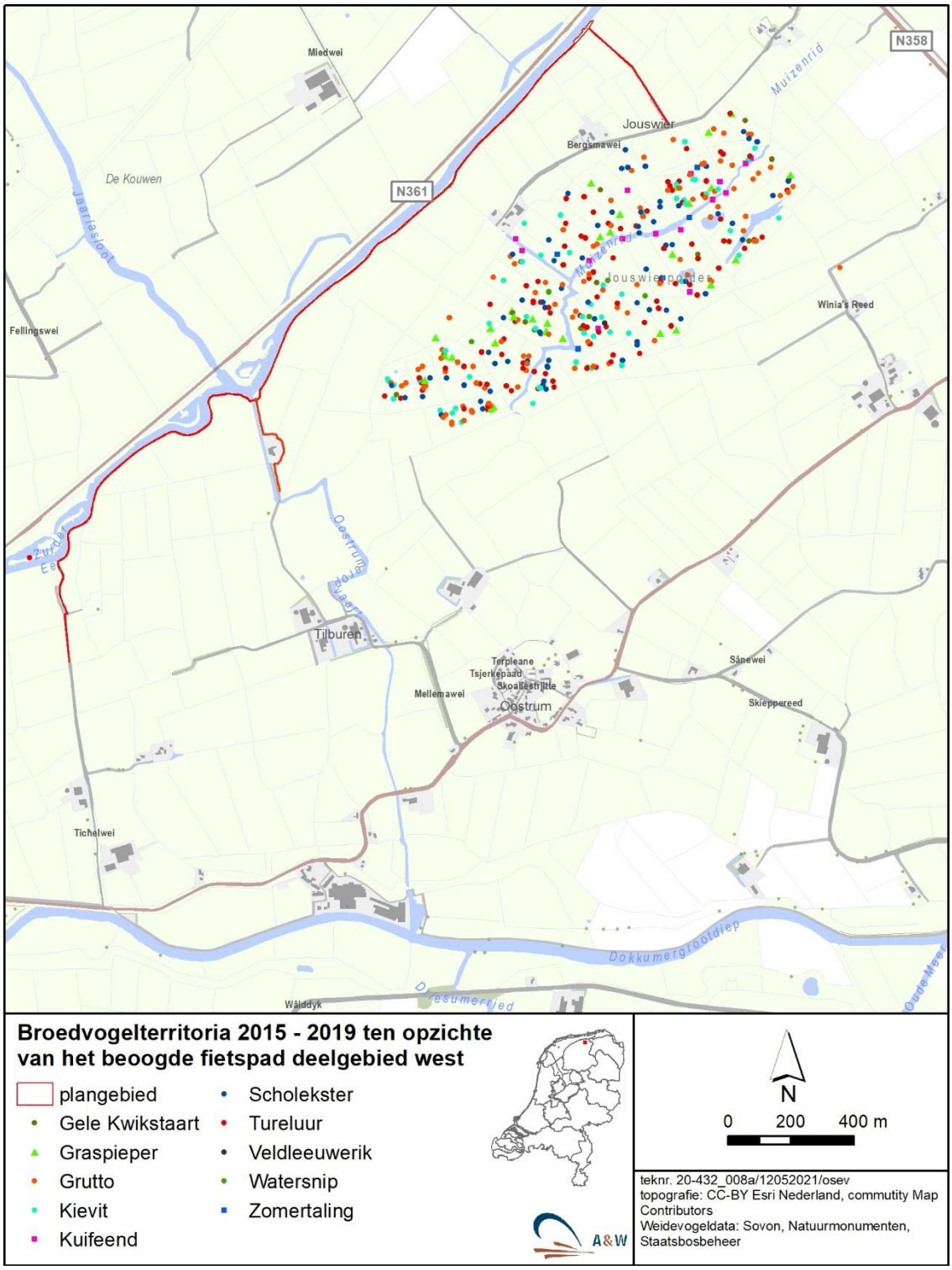
Bijlage 4 Kaart met ligging westelijk deel fietspad, t.o.v. natuurbeheertypen in de Jouswierpolder



Bijlage 5 Verspreiding weidevogels in De Kolken



Bijlage 6 Verspreiding weidevogels in Jouswierpolder





Adres
Suderwei 2
9269 TZ Feanwâlden
Telefoon 0511 47 47 64
info@altwym.nl

www.altwym.nl

Adres Amsterdam
Gebouw Matrix II, unit 2.10
Science Park 400/K2.10
1098 XH Amsterdam

Memo

ONDERWERP
Fietspad Súd Ie

PROJECTNUMMER
30083331

DATUM
13 december 2021

ONZE REFERENTIE
D10044098:33

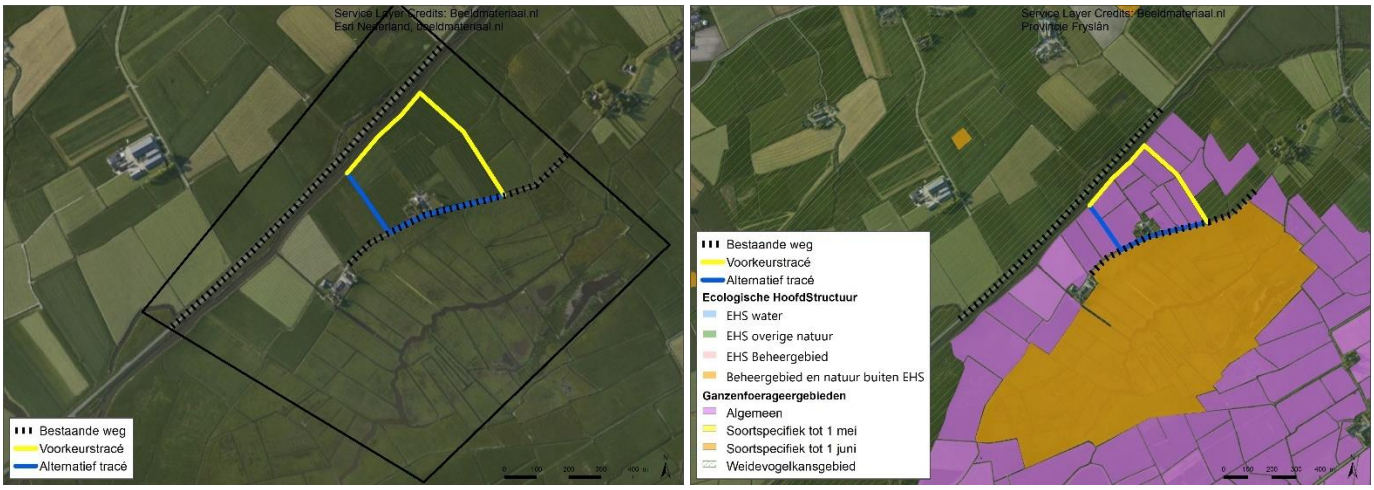
VAN

AAN
Gemeente Noardeast-Fryslân

Inleiding en aanleiding

In het kader van de samenwerking tussen provincie Fryslân, gemeente Noardeast- Fryslân en Wetterskip Fryslân wordt een verkenningsstudie uitgevoerd rondom onder andere een verhard fietspad langs de vaarroute Súd Ie tussen Oostmahorn (Lauwersmeer) en Dokkum. Deze route volgt zoveel mogelijk de oevers van de Súd Ie, waarbij afwisselend de noordoever of de zuidoever wordt gevolgd. Op het tracé Jouswier – Dokkum wordt ook (deels) gebruik gemaakt van bestaande paden. In de aanvraag is voorzien in de aanleg van circa 8 km nieuw fietspad en circa 4 km op te waarderen fietspad. Gemeente Noardeast-Fryslân heeft Arcadis gevraagd om een onderbouwde afweging te maken tussen twee mogelijke deeltracés, het voorkeurstracé en het alternatief tracé in relatie tot mogelijke effecten op belangrijk weidevogelkansgebied en ganzenfoerageergebied[1] (Figuur 1). Deze memo betreft geen toetsing aan het beleid omtrent weidevogelkansgebieden, maar geeft inzicht in verstoringsafstanden op aanwezige natuurwaarden.

Het volledige plangebied is aangemerkt als weidevogelkansgebied en algemeen ganzenfoerageergebied (voornamelijk weiland zonder specifieke inrichting of beheer). Het plangebied ligt op de rand van de Jouswierpolder dat naast weidevogelkansgebied ook is aangewezen is als natuur buiten EHS (ecologische hoofdstructuur) het huidige NNN (natuurnetwerk Nederland) (Figuur 1). Rondom het perceel van de Bergsmawei 9 zijn in het kader van het agrarisch Collectief Waadrâne delen specifiek ingericht voor weidevogels door aanleggen van greppels en plasdras en het uitvoeren van nestbescherming en rustperioden (9 mei t/m 22 juni) zie Figuur 2.



Figuur 1. Ligging van het voorkeurstracé (geel) en het alternatief tracé (blauw). Met rechts weidevogelkansgebied (groen gearceerd), ganzenfoerageergebied (paars) en Jouswierpolder, natuurgebied buiten EHS (oranje) weergegeven.

[1] Programmabureau Súd Ie en Wetterfront. Verkenning fietspad Súd Ie. Arcadis C03091.000601 | VERSIE 5.0 | 7 APRIL 2020



Figuur 2. Omgevormd weiland ten behoeve van ganzen en weidevogels (geel gearceerd) met rustgebied (oranje) in de periode van 9 mei t/m 22 juni.

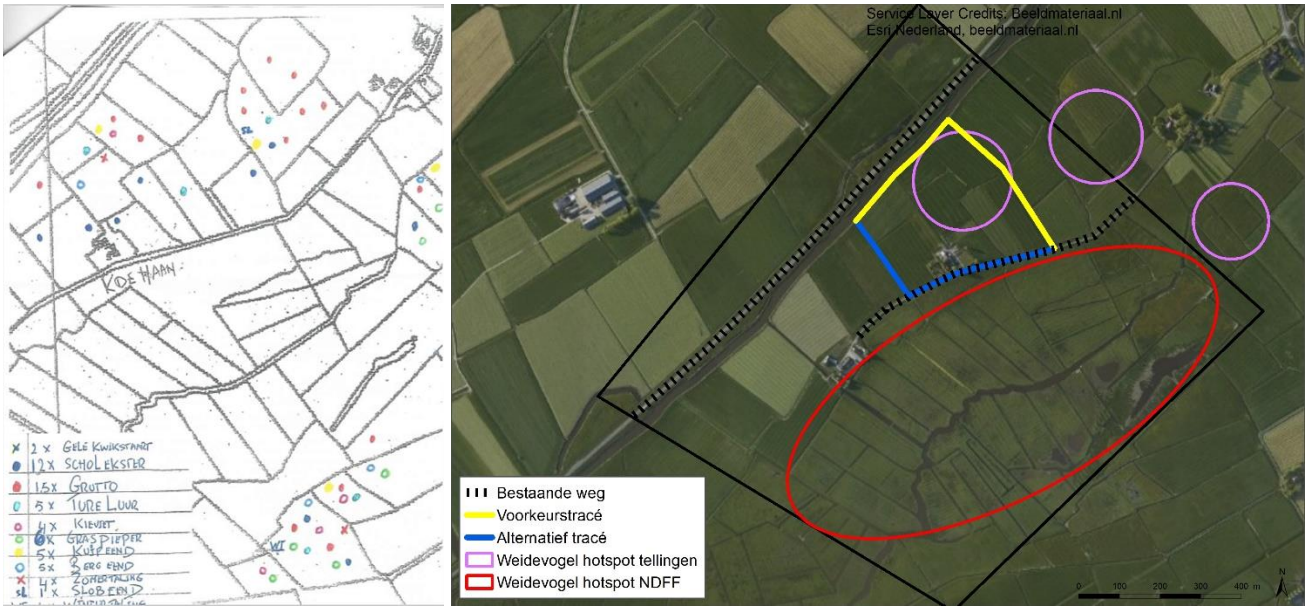
Methode

Voor de bepaling van effecten is gebruik gemaakt van de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF) van de afgelopen vijf jaar (01-01-2016 t/m 24-11-2021) en verstoringsafstanden voor weidevogels zoals genoemd in de memo ‘Ecologie fietspad Súd Ie’. Aanvullend zijn telgegevens aangeleverd van SOVON uit 2019, uitgevoerd door W. Molenbuur (coördinator Agrarisch Collectief ‘De Waadrâne’). Deze telgegevens vullen de in de NDFF ontbrekende gegevens aan rondom het perceel van de Bergsmawei 9. Op basis van een GIS analyse is de oppervlakte berekend van gebied dat aanvullend verstoord wordt ten opzichte van de huidige situatie voor het voorkeurstracé en het alternatief tracé. Hierin is onderscheid gemaakt tussen ‘natuur’ en ‘weiland’. Onder natuur worden het natuurgebied de Jouswierpolder en het omgevormd weiland verstaan waar ecologische maatregelen getroffen zijn voor ganzen en/of weidevogels. Onder weiland verstaan we gebieden zonder specifieke inrichting/beheer voor weidevogels, dit betreft voornamelijk algemeen ganzenfoerageergebied.

Resultaten

Weidevogels

Het natuurgebied Jouswierspolder is een belangrijk gebied voor weidevogels in de NDFF zijn 534 waarnemingen bekend van weidevogels (Figuur 3). Het gebied rondom het perceel van Bergsmawei 9 dat speciefiek ingericht is en beheerd wordt ten behoeve van weidevogels en ganzen kan bestempeld worden als belangrijk natuurgebied in ontwikkeling. Hier zijn 29 waarnemingen gedaan van weidevogels op basis van de SOVON tellingen uit 2019.



Figuur 3. Bureaustudie huidig gebruik op basis van de gegeven uit het NDFF van de afgelopen vijf jaar met 818 waarnemingen waarvan 534 weidevogels binnen de rode cirkel. En SOVON tellingen binnen de roze cirkels met 36 waarnemingen op het perceel van Bergsmawei 9 waarvan 29 weidevogels.

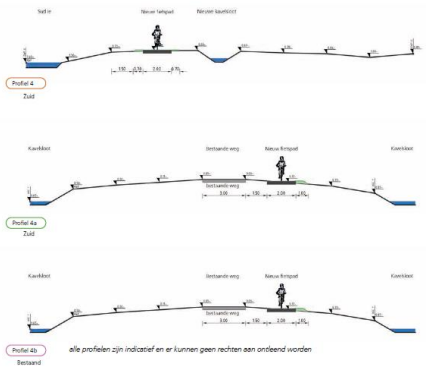
De aanwezige weidevogels concentreren zich ten zuiden van de doodlopende Bergsmawei binnen de Jouswierpolder en binnen de omgevormde weilanden aan de Bergsmawei 9 (zie Figuur 3).

Oppervlakte verstoring

Op basis van de verstoringsafstanden zoals genoemd in de memo ‘Ecologie fietspad Súd Ie’ (zie Figuur 4) veroorzaken een fietspad en een gemeentelijke weg (de Bergsmawei) een mogelijk hinderlijke verstoring over een afstand van 50 meter van weerszijden van het fietspad/weg. Een provinciale weg (de N361) veroorzaakt een mogelijke verstoring over een afstand van 100 meter aan weerszijden van de weg.

In realiteit is dit mede afhankelijk van de ligging en hoogte van het fietspad, de drukte en de inrichting van de randen (open, bomen, rietkragen). In dit geval is voor beide tracés het uitgangspunt dat het fietspad open in het landschap ligt (zie Figuur 4) en houden we de afstand van 50 meter aan (voor zowel Bergsmawei als fietspad) en 100 meter voor de N361.

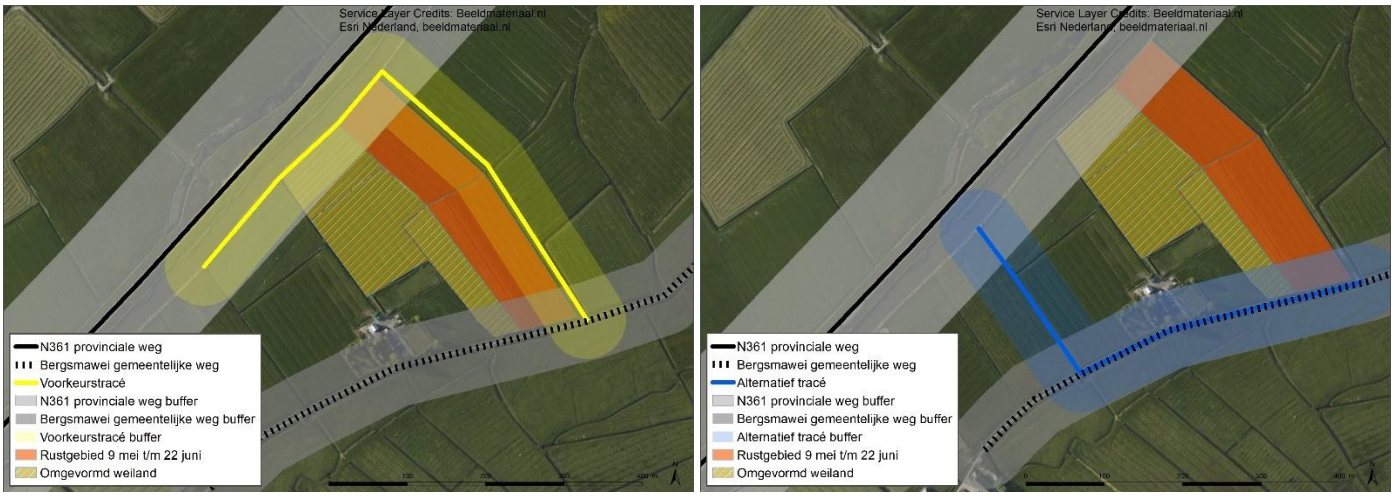
Storingsbron	Verstoringsafstand (m)
Gemeentelijke weg	50
Provinciale weg	100
Autosnelweg	150
Spoorlijn (intercity)	150
Spoorlijn (lokaal)	100
Fietspad	50
Opgaande begroeiing (bos <0,5 ha, houtsingel, bomenrij, boomgroep)	200
Bos (>0,5 ha)	250
Rietland	200
Hoogspanningsleiding	100
Bebouwing (buiten bebouwde kom)	200
Bebouwing (bebouwde kom)	300
Gaswinstation	325
Windturbines	200



Figuur 4. Links verstoringsafstanden van weidevogels bron: A&W-rapport 1831 Ecologie van weidevogels: kennisbundeling voor bescherming en beheer (2014). Rechts varianten tracé langs natuurgebied Jouswierspolder. Bron: Arcadis 2020. Rapport verkenning Fietspad Súd Ie.

In het voorkeurstracé neemt het verstoord oppervlakte natuur toe met ongeveer 2.3 ha en het oppervlakte verstoord weiland met ongeveer 1.6 ha. Binnen het alternatief tracé vind er geen verstoring plaats op natuur, het oppervlakte verstoord weiland is ongeveer 1.3 ha (Figuur 5 en Tabel 1).

Het uitgangspunt hierbij is dat het fietspad geen aanvullende verstoring oplevert ten opzichte van het huidige gebruik van de N361 en de Bergsmawei. Hierdoor vind geen aanvullende verstoring plaats op het natuurgebied de Jouswierpolder voor beide tracés en vind geen aanvullende verstoring plaats binnen de verstoringsbuffer van de N361 voor beide tracés (zie figuur 5).



Figuur 5. Voorkeurstracé (geel) met verstoringsafstanden (gele buffer) en het alternatief tracé (blauw) met verstoringsafstanden (blauwe buffer) t.o.v. huidige situatie met grijze buffer verstoringsafstanden N361 (zwart doortrokken lijn) en Bergsmawei (zwart gestippelde lijn).

Tabel 1. Oppervlakte aanvullend verstoord gebied voor beide tracés ten opzichte van de huidige situatie.

Scenario / verstoord oppervlakte	Natuur	Weiland
Scenario voorkeurstracé	23.000 m2	16.000 m2
Scenario alternatief tracé	0 m2	12.500 m2
Toename/afname voorkeurstracé t.o.v. alternatief tracé	-23.000m2	-3.500 m2

Conclusie en advies

Conclusie
Ten opzichte van de huidige situatie zijn de volgende afwegingen van belang:

- Huidige aanwezigheid van weidevogels en ganzen, ook directe omgeving
- Afstand(en) ten opzichte van belangrijk weidevogelkansgebied en ganzenfoerageergebied
- Verstoring en (toename) verkeersdrukte (niet gekwantificeerd[2])

Voorkeurstracé
Het voorkeurstracé veroorzaakt aanvullende verstoring op een oppervlakte van 2.3ha natuur (met weidevogelhotspot) en 1.6 ha weiland. Doordat het noordwestelijke deel van het tracé onder de bestaande verstoringsbuffer valt van de N361 en ten zuiden onder die van de Bergsmawei is geen aanvullende verstoring te verwachten.

Alternatief tracé
Het alternatief tracé veroorzaakt geen aanvullende verstoring op natuurgebieden enkel weiland wordt verstoord met een oppervlakte van 1.25ha.

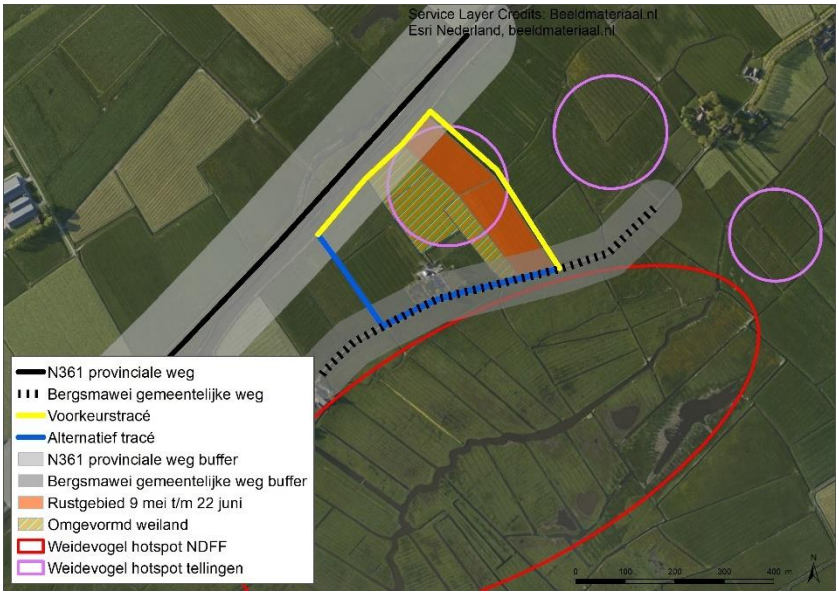
Advies
Op basis van de beschikbare informatie en resultaten adviseren wij om voor het alternatieve tracé te kiezen. Dit tracé geeft minder aanvullende verstoring van omliggende belangrijk weidevogelkansgebied en ganzenfoerageergebied dan het voorkeurstracé.

De directe omgeving van het voorkeurstraject is specifiek ingericht ten behoeve van weidevogels en ganzen. De uitgevoerde telling van 2019 geeft weer dat belangrijke weidevogelsoorten aanwezig zijn (Figuur 3). Deze soorten en specifieke inrichting ontbreken in de directe omgeving van het alternatief tracé.

[2]Bureau Waardenburg (2008). Verstoringsgevoeligheid van vogels Update literatuurstudie naar de reacties van vogels op recreatie. Rapport nr. 08-173.

Discussie

De hotspots met de meeste waarnemingen uit de NDFF en tellingen uit 2019 geven weer dat het alternatief tracé minder verstoring geeft op belangrijk weidevogelgebied en ganzenfoerageergebied dan het voorkeurstracé. De hotspots laten een kleine overlap zien met de randen van huidige verstoringsbuffers, maar vallen hier grotendeels buiten (Figuur 6). Dit ondersteund de theorie zoals genoemd in de studie van Bureau Waardenburg (2008).



Figuur 6. Verstoringsafstanden huidige situatie en weidevogel hotspots.

Enkele zaken zijn zoals eerder genoemd zijn nog niet volledig inzichtelijk of gekwantificeerd. Op dit moment is onbekend hoe de aantallen weidevogels en ganzen zich na 2019 ontwikkeld hebben, hoewel de teling van 2019 wel een goede indicatie van gebruik weergeeft. Aanvullend is de huidige en mogelijke toekomstige verstoring nog niet gekwantificeerd. De waarnemingen lijken de in deze memo gehanteerde afstanden wel te ondersteunen.

Inzicht in de huidige weidevogelpopulatie kan gegeven worden door het raadplegen van een weidevogelexpert en uitvoeren van monitoring. Het kwantificeren van verstoring in de huidige en toekomstige situatie kan benaderd worden door de onderstaande punten te onderzoeken.

1. intensiteit van verstoring
2. duur en frequentie (continu of infrequent; regelmatig of variabel)
3. voorspelbaarheid van gedrag van de verstoringsbron
4. type verstoringsbron
5. afstand tussen vogel en verstoringsbron

Bureau Waardenburg, 2008.

Altenburg & Wymenga
ECOLOGISCH ONDERZOEK

Aanvullend onderzoek naar de aanwezigheid van Waterspitsmuis langs de Suderie bij de Eanjumerkolken en bij de Jouswierpolder

A&W-notitie: 21-304



opdrachtgever	Gemeente Noardeast Fryslân
projectcode	21-304
Auteur(s)	
status	Definitief
datum	9 december 2021
autorisatie	Afdelingshoofd:
kwaliteitscontrole	Tegenlezer:
uitvoerder	Altenburg & Wymenga ecologisch onderzoek bv Suderwei 2, 9269 TZ Feanwâlden Matrix II k1.08/1.09, 1098 XH Amsterdam Tel. 0511 474764, info@altwym.nl, www.altwym.nl

Inhoud

1 Inleiding 1
2 Methode aanvullend onderzoek 2
3 Resultaten 4
4 Effectbeoordeling 5
5 Conclusie 6
Literatuur 7
Bijlage 1 Beeldmateriaal Jouswierpolder 8
Bijlage 2 Beeldmateriaal Eanjumerkolken 9

Referentie

. 2021. Aanvullend onderzoek naar de aanwezigheid van Waterspitsmuis langs de Suderie bij de Eanjumerkolken en bij de Jouswierpolder. A&W-notitie 21-304. Altenburg & Wymenga Ecologisch Onderzoek, Feanwâlden

Omslagfoto: De sloot langs boezemkade waar het onderzoek is uitgevoerd. A&W, 2021

1 Inleiding

De Gemeente Noardeast Fryslân is voornemens om een fietspad te realiseren tussen Oostmahorn en Dokkum, Fryslân. In verband met de plannen is in 2021 een ecologische beoordeling uitgevoerd om de plannen te toetsen aan de vigerende natuurwetgeving (van der Heijden 2021). De conclusie van de beoordeling was dat de aanwezigheid van leefgebied van de Waterspitsmuis binnen het plangebied niet kon worden uitgesloten. Gemeente Noardeast Fryslân heeft aan Altenburg & Wymenga gevraagd aanvullend onderzoek uit te voeren naar de Waterspitsmuis. In deze notitie presenteren wij de resultaten van het onderzoek naar de Waterspitsmuis en worden de resultaten in het licht van de plannen beoordeeld volgens de ecologische wet- en regelgeving.

In hoofdstuk 2 van dit rapport is de methodiek van de uitgevoerde onderzoeken opgenomen. Hoofdstuk 3 bevat de resultaten van de onderzoeken en in hoofdstuk 4 is de effectbeoordeling van de beoogde werkzaamheden op de aanwezige natuurwaarden gedaan. In hoofdstuk 5 zijn de conclusies van hoofdstuk 4 samengevat.

Altenburg & Wymenga presenteert in dit rapport de resultaten van een onafhankelijk ecologisch onderzoek. Het ecologisch onderzoek spreekt zich niet uit over de wenselijkheid van het onderhavige plan of een bepaalde ontwikkeling. Landschappelijke, archeologische of cultuurhistorische waarden komen niet aan de orde. Aan deze ecologische beoordeling kunnen geen rechten worden ontleend.

2 Methode aanvullend onderzoek

Het onderzoek naar Waterspitsmuis is uitgevoerd door eerst de onderzoeksgebieden nader te beoordelen op geschiktheid als leefgebied van Waterspitsmuis. In het oostelijk deel van het plangebied is vervolgens onderzoek uitgevoerd met behulp van inloopvallen. Hieronder zijn de gebruikte onderzoeksmethodes in meer detail beschreven.

Geschiktheid plangebied
Tijdens het onderzoek is de aan- of afwezigheid van de Waterspitsmuis in het onderzoeksgebied onderzocht. De Waterspitsmuis is een soort die zich vestigt in waterrijke gebieden, langs schoon en niet al te voedselrijk water met flauw aflopende oevers. Een dichte watervegetatie en ruig begroeide oevers zijn daarbij belangrijk omdat de Waterspitsmuis een schuw dier is dat voldoende beschutting nodig heeft.

Het plangebied bestaat uit twee delen: het westelijke deel ligt bij de Jouswierpolder en is weergegeven in figuur 2.1. Het oostelijke deel ligt langs de Eanjumerkolken en is weergegeven in figuur 2.2.

Westelijk deel
Het westelijke deel van het plangebied bestaat uit drie afzonderlijke delen van het tracé waar de oevers afgegraven zullen worden tijdens de aanleg van het fietspad (zie figuur 2.1). Deze drie locaties zijn (nog) in particulier bezit en de grondeigenaren hebben geen toestemming verleend voor het uitvoeren van muizenonderzoek. In plaats daarvan hebben ecologen van Altenburg & Wymenga die gespecialiseerd zijn in Waterspitsmuis deze locaties nogmaals bezocht en zijn de oevers in kwestie nogmaals grondig geïnspecteerd (zie bijlage 1). Zoals te zien bestaat het westelijk plangebied uit een combinatie van gemaaide oevers, met her en der begroeiing bestaande uit Riet en bosschages. Bij een sloot is geen oeverbegroeiing aanwezig vanwege recente maaiwerkzaamheden.

Oostelijk deel
Het oostelijke deel van het plangebied betreft de slootoever aan de buitenzijde van de boezemkade langs de Suderie (zie figuur 2.2). Aan de overkant van de Suderie ligt het natuurgebied de Eanjumerkolken. De sloot grenst aan de zuidzijde aan de eerdergenoemde boezemkade en aan de noordzijde aan een agrarisch weidelandschap. De slootoever is vóór de onderzoeksperiode geschoond (zie bijlage 2). Langs de oevers van de sloot stonden brede rietvegetaties, aan de binnenzijde van de boezemkade staan deze rietvegetaties nog steeds. Hieronder wordt beschreven op welke wijze het aanvullend onderzoek is uitgevoerd.

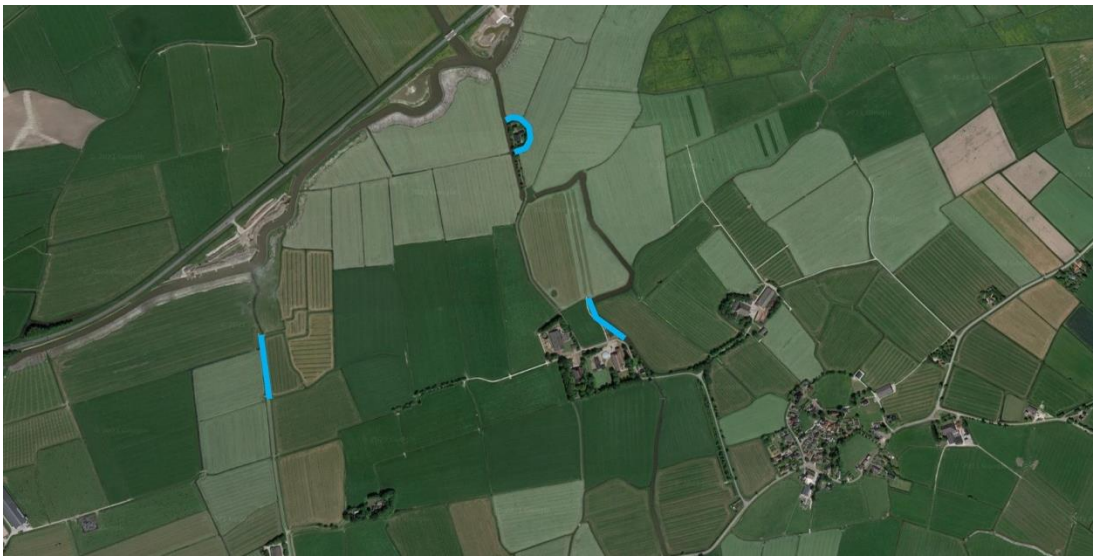
Onderzoek met inloopvallen
Altenburg & Wymenga maakt bij de inventarisatie van muizen gebruik van de onderzoeksmethode van Bergers & La Haye (2000). Dit is de in Nederland als ‘standaard’ beschouwde methode, die door het ministerie van EZ wordt aanbevolen. Op geschikte locaties van watergangen (oevers, natte rietlanden, sloten, ruigten) worden vallen (life-traps) uitgezet. De life-traps zijn paarsgewijs geplaatst in raaien van ongeveer 100 meter lang. Er zijn 4 raaien met 20 inloopvallen geplaatst in het oostelijk deel van het plangebied, in totaal 80 inloopvallen (zie voor locaties figuur 2.2).

Het muizenonderzoek vindt plaats in het najaar (periode half augustus tot eind november), omdat dan de trefkans het hoogste is door de aanwas van de juveniele muizen.

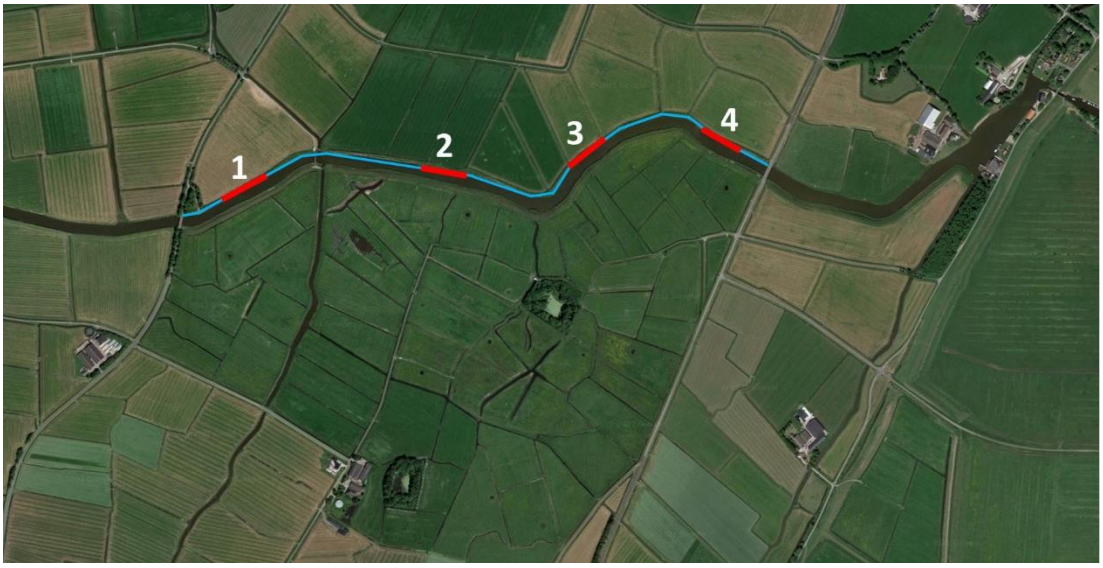
De vallen zijn op 19 november 2021 geplaatst en drie dagen opengezet (het zogenaamde pre-baiten, bedoeld om de vangkans te vergroten). Op 22 november 2021 zijn de inloopvallen op scherp gezet en vervolgens gedurende een periode van twee dagen in de ochtend en avond gecontroleerd. In totaal ging het om 4 controlemomenten. Op 24 november 2021 zijn de vallen weer opgehaald.

Tabel 2.1. Omstandigheden per onderzoekronde.

	Datum	**Tijdstip**	**Weersomstandigheden**
Ronde 1	22-11	20:20	Temp.± 5 °C, droog, windkracht 2 NW, bewolking 5/8
Ronde 2	23-11	08:10	Temp.± 9 °C, motregen, windkracht 3 NW, bewolking 5/8
Ronde 3	23-11	20:10	Temp.± 8 °C, droog, windkracht 2 NW, bewolking 4/8
Ronde 4	24-11	08:45	Temp.± 8 °C, droog, windkracht 3 ZW, bewolking 8/8



Figuur 2.1 Locaties van de drie geïnspecteerde onderzoeksgebieden bij de Jouswierpolder.



Figuur 2.2 Locaties van de vier uitgezette raaien met muizenvallen bij de Eanjumerkolken.

3 Resultaten

In dit hoofdstuk worden de resultaten besproken per deel van het onderzoeksgebied.

Westelijk deel
In bijlage 1 zijn foto's weergegeven van de drie delen van het tracé die samen het westelijk deel van het onderzoeksgebied vormen. Zoals is beschreven in hoofdstuk 2 is de Waterspitsmuis een soort die een goed ontwikkelde oevervegetatie nodig heeft. Daarnaast zijn ruig begroeide oevers essentieel voor de soort om zich in te verschuilen. De oevers van de watergang moeten flauw zijn. In het onderzoeksgebied zijn de oevertaluds veelal steil en is de oeverbegroeiing (mits deze niet gemaaid is) beperkt aanwezig en voldoet het biotoop in het onderzoeksgebied niet aan de voorwaarden die de Waterspitsmuis stelt aan zijn habitat. Om die reden werd onderzoek met behulp van inloopvallen hier niet nodig geacht.

Oostelijk deel
In het oostelijk deel is wel geschikt leefgebied voor Waterspitsmuis aanwezig, door de aanwezigheid van flauwe oevers met een goed ontwikkelde oeverbegroeiing (zie bijlage 2). Om die reden is hier onderzoek uitgevoerd met behulp van inloopvallen. In tabel 3.1 zijn de resultaten van het muizenonderzoek in het oostelijk deel van het plangebied weergegeven. De Waterspitsmuis werd niet aangetroffen binnen het plangebied. Wel kwam er op twee locaties veel Dwergmuis voor. Verder zijn ook de Veldmuis en Bosspitsmuis enkele keren aangetroffen. Opvallend was dat er in raai 2 geen muizen gevangen zijn gedurende het gehele onderzoek.

Tabel 3.1. Overzicht vangsten per raai.

	raai 1	**raai 2**	**raai 3**	**raai 4**	**totaal**
Dwergmuis	13	-	-	5	18
Veldmuis	-	-	2	-	2
Bosspitsmuis	1	-	1	-	2
Waterspitsmuis	**-**	**-**	**-**	**-**	**0**
Totaal	14	0	3	5	22

4 Effectbeoordeling

De volgens artikel 3.10 Wnb beschermde en niet vrijgestelde Waterspitsmuis werd binnen het oostelijke plangebied niet aangetroffen. Na een nadere inspectie is gebleken dat het westelijke deel van het plangebied niet geschikt is als leefgebied van Waterspitsmuis. Door uitvoering van de plannen zal geen leefgebied van deze soort worden aangetast. Ten aanzien van de Waterspitsmuis ontstaat door uitvoering van de plannen geen conflict met de Wet natuurbescherming.

Binnen het westelijk deel van het plangebied zijn wel soorten aangetroffen die volgens artikel 3.10 Wnb beschermd worden maar waarvoor de Provincie Friesland vrijstelling heeft verleend, namelijk Dwergmuis, Bosspitsmuis en Veldmuis. Door uitvoering van de plannen wordt er mogelijk leefgebied van deze soorten aangetast. Op deze soorten is dan ook de Zorgplicht van toepassing.

5 Conclusie

Het plangebied vormt het leefgebied van Dwergmuis, Veldmuis en Bosspitsmuis, de beoogde werkzaamheden veroorzaken geen conflict met de Wet natuurbescherming mits de Zorgplicht in acht genomen wordt.

Het plangebied vormt geen leefgebied van de Waterspitsmuis. Door uitvoering van de plannen ontstaat geen conflict met de Wet natuurbescherming ten aanzien van deze soort.

Literatuur

Bergers, P.J.M. & M. La Haye 2000. Kleine zoogdieren betrouwbaarder en efficiënter inventariseren. De Levende Natuur 101 (2): 52-58.

Heijden, E. van der 2021. Ecologische beoordeling realisatie fietspad Súd Ie. A&W-rapport 20-432. Altenburg & Wymenga Ecologisch Onderzoek, Feanwâlden.

Websites

- NDFF
- Zoogdiervereniging

Bijlage 1 Beeldmateriaal Jouswierpolder







Bijlage 2 Beeldmateriaal Eanjumerkolken







INGEKOMEN
24 DEC 2021

provinsje fryslân
provincie fryslân

postbus 20120
8900 hm leeuwarden
tweebaksmarkt 52
(058) 292 59 25

www.fryslan.frl
provincie@fryslan.frl
www.twitter.com/provfryslan

provinsje fryslân

Gemeente Noardeast-Fryslan
t.a.v.
Postbus 13
9290 AA KOLLUM

Leeuwarden, 21 december 2021
Verzonden, 22 DEC. 2021

Ons kenmerk : 01945568
Afd./Opgave : Groen Fryslân
Behandeld door :
Uw kenmerk :
Bijlage(n) : 3

Onderwerp : Factuur weidevogelcompensatie Fietspad Súd Ie

Geachte ,

Op 16 oktober heeft de provincie het ontwerpbestemmingsplan Fietspad Súd Ie ontvangen. Als reactie hierop hebben wij een zienswijze (kenmerk 01940726) naar u opgestuurd. Hierin hebben wij onder andere aangegeven dat de oppervlakte welke gecompenseerd moet worden ten aanzien van het weidevogelkansgebied nog moet worden bepaald.

Middels de ingediende plannen en de bepalingen in de Verordening Romte Fryslân 2014 is een berekening gemaakt voor het gebied dat, welke vanwege haar openheid en rust geschikt is voor weidevogels, verloren gaat. De oppervlakte welke verloren gaat/ nieuwe verstoring is vastgesteld op 12,85 hectare. Dit betekent dat u naast de belangenafweging en mitigerende maatregelen, ook de verplichting heeft om dit financieel te compenseren middels een storting in het weidevogelcompensatiefonds.

Het compensatiebedrag is berekend aan de hand van de bepalingen in de "Provinciale Regeling Weidevogelcompensatie 2014". Voor het project Fietspad Súd Ie is de oppervlakte (hectare) vermenigvuldigd met het forfaitair compensatiebedrag (€)) en verhoogd met een opslag van %% voor administratiekosten. Het compensatiebedrag is vastgesteld op € ,-. Dit bedrag dient u voor de vaststelling van de bestemmingsplanwijziging te storten in het weidevogelcompensatiefonds.

Als bijlagen zijn de factuur voor het storten van het compensatiebedrag als ook de kaarten, waarop de oppervlakten welke vanwege haar openheid en rust geschikt is voor weidevogels verloren gaat, toegevoegd.

Namens het college van Gedeputeerde Staten,

teamleider Gebiedsontwikkeling N2000 en natuurbeheer

provinsje fryslân

provinsje fryslân
provincie fryslân

Openheid en Rust voor weidevogels

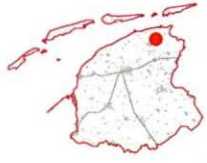
Súd-Ie

Fietspad - Alternatief 2



geen nieuwe verstoring

- buffer 50m
- weidevogelkansgebied
- Fietspad - Alternatief 2
- reeds verstoord gebied



0 20 40 60 80 100 m

Bestanden zijn aan gebruiksrestricties onderhevig

datum: 15-11-2021
pad: Q:\Opdracht\PPLG\Weidevogels\compensatie\Sud_Ie\20211115\Sudle_Fiets_A2.mxd

provinsje fryslân
provincie fryslân

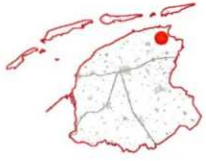
Openheid en Rust voor weidevogels

Súd-Ie

Bestaand fietspad - rechts



nieuwe verstoring
weidevogelkansgebied
buffer 50m
fietspad - rechts
reeds verstoord gebied



0 75 150 225 300 375 m

Bestanden zijn aan gebruiksrestricties onderhevig

datum: 18-11-2021
pad: Q:\Opdracht\PPLG\Weidevogels\compensatie\Sud_Ie\20211115\Sudle_Fietspad_r.mxd

provinsje fryslân
provincie fryslân

Openheid en Rust voor weidevogels

Súd-Ie

Bestaand fietspad - links



nieuwe verstoring
weidevogelkansgebied
buffer 50m
fietspad - links
reeds verstoord gebied



0 90 180 270 360 450 m

Bestanden zijn aan gebruiksrestricties onderhevig

datum: 09-12-2021
pad: Q:\Opdracht\PPLG\Weidevogels\compensatie\Sud_Ie\20211115\Sudle_Fietspad_L.mxd

AERIUS CALCULATOR

Dit document bevat rekenresultaten van AERIUS Calculator. Het betreft de hoogst berekende stikstofbijdragen per stikstofgevoelig Natura 2000-gebied, op basis van rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH_3) en/of stikstofoxide (NO_x).

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in Calculator. Voor meer toelichting verwijzen wij u naar de website www.aerius.nl.



Berekening Realisatiefase

- Kenmerken
- Samenvatting emissies
- Depositieresultaten
- Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via: https://www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers.

AERIUS CALCULATOR

Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
--	--, -- --

Activiteit

Omschrijving	AERIUS kenmerk
Fietspad Sud Ie	RbmpmL9HxFwh

Datum berekening	Rekenjaar	Rekenconfiguratie
17 mei 2021, 17:28	2021	Berekend voor natuurgebieden

Totale emissie

	Situatie 1
NOx	240,72 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Resultaten

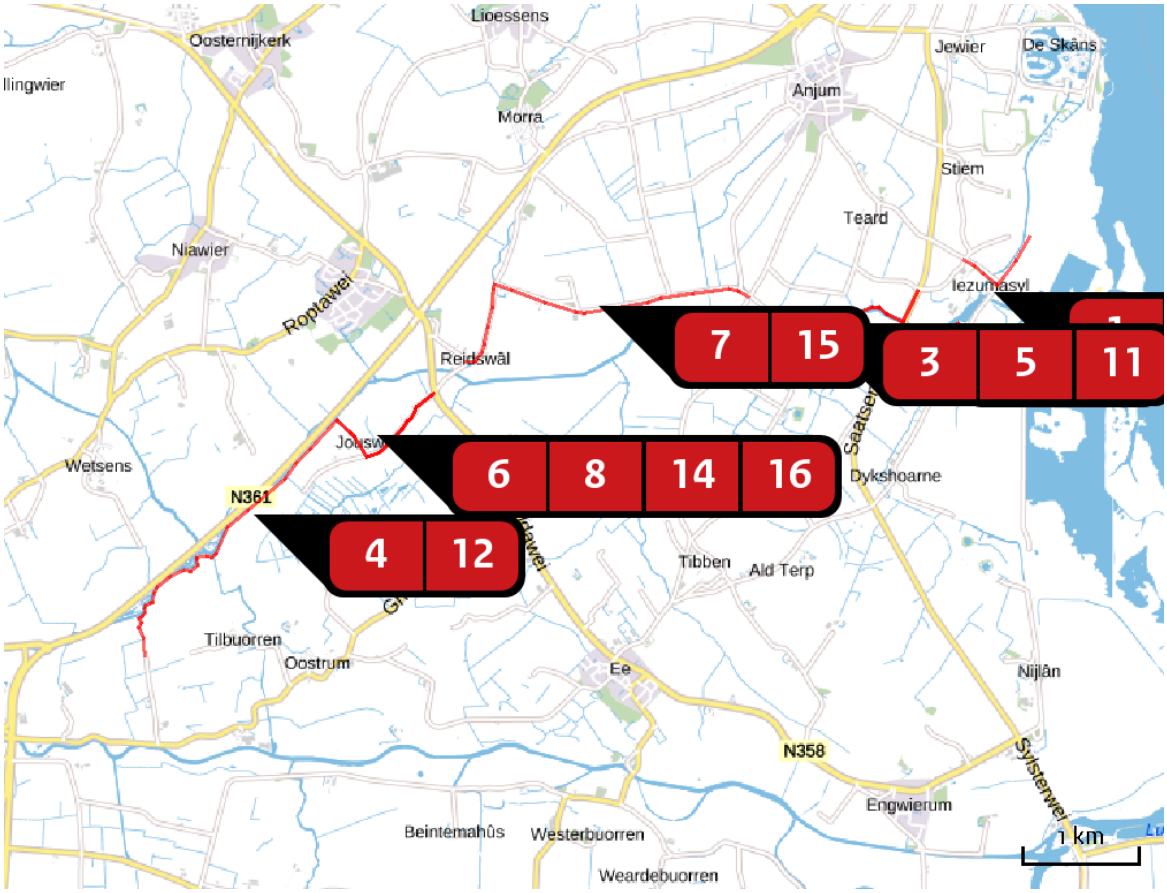
Hectare met hoogste bijdrage (mol/ha/j)

Natuurgebied	Bijdrage
Waddenzee	0,01

Toelichting

Fietspad Sud Ie

Locatie
Realisatiefase



Emissie
Realisatiefase

Bron Sector			Emissie NH3	Emissie NOx
1		Oostmahorn - Ezumazijl Mobiele werktuigen | Bouw en Industrie	< 1 kg/j	29,93 kg/j
2		Ezumazijl - Saatseweibrug Mobiele werktuigen | Bouw en Industrie	< 1 kg/j	30,47 kg/j
3		Saatseweibrug - Wittebrug Mobiele werktuigen | Bouw en Industrie	< 1 kg/j	69,85 kg/j
4		Jouswier Mobiele werktuigen | Bouw en Industrie	< 1 kg/j	71,08 kg/j
5		Waterstekje Mobiele werktuigen | Bouw en Industrie	< 1 kg/j	3,44 kg/j
6		Waterstekje Mobiele werktuigen | Bouw en Industrie	< 1 kg/j	3,44 kg/j

Bron Sector		Emissie NH3	Emissie NOx
7	Passeerstroken Mobiele werktuigen | Bouw en Industrie	< 1 kg/j	15,65 kg/j
8	Passeerstroken Mobiele werktuigen | Bouw en Industrie	< 1 kg/j	13,93 kg/j
9	Oostmahorn - Ezumazijl Wegverkeer | Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	< 1 kg/j
10	Ezumazijl - Saatseweibrug Wegverkeer | Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	< 1 kg/j
11	Saatseweibrug - Wittebrug Wegverkeer | Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	< 1 kg/j
12	Jouswier Wegverkeer | Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	2,10 kg/j
13	Waterstekje Wegverkeer | Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	< 1 kg/j
14	Waterstekje Wegverkeer | Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	< 1 kg/j
15	Passeerstroken Wegverkeer | Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	< 1 kg/j
16	Passeerstroken Wegverkeer | Binnen bebouwde kom	< 1 kg/j	< 1 kg/j

Resultaten stikstof gevoelige Natura 2000 gebieden (mol/ha/j)

Natuurgebied	Hoogste bijdrage	Bijdrage op (bijna) overbelaste hexagonen*
Waddenzee	0,01	-

* Als de hoogste depositietoename plaatsvindt op een hexagoon waar géén sprake is van een (naderende) stikstofoverbelasting, dan is de hoogste toename op een hexagoon met wel een (naderende) stikstofoverbelasting in deze kolom weergegeven.

Resultaten per habitattype (mol/ha/j)

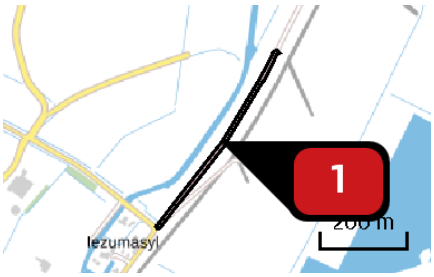
voor de 10 stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden met het hoogste resultaat

Waddenzee

Habitattype	Hoogste bijdrage	Bijdrage op (bijna) overbelaste hexagonen*
H1310A Zilte pionierbegroeiingen (zeekraal)	0,01	-
H1330A Schorren en zilte graslanden (buitendijks)	0,01	-
H1320 Slijkgrasvelden	0,01	-

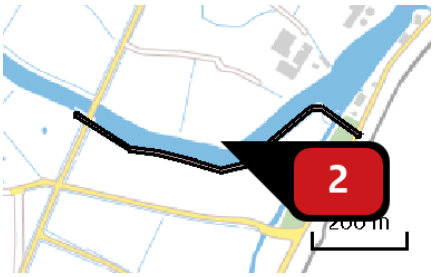
* Als de hoogste depositietoename plaatsvindt op een hexagoon waar géén sprake is van een (naderende) stikstofoverbelasting, dan is de hoogste toename op een hexagoon met wel een (naderende) stikstofoverbelasting in deze kolom weergegeven.

Emissie (per bron)
Realisatiefase



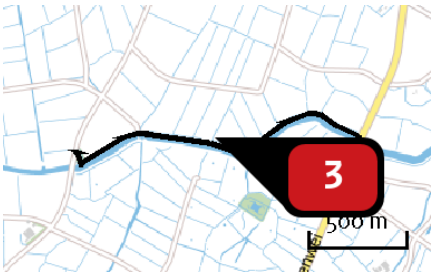
Naam	Oostmahorn - Ezumazijl
Locatie (X,Y)	205940, 597550
NOx	29,93 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Voertuig	Omschrijving	Uitstoot hoogte (m)	Spreiding (m)	Warmte inhoud (MW)	Stof	Emissie
AFW	Oostmahorn - Ezumazijl	4,0	4,0	0,0	NOx	29,93 kg/j
					NH3	< 1 kg/j



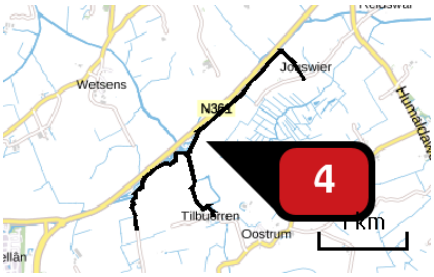
Naam	Ezumazijl - Saatseweibrug
Locatie (X,Y)	205242, 596946
NOx	30,47 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Voertuig	Omschrijving	Uitstoot hoogte (m)	Spreiding (m)	Warmte inhoud (MW)	Stof	Emissie
AFW	Ezumazijl - Saatseweibrug	4,0	4,0	0,0	NOx	30,47 kg/j
					NH3	< 1 kg/j



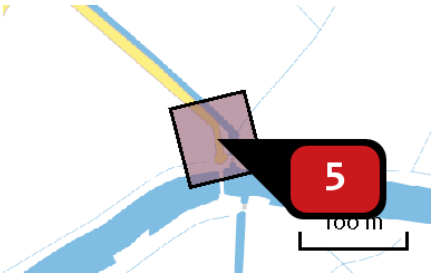
Naam	Saatseweibrug - Wittebrug
Locatie (X,Y)	204236, 597028
NOx	69,85 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Voertuig	Omschrijving	Uitstoot hoogte (m)	Spreiding (m)	Warmte inhoud (MW)	Stof	Emissie
AFW	Saatseweibrug - Wittebrug	4,0	4,0	0,0	NOx	69,85 kg/j
					NH3	< 1 kg/j



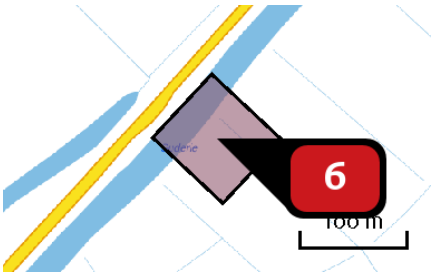
Naam	Jouswier
Locatie (X,Y)	199265, 595158
NOx	71,08 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Voertuig	Omschrijving	Uitstoot hoogte (m)	Spreiding (m)	Warmte inhoud (MW)	Stof	Emissie
AFW	Jouswier	4,0	4,0	0,0	NOx	71,08 kg/j
					NH3	< 1 kg/j



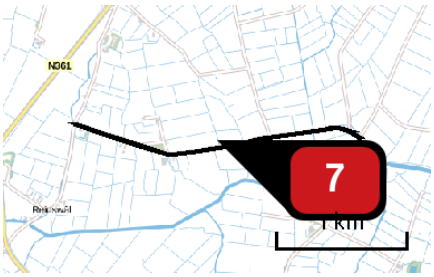
Naam	Waterstekje
Locatie (X,Y)	203835, 597073
NOx	3,44 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Voertuig	Omschrijving	Uitstoot hoogte (m)	Spreiding (m)	Warmte inhoud (MW)	Stof	Emissie
AFW	Waterstekje	4,0	4,0	0,0	NOx	3,44 kg/j
					NH3	< 1 kg/j



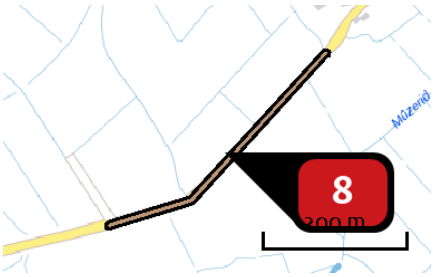
Naam	Waterstekje
Locatie (X,Y)	200113, 596164
NOx	3,44 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Voertuig	Omschrijving	Uitstoot hoogte (m)	Spreiding (m)	Warmte inhoud (MW)	Stof	Emissie
AFW	Waterstekje	4,0	4,0	0,0	NOx	3,44 kg/j
					NH3	< 1 kg/j



Naam	Passeerstroken
Locatie (X,Y)	202564, 597223
NOx	15,65 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Voertuig	Omschrijving	Uitstoot hoogte (m)	Spreiding (m)	Warmte inhoud (MW)	Stof	Emissie
AFW	Passeerstroken	4,0	4,0	0,0	NOx	15,65 kg/j
					NH3	< 1 kg/j



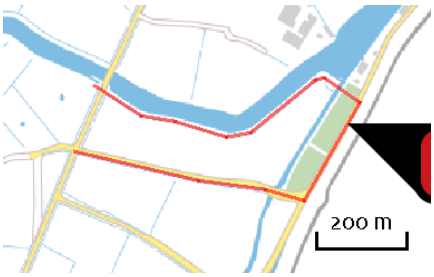
Naam	Passeerstroken
Locatie (X,Y)	200534, 595974
NOx	13,93 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Voertuig	Omschrijving	Uitstoot hoogte (m)	Spreiding (m)	Warmte inhoud (MW)	Stof	Emissie
AFW	Passeerstroken	4,0	4,0	0,0	NOx	13,93 kg/j
					NH3	< 1 kg/j



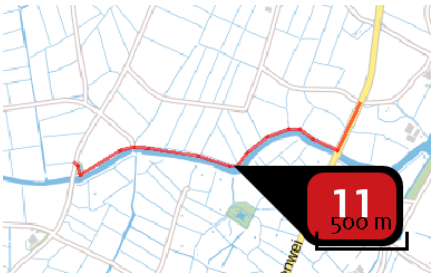
Naam	Oostmahorn - Ezumazijl
Locatie (X,Y)	205832, 597398
NOx	< 1 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	20,0 / jaar	NOx	< 1 kg/j
			NH3	< 1 kg/j
Standaard	Licht verkeer	20,0 / jaar	NOx	< 1 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



Naam	Ezumazijl - Saatseweibrug
Locatie (X,Y)	205504, 596915
NOx	< 1 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	20,0 / jaar	NOx	< 1 kg/j
			NH3	< 1 kg/j
Standaard	Licht verkeer	20,0 / jaar	NOx	< 1 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



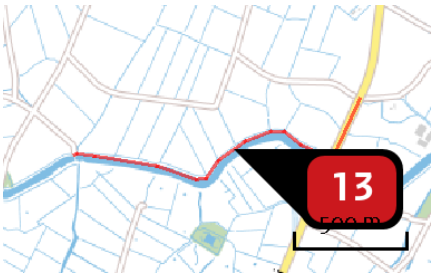
Naam	Saatseweibrug - Wittebrug
Locatie (X,Y)	204402, 596945
NOx	< 1 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	52,0 / jaar	NOx	< 1 kg/j
			NH3	< 1 kg/j
Standaard	Licht verkeer	64,0 / jaar	NOx	< 1 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



Naam	Jouswier
Locatie (X,Y)	199559, 595589
NOx	2,10 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	116,0 / jaar	NOx	2,02 kg/j
			NH3	< 1 kg/j
Standaard	Licht verkeer	64,0 / jaar	NOx	< 1 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



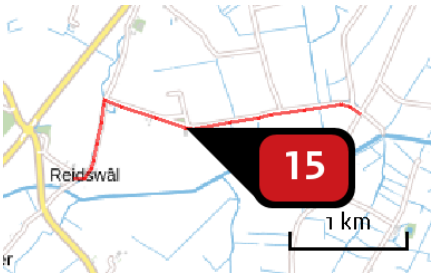
Naam	Waterstekje
Locatie (X,Y)	204547, 597076
NOx	< 1 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	2,0 / jaar	NOx	< 1 kg/j
			NH3	< 1 kg/j
Standaard	Licht verkeer	2,0 / jaar	NOx	< 1 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



Naam	Waterstekje
Locatie (X,Y)	200543, 595967
NOx	< 1 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	2,0 / jaar	NOx	< 1 kg/j
			NH3	< 1 kg/j
Standaard	Licht verkeer	2,0 / jaar	NOx	< 1 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



Naam	Passeerstroken
Locatie (X,Y)	202172, 597116
NOx	< 1 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	6,0 / jaar	NOx	< 1 kg/j
			NH3	< 1 kg/j
Standaard	Licht verkeer	20,0 / jaar	NOx	< 1 kg/j
			NH3	< 1 kg/j



Naam	Passeerstroken
Locatie (X,Y)	200682, 596120
NOx	< 1 kg/j
NH3	< 1 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	6,0 / jaar	NOx	< 1 kg/j
			NH3	< 1 kg/j
Standaard	Licht verkeer	12,0 / jaar	NOx	< 1 kg/j
			NH3	< 1 kg/j

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

AERIUS	versie 2020_20210209_2f032ce1a2
Database	versie 2020_20210209_2f032ce1a2

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
https://www.aerius.nl/nl/factsheets/release/aerius-calculator-2020

datum 22-4-2021
dossiercode 20210422-2-26251

Wateradvies normale procedure
Project: Fietspad Súd Ie
Gemeente: Rozenburglaan, 11
Aanvrager:
Organisatie: Sweco

Geachte heer/mevrouw ,

Voor het plan Fietspad Súd Ie heeft u een watertoets aangevraagd waaruit blijkt dat de normale watertoetsprocedure van toepassing is. Dit houdt in dat de aanwezige wateraspecten van invloed zijn op het plan.

Werkwijze watertoetsprocedure
Vanaf 2018 worden alle aanvragen uit de digitale watertoets digitaal afgehandeld. Dit betekent dat Wetterskip Fryslân voor de normale procedure standaard een wateradvies verstrekt. Wanneer noodzakelijk geacht ontvangt u op dit standaard wateradvies nog een aanvulling per email.

Waterparagraaf
Dit wateradvies geeft u handvatten om de uitkomsten en aandachtspunten van de watertoetsaanvraag mee te nemen in het opstellen van het ruimtelijke plan of besluit. Het is de bedoeling dat u op basis van dit document het plan uitwerkt. Uit de waterparagraaf moet duidelijk blijken wat voor wateraspecten van toepassing zijn en hoe u hier in het plan rekening mee houdt. Indien nodig verzoeken wij u om de wateraspecten te borgen op de Verbeelding en in de Regels van het plan. Ruimtelijke plannen hebben soms een lange doorlooptijd. Tegelijkertijd ontstaan er soms veranderende inzichten in het beleid ten aanzien van de waterketen, waterkeringen en het watersysteem. Om te garanderen dat de juiste uitgangspunten worden toegepast in de planvorming hanteert het waterschap een uiterste houdbaarheidsdatum van maximaal 1 jaar. Wanneer deze termijn verstreken is kunt u contact opnemen met het waterschap voor een eventuele verlenging van nogmaals 1 jaar.

Leidraad Watertoets
De watertoets is een belangrijk instrument bij het klimaatbestendig en waterrobuust inrichten van de ruimte. De watertoets zorgt ervoor dat in alle ruimtelijke plannen aandacht wordt besteed aan veiligheid, kwaliteit én kwantiteit van water. Als richtlijn bij het beoordelen van ruimtelijke plannen werkt Wetterskip Fryslân met de Leidraad Watertoets. Hierin staat voor alle wateraspecten uitgangspunten omschreven waarmee u rekening moet houden en is informatie te vinden over de te nemen maatregelen. De leidraad is de te vinden via deze link: www.wetterskipfryslan.nl/vergunningen-wetten-en-regels/online-watertoets-voor-nieuwe-plannen

Wateraspecten en aandachtspunten
Hieronder staan de eventuele wateraspecten die van invloed zijn op het plan en aandachtspunten om mee rekening te houden.

Primaire kering
Het plangebied ligt binnen de zone van de primaire waterkering langs de Waddenzee, IJsselmeer en het Lauwersmeer. De begrenzing van de zones kunt u raadplegen op onze website: http://www.wetterskipfryslan.nl/leggerkaart. Voor het plan dient u rekening te houden met de reserveringszone* en het profiel van vrije ruimte.
* Voor de Waddeneilanden zijn de reserveringzones nog niet geheel vastgesteld.

Regionale en lokale kering
Het plangebied ligt binnen de zonering van de waterkering. De begrenzing van deze zones kunt u raadplegen op onze website: www.wetterskipfryslan.nl/leggerkaart.

Hoofdwateren
Hoofdwateren hebben een belangrijke aan-, af- en doorvoerfunctie. Aan weerszijden van een hoofdwatergang ligt een beschermingszone 5 meter. De beschermingszone is nodig voor de bereikbaarheid voor beheer en onderhoud aan de hoofdwatergang. Het is niet toegestaan om in de beschermingszone bebouwingen en dergelijke te realiseren of opgaande beplanting aan te brengen tenzij e.e.a. is geregeld in een Watervergunning, zie bij onderdeel Waterwet voor meer informatie over dit onderwerp. De locaties van de hoofdwateren kunt u vinden op onze website: www.wetterskipfryslan.nl/leggerkaart

Kaderichtlijn water, KRW
Wetterskip Fryslân heeft volgens de Kaderrichtlijn Water en de Waterwet de plicht om maatregelen te nemen om de ecologische doelen te bereiken die per waterlichaam zijn vastgelegd en ook om deze te beschermen. Voor meer informatie hierover verwijzen wij u naar de informatie die u kunt vinden via onderstaande link:
www.wetterskipfryslan.nl/documenten/bestuur/waterbeheerplan-2016-2021/KRWBeslisnota.pdf/view.

Toename verharding
Wij willen u verzoeken om in de waterparagraaf de volgende passage op te nemen over het onderdeel toename verharding. Door ruimtelijke ontwikkelingen neemt de hoeveelheid verhard oppervlak toe met als gevolg een versnelde afvoer van hemelwater. Het is nodig om deze versnelde afvoer te compenseren om de waterberging in een gebied in stand te houden. Dit geldt ook voor toevoegen van oppervlakteverharding die wel past binnen het bestemmingsplan, maar waarvan de grond al meer dan vijf jaar braak ligt en waar in het verleden niet voor gecompenseerd is.

Het is verboden zonder watervergunning neerslag versneld tot afvoer te laten komen indien daarbij meer dan 200 m^2onverharde grond in stedelijk gebied en 1500 m^2in landelijk gebied wordt bebouwd of verhard. Er geldt een vrijstelling van de vergunningsplicht wanneer wordt voldaan aan de compensatieregels genoemd in dit wateradvies. De meest voorkomende manier van compenseren is het graven van extra oppervlaktewater. Bij het graven van extra oppervlaktewater is onderstaande tabel van toepassing. Uiteraard is het toepassen van alternatieve maatregelen in het plan ook mogelijk. Afhankelijk van de maatregel kunnen andere normen gelden dan vermeld in het onderstaande tabel. Zie de Leidraad watertoets voor meer informatie over compenserende maatregelen of neem contact op met Wetterskip Fryslân. Indien er niet wordt gecompenseerd door extra oppervlaktewater te graven waarbij onderstaande percentages worden gehanteerd of indien er geen overeenstemming plaatsvindt in de watertoetsprocedure over alternatieve maatregelen dan dient een watervergunning bij het waterschap te worden gevraagd.

Gebied	**Stedelijk (>200 m^2)**	**Landelijk (>1.500 m_2)**
Boezem	5%	5%
Polder	10%	10%
Vrij afstromend	Maatwerk mogelijk	Maatwerk mogelijk

Toelichting tabel

- 5% heeft alleen betrekking op de Friese boezem;
- de algemene regels keur zijn in de onderstaande tabel verwerkt;
- maatwerk kan bestaan uit bijvoorbeeld infiltratie of berging van het overtollig hemelwater.

Demping van oppervlaktewater
Voor het dempen van oppervlaktewater is het beleid van Wetterskip Fryslân dat dit voor 100% gecompenseerd moet worden in hetzelfde peilgebied. Voor de demping heeft u een watervergunning nodig. Voor meer informatie verwijzen we u graag door naar het onderdeel Waterwet in deze uitgangsnotitie.

Relatie tussen Water en Ruimte
Het veiligheidsbeleid van het waterschap en de ruimtelijke ordening ontmoeten elkaar op verschillende momenten. Dit gebeurt bijvoorbeeld bij het bestemmen van reserveringszones achter primaire waterkeringen en bij het bestemmen van regionale voormalige zeedijken tot waterkering in de bestemmingsplannen. Als in bestemmingsplannen nieuwbouw plaatsvindt op locaties boven 'maatgevend boezempeil, gemiddelde waterstand tijdens maatgevende omstandigheden' die eenmaal per 100 of 300 jaar kunnen optreden, wordt een toename van de gevolgschade bij een overstroming vanuit de Friese boezem voorkomen. Voor het bepalen van de hoogteligging van het plangebied verwijzen wij u graag door naar **http://www.ahn.nl/index.html**

Ruimtelijke adaptatie
Om ook in de toekomst prettig te kunnen wonen, werken en recreëren moeten steden en dorpen ingericht worden met het oog op de toekomst. Het is belangrijk kansen te benutten om het gebied klimaat robuust in te richten. Zo is het mogelijk om het bebouwd gebied beter bestand te maken tegen hevige regenbuien, periodes van droogte en hitte en de gevolgen van een mogelijke overstroming. Voor veel maatregelen geldt bovendien dat ze kosteneffectief zijn, als ze maar in een vroeg stadium in het planvormingsproces worden meegenomen. Meer informatie hierover is te vinden op De Friese klimaatatlas : www.frieseklimaatatlas.nl

Opslag agrarische bedrijfsstoffen
Vanaf het erf mogen geen verontreinigende stoffen in het oppervlaktewater terecht komen. Door mest en perssappen uit de voeropslagen kan verontreiniging worden veroorzaakt als deze naar de bodem of het oppervlaktewater (af)stromen. Per 1 januari 2018 is de Maatlat Schoon Erf van kracht, www.maatlatschoonerf.nlDe maatlat is opgenomen in de MIA/Vamil regeling. Ook door afstromend regenwater dat in contact is geweest met een niet bezemschoon erf en een niet bezemschone voeropslag kan het oppervlaktewater verontreinigd worden. De initiatiefnemer dient deze erfafspoeling te allen tijde te voorkomen door bepaalde maatregelen te nemen. Voor informatie en advies over erfinrichting kunt u contact opnemen met Wetterskip Fryslân.

Informatie waterobjecten
Voor meer informatie over bijvoorbeeld de ligging en de beheer- en onderhoudsstatus van waterobjecten in het plangebied verwijzen wij u

door naar leggerkaart op onze website: www.wetterskipfryslan.nl/kaarten/leggerkaart

Beleid Wetterskip Fryslân
En wat doen we morgen met water? In het Waterbeheerplan 2016 2021 beschrijft Wetterskip Fryslân de doelen voor de komende jaren, voor meer informatie zie onze website www.wetterskipfryslan.nl/waterbeheerplan-2016-2021

Waterwet
Voor bepaalde werkzaamheden bij water of dijken heeft u een watervergunning nodig. Soms is het doen van een melding voldoende. Een watervergunning aanvragen is dan niet nodig. U kunt eerst checken wat u nodig heeft. Op onze website www.wetterskipfryslan.nltreft u meer informatie aan over de Waterwet en u kunt daar onder andere ook meldingsformulieren en het aanvraagformulier voor een watervergunning downloaden.

Afronding watertoetsprocedure
In de besluitvormingsfase, ten tijde van het toesturen van het voorontwerp bestemmingsplan of ontwerp omgevingsvergunning, controleert Wetterskip Fryslân of de waterbelangen voldoende zijn meegenomen en geborgd in het ruimtelijke plan of besluit.

Vragen
Mocht u nog vragen hebben over de uitgangspunten notitie of graag in gesprek gaan over de uitwerking van de waterbelangen in het plan dan gaan wij graag met u in gesprek. Wetterskip Fryslân denkt graag met u mee! U kunt contact met ons opnemen via de onderstaande contactgegevens.

Privacyverklaring
Wetterskip Fryslân verwerkt uw naam, adres, telefoonnummer, e-mailadres en kadastrale gegevens om uw aanvraag te behandelen. De grondslag van de verwerking van deze gegevens zijn taken in het algemeen belang die in het Besluit Ruimtelijke Ordening aan het waterschap zijn opgedragen. Wij hebben gegevens van u ontvangen en verdere gegevens zullen wij opvragen uit het kadaster en ons geografische informatie systeem. Uw gegevens worden na afronding van uw aanvraag permanent bewaard. U heeft recht op inzage, een kopie, rectificatie, wissing, beperking, bezwaar en het indienen van een klacht bij de Autoriteit Persoonsgegevens. Een verzoek daartoe kunt u doen via privacy@wetterskipfryslan.nl. Nadere informatie over de verwerking van uw gegevens en uw rechten vindt u op https://www.wetterskipfryslan.nl/over-de-site/privacyverklaring

Met vriendelijke groet,
Wetterskip Fryslân
Postbus 36 8900 AA Leeuwarden
T 058 292 2222
E info@wetterskipfryslan.nl

www.dewatertoets.nl

Notitie

memonummer	01
datum	29 mei 2018
aan	Súd Ie en Wetterfront Dokkum
van	Antea Group
kopie	Antea Group
project	Verkeersveiligheidsbeoordeling verhoging brug Súd Ie t.h.v. de Saatsenwei
projectnr.	01.0420450.00
betreft	Beoordelingsnotitie

Aanleiding

Met het uitvoeringsprogramma Súd Ie en Wetterfront Dokkum wordt watersportstad Dokkum versterkt en de Súd Ie bevaarbaar gemaakt voor middelgrote motorboten. Om dit te realiseren worden alle bruggen over de Súd Ie opgehoogd, waaronder de huidige brug in de Saatsenwei. Bij deze brug wordt met de verhoging tevens ruimte gecreëerd om fietsers over het nog te realiseren fietspad over de zuidoever (parallel aan) de Súd Ie, onder de Saatsenwei door te geleiden om vervolgens over de verhoogde brug/ of een nog te ontwerpen brug aan de noordkant hun weg te laten vervolgen.

Probleemstelling

Adviseurs van Súd Ie en Wetterfront Dokkum hebben in gesprekken met stakeholders en direct belanghebbenden gesproken over de eventuele gevolgen voor de toekomstige verkeerssituatie.

1. Door de verhoging is o.a. zorg uitgesproken ten aanzien van de verkeersveiligheid, veranderend zicht en verwachte rijsnelheden. Waarbij nabij de brug nadrukkelijk het effect op afslaand (landbouw)verkeer van de Saatsenwei naar bijvoorbeeld de Monnikhústerwei, Kolkwei en aanpalende landerijen genoemd is.
2. Door Súd Ie en Wetterfront Dokkum is geconstateerd dat een nieuw te ontwerpen fietsbrug een grote financiële investering vraagt.

Onderzoek [1]

In deze notitie zijn de resultaten van de beoordeling van bovenstaande punten weergegeven. Ten behoeve van punt 1 is beschreven welke effecten ten opzichte van de huidige situatie op onderstaande aspecten verwacht worden.

a. Het verwachte effect van verhoging van de brug op de rijsnelheid op de Saatsenwei,
b. Het verwachte effect van verhoging van de brug op de voertuigverdeling op de Saatsenwei.
c. Het verwachte effect van verhoging van de brug op het zicht van verkeersdeelnemers op de Saatsenwei.
d. Het verwachte effect van verhoging van de brug op het verkeersgedrag van weggebruikers, die geconfronteerd worden met afslaand verkeer.
e. Het verwachte effect van verhoging van de brug in relatie tot potentiële conflictkansen met kruisend en/ of afslaand verkeer.

Tevens heeft Antea Group de gedachtegang voortkomend uit punt 2 beschouwd. Het voorliggende ontwerp van de brug kenmerkt zich door een constructieve verbreding van 1 meter te verbreden. Ende brug in te richten voor gecombineerd gebruik van gemotoriseerd en fietsverkeer. En zodanig dat dat aan de voorwaarde voldaan wordt

[1] Ten behoeve van de volledigheid van het onderzoek is, naast een deskstudie, op 13 november 2017 ter plaatse een verkeersschouw uitgevoerd in het bijzijn van [redacted] van de DDFK-gemeente.

A member of INOGEN®

waarbij het brugdek zo wordt ingericht dat grote vrachtauto's (aan-/afvoer NAM-locatie) over de brug kunnen blijven rijden.

Saatsenwei

De Saatsenwei is vanuit de Duurzaam Veilig Categorisering aangeduid als een gebiedsontsluitingsweg. De Saatsenwei, met maximumsnelheid van 80 km/ uur, is in noordoost Fryslân daadwerkelijk een belangrijke ontsluiting van het gebied. In de (nabije) toekomst zijn er geen plannen om de gebiedsontsluitingsweg om te bouwen naar erftoegangsweg. De Saatsenwei kenmerkt zich vanaf de Mounebuorren tot aan de Skânserwei door lange rechtstanden met enkele flauwe bochten en ruim zicht op weg en omgeving.

1.a. Rijsnelheid

Uit verkeerstellingen van de DDFK-gemeente, zie onderstaande tabel, blijkt dat het gemotoriseerde verkeer op de Saatsenwei structureel harder rijdt dan de maximum toegestane snelheid. Dat blijkt uit het feit dat de gemiddelde snelheid (V50) en de 85-percentielwaarde (V85) op de verschillende telpunten (ruim) boven de 80 km/ uur liggen.

Telpunt nr.	Straat	Wegvak	Teljaar	V50	V85 [2]	Etm.Int. Werkdag
150	**Saatsenwei**	Sylsterwei - Monnikhusterwei	**2008**	81 km/ u	96 km/ u	1.874 mvt.
133	**Saatsenwei**	Munebuorren - Tibsterwei	**2009**	83 km/ u	97 km/ u	1.297 mvt.
133	**Saatsenwei**	Munebuorren - Tibsterwei	**2015**	90 km/ u	104 km/ u	1.244 mvt

Tabel 1 Verkeerstellingen DDFK-gemeente

De verhoging van de brug maakt dat de Saatsenwei aan weerkanten van de brug over een lengte van 130 – 140 meter stijgt van +0,500 NAP naar +2,224 NAP. Deze geleidelijke stijging heeft geen noemenswaardig effect op de rijsnelheid. Het eventuele remmende effect van de stijging naar de brug toe en het eventuele versnellende effect na de brug door het dalen is verwaarloosbaar.

1.b. Voertuigverdeling

Uitgaande van de verkeersintensiteiten uit bovenstaande tabel is er ter hoogte van de brug over de Súd Ie sprake van een rustig verkeersbeeld. Zodra een gebiedsontsluitingsweg (2x1 rijstrook) meer dan 1.600 mvt. per uur te verwerken krijgt, dan dient de wegbeheerder te overwegen de gebiedsontsluitingsweg uit te breiden naar 2x2 rijstroken. De Saatsenwei heeft op werkdagen een gemiddelde van 130 mvt/ uur in de spitsperiode.

Uit een analyse van (DDFK-gemeente) op de verkeerstellingen (telpunt 133) blijkt dat in de huidige situatie de voertuigverdeling als volgt is:

Licht verkeer (o.a. personenauto's, motoren en personenauto's)	**Middel zwaar verkeer** (o.a. bakwagens, kleine autobussen en grote bestel-auto's al dan niet met aanhanger)	**Zwaar verkeer** (o.a. gelede vrachtwagens en grote autobussen zoals touringcars, lijnbussen, landbouwvoertuigen).
94,9% (= 1.231)	**4,1%** (= 53)	**1,0%** (= 13)

Tabel 2 Voertuigverdeling Saatsenwei

De verhoging van de brug maakt dat de Saatsenwei aan weerkanten van de brug over een lengte van 130 – 140 meter stijgt van +0,500 NAP naar +2,224 NAP. De 4 inritten van de noordelijk gelegen landerijen worden geconcentreerd tot 2 inritten en op voldoende afstand van de brug direct op de Saatsenwei ontsloten. Deze concentratie heeft geen effect op de verkeersintensiteit en/ of op de voertuigverdeling.

[2] Deze waarde geeft de snelheid aan die door 85% van de automobilisten niet wordt overschreden en door 15% wel wordt overschreden, op een weg met verkeer in normale weersomstandigheden. Deze V85 is maatgevend in de mobiliteitswereld en weerspiegelt de snelheid die een ruime meerderheid van automobilisten als redelijk en veilig beschouwt in ideale omstandigheden.

1.c. Zicht van verkeersdeelnemers

De verhoging van de brug maakt dat het zicht op het directe vervolg van de weg onderbroken wordt. Dat op zichzelf is geen probleem en leidt niet tot een onveiligere verkeerssituatie. Belangrijk in dit kader is in hoeverre weggebruikers vanaf de brug genoeg zicht hebben op verkeer dat de Saatsenwei kruist. En om vervolgens daar adequaat op te anticiperen (remmen). Het gaat hier specifiek om het zicht vanaf de top van de brug op de kruising met de Kolkwei en op de kruising met de Monnikhústerwei. Voor de juiste beoordeling hiervan is uitgegaan van een situatie waarbij een bestuurder op de Saatsenwei met een bepaalde snelheid over de brug rijdt en ineens een noodstop moet maken en op tijd voor één van de genoemde kruisingen tot stilstand moet komen.

Op basis van de telgegevens (tabel 1) is in onderstaande tabel gekozen om niet alleen het effect inzichtelijk te maken voor de maximumsnelheid, maar tevens snelheden te gebruiken, die in een realistisch beeld geven van de rijsnelheid in de huidige situatie. Tweede uitgangspunt is dat de reactietijd voor onderstaande tabel op 1 seconde is gezet en daarmee de stopafstand bestaat uit:

Remweg: de afstand die is afgelegd om volledig tot stilstand te komen vanuit een bepaalde rijsnelheid
Stopafstand: de optelsom van afgelegde rij-afstand tijdens de 1 seconde reactietijd en de remweg.

Snelheid (V)	Stopafstand (droog wegdek)	Stopafstand (nat wegdek)
80 km/ uur	53,08 meter	71,59 meter
90 km/ uur	64,06 meter	87,50 meter
100 km/ uur	76,01 meter	104,95 meter

Tabel 3 Stopafstand bij verschillende omstandigheden

Tevens is de weglengte tussen de top van de brug en de maatgevende kruisingen opgemeten. Deze zijn weergegeven in onderstaande tabel:

Van	Tot	Weglengte in meters
Top van de brug over Súd Ie	Kruising met de Kolkwei	175
Top van de brug over Súd Ie	Kruising met de Monnikhústerwei	310
Top van de brug over Súd Ie	*Kruising met de Camminghawei*	*290*

Tabel 4 Beschikbare weglengte tot maatgevende kruisingen

Door tabel 3 en 4 te combineren wordt duidelijk dat er voldoende zicht is om adequaat te reageren op hetgeen zich eventueel voordoet op de maatgevende kruisingen. In de meest ongunstige omstandigheden (rijsnelheid 100 km/ uur en nat wegdek) blijft er vanaf de top van de brug tot zowel de Kolkwei (175 – 104,95 = 70,05 meter) als de Monnikhústerwei (310 – 104,95 = 205,05) voldoende weglengte over om te reageren en tot stilstand te komen.

Oprijzicht
Het oprijzicht duidt de afstand aan waarover men stilstaand of nagenoeg stilstaand verkeer op een weg 5 meter voor een kruispuntvlak of kruisingsvlak de kruisende weg moet kunnen overzien. Deze afstand is nodig om het kruispunt op te rijden of over te steken zonder het verkeer op de kruisende weg te hinderen. In dit geval zicht vanaf de Kolkwei en de Monnikhústerwei op de Saatsenwei. Uitgaande van de 5 meter voor het kruisingsvlak en een maximumsnelheid van 80 km/ uur is de benodigde zichtafstand tussen de 135 – 145 meter. Bij zowel de Kolkwei (175 meter) en de Monnikhústerwei (310 meter) is het oprijzicht gewaarborgd.

1.d. Verkeersgedrag

De verhoging van de brug maakt dat het zicht op het directe vervolg van de weg onderbroken wordt. Het tracé van de weg wordt echter niet aangepast. Dat maakt dat de weg voor weggebruikers voorspelbaar is en blijft. Het verkeersgedrag ter plaatse van de verhoging zal in dat kader niet veranderen.

In de paragraaf over het effect op zicht is reeds inzichtelijk gemaakt dat er voldoende zicht is op kruisend verkeer. En bovendien voldoende weglengte om adequaat te reageren op de verkeerssituatie als die daarom vraagt, bijvoorbeeld tijdens afslaande bewegingen. En daarom in dat kader geen negatief effect op het verkeersgedrag.

1.e. Conflictkansen

De verhoging maakt dat nabij de brug de landerijen direct ten noorden en zuiden van de Súd Ie niet langer direct ontsloten kunnen worden op de Saatsenwei. De ontsluiting zal anders vorm worden gegeven en dat komt ten goede van het reduceren van potentiële conflictkansen. Op gebiedsontsluitingswegen in rurale omgeving komt het nog steeds voor dat landerijen direct aansluiten. Echter de rijsnelheden in combinatie met het verwachtingspatroon van de weggebruiker op deze gebiedsontsluitingswegen maakt dit een ongewenste combinatie. Door de afslaande bewegingen plaats te laten vinden op kruisingen wordt het wegbeeld voor alle weggebruikers voorspelbaarder. En daarmee wordt de kans op conflicten, in dit geval door het reduceren van het aantal aansluitingen op de Saatsenwei verkleind.

Let wel, mocht er gemotiveerd afgeweken worden en het toch noodzakelijk zijn om landerijen te blijven ontsluiten op de Saatsenwei, dan wordt ten sterkste aangeraden om meerdere ontsluitingen te clusteren. En de locatie van de geclusterde ontsluiting op voldoende afstand van de kruin van de brug te kiezen (minimaal 105 meter, bij voorkeur ruim aanhouden, circa 150 meter). Die afstand (inclusief veiligheidsmarge) is voldoende i.v.m. de benodigde remweg.

2. Brugverbreding

Het idee om het brugdek geschikt te maken voor het gebruik van zowel auto's (rijbaan) als fietsers (fietsvoorziening) door een constructieve verbreding (1 meter) van het brugdek te combineren, waarbij de voorwaarde is dat het brugdek zo wordt ingericht dat grote vrachtauto's (aan-/afvoer NAM-locatie) over de brug kunnen blijven rijden, is beschouwd.

Voor verkeersdeelnemers ter hoogte van de brug is het van belang dat een herkenbaar en voorspelbaar wegbeeld wordt aangereikt, waarbij het uitgangspunt de huidige wegcategorisering is (gebiedsontsluitingsweg, 80 km/ uur). Een voorstel om een klein stukje 60 km/ uur zone in te stellen om ter plaatse van de brug het profiel van de eventueel iets hoofdrijbaan te versmallen wordt afgeraden. Dit zorgt voor een discontinuïteit in het wegbeeld voor gemotoriseerd verkeer en is voor bestuurders niet verklaarbaar en lijkt onlogisch. Dit kortstondige inconsequente wegbeeld zal naar verwachting resulteren in ongewenst rijgedrag en draagt niet bij aan een verkeersveilige situatie.

In het voorliggende ontwerp is het uitgangspunt dat een normaalprofiel (2x 3,00 meter brede rijbaan en 0,6 meter obstakelvrije ruimte aan weerszijden) voor een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 80 km/ uur wordt toegepast. Om fietsers een veilige en comfortabele plek op de brug te bieden dient in het ontwerp rekening gehouden te worden met o.a. het profiel van vrije ruimte. Dit wordt bepaald door de feitelijke breedte die nodig is voor de fiets en zijn berijder én door noodzakelijke marges, met name die voor de vetergang en de obstakelvrees. Deze marges kunnen elkaar overlappen. Geadviseerd wordt om een minimale breedte voor de fietsverbinding van 2,90 meter aan te houden.

Doordat de constructieve verbreding van het wegdek maximaal 1 meter kan zijn, is voor de fietsvoorziening een breedte van 1,50 meter beschikbaar. De fietsvoorziening is fysiek gescheiden door een geleiderail. Dit is een uitstekende maatregel om beide modaliteiten op een veilige wijze gebruik te laten maken van het brugdek. Samen met de gemeente DDFK is de beperkte breedte van de fietsvoorziening beoordeeld. Het karakter en de vormgeving van de aansluitende fietspaden (breedte variërend van 1,50 tot maximaal 2,00 meter) en het verwachte gebruik ervan maakt dat de beperkte breedte op de brug (1,50 meter) acceptabel is.



Quick Scan fietsroute Súd le

Opgave, doel en uitgangspunten 1/2

Opgave

Voor gemeente Noard East Fryslan werkt Sweco de fietsroute langs de Sud Ie van Dokkum naar Ezumazijl uit. De fietsroute bestaat deels uit een nieuw fietspad langs de Sud Ie en deels uit bestaande wegen.

Arcadis heeft een voorkeurstracé geadviseerd, welke is uitgewerkt in een rapportage. Daar waar sprake is van gemengd verkeer is in het kader van verkeersveiligheid nadere studie vereist. Sweco stelt hiervoor advies op middels voorliggende quick scan.

Doel

Het doel van de quick scan is om inzichtelijk te maken of de deeltracés verkeersveilig zijn ingericht, en zo niet, welke oplossingsrichtingen er zijn voor het Duurzaam Veilig inrichten van de tracés. Oplossingsrichtingen die ervoor zorgen dat het fietsverkeer veilig mengt met het overige verkeer.

Uitgangspunten

- Verkenning fietspad Súd Ie (Arcadis, 2020)
- Verkeersveiligheidsbeoordeling verhoging brug Súd Ie t.h.v. de Saatsenwei (Antea, 2018)
- Schouw, uitgevoerd op vrijdag 27 november 2020
- Schetsontwerpen & dwarsprofielen opgesteld door Sweco.
- CROW publicatie 342, Ontwerpwijzer bruggen langzaam verkeer
- CROW publicatie 351, Ontwerpwijzer Fietsverkeer
- CROW publicatie 329, Handboek Wegontwerp 2013 - erftoegangswegen

Wanneer wegen te smal zijn gaan we in ons advies uit van niet draagkrachtige bermen. Wanneer dit wel (of gedeeltelijk) het geval is, dan kan er mogelijkerwijs anders mee worden omgesprongen. Bermgebruik kan voor trekkers gelden, maar niet voor vrachtauto's.

De gehanteerde fietspadbreedte is 2.00 m. Deze breedte wijkt af van voorgeschreven CROW-richtlijnen. Hier wordt gemotiveerd van afgeweken door de gemeente, omdat het omwille van budgettaire redenen (aankoop gronden, e.d.) niet mogelijk is om een ruimere breedte te realiseren. De doorgang van het project zou daarmee in het geding komen. Met 2.00 m wordt ons inziens voldoende comfort geboden aan fietsverkeer in twee richtingen.

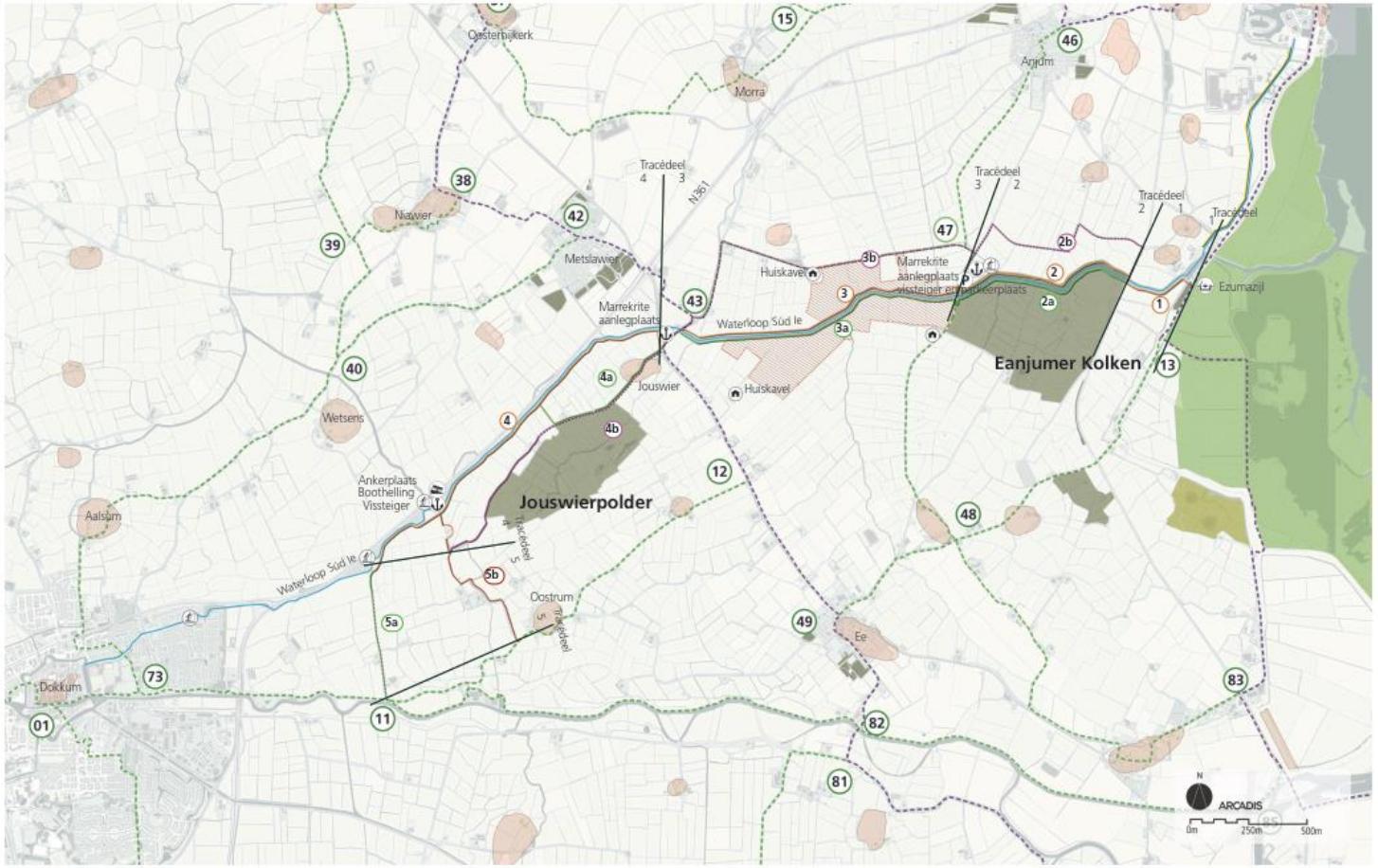
Opgave, doel en uitgangspunten 2/2

Voor de erftoegangswegen met een zeer beperkte intensiteit (geen doorgaand verkeer of doodlopende wegen) kunnen passeerplaatsen een praktische oplossing bieden. Volgens de CROW richtlijn HWO 2013 ‘erftoegangswegen’ worden passeerplaatsen alleen aangelegd op ETW’s type 2 met een verhardingsbreedte van 3,50 meter of smaller. Bij bredere wegen wordt aanbevolen om andere maatregelen te treffen zoals een fysieke en begaanbare verbreding.

Een passeerplaats moet minimaal 20 meter lang zijn en verbreedt ter plaatse de verharding tot ca. 5 meter. De afstand tussen de passeerplaatsen bedraagt niet minder dan 150 meter en niet meer dan 300 meter. Belangrijk is dat tegemoetkomend verkeer elkaar kan waarnemen op afstand (dus tijdig en goed zichtbaar), eventueel daar aanvullende maatregelen op te treffen zoals bijvoorbeeld groen verwijderen om meer zicht te krijgen.

Omdat het praktisch in alle gevallen wegen betreft die percelen van agrariërs ontsluiten, zullen er regelmatig inritten aanwezig zijn. Dit zijn ‘natuurlijke’ plekken om relatief gemakkelijk een passeerstrook te realiseren, en kunnen meegenomen worden om tot de frequentie 150 à 300 meter tussen passeerstroken te komen. De passeerstrook dient te worden uitgevoerd in een gesloten verharding (asfalt of beton), zo mogelijk gelijk aan de bestaande verhardingssoort.

Studie deeltracés - kaartoverzicht



Overzichtskaart tracévarianten

In nevenstaande figuur zijn de deeltracés van het voorkeurstracé van de fietsroute Súd Ie weergegeven. Het voorkeurstracé bestaat uit de deeltracés 1, 2, 3B, 4A, en 5A & 5B. Op deeltracés 1 en 2 maken fietsers gebruik van vrijliggende fietsvoorzieningen, met uitzondering van het weggedeelte tussen het fietspad en de Weardwei (begin deeltracé 3). De Saatsenbrêge wordt verhoogd, waardoor het fietsverkeer ter hoogte van de brug gescheiden kan worden afgewikkeld. Op de andere voorgenoemde deeltracés mengt het fietsverkeer zich met het overige verkeer op de rijbaan. In onderhavige quick scan is de verkeersveiligheid en het comfort voor fietsers beoordeeld voor de onderstaande situaties:

Verkeersveilig ontwerp
- Verhoging Saatsenbrêge (ontwerp)

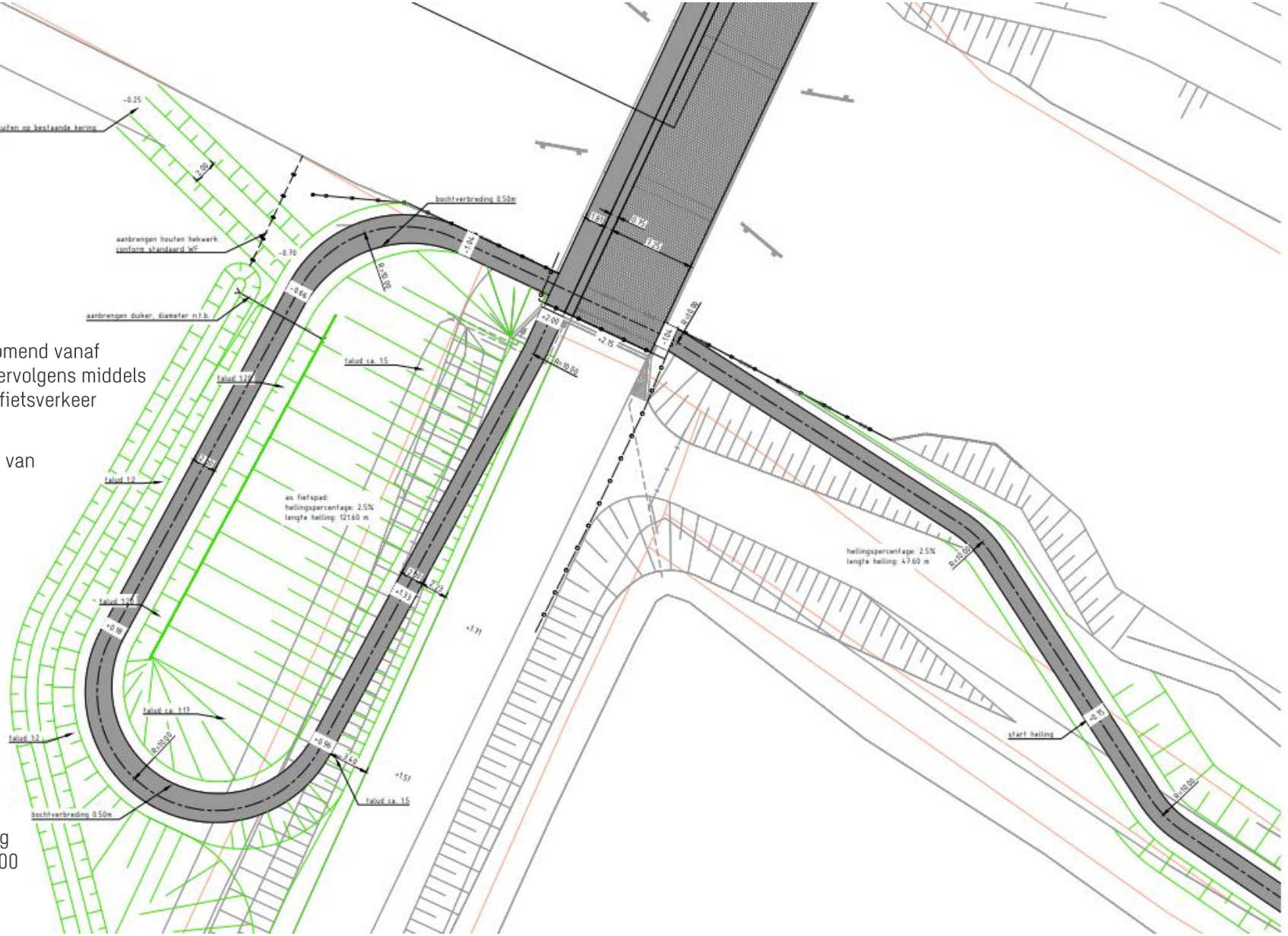
Gemengde afwikkeling
- Deeltracé 2 (aansluiting Weardwei)
- Deeltracé 3B
- Deeltracé 4A
- Deeltracé 5A & 5B

Afbeelding 1
Overzichtskaart deeltracés

Saatsenbrêge 1/2

Specificaties zuidzijde brug

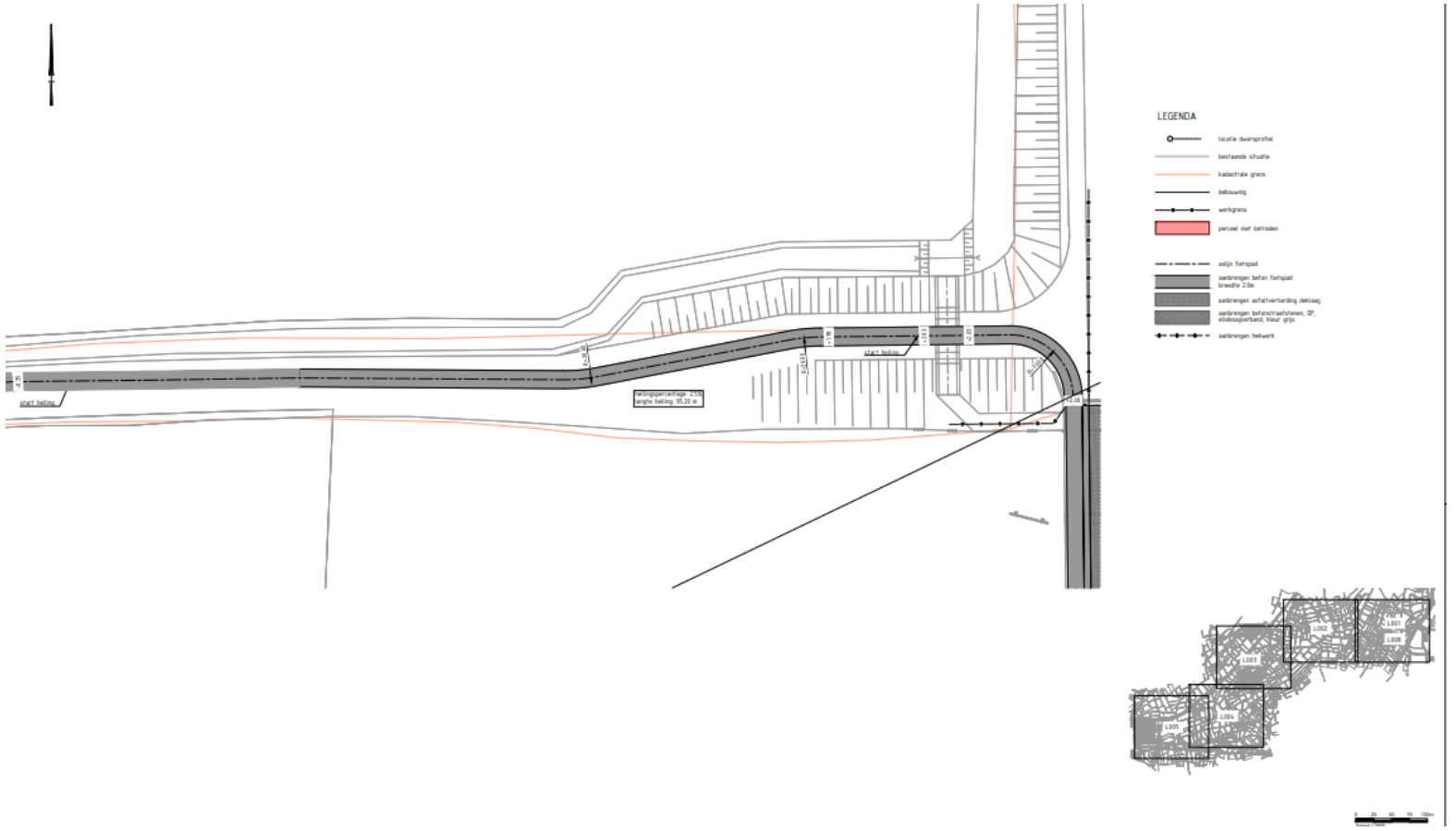
- De Saatsenbrêge wordt verhoogd, waardoor fietsers komend vanaf deeltracé 1 straks ongelijkvloers kunnen kruisen om vervolgens middels een paperclipconstructie bij de brug uit te komen. Het fietsverkeer wordt op de brug gescheiden van het overige verkeer.
- Breedte fietspad: 2.00 m. Op de brug neemt de breedte van het fietspad af van 2.00 m naar 1.81 m. Middels een afscheiding van 0.75 m wordt het fietspad gescheiden van de rijbaan.
- Het hellingspercentage van het fietspad bedraagt op alle hellingen 2,5 %.
- De bochten hebben een straal van R=10.
- Om het comfort voor zowel afdalende als tegenliggende fietsers te verhogen, is ruimte ingepast voor een bochtverbreding van 0.50 m.
- Er wordt een beschermend hekwerk geplaatst aan de waterzijde.
- Het fietspad onder de brug ligt op -1.04 NAP, op de brug op +2.00 NAP. De onderdoorgang is daarmee tussen 2.00 en 2.50 hoog (precieze afstand afhankelijk van de constructiedikte van de Saatsenbrêge).



Saatsenbrêge 2/2

Specificaties noordzijde brug

- Aan de noordzijde van de brug buigt het fietspad af naar links, met R=7.
- Het hellingspercentage bedraagt hier eveneens 2,5 %.
- Hellingslengte: 95.20 m.



Beoordeling

Hellingspercentage
Voor de helling wordt een hellingpercentage van 2,5 % aangehouden, bij een hoogte-overbrugging van ca. 3.00 m.
Volgens de richtlijnen is een hellingspercentage van 2,5 % de streefwaarde bij een dergelijk hoogteverschil
(zie nevenstaande afbeelding, ontleend aan de CROW-publicatie 342). Het ontwerp voldoet aan de streefwaarde.

Boogstralen
De boogstralen hebben R=10, conform de richtlijnen voor een basisnetwerk fiets met ontwerpsnelheid 20 km/h.
Dat sluit aan bij de beoogde functie van het fietspad.

Tabel 3.5. Route, ontwerpsnelheid en boogstraal [4]

Route	Ontwerpsnelheid	Aanbevolen boogstraal
Ondergrens	12 km/h	5 m
Basisnetwerk	20 km/h	10 m
(Hoofd) fietsroute	30 km/h	20 m

Wanneer scherpe bochten niet zijn te voorkomen, moet, in verband met de scheefhang van fietsers in de bocht, een bochtverbreding van minimaal 0,50 m worden toegepast. Hier is in het ontwerp rekening mee gehouden.

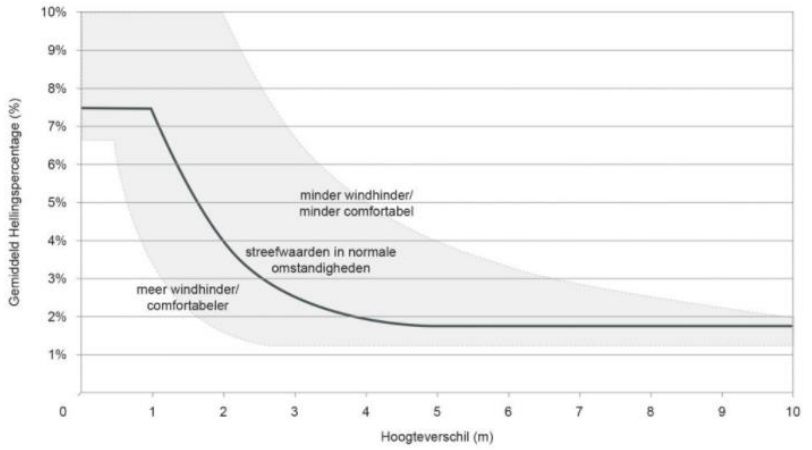
Fietspadbreedte
De fietspadbreedte is 2.00 m; en op de brug 1.81 m. Ons advies is om, indien mogelijk, voor vergevingsgezinde bermen aan beide zijden te zorgen, zodat fietsers een uitwijkmogelijkheid hebben.

Verlichting/ sociale veiligheid
In beide ontwerpen ontbreken de verlichtingselementen. Recreatieve fietstochten worden doorgaans overdag gemaakt.
Verlichting van recreatieve fietspaden is daarom niet noodzakelijk, maar het kan wel bijdragen aan de sociale veiligheid.

Hekwerk
De specificaties van het hekwerk op de brug en het hekwerk aan de waterkant ontbreken in het ontwerp. Het hekwerk aan de waterkant lijkt pal op het fietspad te staan. Fietsers houden een schrikafstand aan, waarmee het krap wordt (fietsers passeren elkaar op 1,5-1,75 zonder uitwijkmogelijkheden). We adviseren om het hekwerk op ruimere afstand te plaatsen.

Wanneer er naast de brug een vrije (val)hoogte is van 1 m of meer, is het plaatsen van een hekwerk verplicht.
De hoogte van het hekwerk is afhankelijk van de hoogte tussen brugdek en ondergelegen grond of water.
De minimale eisen voor de hoogte van het hekwerk: hoogteverschil 1 – 13 m: 1 m.

Omdat zowel het zwaartepunt als de ooghoogte van fietsers hoger ligt dan voor voetgangers, kan besloten worden het hekwerk bij een fietsbrug hoger uit te voeren dan 1 m om te voorkomen dat fietsers zich onveilig voelen. In de praktijk komt het soms voor dat ook ruiters gebruikmaken van het fietspad (volgens de wet mogen zij dat niet). Mocht het zo zijn dat het fietspad in de nabijheid ligt van een manege, of in een (recreatie)gebied ligt waar (veel) ruiters komen, dan kan ervoor worden gekozen het hekwerk op de brug en aan de waterzijde te verhogen/versterken.



Beoordeling fietsverkeer Saatsenwei

Een beoogd knelpunt is het fietsverkeer op de Saatsenwei, dat in de toekomst gebruik wil maken van de nieuwe fietsverbinding. Deze fietsers moeten op een veilig manier het nieuwe fietspad kunnen bereiken.

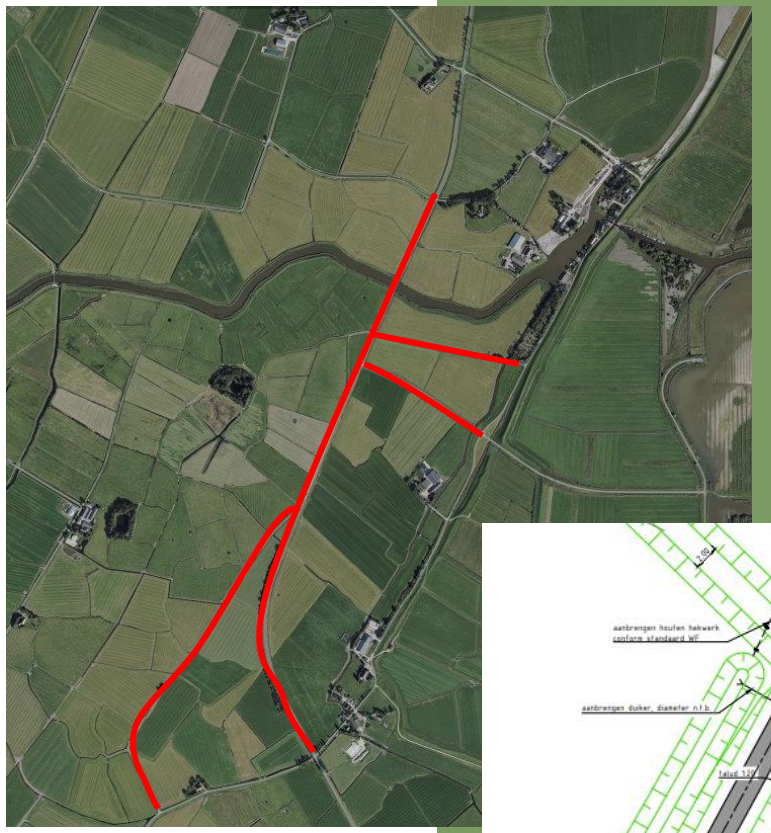
Snelheidsregime Saatsenwei
De Saatsenwei heeft een snelheidsregime van 80 km/h. Op wegen waar langzaam verkeer mengt met gemotoriseerd verkeer dient in verband met Duurzaam Veilig de maximumsnelheid niet hoger te zijn dan 60 km/h. De fietsersintensiteiten op de Saatsenwei ter hoogte van de Saatsenbrug zijn laag; en in de naaste omgeving zijn vrijwel geen woningen/erfontsluitingen. Het is de vraag in hoeverre de Saatsenwei (ter hoogte van de Saatsenbrê) een functie voor fietsverkeer vervult.

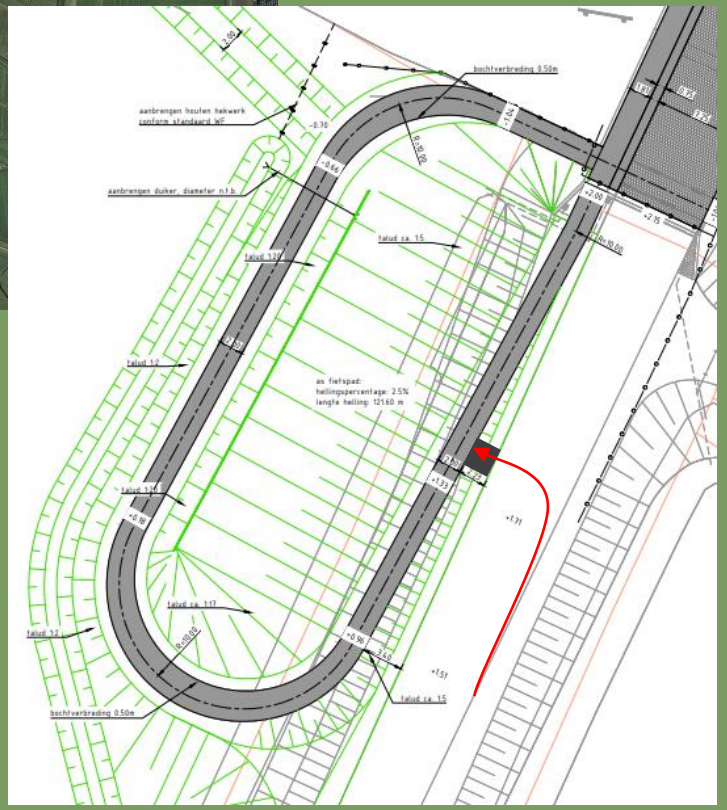
Bovendien zijn er in de omgeving voldoende alternatieve routes (o.a. Esonbuorren), waardoor de omrijfactor voor fietsers binnen het redelijke valt.

Oplossingsrichting 1: fietsersverbod Saatsenwei
Een geslotenverklaring voor fietsers op de Saatsenwei en de directe aantakkingen (indicatie op nevenstaande afbeelding).

Oplossingsrichting 2: verlagen snelheidsregime ter plaatse
Als het fietsverkeer in de toekomst ook gebruik moet kunnen maken van de Saatsenwei en uitwisseling tussen fietsverkeer bij de brug moet kunnen plaatsvinden, adviseren we om het snelheidsregime bij in ieder geval de Saatsenbrêge (vanaf 200 m aan weerszijden) te verlagen naar 60 km/h met mogelijk snelheidsremmende maatregelen.

Bovendien moet bij de brug rekening gehouden worden met de plek waar fietsers het fietspad op kunnen rijden. Hiervoor is opstelruimte nodig, zodat fietsers elkaar niet in de weg gaan zitten. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt is het wenselijk om de opstelruimte (ca. 2 meter) haaks aan te laten sluiten op de Saatsenwei, zodat fietsers goed zicht hebben op kruisend gemotoriseerd verkeer. Hiernaast is een indicatie gegeven van de plek waar de opstelruimte voor fietsers zou kunnen komen. Het betekent ook dat de hellingsbaan van het fietspad komt te verschuiven.





Deeltracé 2

Situatieschets

- Deeltracé 2 beslaat voor een overgroot deel het fietspad parallel gelegen aan de Súd le (fietspadbreedte à 2.00 m). Ter hoogte van de aansluiting met deeltracé 3B moeten fietsers over een afstand van ca. 300 m gebruikmaken van de rijbaan (Kriensenswei; regime 80 km/h, verhardingsbreedte: 4.80 tot 5.00 m).
- De verbinding tussen het fietspad en de hoger gelegen Kriensenswei, over een lengte van ca. 70 m, bestaat uit een helling (te zien op afbeelding 2). Aan deze verbinding is ook een parkeergelegenheid gesitueerd (met de aanwijzing als sub Toeristisch Overstappunt). Ter hoogte van de aansluiting Kriensenswei is de helling fors; fietsers moeten zonder meer afstappen om de verkeerssituatie goed te kunnen overzien.
- Fietsers slaan rechtsaf de Kriensenswei op en kunnen verkeer van beide kanten verwachten. Vanaf de Witte Brêge loopt de rijbaan naar beneden. Het zicht voor oprijdende fietsers op verkeer komend van links is niet optimaal (te zien op afbeelding 3, wintersituatie).



Afbeelding 2
De parkeerplaats sluit onder een helling aan op de Kriensenswei.



Afbeelding 3
Zicht op verkeer komend vanaf de Witte Brêge is slecht (wintersituatie).

Beoordeling

Kenmerken fietspad
PM (afhankelijk van telefoontje met gemeente)

Aansluiting Kriensenswei en zicht
Fietsers moeten vanaf het fietspad langs de Súd le omhoog richting de Kriensenswei. Hierbij wordt een hoogte van 0.50-0.70 m overbrugt, over een afstand van 70 meter. Daarmee is de helling is voor fietsers goed te berijden. Direct ter hoogte van de aansluiting op de Kriensenswei is de helling een stuk forser. Dat zal fietsers tot afstappen bewegen. Dat is in zekere zin gewenst, aangezien een 80 km/h weg wordt gekruist en goed en tijdig zicht op naderend verkeer van belang is. Om het afstapen en oprijden comfortabeler te maken adviseren wij om de aansluiting met de Kriensenswei wel vlakker te maken dan in de huidige situatie.

Het groen aan weerszijden van de aansluiting zorgt voor een verslechtering van het zicht (zeker op het verkeer komend vanaf de Witte Brêge). Andersom is het zo dat het gemotoriseerde verkeer wachtende of oprijdende fietsers pas laat zal opmerken.
Het zicht dient verbeterd te worden; gemotoriseerd verkeer moet vanaf de Witte Brêge goed zicht kunnen hebben op de fietsers.

Snelheidsregime en verhardingsbreedte Kriensenswei
Op wegen waar langzaam verkeer mengt met gemotoriseerd verkeer dient in verband met Duurzaam Veilig de maximumsnelheid niet hoger te zijn dan 60 km/h. Het snelheidsregime op de Kriensenswei zal dus moeten worden teruggebracht.

Fietsers maken voor ca. 300 meter gebruik van de Kriensenswei. De Kriensenswei wordt door vrachtwagens en landbouwvoertuigen bereden. De verhardingsbreedte varieert van 4.80 m tot 5.00 meter. Op basis van de ontwerpuitgangspunten uit het Handboek Wegontwerp is de verhardingsbreedte aan de krappe kant. Voor landbouwvoertuigen wordt bijvoorbeeld een doorrijbreedte van 4.50 m aangehouden. Deze is opgebouwd uit een voertuigbreedte van 3.00 meter en een veiligheidsmarge van 0.75 meter aan weerszijden. Het is daarentegen wel zo dat bij het passeren van tegemoetkomend verkeer zeker 0.40 m aan de bermzijde vervalt, omdat landbouwverkeer zal uitwijken. Fietsers hebben 1.25 m ruimte nodig, inclusief schrikafstand.

Bij een verhardingsbreedte van 4.80 m is er een tekort van 0.55 m. Dit ruimtetekort kan worden aangevuld met grasbetonstenen (gefundeerd).



Deeltracé 3B

Situatieschets

- Deeltracé 3B bestaat uit de Weardswei, Kleasterwei, Keechsdyk en de Reidswâl tot aan de oversteek van de N358. Op de Weardswei geldt een snelheidsregime van 80 km/h.
- In de huidige situatie maakte deze route al onderdeel uit van het fietsknooppuntennetwerk.
- Een aandachtspunt bij wegvakken op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom is de aanwezigheid van landbouwverkeer. Deeltracé 3B wordt mede gebruikt door zwaar gemotoriseerd verkeer (vrachtverkeer en landbouwvoertuigen). Bij relatief veel landbouwverkeer kan een breder wegprofiel gewenst zijn dan vanuit verkeerskundig oogpunt noodzakelijk is, om daarmee te voldoen aan de hoofdeis veiligheid.
- De Weardswei en Kleasterwei hebben wegbreedtes van variërend van 3.50 m tot 4.00 m.
- De Reidswâl sluit aan de op de N358 (80-km weg), en kruist daarvoor een fietspad in twee richtingen.
- Bij de 'scheve' oversteek N358 is een fietsoversteek gelegen ca. 30 m vanaf de aansluiting Reidswâl. Fietsers komend vanaf deeltracé 3B moeten linksaf het fietspad volgen om de fietsoversteek te bereiken. In de huidige situatie is het goed mogelijk dat fietsers rechtdoor oversteken, aangezien het vervolg van de route direct aan de overzijde is gesitueerd. Dat is ook uit de verkeersschouw gebleken.

  Aan de zijde van Jouswier wordt het fietsverkeer bij de kruising gescheiden van het gemotoriseerd verkeer middels een smalle fietsdoorsteek (2-richtingen).

Afbeelding 4
Oversteek N358



Beoordeling

Weardswei
De Weardswei (en Kleasterwei) kenmerkt zich door de lange rechtstanden, een relatief smal profiel en het 80-km snelheidsregime. De verhardingsbreedte van de Weardswei varieert van 3.50 m tot 4.00 m. De weg wordt door vrachtverkeer en landbouwverkeer gebruikt. Na realisatie van de fietsroute zullen er meer (recreatieve) fietsers gebruik gaan maken van de route. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt conflicteren bovengenoemde aspecten met elkaar. Al eerder is gerefereerd naar de ontwerprichtlijnen voor landbouwvoertuigen. Op basis van de ontwerpuitgangspunten uit het Handboek Wegontwerp is de verhardingsbreedte van de Weardswei te krap. Voor landbouwvoertuigen wordt een doorrijbreedte van 4.50 m aangehouden.

Een eerste aanbeveling is om de maximumsnelheid te verlagen naar 60 km/h. Daarnaast zou de Weardswei in zijn geheel verbreed moeten worden, of er zouden genoeg passeerstroken gerealiseerd moeten worden, om het verkeer veilig af te kunnen wikkelen.

Optie 1: Gehele verbreding
Met een algehele wegverbreding naar minimaal 5.35 m.

Optie 2: Passeerstroken
Door de aanleg van meerdere passeerstroken op de Weardswei kan de gewenste breedte/passeerruimte van 5.35 worden gehaald. De passeerstroken zouden elkaar dan wel op relatief korte afstand moeten volgen, minimaal om de 200 m. Het nadeel van passeerstroken is ook dat de snelheid wordt opgevoerd om bij die passeerstroken te komen, maar ook dat men het óf niet in de gaten heeft, of men is niet bereid om te wachten (want dit zal redelijk vaak voorkomen). Bovendien is voor de passeerstrook zelf al ca. 30 m benodigd, waardoor de keuze voor een algehele wegverbreding logischer lijkt.

Oversteek N358
De fietsoversteek is gelegen op ca. 30 meter van de Reidswâl. Fietsers moeten gebruikmaken van het verplichte fietspad om bij de oversteek te komen. Fietsers hebben nu de mogelijkheid om rechtdoor over te steken en de fietsoversteek te negeren. Uit de schouw is gebleken dat men dit ook doet. Om de het rechtdoor over te steken minder aantrekkelijk te maken, kan het kruispunt worden versmald (zie nevenstaande schetsmatige uitwerking). Daarnaast zou ook met wayfinding wenselijk gedrag kunnen worden afgedwongen.

De fietsoversteek heeft tussen de haaientanden een lengte van 6.00 m. Dat is acceptabel. Aan de zuidzijde van de N358 bevinden de haaientanden zich echter al enigszins verderop het asfalt. Fietsers kunnen daardoor het gevoel hebben dat zij al ‘op de weg staan’ en de verwachting is daarom ook dat fietsers eerder halt zullen houden. Het gevolg daarvan is dat de totale oversteeklengte toeneemt, tot ruim 9.00 meter. Dat is een (te) forse afstand. Om het comfort en veiligheid voor fietsers te verbeteren adviseren wij om de groene afscheidingsstrook door te trekken tot aan de haaientanden. Dit zou betekenen dat de bushalte en pechstrook verlegd moet worden (zie nevenstaande schetsmatige uitwerking).

Tot slot adviseren wij om de fietsdoorsteek aan de zuidzijde haaks aan te laten sluiten op de Bergsmawei. Fietsers zullen hierdoor beter zicht hebben op het kruisende verkeer (zie nevenstaande schetsmatige uitwerking).



Deeltracé 4A

Situatieschets

- Op deeltracé 4A maken fietsers gebruik van de Bergsmawei, voor ca. 1.2 kilometer. Aan de zuidkant van Jouswier buigen fietsers op een gegeven moment af richting een vrijliggend fietspad.
- Het maatgevende voertuig bepaalt de breedte; in dit geval het landbouwverkeer.
- De verhardingsbreedte van de Bergsmawei is ca. 3.20-3.40 meter. In Jouswier en ten noorden van Jouswier zijn in de huidige situatie genoeg mogelijkheden voor landbouwverkeer om uit te wijken. De rijsnelheden zullen hier ook relatief laag liggen.

  Voor het wegdeel ten zuiden van Jouswier is de situatie anders. Daar is het vanwege de naastgelegen sloten lastig om uit te wijken. De huidige berm is daarvoor (nog) niet toereikend.

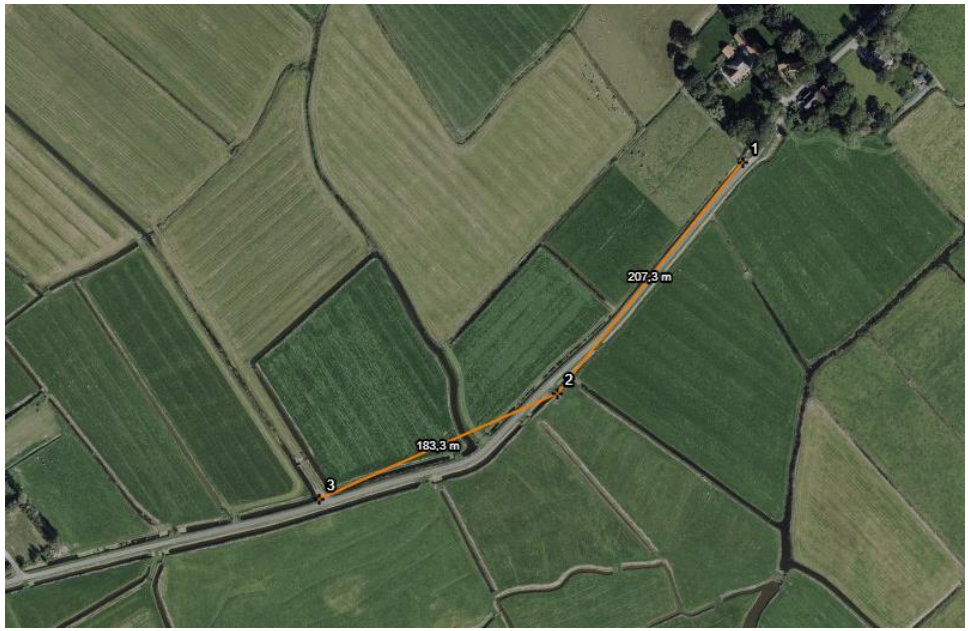


Beoordeling
De huidige verhardingsbreedte van de Bersmawei is niet toereikend om gemengd verkeer veilig te kunnen afwikkelen. De bestaande breedte is op de smalste punten op het traject 3.20 m. De benodigde breedte voor landbouwverkeer in combinatie met fietsers is 5.35 m. Hiermee is er een breedte-tekort van 2.15 m.

In Jouswier en ten noorden van Jouswier liggen brede bermen, of is er in ieder geval voldoende ruimte beschikbaar, waardoor uitwijken hier gemakkelijk moet kunnen. Maatregelen zijn hier niet nodig. We adviseren wel om het wegdeel ten zuiden van Jouswier te verbreden. Het breedte-tekort van 2.15 m kan met worden aangevuld met grasbetonstenen (gefundeerd). Voor de Bergsmawei zou, om aan de 5.35 m te voldoen, de weg met ca. 6 grasbetonstenen à 40 cm stuk verbreed moeten worden. Dat is in de huidige situatie niet ruimtelijk inpasbaar. Ons advies is om de wegbreedte van 5.35 m wél te realiseren; middels verlegging van de sloot.

Een andere mogelijkheid is om ten zuiden van Jouswier een aantal passeerstroken aan te leggen, die voldoen aan de eerder vastgestelde uitgangspunten. In de eerste plaats kan de conclusie getrokken worden dat de zichtlijnen op het deeltraject in orde zijn (zie nevenstaande afbeeldingen; links: net ten zuiden van Jouswier, rechts: aansluiting fietspad richting Súd Ie).

Op het traject zijn meerdere dammen waar de weg verbreed kan worden tot de gewenste afstand van 5.35 m. Deze dammen bevinden zich allen binnen 300 meter afstand van elkaar. Op de illustratie hieronder worden de logische uitwijkplaatsen aangeven. Deze passeerstroken zijn niet minimaal 20 m. In de praktijk zullen ze dienen als ‘escapes’ voor het fietsverkeer. Locatie 3 is geen passeerstrook; hier begint het fietspad.





Afbeelding 5
Uitwijkplaatsen traject 4A.

Deeltracé 5A & 5B

Situatieschets

- Op deeltracé 5A en 5B maken fietsers gebruik van de bestaande weg.
- Op deeltracé 5A is de verhardingsbreedte tussen de 3.20 en 3.50 m.
- Op deeltracé 5B is de verhardingsbreedte tussen de 3.20 en 3.50 m.
- Het maatgevende voertuig bepaalt de breedte; in dit geval het landbouwverkeer.



Beoordeling

Aan de openbare weg op traject 5A zijn meerdere landbouwpercelen gelegen. De route wordt uitsluitend gebruikt door landbouwvoertuigen. De intensiteit ligt laag, de route wordt weinig bereden. Toch is het noodzakelijk om een comfortabele verhardingsbreedte te realiseren. Op de smalste punten is de landbouwweg 3.20 m breed, daarmee niet voldoende om fietsers en landbouwverkeer elkaar te laten passeren. De benodigde breedte voor landbouwverkeer in combinatie met fietsers is 5.35 m. Hiermee is er een breedte-tekort van 2.15 m.

Een mogelijkheid om aan de 5.35 m te voldoen, is door de weg met ca. 6 grasbetonstenen à 40 cm stuk te verbreden, waarop landbouwvoertuigen kunnen uitwijken. Dit is ruimtelijk lastig inpasbaar.

Een andere mogelijkheid is om aantal passeerstroken aan te leggen. Er dienen zich hier meerdere locaties (de dammen, maar ook de extra verharding voor de boerderijen) voor aan. Op deeltracé 5A zijn de zichtlijnen in orde, aangezien de weg vrijwel lijnrecht is, zonder aanwezige obstakels die het zicht verhinderen.

Ook aan deeltracé 5B (Mellemawei) zijn meerdere landbouwpercelen gelegen. De Mellemawei wordt door landbouwvoertuigen gebruikt. De intensiteit ligt laag, de route wordt weinig bereden. Toch is het noodzakelijk om een comfortabele verhardingsbreedte te realiseren. Op de smalste punten is de landbouwweg 3.20 m breed, daarmee niet voldoende om fietsers en landbouwverkeer elkaar te laten passeren. De benodigde breedte voor landbouwverkeer in combinatie met fietsers is 5.35 m. Hiermee is er een breedte-tekort van 2.15 m.

Een andere mogelijkheid is om aantal passeerstroken aan te leggen. Er dienen zich hier meerdere locaties (de dammen, maar ook de extra verharding voor de boerderijen) voor aan. Op deeltracé 5B zijn de zichtlijnen niet overal in orde (zeker niet in de zomersituatie, vanwege de bomenrijen naast de Mellemawei). Het plaatsen van spiegels, en uitwijkmogelijkheden op korte afstand van bochten kunnen de situatie verbeteren. In afbeelding 6 staat op het rechterplaatje (Mellemawei) in rood een mogelijke alternatieve route voor de fietsverbinding aangegeven. Op deze manier wordt voorkomen dat fietsers tussen locatiepunten 6 en 8 mengen met de lokale bedrijvigheid.

In afbeelding 6 zijn de logische uitwijkplaatsen op traject 5A en 5B weergegeven.



Afbeelding 6
Uitwijkplaatsen traject 5A (links) & 5B (rechts).


SWECO

Inspraakverslag Bestemmingsplan Súd Ie **GEANONIMISEERDE VERSIE**
Versie 14 oktober 2021

Inleiding
Over het voorontwerpbestemmingsplan is een inspraakprocedure gevoerd op grond van de Algemene Inspraakverordening Noardeast-Fryslân. In het kader van deze procedure heeft het voorontwerpbestemmingsplan van 17 juni tot en met 28 juli 2021 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn kon schriftelijk, per post of per mail, op het bestemmingsplan worden gereageerd. Van deze geboden mogelijkheid is door 12 personen / organisaties gebruik gemaakt. Er was ook de gelegenheid om mondeling in te spreken, maar hiervan is geen gebruik gemaakt.
De gegevens van de insprekers zijn geanonimiseerd in het kader van de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG). Aan het eind van het inspraakverslag is een tabel opgenomen met het overzicht van de inspraakreacties, corresponderend met de nummers in de eerste kolom van de beantwoording inspraakreacties. Twee inspraakreacties waren qua inhoud gelijk en zijn daarom qua beantwoording samengevoegd. Hieronder zijn de inspraakreacties samengevat en voorzien van een standpunt van burgemeester en wethouders.

Beantwoording inspraakreacties

Nr	Inspraakreactie	Standpunt B&W
1	Agrarisch Collectief Waadrâne	
	Het beschreven tracé 'Fietspad Súd Ie' loopt dwars door drie belangrijke weidevogelmozaïeken van Agrarisch Collectief Waadrâne. Het agrarisch collectief is van mening dat de aanleg van het fietspad zorgt voor twee bedreigingen van de weidevogel-mozaïeken: o Verstoring van rust; o Extra ontsluiting van gebied voor predatoren van weidevogels. Geldelijke compensatie van de geconstateerde 12 ha verstoord weidevogelkansgebied is naar mening van het agrarisch collectief niet in het belang van de weidevogels. Tot slot wordt opgemerkt dat Nederland een internationale verplichting heeft om de gruttopopulatie in stand te houden.	Met het standpunt van het Agrarisch Collectief Waadrâne dat zeer zorgvuldig met de weidevogels in het gebied moet worden omgegaan zijn we het roerend eens. Natuur en ecologie is een belangrijke factor geweest in de integrale afweging om tot dit project en het voorkeurstracé te komen. Deze afweging is beschreven in de Verkenning die als bijlage 1 aan de toelichting van het bestemmingsplan is toegevoegd en in hoofdstuk 2 van de toelichting. Ons uitgangspunt is van begin af aan geweest dat natuur en landschap zoveel mogelijk worden ontzien en waar toch effecten zijn te verwachten zal compensatie nodig zijn. Hoe we hier inhoud aan hebben gegeven is zoals gezegd in het bestemmingsplan en de onderliggende stukken te lezen. Het belang van de komst van het fietspad en de aanwezige natuurwaarden is zorgvuldig tegen elkaar afgewogen. Het Agrarisch Collectief geeft terecht aan dat het fietspad door weidevogelgebied loopt. Naar de effecten hiervan is grondig onderzoek verricht. Naast de verkennende natuurtoets (bijlage bij het voorontwerp-bestemmingsplan) is in maart 2021 een aanvullende ecologische beoordeling uitgevoerd door ecologisch onderzoeksbureau Altenburg en Wymenga. Dit onderzoek geeft aan dat op een aantal plaatsen langs het tracé sprake is van verstoring. De kwantitatieve en kwalitatieve aspecten

		hiervan zijn in beeld gebracht. Het onderzoek constateert op basis van tellingen dat vooral de gronden ten zuiden van de Súd Ie belangrijk gebied is voor weidevogels. Voor de noordkant concludeert het rapport dat de aanleg van het fietspad geen significant effect heeft op weidevogels. Uit de Wet natuurbescherming volgt dat de provincie bevoegd gezag is als het gaat om ecologie en natuur. In de Verordening Romte (zie ook paragraaf 3.2 van de toelichting van het bestemmingsplan) geeft de provincie regels waar aan voldaan dient te worden bij verstoring. Alvorens compensatie aan de orde is (natuur buiten EHS) of geldelijke compensatie (weidevogelgebied), dient eerst het openbaar belang te worden aangetoond en dient de verstoring via mitigering redelijkerwijs zo klein mogelijk te worden gemaakt. Voor de kwalitatieve compensatie in de vorm van verbetering van weidevogelbiotopen wordt een start gemaakt met de optimalisatie van de Eanjumer Kolken. Omdat het project van openbaar belang is, en het zoveel mogelijk met bovenstaande rekening houdt, worden daarnaast financiële afspraken met de provincie gemaakt om de verstoring geldelijk te compenseren via het weidevogelfonds. Dit zijn financiële afspraken, zoals in de Verordening Romte Fryslân 2014 voorgeschreven. De provincie bepaalt vervolgens hoe zij deze middelen zo goed mogelijk inzet voor het verbeteren van de weidevogelgebieden en het behoud van de weidevogelstand. Deze wijze van compensatie is juridisch algemeen geaccepteerd. Voor de volledigheid hebben we in het beleidshoofdstuk van de bestemmingsplantoelichting de betreffende artikelen uit de verordening toegevoegd. De opmerking van het Agrarisch Collectief Waadrâne dat het fietspad zou zorgen voor extra ontsluiting van het gebied voor predatoren van weidevogels, hebben we voorgelegd aan deskundigen. De conclusie luidt dat de weidevogelgebieden in de huidige situatie al onderling verbonden zijn door middel van bruggen, dammen en dergelijke. Predatoren zoals vossen, marterachtigen en gedomesticeerde katten hebben ook nu al toegang tot de gebieden. De toevoeging van het fietspad aan het gebied, met bijbehorende verbindingen, zal niet tot significant meer predatie van weidevogels leiden.

		Ten aan zien van de opmerking van het Agrarisch Collectief Waadrâne over de grutto willen we opmerken dat de inspanningen om zo goed mogelijk met het weidevogelgebied om te gaan de zorg voor de verschillende soorten betreft, waaronder de gruttopopulatie.
2	Dorpsbelang De Skans, Oostmahorn	
	Dorspbelangen De Skans geeft aan fietspad Súd Ie een mooie fietsroute te vinden, maar uit wel zorgen over de toename van fietsverkeer in het dorp. De aanleg van het fietspad leidt tot een toename van toeristen. Gevreesd wordt voor gevaarlijke situaties op de oude zeedijk in Oostmahorn. Dorpsbelang noemt de volgende knelpunten: 1. Op de oude zeedijk is sprake van een flessenhals; 2. Op de oude zeedijk wordt ter hoogte van Restaurant De Gouden Stek regelmatig gefietst op het voetpad; 3. Bij de afslag naar de jachthaven en de splitsing richting dorp en oude veerhaven is ook sprake van een flessenhals; 4. In de 30 km/uur-zone wordt dikwijls te hard gereden; 5. Er is door de gemeente nog geen oplossing gevonden voor de onveilige verkeerssituatie. Een alternatieve route is op een kaartje bijgevoegd bij de brief. Deze leidt langs Esonstad richting Anjum. Ter hoogte van het parkeerterrein Esonstad ziet dorpsbelang graag een fietsparkeerplaats, zodat fietsers te voet Oostmahorn kunnen bezoeken.	We zijn content met de opmerking van Dorpsbelang De Skans dat zij het fietspad mooi vinden. In de brief schetst dorpsbelang de verkeerssituatie in het dorp. Dit is de situatie van dit moment, nu het fietspad er nog niet is. De genoemde knelpunten bevinden zich niet binnen het bestemmingsplan Fietspad Súd Ie, maar Dorsbelang vreest dat de komst van het fietspad effect zal hebben op de verkeers(veiligheids)situatie in het dorp. Na realisatie van het fietspad Súd Ie kan het aantal fietsers in het dorp toenemen. Aan de ene kant is een groei van de toeristische sector in de regio dat wat we beogen. Het versterken van toeristische verbindingen maakt het gebied aantrekkelijker voor de fiets- en vaartoerist. Aan de andere kant willen we er ook zorg voor dragen dat de verkeerssituatie op en buiten het fietstracé niet verslechtert. We zijn van mening dat de aantallen fietsers niet zodanig zijn dat in Oostmahorn een onacceptabele situatie ontstaat. Verkeerskundig beschouwd is de dimensionering van de wegen en paden in Oostmahorn aan de krappe kant. Er is echter geen sprake van een onveilige verkeerssituatie. Voor gemotoriseerd verkeer is het dorp geen doorgaande verbinding. Bovendien zijn de verkeerintensiteiten zodanig dat, bij gebruik van wegen en paden op de daarvoor bedoelde wijze, sprake is van een verkeersveilige situatie.
3	Dorpsbelang Metslawier	
	Dorpsbelang Metslawier geeft allereerst aan blij te zijn dat de gemeente investeert in het uitbreiden van de toeristische mogelijkheden en heeft begrip voor het willen realiseren van een veilige fiets- en wandelroute langs de Súd Ie. Wel vindt dorpsbelang het jammer dat de potentiële toerist niet gestimuleerd wordt Metslawier te bezoeken terwijl dat wel wordt gesuggereerd in het bestemmingsplan. De inspanningen die een aantal jaar geleden zijn verricht om Metslawier aantrekkelijker voor toeristen te maken, komen zo niet tot zijn recht.	We delen de mening van Dorpsbelang Metslawier dat het belangrijk is dat we investeren in toerisme en versterking van de regio. In hoofdstuk 2 van de bestemmingsplantoelichting is beschreven welke keuzes zijn gemaakt om de nieuwe fietsverbinding een waardevolle aanvulling op het bestaande fietsknooppuntennetwerk te laten zijn. Door deze aanvulling ontstaat een dichter én aantrekkelijker fietsnetwerk. Fietsers maken graag een rondje en de één legt hierbij grotere afstanden af dan de ander. Bij het maken van een fietstocht heeft de recreatieve fietser niet de intentie de snelste route van A naar B te kiezen, maar een aantrekkelijke gevarieerde route te volgen. Het nieuwe fietspad gaat deel uitmaken van de mogelijkheden dat het fietsnetwerk straks te bieden heeft.

		Langs het fietspad zal verwezen worden naar de routemogelijkheden en bezienswaardigheden, zoals de cultuurhistorische dorpen en voorzieningen. Het project Súd Ie zet daarnaast nadrukkelijk in op de interactie waterrecreant en fietser/wandelaar. Het fietsknooppuntennetwerk heeft een knooppunt bij Reidswal. Dit is een mooi punt in het netwerk om af te slaan richting Metslawier. De ligging van het tracé in de directe nabijheid van bezienswaardigheden, waaronder Metslawier, brengt ons inziens juist potenties met zich mee voor de dorpen in de regio en zal een aanvulling op de bezoekers van Metslawier betekenen.
4	<u>Dommerholt Advocaten, namens bewoners te Ezumazijl</u>	
	In de inspraakreactie zijn twee bezwaren genoemd tegen de bestemmingsplanprocedure voor het Fietspad Súd Ie: Het bestemmingsplan is naar oordeel van Dommerholt niet uitvoerbaar. Het is in beginsel niet in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening om in een bestemmingsplan bestemmingen op te nemen die niet binnen de planperiode van 10 jaar zullen worden verwezenlijkt. De bewoners, namens wie Dommelholt inspreekt, zijn eigenaar van de gronden waar het fietspadtracé komt te liggen. De gemeente is al twee jaar in overleg met de eigenaren om deze gronden aan te kopen. Eigenaren willen de grond niet verkopen vanwege de bijkomende beperkingen rondom haar agrarische bedrijfsvoering. Het aanbod van de gemeente is onvoldoende en onvolledig en daarmee niet overtuigend genoeg om de eigenaren op andere gedachten te brengen. Beide partijen zijn derhalve nog niet dicht bij een overeenstemming. Omdat de gronden nog niet in bezit zijn van de gemeente kan de gemeente niet overgaan tot het vaststellen van een ontwerpplan.	Dommerholt geeft terecht aan dat er al geruime tijd overleg is gevoerd met eigenaren van de grond, namens wie hij inspreekt, omdat het voorkeurstracé dat de raad op 4 juni 2020 heeft vastgesteld over diens eigendommen loopt. In de communicatie (o.a. de brieven van het college aan de eigenaren van 26 januari 2021) is aangegeven dat de raad voor een integrale afweging staat waarin landbouw en recreatie belangrijke afwegingsfactoren zijn. We willen niet ontkennen, en zo is dat ook in de hiervoor genoemde brieven beschreven, dat er concessies van de landbouw worden gevraagd om de aanleg van de belangrijke toeristische route langs de Súd Ie mogelijk te maken. De gemeenteraad wil betrokkenen maximaal tegemoet komen door bij de bestuurlijk gekozen grondstrategie volledige schadeloosstelling als uitgangspunt te nemen bij de grondverwerving voor het fietspad om onteigening te voorkomen. Terwijl de onderhandelingen met betrokken grondeigenaren doorgaan wordt het bestemmingsplan alvast voorbereid. Het voorontwerpbestem-mingsplan is daarin de eerste stap. Gedurende de periode tot vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad is het uitgangspunt om in den minne tot aankoop van de gronden door de gemeente te kunnen overgaan. Mocht dit niet volledig slagen, dan zal een onteigeningspocedure moeten worden aangevangen.De conclusie van Dommerholt dat het plan niet uitvoerbaar zou zijn, is dan ook niet aan de orde.

	2. Er is sprake van een evident privaatrechtelijke belemmering. Een privaatrechtelijke belemmering is evident als zonder nader onderzoek kan worden vastgesteld dat een ontwikkeling voorzien is op grond die in eigendom aan een ander toebehoort en die ander daarin niet berust en niet hoeft te berusten. Eigenaren van de beoogde gronden voor het fietspadtracé wensen het plan zoals is voorgesteld niet uit te voeren.	Zoals in voorgaande reactie verwoord is het traject om tot minnelijke overeenstemming te komen nog gaande. De grondstrategie van de gemeente is hierop gericht, zoals in onze reactie op punt 1 aangegeven. Er kan daarom geen sprake zijn van een 'evident privaatrechtelijke belemmering'. Het bestemmingsplantraject is opgestart vanuit de gedachte dat de gronden door de gemeente worden verworven. Vooralsnog gaan we er vanuit dat dat langs minnelijke weg zal zijn.
5	<u>Bewoners aan de Mellemawei</u>	
	Insprekers geven in hun brief een opsomming van redenen waarom ze zich niet kunnen vinden in het tracé van het fietspad. Samengevat zijn de bezwaren: Deeltracé 5b, zoals in het voorkeurstracé aangegeven loopt op vijf meter van het huis van de indieners. Dit heeft grote impact op privacy en woongenot. Ondanks eerdere toezeggingen maakt dit deeltracé nog steeds onderdeel uit van de plannen. Hierbij wordt opgemerkt dat de Fryske Gea ook heeft bereikt dat het tracé niet meer over hun terrein gaat.	Met insprekers is meerdere keren gesproken over tracédeel 5b, dat langs hun huis loopt. De laatste keer was tijdens de inloopbijeenkomst op 6 juli 2021. In dit gesprek is nogmaals aangegeven dat de situatie rond de woning van insprekers, zoals in het voorkeurstracé staat, niet de juiste situatie weergeeft. De optie om aan de oostkant van de woning langs te gaan hebben we eerder al laten vallen, maar deze variant is abusievelijk wel in de Verkenning van het voorkeursvariant blijven staan. Bij de planuitwerking is de juiste variant gehanteerd. Op de verbeelding bij het bestemmingsplan is te zien dat de juiste variant, westelijk langs de woning, in het bestemmingsplan is verwerkt. Het tracé volgt hier de openbare weg, aan de westzijde van de woning. We gaan er vanuit dat insprekers hiermee voldoende zijn overtuigd dat het tracé niet aan de oostzijde van de woning komt te liggen. De opmerking over de situatie van de gronden van de Fryske Gea is hiermee voor deze inspraakreactie niet meer relevant, omdat het tracé ter plaatse van de woning van insprekers de bestaande weg volgt.
	Ook geven insprekers aan te laat te zijn geïnformeerd of gevraagd om inhoudelijk een mening te vormen over het plan. Dit geldt voor meer burgers. Daardoor was de indiener pas op de hoogte van haar rechtspositie nadat het plan in de uitwerkingsfase kwam. Deze situatie heeft ertoe geleidt dat het vertrouwen van de indiener in de lokale politiek fors is gedaald.	Voorafgaand aan de besluitvorming over het voorkeurstracé in de raad is met de betrokkenen rondom het tracé van het fietspad uitvoerig gesproken. Daarnaast heeft een digitale informatiebijeenkomst plaatsgevonden. Ook is op het onderzoeksrapport naar het voorkeurstracé door omwonenden gereageerd en op deze reacties is door het college gereageerd. Zoals in onze beantwoording op het vorig punt aangegeven was het ten tijde van de verkenning al de bedoeling dat ter plaatse van de woning van insprekers de bestaande weg gevolgd zou worden. Met insprekers is daarom geen intensieve communicatie geweest. In de uitwerkingsfase is wel herhaaldelijk met insprekers gesproken, zoals bij het vorige punt is besproken.
	Over de weidevogelcompensatie geven insprekers aan dat deze onvoldoende is en geen recht doet aan de gedane inspanningen	In de integrale belangenafweging om tot het project en het voorkeurstracé te komen heeft de raad ook natuur en landschap betrokken. Het uitgangspunt is geweest dat natuur en landschap zoveel mogelijk worden

	van de afgelopen jaren om de weidevogelaantallen weer op niveau te krijgen.	ontzien en waar toch effecten zijn te verwachten zal compensatie nodig zijn. Naar de effecten van het fietspad is een verkennend natuuronderzoek uitgevoerd aangevuld met ecologisch onderzoek. Zoals in het voorgaande, in onze reactie op de inspraak van Agrarisch Collectief Waadrâne beschreven, zijn we in nauw overleg met de provincie als bevoegd gezag, om de natuurwaarden zoveel mogelijk te beschermen. Waar nodig zal gecompenseerd moeten worden. Dit gebeurt volgens de voorgeschreven regels van de provincie.
	Tot slot merken insprekers op dat onderzoek naar het economisch perspectief en gebruiksprognose ontbreken. Ook wordt de vraag gesteld of de gelden voor het fietspad niet beter anders besteed kunnen worden.	Zoals in de bestemmingplantoelichting beschreven past het fietspad bij het breder ingestoken programma om het Lauwersmeergebied, waaronder Noardeast Fryslân te versterken, zowel in toeristisch als in sociaal-economisch opzicht: Voor een slimme groei van (cultuur)toeristen is ruimte nodig voor een compleet (dag)recreatief netwerk. Er is ruimte nodig voor nieuwe ontwikkelingen waarbij de verbinding land-water wordt versterkt. Ook vaarverbindingen die het recreatieve vaarnetwerk versterken, passen hier in. Een uitstekend en goed onderhouden netwerk aan fiets- en wandelpaden zal een impuls geven aan de landrecreatie in Fryslân. Nieuwe ontwikkelingen worden bij voorkeur ingezet voor behoud van voorzieningen en versterken van de vitaliteit van dorpen en steden, passend bij de Friese identiteit en de doelgroep cultuurtoerisme. Paragraaf 4.6 van de bestemmingsplantoelichting gaat in op het onderzoek naar het toekomstig gebruik van het fietspad. Hieruit komt naar voren dat het pad van toegevoegde waarde zal zijn voor de toeristen en recreanten. Het gebruik van het fietspad Súd Ie door utilitair fietsverkeer zal beperkt zijn. Bovenstaande rechtvaardigt de inzet van de middelen voor het project Fietspad Súd Ie.
6, 7	<u>Rentmeesterskantoor Wijmenga namens bewoners aan de Roptawei te Niawier en de stichting Meindert Douma Leen</u>	
	De inspraakreactie van Rentmeesterskantoor Wijmenga, namens twee betrokkenen, hebben vrijwel dezelfde inhoud en worden daarom onderstaand gezamenlijk behandeld. Inspreker mist in het plan een goede beschrijving van de effecten voor de landbouwsector. De landbouw wordt slechts genoemd in relatie tot het landbouwverkeer en de verkeersveiligheid, die volgens inspreker in het geding is. Indieners verzoeken de	In het onderzoeksrapport Verkenning Fietspad Súd Ie is helder beschreven op welke wijze en op basis van welke weging van factoren tot het voorkeursalternatief is gekomen dat de raad uiteindelijk heeft besloten. Hierin zijn o.a. belangen met betrekking tot recreatie, natuur, economie, privacy en bedrijfsvoering tegen elkaar afgewogen. Het is evident dat we ondanks de zorgvuldige afweging helaas niet iedereen tevreden kunnen stellen.

	gemeente om landbouwcompensatiegrond aan te kopen en de kavelruil te coördineren.	De gronden die benodigd zijn voor het fietspad zijn smalle stroken. Het is niet haalbaar om op deze kleine schaal en voor relatief kleine oppervlaktes een kavelruiltraject te doorlopen. Bij de besluitvorming over de voorkeursvariant is aangegeven dat de gemeente de betrokkenen maximaal tegemoet wil komen en volledig schadeloosstelling wil stellen bij de grondverwerving. Dit geeft betrokkenen ruimte zich op de grondmarkt te begeven als daar (vanuit bedrijfseconomische oogpunt) behoefte aan is. De constatering dat landbouwverkeer aan de orde komt in de analyse van de verkeersveiligheid is juist. Anders dan inspreker suggereert is dat niet om verkeersveiligheid te bagatelliseren. Er is door deskundigen grondig naar de delen van de tracés gekeken waar het gemotoriseerd verkeer en het fietsverkeer gezamenlijk van de weg gebruikmaakt. Er zijn maatregelen beschreven om op deze wegen, die als verkeersveilig kunnen worden bestempeld, de veiligheid verder te bevorderen. De inrichting van de weg is hiervoor van belang, maar zeker ook het verkeersgedrag van de weggebruikers.
8	<u>Bewoners aan de Bergsmawei</u>	
	Insprekers signaleren twee verkeersonveilige situaties in het plan en geven hiervoor twee oplossingen: 1. De versmalling van de fietsoversteek van de Humaldawei wordt verkeersonveiliger doordat (landbouw)verkeer elkaar niet meer kan passeren zonder stil te moeten staan. Een fietstunnel zou hier een goede oplossing voor zijn.	In het voortraject naar het voorontwerpbestemmingsplan toe is het onderwerp verkeersveiligheid meerdere keren aan de orde geweest. Ook in gesprekken met insprekers en andere omwonenden. Mede naar aanleiding hiervan is het voorkeursalternatief aan een nadere analyse onderworpen. De focus heeft hierbij gelegen op de situaties waar gemengd verkeer van het tracé gebruik maakt. In het rapport Quickscan Fietsroute Súd Ie (feb. 2021) is nagegaan of er optimalisatiemogelijkheden zijn voor een verkeersveilige inrichting van de tracédelen. In de quickscan staan oplossingsrichtingen voor een Duurzaam Veilige inrichting. Per situatie zijn oplossingsrichtingen aangegeven voor het veilig mengen van fietsverkeer met het overige verkeer. Het rapport is als bijlage aan de bestemmingsplan-toelichting toegevoegd. Ook de situatie ter plaatse van de oversteek met de Humaldawei is beschouwd en van een voorstel voorzien. De verkeersintensiteiten op zowel de Humaldewei als op de fietsoversteek zijn zodanig dat een verkeersveilige gelijkvloerse oversteek is te realiseren. Door de ligging is er voldoende zicht voor zowel fietsers als gemotoriseerd verkeer om de situatie goed te kunnen overzien. Een fietstunnel, zoals insprekers voorstellen, lost inderdaad wel het gezamenlijk gebruik van de Humaldawei op, maar is vanuit verkeersveiligheidsoogpunt niet noodzakelijk. Ter plaatse

		van de kruising is het verkeer van de Bergsmawei gescheiden van de fietsoversteek. Omdat het hier een oversteek over de de provinciale weg N358 gaat, is de oplossingsrichting aan de provincie voorgelegd. Momenteel (half oktober 2021) is nog geen reactie ontvangen. Bij de uitvoering van de werkzaamheden nemen we, indien gewenst, de eventuele opmerkingen van de provincie mee.
	2. De verkeerssituatie te Jouswier wordt in het rapport als veilig beoordeeld. In de route zit echter ter hoogte van Bergsmawei 1 een knik in de weg die nu al voor onveilige situaties zorgt. Bovendien zijn er te weinig uitwijkmogelijkheden. Voorgesteld wordt om de route niet door Jouswier te laten gaan, maar een andere route te nemen.	In het hiervoor genoemde rapport is ook de Bergsmawei beschouwd en niet als knelpunt gedefinieerd. Het betreft een doodlopende erfontsluitingsweg waar uitsluitend verkeer van en naar de bewoners/bedrijven gebruik van maakt. Met de voorgestelde verbreding van de weg ter plaatse van dammen zijn er voldoende passeermogelijkheden en/of 'escapes' voor fietsers. Bovendien zorgt de openheid van het landschap buiten de bebouwing van Jouswier ervoor dat de verschillende verkeersdeelnemers elkaar op grote afstand zien aankomen. Ook de verhoging in het landschap en versmalling van het profiel van de openbare ruimte over een afstand van circa 50 meter ter plaatse van de kerk in Jouswier is vanuit verkeersveiligheidsoogpunt geen knelpunt. De berm voor en na de versmalling is breed genoeg om te passeren. De Bergsmawei kan op een verkeersveilige manier worden ingericht.
9	<u>Bewoners aan de Keechsdijk</u>	
	Inspreker geeft aan dat het proces niet goed is verlopen. Partijen zijn te laat meegenomen in de planvoorbereiding en er is ook in het vervolgproces niet goed gecommuniceerd.	Voorafgaand aan de besluitvorming in de raad over het voorkeurstracé is met de betrokkenen rondom het tracé van het fietspad uitvoerig gesproken. Daarnaast heeft een digitale informatiebijeenkomst plaatsgevonden. Ook met inspreker is gesproken en heeft schriftelijke communicatie plaatsgevonden, waar inspreker naar verwijst. Op het onderzoeksrapport naar het voorkeurstracé is door een deel van de omwonenden gereageerd en op deze reacties is door het college een antwoord gegeven. De door partijen gegeven opmerkingen op het voorkeurstracé zijn door de raad meegewogen in het besluit tot vaststelling van het tracé. Ons inziens heeft deze besluitvorming een zorgvuldige voorbereiding gekend, waarin ook de belangen van grondeigenaren langs de Súd Ie nadrukkelijk zijn meegenomen. We zijn ons er van bewust dat in situaties zoals deze, waarin de afweging speelt tussen het algemeen en het individueel belang, niet iedereen tevreden zal zijn met de uitkomst. Wij vragen vanuit de landbouw enige concessie omdat het onvermijdelijk is dat er stroken grond nodig zijn voor de aanleg van het pad langs de Súd Ie. De raad heeft aangegeven de

		grondeigenaren hierin maximaal tegemoet te willen komen door volledige schadeloosstelling als uitgangspunt te nemen. Op basis van het voorkeursmodel heeft het Programmabureau Súd Ie inmiddels het bestemmingsplan op laten stellen. Aan het begin van de inspraaktermijn van dit plan is er gelegenheid geweest om met ambtenaren in gesprek te gaan en/of vragen te stellen, ter voorbereiding op een eventuele inspraakreactie. Hiervan is door inspreker gebruik gemaakt.
	De voorkeur van inspreker gaat uit naar tracévariant 2A in plaats van variant 2. Inspreker vindt de keuze niet logisch en geeft hiervoor diverse redenen. Ter onderbouwing somt inspreker de voordelen van variant 2A op ten opzichte van variant 2.	Zoals ook in de andere reacties in dit inspraakverslag aangegeven wijzen we erop dat in de Verkenning fietspad Súd Ie, dat als bijlage bij de bestemmingsplantoelichting is gevoegd, een uitvoerige en zorgvuldige belangenafweging tussen de verschillende varianten is gemaakt. Deze zullen we hier niet herhalen. Ook de belangen en het standpunt van It Fryske Gea zijn hierin meegenomen. Deze organisatie onderstreept vanuit de belangen van natuur en landschap de keuze voor variant 2 in plaats van 2A. Deze informatie is in eerdere schriftelijke communicatie met inspreker gedeeld. In onze beantwoording van de inspraakreactie genoemd onder nummer 4 gaan we hier op in.
	Tot slot geeft inspreker een advies: “Regel als gemeente Noardeast-Fryslân en projectgroep Súd Ie een gezamenlijk overleg met It Fryske Gea en de betrokken 3 agrariërs. Zet in op het gegeven dat de boeren de grond van tracédeel 2 overnemen van It Fryske Gea, de betrokken boer een veetunnel krijgt om zijn huiskavel te vergroten en It Fryske Gea het fietspad toestaat op tracédeel 2A waardoor zij verlost zijn van het beheer en onderhoud van de grond van tracédeel 2”.	In de belangenafweging zijn ook natuurbelangen van de gronden die It Fryske Gea beheert meegewogen. Een overdracht van gronden zal niet aan de orde zijn. Van het door inspreker voorgestelde advies is op voorhand te zeggen dat dit geen haalbaar resultaat zal opleveren. Dit is al uitvoerig besproken. Insprekers zijn goed gehoord. Verder verwijzen we kortheidshalve naar onze inhoudelijke beantwoording op de inspraakreacties genoemd onder de nummers 1 en 4, waar wordt ingegaan op de integrale afweging van belangen.
10	<u>Bewoners aan de Bergsmawei</u>	
	Insprekers geven aan tegen de realisatie van het fietspad te zijn en geven hiervoor een aantal redenen: Ten eerste geeft inspreker aan dat de omgeving genoeg toeristisch-recreatieve fietsroutes kent en het is jammer om natuur te laten wijken voor een betonnen pad. Inspreker doet aan agrarisch natuurbeheer.	Uit de gesprekken en de correspondentie tussen inspreker en het Projectbureau en de gemeente komt duidelijk naar voren dat insprekers geen voorstanders zijn van het pad. We zijn ons ervan bewust dat we concessies vragen van grondeigenaren en willen hier zo goed mogelijk mee omgaan. In de correspondentie aan inspreker is dit uitgelegd. In het rapport Verkenning fietspad Súd Ie (april 2020) is uitvoerig beschreven dat een fietsverbinding gekoppeld aan de vaarverbinding een gewenste aanvulling op het recreatief netwerk is, en veel potenties biedt aan de regio. In de Verkenning is ook te lezen op welke wijze natuur en ecologie in de afweging is meegenomen. De Verkenning is als bijlage 1 bij het

		bestemmingsplan gevoegd. Het gemeentebestuur staat achter deze verkenning en het hieruit voortvloeiend voorkeursalternatief.
	Een oplossing hiervoor is om de doorsteek van de Bergsmawei naar het Súd Ie te verplaatsen naar een andere plek. De af te leggen afstand is daar bovendien korter.	Voor de uitwerking van het Fietspad Súd Ie is het door de raad vastgestelde voorkeurstracé het uitgangspunt. Dit sluit echter niet uit dat er tijdens de bestemmingsplanprocedure ruimte kan zijn voor een lokale maatwerkoplossing. Zo is de situatie rondom de eigendommen van inspreker de komende tijd in onderzoek in relatie tot ecologie. In de volgende versie van het bestemmingsplan kunnen de uitkomsten vastgelegd worden.
	Ook maken insprekers zich zorgen over de verkeersveiligheid, vooral ter plaatse van Jouswier en de oversteek met de Humaldawei.	Op het aspect verkeersveiligheid hebben insprekers genoemd onder nummer 8 ook opmerkingen gemaakt. Kortheidshalve verwijzen we naar onze reactie op deze inspraakreactie.
	Insprekers missen duidelijkheid over beheer en onderhoud van het fietspad.	Nieuwe infrastructuur wordt opgenomen in het gemeentelijk beheer- en onderhoudsprogramma. Dit geldt ook voor het beheer en onderhoud van het fietspad Súd Ie. Nu we geen giftige stoffen meer gebruiken bij het beheer van de openbare ruimte en een ecologisch vriendelijker manier van bermbeheer toepassen, ziet het onderhoudsniveau er anders uit dan in het verleden.
	Tot slot geven insprekers aan het onduidelijk te vinden hoeveel land zij moeten afgestaan voor het fietspad.	Het ontwerp van het fietspad is vertaald in het bestemmingsplan. Op de verbeelding is hierbij onderscheid gemaakt in het deel waar het pad, met bijbehorende bermen, komt te liggen en een strook met een breedte van ca 15 meter die nodig is voor de aanleg van het pad. De eerst genoemde strook waarbinnen het fietspad komt te liggen gaat de gemeente verwerven. De strook die nodig is voor de aanleg hoeft niet per se in gemeentelijk eigendom te komen. Dit is alleen noodzakelijk als deze gronden voor de aanleg van het pad niet minnelijk kunnen worden verworven of gebruikt. Gebruikelijk is om voor de strook die alleen nodig is tijdens de aanlegfase een tijdelijke gebruiksovereenkomst met de grondeigenaar te sluiten. Dit tegen een redelijk vergoeding en schadeloosstelling. In het kader van de verwerving en de eventuele gebruiksovereenkomst laten we exact uitmeten hoeveel vierkante meters het betreft.
11	<u>Rentmeesterskantoor Wijmenga namens bewoners aan de Tichelwei</u>	
	Insprekers zijn van mening dat de combinatie van een recreatief fietspad en een landbouwontsluitingsweg niet samen gaat. Dit levert een te grote verkeersonveilige situatie op. Gevreesd wordt	Insprekers genoemd onder nummer 8 hebben een vergelijkbare opmerking gemaakt over een ander deel van het tracé. Als reactie hierop schreven we:

	dat de voorgestelde oplossing van passeerstroken in de praktijk niet voldoet vanwege het karakter van beide weggebruikers (fietsers en landbouwverkeer).	In het voortraject naar het voorontwerpbestemmingsplan toe is het onderwerp verkeersveiligheid meerdere keren aan de orde geweest. Ook in gesprekken met insprekers en andere omwonenden. Mede naar aanleiding hiervan is het voorkeursalternatief aan een nadere analyse onderworpen. De focus heeft hierbij gelegen op de situaties waar gemengd verkeer van het tracé gebruik maakt. In het rapport Quickscan Fietsroute Súd Ie (feb. 2021) is nagegaan of de tracédelen verkeersveilig zijn ingericht en zo niet, welke oplossingsrichtingen er zijn voor een Duurzaam Veilige inrichting. Per situatie zijn oplossingsrichtingen aangegeven voor het veilig mengen van fietsverkeer met het overige verkeer. Het rapport is als bijlage aan de bestemmingsplantoelichting toegevoegd. Voor de Tichelwei geeft de Quickscan aan dat er meerdere mogelijkheden zijn om zogeheten uitwijkplaatsen of passeerstroken aan te leggen. Dit is voor dit tracédeel een goede oplossing omdat er voldoende zicht is. Vanwege het vlakke open landschap kunnen weggebruikers elkaar van verre zien aankomen. Als om de paar honderd meter een uitwijkplaats voor fietsers of een passeerstrook voor gemotoriseerd verkeer aanwezig is kan landbouw- en recreatief verkeer prima gezamenlijk gebruik maken van de weg. Met de beschreven oplossingen is ruime ervaring op vergelijkbare wegen en paden in den lande.
12	<u>Bewoners aan de Mellemawei</u>	
	Inspreker heeft 4 bezwaren tegen het huidige voorontwerp bestemmingsplan. De eerste betreft de ligging van het tracé rondom het erf van inspreker (dat is de afslag vanaf de Súd Ie naar de Mellemawei). Inspreker ziet niet de noodzaak van de route op deze plek en stelt drie alternatieven voor: ○ Een route langs één van de bestaande sloten oostelijk van het perceel van de indiener. ○ Een specifieke route langs de sloot aan de oostkant van het perceel van de indiener, inclusief grondruil tussen twee grondeigenaren zodat het fietspad niet gekruist hoeft te worden. ○ Een route om de oostelijk gelegen percelen heen.	We waarderen het dat inspreker met ons meedenkt over alternatieve oplossingen voor de inpassing van het tracé. In het voortraject naar de besluitvorming over het voorkeursalternatief is veelvuldig met inspreker gecommuniceerd over de ligging van het tracé vanaf de Mellemawei tot aan de Súd Ie. Hierbij is aangegeven dat de koppeling met de Súd Ie vanuit de doelstelling van het project van wezenlijk belang is. Zowel financieel als vanuit de weging van belangen kan het water niet overal letterlijk worden gevolgd. Het voorkeurstracé doet zoveel mogelijk recht aan het bestuurlijk initiatief en de daaraan gekoppelde subsidieaanvraag. Voor de aansluiting van de Mellemawei is ook de optie aan de westzijde van de Easteropfeart, westelijk van de woning van inspreker, in beeld geweest. In samenspraak met inspreker is van deze optie afgezien en is het voorkeursalternatief langs de oostzijde om het perceel van inspreker gelegd. Het voorkeurstracé is door de raad vastgesteld. Zoals in onze reactie op inspreker genoemd onder nummer 10 verwoord, sluit dit niet uit dat er

		tijdens de bestemmingsplanprocedure ruimte kan zijn voor een lokale maatwerkoplossing. Dit echter altijd vanuit de oorspronkelijk doelstelling. De alternatieven die inspreker nu aangeeft zijn in het voortraject en bij de planuitwerking uitgebreid besproken en niet haalbaar gebleken. Ten eerste doen de alternatieven geen recht aan de doelstelling om zoveel mogelijk de directe relatie met de Súd Ie te hebben. De door inspreker voorgestelde alternatieven zijn in feite varianten op tracédeel 4b uit de eerder genoemde verkenning. De criteria waarop 4b is vervallen gaan ook op voor de alternatieven van inspreker. Ook deze varianten doorsnijden weidevogelkans- en ganzenfoerageergebied. Bovendien zijn de percelen die inspreker aangeeft in eigendom van één eigenaar. De gronden zijn verpacht en de pachters zijn van mening dat het ongewenst is het fietspad te moeten oversteken bij het bewerken van de gronden. De derde optie die inspreker aangeeft betreft ook de gronden van één en dezelfde eigenaar. Een deel van deze gronden heeft een andere pachter. De gronden sluiten aan op het gebied van Staatsbosbeheer. Dat zou betekenen dat de aangegeven optie 3 én meer agrarisch gebied doorsnijdt én direct naast natuurgebied ligt. Vanuit ecologisch oogpunt is dat een ongunstiger alternatief. Dit zijn voor ons belangrijke argumenten om bij het voorkeurstracé te blijven.
	Inspreker wijst op het toegenomen risico op schade of ongevallen door ligging van het fietspad naast bomen op het erf van de indiener. Indiener stelt zichzelf niet aansprakelijk voor schade of ongevallen aangezien daar in de huidige situatie geen sprake van is.	Inspreker stelt terecht dat de eigenaar van bomen aansprakelijk kan worden gesteld bij schade door bomen. Dit geldt ook voor schade aan goederen of personen (bezoekers) op het perceel van inspreker. De situatie is hier niet anders dan op andere locaties waar bomen op een particulier perceel grenzen aan gronden van derden of openbaar toegankelijk gebied. Of de eigenaar van een boom daadwerkelijk aansprakelijk is hangt van veel factoren af. Aansprakelijkheid kan worden voorkomen als aan de zorgplicht is voldaan. Anders gezegd: dat de bomen zijn onderhouden.
	Er is grote kans dat ongewenste planten in de bermen langs het fietspad tot bloei kunnen komen en gezien de geringe afstand (<2m) uitzaaien over het erf van de indiener.	Er is geen reden om aan te nemen dat er in de bermen langs fietspad Súd Ie andere vegetatie zou ontstaan dan in andere bermen in de omgeving en in de wallen langs de agrarische percelen. Zaden verspreiden zich op verschillende manieren. Het is niet te voorkomen dat zaden van buiten het perceel van inspreker op het perceel terecht komen.
	Het plan heeft een grote impact op de privacy en daarmee op het woongenot van de indiener. Er moet een afscheiding komen tussen het erf en het fietspad.	We begrijpen dat de komst van het fietspad een verandering in de directe omgeving van het perceel van inspreker betekent. De situatie wijzigt, maar daardoor ontstaat er in ruimtelijke opzicht geen onacceptabele situatie. Het

		gaat om een recreatief fietspad, zonder verlichting en met een geslotenverklaring voor gemotoriseerd verkeer (met uitzondering van elektroscooters). Op veel plaatsen in het fietsknooppuntennetwerk in de regio lopen toeristische (fiets)paden langs private percelen. Dat bewoners hiervan de hinder ondervinden zoals inspreker die schetst, is ons nog nooit ter ore gekomen. Wat de privacy betreft heeft het perceel ons inziens reeds een natuurlijke, groene afscherming in de vorm van singelbeplanting aan de westzijde.

Lijst van indieners inspraakreacties, <u>geanonimiseerd</u>

nr	naam	adres	postcode	plaats	emailadres
1	Agrarisch Collectief Waadrâne	Raarderwei 9	9156 AC	Bornwird	info@waadrane.frl
2	Dorpsbelang De Skans				
3	Dorpsbelang Metslawier				
4	Dommerholt Advocaten namens een bewoner aan de Monnikhusterwei	Postbus 695	7300 AR	Apeldoorn	heerenveen@dommerholt.nl
5	Bewoners aan de Mellemawei				
6	Wijmenga Rentmeesters namens bewoners aan de Roptawei, Niawier	G.W. Navislaan 6 Postbus 47	9250 AA	Burgum	info@wijmenga.nl
7	Wijmenga Rentmeesters namens Stichting Meindert Douma Leen	G.W. Navislaan 6 Postbus 47	9250 AA	Burgum	info@wijmenga.nl
8	Eigenaren van percelen aan de Bergsmawei				
9	Bewoners aan de Keechsdijk, Morra				
10	Bewoners aan de Bergsmawei				
11	Wijmenga Rentmeesters namens bewoners aan de Tichelwei	G.W. Navislaan 6 Postbus 47	9250 AA	Burgum	info@wijmenga.nl
12	Bewoners aan de Mellemawei				

Nota van Beantwoording zienswijzen en ambtshalve wijzigingen

Behorend bij het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan Fietspad Súd Ie

12 januari 2022

GEANONIMISEERDE VERSIE

Inhoud

1. Inleiding....3
Voortraject....3
Inhoud Nota van beantwoording en ambtshalve wijzigingen....4
2. Van ontwerp naar vaststelling....4
3. Ontvankelijkheid zienswijzen....5
4. Zienswijzen en commentaar....5
5. Samenvatting van de wijzigingen als gevolg van de zienswijzen....30
6. Ambtshalve wijzigingen....30

Bijlagen:

Bijlage 1. Tabel nummering zienswijzen

1. Inleiding

Voortraject

Tijdens de voorbereidende fase van het Fietspad Súd Ie is een uitgebreid traject doorlopen waarbij ook de omwonenden en belanghebbenden meerdere malen van op de hoogte zijn gebracht en zijn betrokken.

Gemeente Noardeast-Fryslan heeft vanaf circa 2012 in afstemming met stakeholders rond Súd Ie & Wetterfront Dokkum een programma voor gebiedsontwikkeling rond de Súd Ie opgezet. Hierbij werkt de gemeente onder meer samen met Wetterskip Fryslân en Provincie Fryslân. Voor de opeenvolgende fasen van Programma Súd Ie is subsidie van het Waddenfonds toegekend. Fietspad Súd Ie is een project binnen fase 3 van dit Programma.

In die jaren is er regelmatig contact met inwoners en betrokken partijen over te realiseren opgaven voor de te maken recreatieve voorzieningen en verbindingsroutes. Onderdeel van het programma vormen ook veel ecologische investeringen gericht op vissen welke in vooral natuurgebieden buiten de EHS ook een positieve invloed hebben op de weidevogelpopulatie.

Na subsidietoekenning van fase 3 Súd Ie is er in de eerste helft van 2019 gesproken met direct betrokken stakeholders in het gebied over het beoogde tracé van het fietspad Súd Ie. Met direct betrokken grondeigenaren en pachters zijn in die periode ‘keukentafelgesprekken’ gevoerd. Vervolgens heeft de gemeente aan expertisebureau Arcadis via Programmabureau Súd Ie opdracht gegeven voor nader tracé-onderzoek, waarbij voor de verschillende deeltracés varianten zijn beoordeeld. Daarbij is aanvullend gesproken met enkele direct betrokken stakeholders in het gebied. Arcadis heeft begin april 2020 de resultaten van het tracé-onderzoek in een adviesrapport verwerkt. Dat adviesrapport is ook meteen openbaar gemaakt en gepresenteerd in een goed bezochte (digitale) avondbijeenkomst op 7 april 2020. In deze digitale bijeenkomst zijn diverse vragen gesteld over het adviesrapport en ook in de weken daarna zijn er nog meerdere vragen en reacties binnengekomen. Het college van burgemeester en wethouders heeft in die periode uitgebreid hierop gereageerd in een openbare reactienota ter voorbereiding op een raadsbeslissing over het voorkeurstracé en de grondverwerving. Begin juni 2020 heeft de gemeenteraad het voorkeurstracé bepaald. Bij deze raadsbeslissing is duidelijk gemarkeerd dat het voorkeurstracé voor het fietspad na verdere planuitwerking een planologische basis kan verkrijgen in een nieuw bestemmingsplan. De raad heeft hierbij aangegeven dat de inzet van de planuitwerking moet zijn, het creëren van draagvlak bij partijen door constructief naar de mogelijkheden voor optimalisatie te kijken en naar maatwerkoplossingen te zoeken.

Na verdere planuitwerking met ook nieuwe keukentafelgesprekken, gesprekken over grondverwerving, gesprekken met diverse stakeholders en ook bijeenkomsten met belangengroepen in de periode vanaf juni 2020 is er vervolgens in 2021 een bestemmingsplan voor het fietspad Súd Ie opgesteld en daarna als voorontwerp ter inzage gelegd.

Tijdens het proces van voorbereiding van het bestemmingspan zijn er diverse stappen gezet, waarbij er communicatie is geweest. Dit traject heeft bestaan uit:

- de publicatie van de inspraakperiode van 17 juni tot en met 28 juli 2021 met betrekking tot het voorontwerpbestemmingsplan;
- een inloopbijeenkomst tijdens de ter inzagetermijn (6 juli 2021) van het voorontwerp-bestemmingsplan (vanwege COVID 19 was dit op afspraak);
- bestuurlijk vooroverleg op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het plan is ter beoordeling toegezonden aan relevante organisaties, zoals de Provincie Fryslân en het Wetterskip Fryslân;
- de publicatie van de formele periode van terinzagelegging vanaf 21 oktober tot en met 1 december 2021 met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan, met de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen.
- diverse communicatie-uitingen op de projectenwebsite Súd Ie en Wetterfront Dokkum over de plannen;

Het voorontwerpbestemmingsplan is gepubliceerd in de Dockumer Courant. De publicatie van het ontwerpbestemmingsplan is gedaan in het Gemeenteblad en in de Dockumer Courant. Beide plannen zijn op de gemeentelijke website gepubliceerd.

De ingediende zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan zijn in deze nota samengevat en van een gemeentelijke reactie voorzien. Deze nota is een bijlage bij het raadsvoorstel en -besluit ter vaststelling van het bestemmingsplan Fietspad Súd Ie.

Inhoud Nota van beantwoording en ambtshalve wijzigingen

Onderstaand komen de volgende onderwerpen aan de orde:

- de totstandkoming van het bestemmingsplan;
- de ontvankelijkheidstoets;
- inhoudelijke beoordeling van de zienswijzen, voorzien van het voorstel om de zienswijze al dan niet over te nemen;
- een samenvatting van de wijzigingen voortvloeiend uit de zienswijzen en enkele ambtshalve wijzigingen.

2. Van ontwerp naar vaststelling

De terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan Fietspad Súd Ie heeft plaatsgevonden van 21 oktober tot en met 1 december 2021. Dit conform artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro), afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Van de terinzagelegging is op de wettelijk voorgeschreven wijze kennisgegeven in het Gemeenteblad, en een huis-aan-huisblad. In de kennisgeving is vermeld dat gedurende de termijn van terinzagelegging iedereen zijn zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan en de bijbehorende stukken naar voren kan brengen bij de gemeenteraad. De ingekomen zienswijzen zijn inhoudelijk beoordeeld en voor zover hier wijzigingen uit voortvloeien, zijn deze verwerkt in het bestemmingsplan. Het

bestemmingsplan zal na de vaststelling weer zes weken ter inzage worden gelegd. Er is dan gelegenheid beroep in te stellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

3. Ontvankelijkheid zienswijzen

Van de gelegenheid om zienswijzen naar voren te brengen is gebruik gemaakt door 14 personen en instanties (zie bijlage 1). De ingediende zienswijzen zijn getoetst aan de Algemene wet bestuursrecht (artikel 3:16 en 6:9) op ontvankelijkheid. De zienswijzen zijn alle vóór 2 december 2021 ontvangen en dus tijdig ingediend. Volgens artikel 6:9 eerste lid Awb, in samenhang met artikel 3:16 derde lid Awb, is een zienswijze tijdig ingediend indien deze voor het einde van de termijn is ontvangen. Zienswijzen die niet (expliciet) aan de gemeenteraad waren gericht zijn onverwijld doorgezonden aan de gemeenteraad, conform art. 2:3 Awb.

4. Zienswijzen en commentaar

In onderstaande tabel zijn de zienswijzen samengevat en van een reactie voorzien. Dit resulteert in een voorstel aan de gemeenteraad om de zienswijze wel of niet over te nemen. In enkele zienswijzen komen dezelfde onderwerpen terug. In die gevallen zijn die zienswijzen voor die onderwerpen bij elkaar getrokken en van één reactie voorzien.

In het navolgende zijn zowel de samenvatting van de onderwerpen uit de zienswijze als de reactie hierop te lezen. In verband met de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) is het verslag geanonimiseerd.

Inhoudelijke reactie op de zienswijzen

Ingediende zienswijzen (nummers verwijzen naar tabel, bijl. 1)	Samenvatting op onderwerp zienswijzen	Reactie gemeente Noardeast Fryslân
1	Bewoner aan de Keechsdijk in Morra	
	Indiener van de zienswijze geeft aan bezwaar te maken tegen de gevolgde procedure tot het voorontwerpbestemmingsplan en de keuze van tracé 2 uit het rapport Verkenning Fietspad Súd Ie. Indiener brengt hierbij dezelfde redenen naar voren als in de ingediende inspraakreactie.	Indiener van de zienswijze reageert op het ontwerpbestemmingsplan naar aanleiding van de publicatie waarin de terinzagelegging is aangekondigd. Aan de brief is dezelfde inhoud gegeven als aan de inspraakreactie van indiener. Er zijn geen nieuwe bezwaren of motieven toegevoegd. Dat maakt dat ons standpunt en beantwoording niet anders zal zijn dan onze reactie, zoals in het inspraakverslag van juli 2021 is verwoord (inspreker nummer 9). Wij herhalen voor alle duidelijkheid nog even de eerdere antwoorden van ons college aan betrokkene van mei 2020 (Citaten uit eerdere openbare correspondentie): *"(…) het advies in de rapportage van Arcadis is onverkort van toepassing voor de aan de gemeenteraad voorliggende bestuurlijke tracékeuze"*. (citaat uit pagina 65 van het rapport voor dit betreffende deeltracé:) *"**Deeltracé 2*** *Voor deeltracé 2 is gekozen voor variant 2 langs de noordoever van de Súd Ie. Vanuit de analyse en effectbeoordeling scoorden de varianten 2 en 2a redelijk vergelijkbaar. Het verschil wordt echter gemaakt bij de effecten op natuurwaarden (zowel weidevogels als ganzen). Uit tellingen over broedparen van de Bond Friese Vogel Wacht (2019) blijkt dat er direct langs variant 2a beduidend meer gevoelige broedvogels zitten dan langs variant 2. Ook is bij variant 2a een negatiever effect op het rustgebied rondom de eendenkooien te verwachten".* Als aanvulling op de opmerkingen van indiener ten aanzien van de procedure willen we nog wijzen op de inleiding van deze zienswijzennota waarin we de aanloop naar het project Fietspad Súd Ie en de communicatiemomenten weergeven. Ook merken we op dat de

		verwervingsstrategie is gebaseerd op minnelijke verwerking met volledige schadeloosstelling.
	Bovenstaande overwegingen leiden niet tot wijziging van het bestemmingsplan.	
2	Bewoner aan de Mellemawei in Oostrum	
	Indiener geeft aan er vanuit te gaan dat het eerder gepresenteerde tracédeel, bestaand uit een betonpad langs het perceel van indiener geen deel meer uitmaakt van het plan.	Zoals in onze beantwoording op de inspraakreactie van indiener van de zienswijze is aangegeven zal het fietspad niet langs de oostzijde van het perceel van indiener komen te liggen. Indiener stelt er vanuit te gaan dat dit tracédeel geen deel meer uitmaakt van het plan. Dat is correct. Indiener kan hiervan uitgaan. Het bedoelde tracédeel is niet in het bestemmingsplan opgenomen.
	Verder geeft indiener aan bezwaar te hebben tegen de tracédelen 5a en 5b en herhaalt hierbij de argumenten die in het kader van de inspraak naar voren zijn gebracht. Nieuw aangevoerde argumenten zijn: Het plan is naar mening van indiener onzorgvuldig tot stand gekomen en is niet een goede basis voor de besluitvorming over een project met grote negatieve invloed op het klimaat en nadelige gevolgen voor burgers. Indiener stelt ten slotte dat onvoldoende is aangegeven of en hoe de gehele investeringen voor het fietspad gaan renderen.	Voor de eerder door indiener aangevoerde punten in het kader van de inspraak, verwijzen we naar onze beantwoording in het inspraakverslag. De zienswijze werpt geen ander licht op ons standpunt en beantwoording, voor zover het de in de inspraak al naar voren gebrachte punten betreft. Wat de zorgvuldigheid van het proces betreft verwijzen we in eerste instantie naar de inleiding van deze Nota van beantwoording. Hierin is het voortraject geschetst en is aangegeven welke communicatiemomenten er zijn geweest. In de bestemmingsplantoelichting is de bredere context van het project Fietspad Súd Ie geschetst (paragraaf 2.2 t/m 2.4). Hier is ook benoemd op basis van welke criteria tot het voorkeurstracé is gekomen. Het rapport Verkenning Fietspad Súd Ie, waaruit het voorkeurstracé naar voren is gekomen, is als bijlage bij de bestemmingsplantoelichting opgenomen. Voorafgaand aan de besluitvorming in de raad over het voorkeurstracé is met de betrokkenen rondom het tracé van het fietspad uitvoerig gesproken. Daarnaast heeft een digitale informatiebijeenkomst plaatsgevonden. Met belanghebbenden is gesproken en er heeft schriftelijke communicatie plaatsgevonden. Op het onderzoeksrapport naar het voorkeurstracé is door een deel van de omwonenden gereageerd en op deze reacties is door het college een antwoord gegeven. De door partijen gegeven opmerkingen op het voorkeurstracé zijn door de raad meegewogen in het besluit tot vaststelling van het tracé. Ons inziens heeft deze besluitvorming een zorgvuldige voorbereiding gekend, waarin ook de belangen van aanwonenden en grondeigenaren langs het tracé van Fietspad Súd Ie nadrukkelijk zijn meegenomen.

		Op de opmerking ten aanzien van de impact op het klimaat gaan we onderstaand in bij onze beantwoording van zienswijze genoemd onder nummer 11. Op de opmerking ten aanzien van het rendement van het fietspad gaan we onderstaand in onder de nummers 9, 11 en 13.
	Bovenstaande overwegingen leiden niet tot wijziging van het bestemmingsplan.	
3	Wijmenga namens bewoner aan de Roltawei in Niawier	
	In de brief geeft Wijmenga aan zich op een aantal punten niet te kunnen vinden in de beantwoording van de namens client door hem ingediende inspraakreactie op het voorontwerpbestemmingsplan. Op een tweetal punten is Wijmenga van mening dat de reactie van de gemeente niet gaat over de inhoud van de inspraakreactie.	In onze beantwoording van de inspraak zijn we ingegaan op de opmerking dat de landbouwsector niet in de belangenafweging zou zijn betrokken. We verwijzen hierin naar de afwegingsfactoren uit de Verkenning Fietspad Súd Ie. Deze zijn in paragraaf 2.4.1. van de bestemmingsplantoelichting ook kort weergegeven. Ons inziens laat dit zien dat de landbouw één van de afwegingsfactoren is geweest. Ook hebben we hier in onze beantwoording op de inspraak aan toegevoegd dat we ons er van bewust zijn dat we ondanks de zorgvuldige belangenafweging niet iedereen tevreden kunnen stellen. De beantwoording gaat in op de punten die in de inspraakreactie naar voren zijn gebracht.
	Daarnaast vraagt Wijmenga zich af wie er bepaalt dat kavelruil niet haalbaar is, zoals door gemeente is aan gegeven in de beantwoording van de inspraakreactie. Ook wordt de vraag gesteld welke criteria bij het onderzoek naar de haalbaarheid zijn betrokken. Verder is de inhoud van de inspraakreactie ingevoegd in de zienswijze van Wijmenga.	In het inspraakverslag is beknopt aangegeven dat kavelruil niet haalbaar is omdat het om relatief smalle stroken van percelen gaat. Dit mede naar aanleiding van de raadsmotie, waar het college op 9 juni 2020 op heeft geantwoord. In de beantwoording is aangegeven dat de gemeente geen ruilgrond beschikbaar heeft. In het verlengde hiervan is het vanuit het project fietspad Súd Ie onhaalbaar gebleken om een soort van grondruilproject vanuit de gemeente te initiëren om daarmee ruilgrond te verwerven. Ook is aangegeven dat mochten zich op enig moment tijdens het lopende proces specifieke omstandigheden voordoen, waarbij sprake is van een koppelkans, dat daarvoor wellicht een maatwerkoplossing kan worden bedacht met een individuele grondeigenaar/pachter. Voor andere eigenaren/pachters heeft dit dan geen betekenis. Hierbij benadrukt het college dat de door de gemeenteraad bepaalde grondverwervingsstrategie voor het fietspad Súd Ie voorziet in volledige schadeloosstelling voor de aankoop van stroken grond voor dit project. De hiervoor behandelde vragen van Wijmenga leiden niet tot andere inzichten op de wijze waarop we de inspraakreactie hebben beoordeeld. Voor onze volledige beantwoording van de inspraakreactie verwijzen we

		naar het inspraakverslag waar de inspraakreactie van Wijmenga onder de punten 6 en 7 is beantwoord. Overigens is de situatie ter plaatse van de percelen van cliënt van Wijmenga gewijzigd met het doorvoeren van de optimalisatie van tracédeel 4a (zie onze beantwoording onder de nummers 7 en 8). Doordat de verbinding van het fietspad tussen de Bergsmawei en de Súd Ie in westelijke richting is verplaatst loopt het fietspad niet meer over de percelen van cliënt van Wijmenga.
	Bovenstaande overwegingen leiden niet tot wijziging van het bestemmingsplan.	
4	Bewoners aan de Roptawei te Niawier	
	Indiener van de zienswijze maakt bezwaar tegen het fietspad omdat er landbouwgrond verloren gaat en natuur wordt verstoord door de aanleg van het pad. Volgens indiener is hiermee geen algemeen belang gediend. Ook gaat het pad over de percelen van indiener, wat tot gevaarlijke situaties kan leiden. Een verkeersonveilige situatie doet zich ook voor op de Bergsmawei ter hoogte van Jouswier.	De constatering dat het fietspad een verstorend effect heeft op natuur en ecologie is terecht. De aan het bestemmingsplan ten grondslag liggende onderzoeken geven dat ook aan. De provincie is bevoegd gezag voor de natuurwaarden en heeft hier onder nummer 14 op gereageerd. De natuurwaarden dienen ten opzichte van de ruimtelijke ingreep, in dit geval het fietspad, te worden afgewogen. Omdat de natuurwaarden in voldoende mate worden gecompenseerd, volgens de in de Provinciale verordening gestelde voorwaarden, stemt de provincie in met het plan. Op dit punt verwijzen wij ook naar de beantwoording van de provinciale zienswijze onder nummer 14. Het effect op de landbouw is per deeltracé zorgvuldig meegewogen in het bij dit bestemmingsplan behorende tracé-onderzoek van Arcadis. Zie ook de voorgaande beantwoording waarin is verwoord dat het fietspad niet over percelen van indiener loopt, nu de optimalisatie aan tracédeel 4a is doorgevoerd. Voor ons standpunt ten aanzien van de onderwerpen algemeen belang en verkeersveiligheid verwijzen we kortheidshalve naar de beantwoording van de zienswijzen genoemd onder de nummers 9, 11 en 13.
	Bovenstaande overwegingen leiden niet tot wijziging van het bestemmingsplan.	
5	Wijmenga namens Stichting Meidert Douma Leen	
	Wijmenga geeft namens cliënt aan niet te reageren op het bestemmingsplan, maar doet een praktische suggestie om te bezien of het	We zijn blij met het feit dat besloten is dat een reactie op het bestemmingsplan achterwege kan blijven. De suggestie om het slataarde mogelijk te benutten bij de aanleg van het fietspad staat in beginsel los van

	mogelijk is werk-met-werk te maken door gebruikmaking van de slataarde dat nabij het tracé van het fietspad ligt.	de beantwoording van zienswijzen, maar zal door de uitvoeringsorganisatie met een positieve grondhouding in samenspraak met cliënt van Wijmenga nader worden bekeken.
	Bovenstaande overwegingen leiden niet tot wijziging van het bestemmingsplan.	
6	Dorpsbelang De Skâns	
	Dorpsbelang geeft dezelfde zienswijze als de inspraakreactie en vult deze aan met enkele reacties op de beantwoording van de gemeente op de inspraak: - het aantal fietsers in het dorp zal toenemen. Fietsers in combinatie met wandelaars en auto/campers die hun weg zoeken geeft nu al overlast; - het toerisme zal verder groeien, terwijl de infrastructuur van het dorp op een klein aantal is ingericht; - de indruk bestaat dat de gemeente voor de beantwoording van de inspraakreactie niet heeft onderzocht wat de verkeersintensiteit is; - een verbetering van de infrastructuur is nodig om het groeiend aantal toeristen aan te kunnen. Zolang er sprake is van de twee flessenhalzen kan er geen sprake zijn van een verkeersveilige situatie; - Dorpsbelangen voelt zich door de reactie op de inspraak niet gehoord. Dat zal het draagvlak niet ten goede komen; - Dorpsbelangen blijft van mening dat de aangedragen alternatieve route om het dorp een goede tegemoetkoming kan zijn in het bevorderen van de verkeersveiligheid.	Zoals we in onze beantwoording van de inspraakreactie van Dorpsbelang De Skâns hebben aangegeven genereert het fietspad Súd Ie niet een dusdanige hoeveelheid fietsverkeer dat de situatie in Oostmahorn hierdoor wezenlijk zal verslechteren. Het feit dat het dorp geen doorgaande verbinding voor gemotoriseerd verkeer heeft, de verkeersintensiteiten laag zijn en in het dorp al een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt, maakt dat aanvullende verkeersmaatregelen ons inziens in relatie tot het fietspad Súd Ie niet aan de orde zijn. Oostmahorn is een recreatief speerpunt van de gemeente Noardeast-Fryslân en heeft zich sinds de komst van Landal Esonstad ruim 15 jaar geleden veel sterker op de kaart gezet voor bezoekers van binnen en buiten de regio. Dit maakt dat er seizoensinvloeden zijn met veel meer drukte. Wel kunnen de vele bezoekers voor de inwoners van de kleine dorpsbemeenschap tijdens pieken in het seizoen soms door de toegenomen drukte een gevoel van overlast veroorzaken. De verkeersveiligheid is daarbij echter niet in het geding. De gemeente volgt de ontwikkeling van de verkeerssituatie binnen het dorp nauwlettend. We denken dat de mensen die de regio bezoeken of passeren, er vaak ook bewust voor kiezen om de (recreatie)voorziening en horeca in het dorp en de directe omgeving te bezoeken. Het omleiden van de fietsers om het dorp zal voor de ondernemers in het dorp betekenen dat ze een deel van de passanten missen, wat nadelig uit kan pakken. In de huidige situatie is er overigens al een mogelijkheid om het dorp te omzeilen als men dat zou wensen. Oostmahorn heeft immers al een rondweg richting Landal Esonstad. Via die route is het fietspad Súd Ie ook voor fietsers te bereiken. Suggestie(s) voor aanvullende fietsroute(s) vanuit Oostmahorn en ook optimalisatie(s) binnen het dorp kunnen zeker toegevoegde waarde hebben, maar die lokale ideeën staan los van het fietspad Súd Ie. Wij sluiten niet uit dat daar bruikbare wensen bij kunnen zitten die in de toekomst nader kunnen worden bekeken op haalbaarheid.
	Bovenstaande overwegingen leiden niet tot wijziging van het bestemmingsplan.	

7	Bewoners aan de Bergsmawei	
	Indieners van de zienswijze brengen in eerste instantie 5 bezwaarpunten naar voren. In een tweede brief volgt een aanvulling op deze punten. Onderstaand worden de brieven in samenhang behandeld. *Nut en noodzaak* Volgens indieners zijn er genoeg bestaande mogelijkheden om van Esonstad naar Dokkum te fietsen en hoeft er geen agrarische grond ontnomen te worden voor nog een fietspad. Indieners zien daarom niet het nut en de noodzaak van het toeristisch pad.	*Opmerking vooraf:* Indieners hebben in de zienswijze een alternatief voor deeltracé 4 aangegeven. Dit alternatief is nader onderzocht en we kunnen concluderen dat het aangedragen alternatief haalbaar en uitvoerbaar is binnen de uitgangspunten van het project (zie onze beantwooding op het laatste onderwerp van deze zienswijze). Nu het alternatief is ingevoegd in het bestemmingsplan is een aantal van de onderwerpen uit de zienswijze in een wat ander daglicht komen te staan. Onderstaand geven we dat, indien nodig, per onderwerp aan. *Nut en noodzaak* Indieners, genoemd onder de nummers 9, 11 en 13 hebben ook vragen over nut en noodzaak gesteld, onder het kopje 'algemeen belang'. Kortheidshalve verwijzen we naar onze beantwoording op zienswijzen van genoemde nummers, verderop in deze nota.
7, 8	*Weidevogelgebied* Indieners halen aan dat er in Friesland juist meer weidevogelplusgebied nodig is en dat compensatie van weidevogelkansgebied elders niet werkt en onderbouwt dit met een een verwijzing naar de Nota Weidevogels van de provincie en het gedrag van de Grutto. Ook wordt opgemerkt dat elders in het tracé vanwege natuurwaarden wel voor de fietsverbinding over bestaande wegen is gekozen (Weardwei). De waterbelevingsstekjes zullen door predatoren worden gebruikt om te jagen op de (jonge) weidevolels. Ook afval zal ongedierte aantrekken. In de aanvulling op de zienswijze reiken indieners gegevens van SOVON uit 2019 aan. Ook aan de noordzijde van de Bergsmawei foerageren ganzen. Weidevogels zitten zowel ten noorden als ten zuiden van de weg.	De Nota Weidevogels richt zich op het realiseren van meer weidevogelkerngbieden binnen de weidevogelkansgebieden. Dit is een provinciebrede opgave. In de provinciale verordening zijn de regels voor beide typen weidevogelgebieden opgenomen. De toets aan deze regels is in de bestemmingsplantoelichting beschreven. Ook de provincie gaat hier in haar zienswijzen, genoemd onder nummer 14 op in. Na overeenstemming over het compensatietraject, op basis van de afweging van de ruimtelijke ingreep ten opzichte van de natuurwaarden, heeft de provincie ingestemd met het plan. De financiële compensatie wordt dan ingezet voor natuurwaarden in de provincie. Dat hoeft niet per se in de directe nabijheid van de Súd Ie te zijn. Ten aanzien van de opmerking over de grutto willen we opmerken dat de inspanningen om zo goed mogelijk met het weidevogelgebied om te gaan de zorg voor de verschillende soorten betreft, waaronder de gruttopopulatie. Indieners wijzen op het deel van de fietsverbinding langs de Weardwei. Hier is er wel voor gekozen het fietspad langs het bestaande wegennet te laten lopen. Deze keuze voor het voorkeurstracé is in de Verkenning Fietspad Súd Ie (door Arcadis) beschreven. Alle criteria afwegende kwam de Weardwei als meest gunstig deeltraject uit de bus. Het betreft een integrale afweging van meerdere criteria en niet uitsluitend natuurwaarden. Dit verklaart de verschillende uitkomst op deeltrace's ondanks een gelijkwaardig effect op

		natuur. Zo valt de afweging ook anders uit ter plaatse van de omgeving Jouswier. Wat de predatoren in relatie tot de waterbelevingsstekjes betreft willen we opmerken dat de waterbelevingsstekjes in het invloedsgebied van het fietspad (verstoringsgebied) staan. Maar los van het verstoringsgebied zijn er ook in de huidige situatie verhogingen in het landschap aanwezig zijn waar roofvogels gebruik van maken, zoals bruggen en hekwerken. In dit kader is het gunstig dat er in de directe omgeving recentelijk bomen zijn verwijderd. De toevoeging van twee waterbelevingsstekjes zal niet tot een significant negatief effect leiden op het jachtgedrag van de predatoren. Bij de verdere detaillering willen we hier wel aandacht aan schenken. Binnen Programma Súd Ie zijn in de nabijheid van Jouswiersterpolder langs de provinciale weg ruilverkavelingsbosjes omgevormd tot paai- en opgroeigebied voor vissen. Daarmee zal de invloed van predatoren op het weidevogelgebied over het geheel genomen zijn afgenomen. Dat een roofvogel soms op een enkel waterbelevingstekje kan gaan zitten kunnen wij niet geheel uitsluiten. Dat is echter niet uniek in het landschap. Zo kan een roofvogel ook een agrarisch hek op een dam bij een agrarisch perceel als uitvalsbasis gebruiken. De ontwerper van de beide waterbelevingsstekjes is overigens van plan de komende tijd de feedback van stakeholders in de omgeving op te halen bij het ontwerpproces. De afvalpunten langs het fietspad zullen in de routing van de vuilophaaldienst worden opgenomen. Periodiek worden deze geleegd, zoals dat in de hele gemeente gebeurt. In dit verband kunnen we ook melden dat in het buitengebied groepen vrijwilligers periodiek actief zijn om zwerfafval op te ruimen. Ten aanzien van de aanvullingen op de ecologie verwijzen we naar de in het bestemmingspan opgenomen ecologische onderzoeken. Door een gerenomeerd bureau hebben we het effect van het voorkeurstracé laten beoordelen. Daarin zijn in algemene zin ook de gebieden ten noorden van de Jouswierpolder als weidevogelgebied en ganzenfoerageergebied beschouwd. In de aanvulling op ecologisch onderzoek voor de beoordeling van de maatwerkvariant zijn ook de aangereikte gegevens van SOVON uit 2019 betrokken.

7,8	*Verkeersveiligheid* Indieners herhalen hun standpunt ten aanzien van verkeersveiligheid uit hun inspraakreactie. In de aanvulling op de zienswijze wordt nog gewezen op de verkeersbewegingen van de kinder-/gastouderopvang aan het eind van de Bergsmawei.	In onze beantwoording op de inspraakreactie van indieners hebben we aangegeven dat uit de onderzoeken en analyses die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen geconcludeerd kan worden dat er voldoende mogelijkheden zijn de fietsroute verkeersveilig uit te voeren. Kortheidshalve verwijzen we naar de argumentatie zoals in het inspraakverslag is verwoord. De nu door indiener aangegeven aanvulling dat er aan het eind van de Bergsmawei een kinder-/gastouderopvang aanwezig is, doet hier niets aan af. Omdat het een doodlopende weg betreft is de verkeersintensiteit, inclusief het verkeer van de kinderopvang, laag. De Bergsmawei is een openbare weg waar bestemmingsverkeer en fietsverkeer gezamanlijk gebruik van kan maken op een verkeersveilige manier.
	Draagvlak Indieners betwijfelen het draagvlak zoals benoemd in de Verkenning Fietspad Súd Ie. In dit rapport staat de huiskavel van indieners niet genoemd. Elders is wel rekening gehouden met de huiskavel en landbouwkundig gebruik.	Er zijn meerdere indieners van zienswijzen die het punt van draagvlak in relatie tot de belangenafweging aanhalen. Hierop gaan we uitvoerig in in onze beantwoording van zienswijzen, genoemd onder de nummers 11 en 13. Daar geven we nogmaals aan dat zowel het algemene belang als het individuele belang zorgvuldig is afgewogen.
	Alternatief Tot slot dragen indieners een alternatief aan voor het fietspad. Dit alternatief maakt de inspanningen ter bescherming van boerenlandvogels niet ongedaan en beperkt de feitelijke verstoring. Ook hoeft er op deze wijze minder fietspad te worden aangelegd. In de aanvulling op de zienswijze brengen indieners naar voren het alternatief goed te benoemen in relatie tot de nummering in de Verkenning. De vergelijking dient tussen het alternatief en het voorkeurstracé te gaan. Hierbij dient te worden meegewogen dat de huidige weg al verstoring kent. Hiet fietspad genereert hier niet meer verstoring. Verstoring treedt alleen op bij het nieuw aan te leggen deel van het alternatieve voorstel. Een nieuwe berekening van de verstoring is bijgevoegd.	Naar aanleiding van deze zienswijze hebben we het voorgestelde tracédeel door Arcadis laten beoordelen aan de hand van dezelfde criteria als op baisis waarvan het voorkeurstracé is bepaald. De conclusie luidt dat de voorgestelde aanpassing geen significante invloed heeft op de beoordeling dan wel de conclusies die in de Verkenning Fietspad Súd Ie getrokken zijn. De beleving van de fietser van de Jouwswierpolder (cultuurhistorie en natuur) neemt juist toe. Daarnaast is het alternatief ecologisch aan een nadere analyse onderworpen als aanvulling op het ecologisch rapport. Deze aanvulling concludeert dat de optimalisatie geen aanvullende verstoring veroorzaakt op natuurgebieden, enkel weiland wordt verstoord over een oppervlakte die kleiner is dan bij het voorkeurstracé. Met deze gunstige beoordeling hebben we kunnen besluiten het aangedragen alternatief als optimalisatie van het voorkeurstracé door te voeren. Als maatwerkoplossing is deze aanpassing nu opgenomen in het bestemmingsplan. De onderzoeksnotitie worden aan het bestemmingsplan toegevoegd in de bijlagen 5 en 9.

		Wat de naamgeving van het alternatief in de notities betreft is er sprake geweest van de vergelijking tussen het nu aangedragen alternatief en deeltracé 4a uit het voorkeurstracé. In het voorkeurstracé staat ook deeltracé 4b genoemd, maar deze is niet in de beoordeling, zoals in voorgaande beschreven meegenomen.
	Bovenstaande overwegingen leiden tot wijziging van het bestemmingsplan door: – de verbinding tussen de Bergsmawei en de Súd Ie (gedeelte van deeltracé 4a), op de verbeelding te verplaatsen in westelijke richting en van dezelfde bestemmingen te voorzien; – de 'oude' verbinding (van het voorkeurstracé) - tussen de Bergsmawei en het punt langs de Súd Ie waar de hierbovengenoemde nieuwe verbinding bij de Súd Ie aankomt - van de verbeelding te verwijderen; – de bestemming Water, ter plaatse van het beoogde waterbelevingsstekje, eveneens in westelijke richting te verplaatsen op de verbeelding.	
8	Bewoners aan de Bergsmawei	
	Indiener geeft aan twee percelen aan de Súd Ie in bezit te hebben. Door het fietspad zal een deel van deze 2,2 ha verloren gaan, waardoor de percelen minder aantrekkelijk worden voor investeerders. Het nut van het fietspad wordt gezien het effect op leefbaarheid, agrarisch areaal en natuur niet ingezien. Beter is het om te investeren in bestaand fietspaden. Indiener is het er niet mee eens dat over percelen waar al jaren natuurbeheer wordt toegepast een fietspad komt te liggen. Indieners wijzen nog op het door de hiervoor genomede indieners aangedragen alternatief. Ze zijn wel tegen het fietspad, maar willen dit overwegen als het alternatief aan de orde is.	Op het verlies van langbouwareaal in relatie tot het belang van een recreatief fietspad gaan we in onze beantwoording onder de nummers 9, 11 en 13 in. Daar beschrijven we de wijze waarop het belang van eigenaren en pachters is meegenomen in de beoordeling van het voorkeurstracé. Kortheidshalve verwijzen we hier naar. Van belang is in deze situatie ook de zienswijze genoemd onder nummer 7. Nu het aangedragen alternatief is doorgevoerd in het bestemmingsplan heeft dat fors minder effect op de percelen van indiener.
	Bovenstaande overwegingen hebben mede geleid tot wijziging van deeltracé 4a, zoals bij de vorige beantwoording beschreven. Voor het overige leidt de zienswijze niet tot wijziging van het bestemmingsplan.	
9, 11, 13	Bewoners aan de Mellemawei, Tichelwei en de bezwarengroep fietspad Súd Ie	
9	*Maatwerk* Indiener geeft enkele suggesties voor alternatieve routes als oplossing voor het verlies aan privacy en vrij uitzicht.	In het kader van de inspraak hebben we op een vergelijkbare vraag van indiener gereageerd. Ook toen zijn enkele alternatieven naar voren gebracht. Van de toen door indiener voorgestelde alternatieven hebben we aangegeven dat dit in feite varianten op tracédeel 4b uit de Verkenning Fietspad Súd Ie zijn. De criteria waarop 4b is vervallen gaan ook op voor de alternatieven van inspreker. Ook deze varianten doorsnijden weidevogelkans- en ganzenfoerageergebied over een grotere lengte dan het voorkeurstracé. Voor de alternatieven die indiener nu in de zienswijze aangeeft geldt hetzelfde. Ook deze pakken ongunstiger uit op basis van de in de eerder genoemde verkenning gehanteerde criteria. De nieuw door

		indiener aangedragen alternatieven leiden tot hetzelfde oordeel dat deze negatiever uitpakken in vergelijking tot het voorliggende tracé. Indiener wijst nog op het feit dat het tracé deel 4a wel langs Jouswierpolder loopt en toch deel uitmaakt van het voorkeurstracé. Deze constatering is juist. Omdat het hier een bestaande openbare weg betreft, die al enige mate van verstoring geeft voor de omliggende natuurwaarden, is dit tracédeel - alles afwegende - wel als meest gunstig alternatief aangemerkt. Toch is op die specifieke plek nog wel een optimalisatie mogelijk gebleken met minder verstoring van weidevogels daar, zoals aangereikt in de zienswijze onder nummer 7. In de reactie op zienswijze nummer 7 gaan we hier nader op in. Op het aspect privacy zijn we ook in de beantwoording van de inspraakreactie van indiener ingegaan. Met de aanleg van het fietspad zal het vrije uitzicht niet hoeven verdwijnen. Het extensieve recreatieve gebruik van het pad gaat het vrije uitzicht niet beïnvloeden. Uiteraard zullen er van tijd tot tijd wel fietsers te zien zijn, wat nu niet het geval is. In de afgelopen periode van planuitwerking is nog bekeken of het eventueel wenselijk is het fietspad aan de overzijde van het water van de Eastrumer Opfeart langs te leggen. In dat geval zouden openbare recreatieve routes zich aan één zijde van het woonperceel bevinden. Die onderzoekssuggestie is door de eigenaar van het woonperceel van de hand gewezen.
9	*Wet- en regelgeving* Indiener geeft aan dat de wijziging van het bestemmingsplan in strijd is met verschillende beleidsterreinen en bijbehorende wet- en regelgeving. Het plan is hierdoor naar mening van indiener onuitvoerbaar.	In hoofdstuk 3 van de bestemmingsplantoelichting is een korte samenvatting van het relevant rijks-, provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid weergegeven. Daarnaast staat in hoofdstuk 4 het sectoraal beleid en regelgeving ten aanzien van de omgevingsaspecten. Indiener is van mening dat het project in strijd is met een aantal van de beleidsdocumenten van het rijk en de provincie. Wat betreft het rijksbeleid constateren we in de bestemmingsplan toelichting dat het project fietspad Súd Ie niet in strijd is met het nationaal beleid, zoals is opgenomen in de NOVI. De zorgvuldige wijze waarop de belangenafweging, om tot het voorkeurstracé te komen, is verlopen geeft ons inziens juist aan dat we hiermee een toekomstbestendige duurzame leefomgeving beoogen te creëren in onze gemeente. Dat met het project aan beleid en regelgeving ten aanzien van natuur, ecologie geluid, stikstof

		en verkeersveiligheid wordt voldaan is uitgebreid in hoofdstuk 4 beschreven. In dit kader willen we ook nog verwijzen naar de zienswijze van de provincie. De provincie is op grond van de Wet natuurbescherming het bevoegd gezag. In de zienswijze geeft de provincie aan in te kunnen stemmen met het plan als de compensatietrajecten zijn afgerond, conform de regels van de provinciale verordening. Inmiddels is deze afgerond, zoals in onze beantwoording onder nummer 14 beschreven.
11	*Geen jaagpad* Indieners geven aan dat de subsidie voor het fietspad is toegekend, omdat het om landschapsherstel gaat. Dit is niet correct waarmee nut en noodzaak wordt betwist.	In de inleiding van het bestemmingsplan is beschreven dat de fietsverbinding Súd Ie onderdeel is van het uitvoeringsprogramma Súd Ie en Wetterfront Dokkum. Dit programma beoogt recreatieve verbindingen op te waarderen. Fase 3, de laatste fase die nu aan de orde is, bestaat onder andere uit het realiseren van een fietspad langs de Súd Ie, het maken van enkele toeristisch-recreatieve rustpunten langs de route (waterbelevingstekjes) en enkele lokale recreatieve overstappunten. Fase 3 is daarmee de complementerende stap die het programma Súd Ie en Wetterfront Dokkum tot afronding brengt. Financieel wordt dit mogelijk gemaakt door bijdragen van Waddenfonds, Provincie en gemeente. In het Investeringskader Waddengebied, op basis waarvan de Waddenfondsbijdrage is toegekend, wordt het herstellen van de vaarfunctie van de historische waterloop als volgt beschreven: “Het herstel van de slenk in oude luister zal naar verwachting een impuls geven aan het toerisme. Mensen die echt de rust en de ruimte opzoeken kunnen hier op een bijzondere manier al varend het Waddenlandschap beleven. We mikken op kwaliteitstoerisme, zeg maar de bewuste recreant die op zoek gaat naar een stukje cultuurbeleving. Daarnaast is het aantrekkelijk voor met name de recreanten die bij Oostmahorn in het vakantiepark verblijven. Zij kunnen een bootje of sloep pakken en vandaar richting Dokkum varen zonder dat ze, zoals nu, het Lauwersmeer op moeten. Ook de wandelaar en de fietser kunnen van de schitterende omgeving genieten. Naast diverse wandelroutes komt er een recreatieve fietsroute van Dokkum richting Oostmahorn die aansluit op het fiets- en wandelroute rond het Lauwersmeer.” Uit vorenstaande wordt duidelijk dat partijen bij het toekennen van subsidies wel degelijk het fietspad Súd Ie voor ogen hadden. Voor de planvorming voor een nieuw verhard fietspad Súd Ie is het niet relevant of

		uit historische bronnen wel of niet kan worden aangetoond of er in het verleden een onverhard pad in relatie tot de vroegere beroepsvaart langs de Súd Ie heeft gelopen.
9, 11, 13	*Voldoende routes, geen onmisbare schakel* Naar mening van indieners zijn er voldoende routes aanwezig voor de verbinding tussen de toeristische kernen. Het fietspad is geen onmisbare schakel in het fietsroutenetwerk. Dit standpunt is toegelicht met kaartjes van de regio. Ook rondom het dorp Oostrum zijn volop recreatiemogelijkheden. Deze zijn aangeduid op een kaartje.	In het voortraject van het plan (zie ook het overzicht hiervan in de inleiding van deze nota) is uitvoerig beoordeeld hoe het fietspad Súd Ie zich verhoudt tot het netwerk van fietsverbindingen in de regio. In de Verkenning Fietspad Súd Ie en in de toelichting op het bestemmingsplan is dit samengevat weergegeven. Geconstateerd is dat in de huidige situatie de recreatieve en toeristische potenties van het gebied niet volledig gehaald worden. Met het toevoegen van enkele 'missing links' in de oost-west gerichte verbindingen ontstaat een betere verbinding tussen twee van de grootste toeristische en recreatieve hotspots in de nabije omgeving, de historische regiostad Dokkum en Oostmahorn, binnen het Nationaal Park Lauwersmeer. In de reactie van het college op de bezwaren van omwonenden op het voorkeurstracé is dit als volgt omschreven: "De missing links zijn schematisch weergegeven in het rapport. Bedoeld is dat het toevoegen van een knooppunt langs de Súd Ie ten noorden van Oostrum enerzijds de recreatieve fietsverbinding tussen de recreatieve speerpunten Dokkum en Oostmahorn aan het Lauwersmeer verbetert en anderzijds de koppeling tussen deze route en Oostrum (als interessante plek voor recreanten) legt. Uiteraard kunnen er altijd 'missing links' toegevoegd worden. In onze verkenning staat echter de verbinding tussen Dokkum en Oostmahorn aan het Lauwersmeer gekoppeld aan de Súd Ie centraal." (brief met kenmerk: Z266622-2020, 17 feb. '21, bijlage Reactie Arcadis op feitenrelaas). Voor een verdere beschrijving van de waarde van het fietspad voor de omgeving verwijzen we kortheidshalve naar de hiervoor genoemde Verkenning en de paragrafen 2.1 tot en met 2.3 van de bestemmingsplantoelichting. Wij zijn er van overtuigd dat door het toevoegen van de 'missing links' in het recreatieve netwerk het gebied als geheel aantrekkelijker wordt. De uitbreiding van het aantal fietspaden die het mogelijk maken het specifieke karakter van dit deel van het Waddengebied beter te beleven is een zeer waardevolle aanvulling op de inspanningen van de laatste decennia om de regio te versterken.
11	*Wisselmogelijkheid varen/fietsen / geen belangwekkende belevingsroute*	In de bestemmingsplantoelichting is een verkorte weergave van de Verkenning Fietspad Súd Ie opgenomen, van de recreatieve betekenis van

	Indieners geven aan dat de fietsroute niet van belang is voor het kunnen wisselen tussen varen en fietsen. Het fietsroutenetwerk biedt ook nu al, zonder de route Súd Ie, de mogelijkheid om te wisselen tussen varen en fietsen. Ook zijn indieners van mening dat er geen sprake is van een belangwekkende belevingsroute.	het pad. Ook de onder 11 (kopje *Geen jaagpad*) beschreven motiveringen van de subsidieverstrekkers geven aan dat veel waarde wordt gehecht aan de wisselwerking tussen land en water en de beleving van dit deel van het Waddengebied. Dit is als volgt omschreven: “Het fietspad creëert langs de Súd Ie samenhang tussen land en water. Deze samenhang, het kunnen beleven van het landschap, in relatie tot de recreatievaart, was een belangrijk afwegingscriterium bij het bepalen van het voorkeurstracé van het fietspad”. Het pad biedt de mogelijkheid de kenmerkende elementen van het unieke landschap beter te beleven. Dit ‘beleven’ zal voor mensen van buiten de regio vanzelfsprekend anders zijn dan voor de bewoners van het gebied. Van de beoogde bezoekers zijn de gebruikers van de wisselmogelijkheid tussen varen en fietsen slechts één van de doelgroepen. Het grootste deel van de doelgroep zal bestaan uit fietsende toeristen/recreanten zonder boot. Zoals in het bestemmingsplan en in de verkenning beschreven is het fietspad een aanvulling op het bestaande netwerk. Er ontstaan meer mogelijkheden om rondjes te fietsen, wat het gebied aantrekkelijker maakt voor de toeristen die het belangrijk vinden te fietsen tijdens hun verblijf in de regio. Zie voor onze reactie op het belang van het fietspad ook de volgende reactie.
9, 11, 13	*Algemeen belang* Volgens indieners dient het fietspad Súd Ie geen enkel algemeen belang. De fietsroute levert de regio geen economisch voordeel op.	Onder het kopje ‘*Voldoende routes, geen onmisbare schakel’* wijzen we op de relevante paragrafen in de bestemmingsplantoelichting en de Verkenning waarin de waarde van het fietspad voor de recreatieve ontwikkeling van de regio is beschreven. Met de toegevoegde waarde is het algemeen belang gediend. Indieners wijzen in dit verband op de Analyse gebruik fietspad (bijlage 2 bij de bestemmingsplantoelichting). Het belang van het fietspad was, zoals hiervoor aangegeven, al beschreven in de verschillende documenten toen in februari 2020 een nadere analyse naar het gebruik van het fietspad is gedaan. In deze notitie is geïnventariseerd welke toegevoegde waarde de route heeft ten opzichte van het huidige fietsnetwerk. Het rapport concludeert dat de twee nieuw aan te leggen delen van de fietsverbinding een grote meerwaarde heeft voor het gebied omdat een extra schakel wordt aangelegd, primair voor het recreatieve fietsverkeer. Ook is de analyse gebruikt bij de quickscan naar de verkeersveiligheid op de verschillende tracédelen (bijlage 14 bij de bestemmingsplan toelichting).

		Indieners geven overigens terecht aan dat in de Analyse gebruik fietspad aannames zijn gedaan. Omdat voor een toevoeging van schakels in een bestaand fietsnetwerk, niet exact kan worden bepaald hoe toeristen deze gaan gebruiken, is naar het gebruik van fietspaden in de regio gekeken, zoals het Rondje Lauwersmeer. Hierbij zijn de toeristische gegevens van een aantal jaren betrokken en zijn aannames gedaan over het fietsgedrag van deze bezoekers en ook van de bewoners. De uitkomsten zijn aan verschillende experts op het gebied van recreatie en verkeer voorgelegd. De uitkomsten zijn als realistisch beoordeeld. De notitie heeft ons gesterkt in de behoefte om de 'missing links' in het fietsroutenetwerk op te lossen. Nut en noodzaak is echter niet uit te drukken in bestedingen tijdens een fietstocht. Het gaat om de toename van mogelijkheden om de recreatieve potenties van de regio te benutten. Het gaat om de recreanten en toeristen die het gebied zullen beleven en er een dag of langer verblijven. In het kader van het algemeen belang van het fietspad wijzen indieners nog op een onderzoek van de fietsersbond waarin staat dat er veel en mooie fietsmogelijkheden zijn in de gemeente Noardeast Fryslân. Daar zijn we het roerend mee eens en is ook geen punt van discussie. Het plan Fietspad Súd Ie gaat over een welkome aanvulling op het netwerk, zoals in het voorgaande beschreven. De fietsersbond heeft zich overigens positief uitgelaten over de route Súd Ie. Het onderzoek van het Marrekrite dat indieners aanhalen gaat over het gehele fietsnetwerk van Friesland. Ook de Marrekrite is bij het project Súd Ie (vaarweg en fietspad)) en de realisatie van aanlegplaatsen betrokken en juicht de ontwikkeling toe. Een groeiende groep vaarrecreanten heeft bovendien een fiets aan boord, zodat zij net als andere bezoekers en inwoners straks via de aanlegplaatsen ook per fiets via deze route de omgeving kunnen verkennen.
11, 13	*Draagvlak* Indieners geven aan geen enkel draagvlak voor het fietspad te zien en wijzen daarbij op de momenten dat bezwaren naar voren zijn gebracht. Ook zijn indieners van mening dat de lusten en de lasten ongelijk zijn verdeeld.	Dat er draagvlak is hebben we uit meerdere standpunten kunnen afleiden. In de contacten met de omgeving blijkt dat er veel partijen zijn die het fietspad een waardevolle aanvulling op het toeristisch netwerk vinden. Recreatieve bedrijven in de regio zijn ronduit positief over de sterke combinatie van varen over de Súd Ie en fietsen langs de Súd Ie, omdat daarmee ontbrekende schakels worden ingevuld en door het combineren met andere routes een groter gebied profijt kan hebben van deze investeringen. Ook voor inwoners in dorpen en stad Dokkum zijn de nieuwe

		verbindingsschakels van belang en feitelijk een impuls voor de leefbaarheid. Ook horecabedrijven in het Lauwersmeergebied, waaronder de bedrijven in Dokkum en Oostmahorn, zijn enthousiast over de nieuwe recreatieve verbindingen voor fietsers en vaarverkeer. Verschillende besturen van verenigingen van dorpsbelangen laten weten positief tegenover het plan voor de fietsverbinding te staan in combinatie met de vaarroute Súd Ie. Wel plaatst één van de dorpsbelangen vragen bij de verkeersveiligheid en hebben meerdere dorpsbelangen er op aangedrongen dat grondeigenaren en pachters schadeloos gesteld moeten worden. Ook de fietsersbond, recreatiepark Esonstad en diverse ondernmers in het gebied zijn voorstanders van het fietspad. Eén en ander is ons ook gebleken op de informatieavond op 14 april 2020. Hier hebben meerdere aanwezigen hun waardering voor het plan uitgesproken. Ook politiek gezien is er sprake van draagvlak. De raad heeft eerder met overgrote meerderheid ingestemd met het voorkeurstracé. Bij de indiening van de zienswijzen ligt nu de nadruk op het individueel belang tegenover het algemene belang. De zienswijzen die nu voorliggen, zijn in lijn met de opmerkingen in het kader van de inspraak. Eerder schreven we dat we ons ervan bewust zijn dat we concessies vragen van grondeigenaren en willen hier zo goed mogelijk mee omgaan. We spannen ons in om door middel van verwerving langs minnelijke weg uiteindelijk te kunnen beschikken over de gronden die benodigd zijn voor de aanleg van het fietspad. De onderhandelingen zijn nog gaande, wat maakt dat discussies nog niet geheel zijn beslecht. Daarnaast hebben enkele omwonenden moeite met een fietspad nabij hun woning en spreken zich tegen een tracé bij hun woning uit. Dat is hun democratisch recht.
11, 13	*Betaalbaarheid* Indieners hebben vraagtekens bij de haalbaarheid en betaalbaarheid van het fietspad. Dat geldt zowel voor de aanleg als het onderhoud ná aanleg. De financiële planning dateert uit 2018. Hierin ontbreken de kosten voor beheer en het onderhoud van de bermen en kavelsloten. Sinds 2018 zijn de kosten gestegen.	Zoals bekend zijn voor het uitvoeringsprogramma Súd Ie en Wetterfront Dokkum subsidies verkregen. Daarmee zijn er voldoende financiële middelen beschikbaar. Daarnaast zijn er bestuurlijke afspraken tussen partijen gemaakt over financiële risico's bij de aanleg. De kosten voor beheer en onderhoud na realisatie van het pad alsmede het bermbeheer vallen onder de verantwoordelijkheid van de gemeente. Dat is in 2019 al door de gemeenteraad onderkend. Deze kosten gaan mee in de periodieke gemeentelijke begroting. Hierin worden prijsstijgingen van producten en diensten verwerkt. Het feitelijke beheer en onderhoud wordt

		opgenomen in het reguliere onderhoudsprogramma van de openbare ruimte binnen de gemeente.
11	*Gevolgen niet-realisatie* Indieners zijn van mening dat het feit dat er inmiddels veel kosten zijn gemaakt voor de planuitwerking geen argument mag zijn om door te gaan met de plan. Dit lezen zij in het raadsvoorstel van 4 juni 2020.	In het raadvoorstel waar indieners op doelen is een alinea opgenomen over de gevolgen als niet tot realsatie zou worden overgegaan. Dit is voor de raad belangrijke informatie om alle consequenties van een besluit te kunnen overzien. Voor de raad is het van belang om zicht te houden op de tot nu toe gemaakte kosten in relatie tot de financiering van het project. Het is aan de raad om deze informatie mee te laten wegen in de belangenafweging en de uiteindelijke besluitvorming.
11	*Middel onteigening* Indieners geven aan dat onteigening een niet-passend verwervingsinstrument is, gezien de voorwaarden die hieraan gesteld worden.	Zoals eerder in het inspraakverslag aangegeven hebben we er voor gekozen bij onze grondstrategie uit te gaan van volledige schadeloosstelling bij de grondverwerving voor het fietspad om onteigening te voorkomen. Terwijl de onderhandelingen met betrokken grondeigenaren doorgaan is het bestemmingsplan alvast voorbereid. Het uitgangspunt is geweest om in de de periode tot vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad in den minne tot aankoop van de gronden door de gemeente te kunnen overgaan. Door gezamenlijke inzet van gemeente en betrokken grondeigenaren met onafhankelijke taxatie van de schadeloosstelling kan mogelijk worden voorkomen dat een onteigeningsprocedure in beeld komt Mocht dit niet volledig slagen, dan kan een onteigeningspocedure worden aangevangen.
11	*Impact klimaat en milieu* Indieners geven aan dat het fietspad een negatieve impact heeft op klimaat en milieu vanwege de productie van beton en het vervangen van grasland door beton.	In hoofdstuk 4 van de bestemmingsplantoelichting zijn de voor de planologie relevante omgevingsaspecten beschreven. Hier tonen we aan dat het plan inpasbaar is en het effect op de omgevingsaspecten niet onevenredig is. Dat voor het pad beton gebruikt zal worden, dat er tijdelijk uitstoot van het in te zetten materieel zal zijn en dat ter plaatse van het pad grasland verdwijnt is evident en een logisch gevolg dat in de afweging voor het fietspad is meegewogen. In dit kader is het relevant te vermelden dat betonverhardering onderhoudsarm is en heel lang mee gaat. Binnen het project wordt ook gekeken naar recycling van grondstoffen bij toepassing van beton. Hier willen we graag aan toevoegen dat de uitbreiding van het fietspad in positieve zin bijdraagt aan een gezonde leefomgeving. Fietsen heeft, zeker nu we met een pandemie te maken hebben, en vanwege de opmars van de elektische fiets sterk aan populariteit gewonnen. De laatste jaren hebben we gezien dat er vaker voor een vakantie in eigen land wordt gekozen. Dit is

		voor milieu en klimaat een goede ontwikkeling. Fietsen is een gezonde, milieu- en klimaatvriendelijke manier van recreëren. Met een goed ontwikkeld en aantrekkelijk recreatief fietspadennetwerk spelen we in op deze trend. Ons inziens is er met de realistie van het fietspad geen sprake van een blijvende negatieve impact op klimaat en milieu.
11	*Impact op natuur* Indieners zijn van mening dat het college niet vanuit de juiste perspectieven naar de natuur heeft gekeken. Ook had moeten worden ingegaan op het totale areaal natuurgebied, de biodiversiteit en de rust in de natuur.	Zoals eerder in deze zienswijzennota beschreven onder de nummers 7 en 8 is er door ons wel degelijk serieus naar de effecten van het fietspad op natuur en milieu gekeken. De onderzoeken zijn aan het bestemmingsplan toegevoegd. Ten behoeve van de tracé-optimalisatie bij de Bergsmawei is aanvullend naar de effecten van dit deel van het pad gekeken, zoals in het voorgaande onder nummer 7 geschreven. Ook deze analyse is nu toegevoegd. Hier willen aan toevoegen dat er geen areaal natuurgebied verloren gaat, maar grasland dat intensief beweid of gemaaid wordt (monocultuur). Het beheer van dit grasland is tegen vergoeding, afgestemd op weidevogels. De effecten op deze vorm van beheer zijn goed in beeld gebracht, beoordeeld en afgewogen. In overleg met het bevoegd gezag vindt hiervoor compensatie plaats (zie ook onze reactie onder nummer 14).
11, 13	*Verkeersveiligheid* Indieners zijn van mening dat de verkeersveiligheid van de fietsroute onvoldoende is en voeren hier negen argumenten voor aan.	In het kader van de inspraak zijn door verschillende insprekers ook al zorgen geuit over de verkeersveiligheid. Hierop is in de beantwoording van de inspraakreacties door ons ingegaan op het dubbelgebruik van een aantal tracédelen door fietsverkeer en gemotoriseerd (landbouw)verkeer. Ook zijn we ingegaan op de situatie in Jouswier, op de Bergsmawei, de Mellemawei en de oversteek Humaldawei. We hebben in onze beantwoording nogmaals uitgelegd dat de onderzoeken oordelen dat de verkeerssituatie voor fietsers en andere weggebruikers verkeersveilig zijn vanwege het recreatieve karakter van het pad, de lage verkeersintensiteiten op zowel het fietspad als het wegennet en het feit dat er goed overzicht is vanwege het open landschap. Voor het utilitair fietsverkeer zijn er alternatieve en directere fietsverbindingen aanwezig (zie ook Bijlage 2 bij de bestemmingsplantoe-lichting, Analyse gebruik fietspad). Hier willen we nog aan toevoegen dat het fietspad is ontworpen met voor recreatief fietsverkeer veilige hellingen en bochten, conform de daarvoor te hanteren richtlijnen.

		Om redenen van verkeersveiligheid is er voor een fysieke scheiding tussen de fietsroute Súd Ie en de Saatsenwei gekozen. Fietsers rijdend over de Saatsenwei kunnen bij de Saatsenbrêge niet op het fietspad te komen. Via Ezumazijl kunnen zij op een veilige manier het fietspad bereiken. Indiener van de zienswijze genoemd onder nummer 12 wijst in dit verband nog op de kruising Mellemawei-Tichelwei waar regelmatig vrachtverkeer keert. Dit kan tot gevaarlijke situaties leiden. Ook voor deze kruising geldt dat er ruim zicht is op het verkeer van zowel de Tichelwei als de Mellemawei. Vrachtverkeer dat van deze kruising gebruik maakt om te keren zal, net als in de huidige situatie rekening moeten houden met het verkeer op de ze wegen. Het feit dat er in de toekomst meer fietsverkeer de afslag vanaf de fietsstroken langs de Tichelwei naar de Mellemawei zal nemen verandert de situatie ter plaatse en de verantwoordelijkheid van de bestuurders van het vrachtverkeer niet.
11	*Impact op grondeigenaren/pachters* Indieners zijn van mening dat het negatieve effect op grondeigenaren en pachters niet in verhouding staat tot het recreatief fietspad.	Meerdere zienswijzen gaan in op het spanningsveld tussen recreatie en landbouwkundig gebruik. Deze afweging is beschreven in de eerder aangehaalde Verkenning en samengevat in de bestemmingsplantoelichting. In onze brief op de het feitenrelaas duidt Arcadis de weging nogmaals. (brief met kenmerk: Z266622-2020, 17 feb. ’21, bijlage Reactie Arcadis op feitenrelaas). Bij het opstellen van de beoordelingsmatrix zoals in de Verkenning gehanteerd, is gebruik gemaakt van een opzet die algemeen gangbaar is bij dergelijke verkenningen. Daarbij is in beeld gebracht hoe een variant bijdraagt aan het doel, welke effecten er zijn op huidige waarden en functies in het gebied en hoe deze scoort qua planning, kosten en vergunbaarheid (waaronder draagvlak). Dit zijn de hoofdcriteria waarmee tot een goede een belangenafweging kan worden gekomen. Daarbij wordt het algemeen belang (bijvoorbeeld: recreatiemogelijkheden, natuur, economische ontwikkeling) afgewogen tegen het individuele belang (bijvoorbeeld: privacy, bedrijfsvoering). Het eindadvies is bepaald door een ‘expert judgement’, gelet op alle plussen en minnen. Er heeft geen getalsmatige afweging plaatsgevonden. Zowel het algemene als het individuele belang is zorgvuldig afgewogen in verschillende sessies met deskundigen. Deze afweging heeft geleid tot het advies voor een voorkeurstracé dat aan de raad is voorgelegd.

		In dit verband wijzen we ook op onze beantwoording in het inspraakverslag, genoemd onder de nummers 4, 9 en 10 waar we ook ingaan we in op de landbouwsector in relatie tot de belangenafweging die is gemaakt.
9, 11, 13	*Impact op leefomgeving* Indieners geven aan dat het fietspad negatieve invloed heeft op de leefomgeving door verlies van natauur, privacy, vrij-uitzicht, een toename van het gevoel van sociale onveiligheid en een beperking van de toegankelijkheid van het erf. Indiener genoemd onder nummer 8 geeft hierbij aan dat er ook sprake is van verlies aan kwaliteit van de Bed and Breakfast die indiener runt.	In onze reactie op de inspraakreactie van indieners zijn we ingegaan op het feit dat belangen van eigenaren en aanwonenden zijn betrokken in de belangenafweging. Eerder in deze Nota van beantwoording zienswijzen geven we aan dat een intensief en zorgvuldig traject is doorlopen om tot het voorkeurstracé te komen. De zienswijzen van indieners werpen hier geen ander licht op. Indieners wijzen in dit verband nog op de huidige wandelmogelijkheden in de omgeving. Zoals in de bestemmingsplantoelichting aangegeven in paragraaf 1.1 zal het recreatieve fietspad Súd Ie ook door wandelaars gebruikt kunnen worden. De wandelmogelijkheden in de omgeving nemen hierdoor toe in plaats van af. Van verlies aan kwaliteit van het perceel van indiener, genoemd onder nummer 8 is ons inziens geen sprake. Los van het feit dat er meer fietsers op de Mellemawei richting het perceel van indiener zullen fietsen blijft het perceel op dezelfde wijze ontsloten. Ook in de huidige situatie is het perceel aan de oostzijde omsloten door gronden met (intensief) landbouwkundig gebruik, die niet in eigendom zijn van indiener. Aan de westzijde is het perceel begrenst door openbaar gebied, bestaande uit het water van de Eastrumer Opfeart. Ons inziens hoeft het fietspad langs de oostzijde van het perceel van indiener geen verlies aan kwaliteit van de Bed and Breakfast te betekenen. Ook de gasten van indiener kunnen direct ‘opstappen’ op de fietsroute Súd Ie om het unieke landschap te ervaren.
9, 11	*Behoorlijk bestuur* Volgens indieners is er sprake van onbehoorlijk bestuur in het proces. Dit vanwege schending van het zorgvuldigheidsbeginsel en het evenredigheidsbeginsel. Indiener genoemd onder nummer 8 geeft hierbij ook aan niet gelijkwaardig te zijn behandeld in vergelijding met andere belanghebbenden.	Zoals in meerdere passages in het inspraakverslag en ook in de inleiding van dit document aangegeven wijzen we erop dat in de Verkenning fietspad Súd Ie, dat als bijlage bij de bestemmingsplantoelichting is gevoegd, een uitvoerige en zorgvuldige belangenafweging tussen de verschillende varianten is gemaakt. In de verkenning wordt na een uitvoerige landschappelijke, historische en ruimtelijke analyse van de regio tot de varianten gekomen die van betekenis kunnen zijn voor het oplossen van de ‘missing links’, zoals op pagina 22 van de Verkenning aangegeven. Deze geselecteerde varianten zijn vervolgens aan een nadere analyse onderworpen. In de eerder aangehaalde brief (onder zienswijzenummer 11) heeft Arcadis de zorgvuldigheid nader toegelicht, in reactie op het

		feitenrelaas. Deze brief is opgenomen in de bijlagen bij de bestemmingsplantoelichting. Gezien het voortraject en de zorgvuldige belangenafweging is er geen sprake van het schenden van het zorgvuldigheids- en evenredigheidsbeginsel. In dit verband wijzen we ook op de beantwoording onder de nummers 9, 11 en 13 waar we ingaan op het algemeen belang van het fietspad.
	Bovenstaande overwegingen leiden niet tot wijziging van het bestemmingsplan.	
10	Dommerholt namens bewoner aan de Monnikhusterwei	
	Indiener geeft aan dat het bestemmingsplan niet door de raad vastgesteld kan worden omdat er geen sprake is van goede ruimtelijke ordening. Hiervoor zijn 10 argumenten aangedragen: *Uitvoerbaarheid / privaatrechtelijke belemmeringen* Indiener is van mening dat het bestemmingsplan onuitvoerbaar is. De gronden zijn niet in eigendom van gemeente en er is nog geen overeenstemming over de aankoop. Beweerd wordt dat het plan niet binnen 10 jaar kan worden verwezenlijkt. Ook geeft indiener aan dat de evident privaatrechtelijke belemmering de uitvoerbaarheid van het ontwerpplan in de weg staan.	De opmerkingen ten aanzien van uitvoerbaarheid en privaatrechtelijke belemmeringen heeft indiener ook als inspraakreactie ingediend. In dat kader hebben we gewezen op de grondverwervingsstrategie en onze intentie om de gronden zoveel mogelijk langs minnelijke weg te kunnen verwerven. We concluderen dat er daamee geen sprake is van een onuitvoerbaar plan. Kortheidshalve verwijzen we daarom naar onze beantwoording in het inspraakverslag (nummer 4).
	Weidevogelgebied Volgens indiener is de compensatie van het verlies van weidevogelgebied onvoldoende aangetoond, zeker gezien het ontbreken van het algemene belang van het fietspad.	Indieners genoemd onder de nummers 9, 11 en 13 hebben ook het punt van het algemeen belang aangekaart. In de bijbehorende beantwoording gaan we in op de belangenafweging. Ook de provincie vraagt in de provinciale verordening een motivering van het openbaar belang als compensatie van natuur aan de orde is. De hiervoor genoemde belangenafweging heeft in dit kader gediend. De compensatie in het kader van ‘natuur buiten NNN’ en weidevogelkansgebied is nader beschreven in onze reactie op de zienswijze van de provincie, genoemd onder nummer 14. Met de provincie, als bevoegd gezag, hebben we overeenstemming bereikt over de wijze van compensatie.
	Onderzoeken Indiener geeft aan dat het ecologisch aanvullend onderzoek nog niet is uitgevoerd en het plan daarom niet kan worden vastgesteld. Ook is indiener van mening dat een vormvrije m.e.r. moet worden uitgevoerd, een geluidsonderzoek zou noodzakelijk zijn en het waterondezoek is gebrekkig.	In hoofdstuk 4 van de bestemmingsplantoelichting zijn alle voor het bestemmingsplan relevante omgevingsaspecten beschreven. In de paragraaf ecologie onder het kopje ‘soortenbescherming’ is vermeld dat naar de Waterspitsmuis nader onderzoek plaats zal vinden. Dit onderzoek is

		inmiddels uitgevoerd en de plantoelichting is hiermee aangevuld. De waterspitsmuis is niet aangetroffen. In het hoofdstuk Omgevevingsaspecten is gemotiveerd dat geluidonderzoek en een vormvrije m.e.r. op basis van geldende wet- en regelgeving niet noodzakelijk zijn. De zienswijze van indiener werpt hier geen nieuw licht op. Ten aanzien van het aspect water heeft Wetterskip Fryslan in het kader van het vooroverleg laten weten zich te kunnen vinden in het plan. Het Wetterskip is bovendien betrokken bij het project Súd Ie en Wetterfront Dokkum.
	Recht van afpaling De aanduiding 'vrijwaringszone - recht van afpaling' heeft volgens indiener een tegenstelling in zich. Het plan kan hierdoor niet worden vastgesteld.	Het recht van afpaling ligt op het oostelijk deel van het fietspad Súd Ie. In het bestemmingsplan Buitengebied is deze zone planologisch vastgelegd. De planologische regeling is overgenomen in het bestemmingsplan Fietspad Súd Ie. Het recht van afpaling is bedoeld om het functioneren van de eendenkooien te beschermen. Dit wil echter niet zeggen dat er helemaal geen nieuwe functies of ontwikkelingen mogelijk zijn binnen de zone. Binnen de zone zijn in de huidige situatie ook functies mogelijk zoals recreatievaart, agrarisch gebruik en verkeer. De zone ligt voor het overgrote deel over de agrarische bestemming, waarbinnen extensief dagrecreatief medegebruik zonder meer is toegestaan. Uit de specifieke gebruiksregels van het recht van afpaling is af te leiden dat ontwikkelingen mogelijk zijn, mits de rust in een gebied niet zodanig wordt verstoord dat daarmee het functioneren van eendenkooien onevenredig wordt geschaad. De beide eendenkooien nabij het plangebied zijn van It Fryske Gea en deze organisatie is eigendom van het recht van afpaling. Omdat het hier een extensief gebruikt recreatief fietspad betreft heeft It Fryske Gea ingestemd met het voorkeurstracé ter hoogte van de eendenkooien. In dit verband wijzen we nog op onze beantwoording onder nummer 1 waarin we ingaan op de keuze tussen deeltracé 2 en 2a, ter hoogte van de eendekooien.
	Stikstof Gezien de activiteiten die het bestemmingsplan mogelijk maakt is niet aannemelijk gemaakt dat het plan geen significante effecten heeft op dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden.	Indiener wijst op de bestemmingsomschrijving van artikel 5 van het bestemmingsplan. Hierin zijn de functies en activiteiten genoemd die planologisch zijn toegestaan binnen de bestemming. Indiener is van mening dat al deze zaken in het stikstofonderzoek hadden moeten worden betrokken. Het gaat hier echter om functies en activiteiten die ook in de huidige bestemmingen mogelijk zijn. In de huidige bestemming was overigens ook in algemene zin 'dagrecreatief gebruik' mogelijk. Dit is nu

		specifieker gemaakt door ‘fiets- en voetpaden’ toe te voegen, evenals de andere bij het project behorende voorzieningen. Voor het fietspad en de aanverwante recreatieve voorieningen is de Aerius-berekening uitgevoerd om de stikstofdepositie te bepalen en de effecten hiervan op Natura 2000-gebieden. Dit is verantwoord in paragraaf 4.4 van de bestemmingsplantoe-lichting.
	Maximale planologische invullling In relatie tot voorgaand punt merkt indiener op dat in de procedure van de maximale planologische invulling moet worden uitgegaan.	Bij de voorgaande opmerking van indiener over stikstof gaan we in op de planologische mogelijkheden binnen de bestemming. Kortheidshalve verwijzen we hier naar.
	Bedrijfsvoering Cliënt van indiener verliest gronden, wat nadelig is voor de bedrijfsvoering. Er had dan ook een ander voorkeurstracé gekozen moeten worden, maar het tracé over de gronden van It Fryske Gea, waarmee geen landbouw grond gemoeid zou zijn, is voortijdig van tafel geveegd. Ook is voor cliënt van indiener sprake van het afnemen van privacy omdat toerisme hoogtij zal vieren.	Op de keuze tussen tracé deel 2 en 2a zijn we in onze beantwoording van de insprekers, in het verslag genoemd onder de nummers 4 en 9 al ingegaan. Hier schreven we dat in de Verkenning fietspad Súd Ie, dat als bijlage bij de bestemmingsplantoelichting is gevoegd, een uitvoerige en zorgvuldige belangenafweging tussen de verschillende varianten is gemaakt. Deze zullen we hier niet herhalen. Ook de belangen en het standpunt van It Fryske Gea zijn hierin meegenomen. Deze organisatie onderstreept vanuit de belangen van natuur en landschap de keuze voor variant 2 in plaats van 2A. Het ecologisch rapport dat bij het bestemmingsplan is gevoegd bevestigt deze keuze vanuit ecologisch oogpunt. Deze informatie ten aanzien van de tracékeuze is in eerdere schriftelijke communicatie met insprekers gedeeld. In deze communicatie (o.a. de brieven van het college aan de eigenaren van 26 januari 2021) is aangegeven dat de raad voor een integrale afweging staat waarin landbouw, ecologie en recreatie belangrijke afwegingsfactoren zijn. We willen niet ontkennen, en zo is dat ook in de hiervoor genoemde brieven beschreven, dat er concessies van de landbouw worden gevraagd om de aanleg van de belangrijke toeristische route langs de Súd Ie mogelijk te maken. De gemeenteraad wil betrokkenen maximaal tegemoet komen door bij de bestuurlijk gekozen grondstrategie volledige schadeloosstelling als uitgangspunt te nemen bij de grondverwerving voor het fietspad. Hier willen we nu aan toevoegen dat het beoogde tracédeel waar inspreker op doelt, vanaf het bouwperceel van inspreker beschouwd, aan de overzijde van de Súd Ie ligt. Op dit deel is nu een onverhard voetpad aanwezig. Gezien het huidige gebruik van het pad en de afstand tot de woning van indieners is er ons inziens geen sprake van een onevenredige afname van privacy.

	Verkeerssituatie Indiener geeft aan de zorgen van Dorpsbelangen De Skans en twee andere insprekers over verkeersveiligheid te delen. Nader verkeersonderzoek had moeten worden uitgevoerd. Ook wordt gewezen op de verkeersveiligheid bij de brug.	Indieners van zienswijzen genoemd onder de nummers 1, 9, 11 en 13 gaan ook in op het aspect verkeersveiligheid, mede in relatie tot de brug. Kortheidshalve verwijzen we naar onze beantwoording bij deze zienswijzen.
	Bovenstaande overwegingen leiden niet tot wijziging van het bestemmingsplan.	
12	Bewoner aan de Tichelwei	
	Indiener geeft, net als in de inspraakreactie, aan dat een toeristische fietsroute en landbouwverkeer niet samengaan. De breedte van de tracédeel 5a, de Tichelwei (3,20 m), is hiervoor onvoldoende. Ter vergelijking wijst indiener op tracédeel 2b, waarover de Verkenning Fietspad Súd Ie negatief oordeelt met betrekking tot het aspect verkeersveiligheid. Indiener geeft aan dat onveilige situaties zich vooral in oogsttijd zullen voordoen. Met de aanleg van de voorgestelde passeerstroken is deze situatie niet opgelost. Voor de agrarische bedrijfsvoering is dat ontwrichtend omdat telkens moet worden opgelet op fietsers. Er is geen alternatief om de landerijen te bereiken. Er is volgens indiener geen sprake van maatwerk, omdat met het aangedragen idee tot verbreding van de eerste helf van de Tichelwei niets is gedaan. In de brief wordt een alternatief aangedragen die een oplossing kan zijn voor de tracés 5a en 5b. Deze bestaat uit het doortrekken van het fietspad langs de Súd Ie tot aan de Schreiershoek.	Het onderwerp van de verkeersveiligheid is ook in het kader van de inspraak door indieners naar voren gebracht. In onze beantwoording van deze inspraakreactie (nummer 11) hebben we aangegeven hoe verkeersveiligheid is meegewogen in de keuze voor het voorkeurstracé, de nadere beoordeling van de verkeersveiligheid en de voorgestelde maatregelen. Voor de aftakking van de Tichelwei is geconstateerd dat met de aanleg van de voorgestelde uitwijkplaatsen of passeerstroken sprake is van een verkeersveilige uitvoering van het fietspad. Indieners zien in de Verkenning Fietspad Súd Ie dat op andere delen van het tracé (tracédeel 2b) waar het gebruik van de openbare weg als fietsverbinding is beoordeeld, deze een negatievere score hebben dan de Tichelwei en de Mellemawei. Hierdoor is er elders voor gekozen het fietspad niet over bestaande wegen te laten lopen. Deze constatering is juist. Het gebruik van de openbare weg is in een aantal andere gevallen beoordeeld en niet als meest gunstige variant naar voren gekomen. Het verschil tussen de Tichelwei en het tracédeel waar indiener op doelt is dat de Tichelwei wel een openbare weg is, maar alleen wordt gebruikt door bestemmingsverkeer omdat het een doorlopende weg betreft. Op de andere wegen is de verkeersintensiteit hoger. Mede hierdoor hebben deze wegen lager gescoord. Dit is ook de reden geweest om niet mee te gaan met het idee van indiener om langs het eerste deel van de aftakking van de Tichelwei een aparte fietsstrook aan te leggen. De lage verkeersintensiteit (alleen bestemmingsverkeer) en het feit dat ten behoeve van de passeerbaarheid ‘wachtplaatsen’ gerealiseerd worden, maakt dat het niet nodig is dit deel van het tracé te verbreden. Als oplossing voor het gebruik van de Tichelwei geeft indiener het doortrekken van het fietspad langs de Súd Ie tot aan de Schreiershoek. Over

		deze mogelijkheid zijn ook tijdens de informatieavond in april 2020 vragen gesteld. Door de nabijheid van de Lauwerseewei en de Centrale As, het niet kunnen kruisen van deze wegen doen de Tichelwei en de Mellemawei meer recht aan de recreateive doelstelling van het fietspad als waardevolle aanvulling op het padennetwerk. De route sluit op deze wijze goed aan op het fietsknooppuntennetwerk, de route langs het Dokkumer Grutdjip.
	Bovenstaande overwegingen leiden niet tot wijziging van het bestemmingsplan.	
14	Provincie Fryslân	
	De provincie geeft aan dat het plan nu nog niet voldoet aan de artikelen 7.2.1 en 7.2.2 van de Verordening Romte. Dit vanwege het feit dat het oveleg over de compensatie nog gaande is. Als het compensatietraject is afgerond en de financiele compensatie is gestort kan de provincie instemmen met het bestemmingsplan.	Ten tijde van de tervisielegging van het ontwerpbestemmingsplan was het overleg over natuurcompensatie nog gaande. Deze is inmiddels afgerond. Zie bijlage 10 van de bestemmingsplantoelichting. Er is overeenstemming over de wijze van compenseren van natuur buiten de EHS en de financiële compensatie van verlies aan weidevogelareaal, groter dan 0,5 ha, zoals de provinciale verordening voorschrijft. Zoals de provincie aangeeft in de zienswijze heeft het ecologisch onderzoek, dat is toegevoegd aan het bestemmingsplan, als uitgangspunt gediend voor de motivering en beoordeling van de compensatieopgave. Voor de optimalisatie van het tracédeel 4a, de Bergsmawei, is een aanvulling op het ecologisch rapport gemaakt. Zie ook onze beantwoording onder de nummers 7 en 8. Deze aanvulling concludeert dat de optimalisatie geen aanvullende verstoring veroorzaakt op natuurgebieden, enkel weiland wordt verstoord over een oppervlakte die kleiner is dan bij het voorkeurstracé. Voor de compensatie van verstoring van natuur buiten de EHS is mede in ogenschouw genomen dat, als onderdeel van het Programma Súd Ie, natuuropgaven zijn uitgevoerd binnen de twee natuurgebieden buiten de EHS, de Aenjumer Kolken en de Jouswiersterpolder. Binnen Aenjumer Kolken werkt It Fryske Gea aan een deelproject om de noordoosthoek van het gebied beter geschikt te maken voor vissen. Dat heeft ook een verbetering voor de weidevogelbiotoop in dat deel van het natuurgebied tot gevolg. Binnen Jouswiersterpolder heeft Staatsbosbeheer met kleinschalige inrichtingmaatregelen ook de weidevogelbiotoop weten te verbeteren. Tot slot kan nog worden genoemd dat ter hoogte van Jouswiersterpolder langs de provinciale weg ruilverkavelingsbosjes zijn omgevormd tot paai- en opgroeigebied voor vissen. Neveneffect hiervan is een vermindering van predatie op het weidevogelgebied.

		Hiermee is overeenstemming bereikt over het te compenseren oppervlak en de wijze van compensatie. Voor vaststelling van het bestemmingsplan zal aan de hieruit voortvloeiende financiële verplichtingen worden voldaan.
	Bovenstaande overwegingen leiden niet tot wijziging van het bestemmingsplan.	

5. Samenvatting van de wijzigingen als gevolg van de zienswijzen

De zienswijzen hebben in één geval tot wijziging van het bestemmingsplan geleid. Onderstaand een korte beschrijving van de wijziging:

Optimalisatie tracé deel 4a

Het door indieners van twee zienswijze aangedragen alternatief is in het bestemmingsplan opgenomen zoals in de beantwoording van de zienswijzen is gemotiveerd. Het nieuwe tracédeel bestaat uit een verbinding tussen de Bergsmawei en de zuidoever van de Súd Ie die westelijker ligt dan het oorspronkelijk voorkeurstracé. Op de verbeelding is deze nu aangegeven en van dezelfde bestemmingen voorzien dan de overige delen van het fietspad Súd Ie. Het waterbelevingsstekje verplaatst over eenzelfde afstand mee in westelijke richting. Ook deze is weer op de verbeelding opgenomen en van dezelfde bestemming voorzien. In de regels leidt deze aanpassing niet tot wijzigingen.
De toelichting is als gevolg van deze wijziging aangevuld met een motivering van de optimalisatie van tracédeel 4a in paragraaf 2.4.1. In paragraaf 2.4.2. is de gewijzigde locatie van het waterbelevingsstekje beschreven. Paragraaf 4.3 is aangevuld met de ecologische beoordeling van deze tracé-optimalisatie. Als gevolg hiervan zijn twee bijlagen aan de bestemmingsplantoelichting toegevoegd.

6. Ambtshalve wijzigingen

Sinds de ontwerpversie van het bestemmingpslan Súd Ie is vervaardigd is gebleken dat op enkele punten aanvullingen en correcties op het plan doorgevoerd dienen te worden. Dit betreft geen inhoudelijke wijzigingen aan het tracé en geen wijzigingen die voortvloeien uit de zienswijzen, zoals in hoofdstuk 5 beschreven. Gesproken wordt dan van ambtshalve wijzigingen. Onderstaand een beknopt overzicht:

- het (technisch) ontwerp van het fietspad is doorontwikkeld tot definitief ontwerp. Deze concretiseringsslag heeft tot enkele kleine verschuivingen in de begrenzing van het tracé geleid. De begrenzing van de bestemmingen en de bestemmingsplangrens zijn hierop aangepast;
- de dubbelbestemming Archeologie is in overeenstemming gebracht met de bepalingen uit de FAMKE door:
    - in artikel 8 Waarde – Archeologie de oppervlakte genoemd in lid 8.2.1 te wijzigen in 2.500 m2;
    - lid 8.3.2 onder d te wijzigen in: d. niet dieper gaan dan 0,30 m beneden het maaiveld; e. een kleinere oppervlakte dan 2.500 m2 beslaan;
    - een nieuw artikel 9 Waarde - Archeologie 2 toe te voegen ten behoeve van de verwachtingswaarde uit de Steentijd - Bronstijd, conform de FAMKE;

- de naamgeving van artikel 8 te wijzigen in Waarde – Archeologie 1;
- de artikelen 9 tot en met 14 te vernummeren tot 10 tot en met 15.

In de toelichting van het bestemmingsplan Súd Ie zijn verder de volgende aanpassingen gedaan:

- paragraaf 4.3 is aangevuld met de conclusies van het onderzoek naar de aanwezigheid van de Waterspitsmuis, het onderzoek is als bijlage toegevoegd;
- de conclusie in paragraaf 4.5 is in overeenstemming gebracht met het vooroverleg zoals beschreven in paragraaf 6.2;
- conform het voorgaande is paragraaf 5.2 aangevuld met de wijzigingen van de regels en de verbeelding;
- paragraaf 6.3 is geactualiseerd naar aanleiding van de ten inzagelegging van het ontwerpplan.

Bijlage 1 Indieners zienswijzen (GEANONIMISEERD)

Nr.	Naam	Adres	Postcode	Plaats	E-mailadres	Indienkanaal	Datum binnenkomst
1	Bewoners aan de Keechsdijk			Morra		Per post en per mai;	20-10-2021
2	Bewoners aan de Mellemawei			Oostrum		Per post en per mail	22-11-2021
3	Wijmenga namens bewoners aan de Roptawei te Niawier	G.W. Navislaan 6 Postbus 47	9250 AA	Burgum	jebbers@wijmenga.nl	Per post en per mail	23-11-2021
4	Bewoners aan de Roptawei te Niawier Roptawei 29			Niawier		Per mail	30-11-2021
5	Wijmenga namens Stichting Meindert Douma Leen	G.W. Navislaan 6 Postbus 47	9250 AA	Burgum	jebbers@wijmenga.nl	Per post en per mail	23-11-2021
6	Dorpsbelang “De Skâns”, Oostmahorn					Per mail	28-11-2021
7	Bewoners aan de Bergsmawei			Jouswier		Per mail	30-11-2021
8	Eigenaren van percelen aan de Bergsmawei					Per mail	30-11-2021
9	Bewoners aan de Mellemawei			Oostrum		Per mail	30-11-2021
10	Bewoners aan de Monnikhusterwei			Anjum		Per post en per mail	1-12-2021
11	Bezwaargroep					Per mail	1-12-2021
12	Bewoners aan de Tichelwei					Per mail	1-12-2021
13	Bewoners aan de Tichelwei					Per mail	1-12-2021
14	Provincie Friesland - omgevingszaken	Postbus 20120	8900 HM	Leeuwarden		Per post en per mail	1-12-2021