Raadsvoorstel

Commissievergadering	**:**	Ruimte
Titel	:	Scenarioanalyse Weg door het Fochteloërveen
Portefeuillehouder/Teamleider	:	L. Edema & J. van Weperen / L. Limonard
Extern zaak ID (zaakcode)	:	0085134440

Datum collegevergadering

21 april 2026

Voorgesteld besluit

1. Kennis te nemen van de scenarioanalyse stikstofdepositie voor de weg door het Fochteloërveen.
2. Te kiezen voor één van de onderstaande scenario's als uitgangspunt voor het vervolgproces:
    a. Scenario 0+: Open voor doorgaand verkeer
    b. Scenario 1: Huidig afsluitingstraject
    c. Scenario 2: Verlengd afsluitingstraject
    d. Scenario 3: Veenbeleving
    e. Scenario 4: Veenattractie
3. Het college opdracht te geven het door de raad gekozen scenario nader uit te werken, waaronder het in beeld brengen van de financiële consequenties, en de resultaten hiervan ter besluitvorming aan de raad voor te leggen.

Openbaar

Ja, passief via openbaar verslag.

Inleiding

De weg door het Fochteloërveen vormt al jarenlang een spanningsveld tussen bereikbaarheid en natuurbescherming, vanwege de ligging in en nabij een Natura 2000-gebied. In 2022 heeft het college besloten de weg af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer, met uitzondering van ontheffingshouders. Daarbij is afgesproken deze afsluiting te benutten voor een periode van monitoring en participatie, met als doel te komen tot een toekomstbestendige en juridisch houdbare oplossing.

Vanaf november 2022 tot en met november 2025 heeft een uitgebreide monitoring plaatsgevonden. Hierbij zijn effecten op onder andere verkeer, ecologie en beleving in beeld gebracht (bijlage 2). Over de uitkomsten is de raad in januari 2026 geïnformeerd via een mededeling.

Parallel aan de monitoring is ingezet op participatie. In juli 2025 is een participatiegroep gestart, bestaande uit onder meer omwonenden, belangenorganisaties, maatschappelijke partijen en overheden. In deze fase is input verzameld over kansen, zorgen en wensen ten aanzien van de toekomstige inrichting en functie van de weg. Deze input vormde een belangrijke bouwsteen voor het ontwikkelen van mogelijke scenario's. In november 2025 zijn, op basis van de monitoring en de opgehaalde input, verschillende scenario's opgesteld in een gezamenlijke werkgroep bestaande uit de gemeente, de provincie Fryslân, het Wetterskip en Natuurmonumenten (bijlage 3).

Om de scenario's zorgvuldig en objectief te kunnen beoordelen binnen het geldende wettelijke kader, heeft het college in januari 2026 adviesbureau Anthea opdracht gegeven om de scenario's te analyseren op het gebied van stikstofdepositie en juridische haalbaarheid. De resultaten van deze analyse liggen nu voor en vormen de basis voor dit raadsvoorstel (bijlage 1). Met dit voorstel wordt de raad gevraagd om kennis te nemen van de scenarioanalyse en een richtinggevende keuze te maken voor het vervolgproces.

Argumenten

1.1 De raad heeft een volledig en objectief overzicht nodig om een weloverwogen keuze te kunnen maken.
De scenarioanalyse brengt de effecten van alle vijf scenario's systematisch en vergelijkbaar in beeld.
De analyse bevat berekeningen van stikstofdepositie, een beschrijving van mitigerende maatregelen en een eerste indicatie van haalbaarheid.

2.1 Een keuzebesluit versterkt de kaderstellende rol van de raad.
De raad maakt met dit voorstel expliciet zelf de afweging tussen bereikbaarheid, natuurbelang, kosten en uitvoerbaarheid. In plaats van één voorgestelde voorkeursvariant vast te stellen, wordt de raad in staat gesteld eigen keuze te maken uit de voorliggende scenario's. De keuze voor een scenario (a t/m e) wordt door de raad vastgelegd via een amendement op het raadsvoorstel. Het raadsvoorstel vormt daarmee het kader, terwijl de inhoudelijke richting door de raad wordt bepaald. Na verwerking van het amendement kan het geamendeerde raadsvoorstel worden vastgesteld, waarmee de raad richting geeft aan het vervolgproces.

2.2 Scenario 0+ (open voor doorgaand verkeer) is juridisch niet houdbaar binnen het huidige stikstof- en natuurbeschermingskader.
Scenario 0+ leidt tot een stikstofdepositie van 0,80 mol/ha/jaar. Het opnieuw openstellen van de weg voor gemotoriseerd verkeer is nadelig voor de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied en wordt juridisch aangemerkt als een nieuw project. Significante negatieve effecten op natuurwaarden kunnen daarbij niet op voorhand worden uitgesloten, waardoor een passende beoordeling en een omgevingsvergunning Natura 2000-activiteit noodzakelijk zijn. Dit scenario kent daarmee een groot juridisch risico en biedt geen perspectief op vergunningverlening, waardoor feitelijke heropening van de weg binnen het huidige juridische en ecologische kader niet realistisch is.

2.3 Het opnieuw openstellen van de weg betekent een niet-gewenste verzwaring van de stikstofdepositie
Het openstellen van de weg sluit niet aan bij het geldende Natura 2000-beheerplan, waarin het beperken van verstoring en het terugdringen van negatieve effecten van infrastructuur centraal staan (bijlage 4). Daarnaast past het sluiten van de weg binnen het uitgangspunt van de Friese stikstofaanpak waarbij niet alleen de landbouwsector, maar ook andere sectoren een bijdrage moeten leveren aan het verminderen van stikstofdepositie. Mobiliteit is landelijk een belangrijke emissiebron en heeft, zeker binnen Natura 2000-gebieden, een relatief groot effect op de depositie. Door in te zetten op stikstofreductie vanuit mobiliteit wordt de druk op andere sectoren, waaronder de landbouw, gedeeltelijk verlicht. Deze maatregel past binnen Spoor 4 van de Friese stikstofaanpak: gebiedsgerichte extra stikstofreductie uit de Friese stikstofaanpak en draagt direct bij aan het realiseren van de instandhoudingsdoelstellingen.

2.4 Scenario 1 (huidig afsluitingstraject) is juridisch stabiel.
Het in stand houden van het huidige afsluitingstrajct leidt tot een stikstofdepositie van 0,53 mol/ha/jaar. Het scenario sluit aan bij het Natura 2000-beheerregime. Er zijn geen nieuwe aanlegactiviteiten nodig, waardoor het juridische risico beperkt is.

2.5 De monitoring laat zien dat de sluiting van de weg aantoonbaar positieve effecten heeft.
De verkeersmetingen laten zien dat de verkeersbewegingen rondom het gebied relatief zijn gebleven en niet hebben geleid tot ongewenste verplaatsingseffecten. Ecologisch is sprake van een duidelijke verbetering, onder meer door een afname van het aantal verkeersslachtoffers onder fauna. Ook vanuit belevingsoogpunt is het effect positief: bezoekers waarderen het gebied met een gemiddelde score van 8,5. Deze bevindingen onderstrepen dat de huidige afsluiting bijdraagt aan zowel natuurkwaliteit als recreatieve waarde, zoals nader toegelicht in bijlage 2.

2.6 Scenario 2 (verlengd afsluitingstraject) is ecologisch gunstig en juridisch goed uitvoerbaar.
Scenario 2 resulteert in een stikstofdepositie van 0,14 mol/ha/jaar. Het verlengen van het afsluitingstraject en het beperken van verkeer draagt bij aan het verminderen van verstoring en ondersteunt de instandhoudingsdoelstellingen van het gebied. Voor de aanleg van verplaatste parkeerplaatsen zijn mogelijk aanvullende procedures nodig, maar het juridische risico wordt als beheersbaar beschouwd. Dit scenario biedt daarmee een robuuste ecologische en juridische basis.

2.7 Scenario 3 (veenbeleving) sluit aan bij beleidsdoelen voor natuurbeleving en recreatieve kwaliteit.
Scenario 3 combineert een afgesloten weg met een recreatieve herinrichting als wandel- en fietspad. Dit scenario besteedt bovendien extra aandacht aan natuurbeleving en cultuurhistorie, onder andere door het plaatsen van informatiebordjes langs de route. De twee bestaande parkeerplaatsen worden verplaatst naar de randen van het gebied en licht uitgebreid. Deze nieuwe entreeplekken worden ingericht met aanvullende voorzieningen, zoals toiletten, een waterpunt en mogelijk een koffiekar. Vanuit deze entreeplekken starten zowel korte als langere wandelroutes, met nadruk op toegankelijkheid voor een brede doelgroep.
De stikstofdepositie is 0,15 mol/ha/jaar en het verwijderen van de verharding draagt positief bij aan natuurherstel. De aanleg van een entreeplek en extra recreatieve voorzieningen leidt echter tot aanvullende stikstofdepositie in zowel de aanleg- als gebruiksfase, waardoor een vergunningplicht niet kan worden uitgesloten. Dit scenario is juridisch haalbaar, maar vraagt om zorgvuldige uitwerking en mitigerende maatregelen.

2.8 Scenario 4 (veenattractie) kent omvangrijkere recreatieve voorzieningen.
Scenario 4 kent, net als scenario 3, natuurherstelmaatregelen, maar gaat gepaard met een toename van recreatie en verkeersaantrekkende voorzieningen. Zo kunnen er extra attractieve elementen komen zoals een uitkijktoren, een bezoekerscentrum en uitgebreidere horecavoorzieningen bij de entreeplekken. Dit leidt tot de een stikstofdepositie van 0,17 mol/ha/jaar. Er is een verhoogd risico op lokale toename van stikstofdepositie nabij entreevoorzieningen. Zowel in de aanleg- als gebruiksfase is vergunningverlening onzeker. Hierdoor is dit scenario juridisch en ecologisch het meest complex.

3.1 Nadere uitwerking is noodzakelijk voordat er realisatie plaats kan vinden.
Het gekozen scenario fungeert als richting voor het vervolgonderzoek, zodat de capaciteit en middelen doelgericht op een later moment kunnen worden gevraagd. Ieder scenario kent specifieke ecologische en financiële aandachtspunten die in deze fase nog niet volledig zijn uitgewerkt.

Kanttekeningen

2.1 De keuze voor een scenario kan maatschappelijke weerstand oproepen.
Met name bij inwoners en belangenorganisaties die een ander scenario prefereren of moeite hebben met ingrepen in en rond het Fochteloërveen kan dit weerstand oproepen. Daarbij speelt dat er geen eenduidige wens is vanuit de samenleving. Hoewel dit besluit nog geen uitvoeringsbesluit betreft, kan dit beeld wel ontstaan. Dit onderstreept het belang van heldere communicatie.

2.2 De verschillen tussen de scenario's betreft de kosten zijn in deze fase nog niet uitgewerkt.
De uiteindelijke effecten en kosten komen pas in de vervolgfase scherper in beeld.

2.3 Scenario 1 biedt beperkt perspectief voor een definitieve inrichting.
Hoewel scenario 1 juridisch stabiel is en goed aansluit bij het Natura 2000-beheerregime, biedt het weinig perspectief voor een structurele en toekomstbestendige inrichting van de weg. Het scenario bestendigt feitelijk een tijdelijke situatie en geeft geen antwoord op de vraag hoe de weg op langere termijn kan bijdragen aan natuur, recreatie of beleving. Hierdoor blijft de maatschappelijke en beleidsmatige discussie over de functie van de weg bestaan.

2.4 Scenario 2 heeft geen inhoudelijke toevoeging op het gebied van recreatie en beleving.

Scenario 2 scoort gunstig vanuit ecologisch en juridisch oogpunt, maar voegt beperkt waarde toe op het gebied van recreatie en natuurbeleving. Het scenario richt zich primair op het verder beperken van verkeer en verstoring en bevat geen maatregelen die bijdragen aan een versterking van de beleefbaarheid of recreatieve kwaliteit van het gebied. Daarmee sluit dit scenario minder aan bij bredere beleidsambities op het gebied van recreatie en toerisme.

2.5 Scenario 3 is afhankelijk van zorgvuldige vergunningverlening en uitwerking.
Hoewel scenario 3 goed aansluit bij beleidsdoelen voor natuurbeleving en recreatieve kwaliteit, is de haalbaarheid afhankelijk van een zorgvuldige uitwerking en vergunningverlening. De aanleg van entreevoorzieningen en de toename van recreatief gebruik leiden tot extra stikstofdepositie, waardoor een vergunningplicht niet op voorhand kan worden uitgesloten. Dit brengt onzekerheden met zich mee voor planning, doorlooptijd en uitvoerbaarheid.

3.1 *De juridische context rondom stikstof is in ontwikkeling.*
Wijzigingen in regelgeving of jurisprudentie kunnen effect hebben op de uitkomst van de nadere uitwerking. Dit kan onzekerheid met zich meebrengen voor planning en besluitvorming.

Financiële toelichting

Voorliggende besluitvorming heeft betrekking op de keuze van een scenario en het starten van de vervolgfase. Aan ieder scenario zijn verschillende en nog nader te bepalen kosten verbonden. Na de keuze van de raad voor een scenario wordt er gestart met de uitwerking van een scenario. Bij deze uitwerking wordt een raming gemaakt van de maatregelen die passen binnen het scenario. De kosten voor de uitvoering van de maatregelen worden gefinancierd door Natuurmonumenten. Over de (mogelijk extra) kosten voor beheer en onderhoud moeten nog nadere afspraken gemaakt worden. Hierover gaan we in gesprek met Natuurmonumenten.

Sustainable Development Goals (SDG's)



De scenarioanalyse en de keuze voor een vervolgrichting dragen bij aan een zorgvuldige afweging van de bereikbaarheid en de toekomstige inrichting van de weg door het Fochteloërveen.



Dit voorstel draagt bij aan een veilige, inclusieve en duurzame leefomgeving voor inwoners en bezoekers van het gebied.



De scenarioanalyse is nadrukkelijk gericht op het beperken van stikstofdepositie en het beschermen en versterken van natuurwaarden, waarmee wordt bijgedragen aan het behoud en duurzaam gebruik van ecosystemen.

Inwonersparticipatie

Sinds 2 juli 2025 is een participatiegroep actief waarin direct omwonenden, dorpsbelangen van Fochteloo, Ravenswoud en Appelscha, agrarische en vrijetijdsondernemers, de werkgroep Toegankelijkheid Ooststellingwerf, Natuurmonumenten, IVN Ooststellingwerf, Recreatieschap Drenthe, Provincie Fryslân en de gemeente Ooststellingwerf deelnemen. De opdracht van deze groep was om bouwstenen en aandachtspunten te verzamelen voor de toekomstige inrichting van de weg Fochtelooerveen. Op basis van

deze input zijn richtinggevende scenario’s samengesteld door een werkgroep bestaande uit de gemeente, Natuurmonumenten, Wetterskip en Provincie Fryslân. In deze samenwerking heeft de gemeente de rol van wegbeheerder en is verantwoordelijk voor de inrichting van de weg, terwijl Natuurmonumenten zich richt op de inrichting van recreatie en natuur.

Publicatie voor bekendmaking

De gemeenteraad heeft kennisgenomen van de scenarioanalyse voor de weg door het Fochteloërveen en heeft gekozen voor één van de vijf onderzochte scenario’s als richtinggevend uitgangspunt voor verdere uitwerking. Het college wordt opgedragen dit scenario nader uit te werken en de raad hierover te informeren.

Vervolg

Na vaststelling van dit besluit werkt het college het gekozen scenario uit tot een voorkeursvariant. De resultaten daarvan worden ter besluitvorming aan de raad aangeboden.

Planning & communicatie

- Uitwerken gekozen scenario: 2026
- Terugkoppeling aan de raad: via een raadsvoorstel
- Communicatie richting inwoners: na keuze van het scenario via verschillende kanalen

Evaluatie

De evaluatie vindt plaats bij het voorleggen van de uitgewerkte voorkeursvariant aan de raad. Daarbij wordt beoordeeld of het gekozen scenario voldoet aan de gestelde doelen op het gebied van natuur, bereikbaarheid en haalbaarheid.

Burgemeester en wethouders van Ooststellingwerf,

, secretaris , burgemeester.

Bijlagen

1. Scenarioanalyse weg Fochteloërveen
2. Uitkomsten Monitoring weg Fochteloërveen
3. Uitwerking Scenario’s
4. Brief Provincie Beheerplan

Extern zaak ID (zaakcode) : 0085134440

De raad van de gemeente Ooststellingwerf;

nr.

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 21 april 2026

gelet op de Omgevingswet, Wet natuurbescherming en Europese Habitatrichtlijn.;

Besluit

1. Kennis te nemen van de scenarioanalyse stikstofdepositie voor de weg door het Fochteloërveen.
2. Te kiezen voor één van de onderstaande scenario's als uitgangspunt voor het vervolgproces:
    a. Scenario 0+: Open voor doorgaand verkeer
    b. Scenario 1: Huidig afsluitingstraject
    c. Scenario 2: Verlengd afsluitingstraject
    d. Scenario 3: Veenbeleving
    e. Scenario 4: Veenattractie
3. Het college opdracht te geven het door de raad gekozen scenario nader uit te werken, waaronder het in beeld brengen van de financiële consequenties, en de resultaten hiervan ter besluitvorming aan de raad voor te leggen.

Besloten in de openbare vergadering van 9 juni 2026.

, griffier. , voorzitter.