

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 weidevogelmozaïeken: ○ Verstoring van rust; ○ 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 voorkeustracé 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 voorontwerpbestemmingsplan) 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 le 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 voorgescreven. 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 aanzien 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	<u>Dorpsbelang De Skans, Oostmahorn</u>	
	Dorpsbelangen 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 Dorpsbelang 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	<u>Dorpsbelang Metslawier</u>	
	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 Dommerholt 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 voorontwerpbestemmingsplan 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 onteigeningsprocedure 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 geleid 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 grondvererving. 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 Humaldawei 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 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. Korthedshalve 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 le 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 berm 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 berm langs fietspad Súd le andere vegetatie zou ontstaan dan in andere berm 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, geanonimiseerd

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				