

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-Fryslân 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 verbindingroutes. 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 bestemmingsplan 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): <i>“(…) het advies in de rapportage van Arcadis is onverkort van toepassing voor de aan de gemeenteraad voorliggende bestuurlijke tracékeuze”</i>. (citaat uit pagina 65 van het rapport voor dit betreffende deeltracé:) “Deeltracé 2 <i>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”</i>. 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 raadsnotie, 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 le 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 korthedshalve 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.
	<i>Bovenstaande overwegingen leiden niet tot wijziging van het bestemmingsplan.</i>	
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.
	<i>Bovenstaande overwegingen leiden niet tot wijziging van het bestemmingsplan.</i>	

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. <i>Nut en noodzaak</i> 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.	<i>Opmerking vooraf:</i> 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 beantwoording 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. <i>Nut en noodzaak</i> Indieners, genoemd onder de nummers 9, 11 en 13 hebben ook vragen over nut en noodzaak gesteld, onder het kopje 'algemeen belang'. Korthedshalve verwijzen we naar onze beantwoording op zienswijzen van genoemde nummers, verderop in deze nota.
7, 8	<i>Weidevogelgebied</i> 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 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) weidevogeels. 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 weidevogelkerngebieden 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 le 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 le (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 deeltracé'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 bestemmingsplan opgenomen ecologische onderzoeken. Door een gerenomeerd bureau hebben we het effect van het voorkeursstracé 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	<i>Verkeersveiligheid</i> 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. Korthedshalve 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 gezamenlijk gebruik van kan maken op een verkeersveilige manier.
	<i>Draagvlak</i> 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.
	<i>Alternatief</i> 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 voorkeustracé te gaan. Hierbij dient te worden meegewogen dat de huidige weg al verstoring kent. Het 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 basis waarvan het voorkeustracé 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 Jouswierpolder (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 voorkeustracé. Met deze gunstige beoordeling hebben we kunnen besluiten het aangedragen alternatief als optimalisatie van het voorkeustracé 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 landbouwareaal 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	<i>Maatwerk</i> 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	<i>Wet- en regelgeving</i> 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 le 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	<i>Geen jaagpad</i> 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	<i>Voldoende routes, geen onmisbare schakel</i> 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 voorkeurs tracé 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	<i>Wisselmogelijkheid varen/fietsen / geen belangwekkende belevingsroute</i>	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 <i>Geen jaagpad</i>) 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 voorkeurs tracé 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	<i>Algemeen belang</i> Volgens indieners dient het fietspad Súd Ie geen enkel algemeen belang. De fietsroute levert de regio geen economisch voordeel op.	Onder het kopje ‘<i>Voldoende routes, geen onmisbare schakel</i>’ 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 le gaat over een welkome aanvulling op het netwerk, zoals in het voorgaande beschreven. De fietsersbond heeft zich overigens positief uitgelaten over de route Súd le. Het onderzoek van het Marrekrite dat indieners aanhalen gaat over het gehele fietsnetwerk van Friesland. Ook de Marrekrite is bij het project Súd le (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	<i>Draagvlak</i> 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 le en fietsen langs de Súd le, 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 ondernemers 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 voorkeustracé. 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	<i>Betaalbaarheid</i> 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	<i>Gevolgen niet-realiseren</i> 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 raadsvoorstel waar indieners op doelen is een alinea opgenomen over de gevolgen als niet tot realisatie 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	<i>Middel onteigening</i> 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 onteigeningsprocedure worden aangevraagd.
11	<i>Impact klimaat en milieu</i> 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 betonverharding 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 elektrische 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 realiteit van het fietspad geen sprake van een blijvende negatieve impact op klimaat en milieu.
11	<i>Impact op natuur</i> 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 beweide 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	<i>Verkeersveiligheid</i> 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 bestemmingsplantoelichting, 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. Fietzers 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	<i>Impact op grondeigenaren/pachters</i> 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	<i>Impact op leefomgeving</i> Indieners geven aan dat het fietspad negatieve invloed heeft op de leefomgeving door verlies van natuur, 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 voorkeursracé 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 le 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 le om het unieke landschap te ervaren.
9, 11	<i>Behoorlijk bestuur</i> 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 vergelijking 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 le, 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.
	<i>Bovenstaande overwegingen leiden niet tot wijziging van het bestemmingsplan.</i>	
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: <i>Uitvoerbaarheid / privaatrechtelijke belemmeringen</i> 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 daarmee geen sprake is van een onuitvoerbaar plan. Korthedshalve verwijzen we daarom naar onze beantwoording in het inspraakverslag (nummer 4).
	<i>Weidevogelgebied</i> 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.
	<i>Onderzoeken</i> 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 wateronderzoek 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 Omgevingsaspecten 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.
	<i>Recht van afpaling</i> 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.
	<i>Stikstof</i> 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 voorzieningen 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 bestemmingsplantoelichting.
	<i>Maximale planologische invulling</i> 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. Korthedshalve verwijzen we hier naar.
	<i>Bedrijfsvoering</i> 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.

	<i>Verkeerssituatie</i> 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. Korthedshalve verwijzen we naar onze beantwoording bij deze zienswijzen.
	<i>Bovenstaande overwegingen leiden niet tot wijziging van het bestemmingsplan.</i>	
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 voorkeursracé, 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 recreatieve 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 Grutdijp.
	<i>Bovenstaande overwegingen leiden niet tot wijziging van het bestemmingsplan.</i>	
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 financiële 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.
	<i>Bovenstaande overwegingen leiden niet tot wijziging van het bestemmingsplan.</i>	

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 zienswijzen 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 voorkeustracé. 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 bestemmingsplan 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:
 - o in artikel 8 Waarde – Archeologie de oppervlakte genoemd in lid 8.2.1 te wijzigen in 2.500 m²;
 - o 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;
 - o 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 le 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 mail;	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		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		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	Dommerholt Advocaten namens bewoners aan de Monnikhusterwei te Anjum	Europaweg 202 Postbus 695	7300 AR	Apeldoorn		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