

Programmabureau Súd Ie en Wetterfront Dokkum
t.a.v.
Postbus 13
9290AA KOLLUM

Arcadis Nederland B.V.
Piet Mondriaanlaan 26
3812 GV Amersfoort
Postbus 220
3800 AE Amersfoort
Nederland
Tel +31 (0)88 4261261
www.arcadis.com

Onderwerp: reactie op Feitenrelaas
Onze referentie: D10023698:3
Datum: 3 februari 2021

Geachte heer ,

In mei 2020 hebben wij, in opdracht van Programmabureau Súd Ie en Wetterfront Dokkum, onze 'Verkenning Fietspad Súd Ie' opgeleverd. In deze verkenning hebben wij een aantal varianten voor een fietsroute langs de Súd Ie beschouwd en een voorkeurstracé geadviseerd. Een aantal belanghebbenden uit het gebied heeft hierop een reactie geschreven ('Fietspad Súd Ie Feitenrelaas, hierna: het Feitenrelaas).

De kritiek zoals beschreven in het Feitenrelaas spitst zich grotendeels toe op de tracés 4 en 5. De kritiek op het onderzoek naar een voorkeurstracé voor tracés 4 en 5 omvat vier hoofdpunten:

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

In deze brief reageren wij, in hoofdlijnen, op deze reactie.

Geen eenduidige vergelijking

De kritiek in het Feitenrelaas is dat tracés 4 en tracés 5 niet eenduidig met elkaar zijn te vergelijken. De tracés 4, 4a en 4b hebben verschillende eindpunten. Tracé 4 wordt op vier verschillende manieren meegenomen in het onderzoek, een 'simpele' vergelijking tussen 5a en 5b geeft een vertekend beeld en tracé 5b wordt op twee verschillende manieren meegenomen in het onderzoek.

Wij onderscheiden in onze verkenning 5 deeltracés. Enkele van deze deeltracés kennen varianten. Deze varianten bestrijken soms slechts een deel van het gehele deeltracé. Dat sommige varianten niet aansluiten op andere neemt niet weg dat de voor- en nadelen van deze varianten prima afgewogen kunnen worden. De in het Feitenrelaas gehanteerde puntentelling geeft daarbij



geen juiste weergave van hoe onze belangenafweging heeft plaatsgevonden. In werkelijkheid vindt, met als basis de tabel met plussen en minnen, namelijk een zogenaamd 'expert judgement' plaats; de inschatting van meerdere deskundigen op grond van hun kennis en ervaring. Er is gekozen voor Expert judgement omdat van sommige effecten, die onderdeel zijn van de totale afweging, geen kwantificeerbare informatie beschikbaar is. Het is ook niet mogelijk deze te verzamelen. Afname van privacy is bijvoorbeeld niet in harde cijfers te gieten en het effect op weidevogels evenmin. Deskundigen kunnen echter wel, op basis van hun kennis en ervaring, informatie inbrengen en 'behandelen' om tot een eensluidend antwoord op de gestelde vraag te komen. Dit expert judgement hebben wij zo objectief mogelijk uitgevoerd en we leggen hier ook duidelijk verantwoording van af in ons rapport. Daarbij is uiteraard ook gekeken naar het samenstellen van het totale deeltracé en niet alleen naar de variant op zich. Het staat de opstellers van het Feitenrelaas natuurlijk vrij het niet eens te zijn met ons expert judgement. Wij zien echter in hun argumenten geen aanleiding ons advies aan te passen.

Missing links

In het Feitenrelaas wordt geconcludeerd dat géén van de drie missing links twee knooppunten met elkaar verbindt en dat ook géén van de drie missing links naar een bezienswaardige plek voert en dit dus feitelijk helemaal geen missing links zijn. Ook worden missing links toegevoegd.

De missing links zijn schematisch weergegeven in het rapport. Bedoeld is dat het toevoegen van een knooppunt langs de Súd le 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 le centraal.

Bepaalde tracés niet meegenomen

In het Feitenrelaas wordt gesteld dat een aantal mogelijke varianten niet is meegenomen. Ten eerste een variant die vanaf Jouswier langs de Súd le doorloopt tot aan de Centrale As, dan vóór de Centrale As afbuigt naar de Tichelwei en dan via de Tichelwei en onder de Schreiersbrêge door naar Dokkum voert ('Variant S'). En daarnaast twee andere varianten, namelijk: de Metslawier-route ('Variant Y') en de Oostrum-route ('Variant Z').

Voor wat betreft 'Variant S' was op voorhand duidelijk dat deze niet realistisch was binnen het beschikbare budget. Het had en heeft voor ons geen enkele zin een onhaalbare variant mee te nemen in de variantenstudie omdat de conclusie immers al vooraf vaststaat: niet haalbaar.

De genoemde 'Varianten Y en Z' zijn niet meegenomen omdat deze varianten zo ver weg liggen van de Súd Ie dat van een relatie met dit water geen enkele sprake meer is. Deze relatie is juist één van de hoofddoelen van dit project. Variant 3b ligt weliswaar ook niet direct langs het water, maar wel dusdanig dicht bij de Súd Ie dat deze variant logisch onderdeel kan zijn van een fietsroute die voor een belangrijk deel wél het water volgt (samen met de deeltracés 1, 2 en 4). Bovendien zijn de genoemde 'Varianten Y en Z' al grotendeels bestaand en wordt er daarmee geen kwaliteit toegevoegd voor de recreatieve fietser. Dit geldt uiteraard ook voor variant 3b. Hier is echter afgewogen dat deze variant, door de ligging dicht bij de Súd Ie, wel een redelijk alternatief vormt in de afweging met variant 3 en 3a en als onderdeel van een route die voor een belangrijk deel wel het water volgt.

Geen billijke vergelijking van tracémogelijkheden

In het Feitenrelaas wordt gesteld dat de afwegingscriteria niet 'uitgebalanceerd' zijn, criteria niet even zwaar zijn gewogen (terwijl dit wel het uitgangspunt is), de toekenning van scores niet eenduidig heeft plaatsgevonden en de koppeling tussen fietspad en Súd Ie maar een klein deel van de beoordeling vormt, waardoor andere alternatieven net zo goed mogelijk zijn.

Om met dat laatste te beginnen, het is voor ons volstrekt duidelijk dat het bestuurlijke initiatief en de daaraan gekoppelde subsidieaanvraag bij het Waddenfonds, gericht zijn op de realisatie van een fietsverbinding tussen Dokkum en Oostmahorn aan het Lauwersmeer gekoppeld aan de Súd Ie. Omdat het zowel financieel als vanuit het afwegen van belangen niet mogelijk is het water steeds letterlijk te volgen, is er gezocht naar een voorkeursvariant die zoveel mogelijk recht doet aan het bestuurlijke initiatief en de subsidieaanvraag. De afwegingscriteria 'beleving landschap (Waddenlandschap/Súd Ie)' en 'relatie met waterrecreatie' geven dan ook geenszins de ruimte de koppeling met de Súd Ie helemaal los te laten.

Bij het opstellen van de beoordelingsmatrix hebben wij gebruik gemaakt van een opzet die algemeen gangbaar is bij dergelijke verkenningen. We hebben daarbij in beeld gebracht hoe een variant bijdraagt aan het doel, welke effecten er zijn op huidige waarden en functies in het gebied en hoe deze scoort qua planning, kosten en vergunbaarheid (waaronder draagvlak). Dit zijn namelijk de hoofdcriteria waarmee een bestuurder tot een goede belangenafweging kan komen. Daarbij wordt het algemeen belang (bijvoorbeeld: recreatiemogelijkheden, natuur, economische ontwikkeling) afgewogen tegen het individuele belang (bijvoorbeeld: privacy, bedrijfsvoering).

Zoals eerder gezegd, hebben wij ons eindadvies bepaald door een 'expert judgement', gelet op alle plussen en minnen. En dus absoluut niet op basis van een getalsmatige afweging zoals in het Feitenrelaas wordt gehanteerd. Zowel het algemene als het individuele belang is door ons zorgvuldig afgewogen in verschillende sessies met deskundigen. Deze afweging heeft geleid tot ons advies voor een voorkeurstracé dat wij vervolgens aan de bestuurders hebben voorgelegd. Wij hebben dit naar eer en geweten gedaan. We zijn ons ervan bewust dat we niet iedereen daarmee tevreden hebben kunnen stellen. Dat neemt niet weg dat we achter ons advies staan, het Feitenrelaas verandert daar niets aan.

Tot slot

Het Feitenrelaas suggereert een veelvoud aan fouten in ons rapport en stelt dat wij geen rekening hebben gehouden met hetgeen uit gesprekken met belanghebbenden naar voren is gekomen. Ongetwijfeld hadden wij sommige zaken net iets anders of nog duidelijker op kunnen schrijven. Veel zaken die echter in het Feitenrelaas als 'aantoonbaar fout' worden geoormd, worden in werkelijkheid door de opstellers ingezet om een vooringenomen standpunt te beargumenteren.

Dit leidt bijvoorbeeld tot de volgende overhaaste generalisatie: "de bewering dat de huidige fietsroutes over bestaande wegen voeren". Er zijn inderdaad vrijliggende fietspaden in het gebied maar er lopen wel degelijk ook diverse fietsroutes over wegen die gedeeld worden met ander verkeer. Deze generalisatie vindt weliswaar ook plaats in ons rapport. Wij hadden inderdaad beter kunnen opschrijven: "Het huidige fietsnetwerk bestaat deels uit routes over bestaande wegen". Dit doet echter niets af aan de conclusie die daarna volgt: "In de praktijk is dit voor fietsers niet altijd optimaal, zowel in het gebruik (veiligheid) als de beleving". Mede door de woordkeuze ('niet altijd') is duidelijk dat er ook al routes zijn die wel goed scoren op veiligheid en/of beleving.

De opstellers van het Feitenrelaas merken bijvoorbeeld ook op dat de bewering dat er minder oost-westverbindingen zijn dan noord-zuid verbindingen onjuist is. Hier vindt echter een verkeerde vergelijking plaats door een ander schaalniveau te kiezen. Op het schaalniveau waarop wij hebben gekeken, onderscheiden wij vijf noord-zuidroutes (Ternaard-Damwald, Nes-Dokkum, Paesens-Ee, Anjum-Engwierum en Oostmahorn-Ee). Oost-west onderscheiden wij er drie (Hantum-Oostmahorn, Dokkum-Dokkumer Nieuwe Zijlen en Dokkum-Kollum). Het fietspad langs de Súd Ie vormt daar een belangrijke aanvulling op. Overigens gaat het in onze verkenning niet om legitimatie van de fietsroute (die afweging is immers door het bestuur al gemaakt) maar om een afweging van varianten. Een discussie over het precieze aantal verbindingen is dan ook niet zo relevant.

Wij hebben er overigens begrip voor dat de schrijvers proberen hun standpunt kracht bij te zetten. Zonder hier verder op de vele details in te gaan, staan wij echter voor ons advies.

Dan nog iets over de afstemming met belanghebbenden. De opstellers van het feitenrelaas stellen: "Wat Arcadis belijdt met de mond, heeft zij in de praktijk niet waargemaakt". Zij zijn van mening dat wij onvoldoende overleg met de stakeholders gevoerd hebben. Wij zijn, in overleg met het programmabureau, zelf bij verschillende gesprekken met belanghebbenden aanwezig geweest en hebben van de gesprekken die door het programmabureau zijn gevoerd, zowel via mondelinge overdracht van de projectleider van het programmabureau als via gespreksverslagen kennisgenomen.

De conclusie dat nader onderzoek naar natuurwaarden bij de Jouswierpolder nodig is, trekken wij zelf ook in ons rapport. Dit onderzoek vindt ook daadwerkelijk plaats bij de verdere planuitwerking hebben wij begrepen.

Concluderend zijn wij van mening dat de verkenning onafhankelijk is uitgevoerd. Door deskundige mensen die voldoende tijd en ruimte hadden om een goede belangenafweging te maken. Wij begrijpen wel dat sommige varianten impact hebben op het woongenot en/of de bedrijfsvoering. Dit is naar onze mening voldoende meegenomen in de belangenafweging. Het Feitenrelaas levert ons geen (nieuwe) inzichten op die tot een ander oordeel zouden leiden.

Met vriendelijke groet,
Arcadis Nederland B.V.

Hoofd Adviesgroep Landschapsarchitectuur en Groene Stad.